

Stuðiestræde 24
1455 København K
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 10. juni 2025

Høringssvar vedrørende Klimastrategi 2035 og Handleplan 2026-2028

Rådet for bæredygtig trafik vil starte sit høringssvar med at rose kommunen for at integrere det territoriale klimaaftryk med et forbrugsbaseret klimaaftryk i form af en ambitiøs Klimastrategi 2035 og en Handleplan 2026-2028 med handlingsanvisninger til at nå i retning af de skitserede klimamålsætninger for 2035.

Klimastrategiens trestrengede mål:

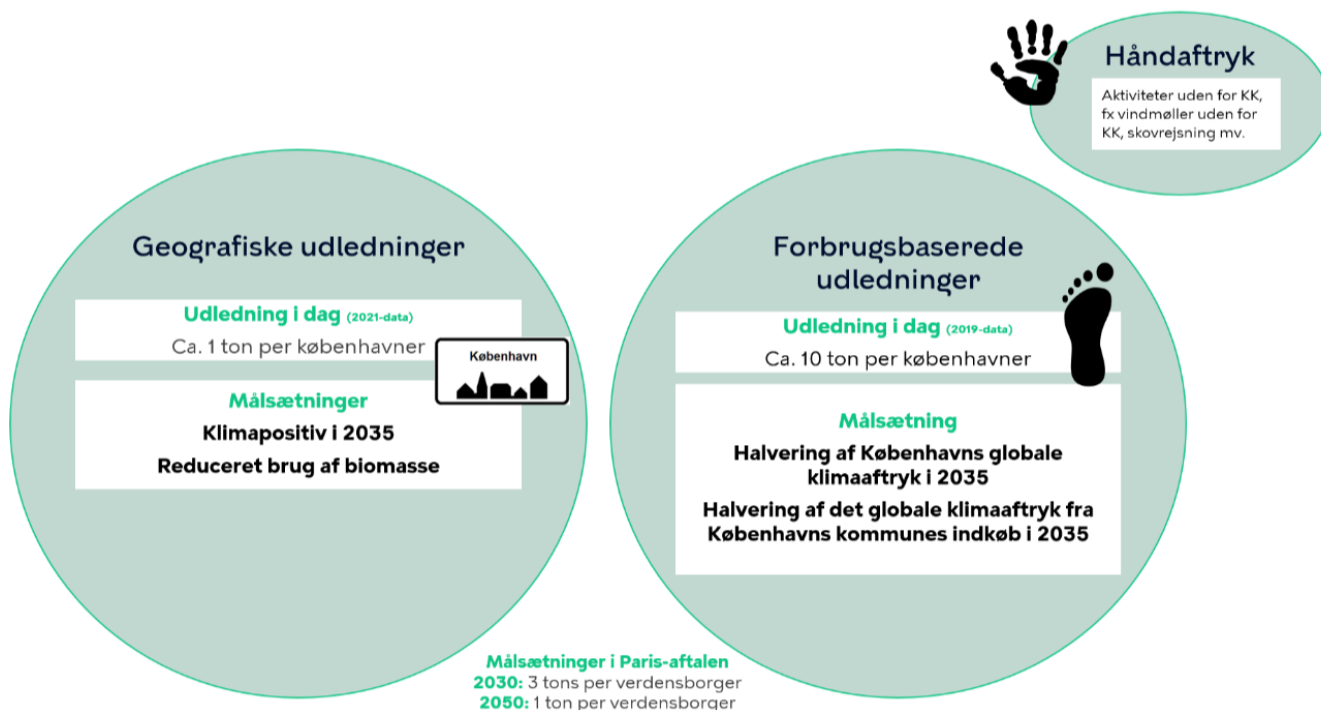
København skal som geografisk område være klimapositiv/CO₂e-neutral: der skal opfanges mere CO₂e end vi udleder

Københavns globale klimafodaftik skal halveres, det betyder at de forbrugsbaserede udledninger skal reduceres med 50 %.

Københavns Kommunes skal halvere udledningerne fra kommunens egne indkøb.

Det var i den grad nødvendigt at få inddraget de forbrugsbaserede indledninger i klimastrategien, idet de med et klimaaftryk på omkring 10 tons CO₂e per københavnner om året udgør et ca. 10 gange så stort klimaaftryk som kommunens territoriale klimaaftryk per indbygger. Således som det fremgår af Figur 2 Målsætninger for Klimastrategi 2035:

Figur 2: Målsætninger for Klimastrategi 2035



Med Teknik- og miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens fælles udspil til Handleplan 2026-2028 skitseredes i det oprindelige udkast en lang række tiltag fordelt på 10 temaer til at realisere den første tredjedel af vejen mod klimastrategiens målsætning for 2035. Ambitiøse målsætninger er irrelevante uden realistiske og detaljerede handlingsanvisninger. Det ambitiøse moment i handlingsanvisningerne er, at de er indkapslet i tre delfaser frem mod målåret 2035, startende med treårsperioden 2026-2028. Dermed kan undgås den hockeystav strategi, som staten benytter sig af i forbindelse med realisering af den nationale klimastrategi, hvor nødvendige handlinger trækkes i langdrag hen imod klimastrategiens slutår og derved medfører en større samlet akkumulation af udledte drivhusgasser.

Men det forunderlige er nu indtrådt: Klimastrategi 2035 er blevet godkendt af stort set alle partier, men samtidig er udkast til Handleplan 2026-2028 blevet kraftig beskåret, idet temakapitel 4-8 er blevet skrottet totalt. Det drejer sig om temaerne 4. Mobilitet, 5. Fødevarer, 6. Forbrugsprodukter, 7. Rejser og oplevelser og endelig 8. Tværgående og understøttende greb. Kun Alternativet ønskede ikke at skrotte de fem kapitler. Mod forventning deltog Enhedslisten også i denne skamridning af forslag til handleplan, som Teknik- og miljøforvaltningen havde udarbejdet med store ambitioner for øje.

Det skal ikke forstås sådan, at handleanvisninger til realisering af ambitiøse målsætninger almindeligvis bliver ført ud i livet, snarere tværtimod. Det vidner bl.a. den nu skrottede KBH. 2025 Klimaplanen om. Men via en tematisk detaljeret handleplan, hvor alle handlinger i retning mod fastlagte klimamålsætninger er inkluderet, kan borgerne lettere puste politikerne i nakken, såfremt de vedtagne handlingsanvisninger ikke føres ud i livet. Politikernes argumentation går nu i retning af, at de temaer og initiativer, som nu er fjernet i forslag til Handleplan 2026-2028, er kommunen allerede forpligtet på i form af en lang række vedtagne strategier. Men det gælder jo også for nogle af de initiativer, som er indeholdt i de temaer, som handleplanen nu er bygget op omkring.

Mere bedrøveligt er, at nogle partier ikke har holdt sig tilbage for useriøse argumenter for fjernelse af tematiske kapitler ved antyde, at de foreslåede handlinger går for langt i retning af snagen og indgreb i folks privatliv, eksempelvis politisk ordfører for Socialdemokratiet Laura Rosenvinges udtalelse ”at gå ned i københavnernes undertøjsskuffe”. Teknik- og miljøborgmester Line Barfods begrundelse var af mere strategisk karakter ”Og så er det min vurdering, at det er bedre at sikre et bredt flertal, der ønsker at holde fast i de ambitiøse mål”. (artikel af Marie Sæhl ”Ambitiøse klimamål uden konkrete tiltag” i Information den 7. maj 2025).

Enkelte kommentarer til de tematiske kapitler i det nuværende forslag til Handleplan 2026-2028 i høring

Tema 1 Energisystem

1.12 Træer i Københavns Kommune – her bør i handleplanen tilføjes Lomme-skov, (F.eks. Miyagiskov) som et nyt koncept for begrønning i byen, som kan skabe både mere grønt til gavn for klimaet og mere biodiversitet, samt mobilisere flere lokale kræfter og bidrage til at skabe fællesskaber.

1.14 Landstrøm til krydstogtskibe

Dette er allerede besluttet for krydstogtskibe, men her bør der inddrages landstrøm til kanalrundfarten, som skal elektrificeres, således, at der kan skabes 0-emissionszone i havnen.

Tema 3 Byggeri og anlæg

3.11 Tværkommunalt klima- og budviklingssamarbejde i Hovedstadsområdet
Lynetteholm projektet og tilhørende infrastruktur-projekter vil omfatte et enormt energiforbrug og CO₂-udslip i sin konstruktionsfase og via sin beliggenhed i den østligste del af Hovedstadsområdet skabe et stigende pendlingsbehov i den efterfølgende driftsfasenet. Lynetteholmprojektet bør derfor være et vigtigt tværkommunalt projekt. Projektets gennemførelse vil betyde et voldsomt anslag mod realiseringen af Klimastrategi 2025. Vi opfordrer til, at der laves beregninger af klimaaftrykket for Lynetteholmen og tilhørende infrastrukturprojekter, sammenholdt med et alternativ forslag til byudvikling fra Vandkunsten Arkitekter, et forslag som bakkes op af Alliancen Sæt Lynetteholm på pause.

De skrottede dele af Handleplanen

Det drejer sig om de oprindelige temakapitler 4-8: tema 4. Mobilitet, tema 5. Fødevarer, tema 6. Forbrugsprodukter, tema 7. Rejser og oplevelser og endelig tema 8. Tværgående og understøttende greb.

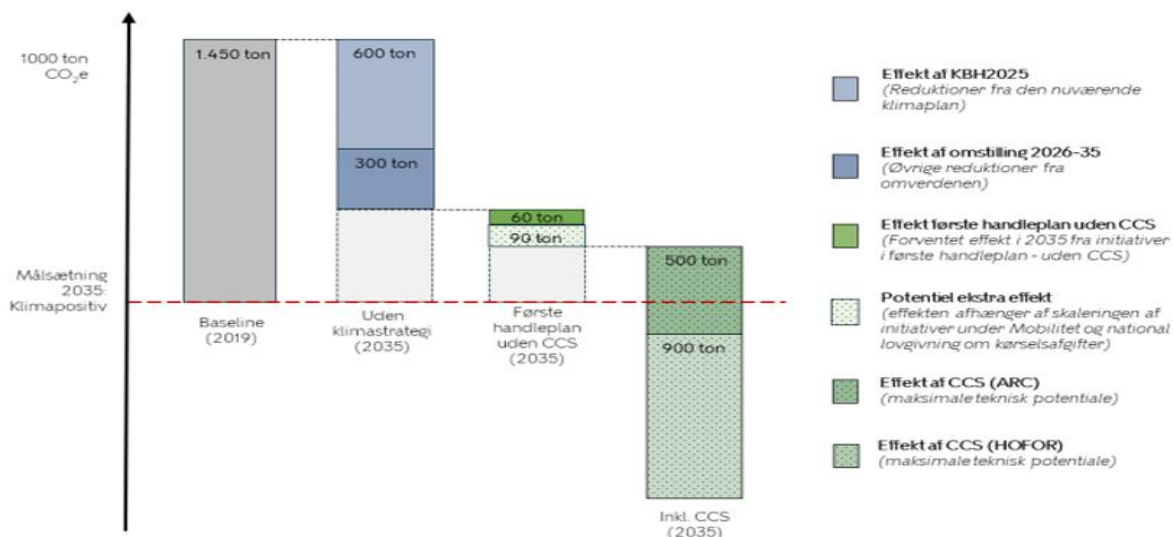
Mobilitet udgør jo den største og stadig stigende andel del af kommunens drivhusgasudslip og fjernelse af temakapitlerne berører i stort omfang det, som var det dristige aspekt ved forslag til handleplan, nemlig at få inddraget borgernes og kommunens forbrugsbaserede udslip, tillige med temaer, som udmærker sig ved planlagt borgerinddragelse. Så det er jo næsten som at skrotte en lang række af kommunens udbasunerede visioner. De skrottede afsnit indgår nu i form af et appendiks uden angivelse af beregnede reduktioner af CO₂e.

Det er muligt at konstatere, hvor meget de fjernede kapitler koster på reduktion af CO₂e-udslippet ved at sammenligne den samlede effekt fra handlingsanvisninger, som blev udregnet i det første forslag til Handleplan i en interne høringsproces med det barberede forslag til Handleplan 2026-2028 til høring indtil den 2. juli.

På det geografiske område mindskes effekten fra 60 ton i den oprindelige handleplan til 26 ton i den nuværende handleplan, på det forbrugsbaserede område reduceres effekten tilsvarende fra 0,3 ton til

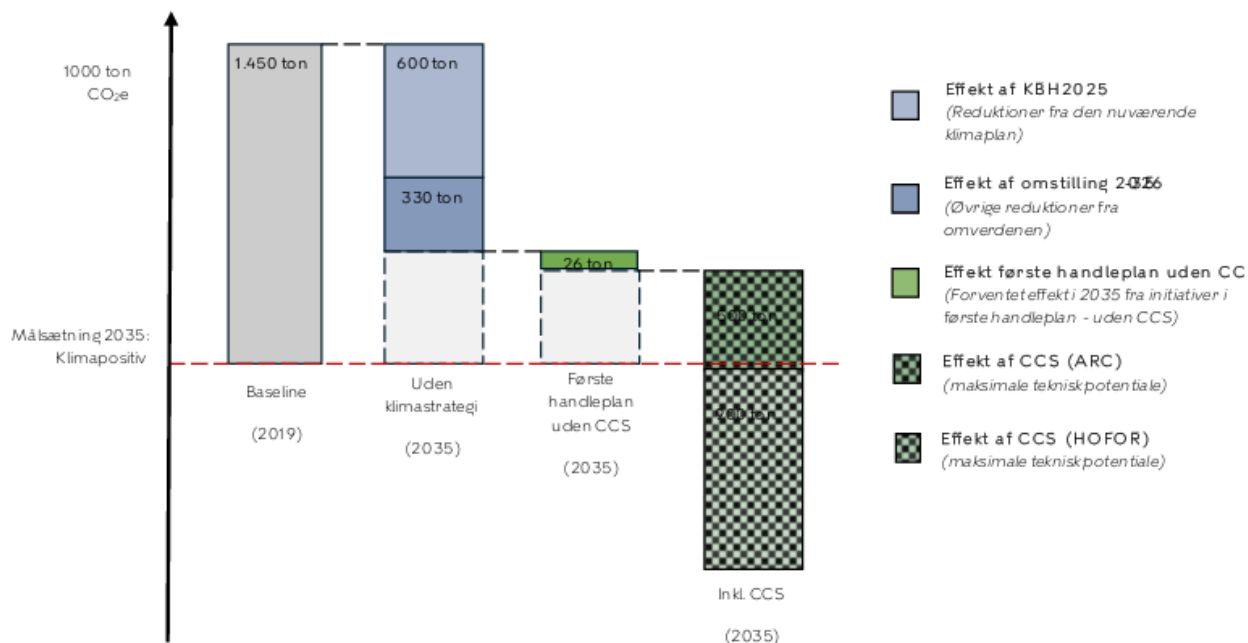
0,16 per københavnere. Det er en ærgerlig reduktion af ambitionsniveauet.

Samlet effekt i den geografisk opgørelse - Oprindelige Handleplan 2026-2028 s. 126



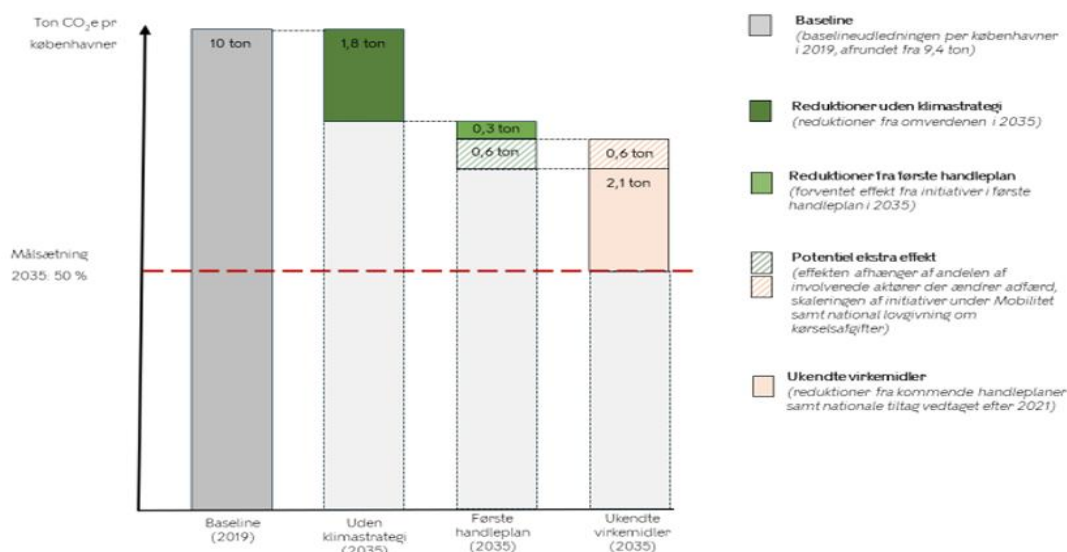
Figur 16: Samlet effekt af første handleplan i den geografiske opgørelse.

Samlet effekt i den geografisk opgørelse - Nuværende Handleplan 2026-2026, s. 68



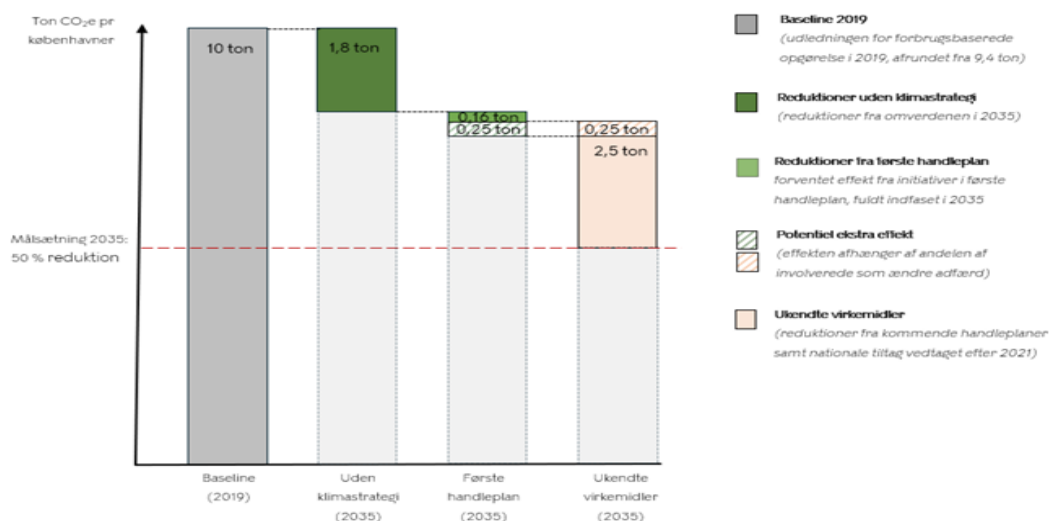
Figur 11: Samlet effekt af første handleplan i den geografiske opgørelse.

Samlet effekt i de forbrugsbaserede emissioner - Oprindelige handleplan 2026-2028, s. 117



Figur 18 Estimeret effekt af den første handleplan i 2035 for de forbrugsbaserede emissioner (inklusive indsatser i kommunens indkøb) i forhold til baselineniveauet i 2019 på 9,4 ton (i grafen 10 ton)

Samlet effekt i de forbrugsbaserede emissioner – Nuværende handleplan 2026-2028, s. 69



Figur 13 Estimeret effekt af den første handleplan i 2035 for de forbrugsbaserede emissioner (inkl. indsatser i kommunens indkøb) i forhold til baselineniveauet i 2019 på 9,4 ton (i grafen 10 ton)

Mobilitetstemaet, såvel som de øvrige skrottede temaafsnit, bør genindsættes i Handleplan 2026-2028

Rådet for bæredygtig trafik er af den opfattelse, at Mobilitetsafsnittet bør genfinde sin plads i det nuværende udkast til Handleplan 2026-2028. Der må sættes fornyet fokus på transportsektoren: det går bestemt ikke i den retning, som skitseret i eksempelvis den kommunale grundlov i form af Kommuneplan 2024.

Transporten udgør og vil udgøre en fortsat stigende andel af kommunens samlede transportarbejde og klimaudslip.

Målsætningerne på transportområdet fremgår af følgende tekstafsnit fra Kommuneplan 2024:

Københavns Kommune har som mål:

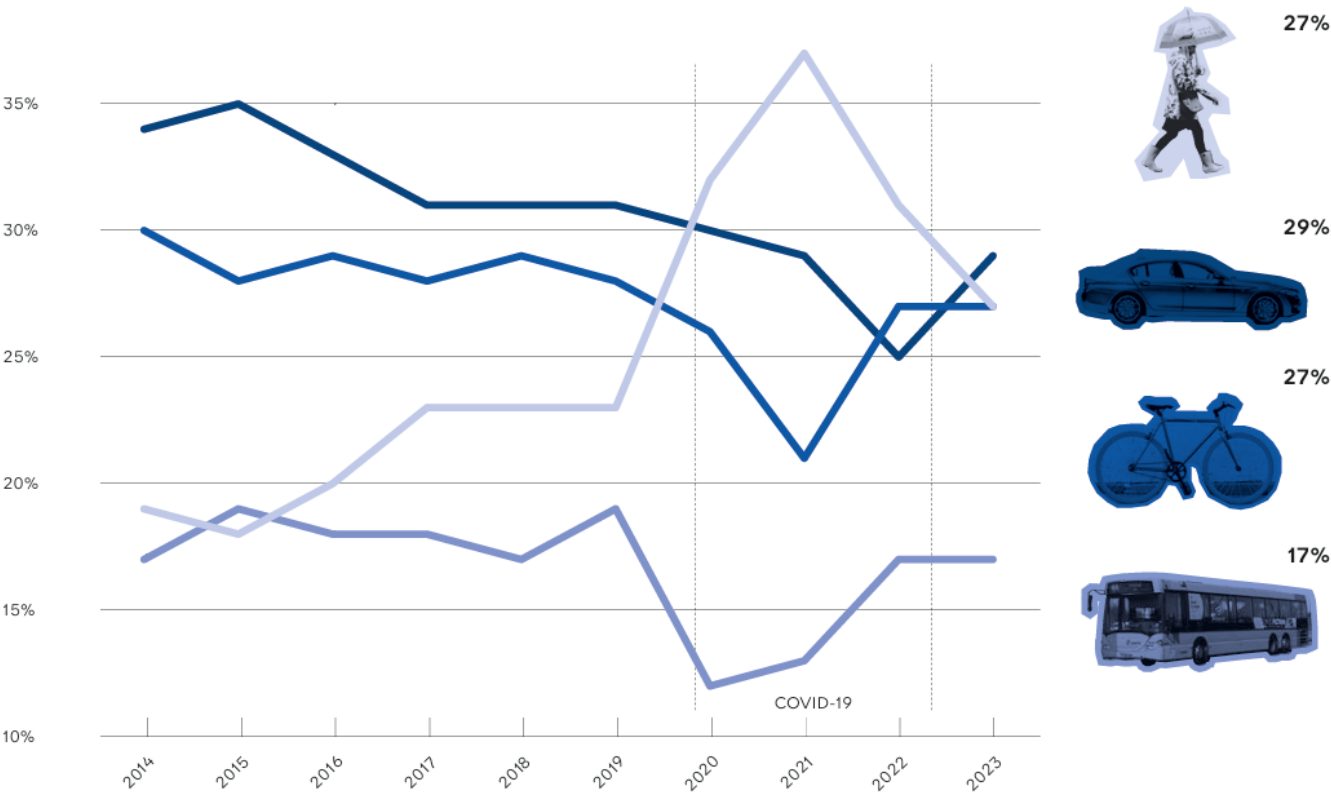
- At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 pct. af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 pct. gang, 25 pct. cykling og 25 pct. kollektiv transport.
- At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.
- At København samarbejder med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed for cykler over længere distancer.
- At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.
- At biltrafikken reduceres med to pct. årligt.

I kommuneplanens figur 2.7 aflæses den voldsomme vækst i antallet af biler, fra 109.300 i 2014 til 139.600 i 2023, dvs. en vækst på 29 %. Ifølge kommuneplanens figur 2.8 udgjorde bilture 29 % af det samlede antal transportture sammenlignet med måltallet på max. 25 %. Den kollektive transport halter med 17 % langt efter målsætningen på mindst 25 %. Denne bilbaserede udvikling vil udgøre en fortsat voldsom belastning for byens og borgernes trivsel. En klimastrategi skal forholde sig til, hvordan gang, cyklisme og specielt kollektiv transport konkret kan opjusteres, og samtidig forholde sig til, hvordan behovet for ejerskab og brug af biler reduceres. Den ensidige satsning på metroudvikling betyder nedsat mobilitet for en række af samfundets borgergrupper: ældre, handicappede og generelt borgere uden bil. Den overfladebaserede kollektive trafik skal styrkes, skal være let tilgængelig, meget gerne med introduktion af et moderne letbanesystem.

Figur 2.7 — Antal indbyggere og privatejede cykler og biler i Københavns Kommune

	2014		2023	Stigning
Indbyggere	579.600		653.600	13%
Cykler	674.800	→	743.200	10%
Biler	109.300		139.600	28%

Figur 2.8 — Turfordeling 2014-2023



Eksemplet Basel som inspirationskilde til en bæredygtig transportpolitik

Byen Basel i det nordvestlige hjørne af Schweiz kunne på mange møder tjene som et interessant studie i bæredygtig transportpolitik med vægt på udvikling af den kollektiv trafik.

Letbaner har i den grad overtaget gaderummet på biltrafikkens bekostning: med omkring fem minutters frekvens kører de 7-led lange letbanetog smidigt rundt i byen, langt ud i forstæderne og forgrener sig endda både til Tyskland og Frankrig.

Da den kollektive trafik er gratis for turister, reduceres transportbehovet for store turistbusser, som præger gadebilledet i København.

Flere steder i den centrale del af byen er den tilladte max. hastighed for biler sat til 20 km i timen.

Den gående trafik har rigelig plads i gaderummet, hvor butiksdød på gadernes hovedstrøg er et ukendt begreb.

Cykeltrafikken er udbredt, men har en del trange vilkår arealmæssigt

Der ses ingen fossildrevne tohjulede køretøjer - wolfbude er ikke nået til Basal.

Udstrakt anvendelse af grønne arealer bidrager stærkt til opsugning af CO₂e

Det kunne være en oplagt idé for Teknik- og Miljøudvalget at tage på studietur til Basel, via nattog selvfølgelig.

Konklusion:

Ambitiøse mål har vi oplevet nok af, mens handlinger til realisering af målsætninger er den absolutte mangelvare. Få samlet alle de temaer i en klimahandleplan, som har relevans for klimaaftrykket på byens territorium og borgernes og kommunens forbrug og løft de nødvendige og vedtagne handlingsanvisninger via de årlige budgetforhandlinger frem mod 2035. Den visionære hovedmålsætning på trafikområdet bør være, at biltrafikken frem mod 2035 skal reduceres løbende i takt med opgradering af den kollektive trafik.

Kjeld A. Larsen

Næstformand for Rådet for bæredygtig trafik



Syv-ledet letbanetog i centralt byrum i Basel, eget foto maj 2025