

Til Teknik- og Miljøudvalget i København.

Et flertal i bestyrelsen i Grundejerforeningen Enghave Brygge (GEB) ønsker hermed at informere TMU om vores holdning til den igangværende diskussion vedr. den fremtidige stibro, som skal diskuteres på kommende TMU møde 21. august 2023.

Alle ejerforeninger på Enghave Brygge (Sivholm, Tangholm, Myrholm, Kærholm og Lyngholm) er enige i, at en ny stibro over havnen er en god idé. Alle ejerforeninger er dog imod, at den forbindes til Engholmene ved Myrholm/Lyngholm (G5 scenarie 1). Et flertal i GEB-bestyrelsen ønsker hermed at bakke samlet op bag denne holdning, og udtrykke vores samlede modstand mod den foreslåede placering af stibroen mellem Sirius og Lyngholm (G5, Scenarie 1), og i stedet anbefale Scenarie 2 (J10, Scenarie 2, som indebærer en forbindelse ml. Nokken og den kommende metrostation ved By & Havns arealer).

Vi vil også benytte denne lejlighed til at gøre opmærksom på, at GEB, som omfatter hele det berørte område på København siden af havnen, ikke på noget tidspunkt har været kontaktet i sagen af TMF og ej heller inviteret til informationsmødet den 2. marts 2023.

Hverken beboere fra de fem øer Lyngholm, Myrholm, Kærholm, Tangholm og Sivholm, børnehaven ved Lyngholm eller restauratører i området ønsker, at broen skal lande på Lyngholm, da vi ser, at en ny 'Bryggebro' i et smalt rekreativt område vil udgøre en alvorlig sikkerhedsrisiko for vores børn, beboere og besøgende i et tætbeholdt område, hvor mange børnefamilier bor, samt at en sådan broforbindelse vil ødelægge det eksisterende maritime kanalmiljø, byliv og havnemiljø og dermed ødelægge det oprindeligt arkitektoniske miljø for området, som beskrevet i lokalplanen. Restauratørerne i nærområdet ser det som en stærk ulempe at få en så stor cykelmotorvej så tæt på, med fare for, at de mange cyklister vil ødelægge restaurationsmiljøet. Dertil vil sammenhængen til de nordlige øer på Enghave Brygge med træbrygger og et rigt udeliv bliver skåret over af en meget trafikeret cykelvej. Lyngholm og den kommende træbrygge ved Myrholm er samlingspunktet for hele Enghave Brygge. Lyngholm er den ø med flest aktiviteter af alle øerne, der også inkluderer stoppested for havnebussen. Der er særligt her skabt et bymiljø, der skal tiltrække beboere fra alle øerne, andre bydele og generelt mange besøgende udefra.

En placering 100-200 meter længere mod syd (J10 Scenarie 2) vil stadig være tæt på, men uden fare for at kolliderede med havnelivet og der er mulighed for at tænke gode løsninger ind i såvel vejanlæg som broer. Et område, der endnu ikke er bebygget, og hvor man således kan nå at indrette og lave en fornuftig løsning til at rumme en cykelvej. Den alternative løsning (J10 Scenarie 2) med en landing på såvel Sydhavnen som Islands Bryggesiden, matcher kommunens visionsplan om en grøn cykelkile, der skal gå hele vejen fra Amager Strand til den kommende Jernbaneby på Vesterbro.

Vi ser i Grundejerforeningen Enghave Brygge en række problemstillinger ved en landing på Lyngholm (G5 Scenarie 1). Nogle af de mest centrale er listet op herunder:

- En landing på Lyngholm vil udgøre en stor **sikkerhedsrisiko for børn, beboere og besøgende** i et smalt og tæt beboet område med mange børnefamilier.

Ved en landing på Lyngholm (G5 Scenarie 1) vil forbindelsen passere foran indgangen til en stor integreret daginstitution på Andrei Sakharovs Vej. En stærkt trafikeret cykelbro kun 3 meter fra børnehavens indgangsparti har skabt stor utryghed hos forældre og forældreråd i institutionen. Forældre og børn, der to gange dagligt, i myldretiden, kommer og går i forbindelse med aflevering og afhentning af børn i alderen 0-6 år. Disse børn er selvsagt nye i trafikken, og vil have svært ved at navigere omkring ved en cykelforbindelse med anslået 25.000 cyklister passerende.

Størstedelen af børnene i institutionen er bosiddende på øerne i Enghave Brygge og vil derfor skulle krydse direkte over den eventuelt kommende cykelforbindelse. Langt størstedelen kommer på cykel eller klapvogn, og ville skulle parkere diverse børnetransportmidler og cykler udenfor institutionen, hvilket igen vil være forbundet med fare; særligt i forbindelse med afhentning af trætte og ukoncentrerede børn.

- **Unødvige miljøbelastning, som er en uundgåelig følge af, at "gøre tingene to gange.**

En allerede anlagt og velfungerende kanal mellem Lyngholm og Myrholm skal reduceres med 3.85 meter i bredden – meget muligt *mere* end det. Området skal bygges helt om på trods af, at det er udformet fuldstændig som angivet i lokalplanen. Bådpladser forsvinder, kanalområdet og dets byliv samt rekreative miljø ødelægges og dermed ødelægges også det oprindelige arkitektoniske udtryk for området.

Et valg af Lyngholm som landingspunkt virker ud fra et miljø- og ressourcemæssigt synspunkt urimeligt og uigennemtænkt i forhold til den eksisterende og velfungerende infrastruktur i form af veje, fortove, kanaler og broer mm., som skal ombygges og tilpasses. Infrastrukturen ved et landingspunkt på den nye holm derimod kan fra starten udføres korrekt og uden det ressourcespild og unødige miljøbelastning. Eftersom området endnu ikke er detaljeprojekteret, kan trafikken planlægges og integreres sikkert i det nye område. Desuden vil broens placering tættere på den nye metrostation på Engholmene også være i overensstemmelse med Metroselskabets præferencer. Afslutningsvis skal nævnes, at TMF vurderer, at løsningen (J10 Scenarie 2) er væsentlig billigere i anlæg.

- **Trafikafviklingen fra Lyngholm og videre ud i lokalområdet**

Vejen fra landingspunktet til Sivholm knækker og skaber derved dårligere oversigtsforhold der nedsætter sikkerheden for trafikanter, hvilket frarådes af analysegruppen. Der er opkørsler fra 3 store P-kældre med svære udsigtsforhold inden for 3-20 meter fra krydset ved Lyngholm/Sivholm, hvor biler skal ind og ud i området fra og videre fra de tre øer. Disse bilister vil skulle deles om pladsen med de mange fodgængere og cyklister på Andrei Sakharovs Vej og Willy Brandts Vej. Igen potentielt størst trafikbelastning i myldretiden morgen og eftermiddag.

Der er i foranalysen ikke taget stilling til trafikafvikling fra Lyngholm og videre ud i lokalområdet, dvs. hen over den krydsende vej til broen ved Sivholm, som bliver den fremtidige primære adgangsvej for beboere, besøgende og varelevering på både Sivholm, Lyngholm og Myrholm. Ej heller hvordan der skal skabes plads på cykelgaden til de lastbiler, der dagligt leverer varer til de erhvervsdrivende på Lyngholm, tømning af molokker mv.

Med hensyn til adgang til Metro, så er det IKKE den mest direkte vej til Metroen – cyklister vil skulle krydse både Andrei Sakharovs Vej og Nelson Mandelas Alle, som formodes at blive relativt trafikeret. Ifølge foranalysen er det tanken, at cyklisterne skal vælge vejen højre om kommende større erhvervsbygning for derefter at foretage venstresving ad Mandelas Alle. Det vil opleves som en omvej, og det kan forudses, at mange cyklister i stedet vil vælge genveje via havnepromenaden og Lyngholms restaurantgade eller via Andrei Sakharovs Vej og videre over lille gå-gangbro for at ramme Metropladsen. Foranalysens konklusion om, at linjeføringen vil tilbyde "den mest direkte forbindelse mellem vej og stinettet på begge sider af havnen" vil således ikke være med Lyngholm

som landingspunkt. Det ses i øvrigt også af karakterarket på resumerapportens side 10, at G-5 alene får gode karakterer på Islands Brygge-siden og ikke på Enghave Brygge siden. Her scorer den lavest.

- **Utilstrækkelige analyser over nuværende og fremtidige trafikforhold i forhold til netværket**
Forvaltningen har ikke lavet tilstrækkelige trafikanalyser. Alle tal i foranalysen er behæftet med meget stor usikkerhed. Desuden er cyklisters valg af rute heller ikke let at forudse, hvilket erfaringer fra andre stibroer over havnen har vist. Forvaltningen skønner, at det vil være langt mere end 15.000 cyklister, der vil krydse den nye cykel- og gangbro i døgnet. Cykelstien vil derfor få en bredde på 4,5 meter, hvilket svarer til en maksimal kapacitet på 25.000 cyklister i døgnet.

G5 (Scenarie 1) er den anbefalede løsning fra forvaltningen på baggrund af, at trafikafviklingen er god (hvilket vi bestemt ikke er enige i), og at den i modsætning til J10, står i lokalplanerne for både Enghave Brygge og Islands Brygge. Dette mener vi i GEB ikke er korrekt fortolket. I Lokalplanen er der KUN skitseret en **eventuel** stibroforbindelse, og en stibro er defineret som en bro med en bredde på ca 3 meter. På intet sted under trafikale forhold er der beskrevet yderligere om denne stibro. Det nærmeste man kan komme er: "Med yderligere planer for broforbindelser til Teglholmen, Islands Brygge og Vesterbro vil området kunne opnå endnu større sammenhæng til andre dele af byen."

Desuden er vi i Grundejerforeningen Enghave Brygge usikre på, om forvaltningen i givne byggetilladelser for området overhovedet har stillet krav om integration af en landing af en broforbindelse i området? At tvinge denne igennem efterfølgende er absolut ikke gennemtænkt eller optimalt. Ved en sydligere placering er mulighederne for en fornuftig løsning mulig.

Så med tanke på stibroens forventede levetid på 100 år, bør man overveje hvordan Islands Brygge Syd, Nokken og området syd for Nokken forventes at blive udviklet i de næste 30, 50 og 100 år og få indtænkt fortættede netværksforbindelser på den rigtige vis og etablering af en mere harmonisk forbindelse, der kan integreres og indfri kommunens visionsplan om en grøn cykelkile, der skal gå hele vejen fra Amager Strand til den kommende Jernbaneby på Vesterbro og videre nord på bedst muligt for alle.

På vegne af et flertal i Grundejerforeningen Enghave Brygge

Ida Taisbak

Albert Schweitzers Vej 72

2450 København SV

Telefon: 53830831

E-mail: ida_taisbak@msn.com