

Dokumentation: Politikere er blevet vildledt af forvaltning i beslutning om cykel- gangbro ved Enghave Brygge.

Sagsfremstillinger fra offentlige forvaltninger skal ikke bare være korrekte - de skal også være objektive, retvisende og klare.

Vi dokumenterer, at sagsfremstilling og foranalysen vedr. cykel- gangbro ikke lever op til forvaltningsretlige principper på en række punkter. TMU har truffet beslutning om etablering af brolanding på Lyngholm på et tendentiøst og misvisende grundlag, hvor der i det fremlagte materiale er en række udeladelser i forhold til den samlede foranalyse og kortlægning, som beboere har fået indsigt i via aktindsigt.

Vi kan dokumentere følgende:

- 1. Vildledning om lokalplaner:** TMU er blevet vildledt, når forvaltningen i sagsfremstillingen fremhæver det som en fordel, at den anbefalede løsning er *beskrevet i lokalplan*. Som det fremgår af foranalysen kræver alle løsninger genåbning af lokalplaner - broen G-5 endda af flere årsager, og derfor er oplysningen vildledende og tendentiøs:
 - Kanalen mellem Myrholm og Lyngholm bliver væsentlig smallere end de 8 meter, som er krav i lokalplanen. Det kræver tillæg til lokalplan.
 - Den vedtagne bro er over 8 meter bred, mens den beskrevne bro i lokalplan 494 er beskrevet som en evt. stibro. Stibroer defineres i lokalplanen som ca. 3 meter brede. Det er en væsentlig oplysning, som er udeladt af sagsfremstilling og bilag.
 - Broen G-5 er ifølge foranalysen "ikke forenelig" med den træbrygge på Myrholm, som er beskrevet i lokalplan. Sagsfremstillingen er ikke præcis, fyldestgørende og retvisende, da den ikke er konsistent med foranalysen. Af sagsfremstilling fremgår det nemlig, at træbryggen "muligvis skal flyttes eller tilpasses", og det nævnes ikke, at det kræver genåbning af lokalplan.
- 2. Cykelbro fremgår ikke af kommuneplan, som har senere dato end lokalplan:** Kommuneplan for Københavns Kommune er vedtaget i 2019 og gældende frem til 2030. I planen indgår der detaljerede [retningslinjer for cyklernes by](#). Den sydligere beliggende cykelbro ved Teglmølle er vist, men der er ikke markeret en bro mellem Engholmene og Sirius. Kommuneplanen er vedtaget 2 år senere end lokalplan 410, Artillerivej Syd. Kommunalplanen fra 2019 er mere bindende end en lokalplan fra 2017, og kommunalplanen indikerer, at projektet ikke længere er en del af kommunens officielle planer eller prioriteringer. Det er derfor groft misvisende, når forvaltningen i sagsfremstilling argumenterer for G-5 med henvisning til, at den er beskrevet i lokalplaner.
- 3. Misvisende vurdering af landingspunkter, så den sydlige broforbindelse J10 fremstår dårligere:** Landingspunkterne i de ubebyggede områder på Enghave Brygge Syd kommer til at fremstå dårligere end de faktisk er. I foreløbige vurderinger af landingspunkter i 2022 (aktindsigt) blev point for

landingspunkter I, J og K halveret i det ubebyggede Enghave Brygge Syd i forhold til oversigtsforhold, pladsforhold mv. Halveringen betød, at de sydlige landingspunkter på det ubebyggede område kom til at fremstå dårligere end de faktisk er. Halveringen blev foretaget med den begrundelse, at området endnu ikke er bebygget.

I den endelige pointgivning (aktindsigt) har man foretaget en anderledes pointgivning. Men også den er misvisende. Det forhold, at broens landingspunkt i det ubebyggede punkt J vil kræve en udvidelse af lokalgade sidestillet eksempelvis i pointgivning med det forhold, at landing ved punkt G kræver ekspropriation af lokalvej og tildækning af kanal. Det er groft misvisende og stik imod foranalysens øvrige argumentation, idet man i foranalysen netop fremhæver det som en fordel, at landingspunkterne ved punkt J skaber *gode oversigtsforhold* og at *byrum kan redefineres, da det endnu ikke er bebygget*. Oplysning om pointgivningen fremgår ikke af sagsfremstillingen og de bilag, som er forelagt politikere og borgere – det er alene opdaget via aktindsigt.

- 4. Vigtige oplysninger om brotekniske forhold mangler:** Linjen G-5 dumper på alle de brotekniske forhold, som foranalysen opstiller som krav. Øvrige broforbindelser lever op til samtlige krav. Det er en meget vigtig oplysning, som ikke fremgår af sagsfremstillingen. I foranalysen understreges det, at man kun vil acceptere landingspunkter, der er umiddelbart overfor hinanden. Det fremgår desuden, at man maksimalt vil acceptere en vinkel 15 grader mellem punkterne (forvaltningen skriver i et svar 15/9-2023, at de 15 grader vedrører vinkel ift. hvor åbningsfaget på broen krydser sejlrenden, selvom det i foranalysen omtales i et afsnit om landingspunkter). Landingspunkter skal minimum have en afstand på 210 meter og en maksimal hældning på 40 promille, så broen ikke bliver for stejl. Selvom landingspunkt 5 på Islands Brygge er hævet, lever længden ikke op til de fastsatte krav. Da broen etableres på det smalleste sted i havneløbet (140 meter) og med landingspunkter, der er væsentlig forskudt, vil broen med andre ord blive for stejl og/eller genere cyklister og sejlene i væsentlig grad. Det bekræftes i kortlægningen, hvor det beskrives, at G-5 vil give udfordringer, mens brotekniske forhold for J-10 beskrives som gode (se bilag).
- 5. Vildledende pointgivning, som får G-5 til at fremstå bedre:** Endnu mere vildledende bliver det, når man i foranalysen kun inddrager tre faktorer i vurderingen af broløsningerne, selvom man i foranalysen skriver, at man vurderer forbindelsen ud fra fire vigtige faktorer, som hver bedømmes på en score fra 1-5. Stik imod det oplyste inddrages brotekniske forhold ikke i den samlede pointgivning. Forvaltningen har i svar den 15/9-2023 oplyst, at brotekniske forhold er medtaget under geometriske forhold. Det giver ikke mening i forhold til de oplyste kriterier, og det er i modstrid med foranalysen, hvor det oplyses at brotekniske forhold vurderes selvstændigt med point fra 1-5. Hvis brotekniske forhold blev inddraget i den samlede vurdering af broløsninger, ville løsning G-5 opnå væsentlig færre point og fremstå væsentlig dårligere end øvrige forbindelser. Det burde udvalget have været oplyst om.

- 6. Ikke retvisende og forkerte oplysninger om borgerinddragelse:** Grundejerforeningen (der dækker hele det bebyggede og ubebyggede Enghave Brygge) og ejerforeningen Sivholm, som bliver voldsomt påvirket af broforbindelsen, er eksempler på relevante interessenter, som aldrig er blevet kontaktet af forvaltningen, og ingen af ejerforeningerne på de fem holme på Engholmene er blevet hørt. Forvaltningen har i processen afvist at inddrage borgere i området og mødes med (grund-)ejerforeninger. Vesterbro Lokaludvalg oplyser desuden, at de ikke er blevet bedt om at fremkomme med deres holdning eller bedt om at lave borgerinddragelse. TMF har til gengæld afholdt møder med By&Havn og organisationer på Islands Bryggesiden, og forvaltningen anser grundejerforeningen på Islands Brygge (GAS) som hovedinteressent i modsætning til Grundejerforeningen Enghave Brygge. Sagsfremstilling er derfor inkonsistent og ikke retvisende, idet sagsfremstillingen angiver, at foranalysen er gennemført med inddragelse af Lokaludvalg, beboere, virksomheder og organisationer i området. Det giver klart et indtryk af at alle relevante parter er blevet hørt.
- 7. Vildledende og forkerte oplysninger om informationsmøde:** Forvaltningen kalder i sagsfremstillingen et informationsmøde for et interessentmøde, hvor borgere er blevet inddraget. Information er envejs mens inddragelse er dialog og indflydelse. På informationsmødet mødte borgere uforberedte op, og der blev ikke udsendt materiale eller dagsorden, der gav mulighed for – eller indtryk af - at borgere ville blive inddraget. Sedler, som deltagerne helt uforberedte skulle udfylde sammen ved bordene, er i sagsfremstilling blevet kaldt for et ”spørgeskema”, og det fremgår at forvaltningen modtog besvarelser af 80-100 personer. Til mødet var der ca. 10 borde med 1 seddel pr. bord, og alle om bordet – med forskellige interesser - skulle på meget kort tid enes om hvad der blev skrevet.
- 8. Forvaltningens feberredning på udvalgmøde kan ikke lade sig gøre i praksis:** TMU blev under møde 21/8 ikke oplyst om, at den nye løsning med separat cykelsti ved Lyngholm - som forvaltningen bragte på banen under mødet for at imødekomme kritik – ikke kan lade sig gøre i praksis. Ifølge Københavns Kommunes eget [regulativ](#) for nedgravede affaldsløsninger, skal der være en sikkerhedsafstand på minimum 1,5 meter fra affaldscontainer til såkaldte faste objekter. Affald København oplyser, at sikkerhedsafstanden på 1.5 meter gælder fra dørkpladen til cykelvej. Dermed skal der tages ca. 6 meter af kanalen alene til cykelvej og sikkerhedsafstand fra containere til cykelvej. Dertil kommer en ukendt sikkerhedsafstand/areal til hegn ud mod det, der er tilbage af kanalen. Alt i alt skal der således tages 6.5-7.0 meter af kanalen. Det betyder, at kanalen bliver ned til 2,8-3,3 meter bred - og kanalen bliver ikke som oplyst til TMU på samme størrelse som øvrige kanaler på Engholmene, der minimum er 9 meter brede. Udvalget er desuden blevet vildledt, fordi forvaltningen overser, at løsning med separat cykelsti på Lyngholm, som skal skabe plads til skraldebiler, biler mv., skaber et markant farligere kryds ved overgang til Sivholm, når cykelstien på Lyngholm rykkes ud mod kanalen. Den nye løsning medfører flere 90 graders sving for cyklister. I foranalysen fremhæves landingspunkt G ved Lyngholm netop for ikke at have skarpe sving.

9. Ikke retvisende fremstilling af foranalysens resultat: I orienteringen om resultat af foranalysen betegnes linjen G-5 ved Lyngholm som "Løsningsforslag" og J-10 som "Alternativt løsningsforslag". Det er misvisende, da det klart giver indtryk af, at foranalysen har en prioritering af G-5, selvom begge linjer anbefales i foranalysen – endda med flere point til J-10 til trods for at pointgivningen er forkert jfr. tidligere

10. Fortsat forkerte og vildledende oplysninger fra TMF: TMF skriver i et svar til beboere i Sirius 25/8 (efter beslutning blev truffet i TMU), at de stibroer i lokalplan 494 for Enghave Brygge, som er beskrevet i lokalplanen, alene omfatter de stibroer, der forbinder holmene og ikke den stibro, der er nævnt som en evt. stibro til Islands Brygge. Og de skriver, at der i lokalplan 494 er beskrevet en cykel- gangbro på 6 meter. Ordet "cykel" er nævnt 71 gange i lokalplan 494 incl. tillæg 3. Men ingen af gangene nævnes en cykel- gangbro. Stibro er defineret som 3 meter, men ingen steder står der, at det ikke gælder stibro over vandet. Af lokalplan 494 kan man under ingen omstændigheder få andet indtryk, end at en evt. stibro max. vil være 3 meter. TMF henviser i svar af 15/9-2023 til målestoksforhold på tegning 4. Det er imidlertid en grundregel, at man ikke må måle på en genstand hvis den ikke specifikt er målsat i tegning eller tekst. De stiplede linjer i tegningen er ikke målsat eller beskrevet, ligesom den stiplede stibro på tegningen ikke er angivet som en oplukkelig bro.

I svar 15/9-2023 skriver TMF, at brotekniske forhold indgår under pointgivning for geometiske forhold, og at brotekniske forhold derfor er medtaget i pointgivning. Det svarer imidlertid ikke overens med foranalysens forklaringer (se bilag). Det ville imidlertid også være problematisk, idet brotekniske forhold som oplyst burde pointgives selvstændigt fra 1-5 point.

Om den mangelfulde og vildledende sagsfremstilling skyldes, at den vicedirektør, der var ansvarlig for udformning af sagsfremstillingen, var inhabil, er uvist. Uanset årsagen har udvalget truffet beslutning på et yderst kritisabelt, mangelfuldt og tendentiøst grundlag, der efter vores opfattelse ikke lever op til forvaltningsretlige principper.

De massive negative konsekvenser i forhold til sikkerhed, byrum og miljø, som beslutningen vil medføre, er ikke beskrevet i ovenstående, som alene handler om forhold, hvor sagsfremstilling ikke er korrekt, objektiv, retvisende og klar.

Opdateret 22. september 2023

Bilag (næste side)

Bilag pkt. 1. Vildledning om lokalplaner

Resumé rapport– Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

4 Linjeføringsforslag

Overordnede beskrivelse og vurdering for de fire udvalgte linjeføringer er vist i det følgende. Efter beskrivelse vises et opsamlingskema med styrker og svagheder for hver linjeføring. Dette forfølges af en konklusion og en anbefaling af de mest fordelagtige linjeføringer, hvor en nærmere beskrivelse er angivet til sidst.

Generelt kræver alle linjeføringer, en lokalplanændring og mere eller mindre tilpasninger lokalt mht. trafikale- og geometriske forhold, byrumsfunktioner samt visuel tilpasning.

Svar til MB Finn Rudaizky (DF) d 22.06.23:

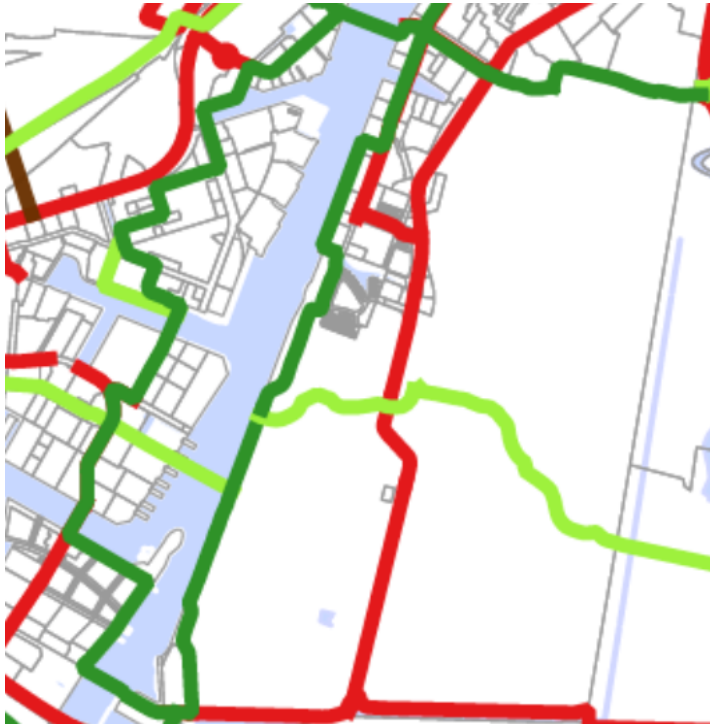
”Lokalplan nr. 494 ”Enghave Brygge”, som er udarbejdet i 2012-2014 og vedtaget i Borgerrepræsentationen i 2014, indeholder **ikke** en bestemmelse om, at der skal etableres en broforbindelse til Amagersiden. Der blev imidlertid indtegnet en ”evt. stibrosforbindelse” til Amagersiden i form af en stiplet linje på lokalplantegningerne. Den ”evt. stibrosforbindelse” blev ikke dimensioneret eller præciseret i lokalplanbestemmelserne. Forvaltningen bemærker, at der tilbage i 2014 var stor usikkerhed om, hvorvidt en forbindelse på dette sted var realistisk, hvorfor forbindelsen ikke blev nærmere undersøgt og indarbejdet i lokalplanen.”

Karsten Biering Nielsen

Vicedirektør TMF

Bilag pkt. 2. Cykelbro fremgår ikke af kommunalplan, som har senere dato end lokalplan

Fra Kommunalplan 2019 (lysegrøn er planlagte cykelforbindelser):



Bilag pkt. 3. Forkert information og bedømmelse af landingspunkter, så den sydlige broforbindelse J-10 fremstår dårligere

Billede viser, at foranalysen vurderer, at oversigtsforhold på J-10 er gode, og at det er en fordel, at området ikke er bebygget.

Resumé rapport – Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

5 Opsamlingskema

Nedenstående skema opsummerer styrker og svagheder for hver linjeføring.

Emne	G-5	H-8	I-9	J-10
Brokonstruktion	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(+) Brolængde OK uden etablering af tillægsramper.</p> <p>(+) Styrehus foreslås placeret på Islands Brygge, god plads og lavere kote.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på pladsen.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen.</p>
Komfort for trafikanten på broen	<p>(-) Længdefald og oversigtsforhold overskrider med 43 % de opstillede grænser vurderet for maksimalt komfort.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>
Byrum	<p>(+) Forberedt plads til gangsti på Islands Brygge side.</p> <p>(-) Dog skal der etableres ny cykelsti i et opholds- og legeområde.</p> <p>(-) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, hvor byrum skal redefineres.</p>	<p>(-) De to velfungerende byrum vel blive reduceret i kvalitet, da det vurderes, at en linjeføring vil forstyrre mere end den vil gavne. Promenade og kvartersplads er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, som vil blive delt op i to og derved reducere kvaliteten af byrummet. Landingspunktet vil forstyrre det stille maritime miljø omkring roklubberne.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring.</p> <p>Dele af det rekreative grønne areal på Islands Brygge siden vil være på bekostning af en linjeføring, samt grusvejen og dets kolonihavekarakter vil skulle omlægges og have negativ påvirkning den ydre fremtræden.</p>

Billedet viser, at man i i foreløbige vurderinger i 2022 halverer point for pladsforhold, oversigtsforhold mv. til trods for at man fremhæver det som fordele.

Vurdering af byrum Enghave Brygge

Foranalyse EB IB - Vurdering-Nedslagspunkter						
Cobe / MOE						
Nedslagspunkt	Gode pladsforhold	Oversigtsforhold	Offentlige funktioner / udadvendt kantzone	Orienteringspunkter	Fordelagtig placering	Resultat
	Rumlighed, min. 6m fri bredde til landning af bro + 2.5 m i hver side, eller mulighed for udvidelse	Frit udsyn th. og tv. Til krydsende gangtrafik og opholdszoner	Stueetagen ved landing er ikke af privat karakter	Katasteriske bygninger, væremærker eller pladser, der visuelt fremmer orienteringen, som man intuitivt bevæger sig mod	Placeringen af ny bro er ikke på bekostning af f.eks. en sydvendt plads, rekreative arealer etc.	
Enghave Brygge						Vurdering EB
A	♦	♦			♦	♦♦♦ 3
B		♦	♦			♦♦♦ 2
C	♦	♦			♦	♦♦♦ 3
D	♦	♦				♦♦♦ 2
E	♦	♦			♦	♦♦♦ 3
F	♦	♦	♦			♦♦♦ 3
G - lokalplans punkt	♦	♦			♦	♦♦♦ 3
H		♦	♦	♦		♦♦♦ 3
I	(♦)	(♦)	(♦)	♦	♦	♦♦♦♦ 3.5
J	(♦)	(♦)	(♦)	♦	♦	♦♦♦♦ 2.5
K	(♦)	(♦)	(♦)	(♦)	♦	♦♦♦♦ 3

- ♦ opfylder betingelse i nuværende byrum
- (♦) mulighed for at indarbejde betingelse i fremtidigt byrum
- x betingelse kan kun opfyldes ved inddragelse af areal på 3. mands grund (roklub, daginstitution etc.). Ejerforhold skal verificeres.

Side 17



Nedenstående viser, at ekspropriation og tildækning af kanaler pointmæssigt sidestilles med udvidelse af lokalgade i ubebygget område. Det viser desuden, at ekspropriation af privat vej og tildækning af kanal ikke nævnes i pointgivningen.

Endelig kortlægning side 75 vedr. landingspunkt J

Udfordringer

- Broens landingspunkt ville kræve en udvidelse af lokalgaden nord for byggefeltet, der vil optage plads i kanalen mellem holmen og den fremtidige holm J med mindre, at lokalgaden om-tænkes til en cykelgade

Endelig kortlægning side 63 vedr. landingspunkt G

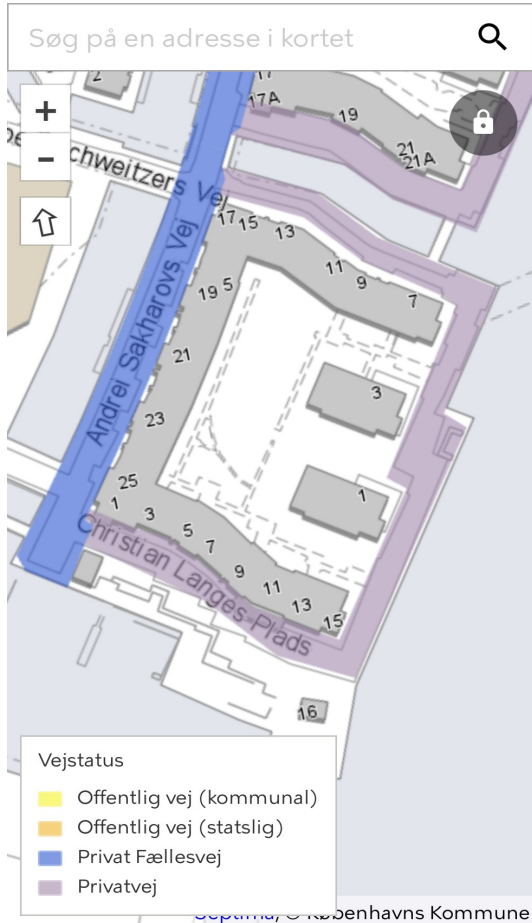
Udfordringer

- Broens landingspunkt ville skulle inddrage jollebryggens areal.
- Tilstødende lokalgade er ikke forberedt til en cykel- og gangforbindelse, hvor diverse funktioner og vejanlæg ville skulle omlægges.
- Broens landingspunkt vil være til gene for privat stueetage.

Endelig kortlægning side 119 vedr. landingspunkt G

Udfordringer

- Broens landingspunkt ville kræve ekspropriation af den private matrikel med kolonihavehus, samt inddrage/omdisponering af daginstitutionens friarealer (udearealer, parkeringsarealer, servicearealer)



Resumé rapport – Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Udvalgte forbindelser

Ud fra ovenstående parametre har screeningsvurderingen konkluderet, at de sydlige tilslutningspunkter på Enghave Brygge tilbyder de bedste forhold for en stibro, mens det på Islands Brygge vil være det centrale punkt G og de sydlige tilslutningspunkter.

Bilag pkt. 4. Forkerte informationer om vurdering af landingspunkter

Brotekniske forhold. Det er vurderet **brotekniske** forhold som må opfyldes for at der kan dannes en velegnet forbindelse mellem to punkter. Vigtigst bør de to punkter have en indbyrdes afstand på minimum 210 m og en vinkel der maksimum afviger 15° fra at være vinkelret med havneløbets sejleretning. Derfor forbindes kun punkter umiddelbart overfor hinanden og med en passende afstand.

G-5 forbinder punkter med en samlet vurdering til 19 **point**. Hvis forbindelsen går fra kajkant på Enghave Brygge og benytter den allerede opførte rampe på Islands Brygge, vil den akkurat kunne opnå en tilstrækkelig længde. Det kan umiddelbart give udfordringer broteknisk at punkterne giver en vinkel med sejleretningen lidt over den vurderede grænse. Forbindelsen er en del af lokalplanen for Enghave Brygge, så det besluttes at arbejde videre med den.

J-10 forbinder punkter med den højeste samlede vurdering på 21 **point**. Forbindelsen kan opnå en god længde mellem kajkanterne og har en god skæringsvinkel med sejleretning.

Bilag pkt. 5. Vildledende pointgivning, som får G-5 til at fremstå bedre

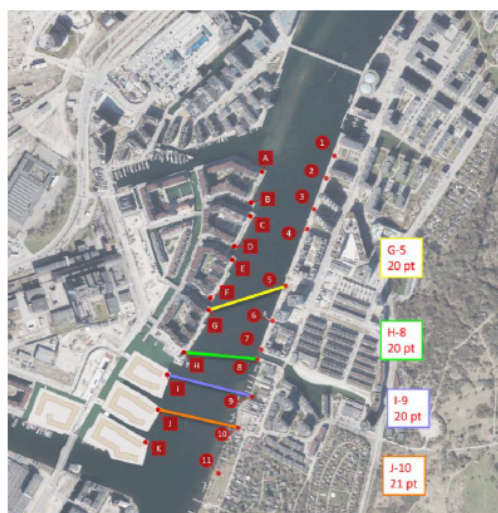
3 Kortlægning og screening af potentielle landingspunkter

Der er udført en kortlægning af eksisterende forhold samt en screening af potentielle landingspunkter på hver side af havnen. Dette er beskrevet nærmere i kortlægningsrapport vedhæftet som bilag til foranalysens rapport. Alle tilslutningspunkter er vurderet i forhold til forbindelse til trafiknet, geometriske- og brotekniske forhold og sammenhængen i det omkringliggende byrum. Parametre pointgives i en skala fra 1 til 5. En god forbindelse, bør derfor forbinde to punkter, der hver især har fået en god vurdering, dvs. høj pointgivning.

Trafiknet. Trafiknettet er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og den deraf tilhørende rute hænger sammen med bystrukturerne og det overordnede trafiknet, rutens forløb og sammenhæng med trafikale mål, herunder adgang til metrostation.

Geometriske forhold. De geometriske forhold er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og ruten frem mod det overordnede vejnet understøtter en stiforbindelse og afvikling af en forholdsvis stor mængde cyklister og gående, og i hvilket omfang nødvendige tilpasninger af forholdene er lette eller svære at gennemføre rent fysisk og økonomisk.

Byrum. Byrummet vurderes efter i hvor høj grad funktionen af tilslutningspunktet er egnet til en landing af en ny stibro med det liv og bevægelse den tilfører, samt hvordan den vil kunne indfinde sig det pågældende byrum og sted.



Tilslutningspunkt	Trafiknet	Geometriske forhold	Funktion af byrum	Resultat
Enghave Brygge				
A	3	4	2	9
B	2	3	2	7
C	3	2	2	7
D	2	2	1	5
E	2	2	2	6
F	3	2	2	7
G	3	3	2	8
H	4	3	2	9
I	3	3	4	10
J	2	4	5	11
K	2	3	3	8
Islands Brygge				
1	1	4	2	7
2	2	4	2	8
3	2	4	2	8
4	3	2	2	7
5	4	4	4	12
6	4	2	2	8
7	4	1	2	7
8	4	3	4	11
9	3	4	3	10
10	2	4	4	10
11	2	4	4	10

Figur 6 Oversigtskort over udvalgte forbindelser og tabel med pointgivning af tilslutningspunkter.

Bilag pkt. 6. Ikke retvisende og forkerte oplysninger om borgerinddragelse

Svar på borgerhenvendelse, der viser at forvaltningen mener at Sivholm er inviteret, selvom hverken Sivholm eller Grundejerforening var invitereret:

Svar på henvendelse om bro over havnen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Kære Camilla Løkkegaard

Tak for dine henvendelser fra den 14. og 18. juni 2023, som du har sendt på vegne af de tre bestyrelser for henholdsvis E/F Lyngholm, E/F Sivholm og E/F Myrholm samt de erhvervsdrivende/restauranter i området. Da du har skrevet til Teknik- og Miljøudvalget, svarer jeg på vegne af teknik- og miljøborgmesteren, der er forperson for udvalget. Det betyder også, at din henvendelse og dette svar vil blive delt med udvalgets medlemmer, der kan reagere af egen drift. Jeg besvarer henvendelserne, da de vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

Det bemærkes, at indstillingen "Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest" blev trukket fra dagsordenen ved mødets start den 19. juni 2023. Indstillingen forventes at blive behandlet i august.

Dine kritikpunkter er gengivet nedenfor i overskriftspunkter og besvares af forvaltningen under disse.

Manglende borgerinddragelse

Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt den 2. marts 2023 et informationsmøde om den kommende bro, hvor bl.a. E/F Lyngholm, E/F Sivholm og E/F Myrholm samt andre beboere og interessenter blev inviteret. Det var stort fremmøde med stor aktivitet og mange gode indlæg og kommentarer om de forskellige løsninger. På mødet udleverede for

03-08-2023

Sagsnummer I F2
2023 - 10546

Dokumentnummer i F2
95132

Sagsnummer eDoc
2023-0272000

Notat om borgerinddragelse viser, at en række organisationer er blevet inddraget – men ikke på Engholmene. Det viser også at Grundejerforeningen, som repræsenterer hele Enghave Brygge – incl det ubebyggede – ikke anses som hovedinteressent, men grundejerforeningen GAS på Islandsbrygge gør:

Bilag 2, Sammenfatningsnotat fra inddragelse af interessenter

Foranalyse af ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

April 2023

1. Inddragelse af interessenter

1.1. Afholdte møder

I forbindelse med udarbejdelsen af foranalysen har der været afholdt følgende møder med interessenter:

1. Møde med By & Havn d. 6. februar 2023:

By & Havn er i gang med at sælge den sydlige del af Enghave Brygge til en investor. Rådgiver og TMF ville undersøge hvilke mulighederne, der er for at tilpasse de tre fremtidige holme til evt. at kunne integrere en ny gang- og cykelforbindelse, hvis den skulle lande der. Projektet blev derfor præsenteret for **By & Havns Salgschef Anne Aage** m.fl. og der blev diskuteret fordele og ulemper ved landingspunkter i dette område af Enghave Brygge.

2. Lokaludvalg Amager Vests underudvalg d. 8. februar 2023

Som oplæg til informationsmødet viste TMF en kort præsentation af mulige linjeføringer og svarede på spørgsmål.

3. Oplæg for Lokaludvalg Vesterbros Teknik- og Miljøudvalg d. 23. februar 2023

Som oplæg til informationsmødet viste TMF en kort præsentation af mulige linjeføringer og svarede på spørgsmål.

4. Informationsmøde med ca. 100 beboere og foreningsmedlemmer mv. d. 2. marts 2023

Rådgiverne og TMF præsenterede et gennemarbejdet oplæg til informationsmødet, hvortil der blev stillet nogle afklarende spørgsmål. Derefter blev deltagerne bedt om i grupper at beskrive fordele og ulemper for hver af de fire foreslåede løsninger i de udleverede skemaer.

Til sidst blev der samlet op på de indkomne kommentarer.

5. Møde med Aktive Sejlere i Københavns Havn d.16. marts 2023:

TMF fik yderligere information om robåde, kajaker og om hvordan aktiviteterne praktiske udfoldelse.

1.2. Hovedinteressenter

Ud fra informationsmødet og den korrespondance, der har været i forbindelse med præsentationen af projektet, kan følgende tre hovedinteressenter identificeres:

- A. Grundejerforeningen Artillerivej Syd (GAS), der repræsenterer hele den sydlige del af Islands Brygge (svarende til lokalplanområdet)
- B. Ejerforeningen Lyngholmen (EF Lyngholm), der repræsenterer boligejerne på Lyngholmen på Enghave Brygge
- C. By & Havn, der er ejer af det sydlige område på Enghave Brygge, som er ved at blive solgt til en investor

Bilag pkt. 7. Vildledende og forkerte oplysninger om informationsmøde

Emne: Foranalyse af ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge - Invitation til [informationsmøde](#)



Christian J. Wulf-Andersen <R27J@kk.dk>
til Christian J. Wulf-Andersen ▾

fre. 10. feb. 12.38

Du ser en vedhæftet meddelelse. Gmail kan ikke verificere ægtheden af vedhæftede meddelelser.



Københavns Kommune er ved at få udarbejdet en foranalyse af en ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge. I den forbindelse vil vi gerne invitere til et informationsmøde for områdets beboere, virksomheder, organisationer mm.

Vedlagt invitationen til mødet, der afholdes d. 2. marts kl. 17-19.

Med venlig hilsen

Christian J. Wulf-Andersen
Projektleder
Bro og Tunnel

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN 5798009809452

Dagsorden:

1. Præsentation af projektet
 - Derfor skal der bygges en bro
 - Mulige landingspunkter og linjeføringer for broen
 - Tekniske krav til broen – bredde, hældninger, broåbninger mm.
 - Tidsplan for foranalysen
2. Åben debat for deltagerne om
 - Mulige løsninger for cykel- og gangbroen
 - Brolandinger
 - Trafikhåndtering
3. Opsamling - næste skridt

Bilag pkt. 8. Forvaltningens feberredning på udvalgsmøde kan ikke lade sig gøre i praksis

Referat af møde vedr. Foranalyse af ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge 22.10.2022

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Referat

Foranalysen bliver udført af rådgiverteamet fra MOE og Cobe, der præsenterede projektet. Referatet er et sammendrag af væsentlige punkter fra præsentationen (vedhæftet) og emner, som blev drøftet på mødet.

Opgavebeskrivelse

- Fra det tilsvarende opstartsmøde ved foranalysen på stibroen til Refshaleøen var der især fire punkter der var vigtige at have fokus på og som rådgiveren er blevet oplyst om:
 - Ikke at undervurdere trafiktallene
 - Undgå skarpe sving på cykelstien
 - At broens åbningsfag bliver simpelt
 - At landingerne på begge sider er gennemtænkte ift. den øvrige trafik og giver et godt trafikflow

Landingspunkt G fremhæves og pointgives i foranalysen i forhold til ikke at have skarpe sving, hvilket ikke er i overensstemmelse med forvaltningens løsning.

Foranalyse EB IB - Vurdering-Nedslagspunkter								Dato: 2022.10.27	
Cobe / MOE									
Nedslagspunkt	Gode pladsforhold	Oversigtsforhold	Offentlige funktioner / udadvendt kantzone	Orienteringspunkter	Fordelagtig placering	Godt trafikalt forløb til nærmeste hovedvej	Stier og veje i netværket	Resultat	
	Rumlighed, min. 8m fri bredde til landing af bro + 2,5 m i hver side, eller mulighed for udvidelse	Frit udsyn th. og tv. Til krydsende gangtrafik og opholdszoner	Stueetagen ved landing er ikke af privat karakter	Katasteristiske bygninger, varemærker eller pladser, der visuelt fremmer orienteringen, som man intuitivt bevæger sig mod	Placeringen af ny bro er ikke på bekostning af f.eks. en sydvendt plads, rekreative arealer etc.	Vejens forløb er naturligt uden for mange sving samt vigepligtsituationer	Færdes den lette trafik på stier veje eller begge dele		
Enghave Brygge								Vurdering EB	
A	♦	♦			♦	♦♦	♦	♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
B		♦	♦			♦	♦	♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
C	♦	♦						♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
D	♦	♦						♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
E	♦	♦						♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
F	♦	♦	♦					♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
G	♦	♦			♦	♦	♦	♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
H		♦	♦	♦		♦♦	♦	♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
I	(*)	(*)	(*)	♦	♦	♦♦	♦	♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
J	(*)	(*)	(*)		♦	♦		♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	
K	(*)	(*)	(*)	(*)	♦	♦		♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦	

Bilag pkt. 9. Ikke retvisende gengivelse af foranalysens resultat

Fra orientering om foranalysen:

Løsningsforslag: Forbindelse med placering fra Lyngholm

Alternativt løsningsforslag: Forbindelse med placering fra Nokken

Fra foranalysen:

På baggrund af en vurdering af styrker og svagheder ved hvert af disse fire forslag, vurderes det, at linjeføring G-5 og J-10 er de bedste løsningsforslag.

Det anbefales at der gennemføres egentlige trafikberegninger for den udvalgte linjeføring, så trafikfordeling kan kvalificeres, og trafikgrundlag for udformning af kryds og veje kvantificeres til den videre projektering

Bilag pkt. 10. Fortsat forkerte oplysninger fra TMU

Svar på henvendelse vedr. bekymring for brolanding på Sirius Plads

Kære Ann Hjort, Astrid Skotte og Uffe Erup Larsen

Tak for jeres henvendelse fra den 11. august 2023.

Svar på spørgsmål 1:

Det fremgår ikke af lokalplanerne 410, tillæg 2 og lokalplan 494, tillæg 3, at stibroen over havnen skal have en indre bredde på 3 m, hvilket også vil stride mod minimumskravene for anlæg af cykel- og gangstier over havnen. **Det er korrekt, at der i lokalplan 494, tillæg 3 for Enghave Brygge er defineret en bredde på 3 m for de stibroer, der forbinder de fire holme på Enghave Brygge, og som kun er beregnet for gående. Til gengæld er der i de to lokalplaner skitseret en gang- og cykelbro over havnen med en bredde på mindst ca. 6 m, som var forvaltningens umiddelbare anbefaling som brobredde på daværende tidspunkt.**

Der har efterfølgende været meget fokus på, at gang- og cykelbroer er tilstrækkelige bredde for at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere til og fra broerne. Derfor følger broens bredde Køben-

25-08-2023

Sagsnummer I F2
2023 - 12779

Dokumentnummer i F2
98304

Sagsnummer eDoc
2023-0333253

Lokalplan 494 incl. tillæg 3:

https://dokument.plandata.dk/20_10983880_1649332097282.pdf

Forvaltningen oplyser i svar 15/9-2023 følgende:

5. Vildledende pointgivning, som får G5 til at fremstå dårligere

Brotekniske forhold indgår i pointtildelingen i foranalysen. I resume af rapporten står der på side 9., at "alle tilslutningspunkter er vurderet i forhold til *forbindelse til trafiknet, geometriske- og brotekniske forhold og sammenhængen i det omkringliggende byrum.*", hvor geometriske- og brotekniske forhold er ét kriterie. Når der i pointskemaet står "geometriske forhold", er brotekniske forhold medtaget heri.

Det er imidlertid ikke et korrekt svar. I foranalysen fremgår det, at geometriske forhold vedrører følgende (og altså ikke brotekniske forhold):

Vurdering af kriteriet Geometriske forhold

Dette kriterie vurderes i forhold til hvor høj grad tilslutningspunktet og ruten frem mod det overordnede vejnet understøtter en stiforbindelse og afvikling af en forholdsvis stor mængde cyklister og gående.

Vurderingen tages ud fra om vej- og stiforholdene understøtter den øgede trafik, og i hvilket omfang nødvendige tilpasninger af forholdene er lette eller svære at gennemføre rent fysisk og økonomisk. Der ses også på, hvorvidt de trafikale forhold er gode, herunder om cyklister og fodgængere blandes med biltrafik eller ej, om der er gode og sikre krydsningspunkter og hvordan oversigtsforholdene er.

Brotekniske forhold er ifølge foranalysen:

Brotekniske forhold. Det er vurderet **brotekniske** forhold som må opfyldes for at der kan dannes en velegnet forbindelse mellem to punkter. Vigtigst bør de to punkter have en indbyrdes afstand på minimum 210 m og en vinkel der maksimum afviger 15° fra at være vinkelret med havneløbets sejleretning. Derfor forbindes kun punkter umiddelbart overfor hinanden og med en passende afstand.