



Notat

Mulige temaer og destinationer til studietur for Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget kan for at fokusere på tema om mobilitet og byudvikling besøge nedenstående foreslåede destinationer. Temaet er valgt på baggrund af forslag fra en arbejdsgruppe, som er nedsat af udvalget med repræsentanter fra udvalget. Med temaet kan udvalget indhente læring og erfaringer til udvikling af København inden for udvalgets ressort, bl.a. i forbindelse med arbejdet med den kommende Kommuneplan 2024.

Byrum og mobilitet

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 indenfor 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. Der arbejdes med bilfri bydele og også med innovative cykelparkeringsløsninger. Endelig udvikles nye økonomiske modeller, som skal tiltrække lokale virksomheder.

Biodiversitet

Paris har gennem næsten 10 år arbejdet målrettet med biodiversitet i sine anlæg - og har siden 2013 haft en egentlig biodiversitetsborgmester.

Socialt boligbyggeri

Paris har også store projekter med renovering af socialt boligbyggeri. Man har især i Paris' forstæder problemer i forbindelse med sociale boligområder, men arbejder nu med projekter både for at skabe mere socialt boligbyggeri, samt med renovering af det eksisterende.

Klimatilpasning

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

20-01-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 15892

Dokumentnummer i F2
60656

Sagsnummer i eDoc
2022-0324931

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

- 1) Miljømæssig gevinst – begrønning som bevarer og skaber mere biodiversitet.
- 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.

Byudvikling og boligpolitik

Wien har senest i 2022 slået København som verdens "most livable city" (EIU – The Economist Intelligence Unit).

Byudvikling og boligpolitik

Inden for byudvikling og byrum arbejder Wien aktivt med omdannelse af offentlige rum til mindre grønne pladser/"lommeparker" med midlertidige tiltag.

Desuden har byen en ambitiøs plan for udrulning af cykelinfrastruktur.

Et besøg i Wien kunne derudover med fordel have fokus på boligpolitik. Omkring 50 % af befolkningen bor i støttede boliger – enten i de kommunale (220.000) eller i de 200 bygge/boligfælleskaber, som også får offentlig støtte.

Wien har 1800 kommunale ejendomme – og byen lægger stor vægt på også at kunne sikre fremtidige generationer en billig bolig.

Genopretning og grøn mobilitet

Seoul arbejder meget stærkt på byudviklingsområdet. Byen har været igennem en voldsom ekspansion, og nedenstående emner kunne være interessante for udvalget.

The Cheong Gye Cheon River

En tidligere rørlagt flod i Seoul, som i 2002-2005 blev fritlagt og nu indgår som et centralt rekreativt element i byen. Forud for fritlæggelsen af åen, blev en motorvej i flere etager fjernet (uden erstatningsveje). Det er interessant som reference i forhold til arbejdet med Bispeengbuen.

Byudvikling

Seoul gennemgik en voldsom ekspansion i 70'erne, som ikke var præget af stor respekt for byrum. Dette arbejder man på at rette op på nu med mange nye byrum, herunder også udvikling af eksisterende byrum.

Han River Park

Han River Park er 11 sammenhængende parker langs Han River. Det er primært såkaldt vådområde-parker.

Mobilitet

Seoul har et veludviklet Bus Rapid Transfer System samt en række initiativer om cykling (inkl. delecycler) og mikromobilitetsservice.

Klimasikring og bynatur

Forvaltningen havde i begyndelsen af 2020 planlagt en studietur for det forrige Teknik- og Miljøudvalg til Boston og New York. Der ligger derfor

et programudkast, som man kunne arbejde videre med i forhold til en USA-tur.

Mobilitet og byudvikling

Boston og Cambridge arbejder med at skabe mere plads til cykler og styre en kraftig byudvikling med pres på boliger og mobilitet.

Programmet kunne herunder også omfatte Bostons havnetunnel, the Big Dig.

Stormflodssikring

Boston og Cambridge har allerede nu store udfordringer med stigende vandstand. 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.

I New York har man først i 2012 haft Hurricane Sandy, som sendte en næsten fire meter høj stormflod ind over bl.a. Manhattan, og i 2021 har man haft to store skybrud, som kostede flere døde i oversvømmede kælderlejligheder i Harlem og Queens. Efter Hurricane Sandy har man arbejdet med stormflodssikring af byen – bl.a. med BIGs projekt The Big U, hvoraf en del nu er under opførsel på Lower East Side.

Stormflodssikring

Stormflodssikring af Lower Manhattan, herunder planer for sikring ved opfyld på den nederste del af Manhattan, The Big U samt parker i Brooklyn, som er bygget til at kunne tåle oversvømmelser.

Skybrudsplanlægning

En præsentation af indsatsen "The New Normal", som blev lavet som opfølgning på de store skybrud i sensommeren 2021. Indsatsen rummer planer for beredskab, 10 klimakvarterer efter inspiration fra København, informationsindsats til de mest sårbare grupper mv. Besigtigelse af området i South East Queens, som er et direkte resultat af det flerårige samarbejde mellem New York og København på klimatilpasningsområdet. Her kunne også indgå en præsentation af danske virksomheders arbejde med klimatilpasning og byudvikling i New York.

Bynatur og Urban Farming

Et sidste programpunkt kunne være inddragelse af borgere i klimatilpasning og bynatur. Her vil der være mulighed for at besøge en eller flere parker og urban farms, hvor der produceres grønsager, som for mange familier er et vigtigt tilskud.

Havneudvikling og cykling

New York har bl.a. ved hjælp fra Gehl Architects eksperimenteret med midlertidige lukninger af veje for at skabe gode byrum og etableret cykelstier langs havnefronten. Havneudvikling er et af de store emner i byen – især i forhold til at etablere boliger, billig transport og adgang til vandet.

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:

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)

Wien

- Tog: 54 kg CO₂ per person, retur (15 timer og 45 min. 2-3 skift)
- Fly: 197 kg CO₂ per person, retur (1 timer og 45 min.)

Seoul

- Fly: 710 kg CO₂ per person, retur (12,5 timer direkte til Incheon lufthavn. Derefter 1 time i tog til Seoul)

New York/Boston

- Fly + tog: 793 kg CO₂ per person, retur
- KBH - New York (9 timer)
- Tog New York - Boston (4 timer og 30 min.)
- Tog Boston - New York
- Fly New York - KBH

- Fly: 846 kg CO₂ per person, retur
- KBH - New York (9 timer)
- New York - Boston (1 time)
- Boston - New York
- New York - KBH

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 DSBs 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. Det bemærkes, at der ikke er direkte fly fra København til Seoul. Beregningen er her foretaget med mellemlanding i Helsinki. Det bemærkes ligeledes, at det ikke længere er muligt at flyve direkte fra mellem København og Boston. Så beregningerne er foretaget med tilbagerejse fra New York – evt. kan der flyves til København fra Boston med mellemlanding i fx Istanbul.