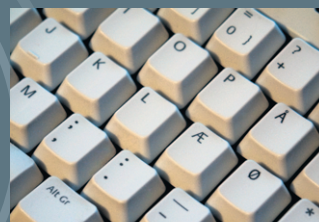


Debat



Bland dig i debatten

SKRIV: Har du lyst til at deltage i debatten, kan du sende dine holdninger og meninger på e-mail til red. cav@berlingskemedi.dk. Vi opfordrer alle borgere til at give deres mening til kende i avisen. Husk også, at du selv kan lægge læserbreve på hjemmesiden www.dinby.dk/city. Redaktionen sorterer i de indkomne indlæg og forbeholder sig ret til at forkorte læserbrevene. Husk, at læserbreve skal være forsynet med navn og adresse. Send også gerne et portrætfoto med.

Politisk uredelighed

...Debat

PER OLSEN
Teglårdstræde

NATTELIV: Hvis det skulle have drejet sig om videnskab, så skulle det her læserbrev have været om Københavns rotte problemer, men det skal det ikke.

I stedet drejer det sig om når Pia Allerslev (V) formand for bevillingsnævnet i København i City Avisen d. 3. oktober glæder sig over 21 underskrifter, fra borgere og erhvervsdrivende fra Nørre Kvarter, som er uenige med beboerforeningen (dvs. enige med Pia Allerslev), og Pia Allerslev i samme moment får udtalt at beboerforeningen er unuanceret, at alle påstande ikke er helt korrekte, og det er beboerforeningens mening at alt skal gå i stå.

Så er det jeg drager parrallellen til videnskabens verden

og kalder det for politisk uredelighed.

I Pia Allerslevs verden er det nuanceret, når 21 underskrifter bakker hende op, og hvis en tredjedel af dem samtidig er beboere i Nørre Kvarter, må det være meget nuanceret, også selv om at et flertal af den tredjedel af de oprindelige 21 underskrifter, ikke direkte selv er generet af nattestøj, da de ikke bor ud til gaden.

Men nu er politik jo ikke videnskab, så derfor er mit spørgsmål til formanden for bevillingsnævnet Pia Allerslev, om hvad hun mener, når hun udtaler at man godt kan få ordnede forhold, uden at sætte al udvikling i stå.

Betyder det for eksempel, at man bliver taget alvorlig når man klager over støj fra nattelivet, eller mener Pia Allerslev, at det bare er for unuanceret, eller er nattestøj bare en af de påstande som ikke er helt korrekte?

Lad os få meget mere liv i havnen

...Debat

MOGENS WÖHLICHE
Sølvgade

VED VANDET: København rykker i disse år: Forholdene for cyklisterne er markant forbedret, den nye metroring er under etablering, i hundredvis af træer er plantet, nye pladsdannelser er tilvejebragt, til stor glæde for byens udeliv. Og nu kan der bades i havnen, samt mange andre fine tiltag.

Cykelpolitikken har givet genklang ude i verden, så nu gælder det om at få havnen til at leve: Lad der komme mere liv på vandet.

Den inderste del af havnen kan man definere som en flodhavn, med krydsende broer, hvis gennemsejlingshøjde er på 5,40 meter. Det er jo klart at de forskellige aktiviteter må indrette sig efter dette.

DET VIL SELVFØLGELIG være ønskeligt at der gives plads til en mangfoldighed af aktiviteter

Derfor bør den yderste del af havnen, med dens direkte adgang til Øresund friholdes for broer. Dette havneafsnit står åbent for store gæstende skibe og almindelige sejlbåde.

Nogle af de lavt hængene frugter kan være:

■ Havnebussernes rolle i den kollektive trafik, bør opgraderes. Anløbsstederne skal revurderes, så der bliver flere kontaktpunkter med den landbaserede kollektive trafik. Forlæng ruten mod nord til Nordhavns station. Sejl med hyppige afgang og sejl om aftenen. Med disse tiltag vil det blive meningsfyldt at benytte havnebusserne.

■ Som en konsekvens af at Krydstogtskibene nu placeres på den yderste spids i Nord-



Træskibstræf i havnen i pinsen. Mogens Wöhliche efterlyser meget mere liv i havnen. Torben Christensen/Scanpix

havnen, vil det være en oplagt mulighed at lade pendlerbåde befordre en del af de mange krydstogtgæster ind til de centrale dele af København.

■ Efterhånden er der kommet en del hjemmehørende motorbåde i havnen. Ved at etablere anløbsbroer rundt omkring i havneområdet, kan det blive naturligt at benytte motorbådene, når man har et ærende i byen. Roerne vil også kunne få glæde af anløbsbroerne. Løsningen med anløbsbroerne vil helt sikkert skabe et frugtbart liv i havnen.

■ Havnebadene er allerede en stor succes og der bør etableres flere i den udstrækning behovet byder. Anlæggene bør udbygges så mulighed for vinterbadning kan tilgodeses.

■ Det må forventes at Christianshavns kanal får en reduceret betydning som gæstehavn efter opførelsen af de nye broer: derfor vil etableringen af en ny gæstehavn i den centrale del af havnen være et oplagt alternativ.

■ Roklubberne omkring Svaneøen/Hellerup er mere eller mindre afskåret fra at ro i havnen som følge af den store landudvidelse ved Nordhavnen. Derfor kan etableringen af en base i inderhavnen (en fælles satellit-roklub) være en mulighed. Med den som udgangspunkt vil roerne igen kunne få sig nogle fine ture i havnen.

EFTER AT HAVE hørt flere rygter om, at det er på tale at bygge endnu en fodgængerbro over havnen til Operaen må man spørge sig selv, om det nu er den rigtige løsning man har fat i? Operaen har det meste af sin sæson i vinterhalvåret. Vil festklædte opera-gæster benytte sådan en bro en mørk og blæsende aften i regn og slud? Selvfølgelig vil de ikke det.

Lad ikke operaens placering på den anden side af havneområdet være et problem, vend det til en fordel.

Giv i stedet operapublikummet en ekstra oplevelse, når

de skal i Operaen. Opfør en pavillon (velkomstrum), på Ofeliakajen bl.a. indeholdende en bar, (som om sommeren kan benyttes som cafe for Ofeliakajens gæster). Etablering af et kajanlæg til at betjene pendlerbådene til Operaen. Havnerundfartens både (de sejler jo ikke om aftenen) vil kunne indtage rolle som pendlerbåde, når det er operatid.

Lad de kreative kræfter der findes på begge sider af havnen tage over (bådene kunne f.eks. udsmykkes med standarder, illumineres eller lign. og under afspilningen af 'slavernes kor fra Aida' eller anden festlig operamusik sejles publikum over til Operaen.

Det er ikke kun operapublikummet der får unik oplevelsen. Men for turister der oplever dette festlige optrin, vil videregive deres oplevelse, og en ny turistattraktion er måske skabt.

Alt dette og forhåbentlig meget mere vil bidrage til, at der kommer mere liv i havnen.

Regeringen sylter ren luft

...Debat

MORTEN KABELL (EL)
Medlem af Borgerrepræsentationen

MILJØ: Biltrafikken i København er nu så omfattende at luftforureningen overstiger EU's grænseværdier. Alligevel har regeringen droppet lovforslag, der skulle give kommunerne mulighed for at stille skrappe krav til bilerne. Enhedslisten kalder miljøministeren i samråd

Hvert år dør 500 københavnere af luftforurening. Dertil kommer at forureningen fra bilerne øger risikoen for hjertekarsygdomme, luftvejsproblemer og udvikling af astma hos børn.

I Indre By er forureningen i Gyldenløvsgade og Nørre Søgade, samt på H.C. Andersens Boulevard så høj, at Danmark kan se frem til en retssag fra EU, hvis der ikke skrides ind.

Alligevel har regeringen droppet et nyt lovforslag, der

skulle øge kravene til bilerne og nedbringe luftforureningen.

Det er helt uacceptabelt, at regeringen sylter den her sag. Københavnerens sundhed er alt for vigtig. Det burde stå øverst på en rød og grøn regerings dagsorden at sikre, at den luft vi indånder ikke er skadelig.

I mere end ti år har Københavns Kommune bedt om lov til at indføre ren luft zoner, som man kender det i f.eks. Berlin, hvor kommunen stiller miljøkrav til de biler, der kører ind i byen. Det er blevet afvist af den tidligere regering. For et år siden lovede Miljøminister Ida Auken, at regeringen ville give kommunerne lov at indføre zonerne. Men nu er forslaget pillet ud af regeringens lovpakke.

Det virker som om regeringen er panisk angst for at genere bilisterne. Først dropper de betalingsringen og nu skyder de ren-luft-zonerne til højre. De skulle hellere prioritere københavnerens sundhed.

Hul i jorden – eller hovedet

...Debat

VAGN OHLSEN
Tordenskjoldsgade 23

BROLÆGNING: Undertegnede har i snart et år undret mig over, at ingen i Københavns Kommune har gjort noget for at udbedre det hul, der er i brolægningen ud for Harsdorffs Hus på Kongens Nytorv.

Det har forekommet, som om ingen har erkendt, at der kunne være et problem, skønt det jo f.eks. i sidste ende er kommunen, der skal betale for lægeassistance, genoptræning m.v., når nogen snubler over

hullet og brækker eller forstuvet benet – der er ikke megen gadebelysning på stedet.

Men nu er der gjort noget! Der er lagt en tynd træplade ud over hullet! Den matcher i manglende stil fuldstændig det sørgelige syn, det tidligere så smukke torv er blevet, og det er vel så tanken, den skal ligge der, til Metroens plankeværk er taget ned.

Tænk, hvis man havde bedt en af de utallige personer, der er beskæftiget ved udgravninger her og der og alle vegne i byen – udover Metroens – om at bruge et par timer på at foretage genopretning af brolægningen.

Vesterbros Passage skævvrides

...Debat

JAN KOED, ARKITEKT
Clara Pontoppidans Vej 41, Vaby

BYFornyelse: Står man midt på Rådhuspladsen og retter blikket mod vest, vil man i det kaotiske gadebillede få øje på Frihedsstøtten. En usynlig tråd i tid og rum forbinder 1700-talsmonumentet for bondens frigørelse med nutidens Rådhusplads, symbolet på frihed, demokrati og folkelighed. Det er den slags sammenhænge, en by med ånd og sjæl næres af, og som et bystyre bør værne om og udvikle.

Vesterbros Passage, defineret som det inderste stykke af Vesterbrogade, var oprindeligt udlagt som en prægtig allé, der efter voldenes fald i 1800-tallet skulle markere Københavns forvandling fra midaldrelig fæstningsby til international storby. Under preset af den trafikale udvikling

blev storbygaden efterhånden derangeret til en affillet asfalteret. Træerne blev fældet eller bukkede under for saltning og bilos.

Efter års tilløb blev det omsider besluttet at gøre noget ved sagen. I november 2011 kunne aviserne meddele, at et projekt til forskønnelse af Vesterbros Passage var sat i gang. I artiklen henvistes til de udenlandske forbilleder, Unter den Linden i Berlin og Champs-Élysée i Paris. Man fik straks associationer til sejrssøjler, triumfbuer, lange alleer og et myldrende byliv. En flot vision.

MEN NU, NÆSTEN et år senere, må man desværre konstatere, at projektet er kørt af sporet både æstetisk og funktionelt. Af en tegning på Københavns Kommunes hjemmeside fremgår det, at rådgiverne har valgt at skævvride selve gadeforløbet i forhold til byrummets facader og den naturlige sigte-

linje. Dermed har de ødelagt visionen om en storslået allé fra Rådhuspladsen forbi Frihedsstøtten og videre til Trommesalen.

Skævvridningen, der tilgodeser det kommende Scalabyggeri på bekostning af Tivoli, betyder desuden, at arealet foran Tivolis hovedindgang ikke udvides, hvilket der er et stort behov for netop her, hvor mange mennesker passerer til fods eller mødes i større og mindre grupper, før de går i Tivoli. Ifølge målinger foretaget af bylivseksperter Jan Gehl passerer der 3 (tre) gange så mange fodgængere (ca. 30.000 om dagen) på Vesterbrogades sydlige fortove foran Tivoli i forhold til det nordlige fortove langs Scala-grunden og Axeltorv.

MAN UNDRER SIG over, hvorfor man i Københavns Kommune valgte at udvikle Vesterbros Passage i en så »lyssky« pro-

ces, hvor kun en indbudt gruppe af kommercielle interessenter blev konsulteret? Hvor blev alle idealerne om borgerinddragelse, åbenhed og nærdemokrati af?

Vel er København ikke Berlin og Vesterbrogade ikke Champs-Élysée, men der er dog tale om et af Københavns vigtigste strøg med stor folkelig appel og en historie, der rækker tilbage til byens grundlæggelse. Netop i et så vigtigt projekt burde alle interesserede blandt byens borgere have haft mulighed for at komme til orde og blive hørt, inden beslutningerne blev truffet.

Men så længe der endnu kun er tale om streger i en computer, har politikerne mulighed for at lytte til borgernes stemme og bede rådgiverne om at rette op på det skævvredne projekt.

Og samtidig fastholde de gode intentioner om et rigt byliv i en grøn by.