

Kære bestyrelse

Det ser ud til, at TMF er ved at udarbejde et supplerende projektforslag for en renovering af Prinsessegade, som med et udvidet budget medfører ændringer af Burmeistersgade i 2014.

De to indsatsområder i Aladdin er indtegnet på vedlagte kort, som er hentet på kommunens hjemmeside for anlægsarbejder.

Firkanten Burmeistersgade - Bodenhoffs Plads

Firkanten Burmeistersgade - Brobergsgade

Kommunens projekt i Burmeistersgade – Brobergsgade er en plads, som tillader gennemkørsel for cykler, men som lukkes for motortrafik. Jeg har på egne vegne overfor TMF redegjort for trafiksituationen i randområderne til Christiania, og jeg har gjort indsigelse for denne del af projektet, hvis det er hensigten at etablere en decideret plads med bænke og ophold. Hvis den ikke er gennemtænkt, så bliver det nemt en gentagelse af Brians Hjørne gange 5 eller 10, hvor der på varme dage blev festet fra klokken 12.00 middag og frem. Hvis der er kunder, så holder kioskerne i dag gerne åbent til langt ud på natten.

Og det vil samtidig flytte Christiania gæstetrafikken, og den hurtige minuttrafik til Pusher Street, længere ind i Aladdin, som er det primære trafikproblem i randområderne. Minuttrafikken består af køretøjer i alle vægtkategorier, som opholder sig måske 5 minutter i gaden. I dag er det sådan, at der ofte sidder en tilbage i bilen som venter, mens en anden gør indkøb. En plads på stedet får derfor næppe trafikken til at forsvinde, den flytter, hvorhen er ikke til at sige. Den trafik hører slet ikke hjemme i Aladdin, men på det BILFRI Christiania, eller slet ikke.

Hertil kan kobles nogle betragtninger om trafikmønstret. Hvis Burmeistersgade - Brobergsgade omdannes til en plads fri for motortrafik, så skal trafik ind i området fremover sendes retur via Andreas Bjørnsgade eller via Overgaden langs med kanalen til Bodenhoffs Plads, hvor den ved udkørsel i Prinsessegade skal passere en høj kant. Det kræver, at der er fri passage - brandveje, så den tunge trafik kan komme rundt om gadehjørnerne.

Gæstetrafikken ind ved Bodenhoffs Plads afvikles i dag primært gennem Burmeistersgade. Det er for de fleste trafikanter det mest naturlige valg. Gæstetrafik til Pusher Street eksisterer det meste af døgnet. Christiania er en trafikmagnet. I perioder på eftermiddage, og ud på aftenen holder kunderne ofte i 2 eller 3 rækker ud for nummer 2 til 6 i Burmeistersgade, og på hjørnet af Brobergsgade. De blokerer dagligt for cykelslusen. Udkørsel er ofte problematisk, da der ved grønthandler kiosken tit parkeres i anden position, og varebilen holder ofte parkeret dagen lang. Taxierne i Prinsessegade parkerer ufortrødent på cykelstien.

Fritidshjemmets bus benytter, indtil institutionen flytter engang i 2015, Andreas Bjørnsgade for at kunne parkere i Brobergsgade. Det forlyder fritidshjemmet skal være ungdomsklub, og hvad det indebærer vides ikke. Varelevering til Irma sker flere gange dagligt, og lastbilerne kører ind langs med kanalen, og retur via Ovengaden og Bodenhoffs Plads, eller via Burmeistersgade til Prinsessegade. Den øvrige arbejdskørsel ind i området, den tunge trafik, busser, og renovation

benytter sig primært af Bodenhoffs Plads og Burmeistersgade, men enkelte, som kender området, kører ind langs kanalen, og flere kører også mod ensretningen i Spidsen. Hvis den samlede trafik ind i området fremover skal sendes retur via Bodenhoffs Plads til Prinsessegade, så vil trafikmønstret i Aladdin labyrintens smalle brostensbelagte gader nødvendigvis blive berørt.

Refshalevej – Prinsessegade er ikke et indsatsområde, måske fordi der skal bygges en børneby.

Dernæst kan både bil, cykel- og fodgængertrafikken forventes at stige i 2014, og den trafik stiger yderligere med Inderhavnsbroens åbning i 2015. I 2014 skyldes den øgede trafikmængde broerne på Islands Plads, og åbningen af Eksperimentariet på Christiansholm, som har 300.000 besøgende årligt.

Broerne vil helt sikkert flytte cykeltrafik fra Holmen væk fra Prinsessegade, og cykler til Indre By vil fremover benytte Strandgade, og i 2015 Inderhavnsbroen. Ind i området og videre fra Islands Plads, så skal en del af trafikken videre til Holmen, andre vil benytte cykelruten, og andre igen vil sikkert vælge vejen via Bodenhoffs Plads og gaderne i Aladdin, som er vejen til Christianias hovedindgang.

Brians hjørne. Til orientering blev pladsen i Burmeistersgade med bænke sløjfet som grønt område i 2006, mig bekendt med den begrundelse, at der var for megen uro og støj. Pladsen er i dag ikke længere tilgængelig. Den er hermetisk spærret inde bag et hegn, som så sent som i 2013 er indrettet som legeplads, men for hvem? Påfaldende. Der er aldrig en sjæl. Her kunne jo ellers holde rigtig mange cykler, inkl. de christianiacykler, som begrønningsgruppen ønsker placeret i Burmeistersgade. Gaden er fortsat udstyret med et cykelstativ og en reklamesøjle. Vejskilte bruges af cykler som aflåses med cykelkæder, og kommunen kæmper næsten dagligt en håbløs kamp for at renholde området. Det koster kassen, og er stort set umuligt. Asfalten er slidt i stykker, og cigaretskodder flyder overalt. Gademiljøet er siden 2000 for alle beboerne i Spidsen af Strygejernet stærkt forringet, som må leve med området dagligt kan sammenlignes med en losseplads.

Det er mit forslag, at situationen f.eks. via gårdlauget, drøftes i Strygejernets boligforeninger. Alle beboerne i Strygejernet er på forskellig vis berørt, og bør give sig til kende i forbindelse med dette projekt. På de afholdte fællesmøder i Aladdin i 2003 gik debatten blandt de fremmødte boligforeninger på, at boligerne tæt på kanalen havde som deres eneste formål, at sikre sig selv ved at flytte så meget som muligt af trafikken langs kanalen op i Burmeistersgade, og ikke meget har ændret sig siden dengang.

Grunden til at Overgaden er spærret for udkørsel ved Brobergsgade skyldes da også, at beboere langs kanalen gjorde indsigelse over for den gennemkørende trafik i 2000. Beboerne var generet af den trafik, som dengang var i sin vorden, og som helt forsvandt med busslusen. Det skulle da lige være Lejerbo (har ca. 75 private p-pladser), eller A/B Halvtolv som tager denne smutvej, for skiltet gennemkørsel forbudt respekteres ikke, specielt ikke af de som kender området. I 2000 sagde man, at ca. 500 køretøjer i døgnet kørte langs med kanalen i begge retninger, og det var for meget. Denne indsigelse blev støttet af lokalrådet, som medførte, at trafik som skulle ud af

Aladdin blev sluset tilbage til udkørslen i Burmeistersgade. Sådan er det også i dag, og det er så gået yderligere ud over Bådsmadsstræde og Sankt Annæ Gade.

Lokaludvalgets forslag, som de oplyser er udarbejdet i samråd med områdets beboere (der bor op mod 3.000 i Aladdin), kommenterer ikke på kommunens 4 indsatsområder, men opererer udelukkende med et selvstændigt forslag for Bodenhoffs Plads. De skriver om den fremtidige inddragelse af borgerne lidt kryptisk, at interessenter i processen om det fremsatte forslag er beboergrupper, E/F Aladdin og AAB. Firkanten og A/B Burmeistersgade er ikke nævnt med et ord, og de to boligforeninger må ellers betegnes som de absolutte hovedaktører når vi taler **indsatsområdet Burmeistersgade – Bodenhoffs Plads**.

Set fra min stol, så ligner det derfor umiddelbart et forsøg fra lokaludvalgets side på flytte økonomi fra de øvrige indsatsområder til begrønning af Bodenhoffs Plads. Denne øvelse er en gentagelse af den øvelse beboerne langs kanalen gjorde sammen med lokalrådet i forbindelse med skolevejsprojektet i 2000, som gentog sig i 2004. Skolevejsprojektets absurditet i 2000 er, at man returnerede trafikken til Prinsessegade i et forsøg på friholde Overgaden for trafik langs kanalen. Ole Bachs evaluering i 2005, dengang direktør i Vej & Park, i dag vist formand for projektet på Kvæsthusbroen: *Det erkendes, at en forbedring af trafikforholdene ved Christiania burde have været en del af opgaven, når sikkerheden i Prinsessegade skulle løses.*

I 2004 gjorde man et nyt forsøg. E/F Hjerter Dame i Brobergsgade og E/F Aladdin udarbejdede i fællesskab et begrønningsprojekt til 6. mio. kroner for Bodenhoffs Plads, som blev indsendt til en byudviklingspulje. Det er ikke blevet realiseret. I dag, i 2013, vil lokaludvalget åbenbart sætte sig på samtlige de 8 mio. kroner, som de oplyser er den bevilling, som er afsat til projektet i Burmeistersgade! Manglen ved begrønningsforslaget er, at det ikke oplyser om konsekvenser. Det fremstiller et glansbillede, uden at forholde sig til de problemer det samtidig skaber, for med blomster og bænke på Bodenhoffs Plads, så flyttes de trafikale problemer jo bare endnu engang hen mod Spidsen. Hvem kan i øvrigt vide om en plads dér ikke vil blive brugt på samme måde som Brians Hjørne? Men kommunen gør jo rent. Pladsen kunne jo også anvendes til mangelvaren - cykelstativer?

Jeg er ikke bekendt med, at AAB har været inddraget i arbejdet. Hvilke beboere, og hvad de mener om det forslag lokaludvalget fremsætter med henvisning til bydelsplanen, bl.a. på AAB's vegne, er ikke kendt. Emnet har vist ikke været på dagsordenen i boligforeningerne i mange år? Der var tilbage i 2003, som allerede nævnt, en del polemik om trafikafviklingen til Pusher Street, mellem lokalrådet og beboerrepræsentanterne, og umiddelbart ser det ud til at fortsætte. Dengang var resultatet, at lokalrådet trak sig ud af dialogen med beboerne, og de dannede i stedet foreningen Christianias Naboer, som inviterede skole og gymnasium samt andre udvalgte personer, som de så kunne forhandle med i stedet for. Det samme synes at gøre sig gældende i dag.

Jeg mener IKKE det trafikale hovedproblem i Aladdin lige nu er bænke på Bodenhoffs Plads, det er en biting. Trafikalt er Bådsmadsstræde, Refshalevej, og i Aladdin - Burmeistersgade, de tre absolut hårdest ramte områder. En plads i Sankt Annæ Gade er ikke sammentænkt med den ny plads på Torvet, men det er en anden historie. Hashmarkedet er i 2013 tilbage på niveau efter det blev lukket ned i 2004, det er i dag mere råt end tidligere, og det er trafik til Christiania, som

er hovedproblemet i hele Benenden. Derfor... Løser renoveringen ikke det bilfri Christianias trafikproblem, så løser den ingenting. Og... Derfor bør man jf. Ole Bach i 2005 efter min mening lokalt insistere på, at TMF inddrager denne trafik i de overvejelser de gør sig for den fremtidige trafikafvikling i Burmeistersgade.

Lokaludvalgets løsning med at isolere Aladdin, er identisk med den løsning Christiania har valgt. Christiania har lukket sig inde fra Voldboligerne i Bådsmandsstræde, langs med Prinsessegade som kun har smalle indgange, og med plankeværk frem til den Grå Hal, som på Refshalevej er udstyret med elektrisk betjente pullerter. På den modsatte side i Prinsessegade har skolen barrikaderet sig bag et langt hegn, og på Arsenaløen forsøger A/B Halvtolv at gøre tilsvarende. Det er ikke brugbare løsninger. Og til trods for, at Fonden for Fristaden har forpligtet sig til at gøre Christiania til et bilfrit område, så er der siden juli 2012 ikke fremsat et eneste forslag. Det er absurd, og det er i dag kommunens ansvar, det ansvar forvaltningen fraskrev sig så sent som i 2011.

Lokaludvalgets forslag for en begrønning af Bodenhoffs Plads nødvendiggør i dette tilfælde formodentligt, at AAB sanktionerer planen. Forslaget vil nemlig kræve langt flere midler end der er afsat til indsatsområdet Burmeistersgade – Bodenhoffs Plads, og pengene skal jo komme et sted fra. Forslaget fra 2004 opererede også med en begrønning af både Sankt Annæ Gade og Bodenhoffs Plads, dengang til et samlet beløb på 25 mio. kroner.

Forvaltningen forventes at udarbejde forslag i januar 2014, så det er lige om et øjeblik.

Nogen kan måske have en interesse i at læse Vej & Parks beskrivelse fra 2004, hvorfor forslaget fra dengang vedlægges. Opsummeringen fremsendes til lokaludvalget, og til TMF, som hermed ønskes held og lykke med projektplanlægningen.

Med venlig hilsen

Ole Rasmussen

Bilag: TMF's kort over indsatsområder
Forvaltningen i 2004
Lokaludvalgets forslag december 2013
En beboergruppes begrønningsforslag, september 2012