

## Byens hjerte

Der er sikkert lige så mange meninger om Rådhuspladsen, som der er københavnere. Alle har sit helt eget forhold til hovedstadens centrale plads.

Mange vil som det første tænke på den monumentale rådhusbygning med det himmelstræbende tårn. Den ældre generation vil måske have en erindring om pølsevogne, duer og kanonfotografer. Andre vil se den storslåede plads med de blinkende lysreklamer for det indre blik. Der skal nok også være dem, for hvem Rådhuspladsen er et stort, larmende trafikhelvede, der hurtigst muligt skal overstås.

Men når vigtige begivenheder i byens og nationens liv skal markeres, er Rådhuspladsen trods alle meningsforskelle det naturlige sted at demonstrere fællesskabet. I hjertet af København.

I mere end 100 år har rådhusets klokker talt tidens gang og markeret middagstimen i radioens højtalere, og mon ikke de fleste stadig stiller ind på Københavns rådhusår, når klokkerne ringer det nye år ind.

Københavnernes veneration for byens centrale plads i overgangen mellem middelalderbyen og den moderne storby kan minde om forældrenes betingelsesløse kærlighed til deres vanskabte barn.

Hvordan kan det være, at netop dette sted i byen har opnået denne særlige status? Hvor kommer denne fornemmelse af samlingssted og folkelighed fra? Er stedet besjælet af en særlig ånd? Er der en rød tråd?

Et forsøg på at indkredse stedets ånd må begynde med et greb tilbage i historien til dengang København var en fæstningsby omgivet af volde til alle sider. Gennem flere hundrede år passerede trafikken til og fra Vestegnen, Roskilde og Køge og videre ud i landet gennem Vesterport, der lå i samme område som nutidens rådhusplads.

Alle byens borgere og besøgende fra ind- og udland måtte passere gennem den snævre portåbning. Det gjaldt høj som lav, bønder som skulle ind til byen og sælge deres varer, folk som skulle handle på torvet, borgerskabet som spadserede langs volden, kongen og hans følge på rejse til rigets provinser. Byens vigtigste adgangsvej til omverdenen gik gennem Vesterport.

Staden København var en succes med vokseværk. Situationen i den stadig mere overbefolkede by bag volden blev mere og mere uholdbar. Trængselsproblemerne ved Vesterport blev efterhånden aldeles utålelige. Presset på myndighederne for at løsne grebet om byen voksede, indtil militæret omsider måtte indrømme, at fæstningen havde udspillet sin rolle som Københavns forsvarsværk mod rigets fjender.

I 1857 falder Vesterport. Det er som at løfte låget af en trykkoger. København åbner sig mod omverdenen og inspireres af alle de nye europæiske strømninger inden for industri, kunst og kultur. De frigivne voldanlæg bliver en tumleplads for tidens planlæggere, politiske aktører og projektmagere.

I 1888 arrangeres den spektakulære nordiske industri-, landbrugs- og kunstudstilling på det endnu ubebyggede terræn mellem Vester Voldgade og Tivoli, der inddrages i udstillingsområdet. Udstillingen bliver en kæmpemæssig succes med et besøgstal på 1,4 mio. mennesker i de næsten 5 måneder den varer. Dansk foretagsomhed, håndværksmæssig kunnen, kunst og kultur vækker international opsigt.

Voldene og bastionerne er nu helt væk og har efterladt et stort åbent område vest for den gamle by. Vejen mod Vesterbro, Vesterbros Passage, ligger åben som en prægtig allé med Frihedsstøtten som et aksefast pejlemærke.

Den endelige plan for disponeringen af området foreligger allerede i 1885. Der skal anlægges en boulevard efter centraleuropæisk forbillede med franske haveanlæg i midten flankeret af fortove, stier og lokalgader med allétræer.

Boulevarden skal udstråle en pragt, der står mål med det planlagte offentlige og private prestigebyggeri i området. Hensigten er at skabe en eksklusiv bydel, der lever op til byens ambitioner om at bringe København på niveau med de toneangivende europæiske storbyer.

Missionen lykkes. Resultatet bliver en bydel med en stribe pragtbygninger som fx Glyptoteket, Videnskabernes Selskab, Musikkonservatoriet og boligkomplekser med herskabslejligheder langs den nye Vestre Boulevard, der senere tager navneforandring til H. C. Andersens Boulevard.

Hvad man ikke vidste var, at man samtidig lagde kimen til et af Københavns største miljøproblemer.

Ved den kommende rådhusplads var Martin Nyrop i fuld sving med at realisere sit livs mesterværk, byens nye rådhus. Alt syntes at gå op i en højere enhed i dette italiensk-nordisk-inspirerede, men først og fremmest dybt personlige arkitekturværk.

Det modsatte var tilfældet på pladsen foran huset. På trods af en ihærdig indsats og mange udkast lykkedes det ikke for Nyrop at opnå et resultat, som han selv og andre var tilfreds med. Hans forbillede fra pladsen foran rådhuset i Siena lod sig ikke overføre til København. De formalistiske idealer om en værdig forplads lod sig ikke forene med den københavnske rådhusplads med de skæve vinkler og åbne hjørner.

Ikke desto mindre havde Rådhuspladsen i de første år efter rådhusets indvielse i 1905 nogle umiskendelige kvaliteter. Der var en aura af storhed over pladsen, hvor fodgængerne og de endnu få cyklister kunne bevæge sig frit omkring mellem den øvrige trafik. De kørende blev diskret vejledt af hævede fortovsarealer. De elektriske sporvogne listede rundt på deres forudsigelige skinner. Bilerne var knap nok kommet på gaden endnu.

Byen havde fået sin Rådhusplads, en moderne trafikplads man kunne være stolt af. Nye store hoteller skød op og bidrog til pladsens storbykarakter med deres eksklusive restauranter, cafeer og velbeslåede gæster fra ind- og udland. De mange sporvognslinjer og strømmen af fodgængere til Vesterbros Passage med Tivoli, banegården og de populære forlystelsesetablissementer skabte liv på pladsen. Ved de store nationale og folkelige begivenheder var det her, man samledes.

I mellemtiden var der dukket en ny aktør op på scenen, bilen, som for alvor begyndte at sætte sit præg på byen efter 1. Verdenskrig. I løbet af 1920'erne blev trængslen på Rådhuspladsen så stor, at det krævede en omlægning af pladsen, hvis man ville opnå en glidende afvikling af trafikken og undgå konflikter mellem de forskellige trafikarter.

Omlægningen finder sted i 1931. Gadeforløbene bliver udvidet og tydeligere markeret, sporvognslinjerne bliver lagt ud i siderne, og det første trafiklys sættes op. Fodgængerne må nøjes med to små øer på midten af pladsen. En fodgængertunnel forbinder de to øer med hinanden og giver adgang til sporvognshellerne. Med opstramningen af gadeforløbene og den nye beplantning sløres fornemmelsen af pladsens virkelige udstrækning.

Rådhuspladsen er nu blevet til et gennemgangsrum for trafik i alle retninger. 30'ernes modernitet er slået igennem med sine blinkende neonreklamer og billygter i regnvejr. Byens puls hamrer hurtigere. Pladsen har fået den identitet, som endnu i dag lever videre i rygraden på mange byplanlæggere som en romantisk forestilling om den dynamiske og pulserende metropol.

I 1954 indtræffer katastrofen. Rådhuspladsen får sit banesår, da H. C. Andersens Boulevard udvides til en sekssporet motorgade. Formålet er at lede den gennemkørende trafik fra de planlagte nordsjællandske motorveje videre til Amager. Det er de store trafikplaners tid, hvor hele bydele og menneskers trivsel ofres på trafikmolokkens alter i fremskridtets navn.

På Rådhuspladsen får det den konsekvens, at misforholdet mellem opholdsareal og asfalt bliver endnu mere grotesk i bilernes favør, og at der skabes en trafikalt berlinmur ned gennem området. Utrygheden breder sig samtidig med, at støjniveauet og partikelforureningen stiger til rekordhøjder.

Tiden går mens utilfredsheden vokser. En ny bevidsthed om det gode byliv er under udvikling understøttet af velfærdssamfundets tilbud om mere fritid. Der skal dog et internationalt kulturbyår 1996 til, før det københavnske bystyre tager sig sammen til at gøre noget ved den pinagtige situation. Man vælger at realisere et projekt fra en tidligere konkurrence.

Den afgørende kvalitet ved projektet er, at den inderste del af Vesterbrogade mellem H. C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade sløjfes. Derved smelter de to opholdsøer sammen til ét større og langt mere anvendeligt opholdsareal. Asfalten er trængt tilbage, men udgør stadig langt over halvdelen af Rådhuspladsens samlede areal.

Den nye løftede, skålformede pladsdannelse afgrænses mod nord af en dominerende terminalbygning, der skærmer for busholdepladsen, men synsmæssigt skærer pladsens bygninger midt over. Der er skabt en plads i pladsen, som modarbejder Rådhuspladsens rumlige kvaliteter og øger forvirringen om dens grænser. Kritikken brager løs, men skaden er sket.

15 år senere er vi nået frem til nutiden og kan tage pladsens temperatur en vinterdag i januar 2011. Metroringen er vedtaget med en station på Rådhuspladsen. Den forkætrede terminalbygning har måttet lade livet. Tilbage står to stumper og rager umotiveret op. Halvdelen af pladsens fodgængerareal er inddraget til byggeplads bag et plankeværk, og snart rykker arkæologerne ind for at finde rester af volden og Vesterport.

På hjørnet af H. C. Andersens Boulevard og Vesterbrogade er erhvervslivets organisation DI i gang med at ombygge sit hovedsæde, kun rådhuset står tilbage og venter på en ny glasfacade. Der bliver *meget* glas på dette hjørne.

I den modsatte side af Rådhuspladsen, kaldet pladsen ved Vartov, planlægger kommunen at begå et arkitektonisk overgreb på Paladshotellet ved at plante en skov foran facaden.

Bag kulisserne arbejder Metroselskabets landskabsarkitekter med et forslag til indpasning af den kommende metrostation i byrummet. Forslaget skal senere danne basis for en lokalplan for området. I lokaludvalget for Indre By, hvorunder Rådhuspladsen sorterer, arbejdes der sideløbende med en visionsplan for hele bydelen.

Imens dette foregår sender H. C. Andersens Boulevard dag ud og dag ind sin malstrøm af biler hen over pladsen i skærende kontrast til bystyrets bestræbelser på at gøre København til en bæredygtig metropol med fokus på borgernes sundhed og trivsel.

Situationen kalder på en helhedsplan for Rådhuspladsen. En perspektivrig plan der kan yde sit bidrag til, at københavnerne orker de kommende års byggerod.

Det vigtigste krav til en ny Rådhusplads må være, at fodgængerne igen får ret til at færdes overalt på pladsen. 100 års bilregime må være nok. Nu bør parenteser lukkes. Den gennemkørende trafik bør føres i en tunnel under pladsen.

Rådhuspladsen skal i langt højere grad end i dag indbyde til ophold og aktivitet for københavnere og byens turister. Alle skal kunne lide at komme her. Der skal være noget at se på og komme efter.

Bylivet skal præges af fodgængerne på vej over pladsen, på vej til og fra metroen, busserne, taxaerne, cafeerne, butikkerne, hotellerne, kontorerne. Biler med ærinde på pladsen må færdes på fodgængerens præmisser. Cyklerne skal have deres egne baner.

Byrumselementer som bænke, belægning og belysning skal være af høj kvalitet, og pladsens rumlige og arkitektoniske herlighedsværdier skal fremelskes.

Nye spændende cafeer, restauranter og forretninger vil dukke op og understøtte det brogede folkeliv og pladsens tiltrækningskraft.

En rådhusplads, der fylder hele rummet ud mellem facaderne, vil få en størrelse, der kan huse selv de største nationale og internationale begivenheder, uden at gaderne skal spærres af. Tænk blot på det kommende verdensmesterskab i landevejscykling, som lukker H. C. Andersens Boulevard i en uge.

En Rådhusplads af dette format vil virke som en magnet på eventmagere og styrke Københavns brand som turistby i konkurrence med andre europæiske storbyer.

I de kommende år er der alle muligheder for at genoprette det tabte og skabe *det* folkelige og repræsentative byrum, som Nyrop og hans efterfølgere drømte om. Indkald forslag fra verdens dygtigste fagfolk. Stå byens hjerte bi, og lad os samles om at skabe Danmarks flotteste byrum.

*Kald det ingenting og hvad du vil.  
Dette rådhusurets klokkespil,  
det er byens fine hjerteslag,  
pulsen i den københavnske dag.*

*Frederik Nygaard 1919*

21.01.2011

Arkitekt MAA  
Jan Koed  
Clara Pontoppidans Vej 41  
2500 Valby

3322 3728  
[jk@cadaid.dk](mailto:jk@cadaid.dk)  
[www.rådhusplads.dk](http://www.rådhusplads.dk)