

5. april 2025  
J.nr. 2025-0110861

Teknik- og Miljøforvaltningen

Økonomiforvaltningen

Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har modtaget udkast til Københavns Kommunes Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026-2028 til udvalgshøring. Udvalgshøringen sker på baggrund af Økonomiudvalgets beslutning den 19. november 2024 om at sende materialet i udvalgshøring. Høringsprocessen tager afsæt i Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens udkast til revideret tidsplan for politisk behandling af Klimastrategi 2035.

Vi har efter gennemgang af Københavns Kommunes udkast til 10-årig Klimastrategi og 3-årig Klimahandleplan følgende input til udvalgshøringen.

Vi vil gerne rose kommunen for at lave en strategi og handleplan, som er nem og overskuelig i sin struktur og i sin formidling. Vi mener, at en 3-årig klimahandleplan, frem for en plan over en længere årrække, tager højde for en hastigt foranderlig verden, hvor vi må forvente at have brug for løbende at tilrette planer og indsatser, med udviklingen i klimaet og i viden om teknologi og omstillingsbehov.

Klimastrategi – lad os følge løbende med og dele viden – i byen

Københavns Kommune skriver, at de ønsker en både ambitiøs og realistisk grøn omstilling og at 80 % af klimaneutraliteten blev nået med Klimaplan 2025, blandt andet gennem omstilling af energisektoren til næsten at være fossilfri, mere vedvarende energiproduktion, energibesparelser og via en målrettet indsats ift. mobilitet. Alt sammen inden for bygrænsen. I den kommende planperiode skal der også laves flere tiltag for at nedbringe det klimaaftryk, vi sætter uden for kommunen.

I Indre By ser vi gerne en strategi og handleplan, hvor kommunen ikke kun er en politisk enhed, myndighed, facilitator og hovedstad, der går foran ift. omverdenen, men i høj grad går foran og motiverer vores borgere, erhverv og besøgende i byen til, at vi i fællesskab gør en indsats for at mindske vores fælles klimaaftryk. Herved fremmer vi en omstilling af byen, og hovedstaden, som ikke blot bliver klima-neutral, men klima-positiv, og som også vil være til inspiration i omverdenen.

Imens I som kommune griber fat i eksisterende samarbejder og partnerskaber, opfordres I samtidig til at finde nye veje, måder, rum og mødesteder, hvor vi deler viden lokalt og fremmer indsatser og tiltag, der giver en hurtigere, grøn omstilling. Vi kan f.eks. mødes på skoler, biblioteker, hos virksomheder og lignende, uden for alm. åbningstid. Vi kan reparere frem for at købe nyt, dele viden om grønne facader, energioptimering i boliger, solpaneler, dele-el-biler, bylivsgader, plantning af træer og træpleje. Vi kan dele handlingsorienteret viden på tværs af det offentlige og private.

Ny strategi for 10.000 tagboliger og boliger i eksisterende byggeri

Ud over omstilling af energiproduktion og forbrug, offentligt og privat, ser vi byggeri og anlæg som værende områder, hvor den politiske og administrative retning, der lægges her, kan være altafgørende for, om kommunen når målet om at være klimapositiv om 10 år i 2035.

Flere organisationer, foreninger og faglige sammenslutninger, eksperter og arkitekter peger på, at ombygning og omdannelse af eksisterende byggeri og udnyttelse af tomme tagetager, frem for nybyggeri, kan nedbringe klimabelastningen væsentligt og endog

skabe op til 10.000 ekstra boliger i København.

Kommune beskriver selv om muligheder og barrierer for denne byomdannelse i TMU-sag om fremmelse af tagboliger i København, den 7. april 2025.

Mht. flere tagboliger er der nogle særlige forhold i Indre By, der gør, at flere tagboliger i fredede ejendomme og tætbefolkede områder kan være udfordret ift. at reducere det ift. lille gårdareal, der er mange steder, reduceret lysindfald og generelle udfordringer med at indpasse mange flere mennesker i det i forvejen meget benyttede byrum i Indre By. Hertil kommer udtryk og æstetik ift. de gamle bygninger som der skal søges bevaret.

Vi opfordrer kommunens politikere til så hurtigt så muligt at arbejde målrettet for at ændre lovgivningen, herunder egen byggesagsbehandling, der gør det muligt at skabe 10.000 boliger i byen ifm. eksisterende byggeri.

Københavns Kommune opfordres samtidig til at opdatere politik og plan for, hvorledes det bliver muligt at omdanne flere erhvervslejemål til boliger. Det må være mere klimavenligt end nybyg.

Samtidig bør det være sværere at omdanne erhvervslejemål til hotellejligheder uden bopælspligt, som benyttes til korttidsudlejning. Et eksempel; I samarbejde med bl.a. ATP Ejendomme og Kereby har Danioel&Jacobs omdannet over 15.000 kvm i København.  
[https://ejendomswatch.dk/Ejendomsnyt/Investorer/article17805559.ece?utm\\_campaign=EjendomsWatch&utm\\_content=2025-01-24&utm\\_medium=email&utm\\_source=ejendomswatch](https://ejendomswatch.dk/Ejendomsnyt/Investorer/article17805559.ece?utm_campaign=EjendomsWatch&utm_content=2025-01-24&utm_medium=email&utm_source=ejendomswatch)

Vi opfordrer også til, at kommunen sætter projektet om Lynetteholm og 10.000 boliger her på pause. En sådan strategi vil have et væsentligt reduceret aftryk.

Kommunen bør samtidig have en strategi for, hvordan I sammen med erhverv, private og eksperter vil fremme og motivere til at dele lokal viden – med lokale – og hermed fremme

endnu mere bæredygtigt byggeri og ombygninger frem for nybygninger, som med kommunes tiltag med grønne gader og facader.

#### Klimahandleplan 2026-2028

Vi bakker generelt op om flertallet af kommunens foreslåede handlinger, men har følgende supplerende input til Klimahandleplanen.

1.12. Træer - Vi ser, som kommunen skriver i planen, gerne en endnu grønnere by, med flere træer og grønne facader. Vi opfordrer til, at der indsamles data om effekt ift. klimaaftryk og nedkøling i byen.

1.14. Landstrøm – Vi mener, at Klimahandlingsplan 2026-2028 skal indeholde et en forpligtende indsats om, ikke alene at stilles landstrøm til rådighed for krydstogtsskibe, men at det skal være obligatorisk at krydstogtskibe kun må komme til Københavns Havn hvis de kan og vil bruge landstrøm inden 2028. Vi opfordrer samtidig til, at kommunen isætter et mål i planen om, at der tilsvarende skal etableres landstrøm til de øvrige havnerundfartsbåde og turflyvning over havnen., samtidig med kommunens indsats for at skabe en 0-emissionszone i Københavns Havn.

2. Energiforbrug og optimering – Optimeringspyramiden er god formidling og vejledende.

3. Byggeri og anlægsaktiviteter – 12 % af den forbrugsbaserede udledning i 2019

Det er positivt at bevare frem for at bygge nyt og godt med genbrug af materialer, herunder tegl og beton i byggeriet. Det er også fint at samarbejde med bygherre om byggeri. Husk også at dele denne viden på et mere lokalt plan. Måske kan kommunen understøtte en årlig messe om ”Vi ombygger bæredygtigt”, hvor lokale kan få inspiration og dele viden sammen med kommune, fagfolk og klimaeksperter?

4. Mobilitet, 12 % af den forbrugsbaserede udledning i 2019, 35 % af de geografiske udledn. i 2026

Vi ser positivt på, at Københavns Kommune vil give cyklister og fodgængere bedre

vilkår, forbedre den kollektiv transport og fremme omstillingen af vejtrafik til fossilfri transport, og herved vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Kommunen opfordres til at se nærmere på behovet for offentlig busdækning i byen, i takt med udbygning og omdannelse af dels byggeri og vejnet – og brugen heraf. Dette ville samtidig kunne erstatte den stigende turist-bus-kørsel, især i Indre By. Vi foreslår også, at der skabes bedre forhold for ladcykler, for både private og erhverv.

Vi opfordrer til, at kommunen arbejder for at reducere biltrafikken generelt i byen, herunder fredeliggørelse af byen for gennemkørende og uvedkommende trafik.

I dag tilbyder kommunen at skabe plads til delebiler, uden at skele til, at flertallet af disse biler er benzinbiler. Vi opfordrer i stedet til, at kommunen tilbyder delebilpladser med lade mulighed og kræve 0-emissions-køretøjer for at kunne konkurrere med privatbilismen. Årsagen er, at 80 % af alle nyanskaffede biler er på el og det er derfor ikke et attraktivt alternativ at stige om til delebiler på benzin; hverken for beboeren, klimaet eller miljøet. Der er ingen klima-gevinst eller miljøgevinst i 7 familier, der deles om en benzinbil, der fornys hvert andet år, sammenlignet med 7 familier, der køber en benzinbil hver og beholder dem i 14 år.

De geografiske udledninger er langt de største og stærkt stigende i fremtiden hen mod 2035 - men tallet for de geografiske udledninger for 2026 bør specificeres.

Siden udkastet til handleplan er skrevet, har staten og Københavns kommune vedtaget at igangsætte konstruktion af M5 og en Østlig Ringvej – det bør nævnes i Klimahandleplanen og beregninger af CO<sub>2</sub>e-udledninger i forbindelse med de to anlæg bør inkluderes.

For at komme i mål med de geografiske udledninger er der behov for at få nedbragt bilejerskabet, kørsel med bil og dermed et mindsket behov for nye p-pladser. Tre initiativer, som kræver beslutninger i FT, kan bringes på banen:

- Kørselsafgifter kan gøres progressive, hvilket betyder at de første km bliver

dyrere. Det vil specielt ramme byboerne.

- Med henblik på at reducere bilkørsel på korte afstande kan indføres en startafgift. Et forarbejde er udført på DTU under ledelse af trafikforsker Otto Anker Nielsen.
- Introduktion af 15 minutters byen, som kan bidrage til at reducere behovet for transport i bil, bør nævnes Klimahandleplanen under mobilitetsafsnittet.

Vi opfordrer til, at afgifterne beregnes i forhold til lokalitet og tidspunkt. Højere afgifter bynært og i spidsbelastningstidspunktet morgen og eftermiddag. Det vil kunne fjerne en stor del af trængslen og derfor gøre behovet for udvidelse af motorvejssystemet med København overflødig og på den måde reducere CO<sub>2</sub>e-udslippet.

Set i et livscyklusperspektiv forventer vi, at omfanget af det forbrugsbaserede CO<sub>2</sub>-udslip ved et skift fra en eksisterende fossildreven bil til en ny og bil, gerne elbil har en betydning for klimabelastningen.

Vi opfordrer derfor til at vise betydningen af at udskifte en bil, gerne i en illustration som med ”trekanten”, hvor det mest klimabelastende ligger øverst i trekanten, og er det vi mindst skal vælge nederst.

Færre biler og el-delebiler vil generelt have en positiv afledt effekt for på borgernes sundhed og pladsen i byen.

#### Kommunens håndtryk

Fint afsnit som med fordel kan suppleres med et afsnit om etablering af solceller på p-anlæg i Storkøbenhavn. Solcellerne kan betales via en ekstra p-afgift på 5-10 kr. per parkering.

#### Det lokale miljøarbejde

Da lokaludvalgene har den lokale miljøopgave, er der især fokus på, hvordan målsætninger og indsatser i høringsudkastet helt overordnet kan spille sammen med det lokale miljøarbejde, der foregår i lokaludvalg og miljøpunkter.

Vi ser positivt på kommunens invitation til og muligheden for at gennemføre lokale aktiviteter i forbindelse med den offentlige høring om Klimastrategi 2035, som følger efter denne interne høring.

Vi uddyber selvfølgelig gerne og ser frem til fortsat samarbejde, udvikling og fælles indsats om at skabe et klimapositivt København.

Dette høringssvar er med forbehold for, at lokaludvalget behandler sagen i sit møde den 10. april 2025.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann;

Forperson for Indre By Lokaludvalg