

ALTERNATIVER til det offentlige plan om CYKELROUTE gennem Christiania

Det er blevet påstået af folk fra det offentlige, at Christiania har godkendt den planlagte cykelroute. Det passer ikke!

Når Christiania ønsker en alternativ rute, er det fordi den offentligt planlagte rute belaster en snæver og kringlet passage gennem Christiania med alt for megen trafik. Prinsessegade har til passage af fodgængere og cykler (heste skal færdes på kørebanen) ca. 8 meter i bredden. Christiania-passagen varierer på det længste stykke fra 4 ned til 2,5 meter i bredden, til den samme trafik, vel at mærke med et tillæg af legende børn, boldspil, skate boards og heste foruden intern transport med el-biler og traktorer.

Jeg havde oprindeligt flere forslag, men de var mest variationer over nærværende grundforslag. For overskuelighedens skyld har jeg luget dem ud.

Mht. REALISMEN i disse forslag:

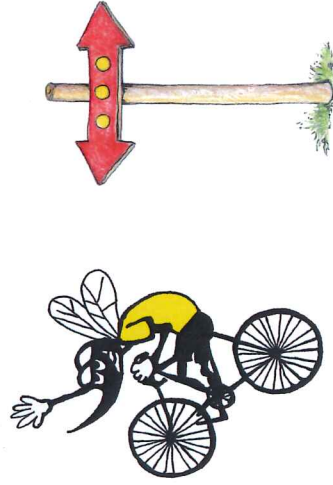
Skiltning ved steder, hvor cyklisten skal vælge retning, kan informere om hvilke kvaliteter forskellige ruter har og kan hjælpe til at fordele trafikken. Danneskiold Samsøes Allé, Refshalevej og Dyssebroen tager hver sin del.

Stignings-procenterne (lovbestemte) mht. højbroer er betænkte, og de er mulige.

Indsynsvinkler gennem vinduer er der også tænkt på afskærmning af.

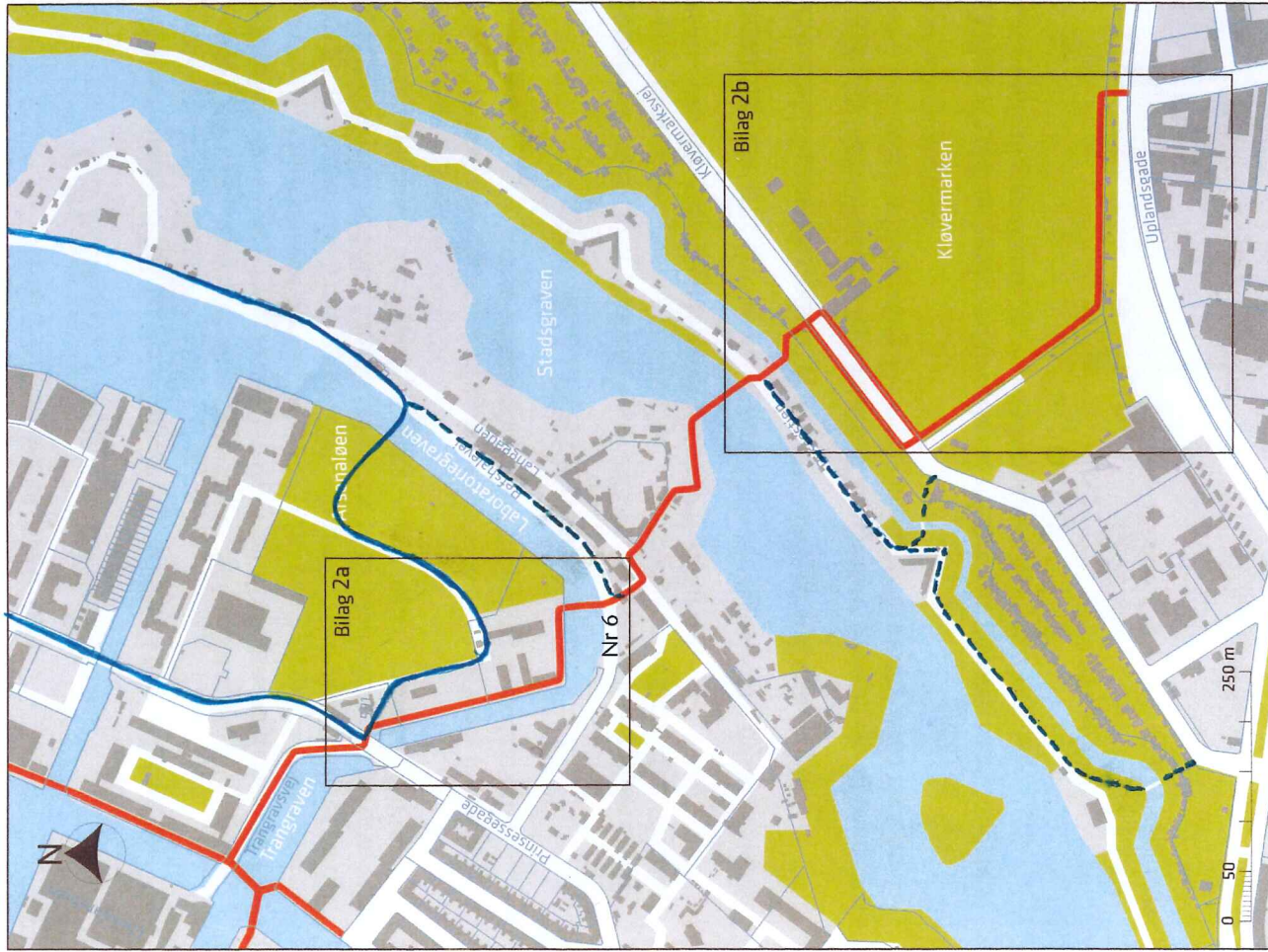
Ejerforhold: I kolonihaverne lejes jorden af kommunen. Husene ejes af brugerne, lidt som i en andelsboligforening. De øvrige implicerede arealer uden for Christiania er offentligt ejede.

Sænkning af voldens højde ved fjernelse af voldkronens brystværn er tidligere sket, med offentlig godkendelse, ved Bådsmandsstræde - Fredens Ark.



6. maj 2014

Jan K. Olsen, christianit siden 1984
Medlem af Christianias Kontaktgruppe



Signaturforklaring

— Stiforbindelse

Christianshavnsruten

Overigtskart

Ved de stiplede linier syd for Stadsgraven forudsættes det, at passageforholdene for bløde trafikanter forbedres markant.



Bilag 2

“Refshale-sprednings-forslaget”

En nordligere placering af broen end den ud for Refshalevej nr 6, dvs. lidt før den vold, der adskiller mountain-bike skoven fra Halvtolvs eget skovområde, vil fordele trafikken, så der ikke bliver så meget pres på nr 6 indgangen, og den vil give mulighed for at beholde langt de fleste af parkeringspladserne.

De, som udelukkende lægger vægt på fart og motion, kan køre ad Dannekskiold-Samsøes Allé. De, som ynder det grønne og måske har lyst til en dukkert, kan med stadigvæk rimelig motionsfart køre ad Refshalevej. Og de, som specielt gerne vil ind på Christiania, kan gøre sig den ulejlighed at bruge den forskudte indgang ved nr 6.

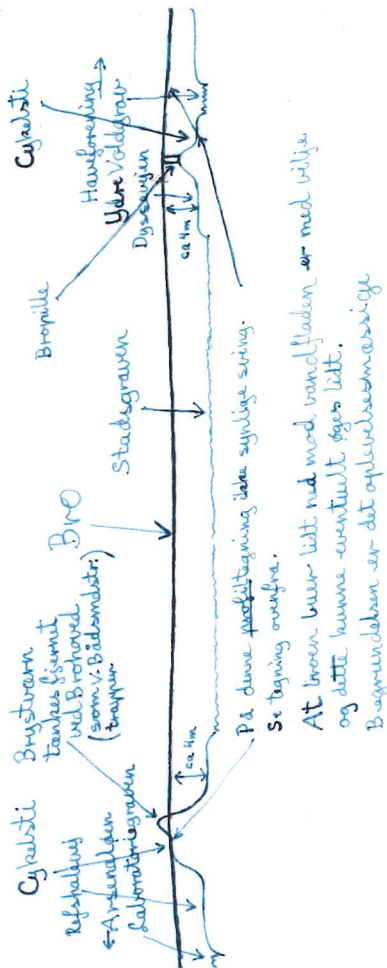
Når trykket således er taget af væk fra en enkelt færdselsåre, kunne man også servicere barnevogne, handicappede og andre superbløde trafikanter foruden cyklisterne med ordentlige ramper ved eksisterende broer ved Kosmiske Blomst og Spejderhuset, uden at få ubærligt stor øgning af trafikken.

Etableringen af denne bro sker ved at den planlagte bro ud for Refshalevej nr. 6 opgives og flyttes (den samme entreprenør kan bare fortsætte med opgaven).

Uanset alt andet vil den større tilgængelighed og opmærksomhed, som en god cykelsti vil give området, bidrage til at afhjælpe forureningen af vandet. Badestranden, som jo kan udvides, vil være et oplagt turistmål i sig selv, og københavneres krav om rent vand kan forhåbentlig udvirke at forholdene omkring bådfolkets placerings- og affaldsproblemer løses.

"Højbro-forslaget"

Upræcis Tegning Forslag



Dette forslag giver de fleste muligheder - alt i et - og dermed fordele:

Ren luft, motion - mulighed for høj fart, lav fart, naturoplevelse.

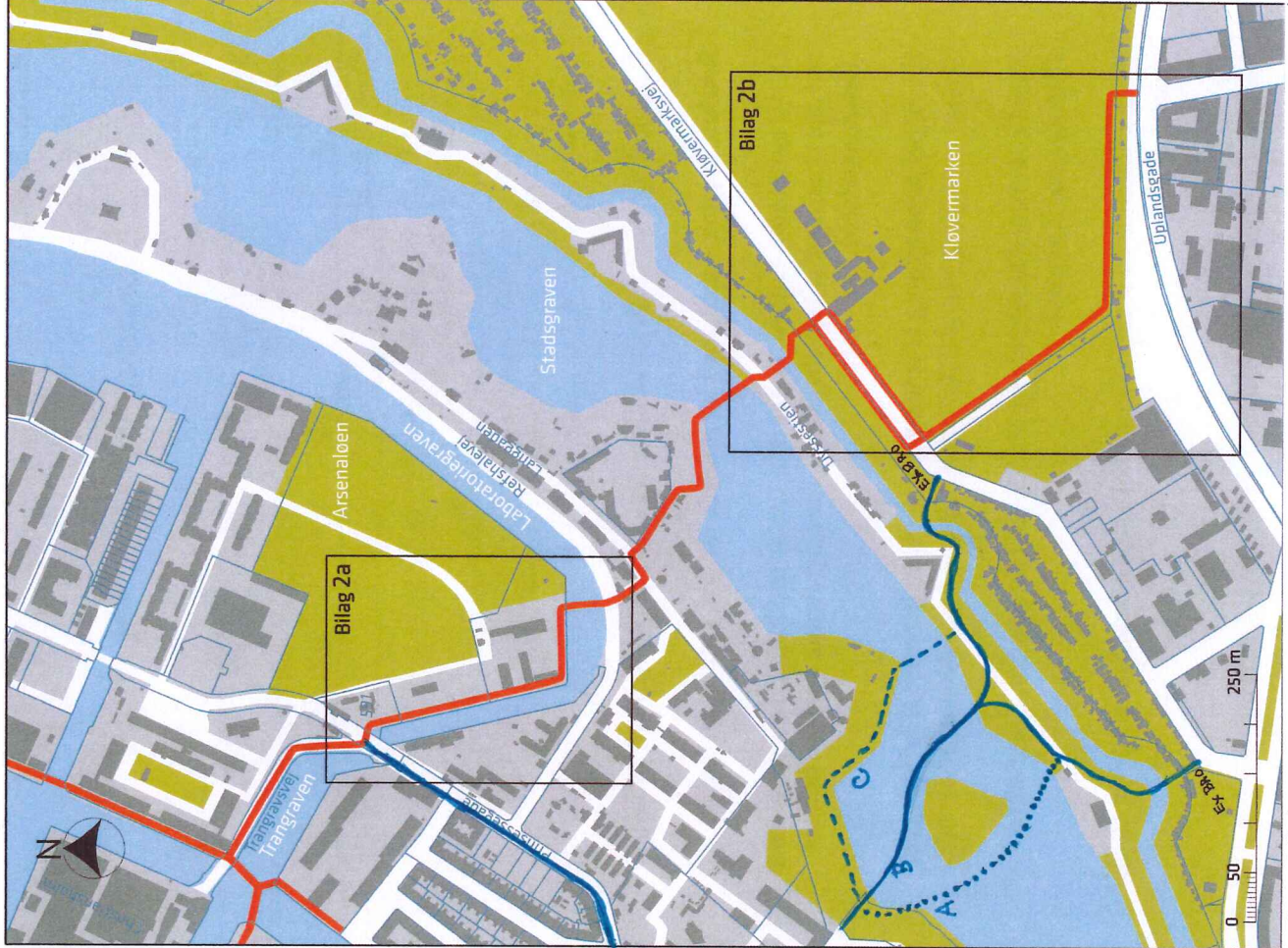
Det er tænkt som **højbro**, så der ikke opstår trafikikkerhedsproblemer ved alle skæringer af veje eller vand. Tunnelgravning i volden undgås (Kulturstyrelsen).

Eksempel på sænkning af voldkronen gennem fjernelse af brystværnet kan ses i overgang ved plankeværket Fredens Ark - Bådsmandsstræde.

Ruten er sammenhængende og direkte. Det forslag, som giver størst aflastning for Knippelsbro.

Eventuelt kunne en svagt faldende kurve mod vandfladen give en særlig oplevelse.

'Højbro-forslaget' vil sammen med 'Refshalevej-sprednings-forslaget' udgøre en ideel løsning, for både langsomt og hurtigt cyklende. Man kan jo starte med 'den nemme' (Refshalevej).



Signaturforklaring
Stiforbindelse

“Syd-om-forslagene”

Forslagene har et langt bymæssigt forløb, og er tæt på Torvegade, men de har bedre luft og bedre natur, samtidig med at de aflaster Torvegade og Amagerbrogade, lige så vel, som de andre muligheder for en supplerende langsom cykelsti gør.

Forslag C er en billig løsning. Lige som der er en rampe på bysiden kræves der også en rampe på vandsiden. Begge blot mindre stejle. Desuden en kort bro over Stadsgraven + 2 ramper ved eksisterende broer ved Kosmiske Blomst og Spejderhuset.

Denne cykelrute vil være en god begrundelse for at mindske biltrafikken i Prinsessegade og derved forbedre luftmiljø og trafiksikkerhed.

En stor fordel er, at den ikke gør noget som helst anslag mod privat ejendom (Haveforening).

Udkørslen til Kløvermarksvej går forbi en børneinstitution – ‘Naturværkstedet’ –, men den har i forvejen en sluse mod den eksisterende sti, og der er god plads til at udvide slusen.



Arsenaløen:

Multihallen (sport og andet) Hal C har ud mod vandet et smalt opholdsområde. Det har indlysende fare-momenter, at cykelstien går der igennem. Jeg har ikke mødt nogen borger, som var tilfreds med den linieføring. Heller ikke Spejdercentret, som ligger i forlængelse af multihallen (Hal C).

Glasdørene, som ikke ses på grund af de åbnede, rødmaledede træskodder, kan åbnes direkte ud til trinene.

Men lige på den anden side af hallen er en stor sportsplads, langs hvilken der er en meget flot vej, Arsenalvej, som er absolut cykelegnet. Lige før Spejdercentret drejer Arsenalvej til venstre, langs et lille skovområde, der indeholder et system af jordvolde fra militærtiden, der nu anvendes som mountainbike-tæræn.

Lidt før den vold, der adskiller mountain-bike skoven fra Halvtolvs eget skovområde, er der en gennemgående jordvold. Kort før og langs med denne vold kunne der passende føres en vej, som blev til en bro – høj eller lav - over Laboratoriegraven. En nordligere placering af broen end den ud for Refshalevej nr 6 vil fordele trafikken, så der ikke bliver så meget pres på nr 6 indgangen.