Huset, byen og fremtiden

Af KAREN ZAHLE

Forholdene omkring Thorvaldsens Museum er utilfredsstillende. Museets særlige historie, særlige betydning og særlige kvaliteter vil være fyldigt beskrevet i andre indlæg i disse Meddelelser. Dertil er det et elsket hus i byen og et vigtigt og stadig aktuelt sted. Et møde mellem arkitektur, skulptur og billede som burde omgives med respekt og hensyn. Virkeligheden viser noget andet.

Thorvaldsens Museum og de enestående fresker rystes, oversprøjtes og tilsvines til hverdag af en urimelig hård bus- og biltrafik i Vindebrogade. En trafik som ikke engang har egentligt ærinde netop på Slotsholmen. Det er derfor på tide at finde en trafikløsning, som kan være til glæde både for museum og by.

Byen og trafikken

Her skal citeres vigtige, nye synspunkter.

I den seneste tryksag (fig. 1) om byens trafik fra overborgmesteren opfyldes et løfte givet af Borgerrepræsentationen i 1993 om, »at der udarbejdes en trafik- og miljøplan med henblik på at samstemme transportbehov til byens miljøkvalitet«.

I tryksagen redegøres ud over behov for kapacitet også for handlingsplaner og perspektiver for denne del af byens liv og funktion. Der omtales den på længere sigt forventede omfattende styring af trafikken. En styring som i fremtiden vil kunne foregå centralt og give muligheder for momentant at få byens trafikmaskine til at »spinde« – ved »flyt-

Fig. 1 a. Lastbiltrafik. Gader med mere end 2.000 lastbiler (over 3,5 t totalvægt) pr. hverdagsdøgn i 1995 og mere end 5 boliger pr. 100 m. *Trafik- og Miljøplan for København, 1997.*

Fig. 1 b. Trafikkens barriereeffekt. Tykke streger = Stor barriereeffekt. Tyndere streger = Moderat barriereeffekt *Trafik- og Miljøplan for København, 1997.*

ning« og afledning af trafikken fra steder, hvor der er problemer.

Ligeledes på længere sigt nævnes »roadpricing« princippet, som består i, at man betaler for brug af byens gader og veje i forhold til de afstande, man tilbagelægger.

Det er to måder, som kan være effektive, når det gælder forbedring af forholdet mellem miljø og trafik. Ifølge planen er de imidlertid ikke umiddelbart realisable. Derimod peges der på en række punkter, hvor man umiddelbart kan og vil sætte ind i den Indre By med

- Parkeringspolitik
- Begrænsning af tunge og store køretøjer (Lastbiler og busser !)
- Hastighedsdæmpning
- Etablering af en havnetunnel
- Fremme brug af cykler
- Kraftig udbygning af den kollektive trafik
- Forskønnelse af torve og pladser

FIG. 2. Forslag til vej- og tunnelføring til aflastning af trafikken i Indre By. 1997.

Det synes at være en smuk plan med udmeldinger om konkrete tiltag, som følger de senere års *mainstream* i Københavns planlægning.

I *Københavns Havn* peges på den aflastning, det vil kunne betyde for Indre Bys trafik at anlægge en ny regional vej øst om city med forbindelse til og fra Amager via en tunnel under Københavns Havn (fig. 2).

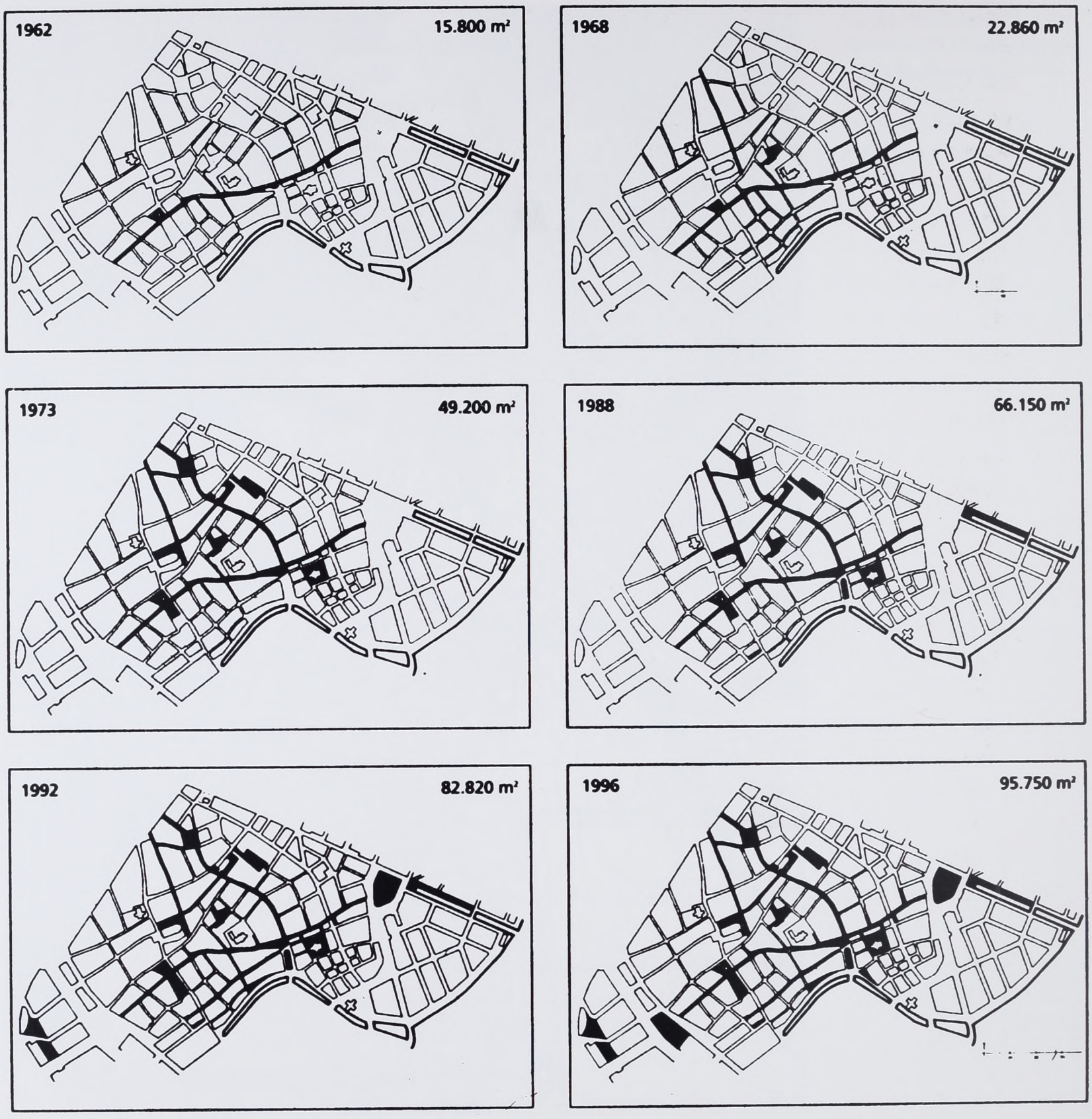

FIG. 3. Fordeling af pladser og gågader i byrummet. 1962 - 1996
J. Gehl & L. Gemzøe. 1996.

I *Byens Liv og Rum* forklarer Jan Gehl og Lars Gemzøe, hvor meget det betyder for livet, at der er rum til det. Om fodgængergadernes historie, om pladsernes fred, kort sagt om livet i byen om dagen og natten (fig. 3).

FIG. 4. Som den gennemkørende trafik kan blive efter anlæg af havnetunnelen og trafiksanering i Indre By. *Indre By og Havnetunnelen.*

I *Indre By og Havnetunnelen* redegøres for de muligheder og visioner, der opstår for Indre By og dermed Slotsholmen, hvis havnetunnelen realiseres (fig. 4).

Endelig i den sidste kilde *Københavns Kommuneplan 1997* samles de mange elementer i en »Hovedstruktur«, og her angives visse retningslinier for byens bevaring og fornyelse (fig. 5).

FIG. 5. Opdeling af Indre By i Trafikzoner samt de foreslåede nye P-anlæg. *Københavns Kommuneplan 1997.*

FIG. 6. Københavns Fingerplan, udviklet 1940-45, betoner de radiale forbindelser i »fingrene«.

Alt forekommer smukt og godt. Men for at forstå de omstændigheder, der gør sig gældende, og de problemer, som skal løses, vil det være på sin plads her at repetere planlægningens forhistorie i nyere tid.

Forhistorien

»Fingerplanen« (fig. 6) er verdensberømt. Forarbejdet blev udført under krigen 1940-45 og skete i et team af yngre arkitekter, overvåget og inspireret af Steen Eiler Rasmussen og med daglig ledelse af Peter Bredsdorff. Det var den første danske byudviklingsplan. Et forslag til hvordan byens fremtidige vækst skulle formes. Ideen var at koncentrere denne vækst om og langs med eksisterende og fremtidige S-baner i fem udløbere fra centralbyen. Planen betragtes som et eksempel på planlægning i overensstemmelse med Ebenezer Howards teorier fra århundredeskiftet: En forening af byens og landets kvaliteter eller, om man vil, af kultur og natur. Mellem udløberne eller fingrene skulle areal friholdes for bebyggelse og udnyttes til landbrug og fritidsformål. Denne Fingerplan, som er blevet beundret og studeret af alverdens byplanlæggere lige siden sin fremkomst, blev i øvrigt aldrig officielt vedtaget. Dens idé blev dog indlagt i Byreguleringsloven i 1949, og, måske vigtigst, den har haft væsentlig betydning for hovedstadsregionens ud-

vikling, ikke mindst trafikplanlægningen. Al trafik er stadig rettet mod bymidten, og trods ringvejforbindelser, som senere er kommet til, kører 100.000 biler – skønsmæssigt kun halvdelen med ærinde – dagligt gennem Indre By.

Den overordnede trafik
Planer

Den nye trafiksituation med fast Øresundsforbindelse og motorvej over Amager må forventes at medføre en kraftig byudvikling på Amager og – medmindre noget gøres – endnu mere gennemkørsel i Indre By, som ligger i skæringspunktet for forbindelser nord, øst og sydover (Fehmern) fra Danmark til Norge, Sverige og Tyskland (fig. 7). For at undgå at det hele brænder sammen, må der derfor etableres en eller flere ringvejsforbindelser – ud

Fig. 7. »Vision Danmark år 2022«. Landsplanredegørelse 1997.

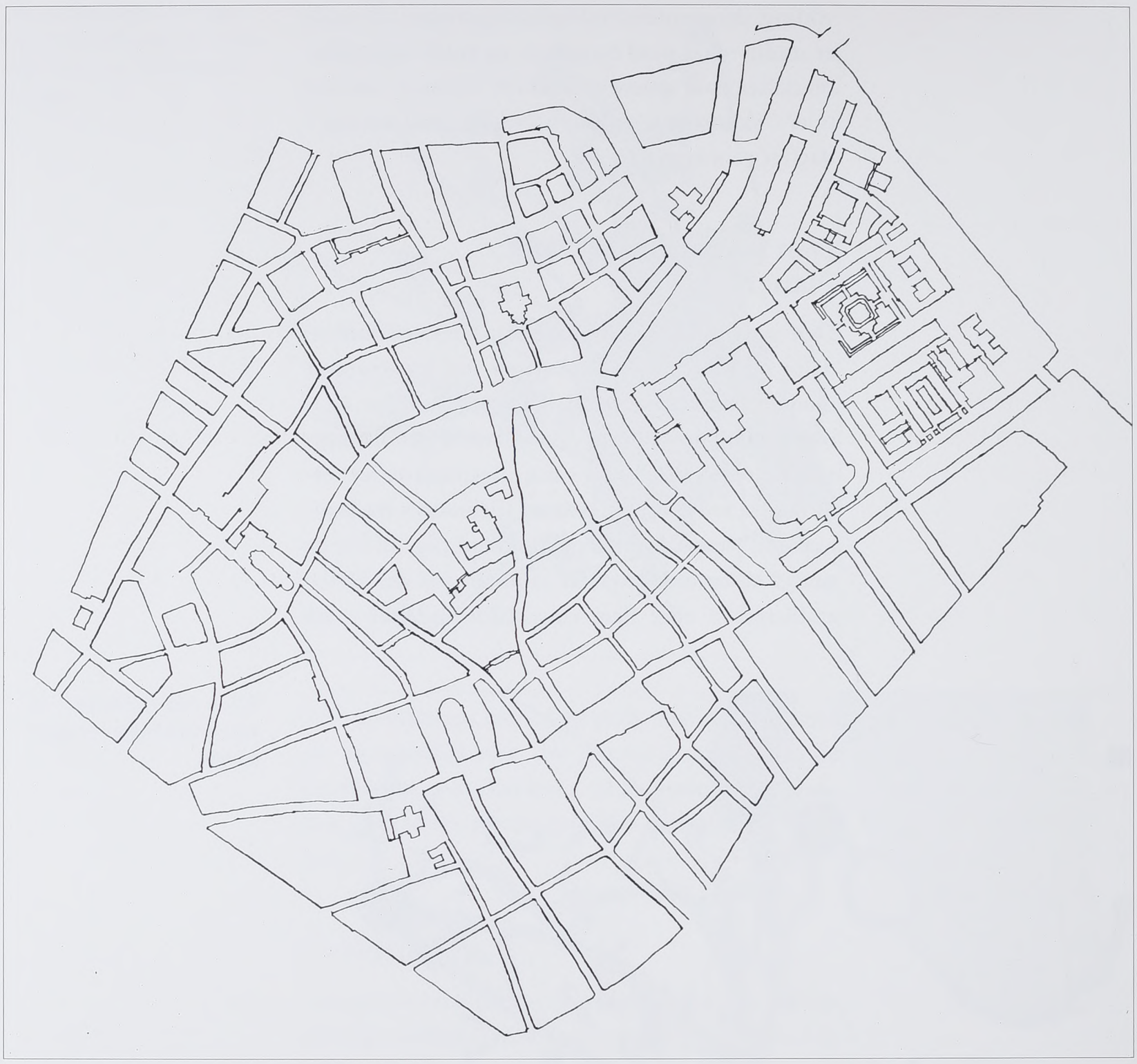

FIG. 8. Forslag til Nybros placering i forhold til Indre Bys gadenet.

over de eksisterende – lige øst og vest om den Indre By, som kan indgå i det overordnede vejnetværk i sammenhæng med havnetunnelforbindelsen.

Flere forskellige forslag til havnetunnelens placering foreligger nu. Ligegyldig hvilken af de foreliggende alternativer man måtte vælge, er de principielt lige positive i relation til emnet for disse ord. Mest sandsynligt er nok en placering fra Søndre Frihavn – d.v.s. fra Kastellet – til Refshaleøen. En sådan forbindelse som et led i Hovedstadsregionens overordnede vejnet indebærer en mulighed for en meget væsentlig aflastning af Indre Bys trafik.

For at opnå en fredelig by bliver naturligvis også metrosystemet, som er under anlæg, utrolig vigtigt. For eksempel er der adgang til Kongens Nytorv og Christianshavn Torv direkte fra hele hovedstadsregionen, en tilgængeliggørelse, som letter

og sandsynliggør ideen om en hel ny model for trafik til og fra den Indre By, herunder Slotsholmen. Optimalt reduceret med fravær af al gennemkørende færdsel bortset fra bilkørsel med ærinde i området. For denne sidste kategoris vedkommende forhåbentligt tillige avet af en restriktiv parkeringspolitik og andre blide, men uomgængelige barriérer.

Zonering

Forestiller man sig området inden for den indre ring opdelt i fire zoner med hver sine parkeringshuse og -pladser, vil kørende trafik til Slotsholmen blive ændret til tilkørsel ad »stikveje« fra øst og syd uden egentlig gennemkørsel til de øvrige »kvadranter« og Amager. Knippelsbro vil for eksempel blive reduceret til en gangbro.

Udviklingen af egentlige fodgængergader og opholdspladser – som ifølge Gehl og Gemzøe har udviklet sig fra 15.800 m² i 1962 (hvor Strøget blev gågade) til 95.650 m² eller seks gange mere i 1996 – vil kunne fortsættes og gøre det endnu mere ønskværdigt »at bo« i byen og dermed tryggere at færdes der på alle tider af døgnet. Desuden behageligt at gå og cykle til sin arbejdsplads på Slotsholmen gennem den Indre By.

Her vil Thorvaldsens Museum så ligge fredeligt og lyse på en dejlig plads lige ned til Kanalen. Et biltrafikfrit område – eller ihvertfald et område hvor fodgængere og cyklister er de højst prioriterede.

Forslag

Denne fremstilling skal danne baggrund for et forslag til styrkelse af den sammenhæng i Indre By, som tilstræbes med stort set alle de nævnte trafikdæmpende, filtrerende og tilgængelighedsforstærkende foranstaltninger. Det drejer sig da også bogstavelig talt om en bro.

Slotsholmen er som bekendt omgivet af Inderhavnen og Kanalerne dog afbrudt af en række broer, fra syd:

a. Fra Bryghusbroen, ca. 100 m. Frederiksholms Kanal indtil Prinsens Bro.
b. Ca. 80 m. Frederiksholms Kanal indtil Marmorbroen.
c. Ca. 80 m. Frederiksholms Kanal indtil Stormbroen.
d. Ca. 350 m. Slotsholms Kanal indtil Højbro.
e. Ca. 180 m. Slotholms Kanal indtil Holmens Bro.
f. Ca. 130 m. Børsgrav indtil Børsbroen.
g. Ca. 140 m. Børsgrav indtil Christian IV's bro og Inderhavnen.

Der er tale om kanalstrækninger mellem broerne på 80, 100, 130, 180 m. og så et sted på 350 m., og det er fristende at foreslå en gangbro midt på netop denne lange kanalstrækning. Først og fremmest for at knytte byen og Slotsholmen sammen. En bro placeret i linien Nybrogade 2 til Porthusgade 3. Lige tilgængelig fra Naboløs som fra Knabrostræde, åbnende for nye forløb gennem byen fra Nørreport til Slotsholmen.

Åbnende for liv på pladsen foran Thorvaldsens Museum mellem Vindebrogade og Porthusgade. Der også vil kunne fungere til gavn for en udvidelse af livet på Gammel Strand (som ligger i skygge sent på eftermiddagen).

En ny forbindelse som kan fortsættes ind gennem Porthusgade 3 til Christiansborg Ridebane over Rigsdagsgården til Folketinget, Rigsarkivet, Det Kgl. Bibliotek og dets have.

En Nybro som man ifølge historien (fig. 8) også tidligere fandt var en god idé. Helt frem til 1726 var der nemlig en gangbro over Kanalen til Slotsholmen fra et sted på Nybrogade. Lad os få en bro igen.

KILDER

1. *Trafik- og Miljøplan for København,* Københavns Kommune, Overborgmesterens Afdeling, København 1997.

2. *Havnetunnel*, Københavns Havnevæsen, København 1988.

3. Jan Gehl og Lars Gemzøe: *Byens Rum – Byens Liv*, Kunstakademiets Arkitektskole, København 1996.

4. *Indre By og Havnetunnelen*, Københavns Magistrat 4. Afd. Stadsingeniørens Direktorat, København 1997.

5. *Københavns Kommuneplan*, Overborgmesterens Kontor, Københavns Kommune 1997.

6. *Skitseforslag til Egnsplan for Storkøbenhavn*, Egnsplankontoret. Teknisk kontor for Udvalget til Planlægning for Københavnsegnen, København 1947.

7. *København før, nu – og aldrig*, bd. 3, København 1988, s. 419.

ENGLISH SUMMARY

The Building, The City and The Future

This paper is written in defence of a proposal.

The proposal must be seen in relation to a reorganisation of traffic that is both much needed and apparently also on the way.

Traffic and other planning in Copenhagen has been based on the "Finger plan", the originator of which was the architect Steen Eiler Rasmussen. The idea was that Copenhagen's urban development should be based on a number of spurs from the old city centre. This has resulted in a tradition for through traffic, which is both burdensome and polluting – as well as unpleasant, unnecessary and harmful!

For instance, very heavy traffic along Vindebrogade to the west and along the front and splendid frescos of Thorvaldsens Museum will be harmful to the building in the long run and is unpleasant for anyone going about the area on foot.

There is a brief summary of present plans, and plans for traffic developments in the city are welcomed.

These entail a) putting an end to through traffic, b) dividing up the city centre into traffic zones served by short direct access routes from ring roads and boulevards, and c) supplementing the coming metro system with small buses running through the centre of the city. This will make it more attractive to pedestrians and more pleasant to be, play and stay in the centre, but it will also make a closer link and easier access across the long Slotsholms Kanal desirable.

Therefore the suggestion is that a footbridge, to be called Nybro, should be buildt from Nybrogade across Slotsholms Kanal. This would be an important element in a new and attractive short cut in the city.