

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar. Politikerspørgsmål om asfalt i Københavns Kommune, klimavenlig, støjdæmpende - elektrificering af fx. busruter, varmepumper mv. eDoc sag 2020-0085377

Fra: TMFKP BF Rådhuspost
Sendt: 16. april 2020 14:34
Til: Flemming Steen Munch (Borgerrepræsentationen)
Cc: Stine Grangaard
Emne: Svar. Politikerspørgsmål om asfalt i Københavns Kommune, klimavenlig, støjdæmpende - elektrificering af fx. busruter, varmepumper mv. eDoc sag 2020-0085377

Kære Flemming Steen Munch

Tak for din henvendelse til forvaltningen af 30. marts 2020 om asfalt og elektrificering. Jeg er blevet bedt om at besvare din henvendelse.

Du spørger, hvor mange km asfalteret vej der dag er i Københavns Kommune, hvor mange km af denne asfalterede vej, der i dag er udlagt med klimavenlig asfalt (KVS), og hvad det vil koste og hvor lang tid vil det i givet fald tage at udlægge KVS på alle veje i Københavns Kommune.

Jeg kan oplyse, at der i dag er asfalteret ca. 500 km vej, hvilket svarer til ca. 5.000.000 mio. kvm asfalt, at ingen af disse km er udlagt med KVS, og at forvaltningen på nuværende tidspunkt ikke har mulighed for at oplyse, hvad det vil koste og hvor lang tid det vil tage.

Jeg vil i forlængelse heraf gerne knytte den bemærkning, at KVS er vanskelig at arbejde med, når der er brønde, riste, kantsten, vejbump mm. Det vurderes derfor at være et begrænset antal vejstrækninger i Københavns Kommune, som har de rette forudsætninger til at lægge KVS. På baggrund af en gennemgang af de vejstrækninger, som inden for en kort årrække skal have udskiftet slidlag, er der kun en enkelt strækning, som vurderes måske egnet. Det er Artillerivej, som har en forventet restbrugslevetid til 2024. For at bruge ressourcerne bedst muligt, vil forvaltningen frem til 2024 følge udviklingen og Vejdirektoratets erfaringer tæt, så forvaltningen til den tid kan vurdere, hvorvidt et forsøg med KVS er relevant på Artillerivej.

Endvidere spørger du, hvad der med fordel kan elektrificeres i Københavns Kommune, såsom fx yderligere busruter, varmepumper i stedet for fx fjernvarme og andet.

Svaret på det spørgsmål er generelt, at flere sektorer i fremtiden forventeligt vil blive helt eller delvist elektrificeres grundet den øgede mængde energi produceret fra vindmøller og solceller. Det ses både nationalt og internationalt. På samme måde er det en væsentlig rolle i Københavns Kommunes målsætning om at blive CO₂ neutral i 2025. Der er allerede igangsat en række indsatser, som skal være med til at reducere CO₂ udledningen ved at udnytte den vedvarende energi. Det gælder fx den store varmepumpe ved Sjællandsbroen eller fjernkøling i det indre København.

Jeg vil gerne i tillæg til ovenstående generelle betragtning supplere med nedenstående betragtninger ift. fjernvarmeproduktionen og mobilitetsområdet.

Fjernvarme

København dækkes i dag af 99 pct. fjernvarme, som hovedsagelig forsynes fra affaldsforbrænding og biomasse. I fremtiden vil delmængder af fjernvarmeproduktionen kunne elektrificeres, herunder særligt med varmepumper, der udnytter enten havvand, spildevand, geotermi eller overskudsvarme. Der er allerede opsat en række demonstrationsanlæg rundt omkring i København, og med projektet EnergyLab Nordhavn har Københavns Kommune sammen med 11 partnere testet, hvordan fremtidens fleksible energisystem kan designes ved hjælp af blandt andet batterier, elbiler, varmepumper og et fleksibelt elforbrug. Det er dog vigtigt at understrege, at fjernvarmsystemet fortsat er et element i fremtidens energiforsyning, også som en del af det fleksible energisystem, hvor fjernvarmen kan fungere som et batteri for vindmølleproduktionen ved brug af varmepumper.

Mobilitet

På mobilitetsområdet sker der ligeledes en omstilling til el. Det ses blandt andet i den offentlige transport, hvor store dele af busflåden i øjeblikket udskiftes til el-busser, metroen kører 100 pct. på el, og havnebusserne omlægges til el i løbet af 2020.

Københavns Kommune er også i gang med en markant udskiftning af egen bilflåde, hvor over 85 pct. af alle køretøjer bruger el, brint eller biobrændsler. Derudover undersøges det, hvordan der kan stilles krav til brug af eldrevne arbejdsmaskiner i byggeprojekter i København.

Elektrificeringen af den lette og tunge privattransport halter efter den øvrige transportsektor, som er en af de vigtigste sektorer at få omstillet. I dag er kun 1-2 pct. af den samlede flåde i København omstillet til el. Klimaplanens målsætninger er at henholdsvis 20-30 pct. og 30-40 pct. af de lette og tunge køretøjer omstilles til nye drivmidler inden 2025.

Med Københavns vision om at blive fossilfri senest i 2050 vil elektrificeringen af de forskellige sektorer spille en væsentlig rolle.

Jeg håber, det besvarede din henvendelse. Ellers er du naturligvis velkommen til at rette fornyet henvendelse til forvaltningen.

Lone Byskov
Vicedirektør

Fra: Stine Grangaard
Sendt: 30. marts 2020 15:59
Til: TMFKP Sekretariat
Emne: Politikerspørgsmål

Kære Teknik- og Miljøforvaltning

På vegne af Flemming Steen Munch fra Venstre fremsender jeg nedenstående spørgsmål.

1. Asfalt

Vejdirektoratet igangsatte tilbage i 2011 arbejdet med at udvikle en ny belægningstype, der skulle reducere vejens rullemodstand, og dermed nedbringe CO₂-udledningen fra trafikken grundet en sparet brændstofmængde, uden at dette gik ud over trafikikkerhed og holdbarhed. Denne belægning benævnes nu som Klimavenlig Asfalt (KVS). Udover reduceret rullemodstand har KVS også støjdæmpende egenskaber.

- a. Hvor mange km asfalteret vej er der i dag i Københavns Kommune?
- b. Hvor mange km af denne asfalterede vej er i dag udlagt med KVS?
- c. Hvad vil det koste og hvor lang tid vil det i givet fald tage at udlægge KVS på alle veje i Københavns Kommune?

2. Elektrificering

- a. Hvad kan med fordel elektrificeres i Københavns Kommune så som fx yderligere busruter, varmepumper i stedet for fx fjernvarme og andet?

Med venlig hilsen

Stine Grangaard
Specialkonsulent
Borgerrepræsentationens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen