

## **BILAG 3 - Kommenterede høringssvar til forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011**

I dette bilag kommenteres høringssvarene til forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011. Der er indkommet 16 høringssvar fra følgende parter:

1. Lasse Rossen, Amager Øst Lokaludvalg	s. 2
2. Østerbro Lokaludvalg	s. 3
3. Kgs. Enghave Lokaludvalg	s. 4
4. Vesterbro Lokaludvalg	s. 13
5. Amager Vest Lokaludvalg	s. 19
6. Vanløse Lokaludvalg	s. 20
7. Østerbro Lokalråds Agenda 21 Udvalg	s. 23
8. Ryvang Lokalråd	s. 26
9. Agendacenter Amager	s. 27
10. Grøn Valby – dit lokale agenda 21 center	s. 31
11. Bispebjerg Miljøcenter	s. 37
12. Agenda 21 Center Indre Nørrebro	s. 40
13. Rødovre Kommune	s. 45
14. Det grønne knæ	s. 47
15. Rådet for Bæredygtig Trafik	s. 49
16. Malmö stad, Kommunstyrelsen	s. 60

## **1. HØRINGSSVAR FRA LASSE ROSSEN, AMAGER ØST LOKALUDVALG**

Jeg har læst ”Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011” med interesse og det indeholder mange gode indsatser. Svaret her er i mit eget navn, da vi ikke har nået at behandle ”Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011” i lokaludvalget pga. vores pressede situation i øjeblikket, hvor vi bl.a. er uden udvalgssekretær.

Som lokaludvalget har svaret om ”Kommuneplanstrategi 2007” mener vi, at der mangler en mere konkret plan for at opnå reduktion i CO<sub>2</sub> udslip, hvis kommunen skal reducere med 20 % til 2015. Hvis dette skal opnås mener jeg, man må være mere ambitiøs også i Agenda 21-planen frem til 2011.

### **1.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret og kan oplyse, at målet om en reduktion af CO<sub>2</sub> på 20 % er sat ud fra, at det skal være et realistisk mål. Reduktionen kommer ikke af sig selv, da de lavt hængende frugter allerede er plukket. Desuden er udledningen fra 2005-2007 faktisk steget. Derfor er kommunen gået i gang med en plan for, hvordan vi skal nå målet om en 20 % reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen. Planen vil opstille de konkrete handlinger indenfor forskellige områder, som er nødvendige for at opnå reduktionen. Planen forventes færdig i 2009.

Jeg ser frem til at kommunen benytter lovgivningens nye muligheder for at stille højere miljøkrav til nybyggeri, herunder områder udnævnes til lavenergibyggeri i lokalplaner.

### **1.2 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) ser også frem til at benytte de nye muligheder og vil i den kommende Kommuneplan udpege områder til lavenergibyggerier.

Jeg synes forslagene for at bevare og udvide københavnernes adgang til grønne og blå områder er udmærkede.

For at planerne kan føres ud i livet og intentionerne holdes, mener jeg det er afgørende at lokaludvalgene inddrages i byudviklingen på et tidligt tidspunkt i nye projekter. Det kunne fremhæves i Agenda 21 planen da Agenda 21 bygger på erkendelsen af at godt miljøarbejde er knyttet til demokratiudvikling.

### **1.3 KOMMENTAR**

TMF er enig i, at det naturligvis er vigtigt, at lokaludvalgene inddrages i byudviklingen og gerne på et så tidligt tidspunkt som muligt. Det vil blive tilføjet i planen.

## **2. HØRINGSSVAR FRA ØSTERBRO LOKALUDVALG**

Østerbro Lokaludvalg vil gerne udtrykke glæde over, at der er kommet en så fremsynet og fyldig Agendaplan, der ser ud til at dække så store dele af Københavns Kommunes forvaltninger med forpligtende udmeldinger. Lokaludvalget vurderer, at planen vil kunne være et godt redskab til at få København til fortsat at udvikle sig til en bæredygtig by og miljømetropol, som vi kan være tilfredse med at bo og leve i.

Når det er sagt, vil Østerbro Lokaludvalg beklage, at vi meget sent er blevet gjort opmærksomme på denne høring, hvilket har betydet, at vi ikke har haft tid til at gennemgå planen i detaljer, hvorfor vores høringssvar ikke går i dybden. Vi har bedt om udsættelse af fristen, men har fået at vide, at dette ikke har kunnet lade sig gøre.

### **2.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for støtten til Agenda 21-planen, og beklager, at Østerbro Lokaludvalg ikke har haft tilstrækkelig med tid til at gennemgå planen i detaljer. I forbindelse med den kommende offentlige høring af Affaldsplan 2012 vil vi således sørge for, at lokaludvalgene får mere tid til deres høringssvar.

Fra tidligere processer og planer, blandt andet fra Miljømetropolen, havde Østerbro Lokaludvalg det indtryk, at vi ville blive inddraget bredere i diskussionen af Agenda 21-planen. Det er Lokaludvalgets ønske, at realiseringen af Agenda 21 planen, herunder etableringen af nye kommende Agenda 21 centre, sker i tæt dialog mellem forvaltningen og de lokale aktører.

### **2.2 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) vil i forbindelse med realiseringen af planen samt i forbindelse med byens Agenda 21-centre inddrage lokale parter for at sikre en god dialog mellem forvaltningen og de lokale aktører.

### **3. HØRINGSSVAR FRA KGS. ENGHAVE LOKALUDVALG**

Kgs. Enghave Lokaludvalg finder generelt, at oplægget er flot og ambitiøst, og et positivt, konkret bud på hvordan vi får forbedret miljøet i København og arbejdet for at gøre byen til miljømetropol.

Vi finder, at der er mange visionære igangværende og nye tiltag, f.eks med hensyn til cykelby, havnebade, miljøledelse og miljøbevidste indkøb, økologisk mad i institutioner, dogmesamarbejdet. De foreslåede tiltag inden for trafik med begrænsning af luftforurening og støj fra biler ligger i forlængelse af problemstillinger som bydelen tidligere har peget på gennem Sydhavnrådet.

Samtidig er der i oplægget en række områder hvor vi efterlyser videre målsætninger og større præcision og nuancering, ikke mindst hvis København seriøst skal arbejde for at blive førende på miljøområdet.

Lokaludvalget opfordrer derudover til, at det sikres, at Agenda 21-planen bliver forankret i fagforvaltningernes øvrige planer og dermed bliver afspejlet i den konkrete planlægning af kommunens projekter og satsninger.

#### **3.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret og er enige i, at Agenda 21-planen skal forankres i forvaltningernes øvrige planer. Kommunen vil sikre, at forankringen finder sted gennem arbejdet med blandt andet miljøledelse, grønne budgetmål samt det forestående arbejde med kommuneplan 2009, hvor bæredygtig byudvikling er et indsatsområde.

Indenfor planens fem temaer har Lokaludvalget følgende bemærkninger indenfor de første fire temaer:

#### *'Bæredygtig byudvikling'*

Lokaludvalget er enig i, at Københavns Kommune skal gå forrest med energirigtigt byggeri. Lokaludvalget finder, at kommunen i nybyggeri bør stille krav til eventuelle købere om at følge samme gældende retningslinjer, som kommunalt byggeri og støttet byggeri skal følge ("Miljø i byggeri og anlæg"). Disse minimumskrav har som bekendt stor og langvarig betydning for energiforbrug og påvirkning af klima.

#### **3.2 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) er enig i, at krav til nybyggeri kan have stor betydning, men planloven giver ikke hjemmel til, at kommunen kan stille krav til om at følge samme gældende retningslinjer, som kommunalt byggeri og støttet byggeri.

*'Forbrug og ressourcer'*

Lokaludvalget vurderer, at Agendaplanen kunne være mere opmærksom på også at inddrage nye teknologier. Det kunne eksempelvis være omkring nanoteknologi som kan spare brug af rengøringsmidler. Eller nye miljømæssige tiltag i form af mere bæredygtige biologiske metoder.

### **3.3 KOMMENTAR**

Kommunen bestræber sig på at have fokus på nye teknologier, hvor det vurderes relevant, ud fra overvejelser om økonomisk og miljømæssig bæredygtighed. Som eksempel skal nævnes, at København deltager aktivt og støtter anvendelsen af solceller og alternative drivmidler som fx brint.

*Miljø og sundhed'*

**Byens vand:** Kgs. Enghave Lokaludvalg værdsætter, at der nævnes såvel oplevelses- som nytteværdi af vandet, samt biologisk mangfoldighed. Lokaludvalget finder det relevant at henvise til det visionære forslag "Grammatik for Blå Plan", som Arealudviklingsrådet for Københavns Havn indsendte til kommunen efteråret 2007 som et oplæg til at viderebringe diskussionen om kommunens tidligere Blå Plan oplæg, visioner for planlægning af havneområdet. I Arealudviklingsrådets oplæg foreslås, at den sydlige del af havneløbet, fra Sjællandsbroen og syd på, udlægges som såkaldt "grøn havn", hvor naturværdier og stille aktiviteter prioriteres højt. Dette ligger også i forlængelse af EU fredningen (nr. 111) i samme område, som understreger områdets internationale værdi for en række fuglearter og indebærer, at vilkår for rastende fugle ikke må forringes. Vi mener godt, at visionerne kunne være skarpere i Agenda 21 oplægget i forhold til at styrke vilkårene for det rige dyre og planteliv.

På linje med Arealudviklingsrådets oplæg foreslår Lokaludvalget også strand i Valbyparken ved Kalvebod. Den væsentligste årsag til, at Kalvebodbugtens vandkvalitet er for ringe til at tillade badning, er overløbsproblemet. Vi finder i den forbindelse, at omtalen af indsatsen fra de nordlige omegnskommuner i tilknytning til Harrestrup Å burde skærpes, og vi vil finde det relevant med en mere direkte kritik af deres manglende håndtering af problemerne omkring forurenede overløbsvand. Manglende indsats i nabokommunerne til at sikre afløbskapacitet ved store nedbørsmængder rydder tilbagevendende Kalvebodbugten for de fugle, som EU-beskyttelsen skulle sikre gode raste- og vinterfaciliteter for, fordi store vandmængder medfører forurening, som slår dyrelivet i vandet ihjel og dermed fjerner fødegrundlaget for de fredede fugle.

### **3.4 + 3.5 KOMMENTAR**

Københavns kommune har i "Det fælleskommunale samarbejde" sammen med de øvrige kommuner i Harrestrup Å oplandet udarbejdet et idéforslag kaldet "Vision for Harrestrup Å-system og Kalveboderne". Idéforslaget er et forslag til de Vandplaner de statslige miljøcentre skal udarbejde i forbindelse med implementeringen af EU's Vandrammedirektiv. Når Vandplanerne foreligger i 2009, har kommunerne 3 år til at realisere dem.

Idéforslaget er omfattende, og foreslår at overløb fra kloakkerne af såvel spildevand og regnvand nedsættes til en frekvens på en gang om året. Denne frekvens er netop fastsat ud fra det mål, at der skal være badevandskvalitet i Kalveboderne. Selvom flere af kommunerne har taget forbehold for enkelte af planens initiativer ved, at fremsende deres egne forslag, har forbeholdene ingen stor betydning i forhold til forslagene fremsat i Visionen. Alle kommuner kommer således til at yde en indsats, som naturligvis også vil øge kvaliteten af åen.

Følger miljøcentret den røde tråd i Visionen, reduceres de udledte spildevandsmængder så forureningen af Kalveboderne falder, hvorved dyrelivets vilkår forbedres markant.

Derudover arbejder kommunen i øjeblikket på en strategi for biologisk mangfoldighed for at understøtte og bidrage til at forbedre vilkårene for dyr og planter i byen. Herudover arbejdes der på en grøn strukturplan, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder. Sådanne forbindelser har værdi for menneskers færdsel i byen, men kan også have værdi som spredningsveje for dyr og planter.

**Grønne områder:** København er langt fra førende med hensyn til grønne områder. Ifølge Regionale Udviklingsplan (Region Hovedstaden, marts 2008) har Region Hovedstaden 17% grønne områder, hvilket placerer København et godt stykke efter store byer som f.eks. Helsingfors (39%), Stockholm (43%) og Barcelona (43%).

Grønne områder har stor betydning for miljø og klima i byerne, såvel som for borgernes rekreative muligheder. Det sidste er velbeskrevet i oplægget, både den sundhedsmæssige virkning af natur og grønne områder, og betydningen for børn og unge at kunne møde almindelig dansk natur.

Det er svært at ændre afgørende på fordeling af grønne områder inden for kommunegrænsen, og specielt i de bydele, der er forfordelt. Det er vanskeligt at skaffe opbakning til at nedlægge større karréer for at skabe grønne områder. Derfor mener Lokaludvalget, at det er vigtigt at grønne adgangsveje til grønne områder bør forbedres, specielt for de bydele der er forfordelt. Konkret bør grønne cykelruter fra Vesterbro til grønne områder i Kgs. Enghave styrkes. Og vi mener det er vigtigt at sikre, at nuværende grønne områder ikke forringes bl.a. ved at kvaliteten og den biologiske mangfoldighed i eksisterende områder styrkes.

### **3.6 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder. Sådanne forbindelser har værdi for menneskers færdsel i byen, men kan også have værdi som spredningsveje for dyr og planter. Herudover skaber det grønne udspil grundlag for udpegning af steder, hvor der kan etableres lommeparker, som er små grønne lommer i byen med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale. Forbedring af de eksisterende parker er også en del af det grønne udspil. Konkrete initiativer til sikring af biologisk mangfoldighed kunne være en del af dette arbejde.

TMF er enig i, at adgangen til grønne områder er vigtigt og særligt tre cykelruter er interessante for Vesterbro. Carlsberggruten, der forløber ad Søndre Boulevard og vil komme til at køre videre igennem byudviklingsområdet Carlsberg bl.a. igennem en hidtil lukket park bagved Enghave Station. Havneruten forløber på Promenaden langs Kalvebod Brygge og vil være en god cykelforbindelse mod centrum. Endelig vil Søruten komme til at gå på tværs, fra Svineryggen, ad Gasværksvej, Skelbækgade, Dybbølsbro og over havnen på Bryggebroen til det rekreative område på Amager. Broen har givet borgerne på Vesterbro langt lettere adgang til grønne områder. Den grønne cykelruteplan omfatter ca. 110 km ruter, som skal dække hele kommunen. Ruterne udbygges gradvis.

Lokaludvalget mener, at kommunen med fordel kunne anvende grønne områder og natur i Kgs Enghave til natur og miljøformidling for børn og unge i bydelen, på Vesterbro og i Valby, eftersom det kunne have en afsmittende effekt på deres brug af grønne områder. Vi vil derfor opfordre til, at det ene af de planlagte naturværksteder eller mininaturskoler placeres i Kgs. Enghave.

### **3.7 KOMMENTAR**

BUF er enig i, at specielt Vesterbro er meget fattig på grønne områder. Nærmeste mininaturskole for Vesterbroskolerne ligger derfor i Søndermarken. Desuden ligger Vesterbro Naturværksted i Saxoparken, hvor der er åbnet for daginstitutioner. Energi- og Vandværkstedet ligger nær Valby på Roskildevej 211. Så helt uden lokale aktiviteter er området ikke. TMF kan oplyse, at der tidligere er talt om en placering af naturværksted på Amager Fælled eller Damhusengen. I øjeblikket er det dog ikke på tale at etablere endnu et naturværksted pga. manglende ressourcer.

Lokaludvalget finder Agenda-planens mål om naturformidling for borgere med anden etnisk baggrund meget relevant for Kgs. Enghave (se s 60-61). Centrale aktører i bydelen, beboerrådgiver og Grøn Sydhavn, har i 2007 lavet forberedende arbejde til et projekt vedr. miljøambassadører i udvalgte boligområder. Lokaludvalget støtter, at kommunen vælger at igangsætte sådanne aktiviteter i Kgs. Enghave, da beboerrådgiverens projekt nemt ville kunne genoptages.

### **3.8 KOMMENTAR**

TMF ser meget positivt på natur- og miljøformidling for borgere med anden etnisk baggrund, ikke mindst at aktiviteter som miljøambassadører iværksættes lokalt. TMF gennemfører i 2008-2009 et større Miljøformidlerprojekt i Haraldsgadekvarteret, og erfaringerne fra dette projekt vil blive brugt til at forankre lignende tiltag i boligselskaber og lokale områder i hele byen. Hvorvidt konkrete aktiviteter vil blive igangsat i Kgs. Enghave i planperioden er det dog ikke muligt at give et endeligt svar på, på nuværende tidspunkt.

Vi mener yderligere at man i højere grad kan målrette hvordan grønne områder tilgodeser klimaet, eftersom jo større rummeter grønt, jo bedre bliver byens klima. Helt konkret så har tagterrasser og grøn bevoksning af husmure også betydning for byens klima, og områder med natur virker bedre som rensende lunge end kortklippede græsplæner, fordi de har større rumindhold af plantemateriale.

### **3.9 KOMMENTAR**

Kommunen er meget opmærksom på potentialet i grønne tage og arbejder på at undersøge hvilke muligheder der er for at implementere dette i større udstrækning i byen til glæde for borgere, til gavn for spildevandssystemet og ikke mindst biodiversiteten.

TMF mener ikke, at københavnernes finder klatreplanter attraktive for tiden på trods af de mange gode effekter af klatreplante på vægge og tage. Bepantninger på tage og vægge har bevisligt en positiv effekt på lokalklimaet i byen. Sammen med områder med træer og buske vil en grøn by have en lavere temperatur, højere luftfugtighed, lavere vindhastigheder og mindre støvmængder i luften. Alle forhold der føles behageligere for mennesker at opholde sig i. Problemet er blot, at al beplantning er udgiftskrævende og kræver større eller mindre omfang af pleje, og derfor ønsker ejere og lejere oftest ikke at betale for beplantninger på tage og vægge.

Sikring af at eksisterende områder ikke forringes sker gennem den overordnede planlægning, som skal forhindre at lokalplaner modarbejder de overordnede mål, f.eks. gennem etapevis at reducere områderne. Forbedring af kvaliteten af de eksisterende grønne områder sker bl.a. ved at øge mangfoldigheden og forekomsten af egentlig natur i eksisterende parkområder. Dette vedrører både parker som Valbyparken, de få egentlige naturområder som Tippen i Sydhavnen, gårdanlæg, kirkegårde som Vestre kirkegård, haver, vejbeplantning og uofficielle grønne områder som baneskråninger, støjbælter o.lign. De sidstnævnte virker også befordrende som spredningskorridorer for dyrelivet i byen.

### **3.10 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder. Sådanne forbindelser har værdi for menneskers færdsel i byen, men kan også have værdi som spredningsveje for dyr og planter. Herudover skaber det grønne udspil grundlag for udpegning af steder, hvor der kan etableres lommeparker, som er små grønne lommer i byen med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale. Forbedring af de eksisterende parker er også en del af det grønne udspil.

I den kommende plan for biologisk mangfoldighed vil der blive givet forslag til, hvordan flere dyr og planter kan finde levested i byen, herunder parker og naturområder. Det er dog kun kommunalt ejede arealer, der kan disponeres over, ligesom der er en række andre hensyn især på kirkegårdene, der skal tages hensyn til.



Lokaludvalget mener, at København bør være førende på miljøområdet og i langt højere grad end nedfældet i planen (s. 44-45) aktivt bør indtænke naturindholdet i byens liv, differentiere mellem grønne områder og natur, og i højere grad profilere sig på at udvikle bynær natur mere specifikt frem for blot at tale om at øge den biologiske mangfoldighed.

### **3.11 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder på en strategi for biologisk mangfoldighed, som bl.a. sætter den ”almindelige” bynatur i parker, søer og åer i fokus. Herunder er det et mål at iværksætte indsatser, som sikrer en større variation af arter og biotoper i parkerne. Strategien omfatter ligeledes konkrete mål og indsatser, som tilgodeser beskyttede dyrearter i byen.

Bynær natur og biologisk mangfoldighed er ikke modsatrettede udviklinger. At øge byens natur vil bidrage til den biologiske mangfoldighed i byen.

Vi mener også, at kolonihaveområder og andre haver skal ses som et aktiv for at forbedre byens klima. Og selv om kolonihaver har været sikret siden 2001, mener vi godt, at Agendaplanen kan nævne dem som et socialt og miljømæssigt aktiv.

### **3.12A KOMMENTAR**

Kommunens kolonihaver indgår i arbejdet med den grønne struktur, men indgår ikke som offentligt tilgængelige i bred forstand. Kolonihaverne er mest at betragte som socialt aktive miljøer for de direkte brugere. Derfor indgår kolonihaverne fx heller ikke, når det gennemsnitlige friareal-tilbud i København beregnes.

Kolonihavernes udseende og opbygning styres gennem de kontrakter og aftaler kommunen laver/har med kolonihaveforeningerne. Om kolonihaverne skal indregnes som aktiver til at forbedre byens klima afhænger af omfanget af bebyggede og belagte arealer på de enkelte grunde.

Ang. jordforurening hilser vi analyser af Valbyparken og Tippen velkomne, med efterfølgende konkret rådgivning om hensigtsmæssigt håndtering af overflade bevoksning (f.eks lægge sig i græsset) og fortæring af frugt og bær.

### **3.12B KOMMENTAR**

Man er altid nødt til at tænke på hvordan de rekreative områder er opstået og de to nævnte er begge gamle lossepladser hvor der findes meget ”ubehageligt” i de jordmasser hvorfra planterne henter næring og vand. Der vil normalt ikke være problemer med almindeligt ophold på græsarealer, selv hvor jorden er lettere forurennet.

**Trafik:** For en bydel som Kgs. Enghave, som er uhyre belastet af tung og gennemkørende trafik er trafikreguleringen et stadigt og påtrængende problem. Trafikproblematikken behandles over et par sider under temaet Miljø og Sundhed. Lokaludvalget mener generelt, at reduk-

tion i biltrafikken f.eks gennem samarbejde med omegnskommunerne kunne have større fokus og opmærksomhed i den samlede plan.

### **3.13A KOMMENTAR**

Den gennemkørende trafik og især den tunge trafik er et problem mange steder i byen, og kommunen arbejder på flere måder med at reducere generne. Dette sker bl.a. i arbejdet med forbudszoner for særlig tung trafik og ved indførelse af en miljøzone med krav til udledningen af partikler fra de tunge køretøjer. Kommunen har også særlig fokus på generel reduktion af trafikken gennem indførelse af trængselsafgifter. Her står København i spidsen for et tværgående kommunalt samarbejde om at indføre trængselsafgifter i Hovedstadsområdet.

Generne fra trafikken handler meget om miljø og sundhed, og er derfor behandlet under dette emne. Trafikken handler imidlertid også om andre forhold, hvorfor der også indgår miljømål for trafikken i planens tema om Bæredygtig byudvikling såvel som planens tema om København som frontløber-kommune.

Vi kunne også ønske os mere specifikke løsningsforslag i forhold til støjreducerende foranstaltninger specielt på indfaldsvejene såsom støjdæmpende asfalt og hastighedsbegrænsninger.

### **3.13B KOMMENTAR**

Københavns Kommune er i gang med at gennemføre en hastighedsplan, der gennemføres i 6 etape. Planen omhandler en etablering af 40 km/t hastighedszoner på lokalgader – dvs. de små boligveje – i hele byen inden udgang af 2012. Desuden er kommunen i gang med nye overvejelser om hastighedsgrænser på de større veje, hvor hastighedsgrænsen i dag er 60 km/t eller derover. Forslaget skal til politisk behandling i juni 2008.

Med hensyn til støjdæmpende asfalt udlægges et støjreducerende slidlag i forbindelse med vedligeholdelse af nedslidte veje.

**Forankring af miljøarbejdet lokalt:** 1. januar 2008 lukkede den lokale miljøcentersatellit Grøn Sydhavn og miljøarbejdet i Kgs. Enghave varetages nu af Agenda 21-centeret på Vesterbro. Lokaludvalget er bekymret, for at den centralisering og reduktion af midlerne, som dette har medført, kommer til at svække det lokale miljøarbejde i Kgs. Enghave. I den meget uhomogene administrative bydel Vesterbro/Kgs. Enghave er da også etableret to lokaludvalg for at varetage hver deres byområde indenfor den gamle bydelsinddeling. Når Agendaplanen nævner (s. 53), at der aktuelt afklares snitflader mellem lokaludvalgene og agenda 21-centrene, vil Lokaludvalget i denne forbindelse opfordre til, at der etableres konkrete målsætninger om genetablering af en agenda 21-satellit i Kgs. Enghave, som samarbejdspartner til Kgs. Enghave Lokaludvalg omkring lokal forankring af miljøarbejdet. Dette er for det første vigtigt for at kunne fortsætte et aktivt, lokale engagement i en stærkt socialt belastet bydel, hvor miljøarbejde også skaber sociale sidegevinster. For det andet er det vigtigt ikke at tabe

bydelens årelange opbygning af miljøarbejde i Kgs. Enghave, f.eks. gennem erfaringer fra forsøg med udvidet affaldssortering. En Agenda-satellit kan være katalysator for at udvikle helhedsplaner for økologisk og social bæredygtighed på tværs af generationer, kulturelle forskelle og geografisk forskellige dele af bydelen.

### **3.14 KOMMENTAR**

TMU besluttede den 15. august 2007, at byens tre miljøsatellitter lukkes, og at der i stedet oprettes i alt otte Agenda 21-centre, der dækker hele kommunen. I kommunens støttevilkår for centrene er beskrevet, at centeret skal planlægge og gennemføre aktiviteter, der henvender sig til hele centerets virkeområde (fx Kgs. Enghave og Vesterbro) og et bredt udpluk af virkeområdets forskellige befolkningsgrupper, virksomheder og organisationer. Det er bestyrelsens ansvar at sikre, at kommunens støttevilkår overholdes. TMF er klar over, at udvidelsen af Vesterbros oprindelige virkeområde kan betyde, at aktivitetsniveauet på Vesterbro kan falde som konsekvens af, at aktiviteterne i Kgs. Enghave gennemføres.

Den aktuelle formulering på s. 53 i forslag til Agendaplan slettes, da det i mellemtiden er besluttet, at snitfladerne mellem Lokaludvalg og Agenda 21-centrene sikres, ved at der reserveres plads til lokaludvalgene i fondsbestyrelserne.

Agenda 21-centeret i Valby (Grøn Valby) har haft den tidligere satellitmedarbejder ansat i en måned for at sikre, at de mange erfaringer fra satellitten overdrages til Vesterbro. Overdragelsen har fundet sted. Ligeledes har bestyrelsen i Valby sikret, at overskydende midler fra satellitten er blevet overført og låst til projekter i Kgs. Enghave.

**Underleverandører:** København har 50.000 underleverandører og er så stor en kunde, at kommunens valg på disse områder har rigtig stor betydning for miljøet og kan forventes at have en stor afsmittende effekt også på underleverandørers leverandører.

Lokaludvalget efterlyser skærpede miljøkrav hos underleverandører og producenter og flere konkrete tiltag for at fremme bæredygtige erhverv. Vi vil opfordre til at uddybe konkrete tiltag i forhold til flere erhverv end frisører. Agenda 21 planen kunne f.eks. have miljømål i forhold til taxaers miljøbelastning og stille miljøkrav til taxaer for opnåelse af koncession.

### **3.15 KOMMENTAR**

Det er korrekt, at kommunens miljøkrav ikke kun har en afsmittende effekt på kommunens leverandører, men også på de andre led bagud i leverandørkæden. Miljøeffekten af de fælles indkøbsaftaler kan styrkes dels ved at kommunen er opmærksom på at stille skrappe krav i forbindelse med udbud, men også ved at sikre, at alle i kommunen er bekendte med aftalerne og bruger dem. Agendaplanen lægger op til styrke indsatsen på begge fronter.

Langt størstedelen af kommunens indkøb er produkter, som ikke er omfattet af de fælles indkøbsaftaler. De fortages i stedet i de enkelte forvaltningers enheder. Agendaplanen pålægger alle forvaltningerne i kommunen at udarbejde en procedure, der sikrer at der i forbindelse med

det indkøbsaftaler, som indgås i forvaltningerne, undgås produkter med pvc eller andre stoffer på Miljøstyrelsens liste over uønskede stoffer.

TMF tilbyder gennem Københavns Miljønetværk et brancherettet miljøstyringskoncept til frisører i Københavns Kommune. Derudover tilbyder Københavns Miljønetværk brancherettede miljøstyringskoncepter til Grønne Butikker, Café og restauranter, Kontorvirksomheder og industrivirksomheder i Københavns Kommune. Endelig tilbyder Københavns Miljønetværk et tværgående specialkoncept til virksomheder, som ønsker at arbejde med klimaforbedringer. Fremover vil der blive tilbudt koncepter til fx hoteller, håndværkere og tværgående koncepter indenfor CSR-området (Social ansvarlighed)

Grønne indkøb er en del af koncepterne fx indkøb og brug af svanemærkede rengøringsmidler, miljømærkede kontor artikler, energi, økologiske produkter etc.

Det er TMF's opfattelse at fremme af bæredygtigt erhvervsliv i Københavns Kommune er et særdeles fornuftigt initiativ. Heldigvis pågår der en tilsvarende markedsdrevet udvikling i erhvervslivet, som udspringer er CSR. Der er pt. en gunstig udvikling, som gør det ekstra vigtigt at Københavns Kommune støtter denne igangværende udvikling."

Københavns Kommune besluttede i 2008 at stille skærpede miljøkrav til kommunens egen taxi- og personvognskørsel. I forhold til dette arbejde pågår der pt. et initiativ i samarbejde med de statslige myndigheder med henblik på at stille miljøkrav til de taxaer, som kommunen selv benytter. Større virksomheder i Københavns Miljønetværk er inviteret til at deltage i initiativet.

**Strategisk indkøb:** Lokaludvalget bifalder, at kommunens indkøbsaftaler vil komme til at afspejle den ambitiøse miljøpolitik. Lokaludvalgets sekretariat har for nylig desværre måttet konstatere, at det igennem kommunens nuværende indkøbssystem f.eks. ikke har været muligt at købe en svanemærket multifunktionsmaskine samt økologisk almindelig mødeforplejning, f.eks. Søbogård vand.

### **3.16 KOMMENTAR**

Kommunens fælles indkøbsaftaler indgås for en fastlagt periode (eksempelvis et par år), hvorefter det pågældende produkt eller tjenesteydelse genudbydes. De produktspecifikke kommentarer er noteret til næste gang, der er udbud på disse produkter.

I relation til miljømærker, herunder Svanemærket, skal det nævnes, at kommunen ofte stille krav om, at produkter skal leve op til kravene i kriterierne for eksempelvis Svanemærket og kunne dokumentere dette. Det er dog ikke ensbetydende med, at produktet bærer det pågældende miljømærke. EU's udbudsregler tillader ikke, at der stilles krav om, at produkter skal være miljømærkede.

#### **4. HØRINGSSVAR FRA VESTERBRO LOKALUDVALG**

**Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik og Byrumsgruppe har gennemgået det udsendte høringsmateriale på et åbent møde i Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe samt på Lokaludvalgsmøde den 17. april 2008, og skal her fremkomme med vore bemærkninger.**

Det er godt at se, at Københavns Kommune tager sin forpligtigelse vedr. udarbejdelse af en Agenda 21-plan alvorligt og præsenterer et meget stort skrift med mange vigtige indsatsområder.

Selv om planen rummer mange spændende tanker og visioner, mener vi dog at den generelt bærer præg af at være luftig. Vi har specielt lagt mærke til, at en stor del af målene er meget procesorienterede med forslag om udrednings- og planlægningsperioder, hvor der snarere er brug for mere konkrete mål. Mange af de skitserede mål fastsætter, at nogle omstændigheder skal undersøges, og/eller der skal laves planer for fremtidige indsatser, frem for at påbegynde en egentlig indsats i planperioden. På den måde vil adskillige indsatser først for alvor kunne påbegyndes i næste planperiode.

##### **4.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for høringssvaret. Det er rigtigt, at en del af aktiviteterne for at nå planens mål indebærer udarbejdelse af strategier, planer, kortlægning eller evalueringer. Årsagen er ikke at skubbe indsatsen ud i tid men at skabe et bedre fundament at træffe afgørelse om, hvilke handlinger der er mest miljø- og omkostningseffektive at sætte i gang.

Især vil vi påpege vanskelighederne ved at nå det opstillede mål om en reduktion på 20 % i CO<sub>2</sub>-udledning i år 2015, når man vil bruge perioden frem til 2010 på udredning og undersøgelser.

Vi vil derfor opfordre til, at der i de målsætninger planen opstiller bliver lagt meget større vægt på operative, handlingsorienterede og konkrete mål med målbare succeskriterier. Det gælder især indsatsen for at reducerede CO<sub>2</sub>-udledningen tilstrækkeligt.

##### **4.2 KOMMENTAR**

En reduktion af CO<sub>2</sub> udledningen på 20% kommer ikke af sig selv, men vi mener, at det er realistisk. Vi er p.t. i gang med at lave en samlet plan for, hvordan vi skal nå målet, og planen forventes færdig i 2009. Indtil vi har en samlet plan, sker der dog også en del. Borgerrepræsentationen har afsat ca. 170 mio. kr. til klimaaktiviteter i budgettet for 2008-2009. Aktiviteterne omfatter bl.a. en indsats i kommunens egne bygninger, en kampagne overfor virksomheder og borgere, alternative brændsler i kommunens køretøjer mm.

Vi har ligeledes lagt mærke til, at trafikområdet ikke har fået sit eget kapitel, men dels bliver nævnt med en meget vag målsætning under kapitlet om Bæredygtig Byudvikling, dels bliver

behandlet som et underordnet punkt under temaet om Miljø og Sundhed. I lyset af, at trafikken både generelt for hele samfundet og specifikt for København er det miljøområde, som er mest ude af kontrol, finder vi det uheldigt, at det ikke får en mere fremtrædende plads. Arbejdet med reduktion af trafikbelastningen, nedbringelse af den trafikfremkaldte forurening, nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken, reduktion af støjgener og forbedring af forholdene for de svage trafikanter er både så presserende og så komplekst, at det skal vies stor opmærksomhed.

Vi vil derfor opfordre til, at 'trafik' får sit eget selvstændige kapitel og behandles langt mere alvorligt og tilbunds gående end hvad tilfældet er. I den sammenhæng vil vi gerne gøre opmærksom på de mange lokale trafik- og byrumsplaner, der er udarbejdet lokalt (både i samarbejde med Københavns Kommune og i selvstændigt regi), som indeholder gode forslag og konkrete løsninger på specifikke problemer. Det er i den sammenhæng vigtigt at pointere, at målene i et sådant selvstændigt kapitel også skal være handlingsorienterede, målbare og konkrete og skal ligge i selve planperioden.

#### **4.3 KOMMENTAR**

Generne fra trafikken handler meget om miljø og sundhed, og det er derfor trafikproblematikken er behandlet under dette tema. Desuden indgår trafik i planens tema om Bæredygtig byudvikling med et mål om, at trafikens miljøbelastning skal reduceres i planperioden. Trafik som et selvstændigt tema passer ikke ind i den valgte struktur for Agenda 21-planen. Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) udarbejder en opfølgning på den eksisterende Trafik og Miljøplan, hvori Trafik og Miljø behandles som et selvstændigt emne.

Vi har lagt mærke til at Agenda 21-planer ikke er opmærksom på nye bæredygtige teknologier. Dette er særligt åbenlyst i forbindelse med transport og byggeri. Københavns Kommune har for nyligt besluttet at introducere el-busser til kollektiv transport i middelalderbyen, hvilket vi gerne vil rose Københavns Kommune for. Men i Agenda 21-planen savner vi generelt fokus på mulighederne i de nye teknologier og visioner for brugen heraf.

#### **4.4 KOMMENTAR**

Kommunen bestræber at have fokus på nye teknologier, hvor det vurderes relevant, ud fra overvejelser om økonomisk og miljømæssig bæredygtighed. Som eksempel skal nævnes at København deltager aktivt og støtter anvendelsen af solceller og alternative drivmidler som fx brint.

Mht. bæredygtigt byggeri er det problematisk at der ikke er opstillet målsætninger vedr. skærpede krav til renoveringer i den eksisterende bygningsmasse. Planen nøjes med at henvises til publikationen "Miljø i Byggeri og Bolig" og frivillige aftaler med bygherrer.

Udkastet til Agenda 21-plan nævner, at planloven ikke giver mulighed for at stille bindende miljøkrav til det enkelte byggeri, men at man vil arbejde for at ændre lovgivningen. Vi mener

imidlertid, at man må stræbe efter at gå mere offensivt og ambitiøst til værks også under den eksisterende lovgivning. Der mangler yderligere incitament for den private bygherre og yderligere muligheder for at gøre bæredygtigt byggeri favorabelt for bygherren. I mange storbyer er det normal kutyme, at myndighederne indleder forhandlinger med bygherrer i forbindelse med byggeandragender. På lignende måde kan enhver lokalplansag bruges som forum for en forhandling med bygherren, og i den forhandling kan høje miljøkrav gøres gældende.

Vi savner yderligere målsætninger om, hvorledes Københavns Kommune kan stille krav til private bygherrer under den eksisterende planlovgivning. Desuden kan man i arbejdet for at ændre planloven også stræbe efter at gøre lokalplanlægningen til et mere offensivt redskab.

Derudover ved vi af erfaring fra Vesterbro, at der er problemer med blot at implementere de eksisterende "Miljø i Byggeri og Bolig" overholdes i forbindelse med kommunalt byggeri. Den overstående byfornyelse på Vesterbro er et strålende eksempel på kommunalt støttet byggeri, hvor disse krav ikke er blevet overholdt.

Agenda 21-planen bør indeholde anvisninger for, hvorledes man ønsker at sikre at de allerede eksisterende krav i det kommunale og kommunalt støttede byggeri.

#### **4.5 KOMMENTAR**

Den eksisterende Planlov giver ikke kommunen hjemmel til at stille mere vidtgående miljøkrav til private bygherrer. Kommunen indgår derfor aftaler med private bygherrer om miljøltiltag i det omfang, der kan opnås enighed herom. I denne proces er det vigtigt med en øget indsats for information og sparring om miljørigtigt byggeri, herunder særligt de samfunds- og privatøkonomiske fordele der kan være forbundet ved at bygge miljørigtigt. Kommunen er desuden i gang med at udvikle et værktøj, der skal fremme en mere bæredygtig byudvikling. Værktøjet vil indeholde en liste over de tiltag, som kommunen beslutter skal gennemføres i byudvikling for at opnå en mere bæredygtig byudvikling. TMF's Center for Bydesign gennemgår projekterne og vurderer om kravene er fulgt.

Ud over de ovenstående generelle betragtninger har vi en række specifikke forslag til planen og dens målsætninger:

**Vandforbrug:** Vi bifalder målsætningen om at bruge mere sekundavand. Planen nævner, at sekundavandet skal udgøre mindst 2 % af det samlede vandforbrug i 2011. Man kan med fordel tilføje en mere ambitiøs målsætning om en højere andel i perioden efter 2011.

#### **4.6 KOMMENTAR**

Kommunen kan bekræfte at målet for sekundavand er 2% af det samlede vandforbrug for 2011. Sekundavand er et nyt område, og kommunen ønsker at undersøge de mest hensigts-



mæssige anvendelser af sekundavand, inden der fastsættes nye ambitiøse mål. Desuden kan det oplyses, at der i vandforsyningsplanen for 2006 er fastsat et mål på 4% i 2017.

**Affald:** Vi bifalder målsætningen om øget genanvendelse, men foreslår at der sættes mere præcise mål for hvor en andel der skal genanvendes. Udvikling af ”byttehyldekonceptet” er en spændende idé. Man kan tilføje, at alle muligheder for affaldssortering skal styrkes, herunder kan det være en prioritet i de gårdrenoveringer, som kommunen støtter.

#### **Forbrug og ressourcer s. 30, affald.**

Der er ingen tvivl om, at et vigtigt indsatsområde er at minimere affaldsmængderne. Herunder er ”byttehylde” konceptet en god idé. Desuden bør alle muligheder for at fremme affaldssortering og genanvendelse lokalt udnyttes, f.eks. i forbindelse med nybyggeri og gårdrenoveringer.

#### **4.7 KOMMENTAR**

TMF er enig i, at det er vigtigt med præcise mål for indsatsen på affaldsområdet. I den kommende affaldsplan (Affaldsplan 2012), der forventes vedtaget i 2008, er der fokus på sortering af affald. Udover mål for udsorteringen af enkelte affaldsfraktioner, såsom papir og pap, forventes det, at den samlede mængde affald til genanvendelse vil stige fra 55 % i 2006 til 58 % i 2012. For husholdninger forventes en stigning på 5 %. Dette sker på baggrund af initiativer, som indgår i planen. Kommunen vil også i den kommende affaldsplanperiode gøre en særlig indsats for affaldsforebyggelse. Her er byttehylder en vigtig del af indsatsen. Kommunen vil med den kommende affaldsplan gøre det nemmere for borgere at genbruge effekter, og her er byttehylder i gårdene og genbrugsstationernes byttecentre vigtige elementer.

**Trafik:** Vi er klar over at kommunen gør hvad den kan for at få så ambitiøs en miljøzoneordning som muligt, men der er også andre instrumenter man kan bringe i anvendelse, dels for at forbedre luftkvaliteten, dels for at nedbringe trafikens klimabelastning.

- Man kan arbejde mere offensivt for udbredelsen af alternative drivmidler, herunder brint og el, bl.a. i kommunens egne køretøjer, i taxier og i busser.
- Planen skal rumme målsætninger om at fremme en funktionsblandet by, hvilket kan understøtte en mindskelse af behovet for biltransport
- Planen skal rumme målsætninger om at fremme et varieret og dynamisk forretningsliv, hvor kunderne ikke er afhængige af biltransport. Man kan i dialog med de næringsdrivende søge løsninger for tilgængelighed — gode forhold for cyklister, god adgang fra offentlig transport, gode parkeringsmuligheder for cyklister — og for varetransport til hjemmet.
- Det bør også undersøges, om partikeludledningen fra tog udgør et selvstændigt problem, og om man på den baggrund skal stille krav til togdriften.

#### **4.8 KOMMENTAR**

Kommunen har allerede besluttet at indkøbe fortrinsvis A-energimærkede biler og alternativt B-energimærkede. A-mærkede kører længst på literen og har dermed mindre CO2 udledning.



Tilsvarende krav vil kommunen stille ifm. med taxa-udbud. Beslutningen tilføjes Agenda 21-planen. Fra 2009 vil der blive indsat 9 mindre elbusser. Derudover ønsker kommunen at iværksætte et projekt om brintelektriske personbiler og arbejdskøretøjer i kommunen. Det kræver dog statslig medfinansiering. Endelig er der 5 % biobrændstof i det brændstof, kommunens køretøjer anvender.

Det er bestemt relevant at sikre en byplanlægning, som mindsker afhængigheden af biltransport, både ved at blande funktioner og ved bedre tilgængelighed for cyklister og kollektiv trafik. Der arbejdes med disse koncepter i nye byudviklingsområder og idéen med at tage målsætninger med i Agenda 21 planen vil blive imødekommet.

Ifølge en rapport fra Miljøstyrelsen ”Luftforurening med partikler i Danmark - 2005” udgør luftforurening med partikler fra mobilkilder på nationalplan ca. 13% (mobilkilder omfatter landbrug/skovbrug/fiskeri, søfart, industri, have- og husholdning, militær og jernbane). Heraf udgør emissioner fra jernbane 3%, som anses for at være en lille mængde. I København forholder situation sig også sådan, at partikelforureningen kommer specielt fra vejtrafikken - overvejende dieselskøretøjer. Derudover har Københavns Kommune ingen mulighed for at regulere partikeludledning fra jernbane, da det er DSB's anliggende.

**Luft i øvrigt:** Planen nævner intet om den partikelforurening der kommer fra brændeovne. I København udgør forureningen fra trafikken naturligvis et væsentligt større problem, men i kvarterer med villaer og rækkehuse kan forureningen fra brændeovne være kritisk. I samarbejde med kommunens skorstensfejere bør man bidrage til udbredelse af viden om korrekt fyring og stille krav til ovnene og skorstenene.

#### **4.9 KOMMENTAR**

I kvarter med villaer, rækkehuse samt i kolonihaver kan der forekomme gener fra brændeovne, som oftest skyldtes forkert brug af disse.

Den 1. juni 2008 træder en ny brændeovnsbekendtgørelse i kraft. Bekendtgørelsen giver os mulighed for at give påbud om at forhøje en skorsten, hvis vi vurderer at røgen kan give anledning til gener. Eller give påbud om at nedtage en ovn, hvis den ikke opfylder kravene i den nye bekendtgørelse.

Miljøstyrelsen har i flere år ført en kampagne for at ”fyre fornuftigt”. Teknik og Miljøforvaltningen har etableret et godt samarbejde med de lokale skorstensfejermestre, om at udbrede kendskabet til korrekt fyring. TMF har i flere tilfælde fået skorstensfejeren til at undervise brugeren af brændeovnen i korrekt brug af brændeovnen.

**Badeanlæg:** Planen bør nævne, at der skal opføres et badeanlæg ved Havneholmen på Vesterbro.

#### **4.10 KOMMENTAR**

Københavns Kommune har indgået en aftale med Skanska om, at Skanska skal opføre badeanlægget ved Havneholmen, og at kommunen bagefter skal stå for driften.

**Klimatilpasning:** Selv om det er vigtigt med en offensiv og ambitiøs indsats for at reducere udledningen af drivhusgasser og dermed afbøde de værste klimaforandringer, så er nogle klimaforandringer allerede undervejs, og de kan medføre mere ekstremt vejr med bl.a. kraftige skybrud. Det er et selvstændigt mål i politikken for byens grønne områder, at disse kan være et element i klimatilpasningen. De kan give ly for ekstremt vejr, opsuge overskydende vand ved skybrud og bruges som vandafledning.

**Grønne områder:** Der er mange gode tanker i kapitlet om byens grønne områder. Bl.a. bliver det på s. 44 nævnt, at der i de tætte bydele skal skabes mindre grønne områder. Vi vil gerne tilslutte os den idé. Netop i de tætte bydele er det vigtigt, at der stadig er et grønt element med enkeltstående træer i byrummet, hængende haver fra hustagene og forskellige former for gavlbevoksning hvor muligt. Desværre gør man med udbygningen af faste underjordiske anlæg umuligt for træer at gro på mange af de tætte bydeles åbne områder. Muligheden for træbeplantning bør derfor medtænkes ved placeringen og udviklingen af faste anlæg.

#### **4.11 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder samt at etablere lommeparker, som er små grønne lommer i byen med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale. Lommeparker kan have forskelligt indhold og fx etablering af gavlbevoksning kunne godt være en del af løsningen, når en lommepark etableres.

Det er ikke altid træerne, der skaber en ”grøn” oplevelse af byen. Selv om der ikke findes vækstvilkår på parkeringsanlægs tage for træer, er det stadig muligt at ”forgrønne” sådanne overflader med planter.

## **5. HØRINGSSVAR FRA AMAGER VEST LOKALUDVALG**

Arbejdsgruppen for lokalplan, teknik, trafik, bydelsplan, erhverv, økologi og energi foreslår at Amager Vest Lokaludvalg svarer TMF, Center for Miljø:

"Lokaludvalget har med stor fornøjelse modtaget Agenda 21-planen 2008-2011. Vi kan konstatere at den indeholder mange gode intensioner, som vi er meget enige i.

Vi oplever høringsperioden som meget presset, så vi vil til en anden gang foretrække at få en længere høringsperiode, så vi har mulighed for at gå dybere ind i planen".

### **5.1 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) vil gerne beklage, at Amager Vest Lokaludvalg oplever høringsperioden som meget presset. TMF tager kritikken til efterretning. I forbindelse med den kommende offentlige høring af Affaldsplan 2012 vil vi således sørge for, at Lokaludvalgene får mere tid til deres høringssvar.

## **6. HØRINGSSVAR FRA VANLØSE LOKALUDVALG**

Lokaludvalget har med interesse behandlet Københavns Kommunes Agenda 21-plan og har følgende kommentarer. Den overordnede vision er, at København i 2015 skal være verdens Miljømetropol – den hovedstad i verden, som har det bedste storbymiljø. Dette har fuld tilslutning fra Vanløse Lokaludvalg og vi vil meget gerne bidrage til, at visionen realiseres.

I det store hele er lokaludvalget tilfreds med de flotte ord i Agenda 21-planen 2008-2011. Lokaludvalget håber, at ordene bliver fulgt op af lige så flotte handlinger, så de ambitiøse mål nås i 2015. Derfor ser lokaludvalget med stor tilfredshed, at der løbende laves miljøregnskaber, så eksterne interessenter kan følge udviklingen nøje og løbende sikre, at Københavns Kommune er på rette vej. Det ville dog være rart med konkrete delmål/milepæle for de forskellige miljøområder (f.eks. hvert andet år) frem mod 2015, da det vil lette overblikket og give et mere gennemskueligt billede af den planlagte fremgang.

### **6.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for høringssvaret. Miljømetropolmålene løber ganske rigtigt frem til 2015. I perioden frem til 2015 vil kommunen løbende fremlægge sektor- og handlingsplaner o.l. – eksempelvis lovpligtige affaldsplaner, støjhandlingsplaner etc.. Disse planer strækker sig typisk over fire år. De relevante mål i sektor- og handlingsplanerne vil tjene som delmål eller milepæle for miljømetropolmålene. Københavns Miljøregnskab vil afrapportere, ikke kun på miljømetropolmålene, men også de vedtagne delmål. Det vil forhåbentligt medvirke til at lette overblikket og give et mere gennemskueligt billede af fremdriften i forhold til målet.

Planen kommer ikke ind på økonomien bag Københavns Kommunes Agenda 21-plan. Da de forskellige miljømål kan opnås gennem brug af en række forskellige virkemidler, ser lokaludvalget gerne, at der bliver udført analyser for at finde ud af, hvordan målene nås mest omkostningseffektivt.

### **6.2 KOMMENTAR**

Kommunen er enig i, at målene skal nås omkostningseffektivt. I forbindelse med midtvejsrevisionen af Agenda 21-planen skal det vurderes, om der er virkemidler, som er mere omkostningseffektive, end de der er besluttet i planen.

Der er to vigtige mål i planen, nemlig at københavnernes i 2015 skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig trafikstøj, og at luften er så ren, at den ikke belaster københavnernes sundhed. For trafikstøjen, som har særlig interesse for Vanløse, har det ikke været muligt at nå kommunens tidligere målsætninger. Derfor mener lokaludvalget, at delmål og særlig fokus på støjbekæmpelse er vital for målopfyldelsen.

### **6.3 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) vil inden udgang af 2008 udarbejde en støjhandlingsplan, der udpeger de vigtigste indsatsområder for kommunens arbejde med at reducere støjbelastningen samt kommer med et bud på, hvordan støjproblemerne kan nedbringes. Den kommende Trafik og Miljøplan vil desuden indeholde forslag til, hvordan støjen fra trafikken kan nedbringes yderligere.

For luftforureningens vedkommende bør målet differentieres efter den del af luftforureningen, som kommunen har direkte indflydelse på, og den del, kommunen ikke har direkte indflydelse på dvs. dér, hvor reduktioner kræver lovændringer på nationalt og/eller EU-plan eller en reduktion af importeret luftforurening fra udlandet. For den del af luftforureningen, hvor kommunen har direkte indflydelse, støtter lokaludvalget de ambitiøse krav om, at Københavns Kommune skal være forgangsbillede. Netop derfor kan det undre, at kommunen har valgt ikke at påmontere SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction) på kommunens egne tunge køretøjer. Særlig i lyset af, at op mod 95 % af Københavns Kommunes trafikerede gader ifølge Danmarks Miljøundersøgelser ikke kan opfylde EU's grænseværdi ( $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ) for kvælstofdioxid i 2010.

### **6.4 KOMMENTAR**

Målet for luftkvaliteten er sat for at sikre københavnernes sundhed. Københavns kommune har ikke selv de nødvendige reguleringsmuligheder for at sikre en god luftkvalitet, og vi er derfor nødt til at have staten med til at løse udfordringerne i kommunen. Montering af SCR-katalysatorer på de kommunale køretøjer vil udgøre en så lille del af den samlede trafik i København, at det ikke har betydning for den samlede luftkvalitet. Hvis det skal have en virkning, så skal staten stille krav om det i miljøzonen.

Jf. side 25 i Forslaget til Københavns Kommunes Agenda 21-plan foreslår lokaludvalget, at CO<sub>2</sub>-målsætningen frem for 2015 ændres til noget endnu mere visionært end en reduktion på 20 %. i forhold til 2005.

### **6.5 KOMMENTAR**

Målet om en CO<sub>2</sub> reduktion på 20% er sat ud fra, at det skal være et realistisk mål. Reduktionen kommer ikke af sig selv, da de lavthængende frugter allerede er plukket. Desuden har den nationale energipolitik stor betydning for udslippet i København. Men udviklingen skal heller ikke stoppe efter 2015, og på længere sigt er det ambitionen, at København er helt CO<sub>2</sub> neutral.

På side 43 fremgår det, at implementeringen af vandområdeplanen for Harrestrup Å inden udgangen af 2009 er igangsat. Det glæder Vanløse Lokaludvalg, der vil benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at Vandrammedirektivets målsætninger skal overholdes i 2015, og de

fysiske indgreb i forbindelse hermed skal være afsluttet i 2012. Lokaludvalget ser frem til et rigt dyre og planteliv i Harrestrup Å til gavn for alle.

Endelig mener lokaludvalget, at regnvandsopsamling og genbrug til toiletskyl og tøjvask samt øget lokal nedsivning skal fremmes væsentligt gennem oplysning og økonomiske incitamenter.

### **6.6 KOMMENTAR**

Kommunen skal gøre opmærksom på, at der ikke er vedtaget en vandområdeplan for Harrestrup Å. Københavns Kommune har sammen med de øvrige kommuner i Harrestrup Å's opland udarbejdet et idéforslag til den Vandplan, Miljøcenter Roskilde skal have udarbejdet inden udgangen af 2009. Kommunerne håber naturligvis, at miljøcentret indarbejder de fleste af forslagene, så der kommer et rigt dyre og planteliv i Harrestrup Å.

Københavns Kommune har i sin nye "Spildevandsplan 2008" afsat en pulje på 20 mio. kr., der skal anvendes til at fremme nedsivning i lokale områder i Kommunen. Hver husstand i de udpegede områder vil få 16.000 kr. tilbagebetalt af sin tilslutningsafgift, hvis regnvandet fra matriklen frakobles den offentlige spildevandsledning. Der vil blive gennemført forskellige oplysningskampagner, når områderne er udpegede, og hver enkelt husstand vil blive informeret. Områderne forventes udpeget i tredje kvartal.

Kommunen burde desuden indlede overvejelser med hensyn til forurening fra brændeovne i villaområderne.

### **6.7 KOMMENTAR**

I kvarter med villaer, rækkehuse samt i kolonihaver kan der forekomme gener fra brændeovne, som oftest skyldtes forkert brug af disse.

Den 1. juni 2008 træder en ny brændeovnsbekendtgørelse i kraft. Bekendtgørelsen giver os mulighed for at give påbud om at forhøje en skorsten, hvis vi vurderer at røgen kan give anledning til gener. Eller give påbud om at nedtage en ovn, hvis den ikke opfylder kravene i den nye bekendtgørelse.

Miljøstyrelsen har i flere år ført en kampagne for at "fyre fornuftigt". Kommunens Center for Miljø har etableret et godt samarbejde med de lokale skorstensfejermestre, om at udbrede kendskabet til korrekt fyring. Center for Miljø har i flere tilfælde fået skorstensfejeren til at undervise brugeren af brændeovnen i korrekt brug af brændeovnen.

## **7. HØRINGSSVAR FRA ØSTERBRO LOKALRÅDS AGENDA 21 UDVALG**

Vi vil her på Østerbro gerne hilse den nye Agenda 21-plan velkommen. Det er positivt at se, at det er lykkedes at samle så bredt favnende en plan, der involverer så store dele af forvaltningen, og at der er opstillet så ambitiøse bæredygtighedsmål som denne plan og Miljømetropolplanen er udtryk for. Det er også godt at bemærke at Agendaplanen tager det seriøst, at Agenda 21 betyder andet og mere end miljømæssig bæredygtighed, men også inkluderer en social, økonomisk og kulturel bæredygtig udvikling.

Når nu roserne er uddelt vil vi her fra Lokalrådets Agenda 21 Udvalg gerne kommentere processen der har været i forbindelse med den aktuelle høring. Offentlighedsprocessen ved denne agendaplan har ikke været tilfredsstillende, man læner sig op ad den foregående Agendaplanhøring, og det er ikke udtryk for den bredt favnende dialog med borgere, organisationer, foreninger og erhvervsliv, der blev igangsat med forrige Agendahøringsproces, som er beskrevet på side 11. Vi havde gerne set at man fra Københavns Kommunes side aktivt havde involveret Østerbro Lokalråds Agenda 21 Udvalg samt det lokale erhvervs- og foreningsliv og lokale institutioner i arbejdet med den foreliggende agendaplan, med for eksempel offentlige møder.

### **7.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for høringssvaret. I den første Agenda 21-Plan, blev der gennemført en bred borgerhøring, som er afsat for denne Agenda 21 plan. Derudover har der været afholdt møder med de lokale Agenda 21-centre, der har været fokusgruppe interview med et repræsentativt udvalg af københavnere, og der er udarbejdet en undersøgelse af københavnernes holdninger til miljøet. Store dele af Agenda 21-planen har desuden indgået som bilag i forbindelse med den offentlige høring af Miljømetropolen.

I forbindelse med arbejdet i de kommende agendacentre er vi betænkelige ved at agendacentrene påtænkes en stor opgave som udførende af en del af Københavns Kommunes officielle lokale miljøpolitik. (se eksempler i forhold til erhverv s. 55, kemi s. 38). Vi anser det for betænkeligt at lægge specifikt kommunalt lokalt miljøarbejde ud til agendacentre, der principielt set er uafhængige af Københavns kommunes indflydelse på tilrettelæggelsen af det lokale bæredygtighedsarbejde, jf. eksempelvis s. 51, hvor det netop pointeres at det er vigtigt at det lokale arbejde i agendacentrene tilrettelægges ud fra de lokale ressourcer og lokale forhold.

### **7.2 KOMMENTAR**

I kommunens støttevilkår står der skrevet, at Agenda 21-centrenes aktiviteter i øvrigt skal være i overensstemmelse med og understøtte Københavns Kommunes Miljøpolitik. Agenda 21-centrene er en væsentlig samarbejdsparter i kommunens mål om at forankre kommunens miljøarbejde blandt kommunens borgere og virksomheder. De lokale Agenda 21-centre vil derfor i flere forbindelser blive inviteret til at deltage i kommunens borgerrettede projekter.

Vi savner en sammenhæng mellem Agendaplanen og den bydelsplanlægningsproces der er igangsat af lokaludvalgene i samarbejde med Københavns Kommune, eventuelt opstillet som et af målene under temaet ”Bæredygtig Byudvikling”.

### **7.3 KOMMENTAR**

Københavns Kommune vil sikre sammenhængen mellem Agendaplanen og lokaludvalgene i forhold til bæredygtig udvikling gennem det forestående arbejde med bydelsplaner.

Det synes som om Agendaplanen tager udgangspunkt i, at det nærmest er en naturlov, at København skal udbygges i det påtænkte tempo. Man kunne f.eks. stille følgende spørgsmål: Er der befolkningsunderlag til dette og vil de påtænkte boligtyper dække et reelt behov? Vil der være arbejdspladser der kan ibrugtage de kommende kontorer i den planlagte bydel Nordhavnen?. Vi savner således en nærmere analyse – relateret til langtids-bæredygtighed - af behovet for, at København/Nordhavn skal vokse i den påtænkte takt og med den påtænkte hastighed.

### **7.4 KOMMENTAR**

Prognoser viser, at der i 2025 vil være ca. 45.000 flere københavnere. I forbindelse med konkurrenceprogrammet for udbygningen af Nordhavn er der foretaget analyser af, hvor det er mest hensigtsmæssig at fortsætte byudviklingen, og her er Nordhavn valgt frem for andre mulige områder. Den store befolkningstilvækst kræver, at der bygges nye boliger, men det giver også udfordringer ift. pendling i regionen. Byudviklingen i Nordhavn skal være med til at modvirke tendensen til en stigende pendling i regionen ved at skabe nye lokale boliger og arbejdspladser. Dermed vil man kunne cykle til arbejde eller pendle med tog til centralt beliggende arbejdspladser.

I Agendaplanen (s. 31) står der ikke noget specifikt om en kvartermiljøstation på Østerbro. I strategien for København som miljøhovedstad er det vigtigt, at der i de enkelte bydele findes mindst én miljøstation. Det er ligeledes vigtigt, at placeringen af en miljøstation beslutes på baggrund af en uvildig, substantiel analyse af de miljømæssige konsekvenser (herunder trafikale belastninger) for lokalbefolkningen ved de potentielle steder for placering. Dette inkluderer bl.a., at der foregår en demokratisk proces med substantiel høring af og inddragelse af de potentielt berørte beboere, institutioner og andre i området.

I Agenda 21 Østerbro har vi erfaring med, at man ved gennemførelse af trafikprojekter skal være meget opmærksom på borgerinddragelsen – og bl.a. have en løbende dialog med naboer og andre berørte parter. Nærværende Agendaplan lægger ikke op til at trafikforsøg og debat-skabende aktiviteter om trafik og miljø gennemføres med lokale partnere (s. 35), og vi gør opmærksom på at det vil være ønskeligt.



### **7.5 KOMMENTAR**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) er enig, og hvis der skal være trafikforsøg og lignende vil det være helt naturligt at fortsætte linjen med at inddrage lokale partnere.

I afsnittet MILJØ & SUNDHED mangler vi en bredere vifte af aktiviteter, det kunne f.eks. være fremme af miljøvenlige biler som i Göteborg via gratis p-pladser til miljøvenlige biler, gode forhold for pendler (park-and-ride, delebilsparkering, cykelparkering) ved trafikknudepunkter som Ørestad st.

### **7.6 KOMMENTAR**

Fremme af miljøvenlige biler er bestemt et tiltag, som kommunen ønsker at støtte, og gratis parkeringspladser til el-biler og delebiler findes allerede. Kommunen arbejder ihærdigt med at løse problemer med cykelparkering, især omkring stationer.

## **8. HØRINGSSVAR FRA RYVANG LOKALRÅD**

Ryvang Lokalråd har på sit møde den 24. april 2008 drøftet et eventuelt høringssvar til TMF's forslag til Agenda 21-plan 2008-11, som vi ad omveje er blevet opmærksomme på.

Lokalrådet undrer sig over, at vi ikke har fået planen tilsendt i direkte høring. Dette hænger ikke sammen med, at Københavns Kommune i forbindelse med behandlingen af høringen over oplægget til "miljømetropolen" har tilkendegivet at ville inddrage lokalrådet som dialog-partner i forbindelse med det videre arbejde omkring realisering af de mange gode målsætninger i dette oplæg.

Da vi desværre først sent er blevet opmærksomme på Agenda 21-planen har vi ikke haft mulighed for at foretage en kvalificeret behandling af indholdet og forslagene i denne plan. Dette er ekstra beklageligt i forhold til, at vi netop har investeret ressourcer i at være medstiftere af den nye fond, som skal forestå arbejdet i det fremtidige Agenda 21 Center Østerbro. - Heller ikke i dette regi, har vi fået planen tilsendt.

Vi ville meget gerne have kunnet forholde os til planens temaer og mål, men da betingelserne for dette ikke har været til stede, må vi nøjes med at udtale en generel støtte til, at der udarbejdes en sådan Agenda 21-plan og i øvrigt henvise til vores tidligere svar til oplægget omkring "miljømetropolen, som vedlægges.

### **8.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret og Lokalrådets støtte til planen. Ryvang Lokalråd er på den udsendelsesliste, der er brugt i forbindelse med udsendelse af høringsbrev. Alligevel vil TMF dog gerne beklage, at Ryvang Lokalråd af uvisse årsager ikke har modtaget høringsbrevet og derfor først sent er blevet opmærksomme på den offentlige høring.

## **9. HØRINGSSVAR FRA AGENDACENTER AMAGER**

Ved første gennemlæsning af Københavns Kommunes Agenda 21-Plan for 2008-2011 er indtrykket at forvaltningen kommer vidt omkring opgaven og det giver inspiration til også lokale indsatser, som f.eks. understøtningen af flere grønne områder i Amager Vest eller anvendelse af regnvand i et haveprojekt i Ørestad.

Ved næste gennemlæsning falder vi over mange processuelle forslag til aktiviteter, som bidrager til en frygt for at København ikke når de kvantitative mål fra MILJØMETROPOL – VORES VISION CPH 2015.

Endelig er der flere steder hvor vi mener at det er oplagt at samarbejde, bl.a. om miljøformidlingen til etniske minoriteter, hvor Agendacenter Amager har betydelig erfaring og viden.

I afsnittet BÆREDYGTIG BYUDVIKLING nævnes Byudviklingpuljen som en vigtig igangsætter i forbindelse med en lang række bymiljøforbedringer, bl.a. også skolegården på Sønderbro Skole. Vi vil derfor ikke undlade at gøre opmærksom på, at puljen ikke længere eksisterer, men at det ville være positivt om en lignende pulje blev etableret igen.

### **9.1 KOMMENTAR**

Kommunen ved Center for Bydesign administrerer pt. en byfornyelsespulje på ca. 62 mio. kr., som stammer fra provenuet ved nedlæggelse af byfornyelsesselskabet Byfornyelse København. Puljen er under afvikling. 1. ansøgningsrunde var 15. april i år. Indstilling om, hvilke ansøgninger der imødekommes, skal i Teknik- og Miljøudvalget den 18. juni. Herefter er der ansøgningsfrister hvert halve år indtil puljen er brugt.

Vi mener, at kommunalbestyrelsen allerede i dag gennem lokalplanerne kan fastlægge krav om lavenergiklasse 1 og 2, jf. Planloven (Bekendtgørelse nr. 813, 2007) og dermed har mulighed for at stille miljøkrav til byggeri.

### **9.2 KOMMENTAR**

Kommunen ser også frem til at benytte de nye muligheder og vil i den kommende Kommuneplan 2009 udpege områder til lavenergibyggerier.

I afsnittet FORBRUG OG RESSOURCER savner vi mere konkrete aktiviteter til nedbringelse af ressourceforbruget. En 2009-revision af ”Miljø i byggeri og anlæg” nævnes vedr. skærpelse af krav om vandforbrug i nybyggeri. Her mener vi, at man også bør skærpe kravene til affaldssortering, krav til biofaktor (a la Fremtidens Parcelhuse i Køge) samt krav om reservering af p-pladser til delebiler.

### **9.3 KOMMENTAR**

I den kommende affaldsplan stilles der krav om 10% reduktion af affaldsmængderne, hvilket blandt andet indebærer øget affaldssortering. Kommunen reserverer allerede P-pladser til delebiler og er pt. i gang med at udarbejde en strategi for biologisk mangfoldighed.

I afsnittet MILJØ & SUNDHED mangler vi en bredere vifte af aktiviteter, det kunne f.eks. være fremme af miljøvenlige biler som i Göteborg via gratis p-pladser til miljøvenlige biler, gode forhold for pendler (park-and-ride, delebilsparkering, cykelparkering) ved trafikknudepunkter som Ørestad st.

#### **9.4 KOMMENTAR**

Fremme af miljøvenlige biler er bestemt et tiltag, som kommunen ønsker at støtte, og gratis parkeringspladser til el-biler og delebiler findes allerede. Kommunen arbejder ihærdigt med at løse problemer med cykelparkering især omkring stationer.

Det glæder os, at der i forbindelse med udarbejdelse af kemikaliehandlingsplan tænkes på samarbejde med lokale Miljøambassadører og Agenda 21 centre i forhold til at give borgerne løsningsorienteret viden om kemikalier.

I afsnittet BYENS GRØNNE OG BLÅ REKRETIVE OMRÅDER mangler vi mål for biodiversiteten. Kvaliteten af de grønne og blå områder har også betydning og ikke kun antallet af besøgene. Kommunen kunne også have en strategi for øget træbeplantning inden og udenfor kommunegrænsen, som kunne bidrage positivt til CO<sub>2</sub>-regnskabet.

#### **9.5 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre grønne forbindelser mellem parker og vandområder. Sådanne forbindelser har værdi for menneskers færdsel i byen, men kan også have værdi som spredningsveje for dyr og planter. Træer vil være et væsentligt element ved etableringen af de grønne forbindelser. Her udover skaber det grønne udspil grundlag for udpegning af steder, hvor der kan etableres lommeparker, som er små grønne lommer i byen med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale. Forbedring af de eksisterende parker er også en del af det grønne udspil. Det er desuden et mål i Københavns Kommune at øge antallet af gadetræer. I gennem den seneste årrække har TMF plantet ca. 500 gadetræer om året i København. I arbejdet med en strategi for biologisk mangfoldighed i Københavns Kommune vil der blive opstillet konkrete mål for den biologiske mangfoldighed (som bruges i Københavns Kommune som begreb i stedet for biodiversitet).

Der har tidligere været forsøgt lavet et mål for biologisk mangfoldighed (biodiversitet), i København kaldet "bynaturindex". Dette forsøg fandt interesseorganisationerne ikke afdækkede et korrekt billede af, hvordan naturen havde det de enkelte steder. Derfor findes der ikke noget målbart mål for biodiversitet. Kvaliteten arbejdes der meget på at forbedre både i rekreativ sammenhæng, men også som naturressource. Det skal være kvaliteten sammen med kvantite-

ten, der skaber mulighed for at øge både tidsforbruget og frekvensen af besøg i grønne områder.

Da det er ejerforholdet, der er styrende for om kommunen kan plante nye træer, har kommunen kun mulighed for at plante på egne arealer også dem kommunen ejer i andre kommuner. Hvad andre kommuner gør, har København ingen direkte indflydelse på.

I afsnittet KOST OG FYSISK AKTIVITET mangler vi aktiviteter som understøtter eleverne i at cykle til skole. Det gælder f.eks. plads til cykelparkering på skolen og sikker skolevej. Endelig har Agendacentret flere års erfaring med at lære voksne at cykle. Sidste år valgte vi at forankre cykelkurset hos et boligsocialt projekt. Projektet er et ægte bæredygtighedsprojekt med både miljø, sundhed, integration og beskæftigelses-perspektiver, men det falder desværre mellem stolene hos forvaltningerne, når der skal findes driftsmidler. Verdens bedste cykelby er vel også for minoritetskvinderne. At lære kvinderne at cykle er med til at sikre, at deres børn også cykler i fremtiden.

#### **9.6 KOMMENTAR**

Det er rigtigt, at der bør gøres mere for at gøre det sikkert og trygt at cykle til skole. Kommunen er i begrænset omfang med i ABC projektet (Alle Børn Cykler), ligesom der er et stort projekt om sikring af skoleveje undervejs (pt. ramt af regeringens anlægsstop). Cykelpakkerne har støttet cykelkurser for indvandrerkvinder.

I forhold til aktiviteten – udvikle en opdateret oversigt ”hvornår kan de købe økologisk i København” – tilbyder vi et samarbejde, da flere af Agenda 21 centrene allerede har et lignende tiltag på bydelsniveau. Desuden vil vi opfordre til at oversigten er færdig til december 2009 og også laves på andre internationale sprog.

#### **9.7 KOMMENTAR**

TMF planlægger at samarbejde med alle relevante parter om oversigten. Vi anerkender Agenda 21 centrenes arbejde på bydelsniveau og tager meget gerne mod Agendacenter Amagers tilbud om samarbejde.

Vi finder det meget positivt, at der er et særskilt afsnit om miljøformidling til borgere med minoritetsbaggrund, som Agendacenter Amager har arbejdet meget med. Med baggrund i disse erfaringer vil vi foreslå at undervisningsmaterialet til sprogskolerne bakkes op mundtligt af Miljøformidlerne og/eller Miljøambassadørerne. Vi vil naturligvis meget gerne samarbejde om en affaldskampagne og etablering af kvartermiljøstation i et eller flere af boligområderne i Amager Øst og/eller Amager Vest. Netop i foråret 2008 er vi ved at uddanne miljøambassadører i VIBOs afdelinger i Telemarksgadekvarteret, hvor affald er et stort problem og der ville derfor være stor synergi om kampagnen eller kvartermiljøstationen blev placeret der. Miljø-

ambassadørerne kunne bakke op om kampagnen/kvartermiljøstationen og hermed sikre en forankring og bedre effekt af aktiviteten.

Når der måles på effekter af aktiviteterne er det vigtigt også at inddrage sociale og økonomiske effekter.

### **9.8 KOMMENTAR**

Der er også i Københavns Kommune en stor opbakning til miljøformidlerkonceptet. Agenda-center Amagers store succes med miljøambassadører har vist, at det er en meget brugbar metode, der er med til at sikre større lighed blandt borgerne i København, når det gælder miljøviden og adfærd. Det er et godt forslag, at undervisningsmaterialet til sprogskolerne suppleres med Miljøformidlerne. TMF vil se på, hvorvidt det praktisk kan lade sig gøre.

Hvad angår Kvartermiljøstationer har disse været et positivt bidrag til at forankre miljøarbejdet lokalt, og det er da også derfor, at der vil blive etableret endnu flere i Agenda 21-planens planperiode. Amager kunne være et oplagt område, ikke mindst Amager Vest, hvor der i 2008 vil blive igangsat et nyt områdeløft i Sundholmsvejskvarteret, og hvor telemarksgadekvarteret ligger. Synergieffekten af denne placering er så absolut en væsentlig faktor. Afvejningerne for og imod, hvor kommende kvartermiljøstationer skal placeres, vil tage dette i betragtning.

## **10. HØRINGSSVAR FRA GRØN VALBY**

### **Høring om Københavns Agenda 21-plan 2008-2011**

Grøn Valby hilser ”Forslag til Københavns Agenda21-plan 2008-2011 velkommen. Planen indeholder mange ambitiøse målsætninger på miljøområdet, som Grøn Valby gerne vil gøre sit for at arbejde for lokalt i de kommende års arbejde.

I det følgende er der tilføjet kommentarer eller forslag til aktiviteter til udvalgte dele af Agenda 21-planen.

### **Bæredygtig planlægning side 16**

Mål:

*Trafikkens miljøbelastning i forhold til boligområder og byens rum skal reduceres i planperioden.*

Grøn Valby anbefaler at der i Agenda 21-planen generelt indføres konkrete måltal.

#### **10.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret og for opbakningen til planen. I Agenda 21-planen er der ikke fastsat konkrete måltal for trafikens miljøbelastning. Det er kommunens mål, at grænseværdier for luftkvalitet skal overholdes.

### **Byggeri og Byfornyelse side 20**

Mål:

*Kommunen skal aktivt deltage i udviklingen af fremtidens bæredygtige byggeri.*

Vi støtter de opsatte mål vedr. bæredygtig planlægning, og vil foreslå Københavns Kommune at tilføje et mål vedr. støtte til opførelse af økologisk eksempelbyggeri. Et sådant mål ville give mulighed for opførelse af økologisk eksempelbyggeri, hvor de nyeste teknologier inden for eksempelvis nulenergibyggeri, genanvendelse af regnvand, facadebeplantning mm. ville kunne implementeres. Byggeriet ville være til glæde for brugere/beboere, have en positiv påvirkning på byens bymiljø samt give København positiv omtale internationalt.

#### **10.2 KOMMENTAR**

Kommunen planlægger, at byudviklingen i Nordhavnen og på Amager Fælled skal vise, hvordan en byudvikling kan gennemføres på et bæredygtigt grundlag. Det indebærer blandt andet, at de nyeste teknologier indenfor eksempelvis nulenergibyggeri, genanvendelse af regnvand, facadebeplantning m.m. kan anvendes.

Der er i øjeblikket bestræbelser i gang for at bygge et CO<sub>2</sub>- neutralt hus. Bygherren er Universitets- og Bygningsstyrelsen (UBST). Huset (Green Lighthouse) placeres i universitetsområdet, Tagensvej 16.

Desuden har vi en sag til byggesagsbehandling i Valby der, såfremt det bliver gennemført, vil være et eksempel på lavenergibyggeri.

### **Byens vand side 41**

Mål:

*Kommunen vil fremme anvendelsen af regnvand, ved at nedsive regnvandet til grundvandet eller udlede det til vandområder og rekreative vandelementer.*

Med klimaforandringer følger stigende nedbørsmængder. Nedbøren kan ledes væk med nedsivning, men kommunen kunne også ved nybyggeri og renoveringer være opmærksom på fordele ved at etablere grønne tage. Grønne tage har udover at reducere nedbør til kloaksystemet en positiv effekt på klimaet ved at isolere både i forhold til kulde og varme. Om vinteren virker taget isolerende og om sommeren køler taget huset og mindsker således behov for ventilation.

I 2006 vedtog byrådet i Toronto en handlingsplan, Making Green Roofs Happen, der forpligter til grøn beplantning af mindst 50 pct. af tagarealet på nye kommunale bygninger. Også Sverige og Berlin har positive erfaringer med udbredt brug af grønne tage i bybilledet.

### **10.3 KOMMENTAR**

Københavns Kommune er meget opmærksom på potentialet i grønne tage og arbejder på at undersøge, hvilke muligheder der er for at implementere dette i større udstrækning i byen til glæde for borgere, til gavn spildevandssystemet og ikke mindst biodiversiteten.

### **Byens grønne og blå rekreative områder side 44**

Grøn Valby anbefaler, at der under dette mål tilføjes en aktivitet vedr. bekæmpelse af kæmpebjørneklo i hele Københavns Kommune. Det er væsentligt, at en indsatsplan gælder hele kommunen, således at der også indtænkes nødvendige foranstaltninger på private grunde, jf. *Bekendtgørelse om bekæmpelse af kæmpebjørneklo* af 21. januar 2006, der giver mulighed for at stille krav til private grundejere om bekæmpelse af kæmpebjørneklo..

### **10.4 KOMMENTAR**

Der arbejdes på vedtagelse af en ”indsatsplan for udryddelse af Kæmpe-bjørneklo” allerede i 2008, således alle grundejere, både offentlige og private, pålægges at bekæmpe planten. Københavns Kommune anbefaler naturligvis pesticidfri metoder.



## **Kost og fysisk aktivitet side 46**

Mål:

*Kommunen vil i planperioden arbejde for, at cyklen skal være københavnernes dominerende transportmiddel frem mod målet i 2015 om at 50% af københavnernes tager cyklen på arbejde eller til uddannelse.*

Grøn Valby anbefaler at indlede samarbejde med større virksomheder i København om dette mål. Det er væsentligt at indtænke service og komfort ind, når borgerne skal ændre vaner på transportområdet.

Tænk hvis virksomheder havde let tilgængelige og opvarmede rum til cykelparkering. Større virksomheder kunne måske endda give plads til et cykelværksted.

Måske virksomhederne kunne udvikle særlige bonusordninger for medarbejdere, der brugte medarbejdercykler i arbejdstiden frem for biler. Og endelig kunne virksomheder tilbyde medarbejdere, der benytter offentlig transport til København at have medarbejdercykler stående til udlån på stationerne.

### **10.5 KOMMENTAR**

Det er en god idé som Teknik og Miljøforvaltningen (TMF) allerede arbejder med via Københavns Miljønetværk. Medarbejder-cykler indgår som en mulig miljøindsats i alle miljøstyringskoncepter for medlemmer af Københavns Miljønetværk.

Københavns Miljønetværk vil gerne afholde en cykelevent i 2009, kombineret med udarbejdelse af informationsmateriale, som sætter yderligere fokus på fordelene ved at etablere gode cykelfaciliteter. I Københavns Miljønetværk har vi medlemmer, fx EKJ rådgivende ingeniører A/S, som har en ordning der ligner det som Grøn Valby foreslår. Det vil derfor være oplagt at tage udgangspunkt i de eksisterende virksomheders erfaringer.

Københavns Miljønetværk har gode erfaringer med at samarbejde med Grøn Valby om virksomheder i Valbyområdet, og det vil være oplagt at samarbejde med Grøn Valby om en event. Herefter kan der eventuelt afholdes lignende arrangementer i andre bydele i samarbejde med de lokale Agendacentre.

Mål:

*I planperioden skal de nærrekreative muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion forbedres.*

Grøn Valby anbefaler at indsatsen for de sammenhængende grønne ruter sammentænkes med indsatser indenfor at fremme den biologiske mangfoldighed i København. De grønne ruter gavner ikke bare fremkommeligheden for cykler og gående – de kan ved rette plantevalg fungere som grønne kiler i København.

## **10.6 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på en strategi for biologisk mangfoldighed, som understøtter og bidrager til at forbedre vilkårene for dyr og planter i byen. Herudover arbejdes der på en grøn strukturplan, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder. Sådanne forbindelser har værdi for menneskers færdsel i byen, men kan også have værdi som spredningsveje for dyr og planter.

Langs mange strækninger af de grønne cykelruter findes der beplantede arealer, og med rette plantevalg vil det være muligt at skabe spredningsmuligheder for dyr og planter langs cykelruterne. Der skal dog også tænkes på mulighederne for vedligeholdelse, tryghed og fremkommelighed.

Mål:

*Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20% i 2015 mod 7% i dag.*

Meget i tiden arbejder allerede for at forbruget af økologiske fødevarer stiger i disse år. Men Københavns Kommune kan herudover gøre en særlig indsats for at borgerne oplever at det er nemt, overkommeligt, lækkert og giver mening at købe og spise økologisk mad.

Københavns Kommune kan drage nytte af det store udviklingsarbejde, der bliver lagt i de offentlige køkkener for at øge den økologiske bespisning. De offentlige køkkener fungerer ved omlægning som eksempler for borgerne, hvor de oplever en økologisk husholdning i praksis. Køkkener kan opfordres til at huske at udlevere opskrifter f.eks. til personaleblade, til forældrearrangementer, til skoleblade mv.

Københavns Kommune ønsker at udvikle en oversigt ”hvor kan du købe økologisk i København”. Grøn Valby vil gerne gøre opmærksom på, at AGcentre igennem 3 år har udgivet indkøbsfolderen ”Henne om hjørnet” lokalt. Indkøbsfolderen indeholder kontaktinformationer til butikker mv. der forhandler økologiske eller andre miljømærkede varer lokalt i bydelen. Det er oplagt fremover at samarbejde omkring information til borgerne om miljøvenlige indkøb i København.

Det skal give mening at købe økologiske fødevarer. Københavns Kommune kan levere nogle af argumenterne ved løbende at formidle budskabet om rent grundvand og økologi er gode partnere. Københavns Kommune ønsker at undersøge mulighederne for flere økologiske torvedage. Grøn Valby vil gerne opfordre kommunen til at samarbejde med Oprør fra maven indenfor denne indsats. Foreningens hovedindsats i disse år er at få flere Farmers Markets i Danmark. Foreningen har bl.a. indledt dialog med Fødevareregionen for at gøre papirarbejdet for stadesholdere overkommelige.

### **10.7 KOMMENTAR**

TMF planlægger at samarbejde med alle relevante parter om at øge andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug. Agenda centrenes arbejde med indkøbsfolderen er særdeles relevant i denne sammenhæng.

#### **Natur- og miljøformidling for børn og unge side 57**

Grøn Valby støtter op om fokus på natur- og miljøformidling for børn og unge. Samtidig vil Grøn Valby opfordre til at også udlev i det nære og hver dag indtænkes i nye aktiviteter. Grøn Valby hører jævnligt at mange børneinstitutioner ikke prioriterer det daglige udlev.

Grøn Valby har derfor i samarbejde med andre Agenda-21 centre udarbejdet *Idékatalog for grønnere legepladser for få midler* med det formål at skabe fundamentet for mere inspirerende legepladser for børn.

Grøn Valby har også planer om at igangsætte et projekt i 2008, der har til formål i samarbejde med lokale børneinstitutioner at skabe idéer og rum for mere inspirerende udearealer, således at såvel børn som voksne finder det sjovt og attraktivt at komme ud hver dag!

### **10.8 KOMMENTAR**

Det ville være oplagt, at arbejde på at etablere en pendant til Stubben på Vesterbro, beregnet for Valbyinstitutionerne, og her har det lokale agenda 21-center på Vesterbro nogle meget gode erfaringer at trække på. Ligeledes vil det være en god ide at se på, hvilke skoler i området med tilhørende fritidsinstitutioner, der er på handleplanen vedr. bygningsrenovering idet udearealerne med legepladser også ofte vil være i spil. Her vil der være mulighed for lokal indflydelse.

#### **Økologiske fødevarer side 72**

Mål

60% af mad der serveres i kommunens køkkener og kantiner skal være økologisk inden udgangen af 2009 – 75% af mad der serveres i kommunens køkkener og kantiner skal være økologisk inden udgangen af 2011.

Grøn Valby vil opfordre Københavns Kommune til at indtænke klimaaspekter ved kommunens madforbrug hvor muligt. Nødvendige prioriteringer for at få et økologisk budget til at hænge sammen er tit og ofte de samme prioriteringer som gælder ved prioritering af klimavenlig mad.

### **10.9 KOMMENTAR**

Madens klimabelastning er et relevant perspektiv, som vil blive inddraget i kommunikation og uddannelsesaktiviteter i forbindelse med økologisk omlægning.

### **Byggeri og anlæg side 74**

#### **Mål**

Kommunen vil i planperioden fremme miljø- og energirigtigt byggeri

Grøn Valby vil gerne opfordre Københavns Kommune til også at stille krav til privat byggeri og udnytte nuværende muligheder i Planloven.

### **Energi- og vandforbrug side 78**

Grøn Valby vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremtidssikre Vandkulturhuset i Valby i forhold til energi- og vandforbrug. Således kan det nye vand-kulturhus ikke bare få en mere miljøvenlig drift, det kan også bruges til at få erfaringer indenfor området samt virke som fyrtårn på området.

#### **10.10 KOMMENTAR**

Københavns Kommunes vil ved opførelsen af Vandkulturhuset sætte stor fokus på miljørigtigt byggeri, for derigennem at sikre et anlæg, der er optimeret for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-forbrug . Der er således givet en ekstrabevilling, hvis forudsætning bl.a. var at sikre en ekstraordinær indsats på energibesparelsesområdet. Der vil også blive lagt vægt på miljømæssigt fornuftige løsninger. Kommunen ønsker, at Vandkulturhuset skal vise nye veje for energi- og miljørigtigt svømmehalsbyggeri, og på baggrund af krav til energiforbruget projekteres Vandkulturhuset, så der opnås et energiforbrug på max 75% af det gennemsnitlige energiforbrug for svømmehaller i Danmark.

Byggeriets arkitektur kommer til at afspejle det miljø- og energimæssige fokus i samspil med vandkulturen. I projektet er der indarbejdet tiltag til synliggørelse af Vandkulturhusets ressource- og energiforbruget for herigennem af øge borgernes miljøbevidsthed

## **11. HØRINGSSVAR FRA BISPEBJERG MILJØCENTER**

Bispebjerg Miljøcenter mener overordnet at Københavns Kommunes Agenda 21- plan 2008-2011 er et spændende og på mange punkter visionært skrift. I det følgende kommenterer vi på udvalgte emner og områder, ligesom vi har en generel indledende kommentar.

Vi synes at planen med fordel kunne gøres mere overskuelig og læsbar. Det er en meget tung og teknokratisk sag, der for flere afsnits vedkommende, bærer for meget præg af intentioner om kommende udredninger frem for at have definerede mål. Vi vil derfor opfordre til at der fremsættes klart operative og konkrete mål hvor de mangler.

### ***11.1 KOMMENTAR***

Københavns Kommune takker for svaret. Agenda 21-planen er kommunens arbejdsdokument såvel som en rammeplan, der gør det muligt at fokusere miljøarbejdet og give løft til udvalgte områder. Der er opstillet operative og konkrete mål på områder, hvor kommunen finder det relevant, og hvor det giver mening i forhold til den nuværende viden, erfaring m.m.

### **Byggeri og byfornyelse s. 20**

Der er brug for konkret eksempelbyggeri, hvor borgere, investorer og beslutningstagere kan se konkrete eksempler på grønne tage, energirigtigt byggeri, brug af sekundavand mv. Generelt bør der langt mere fokus på nye teknologier der kan supplere den adfærdsregulerende politik.

### ***11.2 KOMMENTAR***

Kommunen planlægger, at byudviklingen i Nordhavnen og på Amager Fælled skal vise hvordan en byudvikling kan gennemføres på et bæredygtigt grundlag. Det indebærer blandt andet at de nyeste teknologier indenfor eksempelvis nulenergi-byggeri, genanvendelse af regnvand, facadebeplantning m.m. kan anvendes.

Der er i øjeblikket bestræbelser i gang for at bygge et CO<sub>2</sub>- neutralt hus. Bygherren er Universitets- og Bygningsstyrelsen (UBST). Huset (Green Lighthouse) placeres i universitetsområdet, Tagensvej 16.

Desuden har vi en sag til byggesagsbehandling i Valby der, såfremt det bliver gennemført, vil være et eksempel på lavenergi-byggeri.

### **Forbrug og ressourcer s. 27, vandforbrug**

Det er positivt at se, at kommunen ønsker at sætte mere fokus på brug af sekundavand, og vi håber at målsætningen om 2 pct. sættes i vejret relativt hurtigt.

### **Forbrug og ressourcer s. 30, affald.**

Der er ingen tvivl om, at et vigtigt indsatsområde er at minimere affaldsmængderne. Herunder er ”byttehylde” konceptet en god idé. Desuden bør alle muligheder for at fremme affaldssortering og genanvendelse lokalt udnyttes, f.eks. i forbindelse med nybyggeri og gårdrenoveringer.

#### ***11.3 KOMMENTAR***

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) er glade for opbakningen til vores indsats for at minimere affaldsmængderne. Det er et vigtigt område. I kommunens kommende affaldsplan (Affaldsplan 2012) der forventes vedtaget i 2008 er affaldsforebyggelse og genbrug et af de centrale indsatsområder. Kommunen vil gøre det nemmere for borgere at genbruge effekter og her er byttehylder i gårdene og genbrugsstationernes byttecentre vigtige elementer. I den kommende affaldsplan vil der desuden blive gjort en særlig indsats for at tænke affald og affaldssortering tidligt ind i projekteringen af nybyggeri.

### **Byens grønne og rekreative områder, s 44**

Vi ønsker at minde om idéen om ”Den grønne forbindelse”, der strækker sig fra Lersøparken over Nørrebro til Frederiksberg. I forbindelse med de aktuelle planer om at frilægge Lygteåen og arbejdet med udviklingsplan for Lersøparken er det oplagt at tænke tingene sammen.

Bedre mulighed for at få flere ”grønne frimærker”. Sikre at der bliver bevaret ”huller” i bygningsmassen, således at der bliver plads til et enkelt træ, et område til gavn for fuglene, et grønt åndehul til en pause på vej gennem byen osv.

#### ***11.4 KOMMENTAR***

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at skabe bedre forbindelser mellem parker og vandområder. Eksisterende og planlagte cykelruter, genåbning af åer mv. indgår i dette arbejde. Det grønne udspil danner samtidig grundlag for udpegning af steder, hvor der kan etableres lommeparker, som er små grønne lommer i byen med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale i den tætte by. Forbedring af de eksisterende parker er også en del af det grønne udspil.

Der arbejdes i dag med ”bevaringsværdig beplantning” i nye lokalplaner. Dette giver nye muligheder for at beskytte og bevare træer og beplantninger på privat grund.

### **Kost og fysisk aktivitet, s. 46**

Konkrete forslag; Fokus på børns cykelvaner, bedre cykelparkering v., trafikknudepunkter. Hvem har f.eks. lyst til at parkere sin cykel ved Nørreport? Cykelparkering/værksted hos større firmaer, ophævelse af ensretning for cyklistere mv.

### **11.5 KOMMENTAR**

Cykelparkeringen i København, specielt ved stationer som Nørreport, er for dårlig. Der er en cykelparkeringsstrategi undervejs. Endvidere er der en del konkrete projekter undervejs til forbedring af cykelparkeringen i København (finansieret af cykelpakkerne). TMF arbejder for, at det skal være lovligt at cykle mod ensretningerne flere steder end idag. Kommunen har hyret en konsulent til at komme med forslag til hvor og hvordan.

#### **Kost og fysisk aktivitet, s. 48**

Det ville klæde Agendaplanen at henvise til Kommunens egne Agenda 21 Centre specifikt i forhold til hvor der præsenteres ideer, som direkte udspringer fra et Agendacenter. F. eks. s. 48, hvor projektet omkring at undgå madspild, er et projekt Miljøsattelit Ydre Nørrebro/Bispebjerg Miljøcenter har udtænkt og arbejdet med. Projektet ligger pt. hos Bispebjerg miljøcenter. Et samarbejde og en henvisning ville være oplagt.

Ligeledes på s. 48 henvises til et projekt udsprunget af Københavns Kommunes egne Agenda 21 Centre, hvorfor det undrer at der ikke henvises til dette projekt. ”Henne om hjørnet”, i år kaldet Miljø og klima i din indkøbskurv” er en oversigt udarbejdet lokalt i flere af bydelene med Agenda centre, hvor borgerne bliver guidet hen til de butikker, caféer mv., der forhandler miljø og økologimærkede produkter. En webbaseret videreudvikling i samarbejde med agendacentrene er en oplagt idé.

### **11.6 KOMMENTAR**

Ideen om en formidling af budskabet om at undgå madspild udsprang af en konference om forebyggelse af affald i september 2006 i Center for Miljø, hvor Bispebjerg Miljøcenter/ Miljøsattelit Ydre Nørrebro også deltog. Miljøsattelittens projekt er blevet støttet økonomisk af Center for Miljø (Agenda 21 puljen), og der har været samarbejdet mellem Center for Miljø og Miljøsattelit Ydre Nørrebro, om projektet. TMF anerkender agendacentrenes arbejde med både madspild og indkøbsoversigt og ser også samarbejdet med agendacentrene som helt oplagt.

#### **Natur- og miljøformidling for børn og unge s. 57**

Som lokalt miljøcenter finder vi det naturligvis vigtigt at børn og unge bruger og kender naturen, også den bynære, mest muligt. Vi har derfor i samarbejde med nogle af de andre Agendacentre udarbejdet publikationen gør legepladsen lidt grønnere, for små midler”. Publikationen er ment som et lettilgængeligt tilbud til de lokale institutioner og boligforeninger, for at få mere natur og udeliv ind i dagligdagen, tæt på og i, institutionen/legepladsen. Publikationen er desuden tænkt som en mulighed for at understøtte læreplanskravene om forståelse af natur og naturfænomener samt krop og bevægelse.

På vegne af Bispebjerg Miljøcenters bestyrelse

Marie Daugaard Centerleder

## **12. HØRINGSSVAR FRA AGENDA 21 CENTER INDRE NØRREBRO**

Agenda 21 Grøn Nørrebro har læst Agendaplanen, og vi er glade for, at Agendaplanen indeholder mange relevante visioner, som peger i den rigtige retning. Men når det drejer sig om konkrete mål og aktiviteter undres vi over, at der ikke er ret mange tiltag, der vil betyde en forbedring af miljøet, idet der inden for mange indsatsområder blot skal skrives en strategi eller foretages undersøgelser og registreringer. Ligeledes konstaterer vi, at indsatserne på mange områder handler om at opfordre offentlige og private aktører til frivilligt at være mere miljørigtige. Vi er derfor tvivlende overfor, om det vil være muligt at nå målet om 20% CO<sub>2</sub>-reduktion i 2015, når der i planperioden ikke skal igangsættes konkrete initiativer. Samtidig kan vi konstatere, at mange uopfyldte mål fra den gamle plan er ikke videreført i den nye plan.

### **12.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret. Vi mener, at en reduktion af CO<sub>2</sub> udledningen på 20% er realistisk. Kommunen er p.t. i gang med at lave en samlet plan for, hvordan vi skal nå målet, og planen forventes færdig i 2009. I budgettet for 2008-2009 har Borgerrepræsentationen afsat ca. 170 mio. kr. til klimaaktiviteter. Aktiviteterne omfatter bl.a. en indsats i kommunens egne bygninger, en kampagne overfor virksomheder og borgere, alternative brændsler i kommunens køretøjer mm.

Generelt vil vi derfor opfordre til, at der inden for alle indsatsområder opstilles målbare mål, som gavner miljøet. Det vil føre for vidt i dette høringssvar at foreslå mål inden for de mange vigtige indsatsområder. Nedenstående gives nogle forslag til overordnede mål inden for de områder, som vi vurderer er vigtige for borgere og lokalt erhvervsliv.

#### **Der skal opstilles konkrete mål og for reduktion af biltrafikken**

Biltrafik er et gennemgående tema i mange af Agendaplanens indsatsområder, der har betydning for CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening, støj, fodgængere og cyklister. Der er dog intet sted omtalt initiativer, der faktisk reducerer bilismen, ud over, at man vil drøfte trængselsafgifter med regeringen, og evaluere miljøzonerne, der kun omhandler store køretøjer. Tværtimod er der andre planer i Københavns Kommune, f.eks. Parkeringsstrategien, som tilgodeser øget biltrafik. Det forekommer urealistisk at forbedre cyklisternes forhold og reducere luft- og støjforurening uden at reducere bilismen.

Hvis København skal tages alvorligt som miljømetropol skal vi turde tro på, at byen bliver mere attraktiv og funktionel med færre biler. De trafikerede gader vil altid være byens grimme bagside, hvor hverken butikker eller mennesker vil bo. Beboere, pendlere og gæster, som kommer med tog og bus, skal tilbydes lette miljørigtige transportmidler, i en grøn by, hvor man har lyst til at spadsere og cykle, mens pendlere fra omegnskommunerne skal begrænses i deres lyst til at køre bil til arbejde.



Vi foreslår, at Agendaplanen tilføjes målbare mål for hvor meget bilismen skal reduceres. Målene skal støttes af attraktive alternative transportmuligheder, f.eks. el-busser, delebiler, cykelgader, osv. Derudover bør der igangsættes forsøg med intelligente vejspærringer, der giver mulighed for at fredeliggøre gader og boligkvarterer ved hjælp af tidszoner, hvor gaderne er åbne for fri kørsel 9-12 på hverdage, mens man i øvrige tidsrum skal stige ud af bilen og trykke på en knap for at køre bilen ind i området. Her på Nørrebro vil vi foreslå fredeliggørelse af boligkvarterer samt Nørrebrogade og Åboulevarden, idet internationale erfaringer viser, den samlede trafikmængde i byområder reduceres, når indfaldsvejene reduceres.

Vi er kede af, at Delebilisme slet ikke er omtalt i Agendaplanen. Vi har nu over 100 delebiler i København, og vores erfaringstal indtil nu er, at for hver delebil, vi sætter på gaden, fjernes 5 privatbiler, og Co2-udledningen reduceres med 60%. Vi foreslår, at Agendaplanen tilføjes konkrete tiltag til fremme af delebilisme.

### **12.2 KOMMENTAR**

Tak for gode idéer. Flere af forslagene er netop, hvad kommunen arbejder med – nemlig bedst mulige forhold for cyklister, bedre kollektiv trafik gennem udbygning af Metro og bedre busfremkommelighed, begrænsning af indpendling gennem parkeringsrestriktioner (parkeringsstrategien handler om at have parkering til beboere, ikke til pendlere), neddrogning af Nørrebrogade, El-busser afprøves med den nye Citybus og der arbejdes på forsøg med busser på brint. Mht. delebiler tilføjes til Agenda 21-planen, at kommunen har valgt at reservere 150 parkeringspladser til delebiler i København.

### **Alle københavnere skal kunne gå til et grønt/blåt område via en bilfri korridor**

Det glæder os, at målet om 15 minutters gang til et grønt eller blå område er udvidet med en tekst om, at der i de tætteste bydele også skal være mindre grønne områder.

På den sydlige side af Nørrebrogade vil man, når den nye busluse i Stengade implementeres, kunne gå fra Sørne til Nørrebroparken via en bilfri korridor, som passerer Folkets park og Hans Tavsens Park. Vi foreslår at denne model gennemføres i hele København, således at alle forældre trygt kan lade større børn lege i nærmeste park uden opsyn.

### **12.3 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder i øjeblikket på et grønt udspil, som bl.a. fokuserer på at etablere grønne forbindelser i byen samt lommeparker, som er små grønne lommer i den tætte by med en særlig kvalitet og anvendelsespotentiale.

På Nørrebro har omstændighederne været sådan, at der findes en række små og større parkområder der skaber en korridor mellem Nørrebroparken over Assistents kirkegård til Sørne. Samme fænomen findes mange andre steder blot med den forskel at det er private gårdarealer hvor der ikke er offentlig adgang.

### **Københavns grønne områder skal øge biodiversiteten, opsamle Co2 og opsamle regnvand**

Vi er glade for, at Københavns parker fremhæves som vigtige for folkesundheden, når københavnere skal rekreere og motionere. Men vi undres over, at biodiversitet, Co2-opsamling og regnvandsnedslivning slet ikke er omtalt. Biodiversitet er nævnt ifm. vand, men ikke i forbindelse med grønne områder.

Vi foreslår, at øgning af den totale biomasse i København bliver et selvstændigt mål, da biomassen er vigtig for opsamling af Co2. Den grønne biomasse skal sammensættes på en måde, hvor den biologiske mangfoldighed øges. I en tid, hvor biodiversiteten har trange kår på landet, pga monokultur og pesticider, har byen et medansvar for opretholdelse og udvikling af biologisk mangfoldighed. Biodiversiteten er ofte højere i en frodig bypark, end i en have mellem sprøjtede marker.

Byens grønne områder er også vigtige for nedslivning af regnvand, hvilket forbedrer grundvandet og aflaster kloaknettet. Regnvand fra byens tage kan nedslives til grundvandet via et nærliggende grønt område. Regnvandet kan nedslives gennem åbne damme og rislerender, således at biodiversiteten øges.

En bevidst satsning på eget biomasse, øget biodiversitet og regnvandsnedslivning bør ikke kun omfatte de store parker, men også gårde, gader, små pladser og hjørner, hvor der er plads til lidt grønt.

#### **12.4 KOMMENTAR**

Københavns Kommune er meget opmærksom på potentialet i grønne tage og arbejder på at undersøge hvilke muligheder er for at implementere dette i større udstrækning i byen, til glæde for borgere, til gavn spildevandsystemet og ikke mindst biodiversiteten.

Kommunen arbejder på en strategi for biologisk mangfoldighed (som i Københavns Kommune bruges i stedet for termen biodiversitet), som bl.a. sætter den 'almindelige' bynatur i parker, søer og åer i fokus. Herunder er det et mål at iværksætte indsatser, som sikrer biologisk mangfoldighed, herunder en større variation af arter og biotoper i parkerne.

Kommunen vil desuden, med et nyt grønt udspil, understøtte etableringen af grønne forbindelser og lømmeparker, som er små grønne oaser i byen. Disse initiativer vil bidrage til en mere grøn by og derved også til at øge biomassen på kommunale arealer. Generelt set bidrager kommunen til en samlet øget biomasse i og med at der plantes flere træer end der fældes på kommunale arealer. Kommunen arbejder desuden på at gennemsnitsalderen for gadetræer skal øges fra ca. 20 år til måske 100 år. Ressourcemæssigt vil det være uoverkommeligt at opstille og følge op på et mål om øget biomasse, idet dette vil kræve en opmåling af den totale biomasse i byen.

Den nye spildevandsplan åbner på for muligheder for at nedslive regnvand samt at udlede ikke-forurenede overfladevand direkte til søer og vandløb. Dette giver nye muligheder for flere

vandbaserede biotoper i parker og naturområder samt i gårde, og er således et initiativ som bidrager til at sikre den biologiske mangfoldighed.

En stor biomasse kommer af sig selv i og med at der plantes flere træer end der fældes på kommunale arealer. Kommunen arbejder på at gennemsnitsalderen af gadetræer skal øges fra ca. 20 år til måske 100 år.

### **De Gamles By bør omdannes til en bæredygtig bynaturpark**

Agendaplanen indeholder mange fine visioner om grønne områder, biologisk mangfoldighed, miljøforbedringer, folkesundhed, osv, men ingen konkrete tiltag i de tætte boligområder. Visionen om Byens Grønne Puls med undervisning og motionsmuligheder for børn og ældre er god, men planen indeholder ingen målsætninger om faktisk at implementere nogle tilbud på Byens Grønne puls, så i vores øjne er det en ide uden indhold.

Midt i Nørrebro's tætteste stenbro og midt på ruten for Byens Grønne Puls og De Grønne Cykelruter, ligger De Gamles By med 50.000 m<sup>2</sup> grønne områder, som er åbent for offentligheden, men ikke benyttes, formodentlig fordi området virker lukket og uindbydende. Institutionerne i De Gamles By (6 plejehjem og 6 daginstitutioner) vil gerne udvikle området til en frodig naturpark med dyr og rekreative tilbud til offentligheden. *Fårene i De Gamles By er populære hos de få, som ved de findes*

Vi foreslår at De Gamles By udvikles til et demonstrationseksempel på Bæredygtig Byudvikling, hvor naturgenopretning og miljøforbedringer kombineres med rekreative og sundhedsfremmende tilbud. Konkret foreslår vi at anlægge en bynaturpark, hvor der arbejdes med udvikling af bynatur og biologisk mangfoldighed, til gavn for regnvandsnedslivning, CO<sub>2</sub>-opsamling, det vilde dyreliv, osv. Vi foreslår, at der afsættes midler til at anlægge en række rekreative og folkeoplysende tilbud i form af bemandet legeplads med bondegårdsdyr, udeskole, sansehaver, motionsfaciliteter, osv, der kan fremme miljøkompetencer og bæredygtig livsstil hos børn og borgere.

### **12.5 KOMMENTAR**

Der er mange faktorer der har indflydelse på om De Gamles By kan blive et forsøgsområde med dyr og naturpræg. Hensyn til vedligeholdelse, tryghed, hygiejne, sikkerhed, bygningsbevarelse og mange andre forhold spiller ind. Men kan der skabes en organisation og en økonomi bag projektet kunne det blive et meget spændende projekt.

Byens Grønne Puls-ruterne indgår i kommunens arbejde med et nyt grønt udspil, som bl.a. omfatter en vision om et sammenhængende grønt netværk af gader i byen. Udspillet omfatter ligeledes udvikling af begrebet lommeparker, som er små grønne oaser eller pauser i byen. Lommeparker ligger langs de grønne forbindelser og kan på den måde bidrage til at løfte visionerne i Byens Grønne Puls-projektet.

### **Nørrebro borgere ønsker Ladegårdsåen genåbnet**

Vi er kede af at arbejdet om åbning af Ladegårdsåen ikke videreføres i denne agendaplan, og projektet således stoppes. Vi har foretaget en spørgeskemaundersøgelse ved miljøfestivalen, hvilket viste stor opbakning til genåbning af åen, der vil kunne tilføre Nørrebro et nyt rekreativt vandmiljø til gavn for både mennesker og biologisk mangfoldighed. Undersøgelsen viser, at mange borgere prioriterer vand og natur højere end gode forhold for bilisme. Åbning af Ladegårdsåen bør derfor kombineres med fredeliggørelse af Åboulevarden.

### ***12.6 KOMMENTAR***

Der er ikke tale om, at arbejdet med genåbning af Ladegårds Å stoppes, fordi det ikke videreføres i denne Agendaplan. Processen med forarbejdet er blot ikke kommet så langt, at der kan tages beslutning om gennemførelse i førstkomende Agenda-plan.

Københavns Kommune er opmærksom på, at regnvand kan nedsives i byens parker og er ved at undersøge mulighederne for, hvordan det kan gøres i samspil med byens grønne områder, så de rekreative værdier i parkerne samtidig forøges. Københavns Kommune er også ved at undersøge om afledningen af regnvand har andre alternativer end kloakken. Heri indgår en afklaring af, i hvilken udstrækning gårde, pladser og gader kan anvendes.

### 13. HØRINGSSVAR FRA RØDOVRE KOMMUNE

23.04.2008 10:11



#### RØDOVRE KOMMUNE

##### Teknisk Forvaltning

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Postboks 259  
Kalvebod Brygge 45  
1502 København V

Dato: 21. april 2008  
Sagsbehandler: Tina Thomsen  
Direkte telefonnr.: 3637 7188  
Journalnr.: 08.01050-004

#### Bemærkninger til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Københavns Kommune har med brev af 17. marts 2008 sendt forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011. Rødovre Kommune har følgende bemærkninger:

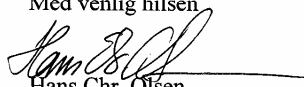
Københavns Kommune har anført på side 28 under mål omkring pesticidforbrug, at i 2008 deltager Københavns Kommune i en kampagne sammen med Københavns Energi, Rødovre Kommune og Gladsaxe Kommune over for private og virksomheder i indsatsområdet omkring Københavns Energis kilde XIII. Rødovre Kommune gør opmærksom på, at det er en fejl, at Rødovre Kommune er nævnt i denne sammenhæng, idet kilde XIII ikke er beliggende i Rødovre Kommune. Det er bekræftet telefonisk af Københavns Kommune, at det er en fejltagelse.

Rødovre Kommune har to bemærkninger til aktiviteterne i forbindelse med målet på side 43 om, at kommunens søer, åer og kyster skal have klart vand med et rigt og varieret plante- og dyreliv.

Københavns Kommune har som aktivitet anført, at projekterne i Nordkanalen og Fæstningskanalen skal igangsættes inden 2009. Hertil skal bemærkes, at da Fæstningskanalen også forløber gennem Rødovre, vil Rødovre Kommune gerne orienteres om projekterne, og specielt hvis de på nogen måde kan få indflydelse på forholdene i den del af Fæstningskanalen, som forløber gennem Rødovre.

Københavns Kommune har som en anden aktivitet anført, at inden udgangen af 2009 er implementeringen af vandområdeplanen for Harrestrup Å i kommunen igangsat. Hertil skal bemærkes, at der pt. ikke er udarbejdet en vandområdeplan for Harrestrup Å men en vision for Harrestrup Å. Såfremt det er visionen der "tænkes på", skal der i forlængelse af Rødovre Kommunes høringssvar til Københavns Kommunes Spildevandsplan gøres opmærksom på, at Rødovre Kommune har anmodet Københavns Kommune om at tage initiativ til en fælleskommunal juridisk udredning af landvæsenkommissionskendelseens gyldighed i relation til de planlagte udbygninger. Endelig skal gøres opmærksom på, at Rødovre Kommune har bedt Københavns Kommune om at optage forhandlinger med Rødovre Kommune, så udbygningstakten af afløbssystemet i de to kommuner kan koordineres.

Med venlig hilsen

  
Hans Chr. Olsen  
Teknisk Direktør

RÅDHUSET  
RØDOVRE PARKVEJ 150  
2610 RØDOVRE  
TELEFON 36 37 70 00  
FAX 36 37 77 77

TEKNISK FORVALTNING  
TÆBYVEJ 77  
2610 RØDOVRE  
TELEFON 36 37 70 00  
FAX 36 37 77 72

EKSPEDITION: 10-14  
FREDAG 10-13  
TORS DAG TILLIGE 16-18  
LØRDAG LUKKET

E-POST: rk@rk.dk

### **13.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for svaret og beklager, at det fejlagtigt er nævnt i forslaget, at Rødovre kommune deltager i en kampagne for at beskytte grundvandet sammen med TMF, KE og Gladsaxe kommune. TMF deltager i kampagnen sammen med Herlev Kommune, Gladsaxe Kommune og KE. Forslaget rettes.

Projektet i Fæstningskanalen drejer sig om oprensning af slam fra mange års overløb. Projektet skal foregå i Fæstningskanalens nordlige del mellem Utterslev Mose og Mørkhøjvej. Det vil ikke have spor indflydelse på forholdene i den del af Fæstningskanalen, der løber gennem Rødovre, da vandstrømmen løber mod Utterslev Mose på strækningen og ikke mod Øresund gennem Rødovre. I øvrigt kan man ikke forestille sig, at forholdene vil forværres, men Rødovre Kommune vil blive orienteret, når projekterne gennemføres.

I forbindelse med den sidste del af indsigelsen tænkes der på visionen for Harrestrup Å-system og Kalveboderne.

Københavns Kommune (og Københavns Energi) har allerede i forbindelse med høring af spildevandsplan 2008 svaret, at Københavns Kommune (og Københavns Energi) er interesseret i at samarbejde om det samlede opland til renseanlæg i Lynettefællesskabet, herunder finde den rette udgiftsfordeling mellem parterne for de givne projekter.

Det er desværre ikke muligt, præcist at fastslå, hvor store investeringerne og driftsudgifterne vil være for de andre kloakforsyninger på nuværende tidspunkt. Derfor er det kun meget løseligt vurderet i spildevandsplanen.

I forbindelse med orienteringsmøde med årlige fremlægninger af kloakforsyningernes projekter og tilhørende økonomi i Lynettefællesskabsregi vil de mere detaljerede budgetter blive fremlagt. Dette orienteringsmøde har før været afholdt i Københavns Energi, men er pr. 2007 overtaget af Lynettefællesskabet.

## 14. HØRINGSSVAR FRA DET GRØNNE KNÆ

Det Grønne Knæ finder at forslaget til Agenda 21-plan på mange områder berører centrale problemstillinger for naturbevarelse og udvikling i København, f.eks. under punkterne Byens vand, Byens grønne områder, forankring af miljøarbejdet lokalt og natur- og miljøformidling.

På verdensplan er der stigende opmærksomhed på betydningen af natur for større byers klima og befolkningens velbefindende. Øget beplantning i bymiljø virker stabiliserende på byens klima, og grønne områder påvirker helsetilstanden i befolkningen positivt, både fysisk og psykisk. Dette berøres i forslaget til Agenda 21-plan, men vi finder ikke at de konkrete målsætninger omkring udvikling af grønne områder og natur vil bringe København i verdensklasse på området. Og vi finder at mere konkrete og ambitiøse mål for udbygning er nødvendige for at bringe København til at blive miljømetropol, samtidig med indarbejdelse af procedurer der løbende sikrer opfølgning og udviklingen i forhold til målene.

Agenda 21 plan-forslaget belyser centrale natur- og mangfoldighedsproblemstillinger, f.eks. i forbindelse med den tilbagevendende forurening af Kalveboderne fra Harrestrup Å. Men vi finder ikke at problemstillingerne er beskrevet tilstrækkeligt specifikt og løsningen ikke tilstrækkelig visionær. Vi kunne tænke os at konsekvenserne af forureningen blev forklaret mere direkte, f.eks. i forhold til at vintergæstende fugle i perioder trækker væk p.g.a. forureningen fordi den ødelægger deres fødegrundlag. Visionen kunne være at der ikke sker tilbagevendende forurening som bevirker at fugle ikke trækker væk af den grund.

### 14.1 KOMMENTAR

Københavns Kommune takker for svaret. Som opfølgning på Miljømetropol-udspillet om målsætninger om en grøn og blå hovedstad arbejder kommunen med et grønt udspil, som bl.a. omfatter en vision om at skabe et netværk af grønne (og blå) forbindelser i byen. Det grønne udspil omfatter ligeledes forbedring af de eksisterende parker (og vandområder) samt etablering af lommeparker i de tætte byområder. Visionen for den grønne hovedstad tager udgangspunkt i københavnernes muligheder for at bruge byen, men understøtter også hensyn til byens natur, biologisk mangfoldighed og fremtidige klimaudfordringer (i videst muligt omfang).

Vi finder at forslaget nævner en række vigtige lokaliteter. Men Kalvebodkilefredningen og EU fuglebeskyttelsesområde nr. 111 med det tilgrænsende naturområde Tippen i Københavns Sydhavn nævnes ikke.

Tippen hører til de få områder i kommunen med egentlig natur relativt tæt på centrum. Tippen er et unikt stykke bynærnatur med meget høj biologisk mangfoldighed set i Københavns målestok og med direkte anknævnelse til havbugt. Man kan opleve mange almindelige danske fugle og ind imellem også nogle sjældnere. Her findes mange slags planter insekter og sommerfugle, snoge og padder, og masser af mus, der giver føde til rovfugle og ræve. Tippen har en særlig vigtig biologisk funktion for rastende fugle på træk og som lejlighedsvis tilflugtssted for sjældnere fugle fra Vestamager og Saltholm. Tippen har stor rekreativ værdi og den

er let tilgængeligt i cykelafstand for mange københavnere, specielt fra Vesterbro, Indre By og Valby. Området er særdeles velegnet til naturformidling for alle grupper, formidling som varetages i dag af forskellige agendagrupper og foreninger, men som har et langt større potentiale.

Vi finder det af stor betydning at naturen bevares og udvikles alle steder i København, og konkret at udviklingen også målrettes i forhold til Københavns Sydhavn. Dette kan også begrundes med de mange nye beboere i havneområdet omkring det nye Sydhavn og som tilbud til borgere på specielt Vesterbro, der har mangel på grønne områder og ikke mindst natur. Eftersom det er svært i væsentlig grad at løfte niveauet for grønne områder og i særdeleshed for natur på Vesterbro, vil det være oplagt at satse på at styrke eksisterende områder og udbygge grønne cykelforbindelser fra Vesterbro til Sydhavnen. Vi finder at naturpleje og udvikling af Tippen og gode grønne cykelforbindelser fra Vesterbro til Valbyparken og Tippen vil være oplagte nævne som konkrete mål i Agenda 21 planen.

Alt i alt støtter vi visionerne om at bevare og beskytte eksisterende naturværdier og øge den biologiske mangfoldighed, og samtidig udbygge rekreative og oplysende anvendelser af bynærnatur. Den nemmeste og billigste måde at opnå mere bynærnatur og øje mangfoldigheden i kommunen vil det være at sikre og udvikle de områder der findes, samtidig med at mangfoldigheden søges styrket andre steder. Derfor mener vi at kommunen konkret skal arbejde for at bevare og styrke den natur, der allerede findes, bl.a. på Tippen.

#### **14.2 KOMMENTAR**

Kommunens grønne udspil søger at styrke eksisterende park og vandområder, samtidig med at der fremlægges en vision om et grønt net af forbindelser i byen. Forbindelserne skal, i form af grønne gader i varieret udformning, være med til at sikre såvel mennesker som dyr de bedste muligheder for at bevæge sig rundt i byen. Sydhavnstippen har i den forbindelse en vigtig position i en grøn sammenhæng, som strækker sig langs Valbyparken og Vestre Kirkegård, ind over Frederiksberg Kommune og videre nordpå langs Nørrebro-cykelruten.

I kommunens igangværende arbejde med en strategi for biologisk mangfoldighed indgår bl.a. initiativer til sikring og forbedring af levesteder for byens beskyttede såvel som de 'almindelige' dyre- og plantearter.



## **15. HØRINGSSVAR FRA RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK (REDIGERET)**

### **RBT har følgende kommentarer til de trafikale aspekter ved Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011.**

Vi vil starte med at sige, at Københavns Kommunes ambition om at blive verdens miljømetropol er spændende og værd at forfølge:

I forslaget er der mange gode forslag om lavere hastigheder, miljøzoner, bedre cykelforhold og bedre kollektiv transport. Det er også af afgørende betydning at regeringen bøjer sig og giver mulighed for at indføre kørselsafgifter.

Vi vil benytte lejligheden til at kommentere nogle af forslagene og desuden komme med forslag, der kan styrke indsatsen for at gøre København til verdens miljømetropol.

### **Begrænsning af udbuddet af parkeringspladser er et effektivt miljømæssigt værktøj**

Det er en gammel sandhed, at parkering skaber biltrafik. Parkeringspladser er derfor ikke en løsning, men dyre investeringer, der skaber yderligere problemer. Samtidig er færre parkeringspladser en effektiv måde at forbedre miljøet.

Forslaget mangler behandling af dette væsentlige område. Det drejer sig bl.a. om det store og stigende udbud af private parkeringspladser i København.

#### **15.1 KOMMENTAR**

Københavns Kommune takker for det grundige og uddybende høringssvar. Parkeringsstrategien i København har til formål at skaffe 4000 nye parkeringspladser til at dække væksten af biler i de hårdt belastede boligområder i de indre brokvarterer, at dæmpe færdsel og parkering i byens centrale dele, herunder særligt pendlertrafikken, og at skaffe plads til byrumsforbedringer gennem nedlæggelse af 1000 parkeringspladser på gaderne i de indre brokvarterer.

Gennemførelsen af parkeringsstrategien med forhøjelse af taksterne i Indre By pr. 2. januar 2006 og udvidelsen af betalingszonen til at dække de indre brokvarterer forventes at give et samlet trafikfald på 3 - 4 % i forhold til hvis dette indgreb ikke var blevet gennemført.

Effekten ses på trafikken gennem søsnittet, hvorimod trafikken i kommune grænsen er steget.

Regulering af færdslen ved hjælp af betalingsparkering er på mange måder bedre en regulering gennem mangel på parkeringspladser. Det skyldes at det er bedre at de biler der kommer har let ved at finde en parkeringsplads, og at byen derfor slipper for den unødige søgetrafik.

Nogle af de private betalingspladser har alt desværre en takststruktur, der fremmer den uønskede pendlertrafik på bekostning af parkeringsmulighederne for nødvendige ærindekørsel og beboernes biler.

Allerede ved Transportvaneundersøgelsen i 1999 blev det påvist, at omkring 72 % af de beskæftigede i Københavns og Frederiksberg kommuner havde parkeringsmulighed ved arbejdspladsen. Det fremgår af Nyhedsbrev 3, august 2000 fra Transportrådet.

Alle disse pendlerparkeringspladser genererer meget af den biltrafik, som belaster byen så kraftigt. Når ansatte har masser af gratis parkeringspladser, selv ved stationsnært byggeri, så er fristelsen til at bruge bil meget stor for de fleste bilister.

Denne fristelse må minimeres af hensyn til muligheden for at skabe en bæredygtig by. Vi vil i denne forbindelse henvise til citatet nedenfor fra Københavns Kommuneplanstrategi 2007. Citatet er fra den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlige byplanlægning og byrum Jan Gehl.

*Jan Gehl: "Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til en delebil. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser."*

*Kilde: Den tænkende storby, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11*

Ved det fortsatte arbejde vil vi derfor anmode om, at Jan Gehls råd om, at der kun skal være plads til delebiler til beboere og ingen parkering til pendlere bliver en ledetråd for arbejdet. Der skal dog naturligvis være et vist antal parkeringspladser til handicappede bilister samt til vare- og servicetrafik.

## **15.2 KOMMENTAR**

Parkering er ganske rigtigt et stærk middel til at påvirke biltransporten og kommunen har derfor i mange år arbejdet med betalingsparkering i centrale områder. De seneste år er ordningen udvidet, således at store områder af kommune har betalingsparkering. Dette er rettet mod pendlere og andre besøgende.

Beboere er en anden sag - det er kommunens ønske, at det skal være muligt at bo i København og have bil. Derfor arbejder kommunen for at løse parkeringsproblemerne for beboere. Samtidig arbejder vi dog med at reducere parkeringsbehov ved udvikling af nye byområder. og i kommuneplansammenhæng arbejdes med skærpede krav til antal p-pladser ved nybyggeri. Dette gælder for bolig- og især for erhvervsbyggeri.

Vi mener, at man i de indre dele af København kunne lave en ideel ordning for beboerne og miljøet ved at bruge de **eksisterende** parkeringshuse/kældre til beboerparkering. Derved kunne byen slippe for en hel del pendler- og indkøbskørsel til/fra parkeringsanlæggene.

Vi vil også opfordre til, at der sættes ind på dette felt i de aktuelle planer. I forbindelse med aktuelle byudviklingsplaner som f.eks. "Carlsberg II" tales der således meget om miljømæssig bæredygtighed.

Desværre er der stort set ingenting på transportområdet i planerne for "Carlsberg II", der peger i miljømæssig og CO2-neutral retning. Der lægges op til en bydel med langt mere bilparkering og derfor forholdsvis mere bilkørsel end store dele af resten af København.

Den nye bydel på Carlsberg vil få en enestående central og stationsnær beliggenhed. Her er en virkelig chance for at København kan vise verden, at en bydel kan indrettes på en måde, så det er bæredygtige trafikløsninger, der er i højsædet.

Alligevel planlægges der op til 6.000 parkeringspladser og forventes op til 20.000 daglige ekstra kørsler til og fra "Carlsberg II". Det vil give miljømæssige og fremkommelighedsmæssige konsekvenser for store dele af vejnettet både i Københavns kommune og omliggende kommuner samt på indfaldsvejene. Skønnet over antallet af kørsler er tilmed formentlig for lavt sat set i relation til 6.000 parkeringspladser. Det kan let tænkes, at der udløses op til 30.000 kørsler i døgnet, når der lokkes med så mange parkeringspladser.

I en forudgående høring er det dog blevet drøftet, at nedsætte antallet af parkeringspladser fra 1 pr. 100 etagemeter til 1 pr. 150 eller 200 etagemeter.

Selvom der kun bliver givet tilladelse til anlæg af 1 parkeringsplads pr. 200 etagemeter, som i Ørestaden, er det for mange. I Ørestaden, hvor der formentlig kommer mere end 20.000 parkeringspladser, er biltrafikken allerede nu temmelig dominerende.

Vi mener, at det er af afgørende betydning både for nye bydele, nærområder og hele København, at der *ikke* etableres nye bydele, der virker som trafikgeneratorer. Det vil også ødelægge Københavns mulighed for at hævde sig som verdens Miljømetropol.

### **15.3 KOMMENTAR**

I forbindelse med planlægningen af Carlsberg, har udgangspunktet været, at etablere en bydel der på transportområdet genererer så lidt biltrafik som muligt. Derfor planlægges det at flytte Enghave Station, så der bliver mulighed for direkte adgang fra stationen til den nye bydel. Der ud over etableres der et fintmasket net af cykelforbindelser samt en cykelrute mellem Valby og Vesterbro. Disse indsatser sker for at reducere behovet for brug af bil. Mulighederne for parkering er en parameter i forbindelse med hvor meget biltrafik en byudvikling vil medføre. Parkering er derfor et centralt element i opfyldelsen af kommunens ambition om en bæredygtig trafikstruktur. I Carlsbergområdet må der således maksimalt etableres 4.500 parkeringspladser. Med udgangspunkt i dette antal parkeringspladser er det vurderet at der vil komme i størrelsesordenen 17.000 bilture i døgnet. Hvilket er 25% mindre end hvad der ville være kommet ved de gældende kommuneplanrammer.

I forbindelse med den kommende Kommuneplan forventes det at der vil blive stillet forslag om ændrede parkeringsnormer.

### Masser af nybyggeri på vej:

Byggeaktiviteten i København er den højeste i mange år. I kommuneplanperioden frem til 2017 forventes der i gennemsnit opført omkring 3.000 boliger og 180.000 m<sup>2</sup> erhvervs- og institutionsetageareal pr. år.

**Kilde: Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011**

Hvis ikke der ændres på den nuværende praksis, vil dette nybyggeri indebære omkring 5.000 flere parkeringspladser hvert eneste år. Det er ubærligt for København. Derfor må politikken lægges om.

Det er derfor centralt, at man ved nybyggeri kun anlægger få parkeringspladser. Der skal naturligvis være til handicappede bilister og den nødvendige kørsel af vare-, last, og servicetrafik. Der er derimod ingen grund til at anlægge parkeringspladser til pendlere – bortset fra handicappede medarbejdere.

Her 7 grunde til at reducere udbuddet af parkeringspladser.

- 1) Parkeringspladser vil uanset hvor de ligger i kommunen skabe kørsel, støj og anden miljøbelastning både lokalt, i naboområder og også på indfaldsvejene.
- 2) Parkeringspladser vil gøre det meget vanskeligt at få folk til at bruge andre transportmidler, når først de er anlagt og ligger og frister. Parkering er tilmed normalt gratis for medarbejdere og beskattes end ikke som fryns, selvom de ofte repræsenterer en værdi på op til 2.500 kr. om måneden i centrum.
- 3) Parkeringspladser skaber ekstra trafik specielt i myldretiden og gør derfor bustrafikken endnu mere nødlidende. Allerede i dag er hastigheden for busserne ofte nede på 10 km/timen i dele af kommunen. For passagerne, der også skal regne med gangtid, ventetid og ofte også skiftetid er rejsehastigheden meget lav.
- 4) Arealforbruget til parkering varierer noget, men er omkring 23-25 kvadratmeter pr. parkeringsplads når det drejer sig om egentlige p-pladser.
- 5) Parkeringspladserne undergraver ønsker hos borgerne om at få reduceret bilbelastningen
- 6) Man må huske, at mange af pendlerparkeringspladserne benyttes af folk, der bor steder uden for byen i grønne områder, hvor man bestemt ikke bryder sig om trafikbelastninger. Derfor er det heller ikke rimeligt at påtvinge københavnernes ekstra trafikbelastninger ved at gøre det attraktivt at tage bilen med på arbejde.

7) Parkeringspladserne er dyre at anlægge. Hvis de skal anlægges under jorden ligger prisen normalt på over 500.000 pr. plads. Udgiften vil på den ene eller anden måde blive væltet over på andre enten gennem afskrivninger, varepriser o.l. Hvis det bliver en privat investor, der står som bygherre, vil det i stor udstrækning være firmaer, som benytter sig af parkeringsanlæggene i dagtimerne. Derved vil omkostningen være fradragsberettiget, og firmaerne vil slippe billigere i skat. Derfor vil en privat finansiering af parkeringsanlæggene alligevel betyde en offentlig finansiering ad bagvejen.

Vi mener, at man i de indre dele af København kunne lave en ideel ordning for beboerne og miljøet ved at bruge de **eksisterende** parkeringshuse/kældre til beboerparkering. Derved kunne byen slippe for en hel del pendler- og indkøbskørsel til/fra parkeringsanlæggene.

#### **15.4 KOMMENTAR**

Kommunen arbejder for adgang til p-huse/kældre for beboerne. Problemet er at de fleste parkeringshuse er private, så det kræver samarbejde eller overtagelse af p-anlægget. Det sidste har kommunen gennemført med købet af p-anlæg i Rejsbygade, som siden er åbnet for offentligheden - og derved har samme p-regler, som på gadeareal.

En yderligere positiv effekt kunne være, at nogle beboere fandt ud af, at de ikke behøvede at bruge bilen så ofte som tidligere. Megen kørsel kunne derved undgås. Ved at skaffe plads til beboernes biler i de eksisterende anlæg burde gadeparkering for personbiler kunne undgås i indre by. Der er ikke flere beboerbiler, end der er parkeringspladser i "konstruktion" i Indre By.

Bortset fra handicappede bilister er der ingen undskyldning for at medtage bil til et sted, der er landets så absolut mest tilgængelige område uden bil.

Uden tanke for de trafikale effekter heraf kræver kommunen i næsten alle tilfælde anlæg af 1 parkeringsplads pr. 100 kvadratmeter nybygget erhvervsareal. Kommunen har krævet dette antal som minimum, og bygherrer har ofte bygget langt flere.

I Ørestaden tillader man dog i visse dele kun anlæg af en parkeringsplads pr. 200 etagemeter, men der regner man med, at de vil blive dobbeltudnyttet af beboere og pendlere. Derfor bliver bilpresset formentlig stadig svarende til en parkeringsplads pr. 100 kvadratmeter etageareal.

Ved socialt boligbyggeri kræver man dog ikke så megen parkering.

Også lige op ad stationer kræver kommunen således fortsat masser af parkeringspladser ved erhvervsbyggeri. Derved undergraver man effektivt de pæne hensigter bag "stationsnær placering af virksomheder". På det gamle godsbanearéal bag Københavns Hovedbanegård kommer der formentlig omkring 1.700 parkeringspladser.

Der bygges ofte parkeringspladser (næsten) til hver anden medarbejder. Nogle steder i København er der (Sydhavnen) bygget næsten en parkeringsplads pr. ansat.

I Holland har man denne ordning, hvor udbuddet af parkeringspladser begrænses kraftigt af miljømæssige grunde, hvor der er god kollektiv transport:

<b>Principperne i den hollandske ABC-lokaliseringspolitik</b>			
<i>Tilgængelighedsprofil</i>			
Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil			
- A-lokaliteter: Høj tilgængelighed med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)			
- B-lokaliteter: Høj tilgængelighed med kollektiv transport og bil			
- C-lokaliteter: Høj tilgængelighed med bil			
<i>Mobilitetsprofil</i>			
Virksomhedernes mobilitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold			
- Arbejdspladsintensitet			
- Tjenstlig bilafhængighed			
- Besøgsintensitet			
- Godstransportens vejafhængighed			
<i>Parkeringsnorm</i>			
Parkeringspladser pr. 100 ansatte			
	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Udenfor Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

Kilde: Miljøministeriet, FSL, By- og Landsplanserien nr. 14. 2001, Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen "Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder"

*Kilde: Kommunal Parkeringspolitik- mål og virkemidler. Transportrådet, Juni 2002.*

De offentlige og private bygherrer må på forskellig måde – f.eks. ved lovgivning – stimuleres til at overføre de store summer, der kan spares ved ikke at bygge parkeringsanlæg til en "fælles kasse", der kan finansiere en markant udbygning af den offentlige trafik. Der kan derved komme en fælles miljømæssig forsvarlig løsning på Københavns hastigt stigende trafikproblemer. Betaling fra virksomhederne betaler f.eks. i franske byer en stor del af den kollektive trafik. I Nottingham er der indført afgift på private parkeringspladser for at dæmpe trafikken.

En ordning med fælles miljøvenlige trafikløsninger er at ligne med, at der er tilslutningspligt til den fælles fjernvarmeforsyning i København for at mindske energiforbruget og miljøbelastningen.

### **15.5 KOMMENTAR**

Det er ikke muligt med den nuværende danske lovgivning, at gennemføre den form for finansiering. Afgifter på private parkeringspladser er ligeledes ikke en mulighed kommunen har.

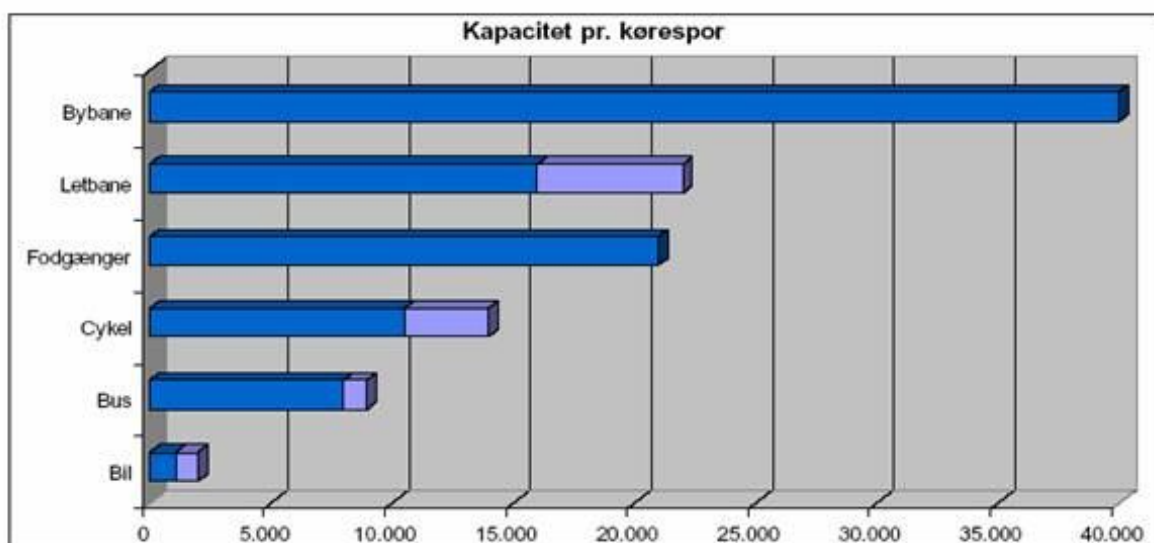
**Plads er en mangelvare. Derfor må den bruges fornuftigt. I dag dominerer biltrafikken, der er mest pladskrævende.**

På trafikområdet er der meget store muligheder for at realisere målsætningen om en mere bæredygtig by.

Som det kan ses af tabellen nedenfor er biltrafikken er langt mere pladskrævende end alle andre transportmåder. De forskellige farver for letbane, cykel, bus og bil i tabellen bygger på forskellige anlægs/systemløsninger:

### 3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



**Figur 12** Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Der er tilmed færre og færre personer i hver bil år for år. Vejdirektoratet planlægger tilmed vejudbygning ud fra, at der i 2030 kun er 1,05 person pr. bil i myldretiden:

Hvis man kigger på sammensætningen af kørslen med motoriserede køretøjer i København så dominerer bilerne helt og holdent antalmæssigt. Busserne udgør kun 2,5 % af køretøjerne, men udfører et meget stort trafikarbejde og kunne fungere meget bedre, hvis de fik egne busbaner og grønne bølger. Det kræver en anden trafikpolitik og færre biler på gaderne.

Vi synes, at det er rigtigt og helt nødvendigt at sørge for at få nedsat hastighederne. Både af hensyn til sikkerhed og miljø. En lavere bilhastighed vil også gøre andre transportmåder mere konkurrencedygtige. Som det er nu betales de tidsgevinster, som de høje bilhastigheder og signalstyringen giver bilisterne, af andre trafikanter som tidstab.



Vi foreslår, at hastigheden nedsættes til 30 km/t i alle boligområder. Til sammenligning kan oplyses, at der er 30 kilometers hastighedsgrænse på 70 % af alle gaderne i Berlin.

Vi foreslår tillige, at ingen veje i København må have højere hastighedsgrænse end den lovbestemte generelle øvre byhastighedsgrænse på 50 km/t.

På alle gader uden cykelstier må hastighedsgrænsen ikke overstige 30 km/t.

Samtidig skal der sættes kraftigt ind for at få overholdt hastighedsgrænserne.

### **15.6 KOMMENTAR**

Kommunen har besluttet at indføre 40 km/t zoner i boligområder. Yderligere nedsættelse til 30 km/t kan efter aftale med Politiet indføres ved særligt følsomme områder som fx ved skoler.

Hastighedsgrænser på højst 50 km/t er også et tiltag kommunen arbejder på. Det er fx besluttet at nedsætte hastighedsgrænsen på H.C. Andersens Boulevard til 50 km/t. Øvrige strækninger vil indgå i en ny hastighedsplan, som udarbejdes i 2008.

Overholdelse af hastighedsgrænser er Politiets opgave. Kommunen udveksler jævnligt oplysninger med politiet om, hvor der er særlige problemer. Desuden gennemføres der løbende kampagner for trafikikkerhed og overholdelse af hastighedsgrænser.

Forslaget fra kommunen redegør for de store problemer, der er med luftforurening, støj, trængsel og nødvendigheden af at begrænse biltrafikken og forbedre forholdene for cykeltrafikken og forbedre den kollektive trafik. Flere steder i byen er det – som det ser ud nu – umuligt at leve op til EU-målene for luftkvaliteten.

Det står klart, at der på trafikområdet er brug for markante initiativer hvis der skal ske reelle fremskridt.

### **Virksomhederne og miljøet**

På transportområdet kunne virksomheder gå i front ved ikke at kræve parkeringspladser og vejudvidelser og i stedet på alle måder indrette virksomhedens transporter i bæredygtig retning. Også pendlingen i virksomheden må inddrages og medarbejderne stimuleres til ikke at bruge bil. Her er fravær af parkeringspladser et effektivt redskab, som kan suppleres med andre tiltag som virksomhedscykler, periodekort til den kollektive transport m.v.

Dansk Industri trækker desværre i modsat retning, f.eks. i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde, hvor Dansk Industri stort set udelukkende krævede vejinvesteringer.

### **Trængsel – buspassagererne lider mest**



Der tales meget i medierne om trængsel på motorveje. Det er synligt, men de mange (næsten tomme) biler der sendes ind i København giver langt større problemer for andre. Man må huske på, at tidstab for bilister på motorveje udregnes på basis af den højest tilladte hastighed. Derfor komme man hurtigt frem, selvom man taber nogle minutter.

Trængsel er ikke kun et motorvejsfænomen. Den præger i endnu højere grad trafikken på de københavnske veje. Alene A-buspassagerernes forsinkelser svarer til op mod 60 procent af bilisternes samlede forsinkelser på alle motorveje omkring hele København.  
Kilde: HUR Årsberetning 2004

Det er som nævnt alene tidstab for A-buspassagererne. Dertil kommer tidstab for passagerer i andre busser. Det er tillige kun tidstab i forhold til køreplanen. De afledede forsinkelser når man ikke når et tog eller en anden bus er ikke med. Der er heller ikke sammenlignet med tidsgevinsten ved optimal fremkommelighed.

Den kraftige biltrafik har konsekvenser for bussernes kørehastighed. Omkring 40 % af bustiden bruges til køkørsel, signaler der ikke passer til bussernes kørsel samt venten på at komme ud fra stoppesteder (Kilde: "Fremkommelighed for busser". HUR 2001).

Den langsomme kørsel koster mange penge, mistede passagerer, ringe buskapacitet og sammenstuvning af passagerer. Der er brug for en kraftig indsats for at dæmpe biltrafikken og sikre at busserne kan komme rettidigt frem på egne busbaner og med grønne bølger.

Ét er den gennemsnitlig langsomme kørsel. Dertil kommer, at bustrafikken samtidig også bliver uregelmæssig, hvorfor det er yderst vanskeligt at beregne hvor længe en rejse vil vare.

Hvis der ikke sættes ind overfor den øgede bilbelastning som foreslået – også ved at begrænse antallet af p-pladser - vil man altså komme til at straffe de i forvejen hårdt pressede buspassagerer yderligere.

Som tommelfingerregel kan man sige, at en buspassager normalt kun vil komme frem fra udgangspunkt til rejsemål med en rejsehastighed på 5-7 kilometer i timen. MOVIA's bustrafik konkurrerer derfor tidsmæssigt kun med fodgængere.

De "grønne bølger" på de store veje favoriserer den udefra kommende biltrafik på andre trafikanters bekostning

Ved at optimere bilfremkommeligheden på de store radiale veje gør man livet mere surt for andre trafikantgrupper og i særlig grad dem, der skal på tværs af radialerne.

Der er ingen tvivl om, at dersom der ikke blev lukket så mange biler ind i byen ved hjælp af de grønne bølger så kunne signalsystemet omlægges, så det tog langt mere hensyn til fodgængere, cyklister og bustrafikken.

Ved at gennemføre en betalingsring vil man også kunne regulere tilstrømningen af biler og derved skabe grundlag for en anden signalstyring i hele byen. Også indtil en betalingsring kan komme på plads kunne man også nedsætte tilstrømningen af biler til København ved hjælp af en ændret signalstyring. Det er da et udmærket initiativ med ”den grønne cykelbølge” på Nørrebrogade, men det ændrer stort set ingenting i det samlede billede af hvilken trafik, der prioriteres højest.

Stort set al signalstyring i Kbh. er indrettet, så det sikrer biltrafikkens fremkommelighed.

### Kraftig stigende biltrafik over kommunegrænsen

#### TRAFIKKEN GENNEM KOMMUNEGRÆNSEN

##### Summen af begge retninger kl. 06-18

	KOMMUNEGRÆNSEN		
	Køretøjer	Cykler og knallerter	Cykler og knallerter Vejrkorrig.
1970	392.500	57.700	-
1975	388.400	63.040	-
1980	356.400	46.970	-
1985	390.600	62.520	-
1990	417.700	56.380	56.380
1991	424.400	46.830	50.830
1992	423.700	60.890	61.660
1993	425.500	58.160	58.870
1994	427.700	51.450	56.620
1995	431.900	46.620	50.630
1996	457.800	49.500	54.280
1997	462.000	49.700	55.980
1998	481.800	46.680	50.550
1999	492.900	57.380	57.380
2000	496.900	62.770	62.770
2001	499.900	63.320	63.320
2002	504.300	60.420	64.230
2003	513.100	46.830	65.390
2004	532.900	63.520	63.520
2005	541.000	57.680	63.210
2006	547.800	48.100	63.050

Hvis man skal have hverdagsdøgntrafikken skal trafiktallene for kl. 06 – 18 ganges med 1,32.

#### Omregningsfaktorer

Ønsker man for køretøjer at kende hverdagsdøgntrafikken (HVDT = den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn) og/eller årsdøgntrafikken (ÅDT = den gennemsnitlige trafik pr. døgn for hele året inkl. ferie- og helligdage) kan følgende tommelfingerregel benyttes:

$$HVDT = (\text{køretøjer kl. 06-18}) \times 1,32$$

$$ÅDT = (\text{køretøjer kl. 06-18}) \times 1,19$$

Som eksempel kan nævnes, at trafikken over kommunegrænsen på et hverdagsdøgn fra 1980 til 2006 er steget fra 470.448 motorkøretøjer til 723.096 - svarende til 53,7 %

I alt køres der hver dag ca. 4,92 mio. km. med motorkøretøjer på de københavnske veje.

Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2002 – 2006

Efter vores opfattelse lukkes der alt for mange biler ind i København. Det er et problem det meste af dagen, fordi de mange biler skaber store miljøproblemer og fremkommelighedsproblemer for andre trafikanter. Der er desværre også mange københavnere, der pendler ud af byen i bil, selvom det netop er på tidspunkter hvor der er god kapacitet i den kollektive trafik.

Københavnerne kører også en masse overflødige kilometer rundt i København i bil. Det mest groteske er dem, der kører til motionscentre i bil. Dyrere beboerparkering (bortset fra handicapparkering) og billigere kollektiv transport kunne være en måde at stimulere borgerne til at købe færre biler og bruge dem mindre.

Et *Københavnerkort* til den kollektive trafik til 1000 kr. om året er en god ide, som er foreslået af en ekspertgruppe nedsat af Teknologirådet.

### **Klimatopmødet og København**

Vi synes i øvrigt, at målsætningen om en reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet på 20 % i 2015 burde skærpes. Vi mener, at trafikken, hvor der som nævnt er store muligheder, må tage den største del. Vi støtter Kommunen i sin bestræbelse for at presse regeringen til at tillade indførelse af kørselsafgifter. Det ser ikke godt ud, hvis man ikke har givet sig inden klimatopmødet.

#### **15.7 KOMMENTAR**

Målet om en CO<sub>2</sub> reduktion på 20% er sat ud fra, at det skal være et realistisk mål. Reduktionen kommer ikke af sig selv, da de lavthængende frugter allerede er plukket. Desuden har den nationale energipolitik stor betydning for udslippet i København. Men udviklingen skal heller ikke stoppe efter 2015, og på længere sigt er det ambitionen, at København er helt CO<sub>2</sub> neutral.

## 16 HØRINGSSVAR FRA MALMÖ STAD

22.04.2008 10:11



Malmö stad  
Kommunstyrelsen

1(1)

Vårt diarienummer:  
KS-KOM-2008-00292

Till Københavns Kommune

### Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Københavns Kommune har berett Malmö kommun tillfälle att avge yttrande i rubricerat ärende. Kommunstyrelsen får i anledning härav anföra följande.

Malmö stad vill framföra att Københavns Kommunes "Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011" är ett mycket väl genomarbetat dokument. De analyser som görs av miljösituationen inom olika delområden håller hög kvalitet.

För Malmö stads del är temat Miljø og sundhed av särskilt intresse. De tvärgående insatserna kring rekreation och motion vid vatten, i parker och vid andra strövområden, verkar inspirerande för vår kommun.

I övrigt ser Malmö stad gärna en utvidgad samverkan med Københavns Kommune vad gäller initiativ och aktiviteter inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn 2009. Gemensamma insatser inom miljöområdet kan medföra positiva effekter såväl i Köpenhamn och Malmö, som i Öresundsregionen som helhet.

Malmö stad önskar Københavns Kommune lycka till i det fortsatta Agenda 21-arbetet.

Malmö 2008-04-21

På kommunstyrelsens vägnar:

Ilmar Reepalu

Claes Inge Wennström

**KOMMUNSTYRELSEN**  
August Palms Plats 1  
SE-205 80 Malmö  
Tel. +46 40 34 10 00  
Fax. +46 40 12 50 13  
Org.nr. 212000-1124  
kommunstyrelsen@malmo.se  
www.malmo.se

### 16.1 KOMMENTAR

Københavns Kommune takker for svaret og de positive bemærkninger.