



Besvarelse vedrørende henvendelse fra advokat om cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Medlem af Borgerrepræsentationen Christopher Røhl (B) har den 6. marts 2025 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstillingen Forslag til cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, Vesterbro/Kgs. Enghave og Amager Vest.

Spørgsmål

Er forvaltningen orienteret om vedhæftede brev [henvendelse fra Dahl Advokatpartnerselskab] og vil det blive besvaret skriftligt?

I så fald vil jeg meget gerne modtage den besvarelse.

Svar

Borgmesterens svar til Dahl Advokatpartnerselskab og dertilhørende faglige notat udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen 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

21-03-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 5591

Dokumentnummer i F2
187541

Sagsnummer i eDoc
2025-0083192



Notat

Vedr. Cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

21-03-2025

Resume

DAHL Advokatpartnerselskab har henvendt sig til Københavns Kommune på vegne af Ejerforeninger Lyngholm, Myrholm og Sivholm, alle beliggende på Enghave Brygge, forud for Teknik- og Miljøudvalgets behandling af ny cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge den 10. marts 2025. Af henvendelsen fremgår bl.a., at advokatfirmaet vurderer, at betingelserne for gennemførelsen af en ekspropriation ikke er opfyldt, hvilket forvaltningen ikke er enige i.

Sagsnummer I F2
2025 - 5477

Dokumentnummer i F2
187870

Sagsnummer eDoc
2025-0082057

Sagsfremstilling

Angående anbefalinger

DAHL Advokatpartnerselskab fremhæver i sin henvendelse, at en række centrale aktører, herunder Cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik og Metroselskabet anbefaler en alternativ løsning: den sydligere beliggende J10.

Cyklistforbundet har tidligt i processen givet udtryk for, at de foretrækker J10, men har senere tilkendegivet, at de ikke anser G5 for at være en "cykelbroskandale", samt at de ikke er enige i de problematikker, som foreningerne fremhæver, men mest er bekymret for det videre forløb på Enghave Brygge og ikke selve landingen på Lyngholm, jf. bilag 1.

Rådet for Bæredygtig Trafik foretrækker J10, idet de finder, at det skaber en bedre forbindelse til Sydhavnen Station, og derfor kobler flere på S-togsnettet mod Køge, jf. bilag 1. Forvaltningen er ikke uenige i denne regionale betragtning, men fremhæver, at det ikke er en del af opdraget for at etablere en cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge, der primært sigter på de lokale områder.

Metroselskaber anbefalede i 2017 en sydligere placeringen, men har senere foretaget analyser, hvorefter de vurderer, at placeringen ikke har nogen betydning, jf. bilag 1.

Derudover fremgår det af henvendelsen, at den første foranalyse, der blev udarbejdet medio 2023, anbefalede J10. Forvaltningen kan oplyse, at linjeføringerne J10 og G5 indgik som de bedste løsningsforslag ud af de fire undersøgte linjeføringer, herunder at G5 blev vurderet til bedst at opfylde to af de tre formål for stiforbindelsen (se nedenfor).

Rådhussekretariatet

Angående ekspropriation

Det er korrekt, at der skal eksproprieres på Lyngholm, hvis Ejerforeningen Lyngholm ikke ønsker at indtræde i en frivillig aftale. Modsat DAHL

Advokatpartnerselskab vurderer forvaltningen, at der er hjemmel til at udføre en sådan ekspropriation.

I henvendelsen fremgår det, at G5 ikke kan realiseres, fordi J10 er en bedre og mindre indgribende løsning. Forvaltningen er ikke enig den vurdering.

Der kan være behov for ekspropriation ved begge løsninger. Beboerne på Lyngholm vil skulle afstå arealer, hvis der skal laves en trafiksikker landing på Lyngholm, men forvaltningen forventer at kunne indgå en frivillig aftale med GAS (Grundejerforeningen Artillerivej Syd), da de har arbejdet hen mod, at broen i henhold til lokalplanen skal lande der, og fordi de har fået tilpasset arealet på Sirius Plads.

Der vil ligeledes i forbindelse med J10 være behov for, at private grundejere afstår ejendom. By & Havn har for nyligt solgt Enghave Brygge Syd til AP Ejendomme (dette fremgår dog endnu ikke af tinglysningsbøgerne), hvorfor en ekspropriation eller frivillig aftale med AP Ejendomme vil være nødvendig for at gennemføre J10. Derudover skal der udføres flere tiltag på Rundholtsvej, der er en privat fællesvej, for at kunne forbedre de trafikale forhold, idet de eksisterende veje og broer er for smalle, har skarpe kurver og mange indkørsler. Udover at den private fællesvej også her skal eksproprieres, forventer forvaltningen, at det er nødvendigt at ekspropriere areal fra private matrikler, for at kunne etablere en trafiksikker løsning ved J10.

I henvendelsen fremgår det desuden, at G5 ikke indfrier de formål, som Københavns Kommune har for projektet. Den første foranalyse konkluderede, at begge løsningsforslag var lige gode. Forvaltningen vurderer derfor fortsat, at formålene for broen indfries med G5:

1. Forbinde Islands Brygge med Enghave Brygge og dermed øge sammenhæng mellem bydelene
2. Gøre Islands Brygge stationsnær
3. Aflaste Bryggebroen og øge tilgængelighed for cyklister og fodgængere

Det er G5, der bedst forbinder de to bydele, da den ligger mest centralt, aflaster Bryggebroen og skaber bedre tilgængelighed for de bløde trafikanter, hvilket fremgik i den første foranalyse. Det er J10, der bedst gør Islands Brygge stationsnær.

Angående opkvalificering af Andrei Sakharovs Vej

I henvendelsen fremgår det, at der ikke er hjemmel til at optage den private fællesvej som en offentlig kommunevej, fordi der kan træffes beslutning om dette på baggrund af en trafikal vurdering og ikke af hensyn til økonomiske forhold.

Københavns Kommune vil skulle ekspropriere sig ret til at opføre en offentlig sti på Andrei Sakharovs Vej, hvilket vil skulle gennemføres ud fra et behov for bedre trafikale forhold til gavn for almenvellet.

Forvaltningen understreger, at broen mellem Lyngholm og Sirius Plads bliver etableret for at skabe bedre trafikale forhold både lokalt og i hele København, ikke af hensyn til økonomiske forhold.

Angående miljøvurdering

Der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering, før der kan anlægges

en bro. Dette sker, ligesom forvaltningens andre anlægsprojekter i projekteringsfasen, der finder sted i 2026-2028, hvis der tildeles midler til broen ved Budget 2026.

Angående teknik- og miljøborgmesterens habilitet

Forvaltningen har sendt et brev til foreningerne jf. bilag 2.

Bilag

Bilag 1. Bemærkninger fra cyklistforbundet, Rådet for Bæredygtigt Trafik og Metroselskabet, som svar på henvendelse fra Vesterbro Lokaludvalg.

Bilag 2. Brev til ejerforeningerne på Enghave Brygge vedr. borgmesterens habilitet.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

Bilag

Svar fra:

1. Rådet for Bæredygtig Trafik
2. Cyklistforbundet
3. Metroselskabet

[Svar fra Rådet for Bæredygtig Trafik d. 9. okt. 2024]

[Støtteerklæring til optimal cykel- og gangbro ved Enghave Brygge – Rådet for bæredygtig trafik](#)

31. MAJ 2024 Den snoede og uheldige løsning G5 Støtteerklæring til optimal cykel- og gangbro ved



Enghave Brygge Baggrunden for en ny cykelbro er, at der er ved at opstå trængselsproblemer på Bryggebroen – ja, ja, den slags kan naturligvis også ske i cykelverdenen, det er dog et positivt problem. Baseret på såvel trafiksikkerhed som trafikafvikling mener Rådet for Bæredygtig Trafik, at en sydlig forbindelse klart er at foretrække. Ser man på et kort, vil det desuden 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 realiteten skabe endnu en forbindelse for hele oplandet helt ned til Køge, og til denne del af Amager. Og vil derfor i princippet, hvis man tænker i trafiksammenhænge, kunne aflaste Amagermotorvejen. Københavns Kommune vil således med en sydlig cykelbro til Enghave Brygge både kunne lave en trafikalt bedre løsning i selve kommunen end den planlagte G5, og samtidig skabe et alternativ til de mange biler, der dagligt krydser kommunegrænsen og udover trængsel, støj og forurening i selve Københavns Kommune også giver støjplage i omegnskommunerne.

På vegne af Rådet for Bæredygtig Trafik, bestyrelsesmedlem

[Svar fra Cyklistforbundet d. 17. oktober 2024]

Kære Rikke

Tak for din forespørgsel, og dermed tak til Vesterbro Lokaludvalg for at ville lytte til Cyklistforbundets holdning til et vigtigt cykelrelateret emne i den københavnske trafik. Lokaludvalget får svaret fra undertegnede, der er formand for Cyklistforbundets Københavnsafdeling, idet det er os, der tegner forbundets holdning i denne såvel som andre lokale spørgsmål.

Det er selvfølgelig et skulderklap af få prædikatet "ekspert", men omvendt skal man altid bruge sin sunde fornuft, når nogen bruger udtrykket om andre. I diskussionen om en kommende bro over havneløbet har både modstandere og tilhængere af de forskellige løsningsforslag i hvert fald haft travlt med at gøre Cyklistforbundet til såvel "eksperter" som havende en "analyseafdeling", der i begge tilfælde skulle indikere, at vi har uanede ressourcer til at danne vores holdning ud fra.

Sandheden er, at vi er flok cykelentusiaster, der bruger en del af vores fritid på at kæmpe for bedre cykelforhold i København. Vi kan ikke overkomme det hele, men eftersom et af vores årelange ønsker har været flere (cykel)broer over havnen, har det været oplagt, at vi brugte megen tid og kræfter på at sætte os ind i de forskellige løsningsforslag, der har været på en broforbindelse mellem Enghave Brygge/Lyngholmen og Islands Brygge.

Selv om vi tidligt i forløbet blev klar over, at der var - og er - en stor modstand blandt beboerne på Lyngholmen mod G5-løsningen, valgte vi at kigge på de forskellige forslag, som forvaltningen oprindeligt lagde frem uden at skele til de lokale synspunkter, der er på spørgsmålet. Vi dannede vores holdning alene på beskrivelsen af forslagene og - især - på, hvorledes landingsstederne passede ind i cyklisternes videre færden på begge sider af havneløbet. Ligesom vi tog de forskellige bogstav/talkombinationer i øjesyn ved en gennemcyklning af området på begge sider af havneløbet.

Det er således først i forbindelse med udarbejdelsen af dette svar til lokaludvalget, at jeg overhovedet har været inde på hjemmesiden cykelbroskandalen.dk, og selv om denne side såvel som artiklen i København Liv postulerer, at "Cyklistforbundet bakker op om borgergruppen", så er det ikke en helt dækkende betegnelse, da vi har aldrig givet udtryk for opbakning til borgergruppens synspunkter. Og vi har ydermere aldrig på noget tidspunkt italesat løsning G5 som en "cykelbroskandale". Men når det er sagt, så er det dog et faktum, at vores analyse af de forskellige forslag mandede ud i, at vi på det nuværende vidensgrundlag foretrækker løsning J10 frem for løsning G5. Sådan som borgergruppen også gør, men det sker på lidt forskelligt grundlag.

Vi har dog også meldt ud, at eftersom den politiske beslutning p.t. er at arbejde videre med løsning G5, så er det det videre arbejde med denne løsning fra forvaltning og tilknyttede konsulenter, vi fokuserer på. Jeg deltog således interesseret i det borgermøde, forvaltningen arrangerede i starten af september, hvor konsulenterne fremlagde deres første tanker om et konkret indhold i en G5-løsning. Her blev det endnu tydeligere for mig, at vi og borgergruppen langt fra har identiske holdninger (selv om vi altså begge foretrækker J10 for G5). Jeg/vi er stadigvæk ikke overbeviste om, at der kan findes fornuftige løsninger på flere af de indvendinger, som vi - og borgergruppen - har rejst, men den massive modstand på mødet fra hvad jeg formoder var medlemmer/sympatisører af borgergruppen mod de i mine øjne ikke specielt kontroversielle løsningsforslag, der blev fremlagt til selve brofæstet på Lyngholmen, kan jeg/vi slet ikke bakke op om. Og selv om borgergruppen i artiklen fra København LIV påstår noget andet, kan man ikke andet end at få det indtryk, at der er meget NIMBY (Not In My Back Yard) inde over deres holdninger, når umiddelbart fornuftige forslag til brofæstets placering på borgermødet blev fejlet af bordet, hvor hensynet til både- og bilejere havde langt større fokus end et ønske om at finde en brugbar løsning til at sende fodgængere og cyklister på tværs af havnen.

Men dér hvor borgergruppen og Cyklistforbundet indtil videre *har* sammenfaldende holdninger, er en bekymring for, hvorledes det videre forløb fra Lyngholmen ud på Enghave Brygge bliver. Så langt nåede kommunens konsulenter ikke på borgermødet, og Cyklistforbundet afventer i spænding, hvilke forslag de vil komme op med. Som jeg umiddelbart ser det, kommer Cyklistforbundets holdning til det samlede G5-forslag meget til at afhænge af, hvorledes netop dette spørgsmål besvares. Først og fremmest krydsningen af Andrei Sakharovs Vej samt op- og nedkørslerne til parkerings-kældrene i området. Og specielt hvad angår sidstnævnte, er jeg overbevist om, at Cyklistforbundet og i hvert fald en del af beboerne på Lyngholmen ikke kommer til at dele holdning.

Jeg vedhæfter det notat, vi sendte til kommunens Teknik- & Miljøudvalg (og -forvaltning) efter det forrige borgermøde i starten af 2024. Notatet begrundet, hvorfor vi ud fra en samlet, overordnet betragtning vurderer J10 som en bedre løsning end G5. I notatet anfører vi endvidere, at vi fremdeles står til rådighed for kommentarer og vurderinger overfor såvel politikerne som forvaltningen, og dette tilbud gælder selvfølgelig også lokaludvalgene i de to bydele, som en ny broforbindelse (forhåbentlig) ad åre kommer til at forbinde. Skulle ovenstående således ikke til fulde besvare lokaludvalgets (tre) spørgsmål, står vi derfor til rådighed for en uddybning. Skriftligt såvel som mundtligt.

Venlig hilsen

Formand for Cyklistforbundets Københavnsafdeling

[Notat fra Cyklistforbundet til Teknik- og Miljøudvalget i KK fra starten af 2024]

Til medlemmerne af Teknik- & Miljøudvalget

Cyklistforbundet har vi i årevis efterlyst flere broforbindelser over havnesnittet, og vi ser derfor frem til én mellem Bryggebroen og Sjællandsbroen. Næsten – men også kun næsten - lige så meget som vi ser frem til en ordentlig cykelforbindelse i den nordlige ende af havneløbet...

Så bedre sent end aldrig satte vi os i det sene efterår for alvor ind i de forskellige forslag og de oplistede fordele og ulemper ved dem. For afslutningsvis at bruge en lørdag eftermiddag på at besigtige alle de tilgængelige lokaliteter der er i spil på de to sider af havnen.

Lad det være sagt med det samme: Cyklistforbundet er absolut uenig i den beslutning, et flertal i udvalget har taget om at pege på løsning G5

På borgermødet 17. januar blev der – både blandt tilhørerne og hos jer politikere – adskillige gange brugt udtrykket ”den mindst ringe løsning”. Sådan ser vi ikke på det i Cyklistforbundet. Vi opfatter løsningsmulighed J10 som ikke bare bedre end G5 (og alle andre forslag), vi opfatter den som relativt ukompliceret. Både observationerne på stedet og de offentliggjorte dokumenter fortæller os, at alene de mange udfor-dringer på Sjællandssiden af G5 overstiger langt alle dem, der er ved J10.

På borgermødet var det primært G5, der var i fokus, så vi hørte ikke så mange andre end Morten Melchior's italesætte løsning J10, så alt i alt var der absolut intet denne aften, der overbeviste os om, at J10 er en ringere løsning end G5.

Jo, der er da udfordringer med en børnehaven og en sejlkлуб ved Nokken, men det er udfordringer der er til for at blive løst, og som nævnt opfatter vi disse som langt færre og langt mindre problematiske end dem, der nu skal analyseres nærmere ved løsning G5. Vi stiller os fx meget tvivlende overfor, om det kan lykkes at få løst de store udfordringer der er dér, hvor cyklisterne skal sluses ud på Enghave Brygge. Men vi afventer selvfølgelig spændt de forestående, grundige analyser af denne, såvel som andre trafikale udfordringer. Som vi lader ligge i denne omgang.

Jeg vil i stedet hæve mig lidt op i helikopteren og se problemstillingen i et lidt større perspektiv. I første omgang med et par bemærkninger til nogle af de forslag, der blev stillet på borgermødet 17. januar.

Cyklistforbundet er absolut ikke tilhængere af, at udfordringen med den stigende cykeltrafik løses med hverken tunnel eller færge. Hvilket i øvrigt ikke kun gælder her, men også i den føromtalte manglende forbindelse i det nordlige havneløb. Færgeforbindelsen findes her i forvejen i form af havnebussen, og en tunnel er teknisk set en urealistisk og meget dyr løsning.

Og nej, en udvidelse af den eksisterende Bryggebro er heller ikke en tilstrækkelig løsning. Det burde være et selvstændigt projekt med en udvidelse, men den kan slet ikke løse opgaven med at afvikle den stigende mængde cykeltrafik i området alene. For der er slet og ret en udtalt mangel på cykelforbindelser til og fra de mange nye byudviklingsområder på begge sider af havnen.

Det er m.a.o. en ny bro, der er behov for. Og det er måske i virkeligheden her synspunkterne deler os. Vi opfatter nemlig situationen sådan, at det er en broforbindelse i ”egen ret”, der er brug for og ikke en ”aflastningsforbindelse” til Bryggebroen, som for os virker som dét, der har haft jeres primære fokus i beslutningen. Vi er nemlig af den overbevisning, at J10-linjeføringen vil aflaste Bryggebroen mindst lige så meget (eller lidt) som G5 vil. Fordi den vil få et langt mere attraktivt forløb langt ud over selve havnekrydsningen. Der er talt meget om J10's helt åbenlyse direkte forbindelse videre til den kommende Enghave Brygge Metrostation, men herudover er der en desværre sørgeligt overset

attraktion ved J10-løsningen på Amager-siden, nemlig dens direkte opkobling videre til Amager Fælled og Grønjordsstien. En fordel som beklageligvis er undertrykt i de oplyste pros and cons ved J10.

I vores øjne er J10 netop derfor ikke den mindst ringe løsning, men en helt naturlig forbindelse, der på samme tid kan bidrage til at aflaste Bryggebroen en smule samtidig med at den skaber en attraktiv forbindelse for nuværende såvel som fremtidige cyklister mellem Kongens Enghave/Vesterbro/Jernbanebyen/Enghave Brygge på den ene side af havneløbet og Islands Brygge Syd/Amager Fælled/uddannelsesinstitutionerne nord for DR Byen på den anden.

J10 vil på ingen måde løse alle kapacitetsudfordringerne på Bryggebroen, men vi stiller os altså meget tvivlende på, om det vil lykkes at tiltrække tilstrækkeligt mange cyklister med løsning G5 til at denne løsning for alvor kan være med til at løse disse udfordringer. Ikke kun p.gr.a. forholdene på Enghave Brygge- siden, men G5-landingen på Amager-siden virker samtidig umiddelbart ulogisk og ude af sammenhæng med turmål på denne side af havneløbet. Vi frygter derfor, at G5-løsningen ikke vil være så attraktiv for cyklisterne, at de for alvor vælger denne bro til, hvorfor de vil fortsætte med at benytte Bryggebroen, og hvor er forbedringerne for cyklisterne så herne?!

Cyklistforbundet håber med ovenstående at have bidraget til jeres videre overvejelser, og vi noterer med tilfredshed, at flere af jer onsdag aften tilkendegav vilje til at overveje løsningen på ny, såfremt de videre analyser peger i retning af, at (for) mange af udfordringerne ved G5-løsningen ikke kan løses tilfredsstillende.

Vi står naturligvis til rådighed med vurderinger og synspunkter i det videre forløb. Såvel mundtligt som skriftligt, og såvel overfor jer politikere som overfor forvaltningen.

May the best solution win!

Formand for Københavnsafdelingen i Cyklistforbundet

[Svar fra Metroselskabet d. 6. november 2024]

Kære Rikke

Tak for din henvendelse.

Det har lige taget lidt tid at grave vores tidligere udtalelse frem, da den er helt tilbage fra 2017.

Først og fremmest kan jeg oplyse, at umiddelbart er der ingen fra Metroselskabet, som har været i dialog med cykelskandalen.dk

Metroselskabet har i 2017 rigtig nok givet høringssvar i forbindelse med høring af ”Tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 410-1 ”Artillerivej Syd”, Amager Vest”. – se vedhæftet.

Metroselskabet har senere foretaget nogle analyser, og kort sagt vurderes det, at placeringen ikke har den store betydning for Metroselskabet.



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Metro til Sydhavn. Metroselskabets bemærkninger til forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan "Artillerivej".

Kommunens sagsnr.: 2016-0297668

Metroselskabet har den 2. december 2016 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med den offentlige høring af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 410-1 "Artillerivej".

I lokalplanen er der indtegnet et brofæste til en fremtidig broforbindelse mellem lokalplanområdet og Enghave Brygge.

I 2023 åbner en ny metrostation på Enghave Brygge, tæt ved Frederiksholmsløbet. For at opnå kortest mulig forbindelse mellem den nye metrostation og det eksisterende, samt det planlagte, byområde på den sydlige del af Islands Brygge bør broforbindelsen lande sydligere på Islands Brygge end vist i lokalplanen. Det vil reducere gangafstanden mellem den eksisterende bebyggelse, bl.a. omkring Rundholtsvej, uden at påvirke gangafstanden mellem den planlagte nye bebyggelse og metrostationen.

Herudover har Metroselskabet ingen kommentarer til tillægget til lokalplanen.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Arealer & Rettigheder på mailadresse: AR-3parts@m.dk.

Med venlig hilsen

Christine Hammer Jespersen

Metroselskabet I/S

2017-01-13



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

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