

århus [mil'jø:]gruppe (m)97

Århus Kommune

Forslag til klimaplan 2008-2009

Høringssvar fra Århus Miljøgruppe M97

Århus, 5. februar 2009

Resume

Århus Miljøgruppe anerkender absolut byrådets politiske mål om, at Århus Kommune (som bysamfund) vil blive CO₂-neutral i 2030, *men*

- Klimaplanen risikerer at blive **underprioriteret** i forhold til kommunens løbende politiske beslutninger, hvis dens mål ikke løftes højt nok op i planhierarkiet.
- Forslaget, der skulle være en **plan**, rækker kun til udgangen af indeværende år. Der mangler sigtelinier for de kommende år, som kan gøre det troværdigt, at målet kan nås. 2030 er meget snart, og hvis ikke vi handler nu for at høste de store lavthængende frugter, bliver reduktionskravene så meget desto hårdere i løbet af få år.
- Forslagets **reduktionsmål** er meget langt fra at bringe os nærmere målet.
- Og der mangler meget i listen over konkrete projekter, for at det kan virke sandsynligt, at man er på sporet. Budgettet er meget **beskedent**.
- Ikke mindst er trafikken fraværende, selv om den tegner sig for næsten ¼ af den samlede udledning.

Det politiske afsæt

M97 anerkender det politiske afsæt og målet om, at Århus Kommune (som bysamfund) vil blive CO₂-neutral i 2030. Det er et uhyre ambitiøst mål, som vil kræve en helt ekstraordinær beslutsomhed, mod og enighed hos byrådets flertal fem valgperioder i træk.

Det vil desuden kræve et hidtil uset samarbejde mellem politikere, forvaltning, virksomheder, organisationer og borgere over en periode på 20 år.

Klimaplanens status

Som vi læser det, vil Klimaplanen blive lagt ind i hierarkiet af planer i Århus Kommune – under Hovedstruktur, Kommuneplan og Miljøhandlingsplan.

Det giver mening i forhold til den hidtidige (gældende) planlovgivning, men det vil være problematisk, da værdier og målsætninger i de overliggende planer vil have forrang for klimaplanens værdier og målsætninger.

Sigtet i klimaplanen vil også komme under pres fra dag-til-dag politikken, den traditionelle prioritering af økonomi over alt andet, hensyn til beskæftigelsen, prestigeprojekter og resultaterne af politiske forlig, som indgår i sene aftentimer uden (nødvendigvis) synderlige hensyn til fx miljø og klima.

I M97 har vi ikke et forslag til, hvordan klimahensynet kan avancere i hierarkiet på anden måde, end at klimaplanens målsætninger løftes over i de overliggende planer, og der indsættes tekst i disse, der utvetydigt sikrer, at klimastrategiens hovedprincipper er styrende.

Efter at Brundtland-rapporten og Verdenstopmødet i Rio lancerede ideerne om bæredygtig udvikling og Lokal Agenda 21, blev de integreret i kommunernes planlægning. Men selv om Agenda 21 havde helhedssyn som overskrift og også skulle "favne og prioritere" på tværs af sektorer, fik de aldrig eller næsten aldrig den effekt i praksis.

Vi ser det som en konsekvens af, at Agenda 21 ikke fik tildelt en tilstrækkelig høj plads i kommunernes værdihierarki (læs også: planhierarki).

Klimaplanen skal helst ikke lide samme skæbne.

Forslag til klimaplan 2008-2009

Vi kan næsten ikke forstå nærværende Forslag til klimaplan 2008-2009 (herefter 'Forslaget') som andet end en øvelse eller en forundersøgelse. En (*klima*)plan må række længere frem i tiden end det indeværende år!

Det efterlader os kun med den mulighed at pege på alle de svagheder, vi kan se i Forslaget i håb om, at vi kan bidrage til at kvalificere den næste version, som må være nært forestående.

De internationale og nationale mål – og Århus' mål

Det foreliggende Forslag har en meget højere ambition end de internationale og nationale danske målsætninger på klimaområdet. Det er en stor opgave at indfri planens mål om, at Århus Kommune som bysamfund skal være CO₂-neutral i 2030, men det er også en uhyre vanskelig satsning. Der er ikke udsigt til, at COP15 i december 2009 i København kommer til at munde ud i en aftale, som sikrer verden mod katastrofale klimaændringer. Hvilket ville forpligte regeringerne til en meget stærkere indsats, som bl.a. måtte udmøntes i lovgivning, der ville forpligte kommunerne og lægge rammer for virksomheder og borgere.

Det er derfor af største betydning, at der starter en bevægelse 'nedefra' – lokalt og regionalt og nationalt. Lokalt og regionalt i form af klimaplaner. Nationalt i form af klimalovgivning, der sikrer en årlige reduktion i udledningen af drivhusgasser.

Derfor vil M97 udtrykke uforbeholden ros til byrådet i anledning af den principielle vedtagelse om, at Århus skal være CO2-neutral i 2030.

I et særligt afsnit (og i bilag) vil vi beskæftige os nærmere med reduktionsmålsætningen.

CO2-kortlægningen – og de svære dele

En troværdig statistik er en helt afgørende forudsætning for iværksættelse af klimaplanen. Det er en fordel for Århus, at opgørelsen viser, at CO2-udledningen pr. borger i Århus ligger et godt stykke under landsgennemsnittet, især pga. tætheden i byen og fraværet af (tung) industri. Men det betyder på den anden side, at Århus' situation er, at de 'svære' dele fylder relativt meget i det samlede forbrug.

I Forslaget udtrykkes det ved, at en væsentlig del 'handler om adfærd'. Det handler om summen af millionvis af individuelle valg og handlinger hos borgerne og i virksomheder og institutioner. Enhver, der har beskæftiget sig med det, vil vide, at det er hundesvært at gøre noget ved.

Det eneste, der er nævnt i Forslaget er borgerinddragelse / kampagneindsats (skemaet s. 11). Der er afsat 1,7 mio. kr. uden, at det er nævnt, hvad en sådan kampagne vil bestå af. Kampagner er nødvendige, men ikke tilstrækkelige til at ændre borgernes og virksomhedernes 'adfærd' (= de mange millioner handlinger).

Århus Kommune må omvurdere sin hidtidige praksis for borgerinddragelse. Der er brug for en mere ligeværdig form. Det bør snarere være borgerdeltagelse. Selv om det kan være bøvlet, er det nødvendigt!

En kommune har ikke så mange andre påvirkningsmuligheder, hverken i form af piske- eller gulerodsmetoder. Men der er dog nogle, inden for fysisk planlægning (byfortætning, trafikplanlægning mv.). Der optræder kun et enkelt initiativ i dette felt, nemlig indsatsen i forhold til cyklismen. Om det er genbrug af allerede eksisterende planer fremgår ikke. Da det udgør næsten 1/3 af det samlede budget i Forslaget, ville det være interessant at vide, om det er nye midler.

Med en forventet stor øgning af befolkningen vil den samlede udledning øges år for år – i sig selv en udfordring for ønsket om netop at reducere udledningerne.

Budgettet

Uanset hvad, så er budgettet i Forslaget ikke udtryk for nogen særlig overbevisende vilje til at nå det ambitiøse mål for 2030.

Kommune og stat

I afsnit 4. Klimastrategi er der meget klart givet udtryk for den magtesløshed, som kommunerne har, hvis regering og Folketing ikke vil tilvejebringe en national lovgivning og tilhørende regulering, der giver mulighed for, at kommunerne kan realisere ambitiøse klimamål, som det Århus nu har sat sig.

I oversigten s. 6 hedder punkt 9: Århus Kommune påvirker den nationale lovgivning i retning af CO2-neutralitet.

M97 vil konkret foreslå, at Århus Kommune udtrykker sin støtte til den kampagne for en national klimalov, Klima SOS¹, som Miljøbevægelsen NOAH fører. Den sigter mod, at Danmark i stil med Storbritannien vedtager en klimalov, der kan være den nødvendige 'overligger' for den øvrige lovgivning. Helt analogt til de bemærkninger, vi har anført i starten af dette hørings svar: klimamålet skal løftes op i toppen af hierarkiet, ellers vil det altid tabe til *the usual suspects*: den økonomiske vækst, beskæftigelsen, prestigeprojekterne, særinteresserne (de bedste lobbyister).

Sidst i afsnit 4 optræder en boks om, at Århus Kommune har tilsluttet sig Danmarks Naturfredningsforenings Klimakommune-kampagne. Det er ganske fortrinligt. Men ikke tilstrækkeligt. I afsnittet om reduktionsmålsætninger (m. bilag) vil det fremgå hvorfor.

Men det giver en præcedens for, at kommunen kan tiltræde en kampagne, som føres af en miljøorganisation.

Århus – en del af Danmark

En samlet klimaplan for Danmark har to særligt vanskelige punkter: trafikken og elforbruget.

Regeringen har netop bevilliget i alt 94 mia. kr. til en forbedring af trafikken i Danmark. Indsatsen kritiseres fra mange sider for ikke effektivt at nedsætte CO₂-udslippet. Iflg. dagbladet Information er der endvidere i høj grad tale om at indhente tidligere hængepartier – 22 mia. af 57 mia. til kollektiv trafik er således bevilliget til udskiftning af togsignaler. I alt 9 ud af 12 trafikforskere (også fra Informations spalter) karakteriserer regeringens trafikplan som værende uden sammenhæng med intentionen om at skære ned på CO₂-udslippet (Information 31.januar 2009).

Som i Danmark som helhed således også i Århus. Trafikken og elforbruget skal radikalt dæmpes.

De hvide pletter

Det er imidlertid lige præcis det, der mangler allermest i Forslaget. Det fremgår af lagkagediagrammet (s. 5), at de to største poster på CO₂-udledningen i Århus Kommune er El-forsyning (42%) og Trafik (23%).

Men i oversigten over "Konkrete projekter i 2008-2009 (s.11) er der ingen initiativer til at tøjle CO₂-udslippet fra el-forbruget eller trafikken (bortset fra cyklistindsatsen). Det er som at kigge på et landkort over Afrika i 1800-tallet: Der er store hvide pletter på kortet.

Tre elementer

I dette følgende koncentrerer vi os om tre elementer i Forslaget:

1. Målsætningen: At Århus Kommune skal blive CO₂-neutral i 2030.
2. Biltrafikken og den kollektive trafik i Århus.
3. Elforbruget i Århus.

¹ Se www.klima-sos.dk

Reduktionsmålsætningen

”Det primære fokus for Klimaplanen er således CO₂-neutralitet.” (s. 3).

- A. ”Tilslutningen indebærer en forpligtelse til at reducere CO₂-udledningen med minimum 2 % årligt frem til 2025.” (DN Klimakommune s. 7)
- B. ”Den årlige reduktion af energiforbrug og CO₂-udledninger [i Århus Kommunes egne bygninger og anlæg] skal være 2 % fra 2009 i stedet for 1 % for at nå målet om CO₂-neutralitet i 2030.” (s. 9)
- C. ”Den årlige CO₂-udledning fra energiforbrug i kommunens bygninger og anlæg skal reduceres med 2 % pr. år **pr. ansat** i perioden 2009-2010, målt i forhold til det foregående år.” (s. 9) (vores fremhævelse)

Til disse konkrete mål (A, B og C) er kun at sige: de er helt utilstrækkelige i forhold til det overordnede mål.

En 2% årlig reduktion vil ikke bringe Århus ned på nul i 2030.

Hvis der er tale om en **lineær** reduktion (den samme mængde hvert år, altså 2% af udgangsåret) kommer man på 21 år 42 % ned ad bakke.

Hvis man tager 2% reduktion målt i forhold til det foregående år, kommer man kun 36 % ned ad bakke i 2030. Og i år 2100 vil man stadigvæk mangle 15% i at komme i nul – og det vil vare yderligere 200 år før det skete!

I et bilag til dette høringssvar præsenterer vi beregninger, der viser, hvad der skal til for at nå målet.

Kort fortalt: for at blive CO₂-neutral i 2030 skal reduktionen være 4,5 % om året, hvis man vælger en fast årlig (lineær) reduktion. (Målt på den totale udledning)

Hvis man derimod vælger en reduktion, hvor man år for år reducerer med den samme procentsats af den foregående års udledninger, så vil reduktionen være størst de første år. Kurven bliver stejl i begyndelsen, men flader ud hen imod slutningen. Det harmonerer godt med, at man må antage, at de 'letteste' reduktioner er de første. (De teknisk set letteste). Men det betyder, at man skal vænne sig til at tale om meget større procentvise reduktioner.

Det vil også være den reduktionsvej, som er nødvendig for de rige lande som helhed i en international aftale, der havde som mål at bringe udledningen af drivhusgasser ned på nul eller nærved nul i 2050, hvilket er det, som klimaforskerne fortæller, er nødvendigt for at undgå dramatiske klimaforandringer.

Men hvis man som Århus vælger at gå i nul allerede i 2030 kan man tillade sig den 'luksus' at vælge en lineær reduktionsvej eller en blanding af en eksponentielt aftagende og en lineær vej.

Det sidste har vi regnet igennem i nogle eksempler, hvor vi antager, at man reducerer med hhv. 18%, 16% og 14% årligt i de første år (frem til fx 2025 eller 2028), hvorefter man reducerer med den samme mængde de sidste år. (Dvs. først en eksponentielt aftagende og til sidst en lineær reduktion.)

Disse beregninger er selvfølgelig teoretiske. Men det betyder ikke, at de er forkerte. De er blot gennemsnitsberegninger. I praksis vil der undertiden blive tale om spring i kurven, fx hvis man tager en kraftværksblok ud, eller hvis en vindmøllepark erstatter kulbaseret el-produktion.

Trafikken

Bystyret i Århus har hidtil ikke vist vilje til for alvor at satse på at skære ned på biltrafikken i området. Det har M97 kritiseret i høringssvar om Trafikplan for Midtbyen, Marselis Tunnel og Letbane-projektet.

Trafikplanen for Midtbyen havde kun som ambition, at biltrafikken over Ringgade-snittet ikke skulle stige.

Trafikken til og fra Århus Havn skal ned i en tunnel, der er enormt energikrævende at anlægge. (= en meget stor CO₂-udledning). Og den låser trafikmønsteret til asfalten, hvilket også er meget mere energikrævende, end den baneløsning, som M97 har argumenteret for (= en større fremtidig CO₂-udledning).

Letbaneløsningen, som nu etableres, levner stadig fire kørebaner for biltrafikken på Randersvej/Nørrebrogade, selv om logikken i at etablere en letbane netop burde være, at en væsentlig del af bilisterne fremover skulle benytte netop letbanen. Det er ikke urealistisk, hvis man ser på erfaringerne fra udlandet, hvor introduktion af en letbane har flyttet bilister over i den kollektive trafik.

Forslag til Klimaplan 2008-2009 indeholder ingen (nye) konkrete forslag til, hvilke handlinger, der skal føre til nedsættelse af CO₂-udslippet fra trafikken. Hvis man for alvor satser på letbaner, skal der følgelig opstilles en konkret plan for, hvordan biltrafikken i praksis dæmpes.

Århus Miljøgruppe M97 foreslår bl.a. bompunge, reduktion af antallet af P-pladser, og fredeliggørelse af gader i Midtbyen (Nørre Alle, Frederiks Alle, Langelandsgade).

Elforbruget

Elforbruget skal dæmpes med alle til rådighed stående midler herunder som et naturligt element ved samarbejde med NRGi (og fjernvarmeselskaber). Men der er den ekstra krølle på elforbruget, at indfasning af strøm fra vindmøller, passer med introduktion af elbiler. Den samlede vision på trafikområdet er derfor, at introduktion af letbanen generelt fører til nedsættelse af biltrafikken, og at elbiler bliver svaret på den tiloversblevne nødvendige biltrafik med vindmøllestrøm som en væsentlig del af elforsyningen til elbiler – foruden selvfølgelig letbanerne selv.

Grøn strøm

Forslaget omtaler køb af grøn strøm. Hvad præcis forstås ved grøn strøm? Betyder det, at hvis Århus Kommune går ud på markedet og køber sin grønne strøm, at der så bliver rejst ny vindmøllekapacitet i samme omfang som denne efterspørgsel? Hvis ikke, så betyder det blot, at nogle andre vil blive aftagere af kul-baseret el.

Succesmål

Det er prisværdigt, at Århus kommune kalkulerer med straks at gøre indsatsen målbar gennem konsekvent afrapportering af statistik for alle sektorer.

Århus Miljøgruppe M97 foreslår at anvende statistik fra de tre områder: kommunens egne bygninger, trafikken og elforbruget - som dele af et succesbarometer.

Disse succesmål skal samtidig være drivkraft i de kampagner, der skal være med til at bære Klimaplanen igennem.