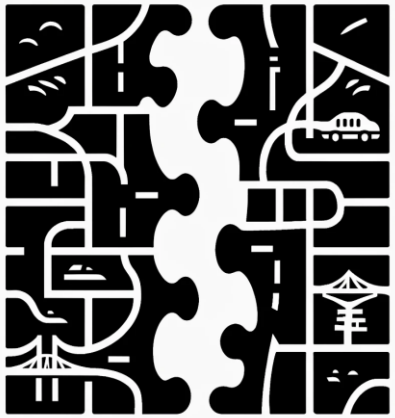
Optimal og bæredygtig cykel- og gangbro ved Enghave Brygge

Dokumentation og fakta der viser, hvorfor broen bør flyttes ca. 180 meter sydligere på Enghave Brygge, for at imødekomme kritik fra ejerforeninger, Cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik mv.

Udarbejdet af Ejerforeningerne på Engholmene, Opdateret november 2024



Resume (1)

Beslutningen fra et flertal i Teknik- og Miljøudvalget om foreløbigt at pege på en cykel- & gangbro mellem Sirius Plads og Lyngholm (G5), møder bred kritik fra Cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Dansk Handicapforbund, Vesterbro Lokaludvalg, fem ejerforeninger, grundejerforening og bygherre for Engholmene.

Kritikken er rettet mod både selve placeringen og det, at man ikke har foretaget yderligere analyser af forskellige forbindelser, inden man lægger sig fast på denne. Især den sydligere forbindelse J10, som opnåede den bedste bedømmelse i foranalysen, udpeges af kritikerne som en mere optimal løsning.

Vi dokumenterer her, at den foreløbigt besluttede placering ikke indfrier de formål, som kommunen selv har opstillet for broen. Den vil hverken aflaste Bryggebroen, skabe stationsnærhed, eller binde byen sammen. Det vil til gengæld en sydligere placering ved den nye metrostation på Enghave Brygge.

Med den planlagte G5 vil cykeltrafikken fortsat ledes via Bryggebroen, Havneholmen og Skibbroen, når borgere fra Amager Fælled, Fælledbyen og Islands Brygge Syd skal med cykel og/eller metro til trafikknudepunkter ved København H og Kgs. Nytorv.

Den foreløbigt besluttede placering G5 er heller ikke i overensstemmelse med de eksisterende visionsplaner for en sammenhængende by.

Sikkerheden er udfordret, fordi G5 lander i et tætbebygget boligområde med smalle veje og stibroer, hvor der ikke er gjort plads til brolanding og medfølgende cykeltrafik.

Det skal ses i lyset af, at kommunen pt arbejder for at finde løsninger på at forbedre sikkerheden ved Bryggebroen og andre eksisterende broer i erkendelse af, at de er for farlige. Vel at mærke landinger, der er væsentlig bredere end landingerne ved G5.

Resume (2)

Broen G5 lever ikke op til kommunens egne krav. Den bliver for stejl for cyklister og mennesker med funktionsnedsættelse, og den generer de sejlende, fordi den placeres på havneløbets smalleste sted. Den sydligere løsning ved metroen vil sikre et bedre forløb, samtidig med at det er muligt at tage højde for klimaforandringer og fremtidige vandstandsstigninger med en højere bro.

Miljø- og bæredygtighed er udfordret ved den planlagte G5 i forhold til sydligere løsninger. Den ekstra Co2 belastning ved G5 i forhold til sydligere løsninger svarer til den årlige udledning fra flere hundrede benzin- og dieselbiler

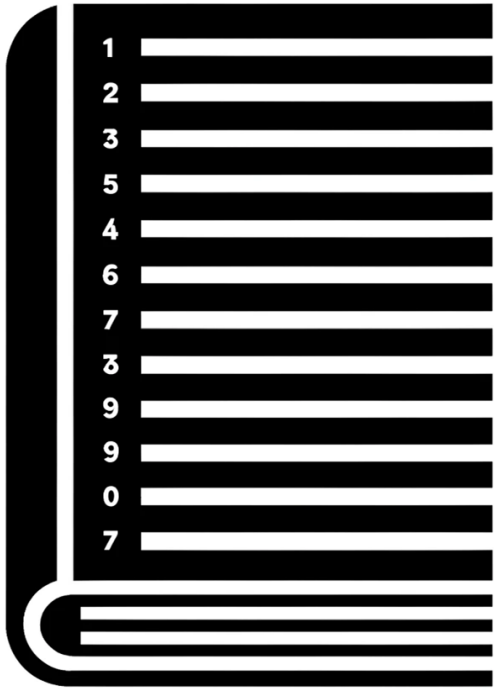
Foranalysen, som politikerne traf beslutning på baggrund af, er klar: Den sydligere løsning J10 er bedst, og landing på Nokken er bedre end landing på Lyngholm. I foranalysen stillede kommunen som forudsætning, at man kun ville acceptere en bro med to gode landingspunkter. Landingspunkt ved Lyngholm scorer under middel. Alligevel valgte politikerne, efter anbefaling fra forvaltningen, at pege på G5 - tilsyneladende for at beskytte et luksuriøst kolonihavehus, som med hegn og private bådebroer spærrer for københavnernes adgang til havnefronten. Forvaltningen kalder det en politisk hvepserede at åbne op for en landing på Nokken.

Sagsoplægget, som forvaltningen præsenterede for politikerne, var mangelfuldt og vildledende. Det fremstod, som om foranalysen - udarbejdet af uafhængige konsulenter - anbefalede G5, til trods for at den sydligere J10 scorede flest point. Sagsakter viser, at det faktisk var forvaltningen, der foreslog de eksterne konsulenter at pege på G5 som mulig løsning.

Ejerforeningerne på Engholmene har tegnet et forslag til en bro I10 ved Enghave Brygge Syd, som vil indfri alle formål og imødekomme anbefaling fra cyklistforbund mv. Denne bro er tro mod de uafhængige konsulenters anbefaling i foranalysen.

Indhold

Massiv kritik af den foreløbige beslutning……..	5
Hvad går kritikken ud på?……....	6
Formål med broen indfries ikke ved G5…….	7
G5 binder ikke byen sammen…….	8
Længere rejsetider via G5 til trafikknudepunkter (1)…….. .	9
Længere rejsetider via G5 til trafikknudepunkter (2)……	10
G5 gør ikke Islands Brygge mere stationsnær, men det gør sydligere løsninger……	11
Sydligere bro indgår i alle kommunens visionsplaner……	12
Sikkerheden er udfordret ved G5…… …….	13
Broen G5 lever ikke op til kommunens egne krav……..……..	14
Miljø og bæredygtighed udfordret ved G5…… ……..	15
Foranalyse klokkeklar – J10 med landing ved Nokken er bedst…….……	16
Mangelfulde og upræcise trafikberegninger…….……..	17
Nokken – En hvepserede?.....	18
Mangelfuldt og fejlbehæftet beslutningsgrundlag……..……..	19
Der er bedre alternativ……....	20



Massiv kritik af den foreløbige beslutning

- **Cyklistforbundet:** Absolut uenig i udvalgets beslutning. Dårlig løsning for byens cyklister
- **Rådet for Bæredygtig Trafik:** Sydligere forbindelse klart at foretrække. Skaber bedre forbindelse mellem S-togsnettet
- **Metroselskabet:** Anbefalede i høringssvar til lokalplan i 2017 en sydligere linje
- **Handicapforbundet:** Ønsker undersøgelse af tilgængelighed ved forskellige placeringer
- **Lokaludvalg:** Linjeføringer er ikke tilstrækkelig belyst
- **Bygherre Engholmene:** Ikke muligt med sikker løsning på Lyngholm
- **Fem ejerforeninger:** Formålet med broen bliver ikke indfriet med foreslået placering
- **Grundejerforening:** Flyt broen sydligere, hvor den kan integreres i byrum

Hvad går kritikken ud på?

Cyklistforbundet udtaler i skrivelse til Teknik- og Miljøudvalget i januar 2024, at de i årevis har set frem til en cykelbro. Men de understreger samtidig, at de er absolut uenige i udvalgets beslutning om at pege på løsning G5. En sydligere løsning vil give et langt mere attraktivt forløb langt ud over selve havnekrydsningen. Den sydligere løsning giver helt åbenlyst en direkte forbindelse videre til den kommende metrostation ved Enghave Brygge, men herudover påpeger Cyklistforbundet, at der er en desværre sørgeligt overset attraktion på Amager-siden ved den sydlige løsning, nemlig dens direkte opkobling videre til Amager Fælled og Grønjordsstien.

Rådet for Bæredygtig Trafik udtaler, at baseret på såvel trafiksikkerhed som trafikafvikling er en sydligere løsning klart at foretrække. Den sydligere forbindelse vil give en bedre forbindelse mellem S-togsnettet (Sydhavn St.) og ikke bare DR-byen med omkringliggende bebyggelser (fx. Urbanplanen), men i et vist omfang også Ørestaden og Sundbyvester. Dvs. at ved at tage cyklen med S-toget, vil det i realiteten skabe endnu en forbindelse for hele oplandet helt ned til Køge, og til denne del af Amager. Den sydligere løsning vil derfor i princippet kunne aflaste Amagermotorvejen.

Dansk Handicapforbund vil ikke tage stilling til placeringen, men 5. marts udtaler DHF, at alle forhold – herunder tilgængelighed for mennesker med funktionsnedsættelse – bør være grundigt belyst i foranalyse af mulige broforbindelser, inden kommunen lægger sig endelig fast på en placering. Det er stik imod kommunens handicappolitik, at tilgængelighed ikke er kortlagt for de forskellige forbindelser.

Metroselskabet anførte allerede i 2017 i høringssvar til lokalplan, at der åbner en ny metrostation på Enghave Brygge tæt på Frederiksholmsløbet, og at en ny bro bør lande sydligere på Islands Brygge end i planforslaget for at opnå den kortest mulige forbindelse mellem stationen og det nye byområde på Islands Brygge. I dag har man ikke en foretrukken placering.

Lokaludvalg Vesterbro udtaler 8. marts 2024, at spørgsmål om trafiknet og sikkerhed ikke er tilstrækkeligt belyst i foranalysen og derfor ikke i tilstrækkelig grad svarer på de store trafikale udfordringer med at binde byen sammen. Broforbindelsen bør indgå som en del af en større helhedsorienteret trafikplanlægning.

Bygherre for Engholmene (NPV) bemærker i notat til Teknik og Miljøudvalget, at det ikke med rimelighed vil være muligt at tilpasse området til broen. Bygherre opfordrer derfor til en omplacering. Den foreslåede placering vil skabe utryghed og mangel på sikkerhed, skriver NPV.

Grundejerforeningen og fem ejerforeninger på Engholmene er bekymrede for sikkerheden og har dokumenteret, at broen G5 ikke vil opfylde formålene om at aflaste Bryggebroen, skabe stationsnærhed og sammenhængende infrastruktur.

Formål med broen indfries ikke ved G5

Aflaster ikke Bryggebroen

Skaber ikke stationsnærhed (korte rejsetider)

Skaber ikke sammenhæng mellem bydele

Vores analyser viser, at den foreløbigt planlagte placering G5 mellem Sirius Plads og Lyngholm ikke vil aflaste Bryggebroen, og trafik vil blive sendt igennem Havneholmen, Havnebryggen og Skibbroen. En sydligere forbindelse vil omvendt aflaste Bryggebroen.

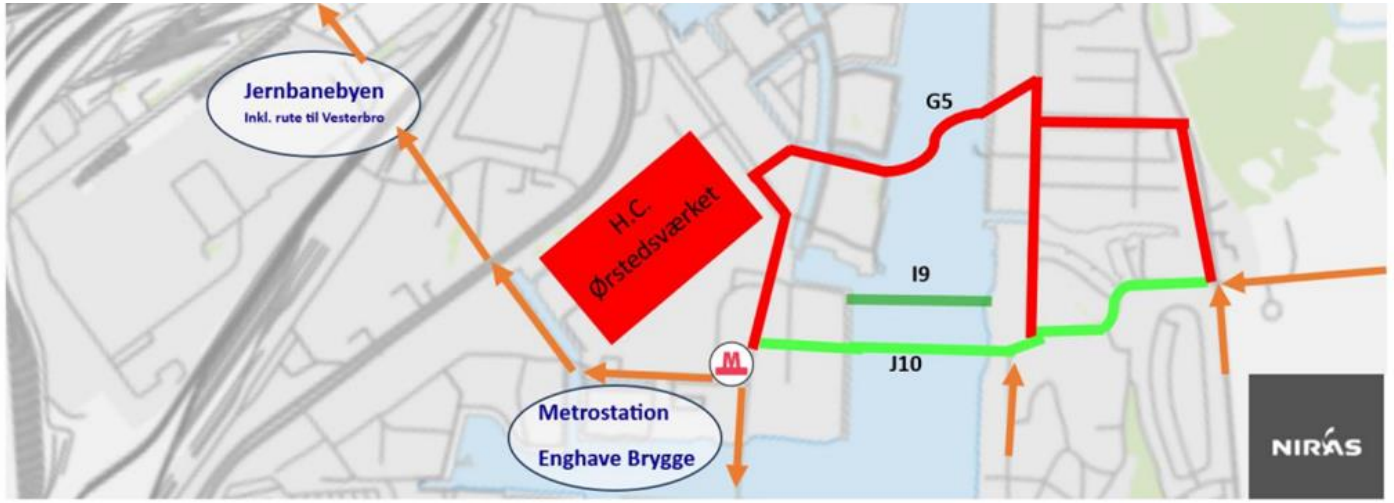
De foreløbige planer vil ikke sikre stationsnærhed, da cyklister og fodgængere vil vælge andre metrostationer end metroen på Enghave Brygge. Det skyldes, at broen bliver placeret for tæt på Bryggebroen og den kommende Bryggebroen Metrostation, som tilbyder bedre forbindelser.

En sydligere placering vil skabe bedre sammenhæng mellem bydele på Amager, Vesterbro og Jernbanebyen

G5 binder ikke byen sammen

Den Nordlige løsning (G5/rød linje) giver cyklister og fodgængere en omvej med mange skarpe sving gennem et tætbebygget område

Den sydligere bro (J10/grøn linje) vil skabe det bedste forløb og sammenhæng mellem Amager Fælled, Fællesbyen, Islands Brygge, Jernbanebyen og Vesterbro.



Længere rejsetider via G5 til trafikknudepunkter (1)

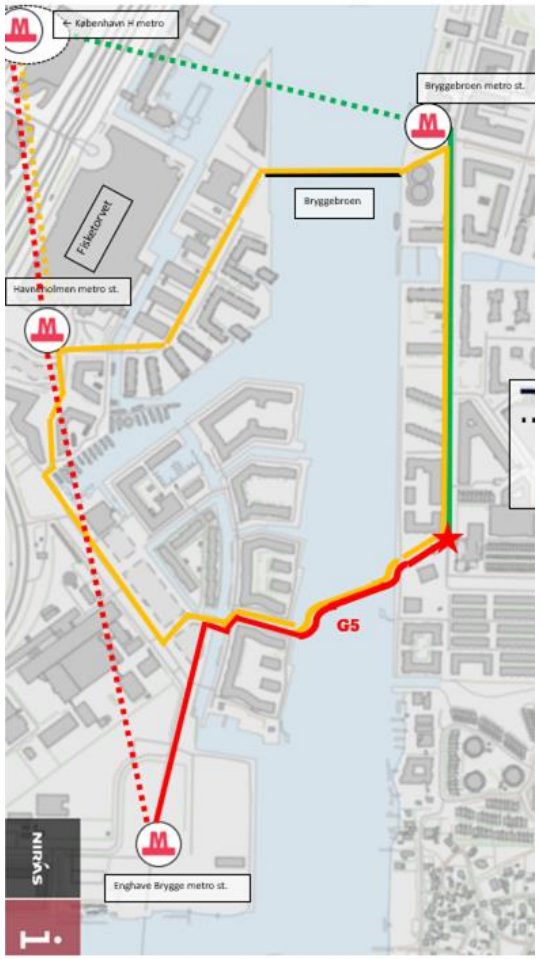
Broen G5 vil lede cyklister via Bryggebroen Metrostation eller via Bryggebroen, Havneholmen og Skibbroen til Havneholmen Metrostation

Langt hovedparten af cyklister fra Amagersiden forventes at skulle ind mod København C – enten direkte på cykel eller med cykel og metro. Figurerne viser estimerede rejsetider med cykel/metro ved de to broforbindelser.

Hvis broen placeres ved G5: Det fremgår, at uanset hvor cyklister kommer fra på Amagersiden, vil den korteste rejsetid opnås ved at cykle til metrostationen ved Bryggebroen, eller til Havneholmen station (via Bryggebroen og Havneholmen eller via Engholmene og Skibbroen).

Hvis broen placeres sydligere ved J10: Beboere på Amagersiden vil bruge broen direkte til metrostationen på Enghave Brygge eller cykle til Bryggebroen station. Denne forbindelse vil således aflaste Bryggebroen og fjerne trafik fra Skibbroen, Havnebryggen og Havneholmen

G5



J10

Korteste rejsetid til København H og øvrige trafikknudepunkter
Næstkorteste rejsetid til København H og øvrige trafikknudepunkter
Længste rejsetid til København H og øvrige trafikknudepunkter

Længere rejsetider via G5 til trafikknude-punkter (2)

Hvis broen bygges ved G5:
Bryggebroen metro er det hurtigste alternativ uanset hvor man kommer fra på Amagersiden.

Hvis man foretrækker metrolinje M4, er metrostationen Havneholmen det hurtigste alternativ uanset hvor man kommer fra på Amagersiden – enten via Bryggebroen eller via Engholmene og Skibbroen/Tømmergraven. Rejseplanen foreslår Havneholmen Metro (og ikke Enghave Brygge Metro), når man star ved landingspunktet på Lyngholm.

Hvis broen bygges ved J10:
Metroen på Enghave Brygge er det hurtigste alternativ for alle i det sydlige Islands Brygge og cyklister fra Kastrupruten, Ørestaden og Fælledby.

Hvis man foretrækker metrolinje M5, er metroen ved Bryggebroen det hurtigste alternativ.

Forudsætninger:
Der regnes med en gennemsnitlig cykelfart på 17 km/t uanset rute (Kilde: Google Maps, bykørsel), selvom ruten til Bryggebroen må forventes at være hurtigere end ruterne på Engholmene, Tømmergraven og Havneholmen, hvor der er flere sving og kryds.

Der regnes med en rejsetid pr. metrostop på 2 min*. Der er medregnet 3 minutter til skift fra cykel til metro for alle ruter.

**Efter åbning af metroen har vi malt rejsetider og har generelt beregnet en lidt kortere rejsetid mellem stoppesteder end de 2 minutter, men det ændrer ikke ved konklusioner i forhold til korteste og længste rejsetider*

G5. Rejsetid med cykel og metro fra punkt 5 (Sirius plads) til København H, hvor der er videre forbindelser til øvrige linjer

Benyttet metrostation	Rejsetid (min.)	Rute	
Bryggebroen Metro (M5)	7.28	Cykel (700 meter) + Metro (1 stop)	Bedst V
Havneholmen Metro (M4) via Skibbroen/Tømmergraven	8.31	Cykel (1000 meter) + Metro (1 stop)	
Havneholmen Metro (M4) via Bryggebroen/Havneholmen	9.35	Cykel (1300 meter) + Metro (1 stop)	
Enghave Brygge Metro (M4)	9.39	Cykel (750 meter) + Metro (2 stop)	Dårligst X

J10. Rejsetid med cykel og metro fra punkt 10 (Nokken) til København H, hvor der er videre forbindelser til øvrige linjer

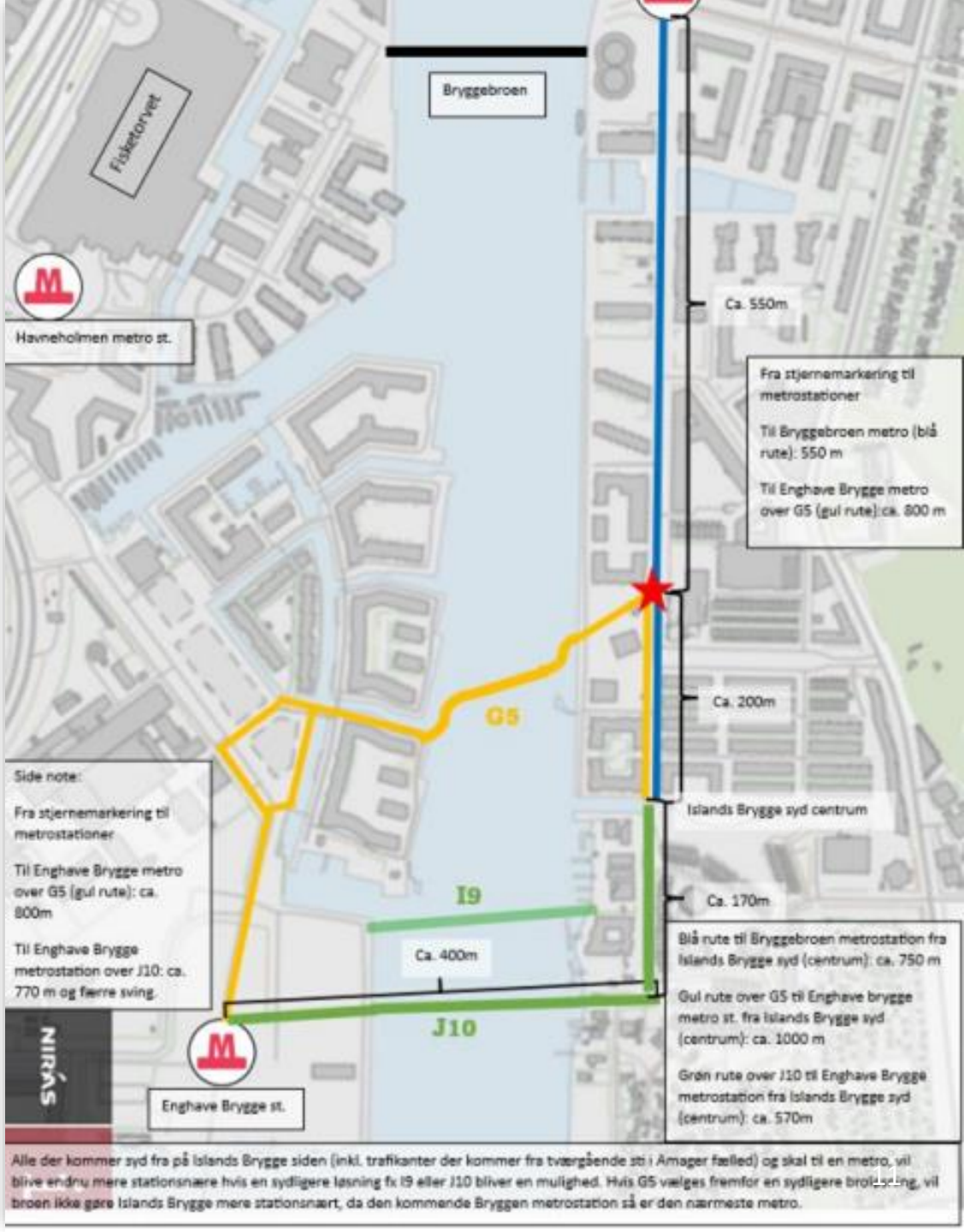
Benyttet metrostation	Rejsetid (min.)	Rute	
Engholmene Metro (M4)	8.14	Cykel (350 meter) + Metro (2 stop)	Bedst V
Bryggebroen Metro (M5)	8.21	Cykel (950 meter) + Metro (1 stop)	
Havneholmen Metro (M4) via Skibbroen/Tømmergraven	8.53	Cykel (1100 meter) + Metro (1 stop)	Dårligst X

G5 gør ikke Islands Brygge mere stationsnær, men det gør sydligere løsninger

Alle der kommer syd fra på Islands Brygge siden (inkl. trafikanter der kommer fra tværgående sti på Amager Fælled) og skal til en metro, vil blive mere stationsnære, hvis den sydligere J10 eller I10 bliver en mulighed. Uden J10, vil broen ikke gøre dem mere stationsnære, idet Bryggebroen Metrostation da er den nærmeste metro.

Blå rute til Bryggebroen metrostation fra Islands Brygge syd (centrum): ca. 750 m
Gul rute over G5 til Enghave brygge metro st. fra Islands Brygge syd (centrum): ca. 1000 m
Grøn rute over J10 til Enghave Brygge metrostation fra Islands Brygge syd (centrum): ca. 550m

Fra stjernemarkering til metrostationer:
- Til Enghave Brygge metro over G5 (gul rute): 800 m
- Til Enghave Brygge metros over J10: ca. 750 m og færre sving.



Sydligere bro indgår i alle kommunens visionsplaner

Alle kommunens planer og visioner peger på en bro, der lander på Enghave Brygge Syd, og binder Fællesbyen og Islands Brygge Syd sammen med Jernbanebyen og Vesterbro. Det gælder blandt andet Kommuneplanen, Visionsplan for den grønne kile og Kastrupruten.

Sikkerheden er udfordret ved G5

Kommunen har erkendt, at sikkerheden ved Bryggebroen og andre broer er udfordret, og kommunen har derfor igangsat et arbejde, der skal forbedre sikkerheden.

De øvrige broer over havneløbet har i dag langt bedre plads, end der kan skabes ved landingen på Lyngholm (G5). Det er første gang, at man vil lave en brolanding i tætbebygget boligområde.

En bro gennem et tæt bebygget område vil skabe farlige situationer.

Kommunens egne eksperter har udtalt, at området ved Lyngholm er fuldt optimeret, og det bekræftes af bygherre for Engholmene.

Broen G5 lever ikke op til kommunens egne brotekniske krav

Den valgte placering G5 dumper - som den eneste af de oprindeligt 11 forslag - på alle brotekniske forhold i Teknik og Miljøforvaltningens egne foranalyser. De sydligere løsninger lever op til samtlige krav.

I foranalysen understreges det, at man kun vil acceptere landingspunkter, der er umiddelbart overfor hinanden (max vinkel 15 grader). Landingspunkter skal minimum have en afstand på 210 meter, og broen en maksimal hældning på 40 promille, så den ikke bliver for stejl.

Den valgte løsning er imidlertid placeret på det smalleste sted i havneløbet (140 m) og med landingspunkter, der er væsentligt forskudt, Broen lever ikke op til kravene: Linjeføringen snor sig i et bredt S over havnen som tager udsyn fra havnekajen og er til gene for sejlende. Og med samme stejle hældning for cyklisterne, som man har dårlig erfaring med fra Bryggebroen og Lille Langebro. Aktindsigt viser, at forvaltningen tilsyneladende spekulerer i, at broen ikke skal klimasikres i forhold til fremtidige stigninger i vandstand, for at undgå at broen bliver endnu stejlere. Det er den dårligste løsning for dårligt gående, kørestolsbrugere og cyklister, og farligt, fordi cyklisterne kører i meget forskellige tempi op ad broen og alt for hurtigt ned ad.

Broen bliver med andre ord både for stejl og for skrå og vil genere både cyklister, barnevogne, ganghæmmede mv. og sejlende i væsentlig grad.

Forvaltningen arbejder med forskellige løsninger, der skal kompensere for dette. Men det vil alt andet lige være bedre at placere broen sydligere, hvor havneløbet er bredere, hvis man vil opnå en optimale løsning for cyklister, fodgængere og sejlende.

ranalysen)

Miljø og bæredygtighed udfordret ved G5

Broen G5 indgår ikke i lokalplanerne for den færdigbyggede del af Enghave Brygge. For at få plads til den otte meter brede bro vil man genopfylde en af kvarterets nyetablerede kanaler, erstatte mindst to helt nye kanalbroer og rive vejtræer og byrumsinventar op igen.

Vi har udarbejdet analyser af de klimabelastende aktiviteter, der kendetegner G5-løsningen. Aktiviteterne er særlige for løsningen G5, og vil eksempelvis ikke skulle udføres ved den mere sydlige løsning J10, idet området ved J10 endnu ikke er bebygget.

InfraLCA er benyttet som grundlag for analysens beregningsmodel hvor muligt. Modellen bygger bl.a. på miljødata fra den offentlige tyske database Ökobaudat.

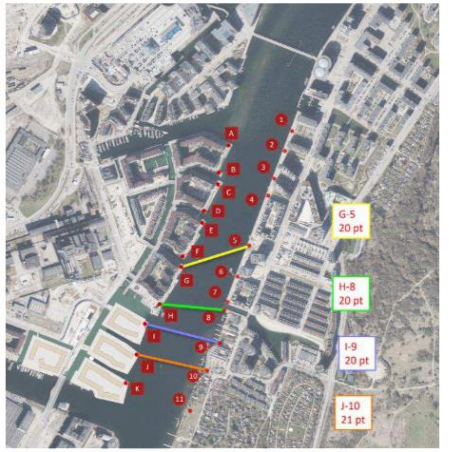
Enheden “kg CO2 eq” benyttes til at fremstille både delresultater og det samlede resultat af analysen. Hvor muligt er delresultater opdelt i henholdsvis “Produktion”, “Transport” og “Indbygning”.

Den ekstra miljøbelastning ved G5 svarer til årlig udledning af co2 fra flere hundrede diesel- og benzinbiler

#	Særlige anlægsaktiviteter for G-5 løsningen	kg CO^2 eq
1	Nedrivning af allerede etablerede forbindelsesbroer ml. Lyngholm og Myrholm	2.335
2	Etablering af spuns i kanalen mellem Andrei Sakharovs Vej og Willy Brandts Vej.	646.579
3	Opfyldning i den nye perimeter mellem Andrei Sakharovs Vej og Willy Brandts Vej.	26.948
4	Konstruktion, transport og indbygning af nye broer mellem Myrholm og Lyngholm.	238.800
	Samlet	**914.662**

Foranalyse klokkeklar – J10 med landing ved Nokken er bedst

- Den sydlige broforbindelse J10 scorer højest i den foranalyse, som en ekstern konsulent udarbejdede for kommunen. Det fremgår ikke af det sagsresume, som politikerne er blevet forelagt fra forvaltningen.
- Landingspunkt 10 (Nokken) ved den sydlige løsning scorer væsentlig bedre i foranalysen end landingspunkt G (Lyngholm) ved den nordlige løsning. Alligevel foretrækker politikerne landingspunkt G fremfor 10 efter anbefaling fra forvaltningen.
- Kommunen har i foranalysen lagt til grund, at man kun vil acceptere broløsninger med to gode landingspunkter. Landingspunkt G på Lyngholm scorer under middel i pointgivningen, mens de sydlige landingspunkter J, I, 10 alle scorer over middel.



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

Mangelfulde og upræcise trafikberegninger

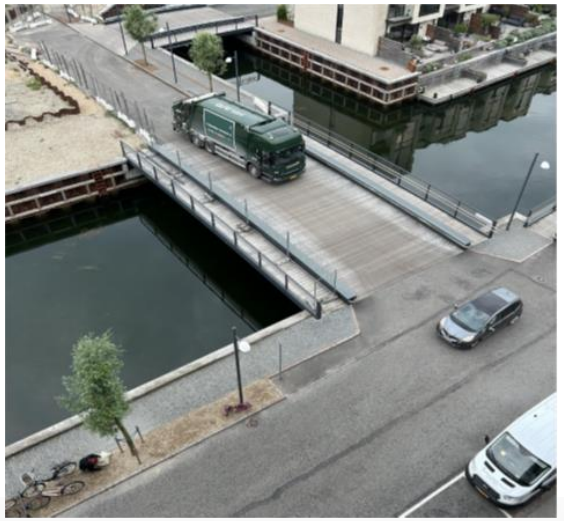
Forvaltningen har brugt trafikmodellen Compass til at beregne trafikstrømme. Her har man beregnet en mindre aflastning af Bryggebroen ved G5 løsningen. Vi kan ikke få oplyst, hvad aflastningen forventes at blive ved de sydligere J10/I10.

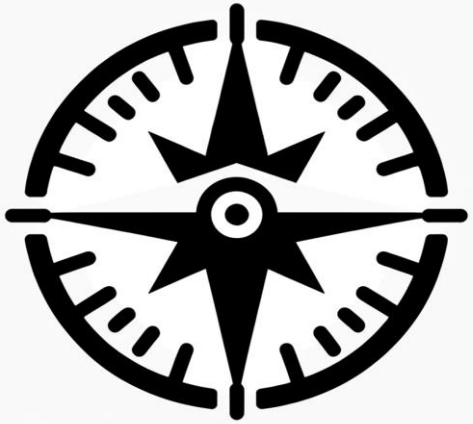
Compass beregninger afhænger af de forudsætninger, der lægges ind i modellen. Den kan derfor være et vigtigt redskab til at forstå og planlægge for de store linjer i trafikudviklingen.

For præcise lokale trafikanalyser er det nødvendigt at supplere med mere detaljerede undersøgelser eller modeller, der specifikt fokuserer på småskaladynamikker og deres interageren med det større trafiksystem. Da man endnu ikke har fastlagt trafiknet – og dermed kender de mange kryds og uhensigtsmæssige sving ved forskellige broløsninger – er det ikke muligt præcist at fastlægge trafikstrømme og sammenligne G5 og J10/I10.

Beboere har ofte en dybdegående forståelse af områdets specifikke udfordringer og adfærdsmønstre, som ikke altid er synlige i de store datamodeller.

Der er brug for mere præcise beregninger – også for sydligere løsninger – for at vise effekten på trafikstrømme ved de forskellige linjeføringer.





Nokken – En hvepserede?

Teknik- og Miljøborgmester Line Barfoed vægter, i sin argumentation for sit valg af G5, ønsket om at beskytte et kolonihavehus ved Nokken.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplan for Nokken i 2014 blev der givet nogle meget fordelagtige vilkår til kolonihavehuse, som ligger på Nokken. Det skete blandt andet efter pres fra advokaterne Foldschack & Forchammer.

Der blev givet mulighed for overnatning – også i dele af vinterhalvåret - og husene ved landingspunkt 10 blev begunstiget med en privat havnefront med bådebroer, stik imod praksis andre steder i havnen.

Line Barfod stoppede som partner i pågældende advokatfirma i 2021, men som borgmester arbejder hun og hendes forvaltning ihærdigt imod den ifølge foranalysen bedste broløsning, blandt andet fordi man ikke ønsker at genere kolonihavehuset.

Et hus som ellers kan flyttes til anden placering på Nokken, hvilket der er taget højde for i den lejeaftale, som Københavns Kommune har indgået med lejeren af huset.

Teknik- og Miljøforvaltningen skriver i et internt referat fra projektgruppemøde, at Nokken er en politisk 'Hvepserede'.

Eksperter i forvaltningsret har påpeget, at Line Barfod må være inhabil i sagen om brolandingen, idet hun er blevet erklæret inhabil i en anden lignende sag for området.

Mangelfuldt og fejlbehæftet beslutningsgrundlag

I beslutningsresuméet til politikerne anbefaler forvaltningen en løsning, der ifølge foranalysen fra eksterne konsulenter får dårligere karakterer end den sydlige J10. Og de anbefaler en løsning, der har et landingspunkt, der scorer under gennemsnit i analysen, selvom man i foranalysen havde forudsat, at man kun ville acceptere to gode landingspunkter.

Forvaltningen omtaler konsekvent og fejlagtigt G5-løsningen som ”lokalplanløsningen”. En 8 meter bred cykel- og gangbro er ikke omtalt i lokalplanen for Enghave Brygge, og da kommunen gav byggetilladelse til den tætte bebyggelse, uden plads til en bro, bortfaldt muligheden.

I sagsfremstillingen til politikerne kaldes J10 for ”alternativt løsningsforslag”, selvom den i foranalysen opnår bedre bedømmelse end G5 som kaldes ”Læsningen”.

Forvaltningen giver ikke mulighed for, at politikerne i det politiske handlingsrum kan vælge J10 som scorer bedst. Enten skal de vælge G5 eller også skal de vælge at igangsætte yderligere analyser af de to landingspunkter.

Forvaltningen glemmer at fortælle, at G5-broen (som den eneste) dumper på brotekniske forhold. Det betyder at broen bliver stejlere end en sydligere løsning, og at den lander over kajniveau på Lyngholm.

Forvaltningen skriver, at interessenterne er blevet hørt, men det er kun rigtigt for den ene side af havnen - den anden på Enghave Brygge afviste man at tale med i forbindelse med foranalysen.

Der er bedre alternativ

I overensstemmelse med kommunens rådgivere peger vi på bedre løsninger ved Enghave Brygge Syd, enten I10 (tegnet på billederne) eller J10.

Løsningerne er tæt på metro og skaber et lige forløb for cyklister og gående. Broen vil aflaste Bryggebroen.

Broen kan udføres med en mindre hældning og vil kunne klimasikres i forhold til fremtidige stigninger i vandstand.

Hjælp os med at få en god broløsning

BevarBylivetPåEnghaveBrygge

Kontakt: brogruppen@ef-lyngholm.dk