

København den 4. Maj 2008

Høringssvar vedr. dokument "Teglværksbroen – Ansøgning om principiel godkendelse".

Generel betragtning: En forventet belastning over broen på 8.000 til 10.000 biler pr. døgn virker meget voldsomt i et tæt udbygget boligområde og der bør arbejdes på at reducere belastningen væsentligt. Især fordi der er tale om et nyt område, hvor man på forhånd har mulighed for ikke at gentage tidligere tiders fejl, men tænke fremad og gøre området attraktivt. Et åbent spørgsmål i den forbindelse er tung trafik, hvor der netop ved dimensioneringen af broen kan lægges begrænsninger ind.

Indsigelser:

Brobredden for kørende trafik bør mindskes til 3 m i hver vejbane eller mindre for at virke fartbegrænsende og samtidig hindrende for store lastbiler.

Broen bør udføres med et klappag for at få færrest mulige samlinger (støjbe-
grænsende)

Samlingerne mellem klappag og bro bør udføres støjbegrænsende og der bør i udbudsmaterialet arbejdes meget med denne detalje og opstilles strenge krav til støj ved passage. Gerne helt specifikke krav der skal opfyldes.

Frihøjden på broen skal være 5,3 til 5,4 meter så der åbnes mulighed for fri passage for vandbusser i lighed med broen mellem Fisketorvet og Bryggen. Problemerne med stigningen bør i et udbud være en arkitektonisk og ingeniørmæssig udfordring.

Hvorfor starte med at se alle problemerne og ikke udfordringerne, der er tale om et meget stort boligområde med mange potentielle kunder. En betjening af bl.a. vandbusser skaber sammenhæng i byen, hvor den med den foreslåede højde bliver opdelt og usammenhængende.

Broen bør sikres en fri gennemsejlingsbredde så f.eks. den flydende scene og lignende kan komme uhindret igennem.

Ved bump, chikaner o.l. bør det sikres at hastigheden på broen er 40 km som et absolut maksimum

Broen udføres med støjdæmpende asfalt og der opstilles strenge krav til udformningen, så broen ikke giver en rungende efterklang. Der opstilles max. Grænser for den samlede støjbelastning fra broen med max. Trafikmæssig belastning.

Broen skal hverken dimensioneres til tung trafik eller tæt trafik – tværtimod.

Der bør tænkes i en omvendt prioritering – skibstrafikken prioriteres højest og landtrafikken lavest. Dybest set ville nok størsteparten af beboerne i området være tilfredse med en cykel-/gangbro og et alternativ i den retning bør indtænkes – spørg beboerne inden udbud igangsættes, det er trods alt dem der skal leve med resultatet.

Med en bro der kan åbnes er det uklart hvor meget en gennemsejling vil koste, det kan hurtigt blive så dyrt at den ikke behøver at kunne åbne – hvad koster det bør belyses.

Hvem har de fremtidige forpligtigelser i forbindelse med drifts- og vedligehold ? og hvad koster det ?

Med venlig hilsen

Ejerforeningen Tegholm Tværvej 3 – 29, 2450 København SV og kommende naboer til broen.