

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) om hvorvidt Line Barfod er inhabil, eDoc nr. 2024-0323980

---

**Fra:** TMFKP Klima Rådhuspost  
**Sendt:** 24. september 2024 12:40  
**Til:** Niels Efterstigaard Bjerrum  
**Emne:** Svar på spørgsmål stillet af MB Niels E. Bjerrum (A) om hvorvidt Line Barfod er inhabil, eDoc nr. 2024-0323980

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Klima og Byudvikling, fremsendes svar på dine spørgsmål stillet den 15. september 2024 vedrørende hvorvidt Line Barfod er inhabil.

Med venlig hilsen

**Erik Schunck**  
Fuldmægtig  
Klima og Byudviklingssekretariatet

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Klima og Byudvikling



## Besvarelse vedrørende klage om Line Barfods habilitet i sagen om cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge ved Lyngholm og Islands Brygge ved Sirius Plads

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum (A) har den 15. september 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Spørgsmål

*Vil forvaltningen forholde sig til klagen fra ejerforeningerne på Engholmene vedr. teknik- og miljøborgmester Line Barfods habilitet i sagen om en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge ved Lyngholm og Islands Brygge ved Sirius Plads?*

### Svar

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog klagen, som du henviser til, fra ejerforeningerne på Engholm Brygge den 9. september 2024. Svaret på klagen er vedlagt dette svar.

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

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør

**24-09-2024**

Sagsnummer i F2  
2024 - 18405

Dokumentnummer i F2  
158232

Sagsnummer i eDoc  
2024-0323980

Klima og Byudvikling  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



## Klage over mulige inhabilitet for teknik- og miljøborgmester Line Barfod og vildledende og forkert sagsfremstilling

I har den 9. september 2024 sendt en klage til Teknik og Miljøforvaltningen og anmodet om, at der indledes en juridisk vurdering af teknik- og miljøborgmester Line Barfods habilitet i sagen om en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge ved Lyngholm og Islands Brygge ved Sirius Plads. I samme forbindelse gør I opmærksom på, at sagsfremstillingen til Teknik- og Miljøudvalget om resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest (TMU 21. august 2024) var vildledende og forkert. Klagen er bl.a. begrundet i, at teknik- og miljøborgmesteren tidligere har været advokat og partner hos &Foldschack (tidligere Foldschack & Forchhammer), hvor hun repræsenterede en forening ved Nokken ifm. tilblivelsen af lokalplanen for området i 2014. Klagen er også begrundet i, at borgmesterens datter har været ansat i firmaet, og i at borgmesteren i en anden sag om Nokken er blevet vurderet inhabil.

Ud fra de foreliggende oplysninger vurderer forvaltningen ikke, at der er grundlag for en genoptagelse af sagen med henvisning til, at teknik- og miljøborgmesteren skulle være inhabil.

Vedrørende vildledende og forkert sagsfremstilling finder forvaltningens, at tidligere besvarelser er dækkende, herunder notatet "Samlet besvarelse af henvendelser vedr. cykel- og gangbroen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge" (dette er vedlagt svaret). Forvaltningen henviser derfor hertil.

### Vedrørende mulig inhabilitet for teknik- og miljøborgmesteren

Teknik- og Miljøforvaltningen finder ikke grundlag for at indlede en juridisk vurdering af teknik- og miljøborgmester Line Barfods habilitet i forbindelse med behandlingen af sagen om placeringen af en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge.

24-09-2024

Sagsnummer I F2  
2024 - 18033

Dokumentnummer i F2  
157446

Sagsnummer eDoc  
2024-0318374

Klima og Byudvikling  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Spørgsmålet om teknik- og miljøborgmesterens habilitet blev ikke vurderet af forvaltningen i forbindelse med behandlingen af ovennævnte sag. Der ses ikke ud fra de foreliggende oplysninger at være grundlag for en genoptagelse af sagen med henvisning til, at teknik- og miljøborgmesteren skulle være inhabil.

Teknik- og miljøborgmesteren er tidligere blevet vurderet inhabil i en sag, som vedrørte fri passage ved Havnefronten ved Nokken.

Borgerrepræsentationen godkendte den 9. oktober 2014 "Lokalplan 507 Nokken". Lokalplanen blev udarbejdet med henblik på lovliggørelse af kolonihaveområdet samt fastlæggelse af et stiforløb. Ud for Nokken ligger syv lodder helt ud til havnefronten, som forhindrer passage langs vandet, og i lokalplan 507 Nokken blev der taget højde for opretholdelse af de syv lodder, idet det blev bestemt i lokalplanen, at en sti ud for lodderne skal anlægges på opfyldt areal og/eller en træbrygge.

Line Barfod har som advokat hos &Foldschack, i en periode fra 2012-2014, repræsenteret foreningen Nokken ved møder i styregruppen vedrørende lovliggørelse af Nokken, og på møderne er lokalplanen for Nokken bl.a. blevet diskuteret.

Inhabilitet som repræsentant efter forvaltningsloven, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 forudsætter, at der er tale om "samme sag", dvs. at der er sammenfald mellem den sag, hvori Line Barfod som advokat var repræsentant, og den sag, som skal til politisk afgørelse/vurdering.

Da fastlæggelse af stiforløbet ift. de 7 lodder på Nokken var en væsentlig del af baggrunden for, at lokalplanen blev udarbejdet og vedtaget i 2014, og da det forslag, som blev behandlet af Borgerrepræsentationen den 21. august 2024 omhandlede netop denne problemstilling, vurderede Teknik- og Miljøforvaltningen, at der var tale om "samme sag", og at teknik- og miljøborgmesteren derfor var inhabil.

Fsva. nærværende sag om cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygger er der ikke tale om "samme sag".

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 21. august 2023, at Teknik- og Miljøforvaltningens løsningsforslag til en kommende broforbindelse mellem Enghave Brygge og Islands Brygge skulle indgå i forhandlingerne om Budget 2024. Spørgsmålet om en broforbindelse mellem Enghave Brygge og Islands Brygge med landingspunkt på Nokken blev i sagen omtalt som en alternativ løsning i forhold til en forbindelse med landingspunkt på Sirius Plads på Islands Brygge.

Denne alternative løsning ses ikke på samme måde som problemstillingen i sagen om fri passage ved havnefronten ved Nokken at have været en del af drøftelserne op til lokalplanen i 2014, hvor teknik- og miljøborgmesteren repræsenterede haveforeningen i sin tidligere egenskab af

advokat. På den baggrund anses der således ikke at være tale om "samme sag".

Hvad angår teknik- og miljøborgmesterens datter, som tidligere har været partner hos advokatfirmaet &Foldschack, har Teknik- og Miljøforvaltningen fået oplyst, at hendes datter ikke var ansat i firmaet, da sagen var til politisk behandling. Det følger af forvaltningsloven, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, at der være tale om et *aktuelt* repræsentationsforhold. Også på den baggrund vurderer forvaltningen, at inhabilitet ikke vil være på tale.

Såfremt I fortsat ikke er betrygget i forvaltningens håndtering af sagen og teknik- og miljøborgmesterens habilitet, har I mulighed for at rette henvendelse til Ankestyrelsen, der som tilsynsmyndighed med kommunernes efterlevelse af offentligretlig regulering kan vurdere, om der er grundlag for at gå ind i sagen.

Venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør



## **Samlet besvarelse af henvendelser vedr. cykel- og gangbroen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge**

Teknik- og Miljøforvaltningen og medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget har i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2024 modtaget over 60 henvendelser om cykel- og gangbroen mellem Enghave brygge og Islands Brygge. Med dette notat vil disse henvendelser blive besvaret samlet.

Mange af disse henvendelser har i mails vedlagt et enslydende materiale, der er vedlagt som bilag 1: "Dokumentation: Politikerne er blevet vildledt af forvaltning i beslutning om cykel-gangbro ved Enghave Brygge".

Den samlede besvarelse fremgår af nedenstående. Del 1 består af forvaltningens svar på bemærkninger fra bilag 1. Del 2 består af forvaltningens svar på henvendelsernes øvrige spørgsmål og bemærkninger, der indholdsmæssigt går udover det, der bemærkes i bilag 1. Det bemærkes her, at samtlige spørgsmål og bemærkninger, der er stillet i de mange henvendelser udover bilag 1, ikke er medtaget i Del 2, da der indholdsmæssigt er mange overlap mellem dem og flere er enslydende. Der er således tale om en længere række af udvalgte spørgsmål og bemærkninger, der indholdsmæssigt dækker, hvad der spørges ind til i alle henvendelserne.

### **Del 1 - Besvarelse af "Dokumentation: Politikerne er blevet vildledt af forvaltning i beslutning om cykel-gangbro ved Enghave Brygge"**

#### **1. Vildledning om lokalplaner**

Det er korrekt, at alle de skitserede broløsninger i foranalysen vil kræve et tillæg til lokalplanen, hvilket fremgår af 'Resumé af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge'. Det fremgår

**06-10-2023**

Sagsnummer I F2  
2023 - 15246

Dokumentnummer i F2  
104498

Sagsnummer eDoc  
2023-0372511

EAN-nummer  
5798009809452

også af indstillingen 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest', som blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets mødet den 21. august 2023, at "Udvidelse af kajen og reducere i kanalens bredde vil kræve et tillæg til lokalplan nr. 494 Enghave Brygge" ved anlæg af linjeføring G5 (indstillingens side 2).

Da lokalplanen for Enghave Brygge i 2014 blev udarbejdet, var der ikke taget konkret politisk stilling til en evt. bro over havnen fra Enghave Brygge. Der blev heller ikke finansieret egentlig skitsering, projektering eller anlæg på bro og brofæster mv., og indtegningen i lokalplanen var alene som en fremtidig mulighed, der efterfølgende ville skulle vurderes i forhold til lokalplanpligt. Borgerrepræsentationen kan med en ny lokalplan beslutte andre linjeføringer end den, der er vist som mulighed i lokalplanen fra 2014.

Ud fra tegninger i lokalplaner angives størrelsen/bredden på anlæg i byen. Af målestoksforhold på bl.a. tegning nr. 4 "Vej- og stiforhold mv" på side 57 i lokalplan 494, tillæg 3 for Enghave Brygge fremgår en evt. stibroforbindelse over havnen med en bredde på 8 m. Derudover fremgår det på side 57, at stibroer og stibroer, der skal kunne åbnes, mellem holmene er angivet med en bredde på 3 m. Stiforbindelse over havnen er ikke markeret som en af disse broer, og bredden på denne bro er angivet væsentlig bredere, jf. side 57 i lokalplan 494, tillæg 3 for Enghave Brygge. En stibro over havnen på 3 m med gang- og cykeltrafik vil af sikkerhedshensyn ikke kunne accepteres. Tidligere skulle bredden for gang- og cykelbroer mindst være 5-5,5 m, hvilket ift. erfaringer fra andre stibroforbindelser over havnen nu er blevet øget til mindst 7 m.

Broen med linjeføring G5 er ikke detailprojekteret i lokalplanen, og den vil derfor også skulle tilpasses den kommende træbrygge ud for Myrholm. I bilagsmaterialet til indstillingen (Bilag 3: 'Kort over brolandinger - Scenarie 1 og Scenarie 2' og Bilag 4: 'Resumé af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge') er den viste linjeføring for G5 et skitseforslag til en mulig udformning. De to projekter skal tilpasses hinanden. Evt. kan broens linjeføring i de næste projekteringsfaser tilpasses, så den føres udenom træbryggen, men hvis det bliver nødvendigt at tilpasse eller flytte de to planlagte træbrygger, vil det betyde, at der skal udarbejdes et tillæg til lokalplanen. Dette fremgår i øvrigt af 'Resumé af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge'.

## **2. Cykelbro fremgår ikke af kommunalplan, som har senere dato end lokalplan**

En lokalplan skal på tidspunktet for vedtagelsen være i overensstemmelse med den gældende kommuneplan. Hvis en kommuneplan senere ændres, er der ikke krav om, at en gældende lokalplan ligeledes skal ændres. Lokalplanen er således fortsat lovlige.

## **3. Forkert information om vurdering af landingspunkter, så G5 fremstår bedre**

Det er korrekt, at forvaltningen anser landingen J10 på Enghave Brygge som værende god, da holmen endnu ikke er udbygget. I forbindelse med en aktindsigt er der blevet udleveret materiale fra hele processen, dvs. fra der blev bevilliget midler til foranalysen i Overførelsessagen 2021-2022 til Teknik- og Miljøudvalget behandlede indstillingen '*Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest*' den 21. august 2023. Både kriterier og pointtildeling er i løbet af processen blevet tilpasset i takt med, at der er kommet nye informationer om de enkelte landingspunkter. I '*Resumé rapport. Foranalyse for ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge*', der er vedlagt som bilag 4 til indstillingen, fremgår, at landingen J10 på Enghave Brygge scorer toppoint i Byrum (5/5) og næsten lige så godt i geometriske forhold (4/5). Dette stemmer overens med, hvad forvaltningen har skrevet i selve foranalysen ift. mulighederne for at redefinere byrummet. Det er derfor ikke af den grund, at forvaltningen anbefaler linjeføring G5.

#### **4. Vigtige oplysninger om brotekniske forhold mangler**

Forvaltningen vurderer, at henvendelsens kritikpunkter beror på misforståelser. De 15 graders vinkel går ikke på, hvordan landingspunkterne ligger overfor hinanden, men i hvilken vinkel åbningsfaget på broen krydser sejlrenden, da en stor vinkel giver forhøjede udgifter og kompliceret åbningsmekanik. Den angivne minimumlængde på broen for at opnå en hældning på de anbefalede maks. 40 ‰ er beregnet ud fra terrænkoter på +2,5 m. Men da kajen på Islands Brygge er hævet med ca. 1 m, er det for linjeføring G5 tilstrækkelig med en længde på ca. 180 m. Dette giver dog en lille overskridelse af hældningen, som med 43 ‰ over en kortere strækning dog er acceptabel for at kunne tillade, at broen lander i terrænniveau uden brug af tillægsrampe. Denne overskridelse af de anbefalede 40 ‰ er også blevet accepteret både på Inderhavnsbroen og Lille Langebro.

#### **5. Vildledende pointgivning, som får J10 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.

#### **6. Ikke retvisende og forkerte oplysninger om borgerinddragelse**

I Overførelsessagen 2021-2022 blev der afsat midler til en foranalyse af en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge (Lyngholm) og Islands Brygge (Sirius Plads), der er angivet i lokalplaner for de to bydele. Foranalysen er udvidet til at omfatte mulige brolandingspunkter på hele Enghave Brygge og den del af Islands Brygge, som ligger overfor pga. pladsmanglen på Lyngholm.

Forvaltningen er meget opmærksom på bekymringerne fra borgerne for en brolanding på Lyngholm, da der er tale om et nyt anlæg i et udbygget boligområde.



Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt den 2. marts 2023 et interessentmøde om den kommende bro, hvor de berørte ejer- og lejerforeninger, foreninger, erhvervsdrivende, institutioner m.fl. i området blev inviteret, bl.a. også GAS og Grundejerforeningen Enghave Brygge, der er repræsenteret af ejerforeningen Myrholm (ifølge G/F Enghave Brygges egne oplysninger). Der var stort fremmøde med stor aktivitet og mange indlæg og kommentarer om de forskellige løsninger. På mødet udleverede forvaltningen skemaer til kommentering af de foreslåede linjeføringer. Skemaerne blev indsamlet og bearbejdet, og efterfølgende inddraget i foranalysen. Da E/F Sivholm ikke er direkte berørt af broforbindelsen, fordi ingen af de foreslåede linjeføringer vil føre over Sivholm, fik Sivholm ikke tilsendt en invitation. Forvaltning beklager naturligvis meget, at der i forvaltningens svar til en borger fremgår, at E/F Sivholm fik invitationen, da dette ikke er korrekt.

Forvaltningen afholdt møde med Vesterbro Lokaludvalg 23. februar 2023, hvor forvaltningen viste en præsentation af mulige linjeføringer og svarede på spørgsmål fra lokaludvalget. Det er korrekt, at Vesterbro Lokaludvalg ikke er blevet bedt om at lave borgerinddragelse. Borgerinddragelse er en del af projekteringsfasen.

Der er korrekt, at forvaltningen har afholdt et møde med By & Havn (6. februar 2023) for at høre, hvilke muligheder der var for at indarbejde en mulig brolanding på en af de kommende øer i det salgsmateriale, som By & Havn var ved at udarbejde. Ift. organisationer på Islands Bryggesiden antager forvaltningen, at der hentydes til, at forvaltningen den 16. marts 2023 holdt møde med Aktive fritidssejlere i Københavns Havn, der holder til i Kajakklubben, som er beliggende på Islands Bryggesiden.

Det er korrekt, at Grundejerforeningen Artillerivej Syd (GAS) er identificeret som en hovedinteressent. Men ligeledes er Ejerforeningen Lyngholmen (E/F Lyngholm), der repræsenterer boligejerne på Lyngholmen på Enghave Brygge, og By & Havn, der ejer arealet hvor de sydlige Engholme skal etableres, identificeret som hovedinteressenter.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke afholdt yderligere møder med beboere og interessenter, men har inddraget de bemærkninger i foranalysen, som forvaltningen har modtaget fra borgere, herunder også en henvendelse modtaget den 29. marts 2022 fra E/F Lyngholm. Derfor mener forvaltningen, at alle berørte parter i området er blevet hørt, og at alle argumenter for eller imod de enkelte forslag er medtaget i foranalysen.

## **7. Vildledende og forkerte oplysninger om informationsmøde**

Det er korrekt, at forvaltningen har afholdt et interessentmøde den 2. marts 2023. Forvaltningen har foruden denne klage ikke modtaget tilkendegivelse af, at der var tale om envejskommunikation på mødet. Det var ikke muligt at udsende materiale på forhånd, da projektet stadig var i en tidlig fase. Netop fordi projektet var i den tidlige fase, var der afsat god tid til, at deltagerne kunne kommentere de forslag, der blev fremlagt. Forvaltningen fik mange kommentarer med fra mødet og

indsamlede 24 udfyldte skemaer fra mellem 80 – 100 personer, der er indgået i det videre arbejde i foranalysen. Det fremgår af skemaerne, at nogle af disse er udfyldt af borgere med forskellige interesser, mens andre tydeligt er udfyldt af borgere med samme interesser.

### **8. Mangelfuld information ved feberredning på udvalgmøde**

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 21. august 2023, hvor udvalget behandlede sagen, afgav Socialistisk Folkeparti, Venstre, Enhedslisten og Alternativet følgende protokolbemærkning: "Det er vigtigt for partierne, at det undersøges, hvordan der kan laves en cykelsti klart adskilt andre trafikanter på Enghave Brygge i den fremtidige projektering af broforbindelsen." Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning: "Vi vil derfor være optaget af, at landingen ved Lyngholm skaber en separat cykelbane, der skaber en sikker adgang for renovationsvogne og børnehaven og den videre forbindelse til metroen bliver kortest muligt ved f.eks. at etablere cykelsti langs havnefronten til mindst mulig gene for den lokale trafik". Forvaltningen vil i den næste projekteringsfase undersøge forskellige muligheder for at etablere cykelsti på Lyngholm, herunder separat cykelsti. Forvaltningen vil have stort fokus på at sikre den bedste trafikale løsning for alle trafikanter på Enghave Brygge. Dette vil ske med inddragelse af borgere i området og øvrige berørte parter. De nævnte kritikpunkter i henvendelsen vil blive medtaget i projekteringen.

### **9. Ikke retvisende fremstilling af foranalysens resultat**

I indstillinger skelnes der mellem *løsningsforslag* - som er den løsning forvaltningen indstiller - og *alternative løsningsforslag* - som er et alternativ til det indstillede løsningsforslag. Det er grunden til, at de to termer er brugt i indstillingen. Det er korrekt, at foranalysen konkluderer: "På baggrund af en vurdering af styrker og svagheder ved hvert af disse fire forslag, vurderes det, at linjeføringen G5 og J10 er de bedste løsningsforslag." Forvaltningen valgte at anbefale G5, da denne linjeføring står i lokalplanen, skaber en god sammenhæng mellem de to byområder, og er den korteste og mest direkte tilslutning til det eksisterende vejnet, hvorved den er en prioritering af pendlertrafikken for en effektiv cykelforbindelse.

### **10. Fortsat forkerte og vildledende oplysninger fra TMF**

Af lokalplan for Enghave Brygge og Islands Brygge fremgår det, at stibroforbindelse over havnen er bredere end 3 m, jf. svar under "Vildledning om lokalplaner" punkt 2.

## **Del 2 - Besvarelse af øvrige spørgsmål vedr. Cykel- og Gangbroen mellem Islands Brygge og Enghave Brygge**

Øvrige spørgsmål og bemærkninger fra de mange henvendelser, der indholdsmæssigt går udover de bemærkninger, der fremgår af bilag 1, fremgår af nedenstående efterfulgt af forvaltningens svar herpå.

### **Cykelrute og sikkerhed ved børnehaven**

*Cykelruten vil skulle ligge klos op ad en børnehaveindgang. Vi, der kommer fra de andre øer, vil skulle krydse cykelruten, enten gående, på cykel (eller i bil) for at komme til metroen. Løsningen er angivet som et lyssignal ved broen - og hånden på hjertet, vi ved alle, at det kniber for os københavnske cyklister at respektere stopsignaler. Her vil det betyde nedkørsler af børn, der skal til institutionen.*

**SVAR:** I budgetaftalen for Budget 2024 er der givet midler til arbejdet med at få konkretiseret broens landingspunkter på Lyngholm med yderligere analyser af trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved disse landingspunkter med inddragelse af beboerne i området. Der vil også blive lavet yderligere analyser af forholdene på de tilstødende holme (boligøer) og længere ind på Enghave Brygge. Der vil i den videre undersøgelse blive fokuseret på trafiksikkerheden for alle trafikanter i dette kryds og foran daginstitutionen. Resultatet af den videre undersøgelse forventes at blive fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget medio 2025.

### **Supplerende vedr. kanalens bredde fsva. rekreativ anvendelse samt vandgennemstrømningen / vandkvaliteten**

*Hvis I forestiller jer, at der skal etableres en cykelbro ude på ydersiden af molokkerne (og der skal være den afstand til kanten, som der er nu jf. Forvaltningens egne oplysninger), er det tydeligt, at kanalen bliver så smal, at den er ligegyldig, og bør fyldes op i stedet. Der vil ikke kunne passere og kajaker, både eller SUP'er uden risiko for sammenstød. Så ingen kanal, og farvel til det maritime miljø, som vi er mange, der synes godt om, da vi ellers ikke ville have købt lejlighederne.*

*Brolandingen på Lyngholm vil nødvendiggøre en delvis opfyldning af kanalen mellem Lyngholm og Myrholm med ca 4 meter. I den samlede foranalyse, som ligger til grund for det resumé, der er præsenteret for medlemmerne af TMU, har man kun kigget på tværsnittet ved brolanding og ikke taget i betragtning, at kanalen indsnævres væsentligt hen mod broen mellem Andrei Sakharovs Vej og Willy Brandts Vej. Her er kanalen nu knap 10 meter bred, og vil derfor efter en delvis opfyldning blive væsentlig smallere end de 8 meter, som er et krav i lokalplanen. Jeg ønsker derfor svar på:*

- 1. Hvorvidt det er kommunikeret til medlemmerne af TMU, at ændringen af kanalens bredde medfører, at den bliver smallere end lokalplanens krav?*
- 2. Hvorvidt der er lavet undersøgelser af, hvilke konsekvenser dette får for vandgennemstrømningen/vandkvaliteten i kanalerne*

**SVAR:** Det fremgår af 'Resumé af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge', der blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget sammen med foranalysen, at "kajen udvides for at opnå en bedre trafikafvikling, hvilket er på bekostning af bådpladser og det rekreative sejlermiljø, herunder forholdene for kajaker, både eller SUP'er.". Dette fremgår også af selve indstillingen 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest', der blev behandlet på Teknik- og

Miljøudvalgets møde den 21. august 2023. Af indstillingen fremgår det: "Dette medfører, at kanalen mellem Myrholm og Lyngholm indsnævres fra ca. 12,5 m til 8,65 m bredde på den yderste del og fra ca. 10 m til 6,15 m på den inderste del. En udvidelse af kajen vil være på bekostning af kanalbyens karakter, der ændres markant, da adgang til vandoverflade mindskes fysisk og visuelt. Som konsekvens vil op til ti bådpladser på sydsiden af kanalen fjernes. Dertil skal de to broer, der forbinder Lyngholm med Myrholm, ombygges og tilpasses. Udvidelse af kajen og reducere i kanalens bredde vil kræve et tillæg til lokalplan nr. 494 Enghave Brygge".

I den videre projektering i 2024 vil brolandingene på Lyngholm blive konkretiseret og byrumsmæssige og trafikale forhold vil blive analyseret nærmere. Der er desuden afsat midler til en miljøscreening af projektet i de næste projekteringsfaser. Der er således på dette stadie ikke foretaget undersøgelser af, hvilke konsekvenser brolandingene vil få for vandgenemstrømningen/vandkvaliteten i kanalen mellem Lyngholm og Myrholm.

### **Vedr. broens hældning**

*Hvorfor gentager I nu med åbne øjne samme fejl, som Lille Langebro og Bryggebroen, der er for stejle så cyklisterne kører meget forskellige tempi op ad bakke og alt for hurtigt ned igen, hvilket skaber farlige situationer. Hvorfor vælger I den eneste broløsning, der ikke kan bygges efter forvaltningens egne krav om lavere hældning?*

**SVAR:** Den anbefalede broløsning er valgt ud fra andre kriterier end længdehældningen, og det er korrekt, at den viste skitse med en hældning på op til 43 % ligger over de anbefalede maks. 40 %, som over en kortere strækning dog er acceptabel for at kunne tillade, at broen lander i terrænniveau uden brug af tillægsrampe. En overskridelse af de anbefalede 40 % er også blevet accepteret både på Inderhavnsbroen og Lille Langebro. Desuden vil den nye stibro få en knap 1 m bredere cykelsti end ved de eksisterende stibroer, hvilket giver bedre plads til at overhale de langsomt kørende cyklister.

I de næste projekteringsfaser vil broløsningen blive optimeret bl.a. med hensyn til hældningen.

### **Aflastning af Bryggebroen**

*Hvorfor er aflastning af Bryggebroen pludselig blevet et vigtigere argument end adgang til metro og grønne områder. Hvorfor har man ikke lavet trafikundersøgelser, der viser, om den valgte bro overhovedet løser det problem?*

*Hvad mener I med følgende sætning om J10: "Derimod tilbydes ikke gode muligheder for aflastning af Bryggebroen."*

*Selvom G5 er tættere på Bryggebroen, så bugter den sig i sydlig retning og vil derfor ikke være en fordel ift. Bryggebroen for al trafik der skal til Fisketorvet og indre by fra Islands Brygge. G5 vil altså kun være en aflastning for trafik der skal til metrostationen Enghave Brygge eller i sydlig retning, på netop samme måde som J10 vil aflaste. J10 har dog*

*den fordel at den også aflaster optimalt for trafik der kommer fra den tværgående sti gennem Amager fælled. Jeg kan derfor ikke se hvilke pointer I har bragt i spil for at omtale J10 som en bro der ikke har gode muligheder for at aflaste Bryggebroen, mens G5 omtales som en bro med gode muligheder for aflastning. Kan I forklare dette?*

**SVAR:** Aflastningen af Bryggebroen er et de tre hovedkriterier, som stibroen skal opfylde. Det er ikke et 'vigtigere' hovedkriterie end de to andre, der går på bedre adgang til metro samt, at broen skal forbinde de to bydele.

Linjeføringen G5 med landing på Lyngholm og Sirius Plads giver en god betjening af lokalområderne på begge sider af havnen, hvilket betyder, at der opnås en rimelig rejsetid på tværs af havneløbet for de fleste trafikanter i området, herunder også nogle af de trafikanter, som i dag benytter Bryggebroen. Linjeføringen J10 med landing på ubebygget holm på Enghave Brygge og Nokken giver en god betjening af Enghave Brygge, men på Islands Brygge ligger linjeføring J10 meget sydligt i bydelen, hvilket betyder at ture til og fra den nordlige del af Islands Brygge kan opleves som omveje. Linjeføring J10 tilbyder således ikke de samme muligheder for aflastning af Bryggebroen for trafikanter på Islands Brygge.

#### **Vægtning i kommunikation vedr. de forskellige løsninger**

*Forvaltning og rådgiverne var ifølge referat fra et formøde enige om, at det ville være "en politisk hvepserede" at foreslå en landing på Nokken eller ved roklubberne, allerede inden man gik i gang med analyserne. Er det her forklaringen skal findes?*

**SVAR:** Ved opstartsmødet var der mulighed for, at mange forskellige dele af forvaltningen kunne kommentere på sagen. Det er korrekt, at der i den forbindelse blev nævnt, at "Det vil være en politisk hvepserede at føre landingen ind på Nokken eller ved sejlklubben" (de omtalte linjeføringer er brolandspunkter I9, J10 og K11 på side 10, 11, 14 og 15 i bilag 4 til indstillingen). Det skal dog bemærkes i den sammenhæng, at netop fordi der var gode trafikale muligheder for at lande i punkt 9 (ved sejlklubben) og 10 (på Nokken), blev linjeføringerne I9 og J10 anbefalet som to af de fire linjeføringer, der blev undersøgt nærmere i foranalysen. Resultatet af foranalysen konkluderede, at J10 er en god løsning ift. at forbinde de to bydele og tilbyde en god adgang til metroen for den sydlige del af Islands Brygge.

Den førnævnte bemærkning har ikke haft nogen indflydelse på resultatet af foranalysen eller i sagsfremstillingen i indstillingen 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest', som blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets mødet den 21. august 2023.

#### **Inhabilitet og sagsfremstillingen**

*Har det en betydning, at forvaltningschefen bag foranalysen har boet på Islands Brygge i årevis og af samme grund blev erklæret inhabil efter analysen var afleveret?*

*Læser man bag om forvaltningens resume, nævnes mange ulemper ved den valgte løsning, som ikke kommer frem i dagens lys - er det bevidst?*

**SVAR:** Siden spørgsmålet om inhabilitet blev vurderet, har afdelingen Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold (enheden Bro og Tunnel samt områdechef) kun bidraget med faglig viden om broer, der ikke findes andre steder i forvaltningen. Vicedirektøren for afdelingen Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold har ikke været inde over behandlingen af spørgsmål om sagen eller relaterede henvendelser, ligesom de pågældende medarbejdere ikke refererer til vedkommende i denne sag, men til vicedirektøren for afdelingen Klima og Byudvikling.

Forvaltningen anser brolandingen i linjeføring J10 på Enghave Brygge som værende god, da holmen endnu ikke er udbygget. I forbindelse med en aktindsigt er der blevet udleveret materiale fra hele processen, dvs. fra der blev bevilliget midler til foranalysen i Overførelsessagen 2021-2022 til Teknik- og Miljøudvalget behandlede indstillingen 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest' den 21. august 2023. Af processen fremgår det, at både kriterier og pointtildeling er blevet tilpasset i takt med, at der er kommet nye informationer om de enkelte landingspunkter. I 'Resuméet af foranalysen, der er vedlagt indstillingen, fremgår det, at landingen i linjeføring J10 på Enghave Brygge scorer toppoint i Byrum (5/5) samt at geometriske forhold også scorer godt (4/5). Dette stemmer overens med, hvad forvaltningen har skrevet i selve foranalysen ift. mulighederne for at redefinere byrummet. Forvaltningen har fremlagt de komplicerede forhold for landingspunkterne ved G5 i indstillingen og i resumérapporten, og forvaltningen kan ikke genkende kritikken af, at der er ulemper i foranalysen, som ikke er beskrevet og gengivet i indstillingen og resumérapporten.

### **Fejl i tegningerne af de nuværende forhold på Enghave Brygge**

*I resumérapporten af den samlede foranalyse er der på tegningen af de eksisterende forhold på Enghave Brygge medtaget en bro, som forbinder Andrei Sakharovs vej med Nelson Mandelas Allé. Dette er en bro, som er midlertidigt opført, indtil de sidste byggefelter langs Nelson Mandelas Allé er færdigbygget. Jeg ønsker derfor svar på:*

1. *Hvorvidt denne fejl i rapporten er kommunikeret til medlemmerne af TMU?*
2. *Hvorvidt de økonomiske konsekvenser af, at der skal etableres en ny vejbro er beregnet og kommunikeret til medlemmerne af TMU?*

**SVAR:** Det er korrekt, at der i resumérapporten af den samlede foranalyse er vist oversigtskort af de nuværende forhold på Lyngholm, hvor den midlertidige vejbro mellem Andrei Sakharovs vej med Nelson Mandelas Allé fremgår uden markering af, at denne er midlertidig. Den midlertidige vejbro fremgår ikke af tegninger, der viser de fremtidige forhold på Lyngholm, og den indgår ikke som en del af det øvrige vej- og stinet i foranalysen eller i kortbilagsmaterialet til indstillingen 'Resultat

af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest', som blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets mødet den 21. august 2023. Der er i foranalysen heller ikke medregnet trafik på denne bro, men på den sydligt herfor liggende stibro (der er en permanent bro), hvilket også kan ses ved linjeføring H8 på resumérapportens side 13.

Der skal som konsekvens af udvidelsen af kajen på Lyngholm etableres flere følgeanlæg på Lyngholm, herunder udskiftning af eksisterende vej- og stibroer mellem Lyngholm og Myrholm. Men der er ikke behov for at etablere en ny vejbro mellem Lyngholm og Enghave Brygge, hvilket heller ikke er beskrevet i rapporten. Dette fremgår i bilag 4 i resumérapporten på side 22 og er indeholdt i anlægsoverslaget på side 19 til indstillingen.

### **Ekspropriation**

*I den samlede foranalyse kan man for G5 løsningen læse: "På Enghave Brygge er vejen på Lyngholm privat, mens de øvrige veje frem til Nelson Mandelas Allé er private fællesveje. Den private vej vil skulle eksproprieres til projektet. Det kan overvejes at overtage de private fællesveje som offentlige. På Islands Brygge er området mellem broen og vejen privat grund, der vil skulle eksproprieres. Ligeledes vil der evt. skulle foretages en mindre ekspropriation i forbindelse med etablering af krydsningspunkt på Islands Brygge."*

*Disse ekspropriationer er ikke nævnt i resuméet af rapporten. Jeg ønsker derfor svar på:*

- 1. Hvorfor er nødvendige ekspropriationer for G5 løsningen ikke med i resuméet, når ekspropriationer på Islandsbrygge siden er nævnt for J10 løsningen?*
- 2. Hvem har truffet beslutning om, hvilke ekspropriationer, som skulle medtages, og hvilke der kunne udelades?*

**SVAR:** Det fremgår af 'Resumé af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge', at "et projekt af den størrelse, som en stibro vil være, kan indeholde ændringer af vejforhold, stibroer mv., hvor det er fysisk muligt. Ligeledes vil der skulle ske ekspropriation af private arealer og mindre bygninger, hvis det er nødvendigt for at gennemføre projektet" (side 5).

Ekspropriation af private veje (vejovertagelse) sker for at få en samlet offentlig stiforbindelse mellem Islands Brygge og Enghave Brygge. Ved vejovertagelse vil vejene overgå til drift i kommunen, som vil kunne sikre serviceniveauet på vedligeholdelse og glatførebekæmpelse, for at garantere en sikker og anvendelig stiforbindelse. Dette vil således fritage grundejerne for drift og vedligeholdelse af stiforbindelse mellem Islands Brygge og Enghave Brygge.

Når ekspropriation bliver fremhævet for J10 i indstillingen, er dette fordi denne løsning muligvis vil betyde ekspropriation og inddragelse af eksisterende bygninger på Islands Brygge.

I budgetaftalen for Budget 2024 er der givet midler til arbejdet med at få konkretiseret broens landingspunkter på Lyngholmen samt

yderligere analyser af trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved disse landingspunkter, herunder konkretisering af mulige forhold der skal eksproprieres.

### **Værdiforringelse**

*Når Københavns Kommune bygger en bro, der erstatter den kanal, hvor vi i dag bader samt har vores båd liggende, med asfalt og beton, hvad sker der så med det tab af herlighedsværdi samt økonomisk værdi jeg som borger vil blive påført? Er det en regning, som Københavns Kommune vil tage?*

*Jeg er interesseret i at vide, om der er blevet foretaget analyser af, hvordan broen kan påvirke ejendomsværdierne i området. Det er vigtigt for os som beboere at forstå, hvordan vores ejendomsværdier kan blive påvirket af denne infrastrukturændring.*

**SVAR:** Ethvert bygge- eller anlægsprojekt vil medføre ændringer for de lokale beboere - både under byggeperioden og efterfølgende. Mange byudviklingsprojekter vil skabe forbedringer for områdets beboere, og det vil være forskelligt, om man som beboer mener, at et givet projekt er en forbedring eller en ulempe.

I foranalysen er der ikke foretaget analyser af, hvordan en kommende cykel- og gangbro kan påvirke ejendomsværdierne - hverken i positiv eller negativ retning. Forvaltningen kan ikke betale en regning for en oplevet værdiforringelse, ligesom forvaltningen heller ikke vil opkræve en regning, hvis områdets værdi stiger pga. et gennemført projekt.

### **Yderligere vedr. pointgivning**

*Vi er til et borgermøde blevet oplyst, at de forskellige linjeføringer har fået tildelt point alt efter, hvor velegnede de er på en række parametre. Den linjeføring der fik flest point - nemlig den til den endnu ubebyggede holm tættest ved Metroen (!) - blev end ikke forelagt jer. Derimod blev linjeføringen til Lyngholm, som I stemte for, præsenteret som den bedste løsning. Men det var den så åbenbart ikke. Please, sig mig, at det ikke er sandt - at beslutningen blev truffet på et uoplyst grundlag?*

**SVAR:** Den sydlige linjeføring J10, med landingspunkt fra en af de endnu ubebyggede holme på Enghave Brygge og med tæthed til metro, blev forelagt i indstillingen 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Kgs. Enghave og Amager Vest', og den fremgik ligeledes som en anbefalet løsning i resuméet til foranalysen, der blev vedlagt som bilag. Indstillingen blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets mødet den 21. august 2023.

### **Miljømæssige konsekvenser**

*Der er tilsyneladende SLET IKKE regnet på, hvilke miljømæssige konsekvenser det vil have at skulle ændre på en allerede færdigbygget infrastruktur fremfor blot at skulle indtænke det i et endnu ikke opført byggeri tættere på Metroen. I notatet fra TMF fremgår det alene, at der skal fjernes nogle få løvfældende træer, som vil blive genbeplantet. Men det er jo slet ikke hele sandheden! Der er endelig kommet gang i biodiversiteten Lyngholm og Myrholm, hvor beplantningen allerede*



*har flere hundrede tilknyttede arter. Kan det virkelig passe, at ingen har undersøgt de miljømæssige konsekvenser?*

**SVAR:** Forvaltningen forstår bekymringen vedr. de miljømæssige konsekvenser, da der er tale om et nyt anlæg i et allerede udbygget område. I forbindelse med projekteringen af broen vil der blive foretaget en miljøscreening af projektområdet, der skal vurdere om projektet er VVM-pligtigt. I den kommende fase vil trafikale og byrumsmæssige forhold på Lyngholm undersøges nærmere, herunder også en konkretisering af forholdene for beplantningen før og efter etableringen af broen.

### **Yderligere om lokalplan og sammenhæng mellem indstilling og VDSvar**

*Forvirringen bliver kun større, når man ser svar fra vicedirektør Karsten Biering Nielsen fra den 8. august 2023 til Finn Rudaizky (DF), hvor vicedirektøren oplyser, at "lokalplan nr. 494 "Enghave Brygge, som er udarbejdet i 2012-2014 og vedtaget i Borgerrepræsentationen 2014, indeholder ikke en bestemmelse om, at der skal etableres en broforbindelse på Amagersiden", jf. 08.08.23 - svar til Finn Rudaizky (O) om den påtænkte cykel- og gangbro mellem Islands Brygge og Enghave Brygge.pdf (kk.dk)*

*Jeg undrer mig over, hvordan forvaltningen kan sende mødemateriale til behandling i TMU den 21. august, hvor det i sagsfremstillingen er fremhævet, at forvaltningen anser det som en fordel, at den anbefalede løsning er beskrevet i lokalplan, når det ikke er i overensstemmelse med udmeldingen fra forvaltningens vicedirektør.*

**SVAR:** Den oprindelige lokalplan for Enghave Brygge (nr. 494) blev vedtaget i 2014. De tre tillæg, der siden er vedtaget, har omhandlet specifikke delområder, som er blevet tilpasset (tillæg 3, vedtaget i 2022, omhandlede fx kun ændring af området ved metrostationen), mens den oprindelige lokalplan ikke er ændret. I lokalplanen for Enghave Brygge er der indtegnet en mulig stibro, der går i den korteste linje over til Islands Brygge.

Forvaltningen vurderer, at der ikke er begået en fejl i forbindelse med lokalplanlægningen, men at trafikmønstre og politiske ønsker har ændret sig med tiden. Dette ligger indenfor planlovens rammer.

### **Vedr. vurdering af J10**

*Hvad mener I med følgende sætning om J10: "Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet på Islands Brygge er ikke optimal, hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse på de eksisterende veje"*

*Rundholtsvej og alle de andre store veje i nærheden af landingen af J10 er allerede asfalteret og klar til cyklister. Desuden er der også perfekt sammenhæng fra J10 med den tværgående vej gennem Amager fælled og projektet "fra fælled til strand". Det modsatte er gældende med G5 som på Islands Brygge kræver en indviklet vej med mange sving og stop når man skal til og fra den tværgående sti i Amager*

*fælled. På Enghave Brygge landingen af G5 skal en hel kanal asfalteres for at lave plads til cyklister og give dem adgang til et kompliceret netværk af veje før man når de store veje som fx Vasbygade. Derfor finder jeg ovenstående sætning mere passende for G5 end for J10. Hvad er grunden til, at I har skrevet dette om J10?*

**SVAR:** Det er vigtigt for stibroens funktion, at tilslutningerne mellem broen og det overordnede vejnet også kan afvikle stitrafikken på en god og sikker måde. Foranalysen vurderer, at J10 vil kræve trafikale tiltag 9 steder på Islands Brygge, herunder tilpasninger af veje og ombygninger af kryds af hensyn til trafikanterne, hvorfor der ved denne linjeføring er behov for at "stramme op" på forholdene og skabe tydeligere færdselsarealer for alle trafikanter. Dette ses bedst løst ved bl.a. at omdanne Rundholtsvej til en cykelgade, da Rundholtsvej er en mindre vej med en kørebanebredde på ca. 5 m, hvor der også holder mange biler parkeret. Derudover skal stibroen ved Havneviggen gøres bredere, og der skal etableres en ny cykelsti over pladsen ved Havneviggen for at sikre trafik-sikkerheden.

*Hvad mener I med følgende sætning om J10: "Broens placering giver acceptabel betjening af Enghave Brygge, men på Islands Brygge ligger den meget sydligt i bydelen, hvilket betyder at ture til/fra den nordlige del af Islands Brygge kan opleve omveje."*

*Hvis man skal til og fra det nordlige Islands Brygge fra indre København eller Fisketorvet er Bryggebroen fortsat det hurtigste og ingen af de to løsninger J10 og G5 aflaster derfor for cyklister på denne rute. Kommer man sydfra eller fra metrostationen Enghave Brygge og skal til og fra det nordlige Islands Brygge er G5 og J10 lige hurtige. J10 giver desuden direkte forbindelse til tværgående sti i Amager fælled jvf. første kommentar. Hvad mener I med den citerede sætning?*

**SVAR:** J10 giver en god betjening af trafikanter til og fra metroen, hvilket også er beskrevet i foranalysen. På Islands Brygge ligger forbindelsen meget sydligt, hvorfor der i foranalysen vurderes, at G5's placering er mere central på Islands Brygge end J10 og vil derfor kunne aflaste Bryggebroen mere end J10.

*Desuden forstår jeg ikke hvorfor I skriver at "den ligger meget sydligt i bydelen" om J10 som om det er en ulempe. Hele Nokken er et kæmpe område der er endnu mere syd for J10 og J10 giver også god forbindelse til den tværgående sti i Amager fælled og dermed hele Amager både syd og nord for J10. Kan I forklare dette?*

**SVAR:** J10 ligger mere sydligt end G5 og derfor også tættere på en potentiel grøn cykelrute over havnen fra Teglhølmolen til Amager Fælled (Kastrup-ruten), der er beskrevet i kommunepåtegnet og lokalplanen for området. Desuden ligger den i de to Bryggers yderområder, sådan at den ikke skaber en central forbindelse mellem de to bydele, som er et af de kriterier, som linjeføringen vurderes ud fra.

---

**Svar på spørgsmål stillet som respons til teknik- og miljøborgmesterens indledende svar på henvendelserne**

*"En daginstitutions udeområde vil skulle inddrages".*

*Respons: Der er tale om et område der i dag bruges til renovation (har jeg fået oplyst på et informationsmøde i marts).*

**Svar:** Der er ikke angivet et præcist landingspunkt, men i den endelige rapport ligger den viste landing syd for børnehavens areal, og der er også gjort plads til, at man kan få adgang rundt om børnehaven til stien langs havnen. Derfor vil der formodentlig ikke skulle inddrages noget af børnehavens areal, men det kan dog ikke udelukkes. En mere detaljeret projektering af landingen vil evt. kunne pege på uhensigtsmæssige trafikstrømme med den nuværende placering, og at dette evt. vil kunne imødegås ved at inddrage noget af børnehaven.

*"Hvis vi havde valgt den anden løsning, skulle et hus rives ned".*

*Respons: Er det hus opført helt lovligt?*

**Svar:** Ja, det er opført på HF Nokkens areal

*Er det korrekt, at det hus, der skulle eksproprieres ved den sydlige løsning, kan flyttes til et ubebygget område tæt på det oprindelige på Nokken?*

**Svar:** Hvis det kan flyttes, og der er arealer ledige, vil det formentlig være en mulighed.

*Skal jeg forstå dit svar således at landingen ved Lyngholm ligger fast uanset alle bemærkninger om bæredygtighed, miljø, manglende lokalplan, trafiksikkerhed samt ødelæggelse af et helt nyt boligområde som Engholmene. Eller er du reelt åben for, hvis evalueringen af forslaget viser, at det er helt galt og uansvarligt, at genbesøge hvor landingen skal placeres. Eller revurdere hele sagen igen på et faktisk korrekt grundlag.*

**Svar:** Hvis politikerne vælger at genbesøge broens placering, skal der afsættes midler til at udarbejde en yderligere foranalyse.

Venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør