

Nordfoto

Der er noget svævende ved de broer

Her er en kvart Knippelsbro, som svæver over havnens vande. Det vil sige, den hænger i et solidt kabel og ligger nu i Sydhavnen for at blive totalrenoveret og udstyret med nyt maskineri. Til nytår bytter havnevæsenet om, så den anden halvdel af Knippelsbro får samme tur. Denne operation er et led i en aftale mellem Københavns kommune om den gamle bro fra 1937, som efterhånden var blevet godt slidt. Det er en renovering til 120 millioner kroner, med en udgift, der fordeles sådan, at havnevæsenet og Københavns kommune betaler hver halvdelen.

Den renoverede bro udstyres med et helautomatisk styringsanlæg, som muliggør en-mandsbetjening. Havnevæsenet står for renoveringen og kontrol af samtlige anlægsarbejder.

Den fulde ejendomsret ved Knippelsbro overgår efter ny overenskomst til Københavns kommune 20 år efter at renoveringsarbejderne er afsluttet.

En passus i overenskomsten siger: "Med ejendomsrettens overgang til Københavns kommune er kommunen berettiget til at stoppe for fremtidige oplukninger af Knippelsbro".

De andre broer er faktisk mere svævende

Flere andre broer i København har deres forhold svævende, for ikke at sige uafklarede. Det gælder **Dybbølsbro**, som blev lukket for biltrafikken i 1979 og senere revet ned, fordi den ikke kunne holde sig selv oprejst længere. DSB, som ejer broen, byggede en cykelsti- og gangbro ved siden af

og har efter en gammel overenskomst pligt til at bygge en ny vejbro på den gamle broes sted. DSB har ikke bestridt forpligtelsen til at opføre en ny Dybbølsbro, men har flere gange bedt om udsættelse – sidste gang ved et møde i august 1989 mellem overborgmesteren og generaldirektøren. Der aftales det, at DSB bekræfter aftalen, hvorefter kommunen vil give en udsættelse på yderligere et eller to år.

Nu kommer der en ny stor byggesag omkring Fisketorvet og ved Ingerslevsgade-Tietgensbroen. Det er projekter, som kun kan forstærke ønsket om snart at få Dybbølsbro genopført.

Langeliniebroen står der endnu, men det blev for fire år siden nødvendigt at spærre den for biltrafik, fordi også den er tynget af alderen.

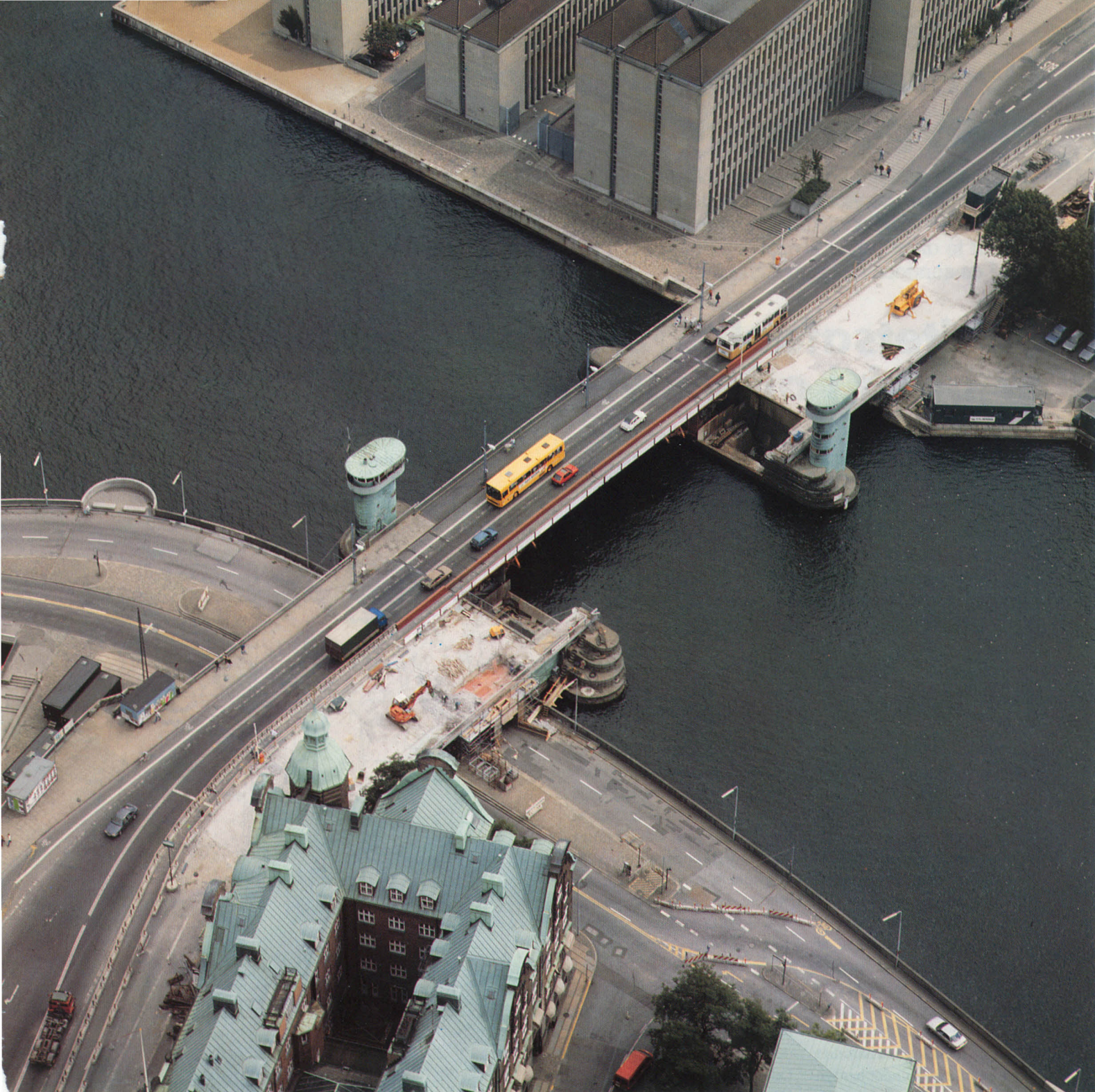
Den tilhører havnevæsenet og er bygget af dem som viadukt over Frihavnens rangerstation i 1894. Havnevæsenet har ikke brug for den mere, og foreslår den nedrevet. Det mener Københavns kommune ikke den skal, og det har resulteret i en retssag imellem de to offentlige institutioner. Havnevæsenet har udtaget stæv-

ning mod os ved Østre Landsret; mødet er berammet til den 27. august.

Vores gamle smertensbarn, **Stokhusbroen** har nu været forsvundet i seks år. Den blev sprængt i luften i sommeren 1984 af DSB, efter at Kommisarius havde givet lov, selv om der ikke var foretaget ekspropriation. Det var efter Københavns kommunes mening klart, ulovligt, og vi fik ved Østre Landsret medhold i, at DSB må tilpligtes at genopføre Stokhusbroen. En lille, men vigtig bro, der forbinder Stokhusgade med Østre Anlæg. Den blev bygget i 1917 som erstatning til Københavns fodgængere, fordi DSB ønskede Boulevardbanens tunnel afkortet.

Stokhusbroen er altså nået en tak højere end Langeliniebroen. Den er for Højesteret berammet til domsforhandling 1. oktober 1990.

Om **Nyhavnsbroen** har vi også en diskussion med havnevæsenet, som meddelte i vinter, at denne bro bør renoveres i 1991. Havnevæsenet ønsker forhandling om overenskomsten. Spørgsmålet om Nyhavnsbroens fremtid ligger p.t. hos overborgmesteren.



Luftfoto: Aerodan for GB

Indsnævret forbindelse til Amager

Knippelsbro i halv bredde. Til nytår byttes der om, sådan at den tilbageblevne halvdel sejles væk for renovering. Hele fornyelsen af Knippelsbro skal være færdig i efteråret 1991.