

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) vedrørende planlægning af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge den 25. juni 2024, eDoc nr. 2024-0235444.

Fra: TMFKP Klima Rådhuspost
Sendt: 8. juli 2024 11:01
Til: Niels Efterstigaard Bjerrum
Emne: Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) vedrørende planlægning af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge den 25. juni 2024, eDoc nr. 2024-0235444.

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Klima og Byudvikling, fremsendes svar på spørgsmål stillet den 25. juni 2024 vedrørende planlægning af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge.

Med venlig hilsen
Lone Toft Jakobsen
Sekretær
Klima og Byudviklingssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Klima og Byudvikling



Besvarelse vedrørende planlægning af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum (A) har den 25. juni 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Er Bygherre på Enghave Brygge Syd blevet varslet af København Kommune om, at der eventuelt kan træffes beslutning om, at en Cykel- gangbro skal have landing på området, hvis det viser sig, at en landing af broen på Enghave Brygge Syd er mere hensigtsmæssig end den nordligere broløsning G5 med landing på Lyngholm?
2. Hvornår skal TMU senest træffe beslutning om at placere en Cykel- gangbro sydlige end G5 (fx ved J10 eller I10), hvis det skal ske inden området ved Enghave Brygge Syd er færdigprojekteret, og der er givet byggetilladelse for boliger og erhverv på området.
3. Foreligger der et kommissorium for den igangværende analyse, og er borgerne i området inddraget i arbejdet?
4. Kan man tage de sydlige løsninger med i den igangværende analyse? Med baggrund i at Enghave Brygge Syd er i gang med at blive projekteret og man dermed bør undgå ikke at komme på bagkant i et etablerede boligområde.

Svar

1. Københavns Kommune har orienteret sælger, men har ingen indflydelse på betingelserne for bygherres køb af Enghave Brygge Syd. Dog har forvaltningen fået oplyst, at bygherre er blevet informeret om, at der evt. vil kunne etableres en cykelsti på en af de nye holme.
2. Forvaltningen er ikke bekendt med en skæringsdato, men pt. foreligger der hverken et færdigt projekt eller en byggetilladelse for området.
3. Budgetnotat TM010a danner kommissoriet for den igangværende foranalyse. Budgetnotatet er vedlagt.

08-07-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 13826

Dokumentnummer i F2
148362

Sagsnummer i eDoc
2024-0235444

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

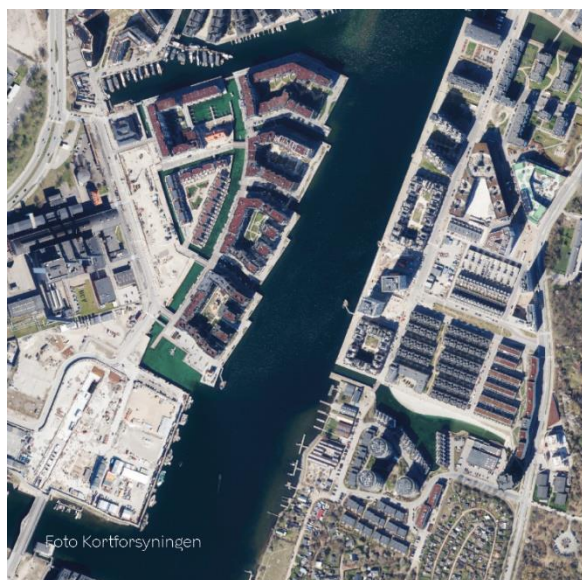
4. I henhold til budgetnotat TM010a er det kun linjeføring G5 mellem Lyngholm og Sirius Plads, der skal undersøges i igangværende analyse. Derfor vil en sydligere løsning ikke blive undersøgt yderligere.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>.

Venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

TM010a Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Vesterbro-Kgs. Enghave



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en alternativ version af TM010, hvor der gennemføres en undersøgelse inden ansøgning om medfinansiering. Undersøgelsen skal indeholde videre konkretisering af tilslutningspunkterne fra broen og en analyse af konsekvenserne på lokalområdet og trafikale forhold. Endvidere skal undersøgelsen beskrive pris og klimaeffekt af tilslutningsanlæg.

Indhold

I foranalysen er der bl.a. analyseret på geometriske forhold og afledte følgeanlæg, der skal sikre et godt flow for cyklister, undersøgt ejerforhold og ekspropriation, afdækket konsekvenser for havnemiljøet, samt givet et anlægsoverslag. Foranalysen er udvidet til at omfatte mulige brolandingspunkter på hele Enghave Brygge og den del af Islands Brygge, som ligger overfor, bl.a. efter ønske fra beboerne på Enghave Brygge.

Et kort over den foreslåede placering fremgår af bilag 2, og et resume af foranalysen fremgår af bilag 1.

En kommende cykel og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge vil få en samlet bredde på ca. 8 meter med en 4,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti, der har en kapacitet til ca. 15-25.000 cyklister dagligt. Til sammenligning er cykelstien på Lille Langebro 4 meter bred. Det bliver en oplukkelig bro, men broen tilpasses samtidigt sejlrunden, så større både kan sejle gennem, og aktiviteterne på vand kan opretholdes som i dag. Desuden anlægges den med en frihøjde så høj, at havnebussen kan sejle under uden åbning af broen.

Broens tracé (linjeføring) krummer i bløde sving og vil blive optimeret i næste projektfase, så den evt. kan tilpasses den kommende træbrygge ud for Myrholm på Enghave Brygge. Dog må det forventes, at træbryggen muligvis skal flyttes eller tilpasses. Broens placering i forhold til de eksisterende havnebusstoppesteder undersøges ligeledes.



En af de vigtigste faktorer for broens udformning er tilkørselsforholdene på Andrei Sakharovs Vej på Lyngholm, der er en ensrettet kørebane på 3,65 meter med 1,5 meter fortov og 3,35 meter kajpromenade, hvor der står ni, nedgravede affaldsbeholdere og ni unge løvfældende træer. Mellem kørebane og fortov er der en såkaldt flexzone på 1,5 meter med cykelparkering, afsætningspladser for køretøjer og plantebede med fem unge løvfældende træer langs med vejen.

De eksisterende forhold gør brolanding meget kompliceret og lever ikke op til projektets minimumskrav på 4 meter til en dobbeltrettet cykelsti. For at gøre plads til dette udvides kajen tilsvarende, og det undersøges i projektet om cykelsti og andre trafikanter kan adskilles, samtidig med at eksisterende funktioner herunder flexzone og promenade opretholdes. En udvidelse af kajen vil være på bekostning af kanalbyens karakter, der ændres markant, da adgang til vandoverflade mindskes både fysisk og visuelt. Som konsekvens vil ca. ti bådpladser på sydsiden af kanalen fjernes. Dertil skal de to broer, der forbinder Lyngholm med Myrholm, ombygges og tilpasses. Desuden skal trafikforholdene i det nordvestlige hjørne af Lyngholm, hvor flere veje mødes, undersøges, sådan at der kan skabes en god trafikal løsning. Det undersøges også, om der skal etableres et signalreguleret kryds eller andre trafikale foranstaltninger i krydset Albert Schweitzers Vej/Nelson Mandelas Allé ifm. broforbindelsen. Udvidelse af kajen og reducere i kanalens bredde kræver et tillæg til lokalplan nr. 494 Enghave Brygge. Myndighedsbehandlingen mv. ifm. tilladelsen vil finde sted sideløbende med projekteringsperiode og arkitektkonkurrence, hvorfor det ikke påvirker den samlede tidsplan.

På Islands Brygge-siden lander broen på Sirius plads, hvor der er etableret en sti til fodgængere som forberedelse for tilslutning af broen. Der etableres fodgængerovergange (krydsningsheller) for gående og en ny 4,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti til cykeltrafikken nord for gangstien ud til Islands Brygge. Det terrasselignende opholdsområde med byinventar og grønne arealer på Sirius Plads skal delvist inddrages til den nye cykelsti.

Med dette budgetnotat igangsætter teknik- og miljøforvaltningen et arbejde med at få konkretiseret broens landingspunkter på Sirius Plads og Lyngholmen samt yderligere analyser af trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved disse landingspunkter. Der vil desuden blive lavet analyser af forholdene længere ind på Enghave Brygge og Islands Brygge ved denne cykel- og gangforbindelse. Arbejdet vil foregå i dialog med beboere og brugere fra begge lokalområder. Efterfølgende laves en ansøgning til cykelpuljen 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at svaret på ansøgningen foreligger inden forhandlinger om budget 2026. I 2025 afsættes midler til håndtering af øget borgerinddragelse og dialog. Således er der ikke midler til den videre projektering af broen i 2025. Den videre projektering af broen vil afvente finansiering ved Budget 2026, hvorefter projektet kan opstartes. Derfor vil etableringen af broen forventelig afslutte ultimo 2030.

Med Infrastrukturplan 2035 er der afsat i alt 3 mia. kr. til at fremme cyklisme i perioden 2022-2035. Der er udmøntet 420 mio. kr. i forbindelse med Cyklens år 2022 og 154 mio. kr. i 2023. I perioden 2023 -2025 er der samlet afsat 680 mio. kr. til udmøntning, herunder medfinansiering af kommunal cykelinfrastruktur igennem den nationale Cykelpulje. De resterende midler til cykelfremme i infrastrukturplan 2035 er endnu ikke udmøntet, men det forventes, at der vil være en årlig national Cykelpulje frem mod 2035. Den nationale Cykelpulje medfinansierer kommunale cykelprojekter. Der kan normalvis opnås 40-50 pct. støtte afhængigt af projektets indhold.

Det er en betingelse for tildeling af tilskud fra cykelpuljen, at der er tale om et projekt, hvis gennemførelse er afhængig af dette tilskud. Tilskudsmodtager skal ved evt. tilsagn være i



stand til at skrive under på, at projekt gennemførelsen ikke ville kunne finde sted i samme omfang, på samme tidspunkt eller inden for samme tidsramme uden det bevilligede tilskud.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2024-2025. Analysen forventes færdig medio 2025. Selve broen forventes ibrugtaget ultimo 2030.

Tabel 21 Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Videre projektering og arkitektkonkurrence mhp. ansøgning om medfinansiering	Anlæg	2.200	300			2.500
Udgifter i alt		2.200	300	0	0	2.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet ikke er kompliceret, og der er derfor ikke afsat anlægsomkostningerne til risikotillæg.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2024 p/l	Ud- valg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.500				1.500	1.500*
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	700	300			1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt			2.200	300	0	0	2.500	2.500*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	x	Valby		Amager Øst	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	x
Adresse/lokaltet: Mellem Enghave Brygge og Islands Brygge							

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ved Overførselssagen 2021-2022 afsat 1,6 mio. kr. til udarbejdelsen af foranalysen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022
Overførselssagen 2021-2022	1.600
Afsatte midler i alt	1.600



Bilag

- Bilag 1. Foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge
- Bilag 2. Kort over cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge