

Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen - "Det er en ommer"

Først vil jeg gerne rose det foreliggende grundlag for at være gennemarbejdet og detaljeret – antageligt ud fra det opdrag Københavns Kommune har givet. Men jeg har svært ved at se, at oplægget lever op til mine forventninger til en trafikplan:

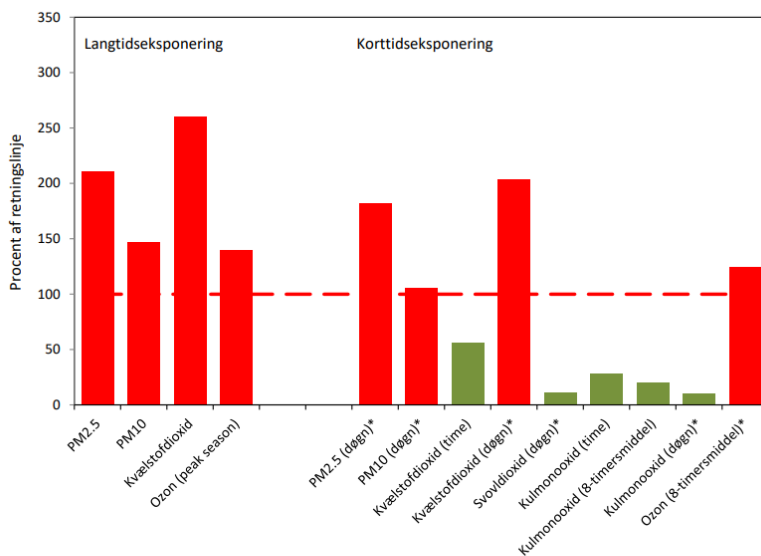
"Trafik - trafikplanlægning, er en bredt dækkende aktivitet, der har til formål at beskrive, hvordan bestemte mål i forbindelse med afvikling af trafik kan nås. Det kan være mål, der har at gøre med fx trafiksikkerhed, miljøpåvirkning, fremkommelighed eller tilgængelighed.

Kilde: https://denstoredanske.lex.dk/trafik_-_trafikplanl%C3%A6gning

I den foreliggende plan berøres ingen af de ovenstående emner og dermed er interessen for Middelalderbyens indbyggere ikke eksisterende i planen. Lad mig her nøjes med to eksempler – jeg stiller meget gerne op med flere, hvis det ønskes.

Katastrofal beslutning om Dantes Plads:

Ingen er vist i tvivl om, at luftforureningen i Danmark er størst i København, og at den er størst på H. C. Andersens Boulevard og i Stormgade. At bygge et parkeringshus på Dantes Plads – og dermed sende yderligere biler ind i området – kan vist ikke siges at medvirke til at reducere forureningen på dette kritiske sted. Her ses Danmarks luftkvalitet sammenlignet med WHO's nyeste retningslinjer. Er dette virkelig det bedste udtryk for en grøn by? Har man lavet regnestykket efter relevant placerede målere?



Figur 4. Oversigt over luftkvalitet i Danmark sammenholdt med WHO's nye retningslinjer vedrørende udsættelse for helbreds-skadelige luftforureningskomponenter (WHO, 2021a). Figuren er opdelt i retningslinjer vedrørende langtids- og korttidseksponering. Det er de højeste værdier målt ved de danske målestationer, som angives som procent af WHO's retningslinjer, som er indekseret til 100%. De langsigtede retningslinjer er baseret på årsmiddelkoncentrationer og for ozon på parameteren kaldet 'peak season', som beregnes ud fra gennemsnit af den maksimale daglige løbende 8-timersmiddelværdi beregnet for de seks efterfølgende måneder med de højeste værdier. De nye kortsigtede retningslinjer er fastlagt ud fra kalenderårets højeste time-middelværdi, 99%-fraktien af døgnmiddel og den maksimale daglige 8-timers middelværdi. Hvis en parameter er mærket med stjerne, angiver det, at det er 99%-fraktien som anvendes.

<https://dce2.au.dk/pub/SR467.pdf> Sidenummer 11.

Er det udtryk for øget trafiksikkerhed at sende flere biler ind i et område (omkring Dantes Plads) – med mange cyklister og skole-/fritidshjembørn? Man modarbejder altså to vigtige mål i en trafikplan. Til glæde for hvem? - og hvor mange unødvendige dødsfald anser man for acceptabelt?

Planen giver ingen positiv trafikmæssig effekt for indbyggerne i Middelalderbyen – for man undlader ganske enkelt at forholde sig til transitvejene (holder dem og Slotsholmen uden for planen) – specielt fordi vi, der går meget rundt i byen, ikke bemærker det store trafik kaos uden for transitvejene – og at man ikke argumenterer for, hvorfor netop de gader skulle være de optimale for Middelalderbyen.

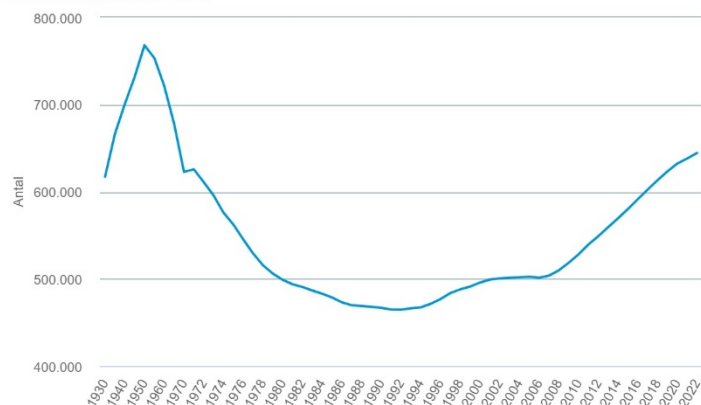
Det ser altså ud til, at man bruger argumentet "reduktion af trafik" (men ikke der, hvor den er langt størst og mest forurenende) ved at nedlægge parkeringspladser – for at man så kan få grønne træer

Afrunding.

Da vi kom tilbage til København for mere end 30 år siden – var byen "gået fallit" – havnen var et slumområde, som byen vendte ryggen til – og der lå mange ubebyggede/uudnyttede grunde rundt omkring – siden da har København på godt og ondt gennemløbet en markant udvikling -derfor kunne jeg ønske mig, at **Københavns Kommune nu har en klar vision for, hvordan Middelalderbyen trafikmæssigt skal se ud om 10-20 år og lægger den frem**. Vi kan jo allerede i dag konstatere, at stort set det eneste, der er tilbage af Middelalderbyen (fraset et hus og nogle rækker mursten), er vejstrukturerne.

Folketal (summeriske tal fra folketællinger)

Hovedlandsdele: København:



Kilde: Danmarks Statistik – Statistikbanken

København er den "yngste" by i Danmark – i visionen bør Kommunen dog huske, at København er landets hovedstad og ikke kun en "diskoteks og cafe latte by"

Gennemsnitsalder efter køn, kommune og tid

Gennemsnitsalder efter køn, kommune og tid

	2005	2022
I alt		
Hele landet	39,7	42,2
København	37,1	36,3

Kilde: Danmarks Statistik – Statistikbanken

25. september 2022