

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 John Gade, bestyrelsesmedlem

[Svar fra Cyklistforbundet d. 17. oktober 2024]

Kære Rikke Stampe Wesch

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 begrundes, 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

Erik Hjulmand

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 udfordringer 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 børnehave 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 Grønjordstien. En fordel som beklageligvis er undertrykt i de oplistede 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 henne?!

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!

Erik Hjulmand

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
Byens Udvikling
Postboks 348
1503 København V

Att.: Peter Høiriis Nielsen

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

Kommunens sagsnr.: 2016-0297668

Metroselskabet I/S
Metrovej 3
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2017-01-13

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