

Lad Havnen Leve

Christianshavn på vej til at blive ødelagt af broer og bebyggelse - ved politikerne mon hvad de har sat i gang?



Sejlskibsmiljø med lugt af tjære og saltvand præger kanalen som det har gjort i 400 år. Men bygges broerne, er det slut. Foto: Jens Frederiksen

Broer og voluminøst byggeri truer kanaler og Krøyers Plads

Christianshavn står foran massive ændringer, hvis det går som politikerne ønsker.

Broer over Inderhavn og de christianshavnske kanaler er allerede vedtaget, og hvis de opføres, vil de fjerne sejlskibene og det miljø, som følger med det, fra Christianshavns Kanal. Sådan er det som bekendt allerede sket i den sydlige del af kanalen og i havnen i Halvtolv. Og Krøyers Plads er i spil igen, endnu engang med NCC som byggherre. Denne gang ikke med

højhuse, men med et massivt byggeri, der langt overstiger den tilladte byggeprocent på grunden. Er christianshavnerne klar til disse ting?

Både erhvervsdrivende og besøgende rammes

De erhvervsdrivende på Christianshavn må påregne økonomiske tab, når turisterne finder andre steder at besøge, og alle der bor, besøger eller bare holder af det levende miljø på Christianshavn, vil blive ramt af tabet af kulturmiljøet.

Lad Havnen Leve tror ikke på at politikerne har gjort sig konsekvenserne klar af disse projekters indvirkning på det helt specielle christianshavnmiljø. Det giver jo ingen mening at fraskrive sig så store værdier, når ingen eller marginale fordele opnås. Derfor skal broerne over kanalen selvfølgelig erstattes af en tunnel, og derfor skal Københavns kommune selvfølgelig stille krav om overholdelse af gældende bebyggelsesprocenter til NCCs byggeri på Krøyers Plads.

Krøyers Plads på vej mod overbebyggelse

Krøyers Plads gennemgik et stormfuldt forløb i midten af sidste årti i forbindelse med byggeprojekter. Mest spektakulært var den hollandske arkitekt Eric van Egeraats højhuse, som NCC ønskede at opføre. Husene nåede op i 55 meters højde og overskyggede dermed markant det resterende Christianshavn. Efter en ophedet diskussion hvor bl.a. 86 % af københavnernes gav udtryk for at være imod højhuse i Indre By, blev projektet droppet, da det ikke opnåede tilstrækkelig tilslutning i Københavns Borgerrepræsentation.

De tre huse

Efterfølgende blev et andet projekt præsenteret, hvor Bjarke Ingels Group, Henning Larsen Arkitekter og Utzons Tegnestue

havde tegnet hvert sit hus. Det sås tydeligt i det færdige projekt, som aldrig vandt særlig fremme.

Det nye projekt

NCC har netop præsenteret det 12. projekt på Krøyers Plads, tegnet af lokale Vilhelm Lauritzen Arkitekter. NCC har denne gang forstæet at højhuse ikke er velkomne på Christianshavn: højden er ikke (meget) højere end de omgivende pakhuse og Kriminalforsorgens bygning. Til gengæld lægger man op til en markant overskridelse af den byggeprocent på 150%, som kommuneplanen tillader. Hvor der tal kan bygges ca. 15.000 m² på den godt 10.000 m² store grund, lægger NCC op til at bygge op mod 21.000 m², svarende til mere end 200 % bebyggelse.

Københavns kommune har formodentlig allerede givet forhåndsgodkendelse til NCC om op til 24.000 m², men man kan spørge til rimeligheden i beslutningen. Hvor NCC således har købt grunden til 83 mio. kr. med forventning om at kunne bygge 15.000 m², kan det beregnes at tilladelsen til de yderligere 6.000 m² er godt 32 mio. kr. værd. Penge, som vel at mærke tages fra de øvrige grundejere på Wildes Ø, som ikke på et senere tidspunkt kan bygge tilsvarende kondenseret, fordi bebyggelsen på øen da vil være udnyttet af NCC.

Christianshavns Lokalråd har kontaktet NCC for at få en klar udmelding om disse forhold, men svaret synes at indikere at sagen er på kollisionskurs.

Broerne løser et problem som ikke eksisterer

Broerne skal angiveligt binde byen sammen, men få har behov for at krydse havnen i Tranegraven.

Broers succes afhænger af hvor de anlægges

Bryggebroen, som forbinder Fisketorvet - og dermed Vesterbro - med Islands Brygge, benyttes flittigt som krydsningslinie over havnen. Det skyldes at der er adskillige kilometer til andre broer, samt at broen forbinder boligområder, shoppingcenter og universitetet.

Det er ikke tilfældet med de nye, planlagte broer over Inderhavn og Christianshavns Kanal. Store dele af Holmen er endnu ikke udbygget og har derfor et beskedent trafikalt behov, og Knippelsbro er beliggende kun få hundrede meter fra den planlagte placering af den nye havnebro.

Få vil få kortere over de nye broer

Gruppen af havneinteresserede "Lad Havnen Leve" har bekræftet det beskedne trafikbehov ved en interviewundersøgelse på Knippelsbro. Undersøgelsen viste at blot 7 % af de nuværende, daglige cyklister på Knippelsbro får en kortere vej over de nye broer. Dermed vil ikke tusinder af cyklister passere broen dagligt, sådan som Københavns Kommune hævder, men kun nogle få hundrede. Mange vil desuden undgå broerne, fordi de har travlt og ikke vil risikere at løbe ind i en broåbning, der forsinker dem i op mod en halv time.

Broer genererer ikke ny trafik

På Bryggebroen er der ifølge COWI ikke observeret ny trafik efter at broen er taget i anvendelse. De personer, der krydser broen, har tidligere krydset havnen ad alternative broer. Der

er derfor heller ingen grund til at formode, at opførelsen af en bro til Nyhavn vil generere trafik, der ikke allerede findes på andre broer. Samlet set er det altså et yderste beskedent trafikalt problem der løses med de nye broer. Men der skabes et stort trafikalt problem for sejlerne. Så stort at de forsvinder fra Christianshavns Kanal.

Læs mere på
www.ladhavnenleve.dk

Se indslag om havnen på
www.christianshavnskvarter.dk



Det kan blive tæt på virkeligheden, hvis Københavns Kommune får gennemført broer over kanalerne. Sejlerne vil finde andre fortøjningspladser, og livet på kajen vil svinde ind, hvis der ikke længere sker noget på vandet. Montage: Henning Larsen.

Betyder fredning – fredet?

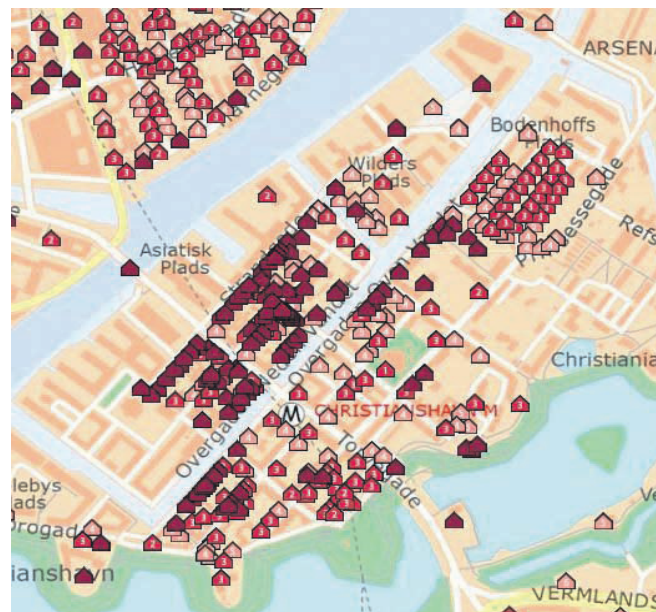
Hvad vil det egentlig sige at noget er fredet? Og hvis fredning er tidsubegrænset, hvordan kan den så omgøres?

”Med en fredning lægges rammerne for et område i al fremtid”, skriver Danmarks Naturfredningsforening på sin hjemmeside. Men for Christianshavns Kanal er det åbenbart ikke tilfældet, for i realiteten er fredningen ophævet i forbindelse med Københavns Kommunes beslutning om at bygge broer over kanalerne. Som forberedelse til brobygningerne, ansøgte Københavns Kommune således Fredningsnævnet for København om dispensation til at anbringe broerne over kanalerne. Kommunen fik i første omgang en tilladelse med en række betingelser, som ikke gjorde det muligt at bygge broerne. Kommunen ankede derfor Fredningsnævnets beslutning til Naturklagenævnet, som efterfølgende fjernede alle betingelser for byggeriet.

Sejlerne finder en løsning, men hvad med de besøgende?

Dermed er forudsætningerne for kanalens fredning væsentligt ændret. Mens det i høj grad var det enestående miljø i kanalen, der blev

forsøgt beskyttet gennem fredningen, vil afspærring af kanalerne med broer sætte så store begrænsninger for sejlskibenes adgang, at størstedelen af sejlerne vil finde andre havne. Men det er alligevel primært turisterne, beboerne og de besøgende, der rammes når de finder en tom havn uden liv på kajen og uden noget at kigge på, når madpakken pakkes ud.



Christianshavns Kanal er rendyrket kulturarv: foruden kanalerne selv er næsten hvert eneste hus fredet eller bevaringsværdigt.

Hvor lang tid er ”tids-ubegrænset”?

Men hvordan kan en fredning på samme tidspunkt være tidsubegrænset - som

Naturklagenævnet anser fredninger for at være - og så alligevel kunne laves om med et pennestrøg? Er der så i virkeligheden en grund til at frede i Danmark?

Det er velkendt at fredninger kan ophæves, eller affredes, som det hedder, ved beslutning. Det sker fx med bygninger, hvis vedligeholdelsen har været så ringe at de værdier, som man fredede, i

mellemtiden er forsvundet. Men at en dispensation kan erstatte en affredning, er nyt og gør i realiteten al fredning i Danmark nyttesløs.

Lejerbo under ekspropriering

Det almennyttige boligselskab Lejerbo, som har flere boligkomplekser på Christians, har broproblemet særlig tæt inde på livet. De to broer, der er planlagt at krydse Christianshavns Kanal, vil få landfæste på Islands Plads-afdelingens eneste udendørsareal, så afdelingen ikke blot mister sin samlingsplads, men også får en cykelmotorvej få meter fra gadedøren. Dette forringer naturligvis afdelingens værdi væsentligt, og Lejerbo har derfor nægtet at afhænde grunden til Københavns Kommune.

Københavns Kommune og Naturklagenævnet stævnet

Kommunen har ikke været villig til at diskutere alternativer overhovedet, så Lejerbos eneste mulighed for at undgå at miste arealerne, har været at anlægge den nævnte retssag mod Københavns Kommune og Naturklagenævnet. Retten skal altså nu afklare om en cykelsti kan være så værdifuld for alment vellet at en ekspropriation kan gennemføres lovligt. Andre vigtige spørgsmål, der vil blive afklaret, er netop fredningsproblematikken som beskrevet ovenfor samt hvorvidt projektet kan udsættes, altså få opsættende virkning, mens sagen behandles.

Da Christianshavns Kanal blev fredet

Interview med Niels Barfred, som var med til at udforme fredningen af Christianshavns Kanal

Christianshavns Kanal, Nyhavn og Frederiksholms Kanal inklusive bolværk blev fredet i 1966 efter ikke mindre end 8 års sagsbehandling i offentlige instanser. Oprindeligt mente daværende havnedirektør Aage Hendrup ikke at der var grund til at frede kanalerne, fordi ”kanalernes fremtid må anses for tilstrækkeligt betrygget ved havnevesenets og kommunens varetagelse af de æstetiske og historiske interesser”. Ikke desto mindre lykkedes det i 1966 at få gennemført fredningen af ovennævnte kanaler ”i overensstemmelse med den til enhver tid gældende naturfredningslovgivning”. Selve fredningen består bl.a. i at der ”ikke uden samtykke fra Naturfredningsnævnet for København .. må foretages opfyldning i eller væsentlige ændringer af kanalerne eller i disse anbringes faste indretninger ...”.

Interessant nok er der i fredningen tilladelse til at udvide de eksisterende broer samt udføre tunnelbaneanlæg, ledningsanlæg eller parkeringsanlæg, såfremt behovet senere skulle vise sig.

De tidlige år

På Christianshavn bor den eneste nulevende person, der har været med til at lave fredningen af kanalerne, Niels Barfred fra Wilders Plads Ejendomme. Han husker tydeligt forholdene omkring kanalen på det tidspunkt, hvor man begyndte at tale om fredning.

- Det var et frygteligt rod. Strækningen fra Torvegade til Islands Plads kaldte man ”Danmarks længste bar”, og flere gange om måneder faldt personer der i kanalen og druknede. Mange både var sunket og lå i kanalen, og jeg husker jeg engang reddede en papegøje, som sad og skreg i et bur i en af masterne, siger han.

Tiderne var med andre ord til alt andet end fredning og tanke på kulturarv. Kommunisterne ville rive Tivoli ned og bygge boliger, andre ville lave kanalerne om til gader, og borgmester Weidekamp ville bare rive ”alt det gamle lort ned”.

Sikring af de kulturelle værdier

Direktør i IV. Afdeling i Københavns Kommune, Sverre Borring så de store kulturværdier i kanalerne gennem alt rodet. Han overbeviste sin chef, bestemmende borgmester i IV. Afdeling A. Wassard Jørgensen, om at de skulle fredes, og det blev de i en aftale indgået mellem Københavns Kommune og Københavns Havnevesen.

- Herefter begyndte Havnepolitiet at rydde op herude. De begyndte at samle både op der drev rundt, og en gang om året kom de på auktion. De lidt større både blev trukket ud til Trekronerfortet. Og jeg fik indrettet de første ti bådepladser i kanalen, som jeg gav til fiskerne og Søspejderne, fortæller Niels Barfred.

Fredningens formål

Adspurgt om fredningens oprindelige formål, svarer han: - Fredningens formål var at bibeholde kanalerne som de var. Miljøet var allerede dengang specielt på grund af skibene og søfolkene, så det lå os meget på sinde at sørge for at den maritime stemning kunne fortsætte fremover.

- *Hvorfor står der ikke noget om broer i fredningsdeklarationen?*

- Faktisk tænkte vi dengang på hvordan man kunne tilpasse de øgede trafikmængder, som kunne komme i fremtiden, til området. Derfor er der i fredningsdeklarationen et afsnit om at eksisterende broer kan udvides og at der kan anlægges tunneller, om nødvendigt. Men disse ting er netop indføjet for at anvise en løsning på øget trafikbelastning. Broer har aldrig hørt til herude, og jeg håber da stadig de kan undgås, siger Niels Barfred.

Rettidig omhu

Bro-gaven vil belaste Københavns Kommunes økonomi ligesom Operaen

Af Ebbe Kvorning Andersen

Københavns Kommune har fået en gave fra A. P. Møller Fonden på 165 mio. kr. til at bygge broer over Københavns Havn, Christianshavns Kanal samt Proviantmagasinsgraven for. Kommunen vil binde byen sammen så cykler og gående nemt, hurtigt og sikkert kan komme fra Indre By til Holmen og Amager.

Overordnet et det sikkert en god ide. Jo bedre forhold der er for cykler, jo flere kan muligvis overtale til at lade bilen stå, så forureningen mindskes. Og broerne er planlagt som oplukkelige, så de 400 skibe, som hvert døgn i sommertiden sejler ud og ind af kanalen, og hvoraf de 100 kræver broåbning, skulle jo dermed være tilgodeset.

Broer upopulære

Alligevel har der været massive protester mod de nye broer. Faktisk er 97% af christianshavnerne ifølge en meningsmåling imod at der bygges broer på Christianshavn. Christianshavnerne vil ikke af med sejlskibene i Kanalen.

De foreslåede broåbnings-tider er nemlig, trods flere revisioner efter protester fra sejlerne, stadig meget restriktive og vil ikke tilgodese sejlernes behov. Skulle man fx få lyst til at sejle en tur midt i oktober efter arbejde, skal man være i havn inden kl. 16.00, hvor broerne åbner for sidste gang. Eller betale 1.250 kr. pr. bro, man ønsker at passere samtidig med at åbningen skal bestilles mange timer i forvejen, i nogle tilfælde dagen før.

Modstanderne af broerne forudser at det helt særlige miljø der er i og omkring Christianshavns Kanal vil blive ødelagt, fordi sejlerne i kanalen vil flytte til en anden havn, når de ikke kan sejle, når de vil. Tilbage bliver små joller der kan komme under broerne. Den særlige stemning og det pulserende liv som sejlerne giver området, forsvinder med dem.

Der er desværre ikke megen tvivl om at sejlerne har ret. Allerede nu kan man se hvad opførelse af broer betyder ved at gå ned på Snorbroen (Sct. Annæ Gade broen). Mod nord kan man se livet blive levet i vandet

og på kajerne, men mod syd er der kun få og små både, der sjældent bliver sejlet i og mest ligger ”til pynt”. Til gengæld kan de komme under Knippelsbro.

Tunnel kan spare Københavns Kommune for 2,9 mio. kr. årligt

Kommunen har fra starten lagt sig fast på at ville bygge broer og har ikke villet tage andre muligheder for forbindelsen i betragtning. Men der er bestemt andre muligheder, som fx en tunnel under Christianshavns Kanal.

En tunnel vil bevare sejlskibsmiljøet i kanalen og kan opføres for stort set samme pris som de to broer over kanalen. Ydermere er driftsudgifterne væsentligt mindre. Beregninger, som er foretaget på grundlag af oplysninger fra Københavns Kommune, viser således at driftsudgifterne er 2,9 mio. kr. større pr. år for broerne end for tunnelen. Både tunnel og broer har iflg. Københavns Kommune en levetid på 100 år, så set over hele levetiden taler vi altså om en besparelse på godt 300 mio. kr. hvis man vælger en tun-

nelløsning.

Bro-gaven vil koste kommunen dyrt

Operaen var en gave fra A.P. Møller Fonden, og selv om Det Kongelige Teaters tidligere direktør advarede mod de store udgifter der ville følge med gaven, accepterede man den som bekendt. De store driftsudgifter har imidlertid betydet at personalet har måttet reduceres voldsomt, at antallet af forestillinger bliver væsentligt mindre og at kvaliteten af opsætningerne forringes. Broerne er ny gave fra samme giver. Og igen er der ikke dækning af drift med i gaven.

En broløsning vil derfor ikke bare ødelægge havnemiljøet på Christianshavn, men også belaste Københavns Kommune med et årligt millionbeløb i drift. Dette kan med rimelighed anses at være et misbrug af skatteindtægter, idet en tunnelløsning er en akkurat lige så god løsning som en broløsning.

Broåbningsudgifter vil være lette at spare på

Udgifterne til broåbning er et beløb, som er let at skære ned på under de årlige

budgetforhandlinger, hvis alternativet er at spare på mere følelseladende områder som for eksempel det sociale. Dette vil føre til dårligere broåbningsforhold og flere både der forlader havnen, hvilket kan bruges som et argument for at skære yderligere ned på broåbningerne – en selvopfyldende profeti for et ringe behov for broåbning.

Man har altså med andre ord sagt ja til endnu en gave man

ikke har råd til. Om 5 år, når den sidste sejlbåd er forsvundet fra Chr. Havn, kan politikerne synge som Britney Spears: “Oops – we did it again”.

Se fredninger i Dk på:

www.kulturarv.dk/fredede-bygninger/fredning/

www.fredninger.dk



Selv om det lokale brolag i havnen i Halvtolv på Holmen - indenfor visse grænser - selv kan bestemme, hvornår broen med Danneskiold Samsøes Allé skal gå op, er sikkerhedsprocedurerne i forbindelse med broåbningen i praksis så omstændelige, at sejlerne har fundet andre havne. Resultatet: ingen sejlskibe.

I et prospekt på ikke mindre end 47 farvemættede sider med billeder af det mangfoldige liv på og omkring vandet i København og indledt af Københavns tidligere teknik- og miljøborgmester Bo As-

mus Kjeldgaard, fremlægger Københavns Kommune sit meget omtalte forslag til en ny broåbningspolitik i København. Broåbningspolitikken skal have gyldighed fra 24. jan-

Broåbningspolitikken for Københavns broer

2012, hvor Københavns Kommune overtager det fulde ejerskab af og ansvar for Knippelsbro og Langebro, efter i en årrække at have delt dette med By & Havn I/S.

Dette er broåbningspolitikken

Selv om dokumentet omfatter alle broer i København, står der ufatteligt få fakta i dokumentet, som faktisk rimeligt fyldestgørende kan refereres på følgende måde: Store broer som fx Knippelsbro, kan åbnes i en time fra 5.30, mellem 9.00 og 14.00 og igen 18.00-22.00. I de såkaldte sekundære vandløb, hvortil eventuelle fremtidige broer i Christianshavns Kanal regnes, er åbningstiderne én gang i timen

i tiderne 6-7.30, 9-15.30 og 17.30-22 (i sommerhalvåret dog til kl. 24.00). Det er ikke klart hvorfor tiderne angives i halve timer, når broerne alligevel kun åbnes kl. hel, men det må forstås således at første åbning efter kl. 15 er kl. 18.

Gennemsejling er gratis i de angivne tidsrum og koster 1.250 kr. pr. bro ud over disse tidspunkter.

Men hvordan administreres den?

Hvad der derimod ikke står noget om, er hvordan man bærer sig ad med at bestille broåbningerne. Som det er nu (Knippelsbro), bestilles broåbninger som minimum nogle timer før gennemsejling, undertiden (week-end) senest fredagen før.

Lignende betingelser har været knyttet til de mindre broer i tidligere versioner af "Forslag til broåbningspolitik for broerne i Københavns Havn", så det er sandsynligt at det i fremtiden ikke bare kræver omhyggelig planlægning, men også aftale

med de højere magter om vejret at tage en tur på Sundet for at undgå at det koster mere end en returbillet til Paris at komme i havn igen. Broåbningspolitikken behandles i Borgerrepræsentationen den 15. juni 2011.



Anlæggelse af broer har afgørende betydning for havnes overlevelse bag broerne. I den sydlige del af Christianshavns Kanal spærrer Knippelsbro for adgang til Øresund og betyder at der i praksis ikke er sejlskibe her.

Meninger om broerne

En lang række foreninger, institutioner og private har protesteret mod Københavns Kommunes insisteren på at bygge broer på Christianshavn. Alene 4000 personer sendte indsigelser til Københavns Kommune i forbindelse med kommunens offentlige høring om projektet, og endnu flere underskrifter blev indsendt da samlet mod projektet. Hverken dette eller en meningsmåling, foretaget på foranledning af Christianshavns Lokaludvalg, som viste, at 97% af Christianshavnerne var mod at havnemiljøet led skade, har imidlertid fået Københavns Kommune til at ryste det mindste på hånden. A.P. Møllers Fond vil ellers gerne behandle en ansøgning fra kommunen som indeholder en tunnel under, i stedet for en bro over, Christianshavns Kanal. En sådan løsning kunne løse alle de problemer, som det nuværende projekt lider af.

Her er hvad en række organisationer mener:

Dansk Sejlunion: Bådene, der er placeret i Københavns kanaler, skal uhindret kunne forlade og anløbe deres faste havnepladser.

Kongelig Dansk Yachtklub: Fra vore søster-klubber i de nordiske lande med mange besøgende i København hører vi, at muligheden for "at sejle helt ind i byen" er det der gør København attraktiv for et besøg i dag. Hvis denne sejlskibstrafik "generes", forudsiger vi et markant fald i besøgstallet - de besøgende sejlere vil vælge andre havne langs Øresundskysten med negativ indvirkning på økonomien for de københavnske butikker og virksomheder.

Havneforum København, en sammenslutning af sejlere og bolværksejere i Københavns Havn: Det er afgørende for Havneforum at gøre opmærksom på at der er et stort antal interesser, der er klart imod broforbindelse over havn og kanal, men som gerne ser en forbindelse over havnen i form af f.eks. en vandsporvogn eller en tunnellostning i kanalen.

Nyhavnforeningen: Vi mener det vil være en kulturpolitisk skandale for København, hvis skibene langsomt forsvinder for at finde bedre vilkår uden for broerne, i stedet for at være en integreret del af de unikke miljøer på Asiatisk Plads, Christianshavns Kanal og Nyhavn.

Volkvin Magd, anerkendt tysk arkitekt: I (København) har alle tiders chance for at skabe et sammenhængende og velfungerende område, men I ødelægger det med bygge.

Træskibssammenslutningen: Den påtænkte gangbro vil blive et væsentligt problem for den skibstrafik som havnen og byen burde værne om, i stedet for at forhindre.

Friluftsrådet: Jo flere oplykkelige broer der er, jo mere lykkes trods alt den åbne havn. Ved Trangraven vil det være ødelæggende for havnemiljøet med en bro, idet den vil bevirke at alle de masteførende skibe holde udenfor inderhavnen.

Næstved Sejlklub v/ find. Martin Pedersen: Der er for mig ingen tvivl om at Svingbroen (en lokal bro i Næstved) er en blokering, uagtet at den kan åbnes mod aftale herom og et gebyr. For miljøet og især for sejlsporten, skal jeg kraftigt fra-

råde, at København ødelægger sin herlige havn med en lavbro.

Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse: Broer har det med at blive uundværlige. Er de først etableret, undrer man sig over, hvorfor de ikke er etableret noget før. Og det har selvfølgelig med den grundlæggende natur for en bro at gøre: Den letter forbindelsen fra ét punkt til et andet. Det enorme savn ved den midlertidige fjernelse af broen over baneterrænet bag Østerport Station for nogle år siden er et godt eksempel. Og den næsten nye Bryggebro over havneløbet er et tilsvarende eksempel på, hvor meget brug der bliver gjort af en bro, som man ellers altid har levet uden.

Dansk Idrætsforbund: Der ligger en enestående mulighed i at udvikle en levende havn, hver der er fokus på vandet som trafikåre for sejlbåde, turistbåde, havnebusser og andre mindre fartøjer. Vi anbefaler at man ikke bygger broer, der hindrer denne mulighed.

Christianshavns Lokaleråd: Den skitserede broåbningspolitik vil effektivt nedlægge det sejlskibsmiljø, der i dag findes i Christianshavns Kanal.

Christianshavns Lokaludvalg: Christianshavns Lokaludvalg er lodret imod den foreslåede plan for bro over havneløbet og dertil hørende mindre broer over Trangraven og Christianshavns Kanal.



Christianshavnerne har i stort tal stillet op til alle demonstrationer, som har været arrangeret mod broerne, både til lands og som her og til vands.



To fulde kanalfartsbåde fra DFDS blev det til da Lad Havnen Leve inviterede christianshavnerne på rundfart i havnen. Men kun to borgerrepræsentationsmedlemmer tog mod samme tilbud da invitationen blev sendt til politikerne.



Tunnelen, der forbinder Centralstationen i Göteborg med det nærliggende butikcenter, er lys og luftig og passeres dagligt af flere hundrede tusinder fodgængere.

En tunnel kunne gøre alle tilfredse

Løsningen på problemet i Christianshavns Kanal er snublen nær: lav en tunnel under i stedet for de to broer over kanalen

Adskillige alternativer har været foreslået for at undgå de ødelæggende virkninger af broerne på livet i og ved Christianshavns Kanal. Den enkleste ændring der kan foretages, samtidig med at

projektet stadig kan gennemføres, er at erstatte de to broer over Christianshavns Kanal med en tunnel under kanalen.

En tunnel kan være lys og venlig

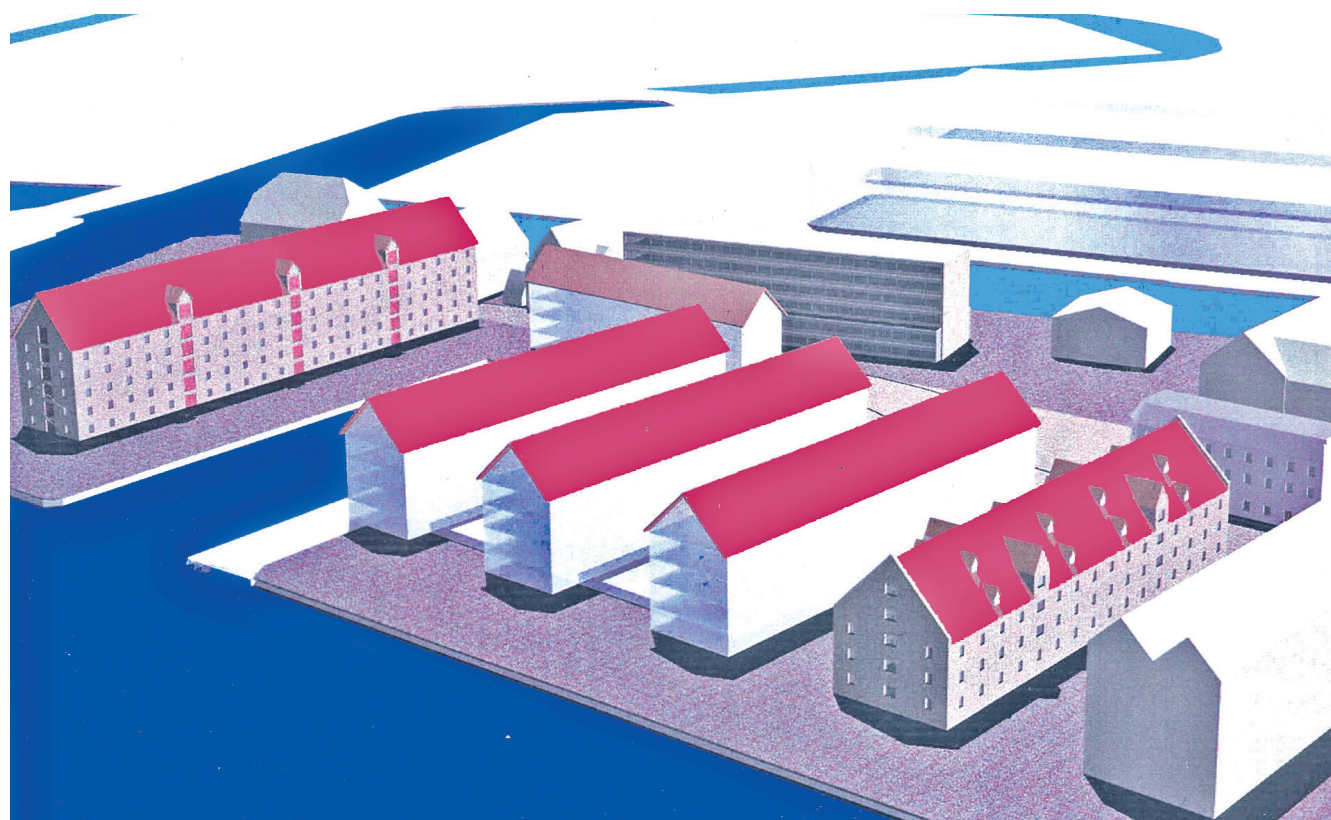
Københavns kommune har hævdet at det ikke er teknisk muligt at bygge en sådan tunnel, men der er uafhængigt af Københavns kommune udarbejdet et detaljeret pro-

jektforslag af arkitekterne 3 X Nielsen med E. Pihl & Søn som projekterende ingeniører. Dette forslag viser at projektet er særdeles gennemførligt. Mange tunneller i København er mørke og skumle, men de kan sagtens bygges, så de er lyse og indbydende. Et eksempel på dette er den tunnel, som forbinder Centralstationen i Göteborg med det nærliggende butikcenter.

Tunnelen passeres dagligt af et stort antal personer, og ifølge politiet i Göteborg er der ikke problemer med graffiti eller utryghed i tunnelen. Dansk Cyklistforbund finder en tunnel helt tilfredsstillende som løsning på en tværgående forbindelse over havnen.

Hvad kan du gøre?

Hvis du vil gøre noget, så gør det sædvanlige, men gør det hurtigt, for tingene haster. Det "sædvanlige" er at få budskabet ud til pressen med læserbreve eller kontakt til journalister samt at kontakte politikerne i Borgerrepræsentationen og gøre dem klart at de er ved at begå store fejltagelser, som københavnere efter os vil begræde. Særligt centrale personer i den sammenhæng er stadsarkitekt Tina Saaby tina.saaby@tmf.kk.dk, den nyudnævnte teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal ayfer.baykal@br.kk.dk samt i øvrigt medlemmerne af teknik- og miljøudvalget <http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Udvalgene/TeknikOgMiljoeudvalget.aspx>



Så simpelt kunne det gøres. I dette projekt, som tidligere er tegnet af Frost og Juhl, er den byggeprocent, som alle andre i området respekterer, overholdt, og gavlene mod havnen respekterer pakhusenes tradition.

Og Krøyers Plads?

Ingen har nogensinde bedt om et spektakulært projekt på Krøyers Plads. Der er intet krav om et "vartegn" for Christianshavn. Faktisk er de fleste christianshavner sikkert også ligeglade med om projektet er "bæredygtigt", sætter Christianshavn på det internationale landkort eller får turisterne til at valfarte i hobevis til Christianshavn. Langt størstedelen af nyopførelserne i København i de sidste årtier er desværre meget lidt spændende. Brugerne kvitterer ved at blive væk, og lange øde strækninger som i Ørestad, Tuborg Nord og Kalvebod Brygge er resultatet.

Det raffinerede byggeri på Krøyers Plads ville ligge i det diskrete. I et byggeri, som ikke gjorde noget stort nummer af sig selv - som netop udmærkede sig ved ikke at udmærke sig. Som i respekt for hundreder af års

kultur og historie på ydmyg vis anerkendte privilegiet ved at være opført på et så storslået sted som Krøyers Plads. Det ville blive anerkendt.

Et sådant projekt er måske Frost og Juhls tidligere projekt. Med højder der respekterer de omkringliggende bygninger, med gavle vendt mod havnen, så flest mulige kan få glæde af vandet og med en størrelse, der stadig tillader luft og lys mellem bygningerne.

NCCs projekt er det modsatte desværre. En stor klods, der fylder pladsen ud som en plombe i en kindtand, og hvis formål primært er at udnytte grunden så kraftigt som muligt.

Hvor er Københavns Kommunes modspil i denne sag, og ved Københavns Kommune overhovedet hvad kultur er?