



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Kultur- og Fritidsborgmesteren  
Teknik- og Miljøborgmesteren  
Overborgmesteren

Region Hovedstaden  
Regional Udvikling  
Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Sagsnr.  
2011-179732

Dokumentnr.  
2011-908417

## Høringsvar om klimastrategi for hovedstadsregionen

Københavns Kommune har med stor interesse læst og drøftet klimastrategien for hovedstadsregionen. Strategien supplerer og understøtter på en række områder Københavns klimaindsats, og vi ser frem til at arbejde sammen om implementeringen. Vi har mange fælles udfordringer på klimaområdet, og mange af disse går på tværs af kommunegrænser. Københavns Kommune deltager allerede i en lang række samarbejder med andre kommuner, og vi udbygger meget gerne samarbejdet med de andre kommuner i hovedstadsregionen.

Københavns Kommune har sat sig ambitiøse mål, både hvad angår grøn vækst og klima. Vi har besluttet, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 med fokus på energiproduktion, energiforbrug, transport og klimatilpasning. Der er således i stort omfang sammenfald og synergi imellem vores og klimastrategiens indsatser, og København vil bidrage konstruktivt i samarbejdet, men også fokuseret i forhold til de igangværende indsatser i København.

Københavns Kommune vedtog i august 2011 en klimatilpasningsplan for København. Samtidig med vedtagelse af planen blev byen ramt af omfattende oversvømmelser efter skybrud, der medførte omfattende skader på byen. Dette understregede nødvendigheden af en klimatilpasningsplan og en hurtig implementering af løsninger. Skybruddet viste vigtigheden af, at arbejdet med klimatilpasning sker koordineret og på tværs af kommunegrænser. For at sikre en hurtig og effektiv implementering af løsninger, er det vigtigt, at det tværkommunale samarbejde tilrettelægges ubureaukratisk, så det bliver en støtte for den kommunale indsats.

Klimastrategiens visioner om samarbejder på tværs, grøn vækst og energieffektivitet er helt i tråd med Københavns Kommunes arbejde inden for grøn mobilitet. Her lægger vi også vægt på tværgående samarbejder som nødvendige for at nå de ambitiøse mål for CO<sub>2</sub>-reduktioner. Inden for transport har klimastrategien fokus på forbedret kollektiv trafik, mobilitetsplanlægning og udbredelse af elbiler. Det er gode og dækkende temaer, som Københavns Kommune er enig i og gerne samarbejder yderligere om. Vi mener dog, at også cykler bør have yderligere fokus, f.eks. ved at understrege arbejdet med

3366 2613

33 66 70 80

3366 2626.

borgmesteren@tmf.kk.dk

cykelsuperstier som en klimaindsats, og ikke udelukkende som emne i den kommende regionale udviklingsplan.

Også for København er omstilling fra fossile brændsler til vedvarende energikilder helt centralt for at nå vores mål. Strategiens strategiske satsning om at samle regionale og nationale aktører på energiområdet for at udvikle en fælles vision og plan for et fleksibelt og energieffektivt energisystem er interessant, og København vil meget gerne deltage heri.

Sporet om energieffektive bygninger i klimastrategien harmonerer fint med Københavns arbejde imod CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, hvor reduktion af energiforbrug i både offentlige og private bygninger er et vægtigt element. Den overordnede intention om, at kommunerne (og regionen) går forrest for at fremme den generelle udvikling på området er desuden i overensstemmelse med Københavns arbejde for at fremme grøn vækst. Forslaget om en eventuel fælles ELENA ansøgning er interessant for København, og vi ser frem til det videre arbejde.

Det femte og sidste spor om forbrug og indkøb spiller på en række punkter fint sammen med Københavns Kommunes ambitioner på området. Vi er netop ved at undersøge, hvordan kommunens indkøb yderligere kan understøtte arbejdet med klima og grøn vækst. De foreløbige konklusioner peger på, at der er rum for Københavns Kommune til at øge indsatsen for at styrke væksten gennem skærpet fokus på klimavenlige indkøb. Det er således hensigten, at klimaaspektet i kommunens indkøbspolitik styrkes yderligere.

I vedlagte notat gennemgås for hvert spor i strategien Københavns Kommunes mere specifikke synspunkter og bemærkninger, herunder Københavns ønske om deltagelse i initiativer og satsninger.

Der lægges i klimastrategien på en række områder op til, at Gate 21 skal være operatør i forhold til at føre indsatser ud i livet. Det er vigtigt, at mange kommuner deltager i implementeringen af klimastrategien, og da ikke alle kommuner i regionen er med i Gate 21, er det vigtigt, at et samarbejde, der faciliteres af Gate 21, også skal være åbent for kommuner, der ikke er medlemmer. Ydermere skal det bemærkes, at Gate 21s styrker er partnerskaber, fundraising, netværk, og det er således denne type opgaver Gate 21 bør løfte, når rammerne for de enkelte projekter skal fastlægges.

Afslutningsvis skal der for en god ordens skyld tages forbehold for de økonomiske rammer for Københavns bidrag til klimastrategien. Initiativerne i strategien er af naturlige årsager ikke på nuværende tidspunkt beskrevet på en måde, så de økonomiske konsekvenser for den enkelte kommune kan vurderes.

For at overholde den fastlagte høringsfrist fremsendes nærværende høringsvar med forbehold for den politiske behandling i udvalg og Borgerrepræsentation.

Venlig hilsen

Frank Jensen

Pia Allerslev

Ayfer Baykal

## Bilag

Nedenfor gennemgås Københavns Kommunes synspunkter til hvert af de fem spor i strategien, herunder de foreslåede initiativer.

### Spør 1. En klimaberedt region

Københavns Kommunes erfaring med klimatilpasning er, at en effektiv planlægning og implementering af tilpasningsindsatsen kræver detaljeret kortlægning og lokalkendskab på matrikelniveau. Dette lokalkendskab er kun til stede i kommunerne. Det er derfor vigtigt, at klimatilpasningsarbejdet sker med kommunerne som hovedaktører.

Københavns Kommune deltager allerede i Klikovand (1. initiativ). Samarbejdet om klimatilpasning er dog ikke begrænset til at ske gennem Klikovand. Københavns Kommune tog efter sommerens skybrud i 2011 initiativ til etablering af et kommunalt samarbejde, der skal finde løsninger på de fælles problemer skybrud medfører. Der er oprettet et fælles Regnvandsforum med deltagelse af 17 kommuner, ligesom der er etableret et Beredskabsforum Hovedstaden. Øvrigt samarbejde foregår også gennem det fælleskommunale spildevandssamarbejde Lynettefællesskabet og fælleskommunale projekter med nabokommuner. Disse forskellige samarbejder bør naturligvis samtænkes og koordineres på en smidig måde.

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af Københavns Klimatilpasningsplan foretaget en række af de analyser, som regionen peger på som nødvendige for at kortlægge og koordinere indsatsen overfor klimatilpasning (2. initiativ).

I forhold til den foreslåede analyse af vådområder som ressource i klimatilpasning ligger dette arbejde tæt op af det arbejde, der gennemføres i forbindelse med de statslige vandplaner og de tilhørende kommunale handleplaner (3. initiativ). Det bør derfor nøje overvejes, om en sådan analyse kan gennemføres i forbindelse med udarbejdelse af kommunale handleplaner.

Afslutningsvis skal det foreslås, at dette spor suppleres med en indsats eller et initiativ som omhandler planlægning og gennemførelse af klimatilpasning af bygninger og transportinfrastrukturer som veje, jernbaner og IT-systemer. De senere års erfaringer har vist, at f.eks. skybrud kan medføre store skader med alvorlige følgevirkninger på bygninger og infrastrukturer. Dette repræsenterer et stort investeringsbehov og store muligheder for at forebygge skader og reducere udgifterne til akut vedligehold m.v. ved en målrettet indsats.

## **Spør 2. Klimavenlig transport**

### *Klimavenlig biltransport – elbiler*

Københavns Kommune lancerede i sin Klimaplan fra 2009 elbiler som et fyrtårnsprojekt. Københavns Kommune er således meget enige i målet om at gøre hovedstadsregionen til en førende elbilregion (som strategisk satsning) for derved at skabe grøn vækst samtidig med at CO<sub>2</sub>-udledningen reduceres. De største gevinster opnås ved at knytte elbilerne sammen med grøn energiforsyning og gennem 'smart' udnyttelse af energiforsyningen (smart grid). Københavns Kommune har pr. 1. januar 2011 besluttet kun at købe el- og brintkøretøjer. Desuden har kommunen besluttet at reservere 500 parkeringspladser til el-biler i det offentlige rum. Desuden er vi involveret i forsøg med elbiler og med infrastruktur.

Vi vil gerne udvide begrebet elbiler til også at omfatte brintelektriske biler, da vi vurderer, at der er et stort langsigtet potentiale i denne teknologi. Desuden bør el-cykler indgå som en del af strategien, da de har et stort potentiale for længere – og dermed mere regionale – cykelture.

Det foreslås i klimastrategien, at der etableres et kommunalt elbilsamarbejde, som dels skal understøtte et fælles indkøb af kommunale elbiler og dels skal udarbejde en fælles plan for udbygning af en sammenhængende ladeinfrastruktur. Disse indsatser er helt i tråd med Københavns Kommunes arbejde, og vi bakker op om forslaget om en fælles satsning. Hvis der skal flere elbiler på gaden, er det vigtigt, at alle kommuner i regionen gør en indsats, så man som pendler eller besøgende har mulighed for opladning.

### *Klimavenlig offentlig transport*

Københavns Kommune er enige i klimastrategiens mål om at mindske miljøbelastningen fra transportsektoren markant. Københavns Kommune er endvidere enig i, at en forbedring af metro, letbane, bus og tog i regionen kan medvirke til at øge den kollektive trafiks markedsandel, og reducere trafikens miljøbelastning.

I forhold til brugen af alternative brændstoffer i den kollektive trafik, så har Københavns Kommune i nogle år anvendt mindre, elektriske busser, som en del af det kollektive trafiktilbud i de indre dele af København. Derudover har København i 2011 indsat hybridbusser, som forventes at reducere brændstofforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 1/3. Københavns Kommune bakker derfor op om introduktionen af alternative brændstoffer i den kollektive trafik, og deltager gerne i en arbejdsgruppe om klimavenlige busser (1.initiativ).

### *Et grønt transportvalg*

Regionen lægger vægt på at sikre bedre samspil mellem transportformer, bl.a. gennem at kunne medtage cykler i de kollektive transportmidler og gennem mere parkering ved centrale knudepunkter.

Dette harmonerer godt med Københavns Kommunes ønsker, men kommunen anbefaler mere fokus på samspillet mellem cykel og kollektiv trafik gennem gode cykelparkeringsforhold på stationer, nem adgang fra cykelparkering til perron samt gode og direkte cykelforbindelser til stationer, især også i forstæderne, hvor mange har under 10 min. cykeltur til en station.

Klimastrategiens anbefaling om mere sammentænkning af by- og transportplanlægning, bl.a. gennem fokus på stationsnærhed, er et overordentligt vigtig grundlag for grøn mobilitet. Derfor anbefaler Københavns Kommune, at ikke kun regionen og kommunerne arbejder med disse principper, men at der også indgår en opfordring til staten om at fastholde stationsnærhedsprincippet f.eks. i forbindelse med revisionen af Fingerplanen. Desuden vil det være hensigtsmæssigt, hvis princippet udvides til at sikre boligfortætning omkring de trafikale knudepunkter.

Mobilitetsplanlægning til at påvirke borgernes, pendlernes og virksomhedernes adfærd og brug af grønne transportmidler er et nyt arbejdsområde i hovedstadsregionen. Københavns Kommune deltager i dette arbejde gennem Formel M projektet og vil ligesom Region Hovedstaden opfordre til øget fokus på mobilitetsplanlægning, og til at både staten og flere kommuner understøtter dette arbejde (2. initiativ). I klimastrategien opstilles en række succeskriterier for 2015, men der mangler et kriterium for mobilitetsplanlægning. Dette kunne handle om at involvere staten mere og evt. foreslå, at Danmark på nationalt plan tilslutter sig det europæiske netværk for mobilitetsplanlægning kaldet EPOMM (European Platform on Mobility Management).

Afslutningsvis opfordres staten i klimastrategien til at fritage elbiler for afgift ved indførelse af trængselsafgifter, hvilket Københavns Kommune ikke har taget stilling til på nuværende tidspunkt. Desuden opfordres i klimastrategien til, at lovgivningen ændres, så kommuner kan fritage elbiler fra parkeringsafgifter. Dette vil Københavns Kommune meget gerne understøtte, ligesom kommunen støtter opfordringen om at ændre registreringsafgiften til fordel for en mere forbrugsrettet afgift. Endelig bør der også rettes fokus på beskatning af firmabiler, således at firmaer og medarbejdere med firmabil motiveres til at købe mere miljøvenlige biler.

### **Spør 3. Omstilling af energisystemet**

Københavns Kommune har besluttet at ville opnå en CO<sub>2</sub>-reduktion på 20 % i 2015 (i forhold til 2005), og København vil som nævnt være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Omkring tre fjerdedele af CO<sub>2</sub>-udledningen i København kommer fra el- og varmemeforbrug, så en ambitiøs indsats på energiområdet er helt afgørende for at nå Københavns mål.

Kommunen bakker således op om intentionerne i klimastrategiens spor om omstilling til et fossilt energisystem, og på energiområdet er en indsats på tværs af kommunegrænserne også vigtig ikke mindst i lyset af det sammenhængende fjernvarmenet.

Klimastrategien nævner flere steder køb af grøn strøm eller strøm med klimavalg. Mål nr. 2 vedrørende energisystemet har også fokus på efterspørgsel efter grøn strøm til egne bygninger. Her er det Københavns Kommunes holdning, at mange af de produkter, der findes på markedet i dag, ikke bidrager til omstilling af energiforsyning. Kun hvis merprisen for strømmen reelt bidrager til etablering af ny VE-kapacitet, vil dette have en effekt på VE-andelen. Københavns Kommune vil således ikke på nuværende tidspunkt købe grøn strøm, men har besluttet selv at opstille vindmøller via Københavns Energi, og derved direkte bidrage til udbygningen med vedvarende energi.

Københavns Kommune er således enige i klimastrategiens fokus på vedvarende energikilder vores energisystem. I forhold til målet om adgang til en fossilfri el- og varmforsyning (mål nr. 1) skal det imidlertid bemærkes, at affaldsforbrænding ikke er fossilfri på grund af indholdet af plast, hvortil kommer, at vi er en del af et europæisk elnet, der ikke vil være 100 % fossilfrit i 2025.

Strategien lægger op til at ville samle regionale og nationale aktører på energiområdet for at udvikle en fælles vision og plan for et fleksibelt og energieffektivt energisystem i hovedstadsregionen baseret på vedvarende energi. København vil gerne deltage i denne indsats (strategisk satsning). Det skal her bemærkes, at satsningen bør koordineres med indsatsen om elbiler i forhold til intelligent ladning (smart grid) og med indsatsen om energibesparelser i offentlige bygninger, der repræsenterer et potentiale for solenergi, intelligente målere, styringsteknologier i bygninger m.v.

I forhold til strategisk energiplanlægning er Københavns Kommune enig i, at der er behov for en sammenhængende planlægning også over kommunegrænserne. Strategien foreslår, at kommunerne tilslutter sig det igangsatte initiativ i Gate 21-regi (1. initiativ). Det er vigtigt at holde sig for øje, at der er igangsat en række initiativer fra forskellige aktører om strategisk energiplanlægning, og Københavns Kommune ønsker ikke på nuværende tidspunkt at tilslutte sig Gate 21s initiativ.

#### **Spør 4. Energieffektive bygninger**

Klimastrategien formulerer i dette spor tre mål, der er relevante for kommunerne.

I forhold til første mål om energieffektivisering af offentlige bygninger, svarende til målene i Energistrategi 2050, skal det bemærkes, at Københavns Kommune endnu ikke har fastlagt konkrete

mål for energiforbruget i egne bygninger frem til 2025. Sådanne mål forventes fastlagt i forbindelse med arbejdet med Københavns Klimahandlingsplan 2025, der forventes vedtaget i 2012. Det må forventes, at disse mål vil være sammenlignelige med de statslige mål.

Hvad angår nybyggeri og krav om energiklasse er Københavns mål for eget nybyggeri p.t. lavenergiklasse 2015. I forbindelse med den kommende Klimahandlingsplan 2025 vil der i kommuneplanen blive formuleret nye mål på dette område. I den forbindelse overvejes et forslag om indførelse af et krav om Bygningsklasse 2020 fra 2015. Erfaringerne med Bygningsklasse 2020 er endnu meget begrænsede, hvorfor det ikke kan anbefales indføre et generelt krav indført allerede nu. Det kan dog anbefales, at man igangsætter pilotprojekter med Bygningsklasse 2020 for at indhøste erfaringer på området. Det skal bemærkes, at det i Københavns Kommunes netop vedtagne kommuneplan er vedtaget, at der i kommunens lavenergiområder bygges efter laveste energiklasse med mulighed for fravigelse, således at det frem til 2015 kan tillades at anvende lavenergiklasse 2015 i stedet for laveste energiklasse (lavenergiklasse 2020).

I forhold til renoveringsarbejde på offentlige bygninger, er det i overensstemmelse med Københavns strategi at gennemføre klimarenovering i forbindelse med genopretningsplaner, og dette kan kun anbefales.

Københavns Kommune har kommentarer til de tre opstillede succeskriterier i 2015.

*I første succeskriterium* om, at den eksisterende regionale og kommunale bygningsmasse er energieffektiviseret med 3 procent om året fra 2010, er det ikke helt klart, om succeskriteriet skal forstås som en årlig energibesparelse på eller som energirenovering af 3 procent af bygningsmassen årligt.

En årligt besparelse på 3 procent (i gennemsnit) vil antagelig være nødvendig for at nå de formulerede mål. I de fleste kommuner vil det være relativt nemt at opfylde dette mål de første år via effektiviseringer som adfærdsændringer, energioptimeringer i forbindelse med drift og investeringer i enkelttiltag med kort tilbagebetalingstid.

Det langsigtede mål kan imidlertid ikke opfyldes uden væsentligt større og mere langsigtede investeringer i egentlig energirenovering. Da energirenovering bedst gennemføres sammen med anden renovering og indebærer store investeringer, bør denne indsats igangsættes sideløbende med de omtalte energieffektiviseringer. På lang sigt vil en renoveringstakt på 3 procent årligt også være i god overensstemmelse med det generelle behov for større renoveringer.

Hertil kommer, at de fleste kommuner (inkl. København) har et stort vedligeholdelsesmæssigt efterslæb, som det vil være totaløkonomisk rentabelt at nedbringe. Set i det perspektiv vil energirenovering af 3 procent af bygningsmassen årligt være et godt supplerende



succeskriterium. Succeskriteriet bør dog formuleres mere fleksibelt end foreslået så der er tale om 3 procent i årligt gennemsnit over en periode på 5 -10 år. Det forventes ligeledes, at emnet vil blive omfattet af det kommende energieffektiviseringsdirektiv.

Samarbejde mellem myndigheder, erhvervsliv, vidensinstitutioner m.fl. vil være en forudsætning for at nå det langsigtede mål (*andet succeskriterium*). Etablering af et fælles forum / platform på regionalt niveau giver også god mening, da der både er mange behov for koordinering og gode muligheder for synergi på dette niveau.

Man skal dog være opmærksom på, at der allerede i dag findes mange forskellige netværk og samarbejdsfora på dette område, hvorfor man primært bør arbejde på at udvikle det eksisterende samarbejde. Man bør desuden overveje mulighederne for samarbejde med andre regioner, herunder den svenske del af øresundsregionen.

Det *tredje succeskriterium* om generel information om energieffektivisering for borgere og erhvervsliv forekommer umiddelbart for uambitiøst. Der findes allerede i dag en lang række tilbud om information vedr. energieffektivisering. Der er nærmere behov for en indsats for at forbedre tilbuddene, så de bliver mere troværdige og operationelt orienterede. Man kan f.eks. pege på behovet for mere troværdige data, simple og retvisende værktøjer til beregning af besparelser og totaløkonomi, flere gode eksempler, lettere adgang til projekt rådgivning og pakkeløsninger m.v.

Endelig bør der formuleres et succeskriterium vedr. finansiering af energirenovering, som bl.a. omhandler en målrettet indsats for at sikre de forskellige målgrupper adgang til bedre og mere gennemskuelig finansiering af energirenovering. I den forbindelse er der også behov for information, værktøjer og egentlig rådgivning.

Klimastrategien foreslår et initiativ om Massive energibesparelser i regionens offentlige bygninger (1. initiativ), hvilket harmonerer fint med den igangværende og planlagte indsats i Københavns Kommune.

Det foreslås, at der udarbejdes en fælles "ELENA-ansøgning" for hovedstadsregionen, som kan medvirke til finansiering af det forberedende arbejde med energibesparelser og vedvarende energi. Det er en forudsætning for at få støtte, at man også gennemfører de arbejder forberedelserne vedrører.

Gode forundersøgelser mv. er en forudsætning for udarbejdelse af et godt beslutningsgrundlag og for effektiv udnyttelse af midlerne til energibesparelser og vedvarende energi. Derfor kan vi kun anbefale, at man søger midler til dette arbejde via ELENA.

Da der i givet fald vil være tale om en fælles ansøgning med mange parter, er det vigtigt at arbejdet med ansøgningen og de efterfølgende aktiviteter organiseres på en måde, der sikrer, at de understøtter de enkelte parters arbejde bedst muligt. Det stiller krav om en effektiv

og fleksibel organisering, uden for mange bindinger mht. de enkeltes parterts organisering af arbejdet. Samtidig skal de mulige synergier ved samarbejde naturligvis udnyttes.

Vi vil desuden gøre opmærksom på, at en del af de aktiviteter ELENA-ansøgningen kan omhandle, endnu ikke indgår i budgetterne eller er bevilliget. Det forberedende arbejde vil således omhandle aktiviteter fra 2013 og frem, herunder aktiviteter der først gives bevilling til når forarbejderne er afsluttet. Processen i forbindelse med udarbejdelse af ansøgninger skal tage højde for dette.

### **Spør 5. Klimavenligt forbrug og indkøb**

Overordnet spiller intentionerne i sporet om forbrug og indkøb godt sammen med Københavns Kommunes ambitioner på området. I forbindelse med vedtagelsen af Københavns Kommunes ”Indkøbspolitik 2011-2014” besluttede Borgerrepræsentationen, at der skal udarbejdes en analyse af, hvordan kommunens indkøb kan understøtte kommunens arbejde med klima og grøn vækst. Dette arbejde er pt. under færdiggørelse, og de foreløbige konklusioner peger på, at der er rum for Københavns Kommune til at øge indsatsen for at styrke væksten gennem skærpet fokus på klimavenlige indkøb. Det er således hensigten, at klimaaspektet i kommunens indkøbspolitik styrkes yderligere.

Initiativet om styrket brug af offentlige, klimavenlige indkøb (1. initiativ) lægger konkret op til, at:

- Region og kommuner afdækker erfaringer og samler best practice
- Undersøger muligheder for yderligere vejledninger vedrørende formulering af klimakrav i indkøb og udbud (sammen med staten)
- Sammen med SKI identificerer områder, hvor der kan gennemføres fælles udbud på tværs af kommuner
- At kommunerne og regionen går i dialog med SKI og Forum for bæredygtige indkøb om metodeudvikling samt udviklingsarbejde rettet mod etablering af ”klimafodastrykket” som metode.

Københavns Kommune vil gerne deltage i dette arbejde, idet kommunen dog ikke har planer om at kortlægge klimafodastrykket i København, jf. de opstillede anbefalinger.

CO<sub>2</sub>-udledningen fra Københavns Kommune beregnes ved hjælp af den kommunale CO<sub>2</sub>-beregner og publiceres årligt i Københavns Kommunes CO<sub>2</sub>-regnskab. Den kommunale CO<sub>2</sub>-beregner er udarbejdet af KL og Klima- og Energiministeriet.

Københavns Kommunes mål for CO<sub>2</sub>-reduktioner og ambition om CO<sub>2</sub>-neutralitet bygger på metoderne i den kommunale CO<sub>2</sub>-

beregner. Denne metode inddrager de direkte udledninger (Scope 1 og 2), samt dele af de indirekte udledninger (Scope 3). Metoden er gennemprøvet og giver relativt sikre resultater. Metoden benyttes af næsten størstedelen af alle danske kommuner.

CO<sub>2</sub>-fodaftrykket omfatter både direkte og indirekte udledninger og minder om en livscyklusanalyse. Det vil sige, at beregningen også omfatter CO<sub>2</sub>-udledninger, som kommunens ikke har direkte indflydelse på, f.eks. legetøjsproduktion i Kina. Der er stadig en del usikkerheder forbundet med metoden, og resultaterne skal tolkes med forsigtighed.

CO<sub>2</sub>-fodaftryksmetoden kan imidlertid bruges til at give indikationer af, hvilke indkøb, der rummer det største potentiale for CO<sub>2</sub>-besparelser. På sigt vil det formentlig også være muligt at bruge metoden til at vurdere om produktet af mærket A er mindre klimabelastende en produktet af mærket B, så vi kan vælge de rigtige.

I forhold til sidstnævnte er København enig i, at der er behov for metodeudvikling. Der bør samtidig arbejdes for, at indsatserne får en stærkere national og statslig forankring. Der kan være tale om et ganske ressourcekrævende arbejde. I den forbindelse skal det bemærkes, at der findes andre metoder en klimafodaftrykket og nye og bedre metoder kan blive udviklet med tiden. Dette taler for en åbenhed i forhold til metodevalg.

Hertil kommer, at mulighederne for at bruge offentlige indkøb til at skabe incitament hos virksomheder til at satse på klimavenlig innovation generelt øges, jo bredere forankret indsatsen er – og dermed den indkøbsvolumen, der er i spil.

Afslutningsvis skal der opfordres til helhedsbetragtninger i de grønne indkøb, således at andre miljøforhold end klima indtænkes, således at hensynet til ét grønt hensyn ikke sker på bekostning af et andet.