

# REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 10-04-2024

**Mødedato** Onsdag d. 10. april 2024 kl. 17:00

**Mødested** Stortrommen

**Mødedeltagere** Lars Simonsen (B), Tinne Borch Jacobsen (V), Louise Mehnke (A)  
(Fravær), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-  
Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (V)

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Godkendelse af Klimastatus 2023 - status på kommunens klimaplan.....	4
Beslutning om bæredygtighedsvurderinger i sagsforelæggelser.....	7
Orientering om Klimaalliancen.....	12
Digitalt underskriftsblad 10. april 2024.....	14

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Dagsordenen blev godkendt.

**Fraværende** Louise Mehnke (A)

## Punkt 2: Godkendelse af Klimastatus 2023 - status på kommunens klimaplan

24/4046

### Beslutningstema

Statusrapport for Fredensborg Kommunes klimaplan forelægges til drøftelse og godkendelse.

### Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet vedtog i 2022 Fredensborg Kommunes klimaplan *Sammen om klimaindsatsen*. I planen fremgår det, at der løbende skal følges op på indsatserne og klimamålene. Klimastatus 2023 er den første årlige status siden planens vedtagelse. Der foretages evaluering og revision af planen hvert fjerde år, første gang i hhv. 2025 og 2026.

I Klimastatus 2023 redegøres for status på gennemførelsen af hvert af klimaplanens 67 tiltag. Der gives en kort beskrivelse af tiltagets fremdrift i 2023 samt planlagt aktivitet i 2024. Der er ikke beregnet CO<sub>2</sub>-effekter for de enkelte tiltag. Statusrapporten er vedlagt som Bilag 1.

### Statusrapportens hovedkonklusioner

Hovedparten af klimaplanens tiltag forløber som forventet: 47 tiltag forløber planmæssigt, to tiltag er alvorligt udfordret, mens der opleves mindre udfordringer eller forsinkelser for de resterende tiltag.

De to tiltag, der er alvorligt udfordret er:

- 1.10 Prioriteret buslinje til DTU og Nørreport: Det har ikke været muligt at igangsætte projektet pga. manglende økonomiske ressourcer til 50 pct. kommunal medfinansiering af projektet.
- 4.3 Mere skov: Der er ikke etableret nye skovområder i kommunen i 2023, og med budgettet for 2024-2027 blev der besluttet besparelser på området, der gør det vanskeligt at gennemføre kommunens træpolitik. Efterfølgende har Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling sendt sagen til drøftelse i budgetforligskredsen, som har besluttet at finansiere udgiften på 170.000 kr. til at gennemføre træpolitikken af driftsreserven i 2024. For overslagsårene må problemstillingen rejses i de kommende budgetforhandlinger for 2025 og frem.

Statusrapporten præsenterer de nyeste klimaregnskaber fra Energistyrelsen for kommunens geografiske område. Klimaregnskaberne er opgjort for 2020-2021 og viser, at drivhusgasudledningerne i Fredensborg Kommune ikke er faldet i denne periode. Da klimaplanen blev vedtaget i 2022, kan effekterne af klimaplanens tiltag ikke aflæses af klimaregnskabet endnu.

Status på indsatsområder:

- *Transport*: Der ses en positiv udvikling med flere elbiler og etablering af ladestandere, men brugen af cykler og kollektiv transport går tilbage.
- *Varme*: Omstilling til mere fjernvarme, jordvarme og flere varmepumper er i gang. Udbygningen af fjernvarme er dog forsinket.
- *Elektricitet*: Kommunen arbejder på at finde egnede arealer til vedvarende energi-anlæg, både på terræn og på tagarealer, herunder kommunale tage, for at øge den lokale elproduktion. Udbygning af vedvarende energi vil især afhænge af interesse fra investorer, lodsejere og boligejere.
- *Natur og landbrug*: Der er ikke sket væsentlige ændringer i udledningerne fra dette område, ligesom skovarealet heller ikke er øget. De igangsatte projekter, ikke mindst Nivå Engfjord og etablering af et nyt vandressourcecenter,

forventes at bidrage positivt til klimatilpasning, biodiversitet samt drivhusgasreduktion. De tiltag, der handler om skovrejsning, er som nævnt alvorligt udfordret pga. besparelser.

- *Nye vejrforhold:* Den store mængde nedbør og stormene i 2023 viser, at der er behov for, at kommunen fortsat arbejder på at være forberedt på klimaforandringerne. Kommunen vil særligt have fokus på at sikre et effektivt beredskab og at indrette den fysiske planlægning efter de forventede klimaforandringer.
- *Forbrug og ressourcer:* Der er igangsat flere initiativer, bl.a. affaldssortering i 10 fraktioner, mål om CO<sub>2</sub>-reduktion fra de kommunale køkkeneres kødforbrug og grønne krav i kommunale udbud.
- *Byggeri og anlæg:* Der arbejdes med at begrænse ressourceforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra kommunale bygge- og anlægsprojekter, bl.a. ved genbrug af byggematerialer i Nivå Bymidte samt et pilotprojekt med brug af livscyklusanalyser for anlægsprojekter på trafikområdet. Der ses potentiale for en større indsats.
- *Formidling og samarbejde:* Flere initiativer vedrørende formidling om klima og bæredygtighed er igangsat, bl.a. etablering af KlimaForum Fredensborg, [klimaforum.fredensborg.dk](http://klimaforum.fredensborg.dk), og samarbejde med Fredensborg Bibliotekerne. Der er potentiale for en bredere indsats, herunder videreudvikling af et netværk af grønne ambassadører i kommunens organisation.

## Kommentering

Statusrapporten er behandlet af Grønt Råd på møde d. 19. februar 2024 med særligt fokus på indsatsområde 4 og 5 om natur, landbrug og klimatilpasning. Grønt Råd tog orienteringen til efterretning. Der blev udtrykt en generel bekymring for fremdriften i forhold til målene.

Klimarådet har behandlet sagen på møde d. 21. februar 2024 med en fælles kommentering, som er vedlagt som Bilag 2. Overordnet er Klimarådet bekymret for, om fremdriften i klimaindsatserne og indsatsernes omfang er tilstrækkelig til at opfylde klimamålene. Klimarådet opfordrer til, at klimatiltagene fortsat prioriteres og udvides med mere ambitiøse indsatser, baseret på den nyeste viden på området.

Medlemmerne af begge råd har efterfølgende haft mulighed for at indsende kommentarer. Cyklistforbundet og Danmarks Naturfredningsforening Fredensborg har indsendt kommentarer, vedlagt som Bilag 3 og 4.

Cyklistforbundet bemærker, at ustabil togdrift af Kystbanen og utilstrækkelig kvalitet af de kommunale cykelstier medfører, at pendlere vælger bilen frem for cykel og kollektiv transport. Her nævnes afspærring af cykelstien langs Nivåvej som eksempel. Cyklistforbundet fremhæver, at mere brug af cykel og offentlig transport ikke blot handler om vaneændringer, men i høj grad afhænger af kvaliteten af cykelstierne og cykelstinet. Statusrapportens afsnit herom er opdateret som følge af Cyklistforbundets kommentarer.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) Fredensborg har indsendt kommentarer og anbefalinger vedrørende natur og landbrug, grundvandsdannelse, vandressourcecenter, transport, varme, biomasse, elektricitet samt byggeri og anlæg. DN Fredensborg er enig i Klimarådets bekymring for fremdriften i klimaindsatserne, og hvorvidt indsatserne er tilstrækkelige til at opfylde klimamålene. Foreningen nævner bl.a., at indsatsen med skovrejsning bør prioriteres, ligesom kommunen kan opskalere indsatsen for udtagning lavbundslande gennem opkøb af jord.

De indkomne kommentarer har kun i mindre omfang givet anledning til justeringer i statusrapporten. Det vurderes, at kommentarerne i høj grad handler om, at der ønskes en mere ambitiøs klimaindsats og nye initiativer, hvilket vil kræve, at der træffes politisk beslutning herom.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag**

13. Klimaindsats

### **Kompetence**

Byrådet

### **Kommunikation**

Efter byrådets godkendelse af Klimastatus 2023 offentliggøres statusrapporten på kommunens hjemmeside og KlimaForum Fredensborg. Der orienteres desuden om rapporten på sociale medier.

### **Indstilling**

1. At statusrapporten Klimastatus 2023 godkendes til offentliggørelse.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Sagen drøftet på baggrund af administrationens oplæg. Sagen genoptages på næste ordinære udvalgs møde.

### **Bilag**

Klimastatus 2023 - udkast til statusrapport

Klimarådets kommentering af Klimastatus 2023

Cyklistforbundets kommentarer til Klimastatus 2023.pdf

DN Fredensborg kommentarer til klimastatus 2023.pdf

**Fraværende** Louise Mehnke (A)

## **Punkt 3: Beslutning om bæredygtighedsvurderinger i sagsforelæggelser**

24/4956

### **Beslutningstema**

Der orienteres om evaluering af de bæredygtighedsvurderinger, der indgår i sagsforelæggelser i Fredensborg Kommune. Det skal besluttes, hvilke oplysninger der fremover skal fremgå af politiske dagsordener, og hvordan der skal arbejdes videre med klimakonsekvensvurderinger.

### **Sagsfremstilling og økonomi**

For at sikre et fyldestgørende beslutningsgrundlag indeholder de politiske dagsordener afsnit om sagens relation til FNs verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag. I en forsøgsperiode er der desuden foretaget CO<sub>2</sub>-vurderinger af udvalgte sager, der præsenteres i sagsforelæggelserne.

Som led i projektet Mindre bøvl-Mere mening er det blevet foreslået, at afsnittene om FNs verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag udgår af dagsordenerne og erstattes af en ny praksis. Et forslag hertil fremgår nedenfor.

Evaluering af kommunens brug af CO<sub>2</sub>-vurderinger viser, at der er opnået erfaringer, der giver et godt grundlag for at videreudvikle og forbedre klimakonsekvensvurderingerne. Vurderingerne kan kvalificeres yderligere og udvikles, så de bliver mere brugbare i såvel sagsbehandlingen, som når der skal træffes politiske beslutninger. Det anbefales, at der arbejdes videre med en model for klimakonsekvensvurderinger, der tager udgangspunkt i eksisterende værktøjer til CO<sub>2</sub>-vurderinger og gør mere ud af formidling af klimaeffekterne og af mulighederne for alternative løsninger, der kan begrænse negative klimaeffekter.

Det er ambitionen, at alle relevante sager på sigt indeholder klimakonsekvensvurderinger. I første omgang anbefales det dog at afprøve modellen på et afgrænset område (anlægsprojekter på trafikområdet) og gradvist udvide til flere områder.

Det skal bemærkes, at det fremgår af budgetforliget for 2024-2027, at der fortsat er et politisk ønske om CO<sub>2</sub>-vurderinger, og at vurderingerne, hvor det er muligt, skal suppleres med en prissætning i kr. af CO<sub>2</sub>-effekten.

### **FN's verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag**

Som en del af dagsordenskabelonen vurderer sagsbehandleren, hvilke verdensmål sagerne påvirker, og hvordan sagen er relateret til byrådets arbejdsgrundlag. Som led i projektet Mindre bøvl-Mere mening er denne praksis evalueret, og der er indkommet forslag om, at afsnittene udgår af dagsordenerne og erstattes af en ny praksis.

Det viser sig i stor udstrækning, at punktet er blevet mekanisk, således at sagerne forholder sig til overskrifterne, uden der foretages en reel kobling til de politiske strategier. Evalueringen viser ligeledes, at der er en række sager, hvor en beskrivelse af arbejdsgrundlag og verdensmål i sagen ikke er relevant.

Det er administrationens vurdering, at denne del af dagsordenen ikke skaber værdi for eller større klarhed om sagen. På denne baggrund indstilles det, at punktet udgår af dagsordenskabelonen og erstattes af en ny praksis.

Fremadrettet vil administrationen i de sager, hvor det giver mening, beskrive sagens sammenhæng til byrådets arbejdsgrundlag og til politikken på området under beslutningstemaet. Med denne praksis flyttes fokus om det strategiske

i sagen frem, således sagen rammesættes fra starten, og giver dermed politikerne bedre mulighed for at se sagens kobling til de strategiske beslutninger, som byrådet har truffet.

## CO2-vurderinger

Siden maj 2021 er der foretaget CO2-vurderinger af relevante politiske sager. Det er foregået sådan, at sagerne først screenes for, om det er relevant at foretage en CO2-vurdering. Hvis det vurderes relevant gennemføres en kvantitativ vurdering af CO2-effekten i et samarbejde med en ekstern konsulent. Resultatet præsenteres i et skema i den politiske sag, hvor der vælges mellem fem kategorier og suppleres med en kort tekst. Selve CO2-vurderingen gemmes på sagen.

Det blev besluttet ved opstarten af projektet, at ”vurderingen af de klimamæssige konsekvenser begrænses til følgende sagsområder: Energi, affald/genbrug, byudvikling/infrastruktur, transport, lokal industri, kommunale indkøb over 200.00 kroner, som skal politisk behandles” ([sag 68, behandlet på Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets møde den 10. maj 2021](#)). Det blev undervejs i projektet besluttet at begrænse CO2-vurderingerne til de dele af sagerne, der vedrører kommunal virksomhed og ikke Fredensborg Kommune som geografisk område.

Evalueringen af forsøgsprojektet er i første omgang foretaget i slutningen af 2022. Evalueringen er vedlagt som Bilag 1. Der viste sig herefter behov for at supplere evalueringen med en nærmere analyse af såvel kommunens egne erfaringer og erfaringer i andre kommuner med henblik på at opstille anbefalinger til kommunens fremtidige arbejde med klimakonsekvensvurderinger. Denne analyse er foretaget i samarbejde med Rambøll.

Evalueringen er baseret på en gennemgang af de 26 CO2-vurderinger, der er foretaget i perioden maj 2021 til oktober 2022, og en spørgeskemaundersøgelse blandt de involverede teamledere og sagsbehandlere. Evalueringen viser følgende hovedkonklusioner:

1. For en del sager har det været muligt at give et overordnet, kvantitativt estimat for den forventede CO2-belastning af en given politisk beslutning. Der kan foretages mere avancerede kvantitative beregninger, men det vil kræve et betydeligt højere informationsniveau og ressourceforbrug.
2. For hovedparten af sagerne har sagsbehandlerens tidsforbrug til CO2-vurdering været begrænset (typisk under 1 time), da selve beregningerne er foretaget af en ekstern konsulent. Det betyder imidlertid også, at kompetenceopbygningen internt i kommunens organisation har været begrænset.
3. Resultaterne af CO2-vurderingerne kan være vanskelige at forstå, og der kan med fordel gøres mere ud af at beskrive og tydeliggøre den enkeltes sags klimaeffekter.
4. Det er umiddelbart oplevelsen, at CO2-vurderingerne ikke har påvirket sagsindholdet og udfaldet af de politiske sager. Det kan skyldes, at vurderingerne foretages sent i processen, og at der typisk ikke opstilles CO2-reducerende alternativer, som der kan vælges imellem.
5. Det snævre fokus på de dele af sagerne, der vedrører kommunal virksomhed, betyder, at mange aktiviteter, der medfører store CO2-effekter, ikke vurderes. Som eksempel kan nævnes private udvikleres byggeprojekter.

Samlet set viser evalueringen, at den nuværende CO2-model kan forbedres, så den i højere grad bidrager med brugbar viden om klimaeffekter, der kan kvalificere og påvirke beslutningsprocessen i kommunen (såvel i sagsbehandlingen som i den politiske beslutningsproces). Samtidig kan der ved videreudvikling af modellen sættes fokus på, at klimakonsekvensvurderingerne skal bidrage til at øge klimafokus i administrationen, skabe et fælles sprog og udgangspunkt herom på tværs af organisationen samt gøre det mere enkelt at forstå og formidle klimapåvirkning.

Administrationen har sammen med Rambøll undersøgt, hvordan CO2-modellen kan udvikles, så den ikke blot giver et CO2-tal i ton eller kr. til politiske sager, men i højere grad både bidrager til at forbedre beslutningsgrundlaget, synliggøre aktiviteterets klimaeffekter samt forbedre rammerne og kompetencerne for at arbejde med klima på tværs i kommunens organisation. Rambøll anbefaler blandt andet:

- **At klimakonsekvensvurderingen anviser alternativer.** Der bør allerede tidligt i et projekt være fokus på, om der kan vælges løsninger, der er mindre klimabelastende, fx ved ændret materialevalg, energioptimering, reducere af bortkørsel og deponering, genbrug og genanvendelse mm. Det anbefales derfor, at der findes en metode, hvor klimavurderinger foretages tidligere i processen.
- **At klimakonsekvensvurderingen omfatter beregninger, når det er meningsfuldt.** På nogle områder, hvor der i forvejen findes beregningsmodeller, er det mere enkelt at sætte tal på klimaeffekter end på andre. Her kan benyttes en sektorvis tilgang, hvor forskellige værktøjer anvendes. Det gør det dog ikke mindre relevant at beskrive forventede klimaeffekter på områder, hvor det er mere vanskeligt at kvantificere dem.
- **At det skal være let at forstå klimaeffekten.** Der kan bruges en trafiklysmodel (lignende den nuværende), hvor kategorien enten bestemmes ud fra resultatet af en kvantitativ eller kvalitativ vurdering af klimaeffekten, og hvor der bliver gjort mere ud af at beskrive, hvorfor den konkrete aktivitet placeres og håndteres, som den gør.
- **At der arbejdes med at fremme synligheden i organisationen og opbygge kompetencer i kommunens organisation.** Her anbefaler Rambøll, at der skal være medarbejdere i et fagligt center i organisationen, der har kompetencer til at sparre med de enkelte sagsbehandlere om klimaeffekter af konkrete valg, og at der bruges ressourcer på at gøre klimaovervejelserne gennemsigtige og let tilgængelige for alle.

## Nye krav og værktøjer

I perioden, hvor Fredensborg Kommune har brugt CO<sub>2</sub>-modellen, er der på nationalt plan kommet flere krav til dokumentation af klimaeffekter og flere værktøjer til klimakonsekvensvurderinger. Det gælder ikke mindst indenfor byggeri og anlæg.

Bygningsreglementet stiller krav om, at nybyggeris klimapåvirkninger skal dokumenteres gennem livscyklusanalyser (LCA), og at nybyggeri over 1000 m<sup>2</sup> skal overholde en grænseværdi på 12 kg. CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/år. Kravene skærpes over de kommende år. Nogle kommuner har i den seneste tid forpligtet sig til at bygge efter Bygningsreglementets frivillige bæredygtighedsklasse, hvor klimakravene er endnu mere ambitiøse, eller tilsluttet sig initiativet Reduction Roadmap, der beskriver, hvordan kravene skal skærpes, hvis Paris-aftalen skal opfyldes, eller hvis de planetære grænser skal overholdes.

De nye CO<sub>2</sub>-værktøjer omfatter bl.a. LCAByg og InfraLCA, der er modeller for livscyklusanalyser på bygge- og anlægsområdet. Modellerne bruges til at analysere klima- og miljøpåvirkningen i et projekts livscyklus og få overblik over, hvordan et projekt kan ændres, så klima- og miljøpåvirkningen begrænses. Med LCAByg, der er udviklet af Vejdirektoratet til infrastrukturprojekter, er det for eksempel enkelt at kvantificere effekten af at udskifte de materialer, der bruges i projektet.

Siden starten af 2023 har kommunen haft positive erfaringer med at bruge InfraLCA til anlægsprojekter på trafikområdet. Initiativet indgår i klimaplanen som tiltag 7.4. I to anlægsprojekter er der anvendt genbrugt, knust beton i stedet for jomfruelige ressourcer (sand og grus). Tiltaget har givet en samlet CO<sub>2</sub>-besparelse på 47 ton, svarende til 14-16 pct. af projekternes udledning, uden meromkostninger. Det vurderes, at InfraLCA kan være et godt værktøj at bruge til klimakonsekvensvurderinger i kommunen.

Flere værktøjer til CO<sub>2</sub>-vurderinger er på vej gennem samarbejdet i Klimaalliancen. De forventes også at kunne bruges til klimakonsekvensvurderinger i kommunen fremover.

Derudover kan der forventes flere klimakrav og -værktøjer som følge af EU's nye krav til virksomheders bæredygtighedsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)). Direktivet stiller krav om, at virksomheder skal rapportere om bæredygtighed efter særlige standarder. I første omgang omfattes store virksomheder og derefter de mindre.

## Forslag til ny model for klimakonsekvensvurderinger

På baggrund af ovenstående anbefales det, at kommunen videreudvikler brugen af klimakonsekvensvurderinger med udgangspunkt i:

- At benytte eksisterende værktøjer, herunder InfraLCA, til at fastsætte aktiviteterets forventede klimaeffekter.
- At benytte kvalitative vurderinger som supplement til kvantitative vurderinger og på områder, hvor der ikke er oplagte værktøjer til kvantitativ vurdering.
- At foretage vurderingerne tidligt og inkludere overvejelser om, hvordan negative klimaeffekter kan begrænses.
- At beskrive og formidle klimaeffekter og alternativer ved at bruge en fast formidlings- /screeningsmodel med trafiklysangivelse eller lignende på alle sager, uanset hvilken vurderingsmetode der er anvendt.

Det vurderes, at der fortsat er behov for at afprøve metoder og samle erfaringer, før klimakonsekvensvurderinger kan blive et effektivt værktøj på alle kommunens sagsområder. Derfor anbefales det, at der i første omgang arbejdes med modellen på et afgrænset sagsområde. Det kan med fordel være kommunens bygge- og anlægsprojekter, hvor der er et betydeligt potentiale for at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningerne, og hvor der som nævnt er tilgængelige beregningsværktøjer, som kommunen har erfaringer med.

Konkret foreslås det, at der i første omgang foretages vurderinger af udvalgte anlægsprojekter, som Center for By og Land har hovedansvaret for. Afhængigt af erfaringerne udvides anvendelsesområdet gradvist til at omfatte flere typer kommunale bygge- og anlægsprojekter og senere øvrige sagsområder.

Den foreløbige tidsplan for projektet med videreudvikling af CO<sub>2</sub>-modellen er:

- Fra start: Brug af InfraLCA på udvalgte anlægsprojekter på trafikområdet
- 2.-3. kvartal 2024: Udvikling af formidlings- og screeningsmodel og indledende brug heraf
- Gradvis udvidelse af anvendelsesområdet
- Evaluering ved udgangen af 2025

## **Økonomi**

Der er afsat 150.000 kr. årligt til klimakonsekvensvurderinger. Det vurderes at være tilstrækkeligt til at gennemføre et projekt om videreudvikling af CO<sub>2</sub>-modellen med afprøvning på anlægsprojekter. Hvor midlerne tidligere er brugt til ekstern konsulentbistand, vil hovedparten i det nye projekt blive brugt til medarbejderressourcer og kompetenceopbygning i Center for By og Land.

Det er intentionen, at vurderingerne fortsat laves i et samarbejde mellem sagsbehandler, klimamedarbejder og eventuelt eksterne samarbejdspartnere. Indsatsen vil derfor kræve, at de sagsbehandlere, der er ansvarlige for projekter, der skal klimakonsekvensvurderes, bruger tid på at bidrage til vurderingerne og til at beskrive og overveje alternativer i løbet af projektet.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Kommunikation**

Der orienteres internt i kommunen om rammen for det videre arbejde med klimakonsekvensvurderinger.

## **Indstilling**

1. At det godkendes, at dagsordenpunktet FNs verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag udgår af sagsfremstillinger, og at Byrådets arbejdsgrundlag og politikker fremadrettet kobles til beslutningstemaet, når det giver mening i sagen.
2. At det besluttes, at kommunens model til klimakonsekvensvurderinger udvikles med udgangspunkt i følgende principper:
  - a. At benytte eksisterende værktøjer, herunder InfraLCA, til at fastsætte aktiviteterets forventede klimaeffekter.
  - b. At benytte kvalitative vurderinger som supplement til kvantitative vurderinger og på områder, hvor der ikke er oplagte værktøjer til kvantitativ vurdering.
  - c. At foretage vurderingerne tidligt og inkludere overvejelser om, hvordan negative klimaeffekter kan begrænses.
  - d. At beskrive og formidle klimaeffekter og alternativer ved at bruge en fast formidlings- /screeningsmodel med trafiklysangivelse eller lignende på alle sager, uanset hvilken vurderingsmetode der er anvendt.
3. At det besluttes, at den nye model til klimakonsekvensvurderinger afprøves på udvalgte anlægsprojekter på trafikområdet, hvorefter anvendelsen udvides til flere områder, samt at projektet evalueres ved udgangen af 2025.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Sagen drøftet på baggrund af administrationens oplæg. Sagen genoptages på næste ordinære udvalgmøde.

### **Bilag**

Bilag 1 - FK\_Evaluering af CO2-evaluering af politiske sager

**Fraværende** Louise Mehnke (A)

## **Punkt 4: Orientering om Klimaalliancen**

23/9434

### **Beslutningstema**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling orienteres om Fredensborg Kommunes deltagelse i Klimaalliancen.

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Fredensborg Kommune deltager i partnerskabet Klimaalliancen, hvori arbejdet med de kommunale klimahandlingsplaner (DK2020 – Klimaplaner for hele Danmark) videreføres.

Partnerskabet er indgået mellem Realdania, KL og de fem regioner med CONCITO og C40 Cities som videnspartnere. Alle 98 kommuner har ifølge KL forpligtet sig til samarbejdet.

Klimaalliancen er et femårigt partnerskab med fokus på tre hovedindsatser:

- 1) Klimaudviklingsspor
- 2) Implementering
- 3) Recertificering og evaluering

### **Klimaudviklingsspor**

Der er afsat midler til klimaudviklingsspor i Klimaalliancen. Klimaudviklingsspor er tværgående udviklings- eller demonstrationsprojekter, hvor projektdeltagere går sammen om at udvikle løsninger på konkrete udfordringer relateret til de områder af klimahandlingsplanerne, hvor kommunerne har svært ved at realisere planerne eller komme helt i mål.

Indtil videre er der igangsat to klimaudviklingsspor. Det første spor handler om forbrugsbaserede udledninger (scope 3), hvor der arbejdes på at udvikle en national standard for opgørelser af forbrugsbaserede udledninger, et værktøj til at opgøre disse udledninger på kommunalt niveau samt et monitoreringsværktøj, som viser ændringer i forbrugsvaner.

Det andet spor har fokus på klimabudgetter og klimahensyn i kommunernes styring og økonomiske planlægning.

Fredensborg Kommune deltager ikke som aktiv part i de to spor, men følger indsatserne og resultaterne via Klimaalliancen.

### **Implementering**

Hvor DK2020 primært handlede om at udvikle klimaplaner, handler samarbejdet i Klimaalliancen først og fremmest om implementering af planerne. Klimaalliancen er ved at udvikle et fælles monitoreringssystem, som kommunerne kan benytte til at gøre årlig status på implementeringen af deres klimaplaner. Det forventes klar inden udgangen af 2024.

### **Recertificering og evaluering**

Klimaalliancen vil udvikle vejledninger og procedurer for evaluering og opdatering af kommunernes klimaplaner. Fredensborg Kommunes klimaplan skal efter planen evalueres i 2025 og revideres i 2026.

Som en del af Klimaalliancen deltager Fredensborg Kommune i en peer-gruppe med følgende kommuner: Allerød, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Hillerød, Hørsholm og Bornholm.

Energistyrelsen, Regionerne og KL har indgået aftale med Ea Energianalyse og Plan Energi om at udvikle et scenarieværktøj til brug for arbejdet med klimahandlingsplaner. Scenarieværktøjet tager udgangspunkt i de enkelte kommuners CO2-regnskaber, der er udarbejdet af Energistyrelsen og danner grundlag for Fredensborg Kommunes klimaplan. Værktøjet kan således bruges til at udarbejde kommunespecifikke reduktionsscenarioer. Værktøjet vil blive præsenteret i foråret 2024.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag**

13. Klimaindsats

17. Partnerskaber for handling

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

Faktaark - Klimaalliancen (2024)

**Fraværende** Louise Mehnke (A)

## **Punkt 5: Digitalt underskriftsblad 10. april 2024**

21/30654

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark fællesmøde Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og Udvalget for Natur-, Mijø- og Bæredygtig Udvikling 10. april 2024.pdf

**Fraværende** Louise Mehnke (A)