



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 22. december 2019

Høringssvar nr. to til Forslag til kommuneplan 2019

Et overvældende antal høringssvar (1.693) og et meget stort antal ændringsforslag (169) fra de politiske partier repræsenteret i Økonomiudvalget har sendt kommuneplanforslaget i delvis høring i en runde nr. to.

Det er ganske uigennemskueligt, hvilke tanker hos Økonomiforvaltningen der ligger til grund for netop valget af de vedtagne ændringsforslag, som nu er blevet sendt i fornyet høring. De ændringsforslag, som sendes i høring, drejer sig primært om kommuneplanrammer, boligstørrelser og parkeringsnormer. Forslag til en lang række af ændringer i kommuneplanrammer, som nu er blevet en central del af høringsmaterialet, var ikke let tilgængelig i forbindelse med den første høringsperiode, og det offentliggjorte centrale dokument var endda et forældet dokument. Der var tale om en meget beklagelig fejl fra forvaltningens side.

Rådet for bæredygtig trafik har valgt også at forholde sig til øvrige ændringsforslag, som der kun var et beskedent flertal for at forkaste blandt medlemmerne af Økonomiudvalget. Vores holdning er, at flertallet har mulighed for at skifte, når det fornyede udkast skal til afstemning i Borgerrepræsentationen. Høringssvarene kan give fornyet kraft til ændringsforslag, når politikerne har lyttet til borgernes holdninger.

Klimamålsætninger

Det blev i adskillige høringssvar fra både fagudvalg og NGO'er påpeget, at kommuneplanforslaget manglede substans, hvad angår målsætninger på klimaområdet og nye tiltag til reduktion af kommunens drivhusgasudslip. Kommuneplanen skal sammen med løbende roadmaps og de årlige budgetforhandlinger udpege de initiativer og aktiviteter, som skal bringes i anvendelse for at nå kommunens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025.

RBT finder det rosværdigt, at der nu var et flertal for at indsætte Klimaplanens målsætning om fordeling på ture inden for fire transportformer, hvor ture med bil maksimalt må udgøre 25 % i 2025 (**ÆF 56**), i stedet for målsætningen i de tidligere kommuneplaner om fordeling på ture inden for tre transportformer, med maksimalt 33 % med bil, og endda uden slutår. Vi er stadig kritiske over for, at kommunens målsætning alene er en relativ målsætning, og derfor ikke rummer et loft over omfanget af bilkørsel i kommunen. Og det er et stort problem

i og med, at antal biler, specielt store biler, er i vækst i kommunen. Vel at mærke store disel- og benzinslugere.

Vi vil derfor støtte det ændringsforslag, som blev fremsat af Alternativet og Enhedslisten (**ÆF 57**) om en yderligere stramning til maksimalt 15 % ture med bil i 2030.

”Biltrafikken i 2025 skal maksimalt udgøre 25% af alle ture, der foretages i København. Dertil fordeler antallet af ture sig på mindst 25% gang, 25% cykling og 25% kollektiv transport i 2025. Og i 2030 skal maksimalt 15% af ture i København foretages i bil.”

Det af Enhedslisten og Alternativet fremsatte underændringsforslag (**ÆF 57**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme. For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V og C. Undlod at stemme: O.

I tilfældet ÆF 57 stemte det ny grønne flertal på Råhuset ikke sammen, men måske kan B og O flytte sig i retning af en mere bæredygtig profil ved den endelige fremlægning af kommuneplanforslaget i Borgerrepræsentationen?

Tiltag til reduktion af drivhusgasser på trafikområdet

Kommunens basisfremskrivning for CO₂-udslip, som viser hvor store reduktioner der vil ske med drivhusgasudslippet, såfremt der alene indregnes initiativer, som allerede er vedtaget, er en ren gyserhistorie på trafikområdet.

Basisfremskrivningen baseret på et udslip i basisåret 2014 fra vejtrafikken på 355.057 ton CO₂ vil i 2025 kun være reduceret til 321.066 ton CO₂. En række initiativer til nedbringning af vejtrafikens CO₂-udledning er skitseret i det såkaldte roadmap 2017-2020. I midtvejs-evalueringen for klimamålenes realisering estimeres de resterende emissioner fra vejtrafikken efter iværksættelse af eksisterende initiativer i roadmap 2017-2020 at være på ca. 270.000 ton CO₂. Det ser nærmest ud til, at kommunen har opgivet, at transporten skal bidrage til realiseringen af klimaplanens CO₂-neutralitetsmål i 2025. Nettoeksport af ikke bæredygtig biomasse ser ud til at være den medicin, som kommunen satser på skal bringe København i mål med realisering af målsætning CO₂-neutralitet i 2025. Og det er jo snyd.

Basisfremskrivningen på trafikområdet beregnes på grundlag af en række forudsætninger, primært antal kørte km, anvendt drivmiddel og emissionsfaktorer i form af CO₂-udslip per kørt km, målt i gram. Denne sidstnævnte faktor er undervurderet i basisfremskrivningen, primært som resultat af de nykøbte køretøjers størrelse, de mange SUV'er.

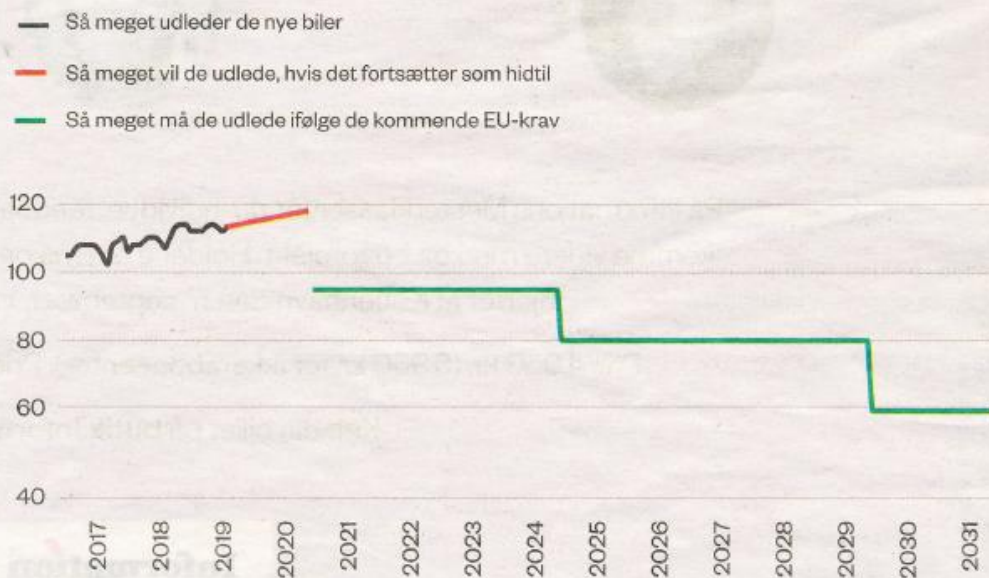
Nedenstående figur for nyindregistrerede biler i Danmark viser en vækst i CO₂-udledningen frem for et fald i retning af de udledningskrav fra EU, som træder i kraft i 2021. (Dagbladet Information den 11. september 2019)

FAKTA

CO₂-udledning fra nye biler

Den sorte kurve viser, hvor meget CO₂ nyindregistrerede personbiler – inkl. elbiler og hybridbiler – udleder i gennemsnit. Den røde kurve er en fremskrivning, der viser, hvor de vil ligge, hvis trenden fortsætter som hidtil. Den grønne viser EU-kravene, der træder i kraft i 2021 – og hvor langt Danmark er fra at nå dem.

Kilde: Danmarks Statistik



Der er således brug for en række kraftige tiltag på trafikområdet, såfremt trafikken skal bidrage til realisering af klimaplanens CO₂-neutralitets målsætning. En række af disse ses blandt ændringsforslagene til kommuneplanen.

Roadpricing

Ændringsforslag 68 om roadpricing, som alle partier er for, men for V og C kun såfremt andre bilrelaterede afgifter reduceres:

Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 68**) om tilføjelse af følgende tekst til afsnit i den politiske hovedstruktur om den grønne dagsorden vedrørende Københavns Kommunes ønsker til ændret lovgivning:

”Opstart af et landsdækkende forsøg med roadpricing, og efterfølgende implementering i fuld skala, for at reducere trafikens klima-påvirkning, samt finansiere ny klimavenlig infrastruktur.”

Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende underændringsforslag (**ÆF 69**) til ÆF 68 om, at teksten ændres til:

”Opstart af et landsdækkende forsøg med roadpricing, og efterfølgende implementering i fuld skala, for at reducere trafikens klimapåvirkning, samt finansiere ny klimavenlig infrastruktur. Indførsel af roadpricing skal ske i sammenhæng med omlæggelse af andre bilrelaterede afgifter, så det ikke bliver dyrere at have bil for borgere i hovedstadsområdet.”

Det af Venstre og Det Konservative Folkeparti fremsatte underændringsforslag (**ÆF 69**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 2 stemmer mod 11. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: V og C. Imod stemte: A, Ø, Å, B, F og O.

Det af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 68**) blev herefter anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 11 stemmer mod 2. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: V og C.

BRT støtter flertallets holdning, at vejbenyttelse ikke skal kædes sammen med andre bilafgifter. Problemet er, at det er Folketinget som skal give tilladelse til dette effektive virkemiddel til reduktion af unødvendig biltrafik. Men med det ny FT-flertal skulle det vel være meget realistisk – via påvirkning fra kommunens lokale politikere - at få igangsat processen for anvendelse af roadpricing i kommunen?

Trafikøer

Et andet, realiserbart ændringsforslag (**ÆF 117**), fremsat af Alternativet, er indførelse af trafikøer, et forslag som ses i flere af NGO'ernes høringsforslag, herunder høringsforslaget fra RBT under betegnelsen Superblocks:

”Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 117**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur:

”Biltrafikken i brokvarterne skal reduceres ved brug af bl.a. trafikøer med planlægning af ensretninger for biltrafik, hvilket muliggør, at biltrafik i højere grad omdirigeres til omfartsvejene.”

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 117**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 6 stemmer mod 6. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, F og O. Imod stemte: A, V og C. Undlod at stemme: B

Afstemningsresultatet 6 over for 6 betyder, at det i dette tilfælde blot er medlemmerne af Det radikale Venstre, som skal slutte sig til de øvrige grønne partier for at få forslaget vedtaget i Borgerrepræsentationen.

Bilfri byudviklingsområder og bilfri boligkvarterer for beboere uden bil

En fredeliggørelse af boligområder er en væsentlig metode til reduktion af uønsket biltrafik, både i nye byudviklingsområder og eksisterende boligområder, hvor borgere uden bil ønsker at leve med reduceret pres fra biltrafikkens ulyksalige ledsagekonsekvenser: trængslen, støjen og luftforureningen. **ÆF 125** for byudviklingsområder og **ÆF 126** om bilfri boligområder var forslag i bilreducerede retning via reduceret parkeringsdækning:

”Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 125**) om tilføjelse af følgende tekst til afsnit vedrørende retningslinjer:

I alle byudviklingsområder, der er udpegede i retningslinjer for byudvikling, kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering som sikrer et minimum af kørende adgang til området. Parkeringsnormen fastsættes på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse, beliggenhed i byen herunder nærhed til kollektiv transport og cykelinfrastruktur mv.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 125**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 126**) om, at teksten i afsnit om retningslinjer ændres til:

”Ved et helt eller delvist bilfrit byområde forstås som et område med ingen og/eller færre parkeringspladser samlet i et anlæg, dog altid med begrænset antal pladser til afsætning og handicapparkering. Det skal være understøttet af kollektiv trafikbetjening, fællesfaciliteter, cykel-infrastruktur og indretning af nemt tilgængelig delebilsparkering mv. Der vil således forsat skulle være fornøden vejadgang til området mv. af hensyn til brandredning og slukning, ambulancekørsel, varelevering, korttidsparkering, taxier og renovation mv. Det er således ikke tale om et fuldstændigt bilfrit område, men et område med mindre biltrafik og lavere parkeringsnorm.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 126**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

Den nye grønne koalition stemte således for forslaget om reduceret biltrafik i byudviklingsområder og eksisterende boligområder, hvilket vi håber der forsat vil være flertal for i forbindelse med afstemningen i BR.

Enhedslisten fremsatte et yderligere forslag om udpegning af konkrete områder for en særlig indsats for bilfri bykvarterer i forbindelse med det kommende Roadmap 2021-2025 for Københavns klimplan 2025.

Enhedslisten fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 85**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur vedrørende den grønne dagsorden:

”At Københavns Kommune som led i byudvikling generelt vil arbejde for at fremme bilfri bykvarterer for beboere som ikke ønsker egen bil. Endvidere vil der blive udpeget konkrete områder for en særlig indsats herfor i forbindelse med Roadmap 2021-2025 for Københavns Klimaplan 2025.”

Det af Enhedslisten fremsatte ændringsforslag (**ÆF 85**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V og C. Undlod at stemme: O.

RBT opfordrer til, at B og O finder sammen med Ø, Å og F om at fremme dette forslag i arbejdet med Roadmap 2021-2015.

Krav til ikke-vejgående arbejdsmaskiner om anvendelse af nul CO2-udslip drivmidler

I takt med den voldsomme byggeaktivitet i København i de seneste årtier, en aktivitet som fortsat buldrer derudaf, er emissionerne fra den ikke-vejgående trafik i stærk vækst. Ifølge tallene i basisfremskrivningen for CO2-emissioner svarede de ikke-vejgående arbejdsmaskiners udslip til 19 % af vejtrafikkens udslip i basisåret 2014, en andel som ved manglende initiativer vil forøges til 26 % i 2025 og til 31 % i 2050, så det er en sektor som skal tæmmes. Indtil videre er der stort set ikke stillet krav, men det er en yderst nødvendig opgave at løse i de kommende år, ikke blot for klimaets, men i lige så høj grad for folkesundhedens skyld.

RBT glæder sig over, at der var et stort flertal for at stille krav om reduktion af CO2-emissionerne fra bygge- og anlægsmaskiner, således som det kom til udtryk i **ÆF 35**:

(ÆF 35): ”At følgende tilføjes til den politiske hovedstruktur:

”Københavns Kommune ønsker mulighed for at stille krav, som kan begrænse luftforurening og CO2-udledning fra bl.a. bygge- og transportsektoren, men er i dag begrænset af statslig regulering og EU regulering.

Bygge- og anlægsmaskiner skal ikke længere drives af benzin og diesel. Det skal være muligt at stille krav til klimavenlige maskiner hos leverandører i form af eksempelvis el. Det samme gælder i forhold til byggematerialer, hvor det ligeledes skal være muligt at stille krav om bæredygtige materialer. I disse år bliver der opført ca. 6.000 nye boliger og i gennemsnit 200.000m² erhverv om året i København. Med anvendelse af bæredygtige byggematerialer og CO2-neutrale arbejdsmaskiner er der potentiale for en betydelig CO2-reduktion.

Trafikken i København er ansvarlig for en betydelig del af Københavns CO2-udledning og luftforurening. Med dagens udvikling ses en meget begrænset reduktion, og der er behov for betydelige ændringer i vognpark og trafikmønstre, hvis denne udvikling skal fremskyndes. Kommunen ønsker statslige rammer for regulering, som kan understøtte reduktionen yderligere. Derfor ønsker Københavns Kommune, at der arbejdes på ny lovgivning inden for følgende områder:”

Det af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 35**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 11 stemmer mod 1. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: V. Undlod at stemme: C.

Så nu må vi anmode om opfølgende handling, i forhold til kommunens egne byggeprojekter og i form af initiativ over for lovgiverne i Folketinget.

Stramning af p-normerne

Antallet af p-pladser er ganske afgørende for biltrafikkens omfang: jo færre p-pladser, desto mindre biltrafik. Nye p-normer i form af et ændringsforslag er netop, hvad Økonomi-forvaltningen har valgt at bringe i høring.

En række ændringsforslag (**ÆF 102-107**) til skærpede parkeringsnormer blev fremsat i Økonomiudvalget, inden en afstemning blev afgjort til fordel for **ÆF 107**, hvor det ny grønne flertal bestående af Ø, Å, B, F, og O stemte for **en generel reduktion af p-normerne med 30 %**, med stemmerne fra A, V og C imod. Og det er dette nye skærpede forslag, som Økonomiforvaltningen nu har sendt i høring. Her ses den lange vej til vedtagelse af **ÆF 107**:

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 102**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for boliger ændres i centrum fra 1:250 til 1:325 og i tætby/byudviklingsområder fra 1:175 til 1:225.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 102**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 103**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for kontor erhverv ændres fra 1:150 til et spænd med mulighed for at gå ned til 1:100 og op til 1:200.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 103**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 104**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for detailhandel i centrum ændres til 1:500.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 104**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 4 stemmer mod 8. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A. Imod stemte: Ø, Å, F, V, C og O. Undlod at stemme: B.

Socialdemokratiet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 105**) om, at teksten i afsnit vedrørende rammer for parkering ændres til:

”Parkeringsnorm for Kollegie- og ungdomsboliger ændres til et spænd på 1:800 – 1:1.000.”

Det af Socialdemokratiet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 105**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 7. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A og C. Imod stemte: Ø, Å, F, V og O. Undlod at stemme: B.

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 106**) om tilføjelse af følgende tekst i afsnit om retningslinjer for trafik:

”Målet med parkeringsnormeringen er at understøtte en grøn omstilling ved at begrænse arealanvendelse til fossil trafik og incitament til bilejerskab.”

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 106**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 6 stemmer mod 7. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, F og O. Imod stemte: A, B, V og C.

Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 107**) om tilføjelse af følgende tekst i afsnit vedrørende rammer for parkering:

”Det foreslås, at parkeringsnormen generelt reduceres med 30%. Det foreslås, at der derudover skal være en mulighed for en konkret vurdering af parkeringsbehovet, således, at der kan fritages fra at bygge parkeringspladser i konstruktion, hvis det vurderes, at der ikke er behov for andet end aflæsning på vejen. Samtidig kan der være steder med meget dårlig offentlig transportbetjening uden metro, letbane, S-tog eller BRT-betjening, hvor det kan være relevant med en konkret vurdering, hvor der tilvejebringes tilstrækkeligt med p-pladser alt efter hvilken funktion der planlægges for.”

Det af Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre, SF og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (**ÆF 107**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

”Enhedslisten stemte imod Socialdemokratiets forslag til parkeringsnormer - også dem hvor normerne var lavere end i Enhedslistens forslag om parkeringsnormen. Det gjorde vi for at få en generel nedsættelse af normerne på 30% og en mulighed for en yderligere nedsættelse, der hvor det er muligt i forhold til behov.”

RBT forholder sig positivt til forslaget om skærpede p-normer med en reduktion på 30 %, således som de ses opsummeret i det ny høringsudspil med etiketten før og efter. Vi imødeser en analyse af, hvor stor en reduktion af biltrafikken og biltrafikkens ledsagefænomener i form af CO2-udslip, støj og luftforurening forslaget vil få i forbindelse med udarbejdelse af Roadmap 2021-2015 hen imod Klimaplanens målsætning om CO2-neutralitet i 2025:

Oprindelig tekst i kommuneplanens generelle rammer, Parkering, Bilparkering:

Bilparkering			
FØR			
Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)			
Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder	Øvrig by
Bolig ¹	1:250 m ²	1:175 m ²	1:150 m ²
Erhverv ²	1:150 m ²	³ 1:150 m ²	1:100 m ²
Grundskoler ⁴⁻⁵⁻⁶	1:500 m ²	1:425 m ²	1:325 m ²
Daginstitutioner ⁴⁻⁶	1:200 m ²	1:200 m ²	1:125 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger	1:600 m ²	1:600 m ²	1:600 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:500 m ²	1:500 m ²	1:500 m ²
Butiksformål ⁷	1:100 m ²	1:100 m ²	1:100 m ²

Erstattes med følgende tekst:

Bilparkering			
EFTER			
Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)			
Funktion/bydel	Centrum	Tætby & byudviklingsområder⁰	Øvrig by
Bolig ^{1,6}	1:325 m ²	1:228 m ²	1:195 m ²
Erhverv ^{2,6}	1:195 m ²	³ 1:195 m ²	1:130 m ²
Grundskoler ⁴⁻⁵⁻⁶	1:650 m ²	1:553 m ²	1:423 m ²
Daginstitutioner ⁴⁻⁶	1:260 m ²	1:260 m ²	1:163 m ²
Kollegie- og ungdomsboliger ⁶	1:780 m ²	1:780 m ²	1:780 m ²
Plejecentre/plejeboliger ⁶	1:650 m ²	1:650 m ²	1:650 m ²
Butiksformål ⁶⁻⁷	1:130 m ²	1:130 m ²	1:130 m ²

Lynetteholm, havnetunnel, Metrohavnering og letbane

Det ser desværre ud til, at der ikke er en nødvendig modstand til at sætte spørgsmålstegn med det formålstjenlige i klimahenseende ved etablering af det planlagte Lynetteholm-projekt med ledsagende infrastrukturudbygning i form af Havnetunnel og fortsat satsning på omfattende metrobyggeri. Lynetteholm-projektet og en konstruktion af en Havnetunnel (Østlig omfarts-

vej) vil fungere som en enorm generator af øget biltrafik, som sætter kommunens klimamålsætninger over styr.

RBT har i form af et høringssvar om, hvilke elementer der bør indgå i en VVM-høring ved konstruktion af Lynetteholmen, peget på en alternativ lokalisering af det påtænkte byudviklingsområde, som bl.a. tager udgangspunkt i den formodede øgede klimabelastning, som lokaliseringen af et sådant projekt vil medføre. Der peges på et enormt omfang af jordkørsler med lastbil i flere årtier, således at de pæne målsætninger om CO2-neutralitet og senere fossilfrihed blegner. Høringssvaret ses som bilag til RBT's høringssvar.

Ud fra ÆF 110 ser det ud til, at der blandt de politiske partier hersker den opfattelse, at en reduktion af gennemkørende trafik i Indre By kan løses via etablering af en Havnetunnel. Trafikken gennem Indre By kan meget vel reduceres uden at bygge en betalingskrævende Havnetunnel, såfremt den politiske vilje til bilreducerende tiltag er til stede. Den smuldrende skepsis mod etablering af en Havnetunnel ses bl.a. af ÆF 110, fremsat af SF:

SF fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 110**) om at følgende tekst udgår af den politiske hovedstruktur side 23:

”København vil derfor arbejde aktivt for, at en kommende statslig Østlig Ringvej under den kommende ø, Lynetteholmen, og Amager etableres samtidig med andre tiltag, så den gennemkørende trafik gennem Indre By reduceres.”

Det af SF fremsatte ændringsforslag (**ÆF 110**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 8. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og F. Imod stemte: A, B, V, C og O.

For nogle år siden udarbejdede NOAH-Trafik et notat med nedenstående opstilling om prognosen for, hvor mange flere biler der kommer gennem det centrale København og over broerne Langebro og Knippelsbro, også efter at havnetunnelen er bygget. Selv om antallet af motorkøretøjer er færre end hvis havnetunnelen ikke blev bygget, så stiger passagen af biler alligevel sammenlignet med udgangspunktet 2011. Opfattelsen af, at man - med den forventede udvikling af biltrafikken - kan foretage trafiksaneringer med mindre trafik som resultat er nok urealistisk.

	2011 antal motorkøretøjer	Antal motorkøretøjer i 2032 ifølge prognose i havnetunnelrapport	Postuleret antal motorkøretøjer efter anlæg af en havnetunnel
Langebro	51.800	79.000 (52 % stigning)	55.300
Knippelsbro	25.500	45.200 (77 % stigning)	34.000

RBT har i adskillige år peget på en alternativ udvikling af den kollektive infrastruktur. Som stort set alle københavnere er vi glade for den ny metroring M3, men vi er af den opfattelse, at den fremtidige udvikling af infrastruktur skal baseres på overflade løsninger i form af et radiale opbygget letbanesystem med udspring i den kommende letbanering i Ring3, som via radiale letbanelinjer ad hovedindfaldsvejene skal forbindes med de eksisterende metrolinjer. Det er den mest elegante måde at tæmme biltrafikken på og derved tilbyde den bilpendlende befolkning et attraktivt alternativ til næsten mennesketomme trængselsskabende biler. RBT ærgrer sig over, at det af Enhedslisten fremsatte forslag om et letbanesystem forude for sidste kommunevalg er røget af dagsordenen. Vi vil meget gerne opfordre politikerne til at genvurdere problemstillingen letbane kontra mere metro i kommunens kommende infrastruktur-udvikling som et hovedtema i kommuneplanerne.

RBT har ikke forståelse for, hvorfor der nu skal undersøges en busløsning på Frederikssundsvej. Den er jo allerede indført med linje 5C, der ikke er noget eksempel til efterfølgelse. Og som udbygget til fuld BRT vil fylde mere end en letbane (busser er bredere og behøver mere manøvreplads i bredden). Hertil kan anføres, at behovet for en letbane helt ind til Nørreport jo klart er påvist i kommunens egne analyser i forlængelse af KIK 2. Det virker helt forkert ikke at indfri dette behov hurtigst muligt, i stedet for at afvente endnu en dyr og langsommelig metroudbygning.

Reduktion af ikke bæredygtig biomasse

Københavns kommune fortsætter ufortrødent med at anvende mere og mere importeret biomasse i form af træpiller og træflis til sin energi- og varmeproduktion til supplement af bionedbrydeligt affald og træaffald, til trods for at der fra forskelligt videnskabeligt hold, herunder Klimarådet, sættes spørgsmålstegn ved den anvendte biomasses CO₂-neutralitet. For Danmarks vedkommende kom hele 37 procent af den anvendte biomasse i 2018 fra import, og biomasse udgjorde 75 procent af Danmarks samlede produktion af vedvarende energi.

Det er kun på papiret, at Københavns kommune kan nå sit mål om CO₂-neutralitet i 2025 via nettoeksport af biomassebaseret elproduktion: den virkelige omverden vil ikke opleve tiltaget som CO₂-neutralt. Derudover vil nettoeksport af biomasseproduceret energi ikke være en fratræksmulighed i det fremtidige CO₂-regnskab, når eksporten i fremtiden ikke længere er i stand til at fortrænge fossilt produceret energi hos de kommuner, som står som importør af energien.

I en artikel af en af landets mest erfarne klimaeksperter **Jørgen Henningsen** ”**Danmark snyder på klimavægten**” i Altinget fra den 18. december 2019 giver forfatteren følgende vurdering af, hvor meget vi snyder på vægten ved at betragte biomasse som CO₂-neutral:

”Kun 17 procent reduktion siden 1990

Men udover disse "småting" er der et langt alvorligere problem: Emissionsopgørelsen. Aftalen slår fast, at vi fortsætter med at opføre drivhusgasemissionerne efter FN-systemets regler. Det er efterhånden skåret ud i videnskabeligt pap, at denne opgørelsesmetode (som også EU anvender) ikke giver et retvisende billede af klimapåvirkningen.

Vi udleder årligt ifølge Danmarks Statistik cirka 20 millioner tons CO₂-ækvivalenter fra forskellige former for bioenergi, i stigende grad importeret træflis og træpiller, uden at dette overhovedet noteres i vores emissionsregnskab.

Ikke alle 20 millioner tons er nettoemission; en del af den afbrændte biomasse regenereres årligt (for eksempel halm og biogas), men den samlede CO₂-binding er langt mindre end emissionen, især fordi det tager lang tid, før nye træer vokser op til en størrelse, hvor fotosyntesen virkelig batter.

Ingen ved, præcis hvor stor nettoemissionen er. Jeg har selv skønnet den til omtrent 10 millioner tons, andre er kommet med et lidt højere skøn. Men bortset fra det præcise tal, hvad betyder det så:

Hvis vi tager udgangspunkt i de 10 millioner ton betyder det, at vores klimarelevante drivhusgasemission lige nu er cirka 60 millioner tons CO₂-ækvivalenter og ikke de cirka 50 millioner tons, vi indrapporterer til EU og FN.

Og vores reduktion siden 1990 er ikke længere 32 procent, men blot 17 procent. Ikke meget at rose sig af (og mindre end den gennemsnitlige EU-reduktion).

De besluttede 70 procents reduktion (efter FN/EU metoden) i 2030 indebærer, at vi skal eliminere 29 millioner tons over de næste godt ti år. Det er, indiskutabelt, en ambitiøs "forpligtelse".

Men hvis vi tager højde for, at vi stadig i 2030 underrapporterer med cirka 10 millioner tons, bliver der ikke tale om en 70 procents reduktion, men kun cirka 55 procent. Det er i øvrigt det samme, som den nye kommissionsformand har forpligtet sig på over for Europa-Parlamentet!

For en sikkerheds skyld: Fordi diverse regeringer har undladt at opgøre nettoemissionerne fra biomasse, er de ovennævnte tal ikke præcise. Men usikkerheden kan gå begge veje.

Min konklusion: Aftaleparterne har prioriteret muligheden for fortsat "branding" af Danmarks som foregangsland på klimapolitik over hensynet til klimaet. Det har de i øvrigt skrevet allerede i de første linjer i aftalen (parterne er enige om, "at Danmark tager lederskab for den grønne omstilling).

Jeg har svært ved at se, at dette kan rettes op i næste års klimaplan.

Man kan trøste sig med, at 10 millioner tons årligt ikke betyder det store i det globale klimaregnskab. Men hvis resten af EU, for slet ikke at tale om resten af verden, følger det danske eksempel, ser det sort ud.

Både for klimaet, der fra EU's side kan blive snydt med op til 1.000 millioner tons underrapporterede emissioner, men sandelig også for skovene, der slet ikke bæredygtigt kan levere disse mængder træbaseret biomasse."

På mit **spørgsmål til kommunens forvaltning om anvendelse af biomasse i energiforsyningen** kan betragtes som CO₂-neutral fik jeg det svar fra enhedschef Charlotte Korsgaard, at kommunen i forbindelse med den kommende roadmap 2021-2025 fortsat vil evaluere initiativerne i overensstemmelse med FN's regnskabsmetode:

”I Københavns Kommune er vi meget opmærksomme på den udfordring, der ligger i FN’s opgørelsesmetode vedr. afbrænding af biomasse.

Det er muligt, at metoden på et tidspunkt justeres, så den tager højde for, at forskellige former for biomasse kan have forskellige konsekvenser for CO₂-udledningen afhængigt af oprindelse, dyrkning og genplantning mv. I Københavns Kommune er vi dog ikke bekendt med planer for en sådan justering af FN’s opgørelsesmetode.

Københavns Kommunes CO₂-regnskab følger FN’s metode og evaluering af initiativerne i et nyt roadmap 2021-2025 for klimaplanen vil gøre det samme.

Klimarådet anbefaler i rapporten fra oktober 2019, at der udvikles kriterier, som gør det muligt at skelne mellem bæredygtig og ikke-bæredygtig biomasse. Kun den bæredygtige biomasse bør kategoriseres som CO₂-neutral.

HOFOR følger den danske brancheaftales krav til bæredygtig skovdrift og kræver dokumentation fra leverandører gennem certificeringsordningen SBP (”Sustainable Biomass Program”). Certificering og rapportering udføres af en uafhængig tredjepart:
<https://www.hofor.dk/baeredygtige-byer/amagervaerket/baeredygtig-omstilling-paa-amagervaerket/baeredygtig-biomasse/>”

I forbindelse med behandlingen af Forslag til kommuneplan 2019 i Økonomiudvalget blev der fremsat **to ændringsforslag vedrørende retningslinjer for energi og miljø**, ÆF 137, fremsat af Alternativet, om reduktion af anvendelsen af biomasse og ÆF 139, fremsat af Radikale Venstre, om et affaldsfrit København:

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 137**) om, at teksten i den politiske hovedstruktur vedrørende retningslinjer for energi og miljø, side 45, ændres til:

”At reducere anvendelsen af biomasse og at fremme brug af alternative energiproduktionsformer som geotermi, solceller, vindmøller, varmepumper og elpatroner.”

Det af Alternativet fremsatte ændringsforslag (**ÆF 137**) blev ikke anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 5 stemmer mod 8. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å og O. Imod stemte: A, B, F, V og C.

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (**ÆF 139**) om tilføjelse af følgende tekst til den politiske hovedstruktur vedrørende retningslinjer:

”At der arbejdes for et affaldsfrit København, hvor al affald genbruges eller genanvendes og at der arbejdes for en plan for en udfasning af forbrændingsanlæggene over tid.”

Det af Radikale Venstre fremsatte ændringsforslag (**ÆF 139**) blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 6. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, Å, B, F og O. Imod stemte: A, V og C.

RBT støtter begge ændringsforslag, hvoraf kun det sidste om intentionerne om at gøre København affaldsfrit fik en anbefaling med på vejen via et stemmeflertal bestående af den ny grønne alliance Ø, Å, B, F og O. Desværre fik forslaget om reduktion af biomasse ikke et stemmeflertal med sig på vej mod en kommuneplan 2019. Men forhåbentlig kan afstemningen i BR ændre på denne situation?

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for bæredygtig trafik

Bilag

Angående høringsvar til indhold i VVM-høring vedrørende Lynetteholmen

By & Havn har foretaget en "Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af etablering af Lynetteholm".

Jeg foreslår, at Indre By lokaludvalg indsender et høringsvar vedrørende etablering af Lynetteholm.

I en følgeskrivelse til det planlagte Lynetteholm-projekt redegøres for, hvad en miljøvurdering går ud på, og hvilke miljøvurderinger, der skal lægges særlig vægt på. Borgerne kan via denne høringsproces pege på miljøpåvirkninger, der bør have bevågenhed.

1 Hvad er en miljøvurdering?

Projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, kan kun realiseres på baggrund af en vurdering af konsekvenserne for miljøet. Vurderingen skal påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkning på:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed, med særlig vægt på arter og naturtyper der er beskyttede
- Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- Materielle goder, kulturarv og landskab samt
- Samspillet mellem disse faktorer

Miljøvurderingen beskrives i en miljøkonsekvensrapport, som bygherre skal udarbejde. Inden miljøkonsekvensrapporten bliver udarbejdet, indkaldes ideer og forslag til miljøkonsekvensrapportens indhold. Formålet er, at borgere, virksomheder og andre interessenter, der kan blive berørt af projektet, får mulighed for at stille spørgsmål og komme med input til miljøkonsekvensrapports indhold.

Det kan f.eks. være idéer til, hvilke miljøpåvirkninger der skal tillægges særlig vægt i vurderingen og forslag om alternativer til projektet eller dets placering.

Miljøkonsekvensrapporten skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan give grundlag for såvel en offentlig debat som myndighedernes endelige beslutning om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet.

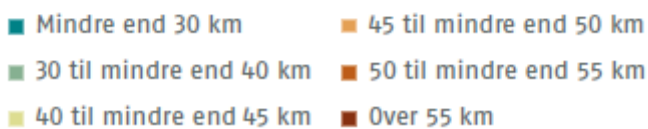
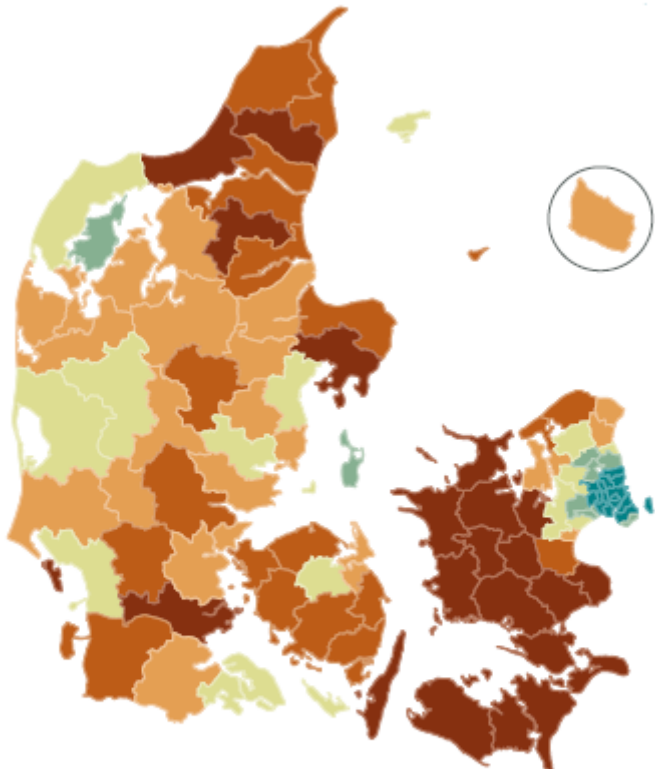
Jeg vil rette opmærksomheden på det næstsidste afsnit i ovenstående, hvor der står skrevet, at der i en miljøvurdering kan inddrages forslag om alternativer til projektet eller dets placering. Det svarer eksempelvis til, at Vejdirektoratet i forbindelse med et forslag om bygning af en motorvej tillige skal vurdere om et trafikproblem kan løses via anden, mere bæredygtig løsning, eventuelt via en baneforbindelse.

I tilfældet Lynetteholmen vil jeg opfordre til, at man i miljøvurderingen vurderer, hvilken klima- og øvrig miljøbelastning et byudviklingsområde af Lynetteholmens omfang vil få via en alternativ placering.

Projekt Lynetteholmen vil, kombineret med en Havnetunnel, føre til en enorm vækst i lastbiltrafik under de mange års byggefase og en stærkt øget pendlertrafik mod København, mens projektet gradvis udbygges. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring af den kommende koncentration af befolkning og erhverv.

Alternativet kunne være at fordele byudviklingen mere rationelt på Sjælland, specielt i de kommuner i den vestlige og sydlige del af Sjælland, som med et nedladent begreb kaldes Udkantsdanmark. Som nedenstående figur viser, så udfører borgerne i det vestlige og sydlige Sjælland det længste pendlertrafikarbejde i hele landet, og regionen er præget af afvandring. Det er yderst uheldigt set i et energi- og klimaperspektiv. En sådan alternativ placering kræver ganske vist en overordnet planmyndighed, som kun staten i samarbejde med regionerne og Københavns kommune kan udfylde.

GENNEMSNITLIG PENDLINGSAFSTAND MELLEM BOPÆL OG ARBEJDSSTED



Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik

Dansk byggeri: Pendleranalyse, august 2019 - <https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/vi-pendler-300-gange-til-manen-hver-dag?publisherId=12604233&releaseld=13577809>

Set i lyset af den nylig formulerede mere klimambitiøse målsætning på en reduktion af CO₂-udslippet på 70 % i 2030 i forhold til 1990 efter regeringsskiftet og Københavns kommunes egen klimamålsætning om CO₂-neutralitet i 2025 kan vi ikke være andet bekendt end at genvurdere Lynetteholm-projektets klimaaftryk, eksempelvis via en alternativ lokaliseringsstrategi som anført.

Derudover foreslå jeg, at Indre By lokaludvalg i et høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm slutter op om de synspunkter, som Amager Øst har rejst vedrørende øget lastbilkørsel i København og bevaring af Margretheholm Havn. Se vedhæftede foreløbige høringssvar fra Amager Øst.

Kjeld A. Larsen

30. oktober 2019