

FEATURE

Ørestaden
- Hvad sker der derude?

KBHUPDATE

Nørrebroparken
- Mere grønt til byen

ONE WAY

København
- Set fra Australien

INTERVIEW

Rushy Rashid
- Fra Sialkot til Fælledvej

» **KBH** # 03 SEPTEMBER 2005

GRATIS



Udstilling om verdens højeste bygninger

• • • •
• • • •
• • • •
• • • •

DREAM OF TOWER

Oplev en verden af højhuse
i film, fakta og modeller

Maj til oktober 2005
Åben alle ugens dage 10-17
Omvisning hver søndag

Realdania

udstilling • café • boghandel • konference

DAC | DANSK ARKITEKTUR CENTER

Strandgade 27B • 1401 Kbh. K • www.dac.dk

INDHOLD



KBHUPDATE **NY Ø 09**

København bliver nogle kvadratmeter større. Kim Utzon er arkitekten bag Hotel Copenhagen Island der bygges på en kunstig ø i havnen.

FEATURE **SPORVOGNE 14**

De forsvandt fra København i 1972 og er ikke set siden. Hvad skete der egentlig dengang, og skal vi have dem igen?

DESIGN **INDEX:2005 32**

København skal være verdens design-hovedstad hvis det står til Index. Det ambitiøse projekt vil være designverdenens Oscar-uddeling, og det hele starter nu.

KULTUR **SMALLE FILM 40**

To idealister åbnede biografen Gloria op igen efter et års lukning, men det er svært at være *art cinema* i København.



KBHNYT 04

DEBAT 07

URBAN TREND 12

DETALJENS KBH 24

KØBENHAVNERE 26

TOP+FLOP 30

ONE WAY 36

ELEFANTMANDEN 44



DGI-byens nye indgangsparti



STØRRE DGI-BY

 HAVNEN

 BROER

Det er den århusianske tegnestue Schmidt, Hammer og Lassen, der skal stå for den kommende udvidelse af DGI-byen. Fjerde etape af byggeriet vil komme til at øge kapaciteten og antallet af tilbud. Projektet vil blandt andet tilføje et torv med mulighed for teaterforestillinger og koncerter. På taget af det nye anlæg vil der være et 'fortov', der kan bruges som løbebane med udsigt over København, samt baner til bl.a. beach-volley og et udendørs badebassin. Under jorden vil der være en ny hal, nye varmtvandsbade, flere idrætsfaciliteter samt et parkeringsanlæg til ca. 260 biler. DGI-byen får også gjort indgangspartiet lidt mere dramatisk end det er i dag.

NYT BELLAHØJ FRILUFTSBAD

 BRØNSHØJ

 FRILUFTSBAD

Bellahøj Friluftsbad blev indviet 22. maj, 1960. Siden har mangt og meget ændret sig, og til trods for midlertidige renoveringer har tiden har tæret på de gamle bassiner. I maj udskrev Københavns Kommune så endelig en arkitektkonkurrence hvor seks tegnestuer blev indbudt til at komme med deres bud på et nyt og mere tidssvarende anlæg. Der er afsat i omegnen af 130 millioner kroner til projektet, og sidst i denne måned skal de indbudte tegnestuer aflevere deres forslag. Projektet går i gang til næste år, og det nye Bellahøj Friluftsbad er planlagt til at stå klar i slutningen af 2006, så byens vandhunde kan overtage vand og vipper i sommeren 2007.



ARKEN UDVIDES

 ISHØJ

 ARKITEKTUR / KUNST

I 2004 havde Arken over 250.000 gæster. Det populære museum er nu blevet tildelt 40 millioner kroner af Amtsrådet i København som skal bruges til en ny udbygning. Det vil give Arken 1.700 kvadratmeter ekstra som skal bruges til museets skiftende udstillinger. Det bliver arkitekten Søren Robert Lund der kommer til at fungere som konsulent på opgaven. I 1988 vandt han arkitektkonkurrencen om museet - dengang var han bare 25 år og stadig studerende på Kunstakademiets Arkitektskole. Med valget af Søren Robert Lund giver man ham muligheden for at sætte sit fingeraftryk på den videre udvikling af hans eget projekt.



RÅDHUSET FYLDER 100

 VESTERBRO/CITY

 HUSE

Den 12. september 1905 stod det færdigt, Københavns nye rådhus. Arkitekten Martin Nyrop sad i starten af 1890'erne og drak chianti på rådhuspladsen i Siena i Toscana. Han kiggede hen på rådhuset fra 1340'erne og blev så glad for det at han tænkte at København måtte have et der lignede. Derefter tegnede han en bygning der var en slags moderniseret bastard mellem italiensk gotik og dansk middelalderarkitektur. Byggeriet gik i gang i 1894, og det færdige resultat stod altså klar for 100 år siden. Det fejres på behørig vis i dagene omkring den store dag. Lørdag den 10. er der koncert på Rådhuspladsen, onsdag den 14. promenadekoncert i Rådhushallen, og til Kulturnat i oktober vil almindelige dødelige kunne prøvesmage de infamøse rådhuspandekager.



Rådhuset i Siena

>KBH kort

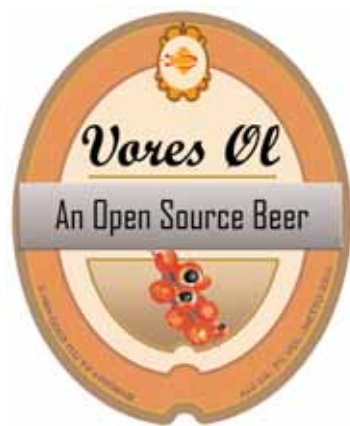
- **Bryggen bliver 100** Islands Brygge runder et skarpt hjørne og holder jubilæumsfestival 2. - 18. september. Der er musik, rundvisninger, sejlture og meget andet på programmet der kan findes på www.k-i-b.dk eller i Kulturhuset Islands Brygge.

- **Sivegade** I Nordre Frihavnsgade bliver en del af vejen i disse dage hævet og belagt med granit. De to busstoppsteder på strækningen udbygges med busperoner, og Randersgades udkørsel til Nordre Frihavnsgade bliver indsnævret. Der bliver plantet tre nye træer på hjørnet ved Sadolin butikken, og der bliver etableret 40 km/h hastighedszone i sivegadeområdet.

- **Reklameregler** Københavns Kommune har netop udarbejdet et sæt nye retningslinier for udendørs reklamer. Formålet er som de selv skriver: 'At de enkelte byområders særlige kvaliteter og særpræg respekteres. Nogle steder kan reklamer tilføre bymiljøet nye kvaliteter, andre steder er de til gene.' Og det har de jo så inderligt ret i. Læs mere på www.planogarkitektur.kk.dk

- **Metrosæder** Københavns Metro er stadig ny, men mange metrovogne ser efterhånden ud som havde de været på skinnerne i 20 år. Klapsæder mangler eller er møgbeskidte. Nogle er bare slidt op, mens andre har været uskyldige ofre for hærværk. Nu lover Metroen bedre tider. I skrivende stund bliver alle sæder gennemgået og nye vil blive installeret. Hærværk kan metroen, eller nogen anden for den sags skyld, dog sikre sig imod.

- **Ny direktør i DDC** Den 15. september overtager den 40-årige Christian Scherfig posten som adm. direktør i Dansk Design Center. Han overtager stillingen fra Ulla Hovgaard Ramlau, der har drevet designcentret i 5 år. Det bliver nu Scherfig der får til opgave at fortsætte virkeliggørelsen af Dansk Design Centers strategier.



SUPERFLEX - NU MED ØL

 KØBENHAVN

 KUNST / ØL

Deres Guarana Power, som er produceret i samarbejde med bønder fra Brasilien, har allerede længe gået sin sejrsgang. Nu er turen kommet til øl. 'Verdens første open source øl' kalder kunstgruppen Superflex det nye produkt der er udviklet i samarbejde med en gruppe studerende fra IT-Universitetet i København. Opskriften er stemplet med en åben licens hvilket betyder at alle er velkomne til at brygge 'Vores Øl', ligesom det er tilladt at ændre på opskriften, bruge logoet, ændre på det, og bruge alt andet man kan finde på hjemmesiden. Det eneste krav er, at andre øl også skal have den såkaldte åbne licens. Den nye øl er tilsat Guarana hvilket giver den er helt særlig farve og smag. Se mere på <http://voresoel.dk/>



ENDNU HØJERE PÅ KRØYERS PLADS?

 HAVNEN

 ARKITEKTUR

Der skulle bygges høje huse på Krøyers Plads. Nogle ville gerne have dem, men flertallet ville ikke, og så røg projektet på gulvet. Nu er arkitekten Godfred Louis-Jensen kommet med et kontroversielt, men ikke desto mindre realistisk og ambitiøst bud - hvorfor ikke bygge endnu højere? Forslaget er et højhus med hele 40 boligetager. Tårnet skal være 120 meter højt med hurtige elevatorer og god plads ved jorden, så de gamle pakhuse ikke vil lide overlast. Øverst glimter et stort prismed glas i de skrå flader. Bygge- og teknikborgmester Søren Pind har kaldt forslaget for 'interessant', så nu må man bare håbe at det bliver startskuddet til et byggeri der vil gabe over mere end bare sædvanlig middelmådighed.



KRØYERS PLADS TIL ØSTERBRO?

 ØSTERBRO

 ARKITEKTUR

Den hollandske arkitekt Erik van Egeraats projekt på Krøyers Plads blev nedstemt i borgerrepræsentationen. Men Østerbro vil gerne have hans huse. Østerbro Lokalråd har været i kontakt med arkitekten og haft seriøse forhandlinger om at realisere byggeriet i Nordhavn, ca. 2 kilometer nordøst for Krøyers Plads. "København kan bruge et vartegn i indsejlingen til havnen, og det synes jeg højhusene egner sig glimrende til," siger Axel Thrige Laursen der er rådets formand.



BEDRE BOLD

 KØBENHAVN

 FODBOLDBANER

København Kommune har gennem årene etableret i omegnen af 50 græsboldbaner rundt hvor man kan møde op med en bold under armen og dribble derudaf. De senere år har mange af de små fodboldoaser udviklet sig til deciderede snublefælder med knolde og huller hvor mangt en ung mand har måttet vride sig i smerte på grund af forstuede ankler eller det der var værre. Nu er der endelig taget hånd om problemerne. I løbet af sommeren har en større omgang ekstrapleje været igangsat på nogle af parkernes baner, mens andre er blevet drænet eller helt omlagt. Så er det med andre ord slut med dårlige undskyldninger for kiksede afleveringer og dårlige driblinger.



POPULÆRE PARKER

 KØBENHAVN

 PARKER

Københavns kommune har udviklet en hjemmeside helliget byens grønne oaser. Her kan man læse om parkerne og deres historie samt downloade kort osv. Ikke overraskende er byens Bygge- og Teknikborgmester, Søren Pind, begejstret for tiltaget. "Det er fint at borgerne nu kan finde inspiration til at udvide den 'grønne horisont' og samtidig blive lidt klogere på de mange spændende historier der gemmer sig i byens parker," siger han.
www.vejpark.kk.dk/groen/parker/byensparker

KBHnyt²



BUTIKSDESIGN

 DESIGN

 FUNKTION

Rem Koolhaas' tegnestue har designet butikker for det italienske modehus Prada i New York, San Francisco og Los Angeles med stor succes. Nu er den københavnske tegnestue PLOT gået i forbilledets fodspor. PLOT har fået til opgave at designe Bruuns Bazaars *Flagship Stores* i København, Oslo og Stockholm. Den københavnske afdeling slog dørene op i slutningen af august. PLOT har satset på en organisk indretning med store runde elementer der både fungerer som tøjstativer, hylde og siddepladser. Loftet er belædt med et materiale som lader lyset falde blødt i rummet, og i prøverummene er lyset en anelse blødere hvilket får kunderne til at fremstå mere solbrune og lækre - hvorfor er der ikke nogen der har tænkt på det før?

» KBH

KBH ApS

Kronprinsessegade 24
1306 København K

telefon 33 32 88 94
mail info@kbhmagasin.dk
web www.kbhmagasin.dk

Redaktion



Anders Ojgaard (ansv.)
anders@kbhmagasin.dk



Kasper Foged Rasmussen
kasper@kbhmagasin.dk



Ellen Otzen
ellen@kbhmagasin.dk

Art Director

Anders Ojgaard

Annoncer

Tanja Stelzig
tanja@kbhmagasin.dk
telefon 33 32 88 95

Skrivere

Hanne Korvig
Rasmus C Olsen
Paule

Forside

Paris Plage (læs side 10)
Foto: Anders Ojgaard

Tryk

Kolofon ApS

Oplag

30.000

Udgivelsen er støttet af

Fonden Realdania
Statens Kunstfond

Sponsorer

HOME

Distribution

KBH er gratis og kan findes på 200 caféer, i butikker, biografer m.v.

Artikelforslag

Sendes til info@kbhmagasin.dk

Artikler eller illustrationer må ikke eftertrykkes uden skriftlig tilladelse fra KBH.

DEBAT



SEND DIT INDLÆG TIL
debat@kbhmagasin.dk

Two loos and a pothole

Congratulations! Issue 2 is as fascinating as issue 1. It was about time someone wrote seriously and regularly about the architecture and infrastructure, present and future, of Copenhagen. We enjoyed Mary Tungay's article on London in issue 1. Why not get other ex-pats to write about their cities too?

One worrying thing : we correctly identified two of the loos and one of the potholes in issue 1, but none of the gargoyles in issue 2. I guess this means we're spending too much time with our heads down.

Looking forward to September's edition.

Kindest regards
Daen and Johanne

Holmens Kanal

Det var et meget flot magsin! Skriver man så på danska? Nåväl, bäst att jag skriver på svenska. Sist jag var i Köpenhamn fick jag KBH.

Jag är mycket intresserad av byplanläggning, speciellt i Köpenhamn. Det var mycket som var intressant. Skyskraper tycker jag inte man skall satsa på, det för med sig en massa problem med mikroklimat och annat. Sedan tycker jag att Köpenhamn skall behålla sin bild av en storstad med mänskligt ansikte. Däremot tyckte jag att förslaget med vatten i Holmens Kanal var utmärkt. Nu är det bara en massa tung trafik där. Tänk utekaffeer och promenader människor längs vattnet!

Yngve Hansson
Halmstad

Hundelort

Tak for et godt magasin. Jeg er vild med København og det er dejligt at se et magasin om byen. Jeg synes I burde lave en artikel om hundelort. For jeg fatter det bare ikke. København er meget rost for at være en ren og velholdt by, men det gælder i hvert fald ikke når det drejer sig om hundelort. Der er

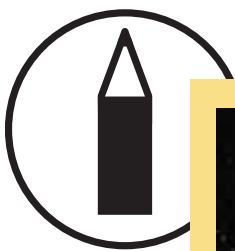
måske ikke så meget af det i centrum - Strøget osv. - men bare man drejer ned ad en sidegade så skal man jo nærmest hinke, hoppe og kaste sig ud foran forbikørende biler for at undgå at få svineriet med hjem. Og det er specielt slemt når man har børn med. Jeg elsker at gå tur i byen og vise den til mine børn. Det er bare ærgerligt at man hele tiden skal gå men blikket rettet nedad for at undgå de firbenedes efterladenskaber. Jeg fatter bare ikke hundeejerne - nogle af dem har vel også børn selv? Også i parker og grønne områder skal man passe på hvor man breder sit picnictæppe ud. Tak igen for et alle tiders magasin.

De bedste hilsener
Kirsten Saward, Kastrup

Kære Kirsten

Tak for forslaget. Vi vil overveje at lave en artikel om hundelorten i København engang i fremtiden.

IDÉBANKEN



SEND DIN IDÉ TIL | KBH sender to billetter til Empire Bio til månedens bedste, sjoveste, vildeste eller mest underlige idé.
debat@kbhmagasin.dk



En international busstation

MÅNEDENS IDÉ

Min idé går ud på følgende ... det vil sige, det er nærmere min forundring, der går ud på følgende: En international busstation til trafikken per bus mellem nord og midteuropa, der som regel går gennem København. De

busrejsendes første indtryk af København er Ingerslevsgade. Der er ikke asfalt eller fliser på den lille stribe grus, hvor man må stå og blomstre i regnen, fordi der heller ikke engang er et læskur. Der er faktisk ikke

engang ordentlige skilte om afgang og ankomsttider for rutetrafikken - bortset fra de enkelte Europlines skilte, der er fastgjort med ståltråd på et hegn! Og hvor køber man billetter? Nogle inde i DGI-byens billetsalg til svømmehallen, hvor man altid skal stå i kø ... underligt system. Mon man som turist overhovedet er sikker på, om der nu også kommer en bus?

Hvad med en lækker busstation med elektroniske tidstabeller, et centralt billetsalg til alle selskaber, en lille café eller lignende, hvor man kan vente i tørvej og drikke en kop kaffe! Selv Warszawa har en busstation.

Det undrer mig blot, at der aldrig er nogen, der har taget tiltag til forbedringer af bus trafikken mellem København og Europas hovedstæder, eftersom det er en meget populær og billig transportform der sikkert bliver benyttet af mange rejsende.

Med venlig hilsen,
Lasse Korsemann Horne

LEDER

af Anders Ojgaard

SPORVOGNE

Som det kan læses i månedens feature var der i 1960'erne uenighed om hvorvidt det var rigtigt at skrotte sporvognen og indføre busser i stedet for. En kombination af enkeltpersoners præferencer, fejlagtige rapporter og en tidsånd der prægede det meste af Europa, gjorde dog at det hele endte med at den sidste sporvogn trillede på pension i 1972.

Metroen har haft en positiv effekt på København. Ikke blot letter den transporten på et antal strækninger og åbner op for nem kontakt med områder som fx Ørestad. Den bidrager også til at give København det der storby-*feel* som de fleste af os godt kan lide. I vores juli-nummer bad vi de tre førende kandidater til overborgmesterposten om at vælge tre steder der topper ved København. To af dem valgte metroen som et af dem. Og de pegede ikke kun på dens transportegenskaber, men på dens skønhed og elegance.

Men det virker nu som om metro-ekstasen helt har sendt Rådhuset og Christiansborg ud i orgiastiske spasmer der bare ikke vil holde op. I foråret valgte Borgerrepræsentation at skrotte nye sporvogne til fordel for mere metro. Meget mere metro. Kommunen udfærdigede selv en rapport der konkluderede at metroen overtrumfer sporvogne hvad angår økonomi, kapacitet og rejsehastighed. Og det var den rapport der lå til grund for beslutningen i foråret. På basis af fem uvildige konsulenter, kritiserer Trafikgruppen Letbaner.dk

dog rapporten for i bedste fald at være overdrivelser og i værste fald for slet ikke have belæg for de konklusioner der drages. *History repeats itself.*

Der er ikke så megen tvivl om at mere metro vil være godt for København, men metroen er ikke altid den bedste løsning, og slet ikke hvis den anlægges på bekostning af alternativer der i nogle tilfælde ville være bedre. Metroen er gemt pænt af vejen under jorden, men det er ikke et rigtigt nærtransportmiddel. Man skal ned af lange trapper og rulletrapper - og op igen. Og der er langt mellem stationerne. Sporvognen er derimod nem at hoppe af og på, og man har meget kortere til et stoppested. Undersøgelser viser at allerede 100 meter fra stationen begynder benyttelsen af metroen at falde, og er man 500 meter væk er der stort set ingen der bruger den.

Desuden er debatten blevet til en kamp mellem sporvogne og metro. Sporvogne er mere sammenlignelige med busser, og sporvogne på gaden vil betyde færre busser - en ikke ubetydelig sidegevinst i en cykelby som København hvor cyklister hoster sig igennem larm og sort dieselrøg fra de gule kasser.

København bør udvide metroen, men den bør tænke i helheder og samtidig indføre moderne sporvogne - jo hurtigere, jo bedre. Sporvogne er ikke kun et transportmiddel, men også et byelement der har skønhed og elegance. Og det kan både overborgmesterkandidaterne, og de fleste af os andre, jo godt lide.

➤ MEDIER

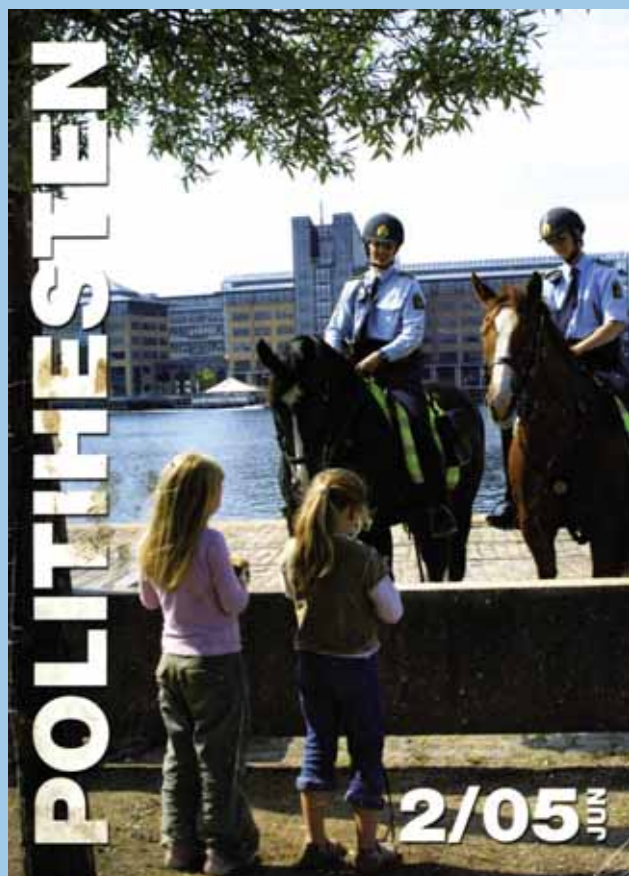
Spiser politiheste pizza?

Det var ikke uden en vis vantro at et medlem af redaktionen på en lun augustaften gik ind på det lokale pizzeria i Dronningens Tværgade. Foran hende lå nemlig et kundeeksemplar af et magasin der må kandidere til titlen som Københavns mest niche niche magasin. *Politihesten*, hedder det, og det udkommer i 1.500 eksemplarer.

Juni-nummeret byder blandt andet på en længere artikel om Utter og Vanten. Undervejs i artiklen gætter man sig til at der her er tale om politiheste og bliver behørigt berørt når man får at vide at "noget måtte være gået galt i Vantens liv. Han var fysisk nærværende, men samtidig langt borte i en anden verden." Vanten må have haft nogle grimme oplevelser i tjenesten. Man er ikke mindre medlevende når man i nekrologen over Balder læser at han "altid vil blive husket for at han forsigtigt kom gående foran Livgarden eller gardehusarerne med sin meget karakteristiske underlæbe, der lige mimrede et par gange. Balder var desuden meget fotografen og havde altid sine ører fremme."

Redaktionen var også ganske imponeret, og en smule misundelig, over at juni-nummeret indeholder ikke mindre end 227 annoncer fordelt på de 56 sider. Vi antager at *Politihestens* annoncesælger udøver sin virksomhed til hest og i fuld kampuniform - det gør det lidt sværere at sige nej tak.

Dette blad eksisterer virkelig! Vi bringer her forsiden som bevis. Spiser politiheste pizza? Vi ved det ikke, men kig efter bladet på dit lokale pizzeria - det er en helt igennem intens, og lidt surrealistisk, oplevelse. *ao*





K B H U P D A T E

HOTEL-Ø

Af Kasper Foged Rasmussen

København bliver større. Til næste sommer åbner et nyt hotel der er bygget på en kunstig ø i havnen.

Det er ganske sjældent at hovedstaden bliver beriget med en ny kunstig ø, men det gør den nu. På Kalvebod Brygge bygger *Arp-Hansen Hotel Group* for øjeblikket hotellet Copenhagen Island og eneste vej til check-in er via en broforbindelse. Til næste sommer slår Copenhagen Island broen ned og byder gæster velkommen til et af hovedstadens mest ambitiøse hotelbyggerier i mange år. 300 millioner kroner, kommer byggeriet til at løbe op i, og det er arkitekten Kim Utzon der har fået til opgave at rejse det. Kim Utzon har allerede sat tydelige arkitektoniske fodaftryk på blandt andet Kalkbrænderihavnen, og nu er turen så kommet til Kalvebod Brygge. Hotellet får 326 værelser samt mødefaciliteter, fitnessroom, businesscenter og en restaurant – med andre ord alt hvad en forretningsmand eller -kvinde begærer. Kim Utzon er valgt med omhu til opgaven og det er særligt hans evne til at få vand, lys og himmel til at spille sammen der har fået hotelgruppen til at hyre manden det gennem årene har vist at han mestre både små og store projekter – for blot at nævne eksempelvis Vejle Kunstmuseum og Café Jordan Rundt på Strandvejen. Hotellets vartegn bliver et 7-etagers glastårn som med hjælp fra Københavns stadsarkitekt Jan

Christiansen har fået lov til at overskride de gængse højdegrænser med to etager. Tårnet kommer endvidere til i grundplan at rumme hotellets lobby. Med op til 4 meter høje vinduespartier bliver særligt værelserne på øverste etage en glimrende oplevelse med deres udsigt over vandet og byen. Opførelsen af det store pro-

jekt vil gå i gang i løbet af i år, og til næste sommer vil Københavns nye ø stå klar til at modtage gæster mod betaling.



COPENHAGENISLAND

- Hotel med 326 værelser i op til 7 etager.
- Hotellet bygges på en kunstig ø lige ved siden af Fisketorvet.
- Arkitekt: Kim Utzon



K B H U P D A T E

DEN FLEKSIBLE ØSTER ALLÉ

af Kasper Foged Rasmussen

I dag er Øster Allé en kedelig parkerings- og trafikale der skærer sig brutalt igennem Fælledparken. Det skal der laves om på, og planerne er omfattende.



Markedspladsen set fra Trianglen.



Forpladsen ved Parken.

Øster Allé løber mellem Vibenshus Rundel og Trianglen og er en befærdet vej uden megen charme. Hvorfor, kan man med rette spørge sig selv. Det har Kommunen til al held også gjort. Da Fonden Realdania i 2002 udskrev konkurrencen *Bedre Byrum i Danmark*, deltog Københavns Kommune med et idéoplæg om Øster Allé. Siden er pengene bevilget, og Borgerrepræsentationen har sat go! Byggeriet går i gang i 2007.

SAMMENHÆNGENDE PLADSER

Når projektet engang er færdigt, vil Øster Allé komme til at bestå af en række pladser med hvert sit udtryk og funktion. En særlig detalje for hele projektet bliver mobile kantsten der kan løftes og sænkes alt efter behov. På den måde kan stedet omdannes til en kæmpe parkeringsplads

når der afholdes store arrangementer i Parken Stadion eller Fælledparken.

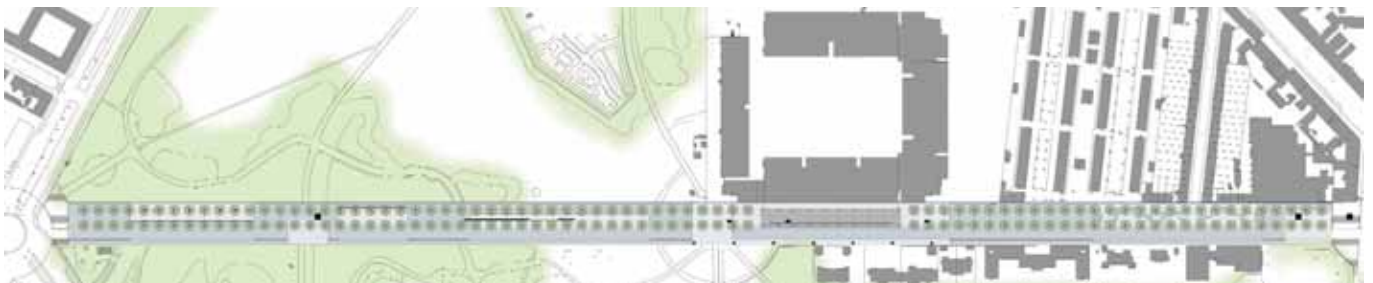
MARKEDER, FILM OG LEG

Nærmest Trianglen finder man Markedspladsen der kan indtages af alt fra skatere til markedsboder. På dage med landskampe, eller opera i Fælledparken, kan parkerende biler overtage når den mobile kantssten sænkes for at give plads til mere end 100 p-pladser. Når bilerne igen er væk, kan kantstenen igen hæves og vupti, pladsen er genskabt. Bevæger man sig længere ned til Parken Stadion midt på Øster Allé, kommer man til den største plads. *Forpladsen* bliver både et 'gulv' foran Parken og et tag over et parkeringshus, og den bliver overdækket af et svævende tag som kan bære stor-skærme til fx open-air filmfestivaler.

BOLDSPIL OG HVILE

Længere nede af alléen vil der være rulleskøjte-rampe og mulighed for forskellige boldspil, og der bygges et podie som kan bruges til at hvile på eller som udsigtspunkt. Lidt længere fremme skal *Multiarenaen* brede sig ud. Det bliver en plads midt i skoven mellem Borgmester Jensens Allé og Vibenshus Runddel som kan underinddeles i mindre baner til eksempelvis basketball. Mod skovkanten bliver der bygget en tribune, som giver mulighed for at trække sig tilbage og lidt op, enten for at se på skoven eller på livet på pladsen. Om vinteren kan hele arealet omdannes til skøjtebane. Det bliver spændende at se om området kommer til at fungere, eller om det hele er lige en kende for planlagt. Svaret får vi om et par år.

Den kommende Øster Allé, der er lige godt en kilometer lang og 36 meter bred. Kong Frederik II anlagde vejen som kongevej med retning mod Fredensborg i 1584.



K B H U P D A T E

RETRO PAVILLONER

af Kasper Foged Rasmussen



70'er-uføer indtager København fra næste sommer.

København skal have nye udeserveringspavilloner. Tidligere på året vandt det unge københavnske arkitektfirma Nymand+Ravn projektkonkurrencen udskrevet af Københavns Kommune, og hvis alt går vel, kan de første tages i brug til næste år. De små runde serveringshuse med de særprægede små fødder ligner uomtvisteligt en UFO anno 1970 og vil uden tvivl komme til at sætte præg på byen. Pavillonerne bliver fremstillet af et tyndt lag *gelcoat*-behandlet glasfiber som er let, slidstærkt og samtidig er nemt at rense for eksempelvis graffiti. Udover standardmodulet vil der også blive fremstillet mindre toilet- og lagermoduler. Ifølge dommerkomiteen er de udført i et "moderne formsprog med referencer til det retro-hippe," men endnu venter projektet på den endelige godkendelse fra kommunens politikere.

200.000 KRONER

Projektleder Kristian Nabe-Nielsen er dog meget positiv og håber at projektet kan skydes i gang i efteråret. "Målet er at alle byens cirka 25 pavilloner skal udskiftes, og allerede til næste sæson vil cirka 10 til 15 af de nye stå klar til brug," fortæller han. Der er dog nogle af byens allerede eksisterende pavilloner der ikke vil blive ændret. "Henning Larsens på Vimmelskaftet har jo været meget bekostelig, så den tror jeg ikke vil blive udskiftet, men det vil være undtagelser," fortæller Kristian Nabe-Nielsen. Restauratørerne skal købe deres egen pavillon som kommer til at koste i omegnen af 200.000 kr. men så vil man også kunne sætte sit helt eget præg på den med hensyn til farve, firmalogoer osv.



Foto: Anders Ojgaard





► URBAN TREND: BYSTRANDE

På stranden i Paris

Sand, sol og beachvolley i byernes by.

Tekst og foto: Anders Ojgaard

En nat i juli rullede et lastvognstog ind i Paris. Det fandt vej ned til bredden af Seinen og afleverede dets last af 2.000 tons sand. Næste morgen dukkede en lille hær af parisere op og arbejdede i dagevis på at gøre klar til dette års udgave af *Paris Plage* – Paris Strand. For fjerde år i træk rykkede *Cote d'Azur* til hovedstranden for en måned, og da det sluttede for i år den 21. august, regnede man med at mere end 4 millioner parisere og turister havde besøgt stranden.

Stranden i Paris er dog ikke helt som strande er flest. Man kan ikke tage sig en dukkert i Seinen - dels fordi et meterhøjt bolværk skiller Seinen fra vejen langs den, og dels fordi Seinen indeholder lidt for meget tøj til at badning er en ren fornøjelse. Det afstedkom en del klager i 2003 da en hedebløge i August fik bikinierne til

at klistre – uden mulighed for en vandig afkøling. *Paris Plage* var lydhøre og åbnede sidste år en swimmingpool langs bredden, og i år fik den selskab af flere muligheder for afsvaling, bl.a. en mini-regnskov med skyer af forstøvet vand.

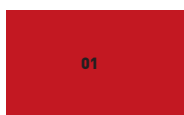
HVIDE OG BRUNE LÅR

På *Paris Plage* er man ikke i tvivl om at man er midt i en storby. Omtrent halvdelen af arealet mellem Seinen og de tre-fire meter mur mellem flod og gadeplan er forbeholdt sandstrand, græs eller caféer. Halvdelen ud mod floden er derimod en promenade hvor man kan defilere forbi og kigge på brune lår eller fremvise sine egne hvide af slagsen. Alle herlighederne med *Pont Neuf*, Eiffeltårnet og ... som kulisse. Og de 3,5

kilometer strand bød i år på meget andet end blot sol og sand. Beachvolley, fodbold, klatrebæner, trampoliner og badminton var blot en håndfuld af de aktiviteter man kunne stoppe op og deltage i. Når aftenen faldt på, spredte tonerne fra i alt 30 franske og udenlandske bands sig over Seinen og omegn, og for de cinefile var der friluftsfilm. Med frankmændenes vanlige kulturelle sans var det ikke *Con Air* og andre actionbrag der løb over lærredet, men derimod franske klassikere som f.eks. Éric Rohmers debutfilm *Le signe du Lion* fra 1959.

EN SMULE SKØR

Paris fik sin første *Plage* i 2002 på initiativ af den populære borgmester Bertrand Delanoë der selv kaldte idéen "en smule skør". Halvdelen af



- 01 Paris Plage løber langs Seinen, men breder sig også op på pladsen foran Hotel d'Ville hvor der bl.a. er beach-soccer og beach-volley.
- 02 Børn spiller fodbold på pladsen for Hotel d'Ville. En ansat fra Paris Plage holder styr på tilmeldinger og laver små turneringer.
- 03 Stranden tæt ved Pont Notre Dame.
- 04 Et lille regnvådt mini-amazonas sørger for afkølinger i sommervarmen.
- 05 Paris Plage er delt op i sektioner med forskellige aktiviteter og forskellige belægninger - sand, græs eller trægulve med caféborde. Flere kort langs stranden viser vej til enten café au lait, sandslotte eller kolde afvaskninger - alt efter behag.

de ca. 11 millioner kroner, som *Paris Plage* kostede, blev skaffet fra private sponsorer der dog optræder meget diskret og ikke fylder området med reklamer. I 2005 er budgettet for selve stranden vokset til 15 millioner kroner som de private sponsorer betaler 40% af. Derudover laver sponsorerne deres egne arrangementer, så de i alt ligger omkring 16 millioner kroner i *Paris Plage*. Musikfestivalen blev fx arrangeret af den franske musik-, elektronik- og bogkæde Fnac.

TREND

Bertrand Delanoes idé skulle vise sig ikke at være så skør. De seneste år har den udviklet sig til en regulær trend, så nu også Bruxelles, Budapest, Berlin, Rom, Amsterdam og Prag har åbnet deres versioner af den urbane strand.

København er jo så heldig at der kan bades i haven, og at vi med Havnebadet har fået et permanent område der lugter lidt af strand. Men efter en tur på *Paris Plage* er man alligevel lidt misundelig. Den næsten uendelige række af aktiviteter og arrangementer skaber et sumrende og levende centrum hvor der er noget for både dem der vil være med og dem der hellere vil kigge på – også på dage hvor der er 18 grader og overskyet. Det kunne København godt lære af. Den fire dage lange *kulturhavn* i august måned udnytter kun en lille del af de muligheder en by ved vandet giver. København er blevet bedre, men er ved at blive overhalet indenom. Man kan dog altid tage sig en tur til Paris i 2006 hvor Seinen breder vil svøbe sig i femte udgave af *Paris Plage*. <<



PARISPLAGEFAKTA

- *Paris Plage* løber langs 3,5 km af Seinen i det centrale Paris, samt på pladsen foran Hotel d'Ville, Paris' rådhus.
- Den tager 6 nætter og 3 dage at stille op, og 300 mennesker arbejder på projektet hen over året.
- I år var temaet brasiliansk, og strandene var døbt Ipanema, Copacabana og Maracana. På programmet stod bl.a. samba og kampsportsdansen capoeira.



SPORVOGNE I KØBENHAVN

* 22. oktober 1863
+ 22. april 1972

De gled gennem byen i over hundrede år, men så blev de kylet ud, skinnerne blev flået op, og de blev afløst af dieselloste busser. KBH sætter i dette nummer fokus på det nogle mener er den største fejltagelse i Københavns trafikhistorie: sporvognens død. Hvad skete der dengang, og skal vi have dem igen?

Af Anders Ojgaard • fotos udlånt af Sporvejshistorisk Selskab



I det gamle København betød det ikke så meget hvor hurtigt man kom frem. Byen var lille, folk gik til fods, og bønderne trak langsomt deres vogne med roer og kartofler ind til torvet. Ville man lidt hurtigere frem, sad man til hest eller på hestetrukne kærre og fik rystet nyrerne løse.

I 1580'erne kom de første danske karosser der var ophængt i remme, så de var mere behagelige at køre i, og i 1700-tallet måtte folk af stand simpelthen køres. Så populært blev det at larmen fra jernbeslåede hjul og hestesko mod brosten fik Holberg til at anbefale folk at gå mere til fods. Men han vidste at det ville blive svært for, som han sagde, "denne stads gader er gemeenlig skidne."

DE HESTETRUKNE

Byen var dog stadig ikke større end at transportbehovet kunne dækkes af fødder, private køretøjer og lejede drosker, men fra midten af 1800-tallet begynder København at brede sig ud på Broerne. Det blev efterhånden noget af en opgave at bevæge sig ud til byens yderkanter, så i 1841 begyndte de første hesteomnibusser at trille rundt i byen – Københavns første offentlige transport. Men passagerernes nyrer blev stadig rystet løse, for også omnibusserne kørte med jernbeslåede hjul, og byen var i 1860 vokset til 170.000 indbyggere. Der var brug for både behagelig og veludbygget transport.

Og i 1863 kom så sporvognen. Første linie gik mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen og blev samme år forlænget til Skt. Annæ Plads. Allerede i 1865 havde linien 1,5 million passagerer, og i de følgende år åbnede en lang række uafhængige sporvejsselskaber. I 1890'erne havde de tilsammen 300 sporvogne på de københavnske skinner, og 20 millioner passagerer kørte i dem hvert år. Men det var dyrt at holde gang i vognene. Fra 1870'erne eksperimenterede man godt nok med dampdrevne sporvogne, men hestene beholdt i det store og hele jobbet, og de skulle både æde, strigles og have et sted for natten. Og i starten af 1890'erne boede der 400.000 mennesker i København, så de trofaste krikker prustede og stønnede sig vej gennem byen og trængte til et velfortjent otium.





→ Sprovnogsstandsning på Strandvejen, formentlig efter luftalarm.



→ Busser og sporvogne ved Langebro i begyndelsen af 1930'erne.



→ Rådhuspladsen ca. 1930.



→ Sporvognsnettet var i 1952 ganske omfattende.

ELEKTRICITET

Hvad skulle man gøre? På Nørrebro forsøgte man sig i 1897 med to batterivogne der gav strøm til en elektrisk motor, men batterierne stank så forfærdeligt at man hurtigt opgav idéen igen. Men så tog et par private entreprenører over. De snakkede med alle de mange små sporvognsselskaber og foreslog så Københavns Kommune at den skulle købe alle rettigheder til sporvognsdrift, og så bortforpagte den til ét, stort privat selskab: De Københavnske Sporveje A/S. Dét blev gjort, og nu kunne man begynde udbygningen af ét stort samlet net med et luftledningssystem, så sporvognene ikke selv behøvede at slæbe rundt på batterier. I 1899 kørte den første elektriske sporvogn med strøm fra luftledninger, og i 1915 travede den sidste sporvognshest hjem fra Gl. Torv – alle de københavnske sporvogne kørte nu på elektricitet, fra klokken 5 om morgenen til klokken 1 om natten.

KOMMUNEN OVERTAGER

I 1910 beslutter Borgerrepræsentationen at Københavns Kommune året efter selv skal overtage driften af alle sporvognene, og i 1919 bliver også sporvognene på Frederiksberg lagt ind

under det kommunale Københavns Sporveje. Offentlig transport er nu et kommunalt anliggende på linie med fx vandforsyningen, og sporvognene har i 1919 182 millioner passagerer. I de næste år fortsætter udbygningen af sporvognsnettet, og i 1946 når man op på rekordhøje 280 millioner passagerer. Årsagen er dog også at der i krigsårene er mangel på benzin, olie og gummi, så busserne, der havde kørt i København siden 1913, står og ruster i garagerne.

I 50'erne lægges kimen til sporvognens død. På de københavnske gader blander nye busser sig for alvor med sporvognene, og to linier bliver lagt om til busdrift. En betænkning anbefaler i 1955 at man nedsætter et trafikråd, og det jager en skræk i kommunen. Trafikrådet skal være for hele Storkøbenhavn, så kommunen kan måske komme til at afgive deres sporvogne til anden side. Moderniseringen af de gamle sporvogne sættes derfor i bero, og samtidig begynder familien Danmark at få råd til egen bil. I 1960 er passagerantallet i sporvognene nede på omkring 160 millioner.

MODERNISERING?

Og her begynder kilderne så at blive lidt uldne.

På den ene side officielle betænkninger og referater, på den anden side fortalere for sporvogne der har gravet i arkiver. Under alle omstændigheder er sporvognene i 1960 så småt ved at være udtjente – nogle er helt tilbage fra århundredeskiftet. Københavns Sporveje har derfor bestilt 100 nye der langsomt er under levering, men i 1962 er der kommunalvalg. Ny sporvejsborgmester bliver SF'eren Willy Bauer der mener at der skal ske noget omfattende. Han beder direktøren for Københavns Sporveje om at komme med et forslag til en større oprydning i transportsystemet, men mere end antyder at han ønsker busser i stedet for sporvogne. Direktøren afleverer forslaget i november 1962 og foreslår at sekundære linier i løbet af otte år omlægges til busdrift, men at der bestilles yderligere 120 moderne sporvogne, så hele det primære sporvognsnet er moderniseret i 1972. Nogle kilder beretter at direktøren med forslaget forsøger at redde flest mulige sporvognslinier ved at forsinke indførslen af busserne tilstrækkeligt til at alle de nye sporvogne er blevet leveret. Med 220 moderne sporvogne i byen, vil det være svært at retfærdiggøre en omstilling til busdrift.

FARVEL TIL SPORVOGNE

Forslaget tager sporvejsborgmesteren med i Borgerrepræsentationen i januar 1963 og fortæller medlemmerne at tjenestemændene i Københavns Sporveje havde været i vildrede med hvordan de skulle gribe sagen an. Han måtte først forhandle med dem om hvorvidt trafikken skulle afvikles gennem sporvogne eller busser, sagde han. Derefter fortæller han Borgerrepræsentationen at han ønsker sekundære linier omlagt til busdrift allerede i løbet af to år og åbner mulighed for at også de primære linier kan overgå til busdrift. Op fra tasken hiver han også et konkret tilbud på 250 dieselbusser med favorable betalingsvilkår, men har ikke noget tilbud på nye sporvogne med. Forslaget bliver vedtaget, og direktøren for sporvejselskabet vælger at gå på tidlig pension senere samme år. Ti år efter skriver han i et læserbrev at "omstillingen til busdrift skete på baggrund af propaganda og en stemningsbølge".

Ny direktør for Københavns Sporveje i 1963 bliver K.N. Andersen der kommer fra DSBs busafdeling, og med ham ved roret bliver der året efter nedsat et udvalg der skal udvikle et nyt forslag. Den såkaldte Langtidsplan bliver fremlagt i

1965 og anbefaler på alle områder at sporvognene afvikles til fordel for busserne. Særligt understreger man at busserne vil være billigere i drift fordi de vil kunne fungere med kun én ansat i hver bus. Man overser dog at også sporvognene er ved at blive omstillet til enmandsdrift, og senere overborgmester Egon Weidekamp påpeger flere fejl og mærkværdigheder i planen, men han bliver overhørt. Man overser også helt at sporvognene ikke bidrager til den almene forening i storbyen. Syv år senere køres den sidste sporvogn på pension, og dieselhostende busser indtager de københavnske gader.

HVAD SKETE DER EGTNLIG?

I starten af 60'erne så de københavnske sporvogne meget slidte ud. Samtidig herskede der i perioden en idé om *det moderne*. En idé som også afspejler sig i gråt og firkantet byggeri fra dengang, fx Domus Vista fra 1966-69 eller Høje Gladsaxe fra 1963-68. Sporvognsnettet blev af mange betragtet som gammeldags, mens busdrift var rationel og et udtryk for *det moderne*. Sådan var det i hvert fald for SF's Willy Bauer der utvivlsomt har spillet en hovedrolle i afviklingen af de københavnske sporvogne. Andre

europæiske byer stod i præcis samme situation i samme periode: Forældet materiel og valget mellem at sætte i stand eller erstatte med busser. Nogle af dem valgte at modernisere sporvognsnettet – en beslutning de er glade for i dag.



KBHs SPORVOGNE

- Første tur 22. oktober 1863, hestetrukken.
Sidste tur 22. april 1972, elektrisk.
Sporvognen blev 108½ år.
- Første tur med el fra luftledning:
19. september 1899.
- Sporvognene blev gradvist tilgængelige for alle. I 1863 kunne en industriarbejder tage to ture med sporvogn for en timeløn. I 1963 kunne han tage 12.
- Da linierne blev nedlagt, blev i alt 99 af de nyeste københavnske sporvogne solgt til Alexandria i Egypten. 85 af dem kører stadig rundt dernede.



→ Christiansborg Slotsplads i begyndelsen af 1960'erne.



→ Christiansborg Slotsplads i februar 1965.



→ Prinsessegade på Christianshavn i efteråret 1964.



→ Københavnsk sporvogn i Alexandria, 2002.

Sporvogne eller kaos?

Flertallet af de københavnske politikere støtter en metrocityring. Men sporvogne er nødvendige hvis kollektiv trafik i København skal fungere ordentligt, siger en trafikforsker.

Af Ellen Otzen

Er man født efter 1972, er en sporvogn for de flestes vedkommende lig med nationalromantiske Dirch Passer-sange, kuriøse skinnefræsere på vejbanerne i Berlin og måske et museum udenfor Ringsted. I 1972 kørte den sidste sporvogn nemlig ud af København. Men 30 år senere raser debatten stadig om hvorvidt det nu også var klogt at smide sporvognen – eller letbanen, som den moderne udgave hedder – ud med skinnerne.

En veritabel skyttegravskrig har nogen kaldt den. Letbane-tilhængere (Enhedslisten og SF) siger at København får meget bedre kollektiv trafik for pengene. Den er billigere og vil blive benyttet af flere, siger Margrethe Auken fra SF. Metrotilhængerne (S, K, CD og V) hævder at metro er hurtigere, mere komfortabel og mere sikker, mens de Radikale er trætte af skyttegravskrigene og vil have både og – mere metro i kombination med en letbane.

Men lad os først få nogle facts på bordet. Biltrafikken er vokset med 70% de sidste tyve år, og siden 1995 er der kommet 33% flere privatbiler i København. Det er bl.a. den økonomiske vækst, der har givet flere københavnere råd til at købe bil. Og trafikøkøerne bliver længere og længere. Politikere og embedsmænd er sådan set enige om, at den kollektive trafik i København skal udbygges, hvis det ikke skal ende i det rene kaos.

Spørgsmålet er nu, om udbygningen skal ske med metro eller letbaner, eller begge dele? Det

er naturligvis dyrere at bore lange tunneller under jorden end det er at lægge skinner på veje. Et 77 km letbanenet med fem radiallinjer ind og ud af byen vil koste ca. 160 mio.kr per km. Metrocityringen, som skal forbinde bl.a. Hovedbanegården, Rådhuspladsen, Trianglen og Nørrebro Runddel, estimeres til at koste ca. 1 milliard kr per km. En hel del københavnske politikere er imidlertid overbeviste om, at en metro giver mere prestige end letbaner. "Metroen vidner om, at København er ved at etablere sig som storby af international kaliber", som Overborgmester Lars Engberg skriver i et brev til alle nytillflyttere.

FORBLÆNDET AF METROEN

Allerede i 2001 aftaler Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune at undersøge mulighederne for at etablere en Metrocityring. Og i en planredegørelse udarbejdet af Københavns Kommunes i april 2005, konkluderer man, at metroen vil være letbanerne overlegen når det kommer til passagerkapacitet, rejsehastighed og trafikikkerhed.

Trafikforsker Alex Landex fra DTUs Center for Trafik og Transport mener imidlertid ikke at man uden videre kan konkludere, at rejsetiden med en metrocityring vil være hurtigere end med en letbane.

"Det er meget nemt at gøre det op sort på hvidt og sige: Jamen, en given rejsetid fra den ene station er hurtigere med metroen end med letba-

nen. Men man glemmer ofte den ekstra transporttid, som man skal bruge for bare at komme ned til den rette metrostation. Med letbanen stiger man jo bare på direkte fra gadeplan. Hvis man begynder at tage tid på, hvor længe det tager at komme op fra Kgs Nytorv Station – så går der hurtigt et til to minutter ekstra. På to minutter kan man faktisk nå at transportere sig temmelig langt med en letbane" siger Landex til KBH.

Letbanen giver nemlig mulighed for at lave et mere fintmasket net af stoppesteder, der gør sandsynligheden for at den enkelte passager bor i nærheden af et stoppested, langt større. I et typisk letbanenet vil der være langt kortere mellem stoppestederne i forhold til metroens stationer. Og Københavns nuværende metrosystem minder i dag en del om Londons *The Tube* hvor der er forholdsvis langt mellem stationerne. Paris' metronet er til sammenligning meget tættere.

I Alex Landex' øjne forbinder mange københavnske politikere metroen med prestige.

"Meget af det ligger i tanken om, at enhver storby har en metro. Man tænker meget på London og Paris. Det er jo de store metropoler, som politikerne gerne vil have København til at ligne. Og så glemmer man egentlig alle de andre storbyer, som faktisk er ved at få lavet en letbane." siger Landex.



→ Projekt Basisnets idé om hvordan en sporvogn på Vesterbrogade kunne tage sig ud. Både Nørrebrogade og Vesterbrogade skal ifølge denne model gøres til "kollektivgader" hvor gennemkørende biltrafik forbydes, men varetransport og "hjørne-til-hjørne kørsel" er tilladt.

PROJEKT BASISNET

I 1999, to år før Metroen åbnede, udarbejdede HT og Trafikministeriet 'Projekt Basisnet'. Projektet gik ud på at give tre forskellige bud på hvordan man kunne løse problemerne med Københavns kollektive trafik. To af forslagene inkluderer sporvogne.

Basisnet 1 Sporvogne suppleret med S-busser med egen infrastruktur.

Basisnet 2 Metro suppleret med sporvogne og S-busser.

Basisnet 3 S-busser alene.

Basisnet 1 består af to sporvognslinjer ad Nørrebro- og Vesterbrogade ud til en tværbane fra Ishøj over Glostrup til Lyngby. I centrum mødes de to linier på Rådhuspladsen, og herfra løber en sporvognsringbane via Stormgade over

Slotsholmen, Kongens Nytorv, Østerport, Trianglen, Rigshospitalet til Nørrebro Station og tilbage til Rådhuspladsen. På den måde får de "udækkede områder" i city dækning.

Metroen var i 1999 allerede under opførelse, så reelt set var **Basisnet 2** det eneste af de tre løsningsforslag der kunne føres ud i livet. **Basisnet 2** består af metroen, som vi kender den i dag, kombineret med en metroring med en afstikker til Valby, S-busser og en enkelt sporvognslinje fra Glostrup over Herlev til Lyngby.

Rapporten var en analyse af fordele og ulemper forbundet med de forskellige løsninger. Alle de undersøgelser der lå til grund for undersøgelsen bliver stadig brugt i plantægningen af metroringen.

LETBANEN VINDER INDPAS I EUROPA

Noget tyder nemlig på at letbanen er ved at få lidt af et comeback i Europa. Der er nyere letbaner i adskillige europæiske byer, bl.a. Barcelona, Stockholm, Göteborg, Amsterdam, Strasbourg, Lyon, Sheffield, Köln og Wien. Når letbanen er blevet så populær, skyldes det dels at den er billigere at anlægge end en metro, og dels at man får en betydelig nedgang i bus- og biltrafikken, når den indføres.

Det har været tilfældet i Strasbourg, hvor man nu har 20% færre bilister i bymidten, siden letbanen blev indført i 1994. Benedicte Chevalier, der er pressechef for *Projekt Tramway* ved Strasbourg Kommunes fortæller:

“I starten var de handlende meget imod letbanerne. De frygtede at de ville miste kunder fordi der kom færre biler ind til byen. Men nu er stort set alle tilfredse, folk kan komme hurtigt ind og ud af byen, og vi planlægger at udvide med flere linjer. Forureningen og støj fra bilerne er naturligvis blevet stærkt reduceret.”

Hvis mønsteret med trafik-nedgang gentager sig i København – og det tyder erfaringen fra andre europæiske byer på at det ville – kunne man naturligvis også reducere mængden af kræft-fremkaldende udstødningsgasser. Gadeluftens indhold af den giftige kvælstofdioxid (NO₂) er stadig for højt i København, oplyser Miljøkontrollen ved Københavns Kommune. EU's grænseværdi for NO₂ i 2010 er 40 ug/m³

(mikrogram per kubikmeter luft). I de seneste offentligt tilgængelige NO₂-målinger for HC Andersens boulevard er tallet 60 ug/m³.

Selvom metrocyringen er el-drevet og derfor ikke forurener i byen, vil den ikke reducere antallet af biler i trafikken nævneværdigt. En redegørelse offentliggjort af Transport- og energiministeriet, Finansministeriet og Københavns kommune i juli 2005 viser at den fx ved Søerne kun vil reducere biltrafikken 1,2 %.

FREMKOMMELIGHED ESSENTIELT

Men lader Strasbourgs rosenrøde resultater sig nødvendigvis overføre til København? Specialkonsulent Finn Bo Frandsen fra Arbejdsgiverforeningen Dansk Byggeri mener ikke at der er



PARIS

Til næste år åbner Paris' topmoderne sporvogn mellem Pont Garigliano og Porte d'Ivry i området syd for latinerkvarteret. Strækningen vil have 17 stop, og de 7,9 km kan tilbagelægges på 24 minutter. Det er 38% hurtigere end de busser der kører på strækningen i dag - på trods af at sporvognen kan bære 78 siddende passagerer mod bussens 41.

Man regner med en reduktion i biltrafikken på 25% når sporvognen begynder at rulle - med deraf følgende sænket støj- og forureningsniveau.

STRASBOURG

Strasbourg genindførte sporvogne i 1994. Inden for et år steg antallet af passagerer i den kollektive trafik med 30%. Succesen har været så overvældende at Strasbourg nærmest konstant er i færd med at udvide nettet. Linie B og C kom til i 2000, og man er i fuld gang med linie D. Linie E er på tegnebrættet, og man vil forlænge flere af de eksisterende linier i 2006 og 2008. I dag løber sporvognsnettet over 31,5 km, og der foretages 200.000 rejser dagligt.

Mange franske byer stoppede sporvognsdrift efter 2.verdenskrig, men genoptog den midt i 1970'erne på grund af øget biltrafik og forurening i de større byer. Bl.a. har Montpellier, Lille og snart Paris moderne sporvogne kørende.



plads nok til at letbanen kunne køre på f.eks Nørrebrogade.

“Der er simpelthen grænser for hvor brede gaderne i København er. Trafikken stiger og stiger. Derfor kan du ikke undgå at lave trafikpropper. Det er fremkommeligheden der er det afgørende i det her. Fremkommelighed er at du kommer hurtigt fra et sted i byen til et andet. Og tid er kostbar, tid er penge.”

Finn Bo Frandsen vil dog ikke afvise at letbaner kunne komme på tale som supplement til metrocityringe – som radiallinier ind og ud ad byen. “Der hvor du skal ind til København, er det nok fornuftigt at supplere med letbaner. Det ene

udelukker jo ikke det andet – som supplement er det jo meget fornuftigt,” siger han.

Hiver man fat i planredegørelsen fra Københavns Kommune, så understreger den at en letbanering vil tiltrække flere passagerer end de nuværende busser – men ikke så mange som Metro. Det er Morten Engelbrecht fra Trafikgruppen Letbaner.dk langt fra enig i. Han understreger at et letbanetog – ligesom et minimetrotog – kan transportere ca. 300 passagerer med ca. to minutters intervaller. “Bygger man en letbane-strækning, svarer dens kapacitet til seks vejbaner, hvis du forestiller dig at det samme antal mennesker skulle køre i bil. Det vil sige at pludselig får man en kapacitet på Københavns

veje, som man ikke har kendt før. Det har man opdaget i udlandet, men ikke i Danmark.”

Trafikplanlægger Hans Ege fra Hovedstadens Udviklingsråd vurderer at de storbyer i Europa hvor den kollektive trafik fungerer bedst, er der hvor man både har letbane og metro.

“De to transportformer har forskellige kapaciteter – skal man transportere rigtig mange mennesker, så er metro nok den bedste løsning. Derimod er der andre strækninger hvor behovet er midt imellem bus og metro. Der er letbanen den bedste løsning,” mener Hans Ege.

Letbaner.dk er ikke imod at der bygges en



► BARCELONA

Barcelona fik sin første sporvogn i 1872 - ni år efter København. Ligesom i København var den hestetrukken, og ligesom i København blev nettet elektrificeret omkring århundredeskiftet. I tiden før den spanske borgerkrig var Barcelonas sporvognssystem et af Europas største, men krigen gjorde ondt på sporvognene, og under Franco fik de så småt lov at forfalde. Den sidste sporvogn kørte i 1971, og ligesom i København var hovedårsagen at man anså busser for mere fleksible og mere moderne.

Kort efter oplevede man en voldsom øgning af biltrafikken med deraf følgende støj- og luftforurening. Og de mange biler skabte nu trafikpropper, så busserne ikke kunne komme frem. I 80'erne begyndte man at lave busbaner, men de hjalp kun lidt på problemet, og da der nu var mindre plads til bilerne, blev trafikpropperne større og tættere.

Sidst i 80'erne begyndte man at spekulere på om man ikke begik en fejl dengang i 1971. Og sidste år åbnede *el Tram* så. Fire linier er allerede i sving og dækker tilsammen en strækning på godt 47 km. Vognene suser gennem byen med 50 km/t, og man regner med 17 millioner passagerer om året. Sporvognsnettet i Barcelona er langt fra færdigudbygget - der er planer om store udvidelser i fremtiden. Bilbao og andre spanske byer har også kørt sporvognene på gaden igen efter nogle årtiers fravær.

► STOCKHOLM

De stockholmske sporvogne fik næsten dødsstødet i 1967, men et par linier overlevede. I 1991 besluttede byen at genetablere den gamle centralt beliggende linje 7 til Djurgården. Den kører rundt med de gamle vogne, men til trods for det museumsagtige præg er den blevet et vigtigt offentligt transportmiddel i byen med mere end to millioner passagerer om året. Succesen har endnu engang fået byen til at åbne øjnene for sporvognens muligheder. I 2000 indviede byen nemlig en funkende ny linje. Den nye linje 22 er 9,2 kilometer lang, har 13 stoppesteder og bliver betjent med moderne vogne. Stockholm har planer om at udvide sporvognsnettet betydeligt de kommende år.

metrocityring, men de ser gerne at letbaner anlægges som radiallinier ind og ud af byen. De vil gerne have at København får en kollektiv infrastruktur med både letbaner og metro. "Hvis man satser på en metrocityring uden radiale linier ind og ud af byen, bliver der trafikkaos og mere forurening i København," fortæller Engelbrecht.

BILISTERS MAGT

Tilbage til DTUs trafikforsker, Alex Landex, som er enig i, at radiale linier er nødvendige i en by som København. "Som jeg ser det, så mangler man noget der kan få bragt folk ind og ud af København. Specielt fordi visse S-togslinierne er ret belastede. Med ringmetroen får man noget der kan transportere folk rundt inde i byen. Men man får ikke noget der kan transportere dem ind til København. Der har mange af letbanetilhængerne en god pointe," siger Alex Landex. "Samtidig tror jeg der ligger en indbygget frygt i at man ikke kan gøre alt godt for alle. Politikerne vil naturligvis nødtigt miste stemmer. Lad os tage eksemplet med en letbane på Nørrebrogade: Et eller andet sted vil der være nogle bilister på

Nørrebrogade der måske ikke kan komme helt lige så hurtigt frem. De bilister får pludselig en meget stor magt over politikerne, når de mener at det vil være meget skidt hvis man forværrer deres situation," slutter Landex.

HVAD SIGER POLITIKERNE?

SFs tidligere trafikordfører Margrethe Auken mener at bilister altid har haft prioritet, når der diskuteres trafikplanlægning i København. "Udgangspunktet har hele tiden været, at bilisterne ikke skulle generes. I andre moderne byer er udgangspunktet at bilerne udelukkende skal have lov til at køre ind til byen. I København er udgangspunktet at bilisterne ikke skal generes af den kollektive trafik. Metroen har altid handlet om ikke at skulle genere bilister ved at vi overlader overfladen til bilerne. Men man kan jo godt lave *cut-and-cover* modellen, hvor letbanen graves ned under jorden i områder med tæt trafik, uden at bryde helt med den københavnske politik," understreger Auken.

De Radikales trafikordfører Martin Lidegaard ønsker en samlet plan for den kollektive trafik i København. "Letbaner kan blive en del af

Københavns løsning. Jeg tror ikke det bliver et enten-eller, for trafikmængden vil stige. Der er ikke plads til flere biler, og den vækst der kommer i trafikken skal i fremtiden ske i den kollektive trafik. Vi skal op i et helt andet ambitionsniveau og det kommer til at indbefatte både metro og letbane. Det er altså ikke et enten-eller, det er et både-og," siger Lidegaard.

Det er endnu ikke definitivt afgjort om København skal have letbaner, mere metro, eller begge dele. Man kan notere sig at andre europæiske storbyer som Barcelona og Milano har store metronetværk i kombination med moderne letbaner – af den grund at de to ting kan noget forskelligt. At kapacitet ikke er alting, viser f.eks. udviklingen i passagerantallet i den københavnske metro. I august 2005 oplyste viceadministrerende direktør i Ørestadsselskabet, Anne Grethe Foss, at metroen har brug for 40% flere passagerer resten af året, for at budgettet kan holde. Måske bør København tænke stort og kombinere sin flotte metro med et overfladealternativ – et velkommen tilbage til en 142 år gammel ven, sporvognen? <<

➔ Trafikgruppen Letbaner.dk's forslag til et 77 km langt sporvognsnet i København. Fire radiallinier løber ind og ud af byen mens en femte forbinder Glostrup med Lundtofte. Letbaner.dk mener at planerne om en metrocityring er så fremskredne at de hellere vil kaste kræfterne ind på radiallinierne end på en ringbane. Morten Engelbrecht fra gruppen regner dog med at letbanerne hurtigt vil blive så populære at en ringbane vil følge efter. Letbaner.dk har regnet sig frem til at de 77 km vil koste 13 mia. kr. De 15 km metrocityring vil koste 15-20 mia kr.

➔ Nye og gamle sporvogne kører side om side i Milano. I alt er sporvognsnettet på 287 km, og Milano har også 73 km metro. Københavns metro er p.t. 17 km. Milano er ca. dobbelt så stor som København.



➔ Moderne sporvogn ved Axeltorv. Fra et forslag udarbejdet i 2001 af Morten Engelbrecht i samarbejde med Siemens der er en af verdens største leverandører af sporvogne.



Det bedste bud på dit boligsalg...



Optimal pris

homes køberkartotek bugner, og med home BedsteBud får du den mest optimale pris blandt de mange potentielle købere til en bolig i dit område.

Synlighed

Din bolig bliver bl.a. annonceret på Danmarks mest besøgte boligsite www.home.dk med op til 300.000 besøgende om ugen, og indrykkes i homenyt – boligavisen, der udkommer som indstik i Berlingske Tidende i weekenden.

Bestil en gratis salgsvurdering...

- og lad os få en snak om mulighederne. Hos home.

Det gør ikke noget man er foran.



home
det gør ikke noget man er foran



■ De findes i alle afskygninger ...
Detaljens København

01	02	03	04
05		06	07
08	09	10	11

GARGOILER - og andre facadefigurer

foto: Mary Tungay

- 01 Bredgade
- 02 Frederiksberg Allé
- 03 Fiolstræde
- 04 Kulturvet
- 05 Gl. Kongevej
- 06 Kbh Rådhus
- 07 Gl. Kongevej
- 08 Gothersgade.
- 09 Frederiksberg Allé
- 10 Nørrebrogade
- 11 Bredgade







**Søren Sögreni**

Indehaver af cykelbutikken Sögreni i Sankt Peders Stræde og caféen Sabines i Teglgårdstræde
Født 1955 i København. Vokset op i Birkerød, Svendborg, på Christiansø og Christianshavn
Bor p.t. i Malmø

For 25 år siden ledte jeg efter en forretning her i kvarteret. Jeg ved ikke hvorfor, jeg kunne godt lide området. På det tidspunkt var kongen herinde Ole Janus, ham der havde Janus tøj-butikkerne. Jeg bankede på hans kontor, han sad derinde, brysk. Jeg sagde jeg vil gerne leje nogle lokaler. Det kan du ikke, sagde han. Da jeg var på vej ud af døren, spurgte han, hvad jeg havde tænkt mig at lave. Det var vel noget tøj ligesom alle de andre? Så sagde jeg, at jeg faktisk havde tænkt mig at håndbygge nogle cykler. Så spidsede han pludselig ører. Og jeg fik nogle lokaler i en kælder ovre på hjørnet.

Området herinde var råt dengang. Der var de gamle drankere som fx Spil-Erling, der skulle op og slås og prøve mig af. Heldigvis havde jeg boet på Christianshavn nogle år, så jeg vidste godt hvad det var for nogle typer jeg var oppe at bokse med. Så var der BZerne, men dem var jeg meget gode venner med. Dels er jeg selv gammel slumstormer, og dels var min lillebror en af de ledende BZere.

Vi havde en sur gammel motorcykelforhandler ovre i Jylland, Søndergaard og Søner. Den gamle Hr. Søndergaard kunne ikke forstå hvordan jeg kunne aftage ti gange så mange af de dér elefanthuer som Danmarks største motorcykelforhandler. Hvis han havde lagt to og to sammen...hver gang der havde været en kæmpe BZ-aktion havde vi lige købt tusind af de dér huer.

Jeg tog en studentereksamen fra det Fri Gymnasium sidst i halvfjerdserne. Der var nogle meget sjove typer på den skole – Camilla Plum, Anne Dorte Michelsen, Tor Nørretranders og alle sådan nogen. Meget kreative folk alle sammen.

Efter studentereksamen var jeg på arbejdsformidlingen. Så siger de: Hva ka' du? Så siger jeg: Jeg kan sgu ikke rigtig noget. Har du et kørekort, siger de så. Ja, jeg har faktisk et stort kørekort. Nåe, siger de så, så er der slet ingen problemer. Så finder vi et chaufførjob til dig. Så bliver jeg smidt ud i sådan en kæmpestor Scandia Vabis dér. Så lå jeg og

kørte rundt på Sjælland med købmandsvarer.

Senere arbejdede jeg i biografen oppe i Huset som filmoperatør. Det var déroppe at mit cykelflip begyndte – jeg har altid interesseret mig for design og teknik. Jeg begyndte at bygge nogle cykler til venner og bekendte. Det viste sig hurtigt at de der cykler var både bedre og flottere end dem man kunne købe ellers – dengang var alle cykler enten deciderede racercykler i ret dårlig kvalitet eller også var det gamle grønne Raleigh. De andre cykelbutikker i kvarteret dengang var alle sammen nogle helt almindelige kedelige nogen, der kun ku' lave Raleigh. Jeg begyndte at udvikle mine egne cykler – i starten var de meget farveladepregede, men jeg synes egentlig nogle af de gamle holder meget godt. Æstetikken og kvaliteten var nu ikke hvad den er i dag.

Om dagen arbejdede jeg oppe i biografen, og om natten stod jeg hernede og byggede cykler. Alle vidste at Sögreni havde åbent om natten, undtagen politiet, lukkeloven var jo lidt mere striks dengang.

**Ali Al-Awssi**

Indehaver, 'Something Special', Løvstræde
Født i landsbyen Shamiye ved Eufrat-floden, 25 km fra Najaj i det sydlige Irak
Gift, et barn

"Første gang jeg kom til København var som ung ingeniør-studerende i 1970. Det var midt i august. Jeg var bare på ferie, men jeg synes om byen og det var nemt at få job. Så jeg blev. Nu er jeg dansk gift og vi har en søn på ni år.

Da oliekrisen kom i '73 blev jeg en slags agent for velhavende irakere, der ville købe fabrikker i Europa. Senere, i 1983 åbnede jeg min butik her i Løvstræde. Jeg begyndte at handle med antikviteter. Nu designer jeg selv møblerne, glassene og smykkerne. Det er unikt design. Anne Linnet har fx købt én af mine stole her, den er perfekt til at sidde og spille guitar på.

I starten boede jeg på Sdr Boulevard hvor jeg delte lejlighed med en anden iraker. I '73 købte jeg en lejlighed i Sydhavnen og i '84 flyttede jeg her til Løvstræde. København var uhyre dansk dengang i '70. Man kunne kun få smørrebrød og der var ingen caféer, kun værtshuse. Søndage var et helvede, der var ingen steder at gå hen. Byen var helt død.

Efterhånden som udlændinge begyndte at komme til København, kunne man få international mad - shawarma, sandwich. Smørrebrødkulturen begyndte at dø ud.

Tresserne gjorde Danmark til et mere åbent samfund. Spies og Tjæreborg sendte folk til Spanien og Marokko og danskerne fik set verden. De kom hjem til København med nye ideer. Pludselig begyndte de at eksperimentere med fremmed madlavning i deres egne huse.

Det er mærkeligt med Jante-loven. På den ene side er det godt, den skaber lighed, du er ikke bedre end mig, alle har lov til at sidde på D'Angleterre. Men samtidig, hvis du kan noget, vil noget og arbejder hårdt, så er der megen jalousi og mistænkeliggørelse.

Når københavnerne er fulde, tisser de i gaden. Det forstår jeg simpelthen ikke. Der er jo toilet inde på baren. Det er så ulækkert.

Jeg er ikke i kontakt med det irakiske miljø her i København. Det jeg savner mest ved Irak er min familie. Jeg husker, når vi sad med fødderne i floden og talte sammen. Nu er Irak forurenset med forarmet uran støv fra de 300 tons bomber amerikanerne kastede under Golf-krigen. Der er sket en voldsom stigning i kræft-tilfælde. Den ene af mine forældre døde af kræft. De er begge døde nu. Så mange er døde.

Landsbyen hvor jeg voksede op, ligger ved civilisationens vugge. Den er tæt på Babylon og ifølge vores myter levede Adam og Eva i Irak, mellem de to floder Eufrat og Tigris (Mesopotamien, red.), hvor Edens Have efter sigende lå. Adams grav ligger i det sydlige Irak. Irak har været en førende civilisation op igennem historien, det var et land med en meget rig litterær tradition - men i dag har landet et dårligt ry. Jeg håber, at besættelsen og oprøret vil ende, så der igen kan blive fred i Irak. Jeg glæder mig til at gense mit gamle land og min familie.



TOP + FLOP

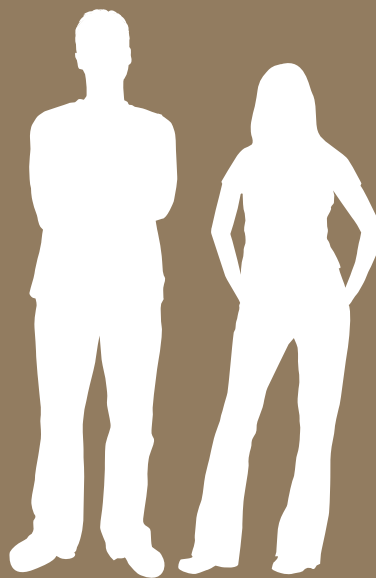
VÆLG 6 STEDER I KØBENHAVN

3 der *topper*

3 der *flopper*

Dén opgave stiller vi i de næste numre til markante københavnere.

Tidligere	TOP	FLOP
Ritt Bjerregaard	Kongens Have Halvandet Metroen	Et umuligt kryds Skelbækgade Vanløse Idrætspark
Klaus Bondam	Nørrebrogade Metroen	Field's Studsgårdsgade
Søren Pind	Tingbjerg Indre Vesterbro Operaen	Palads biografen Købmagergade Krøyers Plads
Peter Aalbæk Jensen	Havneparken Tivolihallen Christiansborg Københavns Lufthavn	Toftegårds Plads Industriens Hus Champignonbuskur Huller på cykelstien





Af Søren Ulrik Thomsen, 49 år
Forfatter

foto: Idamarie Therkildsen

TOP

FLOP



PAPIRKNALD, VALBY

Ligeså fascinerende det er at komme ind i en eksklusiv specialforretning, hvor diminutive parfumeflasker, skotske tobakker eller sko med stilethæle står på piedestaler i glasmontrer, ligeså opmuntrende er det på Valby Tingsted at støde ind i spøg- og skæmtbutikken med det herlige navn "Papirknald". På den helt igennem hjemmelavede facade, der fortæller at "sange forfattes", kan man også læse butikkens motto: "Det skal være sjovt at være til". Festen er reddet.



SØTORVET

Se hvor monumentalt flot et hus bliver, når det får lov at stå og patinere i et par menneskealdre: Sådan kommer dets istandsatte tvilling aldrig mere til at se ud, for alle de belægninger, der gør facaden så levende, stammer fra nu nedlagte småindustrier i baggårde og samt fra en trafik, der ikke længere forurener på samme måde. En mur, der bliver malet, er ikke længere en mur, men en plakat der ser ens ud i al slags vejr, mens en facade som denne aldrig bliver triviell, fordi den changerer i lyset fra de skiftende vejrlig og årstider. Og så er det et hus, der oser af historie.



DROGDENSGADE

Stemningen fortætter sig, når man på sin fodrejse ud over Amager en sommeraften nærmer sig hjørnet af Drogdengade og Tyrolgade, hvor fire gadearme af ubrudte, godt brugte og helt usminkede murstenskaréer mødes og værtshuset gløder i skumringen. Pludselig føler man, at man er i en rigtig storby, og ikke i en hvilken som helst, men netop i *København*.

KÆDEFORRETNINGER

Som dreng kørte jeg en dag med min mor i sporvogn gennem Nørrebrogade og fik øje på en isenkræmmer, der med skiltet "Pissebilligt!" reklamerede for de natpotter, han havde hængende i en snor på facaden. Sådan et skilt havde været fuldstændig utænkeligt 10 minutter væk på Frederiksberg, hvor man til gengæld kunne finde små fine konfektoreforretninger, der selv lignede chokoladeæsker. Begge dele er svært at forestille sig i dag, hvor gaderne bliver mere og mere ens og efterhånden fuldstændig prægede af den samme håndfuld gabende ked-sommelige kædebutikker: Matas, Fona, Seven Eleven, Danske Bank o.s.v.



SØTORVET

De honnête andelsboligforeninger har i lutter småborgertlig selvejerglæde voldstandsat byen i en grad, så husene nu ligner cremefarvede konditorkager. Naturligvis skal vi holde byen ved lige, så husene ikke falder sammen om ørene på os, men hvorfor skal alle huse se ud, som om de er bygget i morges, og hvorfor skal de være så utåteligt smagfulde? Hvis København skal bevare sin identitet, skal vi huske at den *ikke* ligger i Toscana, men skal farvesættes efter sit regnfulde kystklima.



STENGADE

I datidens skrækpropaganda blev den nu så brutalt sanerede "sorte firkant" beskrevet som på størrelse med The Bronx, men i virkeligheden var der tale om et ganske lille område, som med sit kompakte og labyrintiske gadenet til gengæld rummede en intens byoplevelse og et stykke arbejderkultur uden lige. Der skal nok være dem, der synes, at det er vældigt livsbekræftende, at der vokser en grøntsag henover dette lyse og venlige hus - men kunne det ikke lige så godt ligge i Herlev?



Foto: Anne V. Petersen

Designet livskvalitet

Index 2005 skal være verdens mest prestigefulde designpris og blive designverdenens svar på filmens Oscar. Men formålet med det ambitiøse, danske projekt er også at vise almindelige mennesker at design kan være meget mere end bare formgivningen af et produkt.

Af Kasper Foged Rasmussen

De fleste er enige om at Arne Jakobsens møbler og Apples Ipod er design, men det er Singapores offentlige vandstrategi faktisk også. En af de vigtigste missioner for folkene bag INDEX er at vise hvor bredt designbegrebet kan opfattes, og at designere for fremtiden kan komme til at spille en vigtig rolle i kampen for at gøre verden til et godt sted at leve – uanset hvilke problemer man måtte have.

FIRE ÅR GAMMEL IDÉ

Ideen til INDEX blev udviklet af designeren Johan Linneballe i 2001. Han syntes at København havde brug for en kæmpe designudstilling og gik til Erhvervs- og Økonomiministeriet og Københavns Kommune med sin idé. De synes at ideen var god, men at der skulle mere til end bare en udstilling. "Kommunen syntes at det var meget interessant fordi de gerne ville *brande* København som verdens designhovedstad, og Erhvervs- og Økonomiministeriet ville gerne styrke dansk design," fortæller kommunikationsdirektør for Index, Peter Hentze.

DESIGN SKAL FORBEDRE LIVET

Begge institutioner var dog enige om at Index skulle skille sig ud fra andre designbegivenheder, og de sidste fire år er gået med at udvikle projektet.

"Vi bestemte os for at fokus skulle være *Design to improve life*," fortæller Peter Hentze og fortsætter: "Vi ville gå lidt væk fra det æstetiske og det formgivende og sætte fokus på hvad design kan gøre for at give mennesker en bedre hverdag. Vi siger ikke at form er ligeegyldigt, men at det skal være med til at understøtte produkterne. Det handler om at gøre det relevant for almindelige mennesker og derfor skulle

Index bygges op omkring en udstilling i det offentlige rum," fortæller han.

Index valgte at arbejde inden for fem kategorier; krop, hjem, arbejde, leg og fællesskab, og man kontaktede derefter en lang række internationale designskoler og institutioner for at høre om de var med på ideen og for at få dem til at nominere design inde for de fem kategorier. "Der var cirka 180 institutioner der svarede tilbage og som gerne ville være en del af det. Og der er blevet indgivet 535 nomineringer," fortæller Peter Hentze.

UDVÆLGELSEN

Det er en svær opgave at sætte specifikke kriterier op for hvad et designelement skal indeholde for at kvalificere sig som noget der forbedrer menneskers livskvalitet. Derfor var det op til designerne selv at levere argumenterne. I mange tilfælde er det brugsværdien frem for udformningen der gør det relevant for Index.

"Vi har sagt at alt kan nomineres hvis bare folk kan forklare os hvorfor. Vi har eksempelvis et sugerør med indbyggede filtre der gør det muligt at drikke direkte fra en flod. Det sorterer bakterier og urenheder fra – hvilket jo kan løse et stort problem i eksempelvis Afrika hvor folk ellers ville blive syge af at drikke vandet. Der er så andre der er af den opfattelse at fordi man bruger mange farver i ens tøj, så gør det folk glade og forbedrer dermed livet. Et sådant projekt kan jo godt blive nomineret, men vil ikke blive topnomineret," siger Peter Hentze og fortsætter: "Design handler ikke kun om produkter, men i lige så høj grad om strategier, service og kommunikation. Det er altså både det håndgribelige og det ikke håndgribelige. Det har gjort at vi har fået mange forskellige ting ind."



INDEX2005FAKTA

- INDEX2005 uddeler priser i fem forskellige kategorier der hver har sit eget udstillingssted i byen

PLAY	Nytorv
COMMUNITY	Rådhuspladsen
HOME	Kgs. Nytorv
WORK	Kgs. Nytorv
BODY	Højbro Plads

- Udstillingen løber fra 23. september - 13. november. Vinderne kåres på udstillingens første dag.
- INDEX afholdes hvert 4. år, så næste INDEX bliver INDEX 2009.

HVORDAN UDSILLER MAN DET?

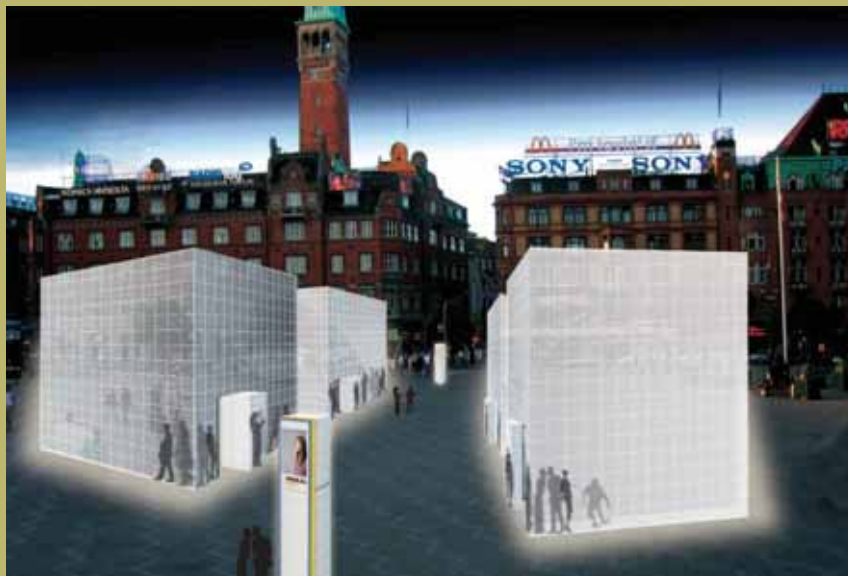
“Det har været en stor udfordring at finde ud af hvordan vi får udstillet de forskellige ting,” siger Peter Hentze. “Et af de nominerede designs er Singapores vandstrategi. Det går ud på at byen er afhængig af andre for at få nok drikkevand, så de har lavet en strategi der involverer noget med designervand som er lavet i Singapore, rensningsanlæg og kampagner der fortæller folk hvordan de kan spare på vandet. Hele den idé og strategi er et design, men lidt svære at udstille end en cykel.”

PRISER

Den 23. september uddeles Index Awards, og til at bedømme alle de mange designs har Index hentet ekspertise udefra. “Vi har en international jury som i første omgang udvalgte en top-100. De bliver alle udstillet i byen fem forskellige steder. Vinderne kan hver især drage hjem med 100.000 Euro, hvilket gør Index Prisen til den største designpris i verden,” siger Peter Hentze. Publikum har også muligheden for at give deres besyv med, for den 10. november uddeles en publikumspris som bliver afgjort ved afstemning på internettet og på udstillingsområderne.

VERDENS MEST PRÆSTIGEFULDE

“På sigt er vores mål at Index som event skal være lige så stor og præstige fuld som Filmfestivalen i Cannes eller Oscaruddelingen,” siger Peter Hentze, som dog godt er klar over at det vil tage tid før verdenspressen står i kø ved den røde løber, og før prisoverrækkelsen vil blive transmitteret direkte til alle klodens tv-skærme. “Men måske i 2013 kan det være at vi er nået op på det niveau,” siger han. ◀◀



FUTURE SCENARIOS

Fokus på fremtiden og hvilke designs den kunne bringe. INDEX har allieret sig med tre fremtidsskere som har udarbejdet fire mulige fremtidsscenarioer. Syv førende designskoler fra Kina, Indien, De Arabiske Emirater, Sydafrika, Chile, USA og Danmark har fået til opgave at virkeliggøre disse fremtidsscenarioer. De har skabt en række personer der lever i dem og har designet produkter, strategier og services som de kunne

tænkes at få brug for og som ville kunne forbedre deres liv. Det amerikanske bud er eksempelvis er en kinesisk kvinde med svære gigtp problemer. Hun har blandt andet fået skræddersyede spise-pinde og en robohund der hjælper hende i hverdagen. I Sydafrika har de taget udgangspunkt i en hiv-smittede dreng.

FUTURE SCENARIOS. Fire pavilloner på Rådhuspladsen, 24. sep. til 13. nov.



LifeStraw™

LifeStraw er et af de danske bidrag til Index2005, og et af de topnominerede forslag i kategorien BODY. LifeStraw er et 25 cm langt plastic-sugerør med et indbygget lag af tekstilfiltre og aktive bestanddele som jod.

Diarré sygdomme fra fx tyfus, kolera og salmonella er en af klodens største dræbere. Men når man har suget fx flodvand op gennem LifeStraw, er det vand man får i munden renere end i mange vesteuropæiske vandhaner. LifeStraw har derfor stort potentiale i u-lande, og brugerne kan glæde sig over at vandet også smager bedre. Et sugerør kan holde i ét år for én person.

INDEX:2005

23 september - 13 november

Index 2005 uddeler priser i fem kategorier. Hver kategori har sit eget udstillingssted, og der er åbent 24 timer i døgnet. Her er to eksempler fra hver kategori, men der er meget mere at se.

KATEGORI PLAY

NYTORV

APPLE IPOD

Den måtte være med. Ipod og Ipod Mini er for 00'erne hvad Sony Walkman var for 80'erne. Den sidder på 92% af markedet for musikafspillere med harddisk, og det er kombination af rene linier og funktionalitet der har bragt den der.
USA, 2001



AXN OUTDOOR COMPUTERS

AXN er til alle de energiske *outdoor* folk. Der er to udgaver. Den ene holder styr på retning, væskebalance, energiniveau m.v. for *trekkers*. Den anden tjekker pistefart, vejr, energiforbrug med mere for skisportsfolket.
FINLAND, 2004



KATEGORI COMMUNITY

RÅDHUSPLADSEN

SUBWAY SUPPORT HANDLE

Der kører en hel del metroer rundt om i verden. De ældre af dem har det dog med at ryste godt rundt på deres indhold - passagererne. Dette håndtag er designet så man får sig et godt fast greb og ikke bliver slynget rundt i vognene.
TAIWAN, 2004



MOBILE.SEED

I Vesten elsker vi *gadgets* og smider dem i skraldespanden og køber nye med jævne mellemrum. Denne mobiltelefon er fuldt biologisk nedbrydelig og kan smides i et hul i jorden når man er træt af den. Efter et stykke tid vokser en blomst frem.
ITALIEN, 2004



KATEGORI HOME

KGS. NYTORV



MOON

Gro din egen stol i haven! Man køber sig et frø der er genetisk programmeret til at vokse i ens foretrukne form, lægger det i jorden og venter. Konceptet kan også bruges til standardprodukter - f.eks. spise-pindetræer og tandstikbuske.

TYSKLAND, 2001



DYSON STØVSUGER

James Dyson brugte 25 år på at udvikle denne støvsuger der bruger centrifugalkraften til at skabe sug nok til at hive selv partikler fra cigaretrøg ind i sit indre - og der er ingen behov for poser. Sidder allerede på 50% af det britiske marked.

STORBRITANNIEN, 2000

KATEGORI WORK

KGS. NYTORV



AGROBOT

Traditionel landbrug anvender stadig mange sprøjtemidler. Denne lille sprøjterobot kører selv rundt på marken ved nattetide, og *state-of-the-art-hardware* sørger for at mængden af kemikalier reduceres drastisk - med samme resultat.

DANMARK, 2004



SNAIL HOUSETRAP

Mange steder i verden bruges hektoliter af kemikalier på at holde sneglebestanden nede. Denne lille opfindelse indfanger sneglen og sørger for at den har det godt indtil den tages ud. Løkkemaden i fælden er øl!

CHILE, 2004

KATEGORI BODY

HØJBRO PLADS



UNPLUGGED

Sæt Ipod'en til din t-shirt og glem alt om opladning af batterier. Tekstilbløde solceller kan indbygges i tøjet - i øjeblikket som stofstykker der sys på, men i nær fremtid vil det energiske stof kunne købes pr. løbende meter.

DANMARK, 2004



ARTIFICIAL HEART

Der er et stykke vej endnu før menneskets eget hjerte bliver overflødig. Men næste skridt på vejen er denne prototype hvor nervebanerne fortæller hjertet ejerens sinds-tilstand. Det pumper så hurtigere hvis han føler fx forelskelse.

JAPAN, 1999

	ONE WAY
	PARIS, FRANKRIG - KØBENHAVN

MADPAKKER ER UNDERLIGE

Vi har ikke så meget respekt for vores mad, men på arbejdspladsen kan chefen futte rundt i hjemmesko. Vi har det også med at beklage os lidt for meget. Herboende udlændinge kaster et frisk blik på København og københavnere.



ONE WAY #03

■ Af Paule Ducourtial

34 år, født og opvokset i Paris. Uddannet arkitekt. Mødte sin danske kæreste i Sydfrankrig og flyttede til København i 1997. Bor på Frederiksberg med sin kæreste og deres søn.



Jeg besøgte min kæreste flere gange før jeg flyttede permanent til København, og jeg kan huske at jeg syntes at byen var meget smuk.

Af en eller anden grund var vejret altid dejligt når jeg kom – men på det område kan man vist roligt sige at jeg blev en anelse snydt!

I Frankrig hører man ikke særlig tit om Skandinavien og hvad der foregår langt deroppe mod nord. De Skandinaviske hovedstæder har dog altid stået som noget spændende for mig – det er en helt anden kultur, og lyset og arkitekturen er meget smuk. Jeg må dog indrømme at jeg ikke var sikker på om det var Stockholm der var Danmarks hovedstad, eller i det hele taget hvilke hovedstæder der hørte til hvilke lande. Men måske siger det alt, når jeg fortæller at min familie og venner i Frankrig stadig kan være overraskede, når det går op for dem at der ikke altid er minus tyve grader i Danmark, og at man

kan få frugt og grønt. De har en forestilling om at det er sådan lidt ligesom Grønland.

HIMLEN OVER GADERNE

Det, at man har kontakt til naturen, er noget meget specielt for en by. I Paris er det hele så tæt, og der er simpelthen så utrolig megen trafik. I København er det hele meget åbent, og selv når man går i gaderne kan man se himlen hele tiden. Man kan hele tiden føle vinden, og det sætter jeg enormt meget pris på. I København er man i kontakt med naturen. Byen er på samme tid bygget i en menneskelig skala med lave bygninger og brede gader – det har Paris naturligvis også, men i København føles de bredere fordi det hele er så åbent. I København må man også godt gå på græsset i parkerne – det må man sjældent i Paris. I Paris er naturen til pynt, men i København må man bruge den, og det elsker

→ Vi snakker meget om at der er for mange biler i København. I forhold til Paris er det dog ingenting. Hovedvejene er i dagtimerne én stor trafiktrøp. Først ved aftenide kommer der lidt luft i trafikken, som her på Champs Elysée.



→ I de fleste parisiske parker må man ikke gå på græsset. På opholdsområderne ligger der grus - som her i Luxembourg-haven.

jeg. Når man bor i Paris, har man af samme grund tit brug for at komme lidt væk – ud i naturen hvor man kan trække vejret, men så skal man rejse så utroligt langt at man tit ikke orker alt besværet. Det problem har man ikke i København, og i alle de år jeg har boet her har jeg aldrig haft det på den måde. Faktisk kan jeg opholde mig inden for bygrænsen i flere måneder i træk uden at have noget særlig behov for at komme ud, og det er fantastisk.

LUKKEDE OG UHØFLIGE

Jeg må indrømme at jeg havde det lidt svært med danskerne i starten. De er så lukkede og reserverede. Jeg ved godt at det også er det mange siger om franskmænd og særligt folk fra Paris, men jeg er jo født der, så det har jeg af gode grunde aldrig tænkt over. Danskerne er faktisk heller ikke særlig høflige.

Hvis der er noget danskerne har svært ved så er det at sige: "Undskyld, må jeg komme forbi?" Folk skubber og maser i bussen, men man får aldrig en undskyldning, og det syntes jeg er rigtig hårdt. For det er sådan nogle små ord der kan skabe en dialog mellem mennesker, og man kan møde folk på den måde. Måske har det noget med ungdomsoprøret i 1970'erne at gøre, hvor danskerne havde travlt med at gøre op med gamle konventioner. Og nu er det så blevet sådan at den ældre generation er meget høflige og venlige, mens de unge er helt anderledes.

GODE MÆND, MÆRKELEGE MADPAKKER

Der er stor forskel på danske og franske mænd, men på en god måde. Danske mænd gider for eksempel godt lave mad og hjælpe til derhjemme. Det er ikke fordi det er så vigtigt for mig, men ligestillingen er på den måde meget længe-

re fremme i Danmark. Det, at danske mænd måske så ikke er så gode til at holde døren og trække stolen ud for kvinderne generer mig virkelig ikke særlig meget – jeg kan faktisk ikke se hvorfor de skulle gøre det. Og i Danmark ser man mænd i børneinstitutioner og mænd der går rundt med barnevogn – det er et sjældent syn i Frankrig. I det hele taget er det danske samfund karakteriseret ved lighed – både mellem kønnene, men også på det sociale område, og man ser ikke de store spring som man ser i Frankrig.

Og så er der jo madkulturen. Et begreb som 'madpakke' kendte jeg ikke før jeg kom til Danmark. Det er noget meget underligt noget. En madpakke er ligesom symbolet på at danskerne spiser hurtigt, og at maden er ikke så vigtig for dem. I Frankrig holder man en times frokostpause og spiser typisk en varm ret. Det »

betyder langt mere for franskmænd, men vi er naturligvis også meget hysteriske hvad mad angår. I Frankrig er det også en masse regler når man sidder ved bordet som efter min mening er meget vigtige. Man venter med at spise til alle har noget på tallerkenen. I Danmark er der ikke så meget respekt omkring det. Her går man bare i gang med at spise og tager igen uden at spørge. På den måde er det meget anderledes.

BILER OG CYKLER

København er en lille by med få mennesker og ikke så mange biler. Der er også utrolig mange cykler, og da jeg kom hertil blev jeg faktisk lidt bange for at blive kørt ned af en cykel. I Paris er man vant til at man bare kan krydse gaden. Det skal man lade være med i København, for cyklerne er lydløse og kommer susende ud af det blå. Men nu elsker jeg faktisk selv at cykle i København, men cykelparkeringen er problematisk. Der er ikke plads til dem, og de fylder mere og mere.

Der er mange der siger at biler er et problem i København, men når man kommer fra Paris, så er det ingenting. Danskere er gode til at klage over ting, men måske skulle man kigge sig lidt mere rundt for danskerne har det rigtig godt. Franskmænd brokker sig også, men det er på en anden måde. De går ud i gaderne og demonstrerer og gør noget ved det.

BARNEVOGNSKULTUR

Det der med at børnene står udenfor og sover. Det ser man slet ikke i Frankrig, og man ville under ingen omstændigheder finde en barnevogn uden for en café. I vuggestuen stiller de dem også bare udenfor. I det hele taget var den

danske barnevognskultur noget jeg lige skulle vænne mig til. Danskerne mener at det er godt for børnene, men jeg synes at det er mærkeligt. Der er dog ingen tvivl om at man har meget mere tid sammen med børnene i Danmark. Arbejde fylder mindre, og man kan komme rundt med sine børn i byen. Jeg bor på Frederiksberg, og efter at Metroen er åbnet, kan jeg uden besvær komme rundt i hele byen. Når man bor i Paris med en baby, så bevæger man sig ikke rundt. Man kan ikke komme ind i offentlige transportmidler med et barn.

AFSLAPPEDE ARBEJDSPLADSER

Arbejdspladserne i Danmark er meget anderledes. Det er meget mindre hierarkisk, mere lige, og man får meget mere ansvar. Til at begynde med syntes jeg at det var ret sjovt med den måde man var klædt på. I Danmark kan folk futte rundt i hjemmesko på arbejdspladsen – selv chefen. I Frankrig bærer man *costume cravate* (jakke og slips). Men den danske stil er faktisk meget sympatisk, og den afslappedhed er jo måske også grunden til at man kommer til Danmark som kvindelig arkitekt og opleve at folk tager en alvorligt. I Frankrig er det i langt højere grad mændene der dominerer, men i Danmark har ligheden mellem mænd og kvinder jo også eksisteret i meget længere tid, og det kan man virkelig mærke. I Frankrig fik kvinderne først stemmeret i 1948 (Danmark i 1915 red.).

Planerne var at jeg skulle blive her i to år. Jeg fik opholdstilladelse i fem år og syntes at det var alt for længe. Paris er en skøn by og jeg havde slet ikke lyst til at flytte, men nu har det virkelig ændret sig – specielt fordi vi har et barn. Når jeg

→ I Frankrig holder man en times frokostpause og spiser sig et godt, varmt måltid.
I Danmark flår vi leverpostej med smattet rødbede op af madpakken. Det var et chok for Paule.



FRANKRIGFAKTA

- Der bor ca. 3.500 franskmænd i Danmark.
- 45% er kvinder.
- 60% bor i Storkøbenhavn.
- Der bor ca. 60 millioner mennesker i Frankrig.
- Frankrig er 12,7 gange større end Danmark. Befolkningstætheden er lidt højere i Danmark.
- Der er 1540 årlige solskinstimer i København. I Paris er der 1750.
- Det regner 525 mm om året i København. I Paris regner det 650 mm.
- Medregner man hele det urbane område, bor der 9,8 millioner mennesker i Paris. Det gør den til Europas næststørste - kun overgået af London.

kommer tilbage til Pris nu, så syntes jeg at det er alt for hektisk, for mange mennesker, for meget trafik, larm, og det tager alt for lang tid at rejse fra et punkt til et andet. Nu har jeg det sådan at jeg faktisk ikke kunne tænke mig at flytte tilbage. Men måske til en mindre by i Sydfrankrig engang – hvem ved? <<



I næste nummer skriver Seling fra Mongoliet.



STAFET STAKIT KASKET

Min Gud, hvor er jeg træt af at høre om den kreative klasse. Den kreative klasse! Tidens højeste kaste. Det radikale, proglobale, kunstneriske, autenticitetssøgende, bohemienske folkefærd.

Sommerens mest hypede og skamredede emne – ikke mindst i agurketidsskamferede dagblade. Efterfulgt af snakken om, om man er på boligmarkedet eller ej, eller om man er autentisk. Her mener jeg selvfølgelig autentisk *Tisvildeaner*. For ifølge diverse dagblade var den kreative klasse draget til edens have, salig Tisvilde, hvor de sammen med deres tre T- kompetencer (Teknologi, Tolerance, Talent (TTT)) gjorde kreative krumspring i Tisvilde omegn og hegn. Det er derfor, der ikke var noget at skrive om i aviserne i juli og august. Stoffet var simpelthen taget på sommerferie.

Under den franske revolution lød mantraet; frihed, lighed og broderskab. I tresserne; sex, drugs and rock'n'roll. I 70'erne hærgede skarphedsremsen: stafet, stakit, kasket. Kun dén med den skarpeste tunge kunne klare remsen. I 80'erne var koden charme, selvtillid og lækkert hår. I 2005 er det som sagt teknologi, tolerance, talent (TTT), som er *den kreative klasses* gudelige skriften på storby-væggen. Og så er det bare, jeg spørger: Hvor skarpe er de egentlig? De kreative. Kan de f.eks. sige 'stafet, stakit, kasket' hurtigt mange gange i trækk?

Efterladt i KBH i agurkeagtig tilstand, beslutter jeg mig for at finde ud af det. Jeg må opsøge den kreative klasse. Når bjerget ikke vil komme til brunchpræsten, må brunchpræsten komme til bjerget. Af sted til det autentiske Tisvilde. Ankommer onsdag med min følgesvend med retning mod Kanonhalløjs revy-togvogn. Til de uindviede: En satirisk sommerrevy om tidsånden.

Vi kører lidt rundt. Hvor er den togvogn så? Pludselig spotter vi en mand med hvide ben køre i rasende fart på en autentisk, sort herrecykel. Vi er ikke et øjeblik i tvivl. Det er Mr. Tisvilde alias revy-directeur Martin Kongstad. *Follow that man ...* Kort efter er vi ved togvognen. Vognen som huser populære skuespillere, der tiltrækker horder af kreative københavnere der godvilligt ser til at deres storbyskæbner og virkelighed bliver karikeret – deres utæmmelige forbrugsfester, brunchkulturen, boligmarkedet, frustreret søgen efter kærligheden og firehjulstrækkere i Willemoesgade. Men. Kan de også sige stafet, stakit, kasket? Jeg tager fat i en revy-inspecteur, der dog ønsker at være anonym. Vi kalder ham mr. X.

Jeg: Mr. X, kan du sige 'stafet, stakit, kasket' hurtigt og flere gange i trækk?

Mr. X: Det var sgu da noget af det mest tåbelige at indlede et interview med. Men sig det lige igen.

Jeg: Stafet, stakit, kasket...

Mr. X: Ja, det kan jeg godt... nej, det får jeg sgu problemer med...

Jeg: Nå, men kan du så sige: Teknologi, tolerance, talent, Tisvilde?

Mr. X: Altså det der, det vil jeg ikke... det er simpelthen så latterligt med den snak om den kreative klasse. Det er desperadojournalistik, røvsyge prædikater...alle snakker om det, men ingen har læst bogen om den kreative klasse (Den Kreative Klasse af Richard Florida, red.). Jeg gider det ikke ...

Jeg: Men betragter du dig selv som KK'er (Kreativ Klasse, red.)?

Mr. X: Hvad?! Hedder det, det nu, KK'er? Det er simpelthen for meget... nej, altså det må I journalister og klummeskribenter altså selv ligge og rode med...Hold nu op! Luk det der...

Okay, så. Vi lukker her. Den kreative klasse findes ikke.

Tilbage er kun at sige: stafit, stakut. Kastrat.

BRUNCHPRÆSTEN TAGER TIL TISVILDE

v/ Hanne Korvig



Paradis for smalle film

Biografen Gloria lukkede ned i 2003, men året efter åbnede Anders og Claus den op igen. Det er dog svært at få en "smal" biograf til at løbe rundt i en by der hellere vil have popcorn-film.



Vi er en lille niche der prøver på at være det modsatte af multiplex, popcorn og amerikansk action.



Af Ellen Otzen • fotos Daniella D'Arco De Jesus

De små biografer i København har trange tider. Det er gået tilbage siden 70'erne hvor der var betydeligt flere af de såkaldte *art cinemas* i København. Nu er det de store amerikanske og danske produktioner der trækker fulde huse i multibiograferne. Viser man underfundige svenske og franske film, som biografen Gloria ved Rådhuspladsen gør det, skal man være i besiddelse af en god portion nytænkning og mod for at kunne betale huslejen.

IDEALISTISKE OPERATØRER

For et år siden trodsede to idealister multiplex-tendensen og genåbnede den lille art cinema Gloria på Rådhuspladsen. Anders Simonsen og Claus Isachsen arbejdede begge som operatører i Gloria indtil den gik fallit for to år siden. Efter grundige overvejelser besluttede de sig for at Gloria skulle leve videre, og for at spare personale sidder de to ejere selv i billetlugen i løbet af dagen. Deres oprindelige mål ved opstarten var at få 100 publikummer ind om dagen, men det kniber lidt. Anders, der er læreruddannet og tidligere har arrangeret skole-bio fortæller:

“Vi ligger ikke frygteligt langt fra – når måske op på ca. 80-90 om dagen og har skruet et fornuftigt budget sammen. Og når vi valgte at genåbne, var det fordi vi mente at der virkelig var brug for en rendyrket art cinema som Gloria, i hjertet af København. Grand har måske været art cinema på et tidspunkt, og er det til dels stadig, men den viser jo også blockbusters som fx Harry Potter.”

En af de nye ideer som de to filmentusiaster havde med sig til genåbningen, var at introducere en række særarrangementer sideløbende med filmforevisningen. Det forklarer Claus, der studerer film ved Københavns Universitet ved siden af biografdriften. “I forbindelse med filmpremierer arrangerer vi foredrag der diskuterer filmen. Det gør vi bl.a. i samarbejde med kulturmagasinet *Lettre Internationale*. Vi er en lille niche der prøver på at være det modsatte af multiplex, popcorn og amerikansk action, og vi har ingen ambition om at vise blockbusters. Det vanskelige er naturligvis at komme ud i mediebombardementet og gøre opmærksom på at vi

findes” fortsætter Anders der oplyser at den svenske film “Fire nuancer af Brunt,” har været deres absolut største publikumssucces. Filmen omhandler bl.a. en madklub i Göteborg der omdannes til terapigruppe.

Gloria er til dels er for feinschmeckere, og de nye ejere er heller ikke uden socialt engagement. På deres hjemmeside erklærer de eksempelvis at “Gloria skal være en aktiv medspiller i samfundet.”

“Vi kører fx noget der hedder *Gloria goes Gay*, hvor vi viser film for bøsser og lesbiske nogle mandage hver måned. Og i august 2005 viste vi filmen “The Laramie Project” der handler om en ung bøsse der blev banket ihjel i en lille by i midtvesten. Der inviterede vi folketings-politikere til en debat efter forestillingen.”

FILMFESTIVAL FOR NØRDER

Rundt om hjørnet i Rådhusstræde ligger en anden art cinema, Posthus-teatret, der har eksisteret siden 1973. Lederen Carsten Brandt understreger at biografen er en ren underskudsforretning. »



→ *Til venstre* Claus (tv) og Anders i biografens biograf, der er Glorias eneste.

→ *Nederst* Den lille café i Gloria er iklædt skovtapet og filmplakater.

“Den kan kun overleve ved at min kone og jeg arbejder andre steder. Biografen her har aldrig kunnet udbetale løn til personalet.” Posthus-teatret har tidligere modtaget driftstilskud fra Kommunen men gør det ikke længere. De får nu støtte fra en pulje hos Det Danske Filminstitut. Når det er sværere at få folk til at gå i biografen i dag, hænger det sammen med det store TV-udbud, mener Carsten Brandt. “Der skete noget radikalt da der kom TV2 og de andre tv-kanaler sidst i firserne. Det er klart at da der

kun var én TV-kanal, gik folk mere i biografen,” siger han.

HUSE FOR DÅRLIG SLIKSMAG

Et varieret filmudbud i hovedstaden er helt nødvendigt, siger filmkritikeren og forfatteren Ole Michelsen, der mener at kommunen burde give tilskud til de små biografer.

“Jeg mener det er meget vigtigt at der er et underjordisk vækstlag, hvor de små mærkelige og ofte vigtige film kan trives. Hvis København

ikke er så meget metropol at det kan lade sig gøre, så ville jeg, hvis jeg var politiker, gå ind og støtte dem med noget mere,” siger den tidligere Bogart-vært til KBH.

“I Danmark er der jo en meget stærk interesse for film – alle mennesker tror de ved noget om film, alle har en mening om film. Men det man kunne kalde ‘film-kulturen,’ det står det lidt sløjt til med. Filmkultur – det er en åbning overfor det der er anderledes, det der er ikke-ameri-





→ Ole Michelsen er godt træt af de amerikanske films dominans. Og det er sørgeligt at vi slet ikke får kendskab til alle de gode film der bliver lavet rundt om i verden, mener han.

kansk. Amerikansk og dansk film er de to bryster, hvorved de københavnske biografer nærer sig. Alt hvad der ligger derimellem bliver åbenbart betragtet som meget eksotisk. Biograferne er blevet en slags huse for dårlig slik-smag, æderi og konsumering af skvulpene cola. Det irriterer os andre grænseløst. Så der er et vist klientel af modne mennesker i København som næsten ikke går i biografen mere, fordi de kun får dårlige oplevelser ved det,” forklarer Michelsen. Han mener også at vanskeligheden ved at tiltrække publikum til de smalle film skyldes en kulturel indsnævring.

“Der var en periode hvor svenske, franske og italienske film blomstrede i små danske biografer. Det har ændret sig meget – vores kultur er på en måde blevet indsnævret i retning af USA-entydigt. Og det er sørgeligt at det er sådan, for der er jo fremragende film fra fx Iran, Italien og Frankrig. Og vi har ikke noget kendskab til dem. Det har vi ikke, for vi kan egentlig kun se dem på festivaler. Og hvem går til festivaler andet end filmnørder? Det er dét, der er problemet,” siger Ole Michelsen.

POLITISK UENIGHED

Kulturborgmester Martin Geertsen (V) har tidligere understreget, at filmene skal være indsatsområde i København. Han kan dog ikke tilslutte sig ideen om offentlig støtte til små biografer i byen.

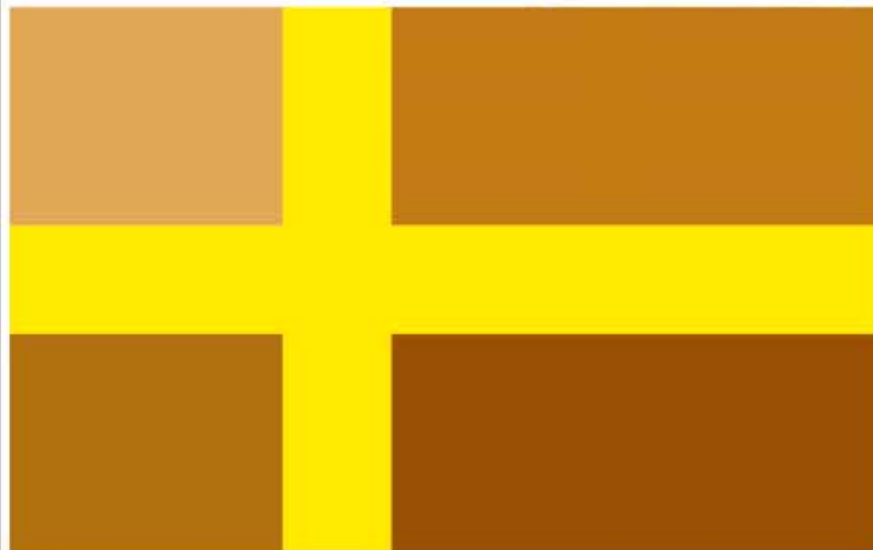
Fire nuancer af brunt

VINDER AF NATFILMFESTIVALENS KRITIKERPRIS 2004



“Det bedste fra Sverige siden “Fucking Åmål” og “Sange fra anden sal”
Aftenposten

“Her spares ikke på noget. Farvel kedsomhed! Goddag underholdning!”
BT Norge



IFILM

www.sunrisefilmdistribution.dk

15

→ Nogle gange slår de “smalle” film alligevel igennem til et lidt større publikum. Den svenske *Fire nuancer af brunt* var en af dem og var Glorias største succes til dato. Mere end 5.000 mennesker så den i Gloria.

“Som udgangspunkt mener jeg ikke at kommunen skal give tilskud til små biografer da de i sidste ende er private foretagender der tjener penge. Der findes små biografer i København som kører fint uden offentlig støtte, så det kan lade sig gøre at overleve uden at kommunen skal træde til med tilskud,” siger Geertsen til KBH.

De Radikales Klaus Bondam, der er kandidat til overborgmesterposten, vil dog gerne støtte de små biografer. “Jeg er absolut positivt stemt overfor ideen. Det er ekstremt vigtigt at have et underground miljø på biograf-området og at tilgodese bredden i udbudet. Der har vi en særlig forpligtigelse overfor de mindre kunstbiografer.” «



GLORIAFAKTA

- Gloria har én sal med 106 sæder.
- Gloria åbnede første gang i 1995, men lukkede i 2003. Året efter blev den genåbnet.
- Der findes en håndfuld *art cinemas* i København: Gloria, Posthus Teatret, Husets Biograf, Cinemateket og Vester Vov Vov.

Et liv med elefanter

➤ PORTRÆT

I 1950'erne løb lille John Stegmann rundt i København Zoo i hælene på sin far som arbejdede som dyrepasser. Som 17-årig blev han selv ansat, og i dag kan han se tilbage på 38 år i selskab med mærkelige dyr.



■ Svenskeren fløj op og begyndte at løbe tilbage for det ville han ikke finde sig i, og nu skulle den møgelefant sgu få tilbage af samme skuffe.

Af Kasper Foged Rasmussen

Uden for det gamle elefanthus i København Zoo skinner solen. Det er perfekt zoo-vejr. I elefant anlægget går tre af de store dyr majestætisk rundt og roder i pinde og sparker til bildæk til stor jubel for de mindste. KBH's udsendte har en aftale med John Stegmann. "Kom lad os gå herind. Her kan vi tale sammen i ro og fred," siger han da jeg har bevæget mig indenfor. Bag store tykke tremmer står en enlig elefant og kigger mistroisk på mig. Vi går ind ad døren lige til højre for indgangen. Det er her at elefanthusets ansatte spiser deres madpakker og drikker deres kaffe i pauserne. I rummet står der et langt bord. Væggene er plastroret til med elefantplakater og avisudklip der fortæller en lang historie om huset og de mennesker og elefanter der gennem årene har haft det som hjem og arbejdsplads. På hylderne står træfigurer af elefanter side om side og rundt omkring i rummet hænger elefantkranier. John Stegmann har arbejdet i elefanthuset i 32 år. Han elsker det, men sidste år gik hans gode ven og kollega Jørgen Jensen på pension og siden har det ikke været helt det samme. "Da Jørgen og jeg holdt 'sølvbryllup' i 1997 regnede vi ud at vi faktisk havde tilbragt mere tid sammen med hinanden og elefanterne end med konerne,"



- Elefantens snabel er en forlænget næse og overlæbe som kan blive over to meter lang. Elefanten bruger snablen til næsten alt, for den fungerer også som en slags hånd.



- Elefanthusets frokoststue

siger John Stegmann, som helt tydeligt savner sin gamle makker, men også har det godt med den nye generation der er ved at tage over.

GLÆDER SIG TIL DET NYE HUS

John er selv blevet 56 år og vil fortsætte nogle år endnu – ikke mindst fordi at det nye spektakulære elefanthus tegnet af den britiske arkitekt Norman Foster åbner til næste år, og det vil John ikke gå glip af. “Jeg glæder mig til det nye hus – det bliver lækkert. Det her er fra 1914 og er noget gammelt lort. Faktisk er det her hus bygget til tre elefanter og af en eller anden grund byggede de det i første sals højde hvilket jo er noget åndssvagt noget for man kan jo ikke komme ind med hverken maskiner eller mad eller nogen ting. Nu har vi fået lavet det sådan at vi kan køre maden ind, men i gamle dage skulle vi bære alting.”

800 KILO LORT

Og det der med at skulle bære alt ind og ud af huset er måske ikke et problem for de dyrepassere der arbejder i fuglehuset, men som elefantdyrepasser kan man hurtigt få problemer med ryggen hvis alt skal slæbes. “Vi skovler cirka 700 til 800 kilo lort ud om dagen. Hvad mad og vand angår er det lige så slemt. Den store han,

Blaisak, spiser 120 kg mad om dagen og om sommeren når det er varm drikker han 500 liter vand om dagen,” siger John Stegmann der tydeligt kan huske dengang hvor de bar roer ind i kurve og hvor lortet skulle ud i trillebør.

LIGGER I BLODET

Hvis der er nogen der ved hvordan zoologisk have og ikke mindst elefanthus har udviklet sig gennem de sidste mange år, er det John Stegmann. Han fik dispensation og startede som 17-årig i 1967 på ‘spjæt’ som det hed dengang. “Spjæt betød at man kom rundt i hele haven. Jeg var i fuglehuset, terrariet og hvad det nu hedder alt sammen. Sådan var det det første fem år. Så var det at de to gamle elefantpassere holdt op, og en dag kom Jørgen Jensen hen til mig og spurgte om jeg ikke havde lyst til at komme ned i elefanthuset. Og det var alle tiders. Jeg startede i 1972 og har været her siden.” Men faktisk startede det hele mange år før. John Stegmanns far var også dyrepasser og lille John tilbragte en stor del af sin barndom i 1950’erne i Zoologisk Have. “Jeg har løbet rundt herinde siden jeg var knægt. Jeg red faktisk rundt på Blaisak dengang – han var jo kun tre år da han kom hertil, så det var faktisk der at min interes-

se for elefanter startede. Det var jo skide sjovt at ride på elefanter som barn,” fortæller han og fortsætter. “I gamle dage var det folk fra landet der arbejdede herinde. Hvis folk kunne passe en ko så kunne de blive dyrepassere. I dag er det jo en uddannelse. Jeg kom bare ind for jeg havde altid løbet rundt herinde og de kendte mig jo alle sammen. Da jeg var dreng gik jeg jo og hjalp til med at gøre rent ved rovdirene og sådan noget. Så gik man og spulede og fejede og det var jo skide sjovt.”

KRYBDYR SIGER MIG INTET

Udtrykket ‘at have en hukommelse som en elefant’ er ikke taget ud af ingenting for elefanter kan virkelig huske og af samme grund er det er dyr som dyrepasserne knytter stærke bånd til. “Elefanterne er ens venner,” siger John Stegmann og fortsætter. “Hvis en elefant er syg så er det næsten den samme følelse som hvis det havde været en kollega – det er faktisk den samme følelse. Elefanter er nogle dejlige dyr. De kan jo selv tænke. Sådan noget som krybdyr det siger mig ingenting. Når man kalder på elefanterne så kommer de han til én. Det er ligesom at have hund, man skal bare kigge op når det er en elefant.” >>



➤ Det nye elefanthus åbner til næste år og er tegnet af den britiske stjernearkitekt Norman Foster der også står bag det nye *Wembley Stadium*, *Millenium Bridge* og højhuset *Swiss Re* i London. Sidstnævnte har Londonerne døbt *the gherkin* - sylteagurken.



ELEFANTFAKTA

- København Zoo fik sine første elefanter i 1878 da den danske konsul i Bangkok forærede haven en han og en hun.
- Det gamle elefanthus blev bygget i 1914. Til næste år får elefanterne så endelig et nyt og moderne hjem.
- En elefant vejer 100 kilo når den bliver født.
- Elefanter bruger ørerne til at regulere kropstemperaturen. Ørerne hos den afrikanske elefant er større end hos den indiske. Grunden er at den afrikanske lever på den varme åbne savanne og den indiske i den skyggedulde skov i Asien.

ELEFANTER OG ALKOHOL - EN FARLIG COCKTAIL

Elefanter kan blive 60 år, og den store han, Blaisak, bliver 46 år om ikke så længe. Han kom til Zoo for 43 år siden som en gave til Kong Frederik og Dronning Ingrid og vejer 6,5 tons. Til trods for at han virker som en type de færreste har lyst til at bide skeer med, er der alligevel en gang imellem gæster der ikke kan styre sig. "Nogle gange må man lige have fat i folk. Det er tit sådan nogle halvbrandterter hvor folk tror at de er verdensmestre og hopper over hegnet og hen til buret. Der var engang en fuld svensker der hoppede over hegnet udenfor og gik hen til graven hvor Blaisak stod. Så begyndte han at røre ved ham hvorpå Blaisak vendte sig om og smaskede sin snabel ind i ansigtet på ham så han røg over i gitteret. Svenskeren fløj op og begyndte at løbe tilbage for det ville han ikke finde sig i, og nu skulle den møgelephant sgu få tilbage af samme skuffe, men der nåede vi at få ham væk for det kunne være gået helt galt."

Til trods for at elefanter under normale omskændigheder er ganske fredelige, så går det alligevel nogle gange galt. "Elefanter kan være meget farlige, men syv, ni, tretten er der da aldrig sket noget. Hvis man ikke kender dem, så skal man ikke gå ind til dem, og man må aldrig gå derind alene. Der er kommet en masse sikkerhedsregler, men i gamle dage gik vi jo bare derind alene. Der ryger altså nogle dyrepassere rundt omkring i Europa – i snit to om året. Det er bare ikke rigtig noget man snakker om. Der røg lige en i Wien. Han skulle tage en fire år gammel unge fra dens mor og *klask*, så var det slut. Hvis man tager ungerne fra mødrene så skal man virkelig passe på."

FØDSLERNER ER SPÆNDENDE

John Stegmann har oplevet mangt og meget i sin tid med elefanterne, men det er fødslerne der overskygger alt. "Jeg har set nogle stykker af dem efterhånden, men det er rigtig spændende. Man kan jo ikke hjælpe dem, for det er alt for farligt at gå derind. De suser rundt fordi de skal nå at få hul på fosterhinden inden ungen bliver kvalt. Når de så endelig er født, sparker moderen til ungen, så det ser ud som om at den bliver slået halvt ihjel. Det er virkelig vildt, og man står bare og bider sig selv i læben, men det er fordi de vil have ungen op at stå på grund af faren for rovdyr. Nogle gange kan vi ikke lade være med

at stå og råbe og skrig, men det hjælper ikke noget alligevel. Bagefter smider hun fosterhinden op i luften. I naturen smider de fosterhinden op i et træ, så den ikke skal tiltrække rovdyr, men det kan hun jo ikke her. Så hun smider bare rundt med den så buret ligner et stort blodbad," fortæller han.

John Stegmann regner med at gå på pension om nogle få år. Hvad han så skal lave, ved han ikke, men om han kan holde sig helt væk fra Zoo er nok tvivlsomt – han har jo aldrig prøvet andet og det er her han har alle sine venner. ◀





H.C. ANDERSEN PARADE

14 år var han da han kom til København den 6. september 1819. København fejrer ankomsten med storstilet gøgl og parade gennem byen.

3. september, Frederiksberg Runddel 10-16, Parade til Tivoli ad Frb. Allé og Vesterbrogade 16-17.15. Show foran Tivolis hovedindgang 17.15-18.30.

BILFRI DAGE

Indre by er bilfri i tre dage, sådan næsten da. Busser og beboere i indre by må nemlig stadig køre rundt, så man skal være varsom med at bevæge sig væk fra fortorvet.

Kommunen "skaffer erfaringer med henblik på en permanent fredeliggørelse af indre by."

Det har den gjort mange år i træk, så man må håbe at de efterhånden har lært noget.

22. - 24. september.



INDEX:2005

INDEX:2005

Der står masser om den inde i bladet, men kalenderen ville ikke være komplet uden.

23. september - 13 november, Fem forskellige steder i indre by, se side XXXXXXX

ART COPENHAGEN

En lang række nordiske gallerier stiller stande og viser hvad der netop nu rør sig i kunstlivet på disse breddegrader. Art Copenhagen er en messe hvor museer og samlere kan shoppe løs, men alle er velkomne hvis de lægger 80 kroner i entréen. Katalog er med i prisen.

16. - 18. september, FORUM



FLÅDEN KOMMER

Børn og blodtørstige sjæle vil glæde sig over at Københavns Havn fyldes med flydende militæriskram fra 12 forskellige nationer.

9. - 12. september, Langelinie, ved Amaliehaven og på Holmen.

MATISSE &

De ni Matisse-malerier på udstillingen er del af museets permanente samling. Det særlige er at billederne på *Matisse &* er sat i dialog med tre nutidskunstnere der arbejder inden for maleri, foto og video. For første gang anvender museet SMS-formidling, så tag mobilen med.

Til den 4. december, Statens Museum for Kunst.



LEGENDS LIVE TOURNAMENT 2005

Copenhagen Open har drejet nøglen om, så i stedet får vi nu fornøjelsen de gamle drenge John McEnroe, Boris Becker, Henri Leconte og Pat Cash. De kæmper om en præmiesum på 250.000\$. Pressemeddelelsen beretter at publikum sidste år nærmest var i ekstase, og det lyder da ikke så dårligt.

20. - 21. september, KBH-hallen.

Danmark-Georgien

Hvis det lykkes at slå Tyrkiet i Istanbul den 3. september, så er der stadig begrundet håb om at fodboldlandsholdet kan tage turen til VM i Tyskland til næste år. Det kræver dog også at bl.a. Georgien må ind og hente kuglen ud af netmaskerne nogle gange.

Parken 7. september, klokken 20.



ANNONCØR I KBH?

KBH udkommer hver måned i 30.000 eksemplarer og bliver distribueret gratis over hele byen i special-designede standere.

Som annoncør i KBH kommer du i kontakt med ca. 120.000 mennesker*.

KBHs målgruppe er stærk på det økonomiske og/eller uddannelsesmæssige felt.

KBHs målgruppe har et aktivt forhold til sin by og omverden.

I KBH er den isolerede eksponering høj. Der er indhold i KBH, og bladet læses derfor - og bladres ikke blot igennem.

KBH researcher grundigt og er helt uafhængigt af særinteresser. Bladets troværdighed er høj.

Som annoncør i KBH associerer I jer med et blad der vil noget positivt - et blad der vil oplyse og sætte fokus på vores hovedstad.



Annoncer

- T 33 32 88 95
- E tanja@kbhmagasin.dk
- W www.kbhmagasin.dk

* Iflg. standardmodel, 4 læsere pr. blad