



FOTOS: LEIF TUXEN

Anne Madsen foran sin boghandel, der har tabt 30-40 procent af omsætningen, siden Rådhusets eksperiment med gaden begyndte. "Politikerne siger, det lige så godt kan skyldes finanskrisen, men grønthandleren ved siden af mig har fyret to af sine fire medarbejdere, og folk holder vel ikke op med at spise på grund af krisen?" Nørrebrogade virker tom og øde selv på en ganske almindelig hverdag.

Urbant. En lille, pakket forretning er blevet centrum i Nørrebros modstand mod »lukningen af Nørrebrogade«, som det bare hedder, selv om Rådhusets mening kun er at lukke for biltrafikken. Kampen står mellem to helt forskellige opfattelser af byen.

Det katastrofale tab af københavnerstemning

Af **PERNILLE STENSGAARD**

»ANNE vil bare gerne have sin gade tilbage,« siger Benny Madsen, hendes mand. »Hun er ked af det her.«

Han sidder på en stol i den bagerste ende af deres smalle mand-og-kone-boghandel i begyndelsen af Nørrebrogade i København. Hunden er lige blevet bragt over til Anne Madsens 94 år gamle mor på Kapelvej, fordi den er begyndt at gå lige i overkanten meget i butikken. Som ældste medlem af en boghandlerfamilie i tre generationer har moren netop lærdig læst Obamas erindringer og biografien om rytterkongen Christian X.

En tung ældre herre sidder på den anden stol og får læst navnene på klassiske nydugviser op af en ung rødhåret boghandler. Han nikker hver gang, hun kommer til noget godt, køber for 1500 kroner musik om måneden og holder af at sidde i den lille, pakkede forretning, der er blevet centrum i kvarterets modstand mod »lukningen af Nørrebrogade«, som det bare hedder, selv om Rådhusets mening kun er at lukke for biltrafikken.

Anne Madsens farfar drev boghandel her i gaden fra 1905. Af hans ni børn hjalp den ældste datter først ham og derefter hans søn, Anne Madsens far, i forretningen til hun døde 83 år gammel. Anne Madsen kom selv i lære hos sin far i 1963. Han drømte om, at de to skulle drive den sammen, men døde, da hun var 28. Arvingerne fik deres, og datteren købte en gammel boghandel i samme gade i 1991. Hun er en gråhåret kvinde med lyslilla briller og et usædvanligt sortiment. Der på den mest prominente plads ved siden af kassen ligger den nye tykke sorte bog om Foucault, Hannah Arendts bøger, Tomas Tranströmers digte, bøger af og om Bourdieu, Sartres *Væren og Intet*, Martin Heideggers *Væren og tid* og så selvfølgelig »vores Søren Ulrik Thomsen«, som Anne Madsen kærligt siger og

tager en af hans digtsamlinger op i hånden. »Vi er så stolte over at have noget ekstra, han har skrevet i de her bøger.«

En dag undrede en herre i butikken sig over, at man kunne sælge sådan en som Foucault på Nørrebro. »Nu skal jeg sige dig en ting,« svarede Anne Madsen, der er født i kvarteret og boede hjemme hos sin mor, til hun var 35 og heldigvis mødte hr. Madsen. »Vi har solgt 20!«

I de årtier, der er gået, har Nørrebro forvandlet sig fra et gammelt arbejderkvarter til ungt studenterkvarter, så selvfølgelig sælger Foucault – hvis man lægger øret til jorden og hører Nørrebros langsomme, men sikre skred væk fra B&W og hen mod de lange uddannelser og Ole Fogh Kirkebys *Secunda philosophia*.

Nørrebros Boghandel er uafhængig, ikke medlem af en kæde og derfor skrøbelig. Men den mægtigste fjende kom fra uventet kant:

i oktober lukkede Københavns Rådhus med teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam i spidsen for trafikken i gaden og indførte så totalt et stopforbud, at forretningerne ikke kan få læsset varer af, men må slæbe dem ind fra sidegaderne. Det siger sig selv, at kunderne heller ikke længere kan køre ind i gaden, endsige parkere. Rådhuset har meddelt, at hvis de to parkeringspladser i sidegaden ikke er nok til aflæsning, vil man stille to trækvogne, som butikkerne kan køre deres varer på.

I november faldt omsætningen med 87.000 kroner i forhold til året før.

I december gik Anne Madsen i panik. Hun hæftede en stak A4-ark sammen, skrev med fed tusch øverst: »Er du imod lukningen af Nørrebrogade?« og gik fra butik til butik ad den lange gade. Alle på nær ti satte deres stempel og skrev under, før hun fik talt færdig.

Eksperimentet, som skulle vare i de sidste tre måneder af 2008, er fortsat ind i det nye år. I myndretiden kan man stå og se, at det ikke virker. »Her virker dystert, især om aftenen, fordi

der ikke er trafik,« siger Anne Madsen. Ingen mennesker cykler eller går på kørebanen, hvis tomhed af og til brydes af busser, taxaer og varevogne. Cykelstien er udvidet en meter ud på kørebanen med hvid maling, men ingen tør bruge den ekstra plads og cykler videre, hvor de plejer. Inde på fortovet ligger med mellemrum nogle hemsmitte grå betondimser, der skulle have været sat sammen til stjerner og beplantet med blomster. De har ligget der i fem måneder nu, »og nu er de begyndt at male graffiti på dem.«

Hun får øje på Gnags-sangeren Peter A.G på cykel med sin datter bagpå. Han har skrevet under mod lukningen inde i hendes boghandel sammen med hundredvis af andre kendte og ukendte københavnerne.

»Nørrebrogade næsten uden biler føles som Skjern i 1950erne,« siger han. »En by og trafik hænger uløseligt sammen for mig. Man kommer her bare ikke naturligt uden biler, for Nørrebrogade har ikke attraktioner til at være sådan et folkevandringssted som Strøget.«

Det samme mener Anne Madsen og hendes mand. De tror ikke på Rådhusets drøm om en strøggade med springvand, små træer og blomster, for som Benny Madsen siger: »Det kan bare ikke lade sig gøre på Nørrebro. Folk passer ikke på tingene her, det bliver ødelagt. Vores eget cykelstativ med blomsterkumme bliver væltet hele tiden, eller nogen stjæler blomsterne. Det er selvfølgelig bare en sidebemærkning, men hvordan fanden skal blomster kunne overleve midt ude på gaden?«

Parret mener som Peter A.G heller ikke, at forretningerne passer til en gågade, for man skal kunne parkere foran og lige smutte ind og hente en pizza eller en shawarma, sine tunge malerbøtter eller det sene indkøb hos grønthandleren eller mini-Irma uden for almindelig åbningstid. Også i møbelsnedkeriet Rud Rasmussen, som har ligget på Nørrebro i 140 år, er man fortvivlet, for hvordan skal kunderne kunne hente deres

møbler og i det hele taget finde rundt på det nye trafiklabyrintiske Nørrebro?

»Hvad fanden – er der faldet en atombombe her?« tænkte Søren Ulrik Thomsen, da han en dag i oktober befandt sig lige netop her på sit yndlingssted i København – Nørrebrogade fra Søerne og ned til Assistens Kirkegård ved fire-fem tiden, når folk er på vej hjem. Der hvor alle cyklerne, bilerne og forretningerne samler sig til det bymæssige overtryk, der udraderede provinsen fra hans hjerte i 1972, hvor den unge digter kom til hovedstaden. Siden har han agiteret mod dette katastrofale tab af københavnerstemning og hverdagsagtighed til fordel for et strøg, hvor gående og cyklende skal slentre gennem blomster og springvand, »denne dystopiske feberfantasi af hovedstaden som en endeløs provinciegade gennemdaffet af uvirksomme shoppers med sandaler, mavepung og monstrøse softices,« som han skrev sammen med Frederik Stjernfelt her i avisen.

For ikke så lang tid siden – i 1996 – hvor *Bydelsatlas Nørrebro* blev lavet af Københavns Kommune i samarbejde med Miljø- og Energi-styrelsen og Skov- og Naturstyrelsen, så kommunen med begejstring på Nørrebrogade og beskrev den som på samme tid udfaldsvej fra storbyen, en af Københavns store indkøbsgader og hovedgade på Nørrebro:

»Nørrebrogade er en levende bygade. Her er intens trafik, et mylder af mennesker og et livligt forretningsmiljø,« står der.

Det irriterer Søren Ulrik Thomsen, at Klaus Bondam og Ritt Bjerregaard har en særlig evne til at tage fat i de få steder, hvor København allerede er prisværdigt livligt og urban, rodet og kaotisk, og lave dem om til det modsatte, jævnføreres planer om at få styr på Nørreport Stations omgivelser.

I Rådhusets øjne er »visionen for projektet«, at Nørrebrogade skal forskønnes og bylivet styrkes. Cyklisternes forhold skal forbedres på belastede

strækninger og den kollektive transport styrkes ved at skabe mulighed for kortere rejsetid for busserne.

Modstanderne er bange for, at alt liv uddør på den måde. Ingen forretninger, intet liv, ingen hverdag, ingen normalitet.

Der er tale om to helt forskellige syn på byen: Søren Ulrik Thomsen-fløjen elsker den tætte, intensive by med trængsel og rod og afskyr det friserede »gådævnese« og kælnen »æstetiske« flisebelægninger, der omdanner indre by til temparken »København,« der ligner Europas andre hovedstæders temparker.

»Se hvor galt det gik med Blågårdsgade, der engang var en levende handelsegade,« siger de. »Se hvor godt det går med Værnedamsvej, hvor bilerne kører.«

Faktisk har Bondam-fløjen tænkt sig at lukke alle de fire, gamle brogader for biltrafik. Nørrebrogade er bare den første. Derefter skal følge Østerbrogade, Vesterbrogade og Amagerbrogade.

Ifølge politikernes egen undersøgelse synes 54 procent af borgerne på Nørrebro, at forsøget er en større eller mindre succes, men samme forsøg kom ind på en flot 2. plads i Politikens læserafstemning om *Årets smutter* lige efter *Borgergrupper mod metroen*.

Både Søren Ulrik Thomsen og Bondam cykler. Så det er ikke det. Anne og Benny Madsen kører i bil, men nu ad ekstreme omveje. Hvor de før slet og ret kørte ind i byen ad Nørrebrogade til deres forretning, ser deres rute nu sådan ud: Først kører de et lille stykke på Nørrebrogade til Runddelen. Dernæst drejer de til venstre og kører et stykke ad Prinsesse Charlottesgade, til højre ad Sjællandsgade og ud på Nørrebrogade igen til Stengade, hvor de igen drejer ind. Dernæst til venstre ad Baggensgade ud til Peblinge Dosseringen, hvorefter de kører et lille stykke tilbage ad Nørrebrogade og ind i gården bag forretningen.