



Notat

Bilag 2 Revideret oplæg om temaer til Teknik- og Miljøudvalgets studietur

Teknik- og Miljøudvalget kan for at fokusere på tema om mobilitet, byudvikling og grøn teknologi besøge Boston. Alternativt kan tema om Byrum og mobilitet vælges ved Paris som destination.

Mobilitet, byudvikling og grøn teknologi i Boston.

Mobilitet og byudvikling

Boston er en by på størrelse med København – og med Cambridge som en integreret del af byen, selvom dette er en selvstændig kommune. På den måde minder byen om København/Frederiksberg.

Både Boston og Cambridge arbejder med at skabe mere plads til cykler og styre en kraftig byudvikling med pres på boliger og mobilitet. Desuden har byen en stor udfordring med stigende havvandsniveau, som allerede i dag er et problem for byen.

Byudvikling langs havnen

Byen har sat fokus på udviklingen af havnen – både i forhold til boliger, men også adgang til vandet, sikring mod oversvømmelser og flere grønne områder. Det vil derfor være relevant at se, hvordan byerne arbejder med konkrete løsninger, bl.a. Waterfront Resilience samt Mystic River samt at møde de centrale aktører – både offentlige og private. Man arbejder i Boston med at kombinere byudvikling og stormflodssikring, hvilket også er en del af strategien omkring Lynetteholm.

The Big Dig

The Big Dig – eller The Central Artery Tunnel project flyttede Interstate 93 – som løb gennem Boston, så det blev en underjordisk tunnel, som løb under og langs havnen. Den blev opført mellem 1991 og 2007 med enorme budgetoverskridelser og problemer i konstruktionen.

Det gav dog plads til et ca. 2,5 km lang park/offentligt byrum, som løber ovenpå en strækning af the Big Dig.

Mobilitet

22-02-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 15892

Dokumentnummer i F2
75736

Sagsnummer i eDoc
2022-0324931

Analysenheden

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Selvom både Boston og Cambridge arbejder med udbygning af cykelinfrastrukturen, så er brug af cykel til pendling og hverdagstransport ikke så udbygget som i København. Man har dog en række rekreative gå-, løbe- og cykelruter. Her er Southwest Corridor interessant: En 6-7 km lang park ovenpå en metrolinje, der forbinder flere bydele - både velstillede og udfordrede bydele. Byrummet/parken er interessant, fordi det er et langt stræk med forskellige indretninger og beplantninger og forbindelse for aktive mobilitetsformer. Historien er spændende, fordi der var planer om en motorvej gennem de mange boligkvarterer. De ryddede store arealer for at gøre plads til vejen, men lokale protester gjorde, at man droppede planerne og i stedet lavede en subway (metro) under jorden og en lang, sammenhængende park over jorden.

Segregation by design (klar adskillelse af funktioner) har generelt, ligesom i mange andre amerikanske byer, været meget udbredt i Boston. Man har ryddet store byområder for at gøre plads til både infrastruktur og byfornyelse. Dette er især interessant ift. samspil mellem planlægning, mobilitet og social (u)lighed.

Teknologiudvikling i den grønne omstilling

Med placeringen af universitetet Massachusetts Institute of Technology (MIT) i Boston, vil det være oplagt at få et programpunkt på turen, som handler om, hvordan man arbejder med teknologiudvikling i den grønne omstilling. Der er endvidere et dansk konsulat, som netop har dette som et af sine centrale fokusområder - The Danish Innovation Center.

Det vil dog være begrænset, hvad det vil være muligt at se i praksis, så det vil i høj grad være tale om oplæg fra start ups, forskning mv.

Urban Heat

I USA har man store problemer med stigende temperaturer. I Boston området forventes antallet af dage med temperaturer over 32 grader at femdobles frem til 2070. Både Boston og Cambridge har igangsat initiativer med både forbedring af byrum (træer) og køle-centre for især de mest udsatte borgere. Dette kunne være et interessant element i en tur i forhold til forholdene i København, hvor man også forventer stigende temperaturer. Og det vil være et af de områder, hvor man kan få ny viden med hjem.

Byrum og mobilitet i 15 minutters byen - Paris

Paris har de seneste år arbejdet meget med kombinationen af byrum og mobilitet. Man har udviklet konceptet "15 minutters byen", som sigter på at skabe bæredygtighed og livskvalitet gennem en planlægning, som gør det muligt at få adgang til alt inden for 15 minutters transport til fods, cykel eller offentlig transport.

15 minutters byen har følgende principper:

- 1) Byen skal følge menneskers rytme - ikke bilernes.
- 2) Hver kvadratmeter skal have flere funktioner.
- 3) Bydele skal designes, så folk ikke har behov for at pendle.

Dette sker gennem massiv decentralisering, en transformation af eksisterende infrastruktur og udvikling af nye services for hver bydel. Endvidere laves bilveje om til cykelstier og fodgængerområder og specielle skolegader – i alt har man siden 2020 lukket 168 veje for biltrafik. Der arbejdes med bilfri bydele og også med innovative cykelparkeringsløsninger. Endelig udvikles nye økonomiske modeller, som skal tiltrække lokale virksomheder.

Man har fået gennemført en lang række tiltag i forhold til denne plan, så der vil være konkrete projekter at se.

Biodiversitet

Paris har gennem næsten 10 år arbejdet målrettet med biodiversitet i sine anlægsprojekter, og byen har siden 2013 haft en egentlig biodiversitetsborgmester. Det er en del af byens begrønningsstrategi med meget konkrete mål for mere grønt – både langs veje og i udvidelser af grønne arealer i byen. Man har siden 2021 plantet over 30.000 træer i byen.

Socialt boligbyggeri

Paris' forstæder har problemer med sociale boligområder, men arbejder nu med projekter, der både skal skabe mere socialt boligbyggeri og renovere det eksisterende sociale boligbyggeri.

Klimatilpasning – herunder urban heat

Paris har ligesom København valgt en helhedsorienteret tilgang til byens klimatilpasningsarbejde med særlig vægt på fire elementer:

- 1) Miljømæssig gevinst – begrønning som bevarer og skaber mere biodiversitet. De arbejder helt konkret med et projekt OASIS.
- 2) Social gevinst – bassiner og grønne arealer skaber nye steder, hvor folk kan mødes, når det er varmt.
- 3) Økonomisk gevinst – 25% af al mad skal i 2050 være lokalt produceret (vækst i markedet for by-landbrug).
- 4) Sundhedsmæssig gevinst – borgerne skal have adgang til afkøling under hedeølger – skal reducere sygdomstilfælde og død. Paris arbejder også på en strategi for at skabe skygge i byen med henblik på at modvirke effekten af de stigende temperaturer pga. klimaforandringer.

OL i 2024 – ren Seinen, som man kan svømme i

Paris er vært for OL i 2024 – og man har op til dette arbejdet målrettet for at få gjort Seinen ren nok til svømning ved, ligesom i København, at lukke for overløb fra byens kloaker. Det er planen, at alle OL's svømmekonkurrencer skal afholdes i Seinen – og fra 2025 vil der være "havnebade" i Seinen til offentlig brug.

Klimaaftryk ved de forskellige destinationer

Udledningsestimaterne er gennemført med beregningsmetoderne, som også bruges i kommunens årlige CO₂ regnskab. For de fleste transportformer er beregningen lavet på basis af distancen rejst, hvor:

$$\text{udledninger} = \text{distance} \times \text{emissionsfaktor}$$

Data er indhentet fra en række forskellige kilder, og estimaterne opgøres med forskellig datanøjagtighed afhængig af, hvilke data der er tilgængelige samt datakvalitet og troværdighed. Estimaterne er behæftede med en vis usikkerhed.

Klimaaftrykket for de foreslåede studieture og transportmulighederne er estimeret således:

Boston

- Fly - København New York 635 kg per person (9 timer direkte til Boston Logan Airport)

Paris

- Tog: 37 kg CO₂ per person, retur (13 timer med 2-3 skift)
- Fly: 234 kg CO₂ per person, retur (2 timer direkte til Charles de Gaulle/Paris)

I nedenstående er der flere detaljer om estimaterne og datakilderne:

- Distancerne blev estimeret ved brug af Google Maps.
- Distancerne er ikke ens for alle transportformer, fx kan togturene være flere hundrede kilometer længere end flyture.
- For alle transportformer antages der, at der er fuld udnyttelse af pladserne, dvs. der antages at hver bil har fire passagerer, hver bus har 46 passagerer etc.
- Angående togtransport er emissionsfaktoren sat til nul for de strækninger, som køres af de tyske togselskaber (DB), idet der anvendes 100% vedvarende energi. For strækninger i Danmark, Sverige og Norge, bruges DSB's emissionsfaktor for intercitytog. For Østrig og Frankrig anvendes CO₂-specifikationer fra hhv. ÖBB og SNCF og for Schweiz anvendes SBB's "ecocalculator". For New York-Boston-strækningen i USA bruges Amtraks udledningsberegner.
- For flyrejser er ICAOs udledningsberegner brugt. ICAO står for International Civil Aviation Organization.

Københavnerdag som optakt til studieturen

I sensommeren 2023 arrangeres en optaktstur til studieturen. Turen vil have fokus på emner, som svarer til dem, som udvalget vil komme til at møde på studieturen.

Turen kan eventuelt blive en kombineret cykel- og sejltur, hvor man bl.a. vil kunne få input til udvikling af havneområder samt sikring af byen mod stormflod (Boston) eller fokus på badning i havnen (Paris).

