

September 2009: Broer

Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse vil glæde sig til snart at se originale bud på den planlagte broforbindelse over havnen.

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 baneterræn'et 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.

For broer etableres naturligvis først - ikke når behovet er stort nok, for med Bryggebroen kunne man ikke vide, at behovet var *så* stort – men når mulighederne er tilstede. Det kræver en næsten erhvervsmæssig død havn at etablere en gang- og cykelbro det sted, men det giver til gengæld den sprællevende let-trafikkale og på dette område ekspanderende by nye muligheder.

Og det er mulighederne man skal fokusere på, når talen er om nye broer. Senest er billedkunsteren Olafur Eliasson blevet spurgt om at udforme en bro over Christianshavns Kanals udmunding i inderhavnen syd for Knippelsbro, så man kan løbe og gå havnen rundt i et godt 6 kilometers forløb med den nye planlagte og af Mærskfonden finansierede bro fra Nyhavns sydlige udmunding i havnen til Grønlandske Handels Plads som rundturens nordlige etape.

Men vi skal jo ikke kun bevæge os i lukkede kredsløb. Vi skal absolut på tværs. På tværs af de dominerende bevægelseslinjer i byen – Strøget, Strædet, søgader, farimagsgader og voldgader samt ”brygge-linjen” (indre ringvej). På tværs fra bro-kvartererne og midtbyen til Christianshavn og Amager. Og her spiller broerne og gerne flere af dem en afgørende rolle. En biltunnel under havnens nordlige del vil formodentlig friholde midtbyen for meget tung trafik og en gang- og cykelbro fra Nyhavns sydlige kaj over havnen vil begejstre de lette trafikanter og give de muligheder for mobilitet og en levende, motorsvag brug af byen, der er ved at blive en af Københavns store aktiver.

Men ... Giver broer end muligheder kan de også give begrænsninger. Ved den nylige omtale af ”Eliasson broen” blev ikke med ét ord omtalt hele rationalet for ”A. P. Møller broen”, nemlig den sidstnævnte bro forlængelse over Christianshavns Kanal og over Tranegraven. Kun ved at medtage de broer, hvor små de end er i forhold til broen over selve havneløbet, giver den store bro mening. For det er ad de broer, at man som cyklist eller gående skal fortsætte til Operaen (via en endnu mindre bro over Proviantmagasinsgraven) eller til Amager og det planlagte stisystem. Der er udskrevet en konkurrence med indbydelse til 10 arkitekturteams om udformningen af broerne.

Og det har naturligvis vakt røre blandt mastebåds ejere og alle dem, der glæder sig over det levende maritime miljø i den del af Christianshavns Kanal, der ligger nord for den uoplykkelige bro over kanalen ved Skt. Annæ Gade. Hidtil har man herfra uhindret også med master kunnet sejle ind og ud af kanalen. 30.000 sejlere (både eller personer?) nævnes i materialet fra bromodstanderne som årlige gæster i denne del af kanalen, og selvom den planlagte bro skal være oplukkelig, er der frygt for, at netop dette miljø med masteskibe vil dø ud med en bro over kanalen, selvom den er oplukkelig.

Det er muligt. Men det er også muligt, at der fortsat godt kan finde sejlads sted med master både ud og ind ad kanalen med en oplukkelig bro og faste opluknings-tider. Store dele af året udenfor sommermånederne vil sejladsen vel også være ret begrænset, ligesom det kun synes at være en mindre del af de i kanalen fortøjrede både, der reelt også sejles i. Nogle kunne påstå, at bro-systemet alene er etableret for at tilgodese adgangen til en opera, der ligger langt af led. Men enhver vil ved egne ben kunne overbevise sig om, at det vil være en temmelig lang gåtur fra centrum til Operaen, og at broerne formodentlig ikke vil blive benyttet særligt flittigt af publikum til Operaen (og da slet ikke i den primære operasæson, der for øvrigt er asynkron med sejsæson'en).

Nej, den helt store nye mulighed ligger i at kunne bevæge sig på tværs af byen. Og her spiller kvantitet trods alt også ind: Det er beregnet (i materialet til bro-konkurrencen ganske vist) at op til 2000 gående og 8000 cyklister forventes at bruge broerne pr. døgn! Dertil kommer at Christiansholm og Papirøen lige overfor Christianshavns Kanal vil blive udlagt til boliger og få brug for en broforbindelse. Og på pladsen foran Nordatlantens Brygge på Grønlandske Handels Plads planlægges et nyt kulturhus, der også vil kræve en broforbindelse.

Pest eller kolera. Sejlfolkets vilkår forringes ved en bro over Christianshavns Kanal, og det Christianshavn, man måske kunne ønske at have for sig selv, bliver knap så afsondret. Men de cyklende og de gående vil uden tvivl tage broerne massivt i brug.

Af Stig Miss, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse