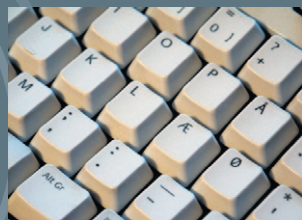


Debat



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.

Fremtidens rådhusplads. Ingen griber fat om udfordringen

...Debat



Arkitekt MAA
Jan Koed,
Clara Pontoppi-
dans Vej 41,
Valby

BYGGERI: Byggerodet på Rådhuspladsen i København har nu stået på i halvandet år med udsigt til at skulle vare mange år endnu. Arbejdet er planlagt færdigt i 2018. Københavnerne må acceptere, at anlægget af en metro med alle de fordele den giver for storbyen, ramponerer deres by og skaber store frustrationer i dagligdagen.

Men så er der vel noget at se frem til den dag, det hele er overstået? Fra asken vil fugl Fønix rejse sig og åbenbare en Rådhusplads, der savner sin lige blandt internationale metropoler, hvor bylivet blomstrer, cafeerne og restauranterne er fyldte af glade mennesker, butikkerne gør gode forretninger, hvor folk elsker at komme for at mærke storbyens puls?

Nej. Det eneste vi til dato har set, er Metroselskabets

forslag til en ovenlystribune placeret på den hedengangne busterminals plads. Ingen har ønsket denne nyskabelse. Alle fagfolk, der har udtalt sig offentligt om den, har vendt tommelfingeren nedad. Sådan kan man ikke behandle vores allesammens Rådhusplads.

Bystyrets ambitioner om at skabe en menneskelig by fejler ellers ikke noget. Alle målsætningerne om at udvikle en grøn og bæredygtig by med fokus på borgernes sundhed og trivsel er på plads. Alligevel viger man tilbage for at gribe fat om Københavns største trafikale og miljømæssige udfordring: den gennemkørende biltrafik på Rådhuspladsen.

Her vil nogen bryde ind og sige, at de mange biler skaber storbyfornemmelse og bidrager til Rådhuspladsens identitet som trafikknudepunkt.

Dertil er at sige, at den provinsielle benovelse over storbyens bilkøer burde være passé efter 100 års bildominans. Det eneste malstrømmen af biler på H. C. Andersens Boulevard bidrager med er en enerverende støj, en dunst af dødsensfarlige partikler og en stressfremkaldende utryghed. Effekten er



Piazza del Campo i middelalderbyen Siena, Toscana, oktober 2010. Martin Nyrop var stærkt inspireret af denne plads, da han tegnede rådhuset og pladsen foran. Campo'en betragtes som en af verdens bedste pladser og tjener stadig som referenceobjekt og inspirationskilde for moderne byplanlæggere og byrumsarkitekter. Foto: Jan Koed

ødelæggende for bymiljøet og pladsens attraktionspotentiale som seværdighed i international klasse. Turisterne har rigeligt med trafikkaos i deres egne byer.

Andre debattører, de su-

pergrønne, er enig i målsætningen om at fjerne den gennemkørende biltrafik på H. C. Andersens Boulevard. De forestiller sig, at bilstrømmen kan trykkes væk og erstattes af højklasede letbaner.

Men en velbegrundet og reguleret biltrafik er både ønskelig og nødvendig i en velfungerende storby. Man kommer

ikke uden om at etablere en infrastruktur, der tilgodeser både miljøhensyn og trafikale fremkommelighed. Man kommer ikke uden om at bygge en tunnel til den gennemkørende trafik.

Lyder rigtigt? Men er det ikke afsindigt dyrt? En ca. 800 m lang biltunnel fra Jarmers Plads til Langebro burde kun-

ne anlægges for ca. 2 mia. kr., hvilket selvfølgelig er et stort beløb, men ikke urealistisk at skaffe til veje, hvis alle gode kræfter byder ind på opgaven. Andre danske byer nyder i disse år godt af en stor fonds aktive medvirken, mulighederne for et privat offentligt samarbejde ligger lige for, og kommunekassen er jo ikke lige-frem tom.

Perspektiverne er store. Omsider vil København kunne få den storslåede Rådhusplads, som byen har drømt om i årtier. Miljøproblemerne vil være løst. Fodgængerstrømmene mellem Strøget og Vesterbros Passage vil kunne passere uhindret. Tivolis haveareal vil kunne udvides til Rådhusets facade, og store internationale events vil kunne afvikles rutinemæssigt uden at spærre indre by af. Med et underjordisk parkeringsanlæg under Rådhuspladsen vil parkering i gadeplan kunne fjernes og spildkørsel efter tomme pladser elimineres.

I et længere perspektiv vil en nedgravet boulevard kunne kobles på (første etape af) en fremtidig havnetunnel via en rundkørsel under Langebro. Dermed vil hele den indre by været befriet for gennemkørende trafik.

ANNONCE

Vi søger raske forsøgspersoner til