



Nørrebrogade med al slags liv. Hvilket katastrofalt tab af Københavnerstemning vil brogadernes omlægning til strøg ikke medføre!

**Trængsel&alarm.** »Larm, travlhed« og »noget i luften« hører med til en ægte storby. Tanken om lukkede brogader i København giver forfatterne en trafikprop. De kræver:

# Bilen ind i byen

Af SØREN ULRIK THOMSEN  
OG FREDERIK STJERNFELDT

EFTER at have passeret igennem de affolkede landdistrikter, de spøgelsesagtige motorveje og de tyste forstæder, hvad er så mere festligt end at hoppe ind over Valby Bakke og rutsje ned gennem Vesterbrogades oprømte virvar af biler, busser, cykler og fodgængere, der hastigt krydser ud og ind mellem taxiskiltens gulgrønne ildfluer?

Får dette spring fra diffus tristesse til storbyintensitet hver gang hjertet til at slå et ekstra slag af begejstring, stod det til gengæld næsten stille, da vi læste, at et overraskende stort antal folkevalgte politikere på Københavns Rådhus i fuld alvor forestiller sig at lukke de fire store, gamle brogader for biltrafik. Nørrebrogade er udset til første offer.

Bestræbelsen er angiveligt at skabe »strøg«, hvor gående og cyklister skal slentre og shoppe. Det kan umiddelbart lyde forførende, men ideen tager ikke hensyn til de konsekvenser for bylivet, som denne radikale neddrøsling af biltrafikken vil få. Følgerne er ellers ikke vanskelige at få øje på – dem kan man se ved et lille empirisk studium af andre københavnske gader. Før gågadevæsenet bredte sig, rummede brokvartererne hver især nogle stærke og intensive handelsgader: Vesterbro havde Værnedamsvej, Nørrebro Blågårdsgade, på Amager var Holmbladsgade vital, og på Østerbro kunne Nordre Frihavsgade levere frisk fisk, tapetklister og efterårets romaner. På Nørrebro løb Blågårdsgade som en dirrende livsnerv af sporvogne, biler og tæt handel af enhver slags. I halvfjerdserne blev den omgivet til gågade, men i modsætning til gågaderne i Indre By forsvandt intensiteten fuldstændigt – i løbet af få år døde alting ud, butikkerne lukkede, handelen flyttede til Nørrebrogade, og det eneste, man efterhånden kunne få i den før så sprudlende og kompakte gade, var det samme cafétraktament, der serveres alle andre steder. Til sammenligning er i hvert fald Værnedamsvej og Nordre Frihavsgade stadig herlige gader med tæt trafik af både biler, cykler og fodgængere, der gør dem til levende byrum for lokale såvel som for folk, der kommer langvejs fra, attraktioner for

kunder, ansatte og flaner, kørende som vandrende (men bemærk hvordan faren lurker på Nordre Frihavsgade, som bruser af præcis dér, hvor den normale kørebane nu er tilføjet en kælent »æstetisk«, gågadeagtig flisebelægning).

MED Blågårdsgade in mente kan man med stor sikkerhed forudsige, hvad der vil ske, hvis ideen om at gøre de store indfaldsveje til »strøg« bliver virkeliggjort; de handlende bilister vil flytte deres indkøb til Fields, City 2, Fisketorvet og andre af de dødsenstriste, men bilvenlige storcentre, der dræner den rigtige by for liv. Og man kan yderligere lade sig advare af, hvad der er sket med de gågader, der trods alt i et vist omfang fungerer, nemlig gågadenettet i Indre By. Her forsvinder hele handelslivet ikke, men dagligvarebutikkerne og de mange specialforretninger siver gradvis væk og overlader feltet til den særlige slags butikker, hvor man ikke handler, men »shopper« – tøjbutikker, souvenirbikse, gaveboder og tarvelige turistfælder som »Guinness World of Record Museum« samt en dyr ende med nøjagtig de samme luksuriøse mærkevarerforretninger som overalt i verden. Disse gågader har gjort byens historiske centrum til en typisk turistzone med det dertil hørende lumre blik på sig selv, som omskaber det virkelige København til temparken »København«.

Men der er skarpe grænser for, hvor stor en del af en by, der kan citere sig selv på denne parfumerede måde.

For det første er det herlige ved urbaniteten jo netop dens hverdagsagtighed – no-nonsensfølelsen af, at her har mange mennesker seriøse ærinder af vidt forskellig karakter, lige fra vejarbejde og skolegang til advokatkontor, mens denne gnistrende aktivitet på Strøgene erstattes af turistens flade og initiativløse slentren. Og for det andet har den mængde handel, der har en sådan slentren som mål, en overgrænse,

så sandt som samtlige handlende på Vesterbrogade, Nørrebrogade, Østerbrogade og Amagerbrogade altså ikke kan leve af at lange teenagekluns og udspekulerede gaveartikler i tidløst italiensk design over disken. Og for det tredje skal en by ikke indrettes udelukkende med henblik på turister – men også på dem, der rent faktisk bor i den, for når almindelige familier med børn skal bo i byen, så skal der kunne hentes og bringes, og i ulvetimen skal der købes og transporteres paller af protein i et byrum, der ikke kan indrettes for de ørkesløst danderende alene. I det hele taget henter en by først og fremmest sin atmosfære fra alle de almindelige mennesker, der befolker og beånder den, og er det i forvejen galt nok, at mennesker, der arbejder i København som sygeplejersker, skolelærere og politibetjente, på grund af boligpriserne i dag er deporteret hinsides de yderste forstæder, er det da en yderligere forarmelse, hvis de fremover end ikke må køre direkte ind på byens store handelsgader. Hvilket katastrofalt tab af københavnerstemning vil brogadernes omlægning til strøg ikke medføre! For os er denne politiske vision en dystopisk feberfantasi af hovedstaden som en endeløs provinsgågade gennemdaffet af uvirksomme shoppers med sandaler, mavepung og monstrøse softices.

DET siges ofte, og med rette, at den, der vil leve i byen, må indrette sig på urbanitetens principper – urban tæthed er en kvalitet i sig selv, og til den hører larm, travlhed og »noget i luften«. Men denne særlige elektricitet hidrører i høj grad fra alle trafikarters sameksistens – gående, cyklende, bilister, busser, S- og metrotog. At tro at man vil opnå andet end byens død ved at lukke for bilkørsel er naivt, og hvis det mangefacetterede handelsliv, der er en kerne i urbaniteten, skal opretholdes (og gerne udvikles), så må biltrafikken også serviceres ved, at der bygges parkeringskældre og -huse i

takt med de lige så nødvendige udbygninger af den kollektive trafik.

Samtidig med at man fra Rådhusets side via de såkaldte Metropolzoner kunstigt forsøger at potensere København som storby, vil man med forslaget om at lukke brogaderne for biltrafik ødelægge, hvad der hen over de seneste hundrede og tredive år helt af sig er vokset frem som det absolut mest storbyagtige, vi overhovedet har i Danmark. At tænke stort og samtidig realistisk er ikke mindst i byplanlægning en afgørende dyd, men profeter, der modtager alt for grandiose åbenbaringer, bør nok ikke gå ind i politik, men lytte til et råd fra den gamle socialdemokrat Helmut Schmidt: »Den, der har visioner, skulle hellere søge læge.« Det politiske pendul er svinget fra den ene yderlighed til den anden inderlighed, for lige så indlysende det i dag er, at tresserpolitikerens forestillinger om en rasende motorvej oven på Søerne – den såkaldte Søring – var det rene galmandsværk, lige så klart burde det straks stå, hvor dræbende det vil være at gå i den modsatte grøft og forvise bilerne fra de gader, der er bygget til trafik og i enhver forstand lever af den.

*En Virak af Biler, blaa Røg og Benzine  
Og Cykler, der kimer i bar Symphionier.  
En Dønning af Malstrøm, aah Dagen er min.  
Jeg er dens frejdige Elsker og Frier.  
Idag synes alle Bekymringer fjerne.  
Idag er der vokset et Træ i min Hjerne ...  
Med Manna og Løv og mærkværdige Farver  
Og Sommerinsekter og Majmyg og Larver.*

*Jeg elsker »Osborne« og en Kiosk midt i Vrmlen  
og Whiskyreklamer, »King George«, og Likører.  
Jeg elsker det Kaos, der raaber mod Himlen  
af Biler og Vogne og Kuske, Chauffører –.  
Jeg finder en Smerte, en Uro deri.  
Jeg kender mig selv i dens Disharmoni;  
Thi synger min Sjæl som den skingrende Dag  
Blomstrer dog stille et Foraars bag –.*

*Emil Bønnelycke, fra digtet »Vesterbrogade«, 1918*