

Den klimavenlige by? I krydsfeltet mellem professionelle indsatser, borgerønsker og politiske rammer

Temanummer: Klimakrisen – de næste skridt

Verdens storbyer har påkaldt sig stigende opmærksomhed som centre for lokal og global klimahandling og -politik over de seneste 15-20 år, og danske byer som København og Aarhus fremhæves gerne på den internationale scene for deres reduktionsresultater og fremadrettede klimaambitioner. Det sker på baggrund af en erkendelse af, at byerne som knudepunkter for industriøkonomisk vækst og højforbrugslivsstile står for godt 70 % af de globale drivhusgasudslip og derfor bærer et særligt ansvar for klimaproblemet. I denne artikel kaster vi lys over det forhold, at byerne qua deres sårbarhed over for klimarelaterede oversvømmelser og varmeøer, deres nærhed til borgerne og deres råderet over centrale infrastrukturer i energi, bolig og transport kan siges at stå med særlige muligheder for at drive en accelereret grøn omstilling. Med afsæt i egen forskning omkring klimatilpasningstiltag i København viser vi, at indsatser i retning af den klimavenlige og bæredygtige by er præget af en række dilemmaer, spændinger og kompromisser på tværs af samfundsinteresser og værdihensyn. Vores grundpointe er her, at sådanne dilemmaer og spændinger i høj grad medieres af en række by-professionelle grupper, og herunder særligt ingeniører, arkitekter og planlæggere, som spiller afgørende roller i udformningen og implementeringen af byers klimaindsatser. Det sker som forsøg på at forene hensyn, der hidrører fra henholdsvis en teknisk viden om mulige løsninger, borgernes ønsker og behov i byudviklingen og de juridiske, økonomiske og politiske rammer, som tiltagene foregår indenfor.

Indledning: Hvorfor tror alle, at byerne kan redde klimaet?

Imens denne artikel skrives mødes borgmestre og embedsfolk fra 94 af verdens største og mest prestigefyldte byer med eksperter, aktivister og klima-notabiliteter som Al Gore til det såkaldte C40-bynetværks topmøde i København. C40-byerne med New York, Los Angeles, Tokyo, London og Paris i spidsen repræsenterer godt 700 millioner borgere og 25 % af verdensøkonomien. Samtidig står de for godt 15 % af de globale drivhusgasudledninger, ligesom byer samlet set menes at stå for godt 70 % af de globale udslip. Budskabet på topmødet er enkelt: i kølvandet på nationalstaternes svigtende vilje til at indfri løfterne fra Paris-aftalen vil det nu være storbyerne, der vil drive den nødvendige klimaomstilling og holde verden under 1,5 graders opvarmning. København står med sin ambition om CO₂-neutralitet i 2025 centralt i denne selvbevidste, globale kampagne for grønne, klimavenlige byer.

Med denne artikel ønsker vi at belyse det forhold, som C40 er udtryk for, nemlig at verdens storbyer har påkaldt sig stigende opmærksomhed som centre for lokal og global klimahandling og -politik over de seneste 15-20 år. Karakteristisk for denne opmærksomhed er, at byerne fremtræder som både problem og løsning på én gang. På den ene side anerkendes det, at byerne som knudepunkter for industriøkonomisk vækst og højforbrugslivsstile bærer et særligt historisk ansvar for klimaproblemet. På den anden side hævdes det stadig hyppigere fra by-professionelles side, at byerne qua deres konkrete sårbarhed fra klimarelaterede oversvømmelser og varmeøer, deres nærhed til og



**MARIE LETH
MEILVANG**

Phd-studerende,
Sociologisk Institut,
Københavns Universitet



ANDERS BLOK
Lektor,

Sociologisk Institut,
Københavns Universitet

ansvarlighed over for borgerne og deres råderet over centrale infrastrukturer (energi, bolig, transport) står med unikke muligheder for at drive en accelereret grøn omstilling. Igen fremhæves byer som København og Aarhus gerne på den internationale scene for de reduktionsresultater, der allerede er opnået.

I miljøhistorisk lys er denne situation udtryk for en bemærkelsesværdig forandring. Går man blot 30-40 år tilbage, var det almindeligt blandt miljøforkæmpere og -eksperter at møde det synspunkt, at byernes industri, teknik, økonomi og livsstil hørte til de globale miljøproblemers primære årsager. At alle i dag synes at være blevet enige med hinanden om, at storbyerne kan og bør redde klimaet, er således symptomatisk for en ny tids bæredygtighedstænkning (Wachsmuth & Angelo 2018). Mest afgørende er nok, at storbyerne om nogen er blevet hjemsted for ideer og praksisser om ressourceeffektivitet, nye smarte teknologier og grøn vækst baseret på samarbejde og samskabelse mellem et ansvarligt erhvervsliv, innovative forskningsmiljøer og fremsynede, silo-overskridende by-administrationer. At virkeligheden ikke altid står mål med disse idealer, ændrer ikke ved, at ambitioner om grøn vækst-baseret klimaomstilling på lange stræk er blevet den nye sandhed om byudvikling verden over.

Bemærkelsesværdigt er det i den sammenhæng også, at spørgsmål om klima-afværgning (*mitigation*) og -tilpasning (*adaptation*), som i globale klimaforhandlinger stadig ofte ses som modsætninger, synes at blive bragt snævert sammen i mange storbyers klimaindsatser. Forskningen viser således, at stadig flere byer forsøger at skabe synergi mellem områderne for dermed at optimere udbyttet af de betydelige investeringer, som grøn omstilling kræver (Lee et al. 2019). I dansk kontekst kendes dette ikke mindst fra den rolle, som begrebet ”merværdi” tillægges i en række ambitiøse klima-tilpasningstiltag på tværs af mindre, mellemstore og større danske byer. Sådanne merværdier handler endvidere om mere og andet end CO₂ og klima; de handler tillige om at skabe attraktive, levedygtige byer med rekreative arealer, ren luft og styrkede fællesskaber. Som sådan kan de siges at omsætte bæredygtighedsidealet om at sammentænke økonomisk, social og miljømæssig lokaludvikling.

Indsatser i retning af den klimavenlige by er samtidig præget af en række dilemmaer og spændinger, ligesom bæredygtig byudvikling som helhed må forstås som et interesse- og værdibåret kompromis, der i praksis rækker på tværs af aktuelle og potentielle uenigheder (Blok & Meilvang 2015). I det følgende vil en grundpointe være, at sådanne dilemmaer og spændinger i høj grad medieres af en række by-professionelle grupper, og herunder særligt ingeniører, arkitekter og planlæggere, som spiller afgørende roller i udformningen og implementeringen af byers klimaindsatser. Det sker som forsøg på at forene hensyn, der hidrører fra henholdsvis en teknisk viden om mulige løsninger, borgernes ønsker og behov i byudviklingen og de juridiske, økonomiske og politiske rammer, som tiltagene foregår inden for. Senere i denne artikel vil vi illustrere disse pointer med vores egen forskning i Københavns klimatilpasningstiltag. Først vil vi imidlertid placere danske byer i et internationalt

komparativt perspektiv, som tjener til at fremhæve såvel lighedspunkter som forskelle i jagten på klimavenlige byer.

Byernes klimaomstilling: danske indsatser i komparativt lys

I starten af 2010'erne lavede geografer ved Durham-universitetet i England en kortlægning af antallet og typerne af klimainitiativer i 100 udvalgte byer på tværs af alle klodens kontinenter (Broto & Bulkeley 2013). Det skete som reaktion på den situation, at forskningslitteraturen havde akkumuleret en stigende mængde casestudier fra specifikke byer, men at der manglede et tværgående og komparativt overblik. Kortlægningen viste blandt andet, at langt de fleste byer har øget antallet af klimaindsatser siden 2005; at de fleste initiativer finder sted som offentlig-private partnerskaber; og at de typisk adresserer infrastrukturelle spørgsmål om energiforsyning, boligernes varmekonsum, kollektiv transport og ressourceanvendelse fra industri og forbrug. Omvendt er der længere imellem mere vidtgående planlægnings tiltag, der eksempelvis søger at gøre den samlede byudvikling mere kompakt – til trods for, at netop denne ide nyder betydelig tilslutning blandt planlæggere (Jensen et al. 2011).

Et interessant fund ved denne kortlægning er endvidere, at der nok er relativt store forskelle i *antallet* af klimaindsatser byerne imellem, med mange i London og færre i Hamborg; men at der samtidig er overraskende stor lighed i *typen* af indsatser på tværs af verdensregionerne. Dette kan rimeligvis fortolkes i lyset af det forhold, at klimatekniske ideer og praktiske tiltag i høj grad cirkulerer rundt mellem verdens byer, ofte i form af såkaldte 'best practice'-modeller, båret af by-professionelle rådgivere som ARUP og Rambøll og af bypolitiske klimanetværk som C40 og ICLEI (Blok 2012). Mest kendt i dansk kontekst er her nok de måder, hvorpå arkitekterne hos henholdsvis Gehl og BIG har haft succes med at sprede erfaringer og viden fra dansk cykel- og byudviklingskultur til storbyer i USA, Kina og andre steder. På den måde kan man tale om, at by-professionelle og by-eliter i dag udgør et transnationalt og "kosmopolitant" klimarisikofællesskab, båret af fælles viden og værdier (Beck et al. 2013).

Der er dog samtidig store lokale og regionale forskelle når det kommer til de politisk-økonomiske rammer, hvorunder by-professionelle indsatser for den klimavenlige by konkret formes. Maler vi med bred pensel, kan man sige, at byernes klimaindsatser i et land som Kina i høj grad præges af den industrialisering og storskala-urbanisering, som får nye millionbyer til at skyde frem med høj frekvens; alt imens indiske storbyers tiltag afspejler landets udviklingshensyn, fattigdomsproblemer og deraf følgende sårbarhed for klimarelaterede trusler (Blok 2016). I USA finder byernes klimaindsatser i dag sted i åben opposition til centralregeringens klimaskepsis, mens eksempelvis danske byers tiltag typisk koordineres med statslige aktører ud fra en bred konsensus om grønne vækst-strategier og klimaomstillingens nødvendighed. På den måde er det tydeligt, at byers klimatiltag både formes af nationale rammevilkår og af den transnationale cirkulation af by-professionel viden om tekniske tiltag.

Generelt set viser kortlægninger på både nordamerikansk og europæisk niveau, at storbyer har haft tendens til at prioritere klima-afværgning højere end tilpasning, selv om mange byer som antydnet er begyndt at tænke de to indsatsstyper tættere sammen de senere år (Lee et al. 2019). Interessant nok finder man en tilsvarende prioriteringsprofil også blandt en række betydningsfulde verdenshavnebyer i Europa og Østasien, hvor truslerne fra havvandstandsstigning og stormfloder ellers er præsentere og kalder på store investeringer i klimasikring (Blok & Tschötschel 2015). Enkelte havnebyer har dog efterhånden markeret sig som globale klimatilpasnings-hovedstæder, anført af hollandske Rotterdam, hvor store dele af byen ligger mere end otte meter under havoverfladen. Herfra eksporteres professionel ekspertise i vand- og klimahåndtering til andre dele af verden, herunder New Orleans efter Katrina-katastrofen i 2005 og oversvømmingsramte storbyer i Sydøstasien som Bangkok (Blok 2019).

Tilsammen manifesterer disse tendenser sig i en karakteristisk klima- og bæredygtighedspolitik i mange vestlige storbyer, der består i en blanding af ”grå” teknologisk dominerede og ”grønne” vegetations- og beplantningsbaserede tiltag (Wachsmuth & Angelo 2018). Særligt behovet for klimatilpasning har her frembragt nye planlægningsideer, hvor beplantede arealer og overflader i byen, der kan tilbageholde og kanalisere overskudsvand, nu ses som en væsentlig del af byens infrastruktur, som såkaldt grøn-blå infrastruktur. Som oftest ses de ”grå” og ”grønne” klima- og bæredygtighedsindsatser som komplementære til hinanden; men der er også tilfælde, hvor de to hensyn havner i indbyrdes konflikt. Det viste balladen om Amager Fælled i København i 2017: her ønskede kommunen at bygge CO₂-venlige boliger på en mindre del af fælleden, men blev mødt af massive folkelige protester, som påkaldte sig stedets natur- og biodiversitetsmæssige kvaliteter. Eksemplet illustrerer, hvordan bæredygtig og klimavenlig byudvikling har karakter af forhandlet kompromis mellem mange hensyn.

I en dansk kontekst er det langt fra kun København, der er langt fremme med indsatsen for en mere klimavenlig byudvikling. Senest er by-professionelle fra C40-netværket gået sammen med Realdania og den grønne tænketank Concito i det såkaldte DK2020-projekt, hvor 20 danske kommuner vil få teknisk assistance til at opdatere deres klimaarbejde, således at det lever op til C40-byernes standarder om at bidrage proportionalt til Paris-aftalens 1,5-graders målsætning. Her deltager blandt andet kommuner som Lejre, Samsø, Sønderborg og Aarhus, hvor klimaomstillingsarbejdet allerede er fremskredent. Herudover deltager byer som Køge og Vejle, hvis indsats for klimatilpasning og -sikring allerede har opnået anerkendelse, Vejles som led i et internationalt by-netværk for 100 klima-resiliente byer finansieret af Rockefeller-fonden. Overordnet kan man sige, at danske byer i europæisk og globalt perspektiv er ganske fremskredne i deres klimaomstillingsindsatser, om end der udestår en endnu større udfordring over det kommende årti, hvis bidraget til Paris-aftalen skal indfries.

Denne situation bør, som allerede antydtes, ses i lyset af den indsats der er foregået bredere på det miljø- og bæredygtighedsmæssige felt i Danmark gennem de seneste 30-40 år, og som er skabt i samspil mellem lokale og nationale indsatser blandt professionelle, myndigheder, civilsamfund og industri. Danmark hører her til de lande i verden, hvor den såkaldte økologiske modernisering af samfundet er mest fremskreden – som manifesteret ikke mindst i de vindmøller, der symboliserer den allerede vidtgående klimaomstilling af energisektoren (Wettergren & Soneryd 2017). Danske kommuner har tillige en lang tradition for aktivt at støtte op om FN's arbejde for bæredygtig udvikling, hvilket konkret manifesteres i landets mange Lokale Agenda 21-centre. Det er i høj grad denne type såkaldt stiafhængighed i det nationale institutionelle miljøarbejde, som har lagt kimen til danske byers aktive, klimapolitiske tilgang og til den anerkendelse, som danske byers klimainsats høster internationalt.

Fokuseringen på bæredygtige byudviklingsstrategier har dog ikke været uden omkostninger. I takt med, at bære- og levedygtighed er blevet til nye parametre i den internationale by-konkurrence om investeringer og tiltrækning af købedygtige middel- og overklasser, er tidligere tiders fokusering på social inklusion, velfærd og retfærdighed i nordiske byer gradvist kommet under pres (Holden et al. 2019). Generelt kan man om vestlige storbyers klima- og bæredygtighedsindsatser sige, at prioriteringer af de økonomiske og miljømæssige dimensioner af bæredygtigheden har haft tendens til at ske på bekostning af de sociale dimensioner. Her tales i litteraturen om ”grøn gentrificering”, når investeringer i grøn, klimavenlig udvikling i bykernen utilsigtet bidrager til de prisstigninger på boligmarkedet, som tvinger lavindkomstgrupper længere ud mod byens periferi (Gould & Lewis 2017). Disse tendenser genfindes også i København, hvis klimatilpasningstiltag vi nu ønsker at se nærmere på, baseret på egen forskning i samspillet mellem by-professionelle, borgerne og de politisk-økonomiske rammer.

København: den CO₂-neutrale og klimaresiliente by?

Københavns Kommune har gennem en længere årrække markeret og brandet sig som en grøn metropol, der arbejder seriøst med klimaforandringerne og sætter ambitiøse målsætninger, både når det handler om afværgning og tilpasning (Blok 2012; 2019). Byen vedtog i 2009 en klimaplan, der som nævnt skal gøre København CO₂-neutral i 2025, ligesom byen siden 2012 har haft en ambitiøs klimatilpasningsplan. Foruden C40 er København medlem af en række andre europæiske og internationale by-netværk for klima og bæredygtighed, og byen opnåede stor international bevågenhed som vært for FN's klimatopmøde i 2009, hvor flere tiltag tjente til at promovere dansk klimaekspertise og smarte by-løsninger. Dette også til trods for, at mødet i interstatslig forstand blev en skuffelse.

Flere ambitiøse byudviklingsprojekter i København viser dog samtidig de indre spændinger, der kan være mellem by-professionelle visioner for byen og

de økonomisk-politiske realiteter. Et godt eksempel på det er udviklingen i Nordhavn. Bydelen var fra sin opstart i slut-2000'erne tænkt som et grønt og bæredygtigt flagskibsprojekt, hvor en del af ambitionen var at gøre bydelen til testområde for nye grønne teknologier, og hvor fire havvindmøller ud for tippen af Nordhavn skulle sikre CO₂-neutralitet. Vindmøllerne blev droppet tidligt i projektet, blandt andet på grund af massive beboerprotester fra de omkringliggende kommuner (Blok & Meilvang 2015), og flere af de planlagte testaktiviteter bliver heller ikke til noget. Fra udviklingselskabet By & Havn, der står for udviklingen, forklarede chefkonsulent Kirsten Ledgaard i 2015 til Ingeniøren: ”Nordhavn [skal] ikke være et eksperimentarium, hvor vi får nogle løsninger, der ikke er holdbare. De kommende beboere skal vide, at de måske nok er med på forkanten, men de flytter ikke ind i noget, der ikke fungerer, og som ikke er økonomisk rentabelt” (Andersen 2015). I en storby, hvor jordsalg finansierer udvikling af ny infrastruktur, og ikke mindst metroen, skal byens grønne ambitioner afbalanceres med hensynet til købestærke beboere.

Når det gælder klimatilpasning, har man i København oplevet, at udefrakommende klimabegivenheder kan påvirke planlægningen og accelerere udviklingen af nye løsninger (Madsen et al. 2019). Skybruddet i København i 2011, der fulgte to andre større skybrud i 2007 og 2010, var helt afgørende for at sætte problemerne med øget regn som følge af klimaforandringerne på dagsordenen. Klimatilpasningsplanen, der fulgte efter skybruddet, rummer hele 300 projekter, der skal tilpasse byen til øgede regnmængder. Byen opdeles her i 7 vand-oplande, og tilgangen er, at regn skal håndteres i størst muligt omfang på terræn i grønne overfladesystemer. Det betyder konkret, at investeringerne i øget spildevandsinfrastruktur også skal gøre byen grønnere og skabe rekreative områder for byens borgere. Denne tilgang til klima-relateret regnvandshåndtering betegnes i feltet som ”klimatilpasning med merværdi”, idet merværdien som tidligere antydet forstås som de grønne og de sociale aspekter af projekterne (Meilvang & Blok 2019). Tilgangen er blandt andet udviklet i det tværgående netværk Vand I Byer, som består af professionelle, universitetsforskere og kommunale og statslige aktører.

Det stærke fokus på nye grøn-blå infrastrukturløsninger, såsom overfladebaseret regnvandshåndtering, kræver nye professionelle arbejdsgange og evner til at navigere under usikre rammevilkår. Hvor regnvand, der ledes under jorden i kloakker, siden slutningen af 1800-tallet har været et område fuldstændig monopoliseret af ingeniører og udført af forsyningerne, betyder de nye overflade-baserede tilgange, hvor vandet skal tilføre byen nye rekreative værdier, at landskabsarkitekter og byplanlæggere kommer til at spille en ny og vigtigere rolle (Meilvang 2019). Samtidig får kommunerne en mere aktiv plads i håndteringen af regnvand, fordi alt vand på overfladen af byen er deres ansvar, mens alt under jorden er forsyningernes. En ny måde at håndtere regnvand på resulterer derfor i nye inter-professionelle og inter-organisatoriske samarbejdskonstellationer, som også rejser spørgsmål om tilpasning af de juridiske og økonomiske rammer, som endnu ikke er faldet på plads. Mange

professionelle oplever her, at rammerne ikke helt levner mulighed for optimale løsninger (Madsen et al. 2019).

Planlægningen af klimatilpasning følger den generelle tendens i byplanlægning til at inddrage borgerne mere aktivt i processerne end tidligere (Meilvang et al. 2018). I flere tilpasningsprojekter spiller borgerinddragelse tilmed en helt afgørende rolle, fordi en stor del af regnvandet falder på private grunde. En ingeniør fra en større dansk by fortæller om borgernes rolle:

”Hvis løsningen er, at vi skal have alt regnvandet ud [af kloakken], jamen så sidder borgerne altså på to tredjedele af løsningen, det offentlige sidder på den sidste tredjedel. Så vi kan ikke nøjes med bare at tage vejene ud og så sige: ”Nå, men så har vi gjort, hvad vi kunne, og det var da ærgerligt, det lykkedes ikke”. Altså, vi er nødt til at have borgerne med. Men vi kan heller ikke bare lægge hele problemet over på borgerne og sige: ”Nu skal I”, eller tvinge dem til at koble fra, eller give dem påbud og sådan noget, uden også at gøre noget ved det. Så der er nødt til at være sådan en samlet løsning egentlig, for at vi skal nå helt i mål” (interview, forfatter).

Borgerne inddrages hermed til tider meget konkret i klimatilpasningsløsningerne, men de inddrages også i projekter, hvor de ikke decideret skal afkoble deres vand fra kloakkerne. I et større københavnsk projekt, hvor borgerne har været meget involverede, fortæller to landskabsarkitekter:

”De indgår ligesom sådan en aktør, altså på lige fod. De er jo ikke professionelle, men det er de blevet lidt efterhånden, fordi det [projektet] har varet så lang tid [...] De er ikke eksperter på landskab eller klimatilpasning, men de er eksperter i det sted, kan man sige. I kraft af at de bor der, har boet der i mange år eller har børn, der går i skole der” (interview, forfatter).

De professionelle inddrager altså borgerne i planlægningen af projekterne, fordi de er ”eksperter” på stedet. I andre projekter inddrages borgerne, for eksempel skolebørn, i anlæggelsen af projekterne, idet de planter stauder og lægger løg i regnvandsbedene sammen med landskabsarkitekterne. I de store klimatilpasningsprojekter taler de professionelle således generelt om, hvordan kommunikation til og med borgerne fylder meget mere end i ’traditionelle’ regnvandsprojekter.

Fordi der stadig mangler standardløsninger på mange aspekter af at aflede regnvand på overfladen, kan projekterne være svære at planlægge fra start til slut, og meget kan ændre sig undervejs (Meilvang 2019). De juridiske og økonomisk-politiske rammevilkår er nye og uafprøvede, og samtidig ændrer de sig hele tiden. Det kan være svært at navigere i for alle involverede aktører, også de professionelle. Selvom det er juridisk bestemt, hvad kommunen og forsyningen hver især må betale i et klimatilpasningsprojekt, afhænger det ofte af den helt konkrete vurdering: hvis et træ er en del af et regnvandsbed, må forsyningen betale det, hvis det er forskønnelse, skal kommunen. De kon-

krete vurderinger kan halvvejs inde ændre projektet drastisk, og derfor består en del af de professionelle opgave også i at formidle disse ændringer til borgerne. En ansat på en landskabsarkitekttegnestue fortæller, at hun prøver at ”gøre det lidt gennemskueligt, sådan hvad det er der sker fra et borgermøde til det næste, og hvordan tingene bliver taget med videre, og hvorfor nogle ting ikke bliver taget med videre”.

Disse indsigter i den konkret praksis omkring planlægning og implementering af klimatilpasning i København tegner dermed et generelt mønster, der viser, at arbejdet hen i retning af den CO₂-neutrale og klima-resiliente by handler om meget mere end nye, teknologiske løsninger. Det handler i lige så høj grad om de nye arbejdsgange, normer, institutioner og forhandlinger, der opstår i samspillet mellem flere grupper af by-professionelle aktører, borgerne med deres ønsker og behov og de juridiske, økonomiske og politiske rammer for byudviklingen, som selv må justeres eller ændres undervejs. Byers kapacitet til at drive klima- og bæredygtighedsomstillingen fremad handler derfor i høj grad om deres evne til at sikre dette samspil på måder, der fremmer faglighed og demokratisk inddragelse, og som samtidig sikrer åbenhed om de svære afvejninger og dilemmaer, som uvægerligt vil opstå.

Konklusion: næste skridt for den klimavenlige by?

Vi har i denne artikel argumenteret for og søgt at illustrere, at der er gode grunde i såvel forskning som erfaring til det forhold, at verdens storbyer gennem de seneste 15-20 år har opnået en stadig større plads og opmærksomhed som centre for lokal og global klimahandling og –politik. Det sker i erkendelse af byernes store medansvar for klima-problemernes omfang, og det sker tillige på baggrund af den erkendelse, at det nationalstatsbaserede FN-spor synes langt fra at leve op til egne forpligtelser, inkarneret i Paris-aftalens målsætning om at holde opvarmningen under 1,5 grader. Selvom mange byer her synes både mere ambitiøse og mere kapable i deres klimaomstilling end nationalstaterne, så er det dog samtidig stadig sådan, at også byerne først nu for alvor skal til at levere på Paris-målsætningerne. I en dansk kontekst, hvor energiomstillingen allerede er fremskreden, vil disse skridt ikke mindst handle om elbiler, kollektiv trafik, fødevarer, forbrug og grøn-blå infrastrukturer til tilpasning.

I den sammenhæng har vi mere specifikt argumenteret for, at byers kapacitet til disse omstillingsprocesser i høj grad formes i samspillet mellem byens økonomisk-politiske og juridiske rammer, borgernes ønsker og behov og en række by-professionelle gruppers evne til og mulighed for at mediere nye, kollektive løsninger. Særligt har vi betonet det forhold, at ingeniører, arkitekter, byplanlæggere og andre by-professionelle spiller helt afgørende, men i den offentlig-politiske samtale ofte lidt oversete, roller når det handler om at mediere mellem teknisk nytænkning og demokratisk forankring i bæredygtig byudvikling. Det fremadrettede arbejde med den klimavenlige by bør derfor i høj grad fokusere på opbygning og styrkelse af de arbejdsgange og institutioner, der fremmer og sikrer et fagligt solidt og demokratisk forankret samspil

på tværs af administrative enheder og niveauer. Her har vi samtidig søgt at vise, at visse bæredygtighedsværdier, herunder ikke mindst knyttet til sociale hensyn, har haft tendens til at blive klemte i de hidtidige, grønne udviklingsmodeller i en by som København.

Mere alment kan det undre, at der end ikke i en by som København, der ellers om nogen præges af stor folkelig opbakning til klimavenlighed, høj professionel kapacitet og bred politisk vilje, kan siges at pågå en egentlig, bredt forankret offentlig debat om retning, ambition og styrende værdier for fremtidens bæredygtige byudvikling. Om noget har striden om Amager Fælled og den øvrige natur i byen været med til at blotlægge de indre spændinger, som præger bæredygtighedstænkningen, og som nødvendiggør en vedvarende debat om, hvordan denne abstrakte værdi skal blive til konkret, levet virkelighed. Det gælder også, og ikke mindst, når det kommer til det ansvar som velhavende danske byer kan siges at have for at modvirke de globale uligheder, som ellers vokser i takt med at klimaproblemerne rammer hårdere i det Globale Syd. Her vil nye typer af demokratiske tiltag, fra høringer og workshops til borgerinvolverende budgetstyring og egentlige borgerting med lovforberedende mandat, som alle kan sikre styrket dialog mellem by-professionelle, borgere og politikere, være relevante for danske (og andre) byer at overveje i den nærmeste fremtid, i takt med at klimaambitionerne øges.

Referencer

- Andersen, Ulrik (2015) 'Nordhavn – mellem snusfornuft og science fiction'. *Ingeniøren*, 1. januar 2015 (<https://ing.dk/artikel/nordhavn-mellem-snusfornuft-og-science-fiction-172899>, tilgået 13. oktober 2019).
- Beck, Ulrich, Blok, Anders, Tyfield, David & Zhang, Joy (2013) 'Cosmopolitan communities of climate risk: conceptual and empirical suggestions for a new research agenda'. *Global Networks* 13(1): 1-21.
- Blok, Anders (2012) 'Greening cosmopolitan urbanism? On the transnational mobility of low-carbon formats in Northern European and East Asian cities'. *Environment and Planning A* 44(10): 2327-2343.
- Blok, Anders (2016) 'Assembling urban risks: climate adaptation, scales of change and the politics of expertise in Surat, India'. *CITY* 20(4): 602-618.
- Blok, Anders (2018) 'The politics of urban climate risks: theoretical and empirical lessons from Ulrich Beck's methodological cosmopolitanism'. *Journal of Risk Research* 21(1): 41-55.
- Blok, Anders (2019) 'Climate risks in world port cities: situating urban-cosmopolitan risk communities via Ulrich Beck's comparative tactics'. *Global Networks* (<https://doi.org/10.1111/glob.12258>).
- Blok, Anders & Meilvang, Marie L. (2015) 'Picturing urban green attachments: civic activists moving between familiar and public engagements in the city'. *Sociology* 49(1): 19-37.
- Blok, Anders & Tschötschel, Robin (2015) 'World port cities as cosmopolitan risk community: mapping urban climate policy experiments in Europe and East Asia'. *Environment and Planning C* 34(4): 717-736.
- Broto, Vanesa C. & Bulkeley, Harriet (2013) 'A survey of urban climate change experiments in 100 cities'. *Global Environmental Change* 23(1): 92-102.
- Gould, Kenneth A. & Lewis, Tammy L. (red.) (2017) *Green Gentrification: Urban Sustainability and the Struggle for Environmental Justice*. London: Routledge.
- Holden, Meg, Airas, Annika & Larsen, Majken L. (2019) 'Social sustainability in eco-urban neighbourhoods – revisiting the Nordic model'. Kapitel 8 i M. R. Shirazi & R. Keivani (red.) *Urban Social Sustainability*. London: Routledge.
- Jensen, Jesper O., Christensen, Toke H. & Gram-Hansen, K. (2011) 'Sustainable urban development – compact cities or consumer practices?'. *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management* 46(1): 50-64.
- Lee, Taedong, Yang, Hyuk & Blok, Anders (2019) 'Does mitigation shape adaptation? The urban climate mitigation-adaptation nexus'. Forthcoming in *Climate Policy*.
- Madsen, Herle M., Blok, Anders & Mikkelsen, Peter S. (2019) 'Framing professional climate risk knowledge:

extreme weather events as drivers of adaptation innovation in Copenhagen, Denmark.' *Environmental Science & Policy* 98: 30-38.

Meilvang, Marie L. (2019) 'The professional work of hinge objects: inter-professional coordination in urban drainage.' *Professions & Professionalism* 9(1) (<https://doi.org/10.7577/pp.3185>).

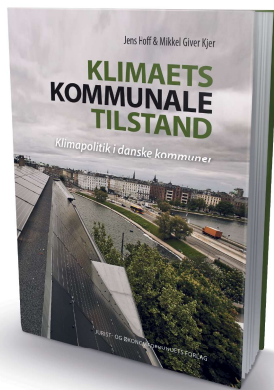
Meilvang, Marie L., Carlsen, Hjalmar B. & Blok, Anders (2018) 'Methods of engagement: on civic participation formats as composition devices in urban planning.' *European Journal of Cultural and Political Sociology* 5(1-2): 12-41.

Meilvang, Marie L. & Blok, Anders (2019) 'Det proto-jurisdiktionelle sprog: begrebernes rolle i inter-professi-

onelt samarbejde og konflikt.' *Tidsskrift for Professionsstudier* 15(28): 6-17.

Wachsmuth, David & Angelo, Hillary (2018) 'Green and grey: new ideologies of nature in urban sustainability policy.' *Annals of the American Association of Geographers* 108(4): 1038-1056.

Wettergren, Åsa & Soneryd, Linda (2017) 'Denmark – from a green economy toward a new eco-radicalism?'. Kapitel 8 i L. Soneryd, H. Thörn & Å. Wettergren (red.) *Climate Action in a Globalizing World*. New York: Routledge.



Klimaets kommunale tilstand giver et sjældent indblik i kommunernes klimapolitik, som på mange måder er langt foran staten. Få svar på, hvorfor det er sådan.

<https://www.djoef-forlag.dk/book-info/klimaets-kommunale-tilstand>