

# Resumé rapport

Foranalyse for ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Maj 2023

Udarbejdet af: EPR, LATE, SMDE, JBHO og COBE  
Kontrolleret af: LAU  
Godkendt af: EPR  
Dato: 07.06.2023  
Version: 03  
Projekt nr.: 1019851

**Artelia A/S**  
Buddingevej 272  
DK-2860 Søborg  
+45 4457 6000  
CVR: 64 04 56 28  
[www.arteliagroup.dk](http://www.arteliagroup.dk)

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Forudsætninger.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Kortlægning og screening af potentiale landingspunkter .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Linjeføringsforslag.....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Opsamlingskema .....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Anlægsoverslag.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Konklusion.....</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Tidsplan.....</b>	<b>21</b>
<b>9</b>	<b>Specifikke beskrivelse for de to anbefalede løsninger G5 og J10 .....</b>	<b>22</b>

## 1 Baggrund

Sydhavnsmetroen og den kommende Metrostation Enghave Brygge forventes at åbne i 2024. På Islands Brygge - nærmere bestemt Artillerivej Syd-området - ligger et stort boligområde, der med en bro over havnen vil kunne gøres betydeligt mere stationsnært, end det i dag er tilfældet med Metrostationen DR Byen som nærmeste station.

En cykel- og gangbro over havnen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge vil derfor skabe et større opland til Metrostation Enghave Brygge, og medføre en markant forbedring af metrobetjeningen af den sydlige del af Islands Brygge til gavn for de mange beboere i området samt for Metroselskabets passagergrundlag.

I Københavns Kommunes budget for 2022 blev der afsat midler til udarbejdelse af en foranalyse for at vurdere, hvor en stibro kan og bør placeres ud fra trafikale, byrumsmæssige og brotekniske hensyn. Nærværende resumé omfatter de vigtigste informationer, konklusioner og anbefalinger af foranalysen. Foranalysen omfatter etablering af stibroen og landingerne på Enghave Brygge og Islands Brygge til og med opkoblingen til de overordnede veje (Islands Brygge og Nelson Mandelas Allé).

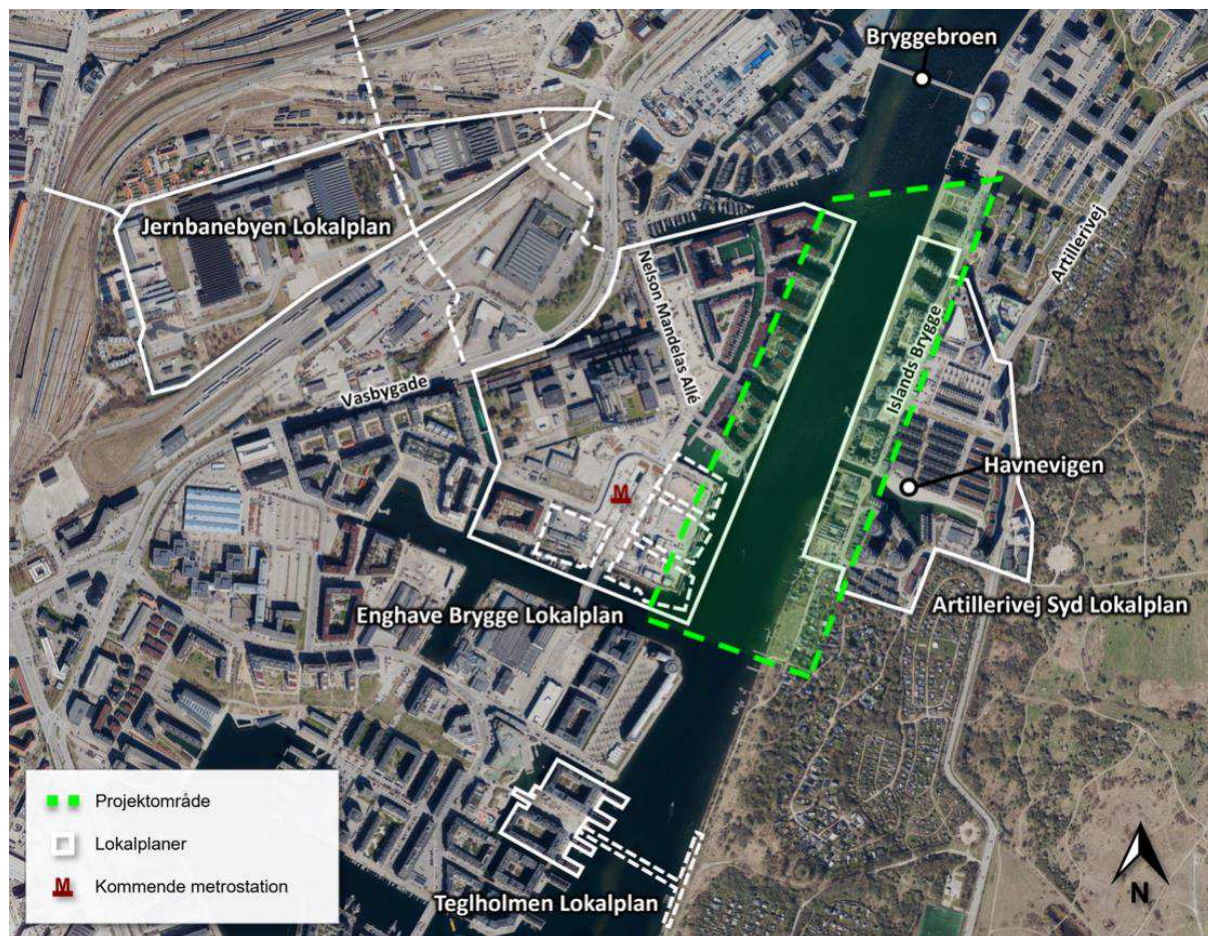
De primære formål med en ny stiforbindelse er:

- Forbinde Islands Brygge med Enghave Brygge og dermed øge sammenhæng mellem bydelene
- Gøre Islands Brygge stationsnær
- Aflaste Bryggebroen og øge tilgængelighed for cyklister og fodgængere

En stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge er angivet som en mulighed i lokalplanerne for disse to byområder, hvor broens omtrentlige placering også er vist. For at kvalificere grundlaget for det videre planlægningsarbejde for en stibro, er det nærmere vurderet om den anslåede placering er den rette i forhold til broens formål og de omkringliggende byområder.

Undersøgelsen af mulige placeringer af en ny stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge er gennemført i to faser. En kortlægningsfase, hvor mulige eksisterende forhold er kortlagt og mulige tilslutningspunkter i begge sider af havneløbet er blevet vurderet, og en analysefase, hvor de udvalgte linjeføringer er analyseret nærmere.

Foranalysens projektområdet vises på nedenstående figur.



Figur 1. Projektområde

### Lokalplanforhold

Projektområdet er reguleret af eksisterende lokalplaner for Enghave Brygge (Lokalplan nr. 494 Enghave Brygge med senere tillæg 1, 2 og 3) og Islands Brygge (Lokalplan 410 Artillerivej Syd med senere tillæg 1 og 2).

I lokalplan nr. 494 for Enghave Brygge er stibroen vist som en mulig forbindelse med tilslutning til det nordligste hjørne på den sydligste af de fire etablerede holme.

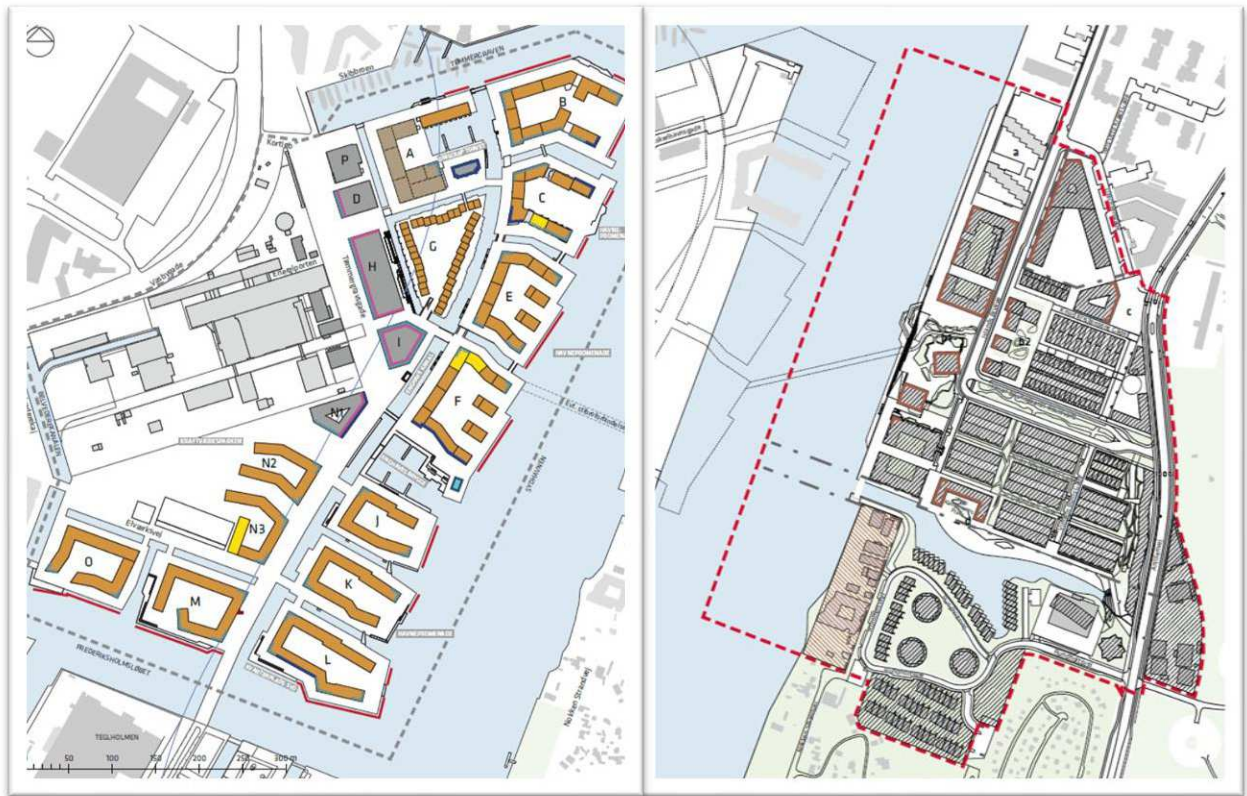
På Islands Brygge er stibroen ikke beskrevet i den oprindelige lokalplan nr. 410, men i den seneste udgave (Tillæg 2) er muligheden og tilslutningspunktet detaljeret vist og beskrevet.

Nyopførte større bygninger respekteres i forbindelse med de gennemførte vurderinger. Derimod forventes det, 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.

Det må i alle tilfælde forventes, at projektet kræver udarbejdelse af lokalplantillæg på Enghave Brygge, og et lokalplantillæg på Islands Brygge, hvis broen ikke etableres i det allerede udpegede tilslutningspunkt. Det kan ikke udelukkes, at der også skal udarbejdes lokalplantillæg, selvom dette



punkt benyttes, idet den fysiske indretning formentlig må tilpasses.



Figur 2 Til venstre, udsnit af lokalplan nr. 494 Enghave Brygge med anvisning af evt. stiforbindelse. Til højre, udsnit af lokalplan nr. 410 med anvisning af stibro placering.

## 2 Forudsætninger

### *Trafikale forudsætninger*

Stibroen og stiforbindelsen skal kunne indpasses som en logisk og direkte forbindelse i det overordnede trafiknet, ligesom den også skal kunne indpasses i de lokale byområder, omkring den. Gader og byrum omfattet af broens landinger og stiforbindelsen tilpasses stibroens trafikale behov, så den forventede fremtidige cykel- og gangtrafik kan afvikles på en effektiv og sikker måde under hensyn til byens øvrige funktioner.

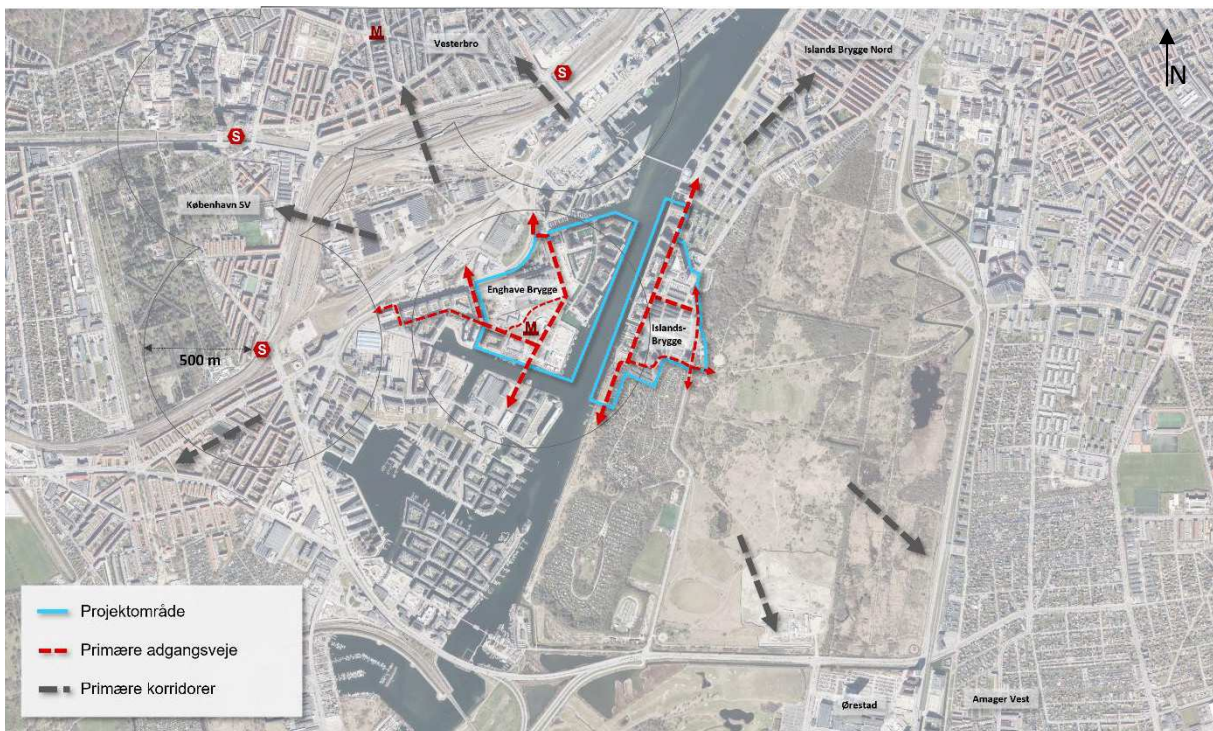
Der er ikke gennemført trafikale beregninger af den forventede trafik ved etablering af en ny stibro. Ud fra erfaringer for andre broer over havnen, tages der udgangspunkt i, at stibroen og dens tilslutninger skal kunne afvikle ca. 15-20.000 cyklister i døgnet. Dette hænger også sammen med, at broen skal eksistere i mange år, og ikke vil kunne udvides, når den først er etableret.

På Enghave Brygge-siden er det et ønske at en ny broforbindelse vil skabe forbindelse til især Jernbanebyen og Vesterbro mod vest og Dybbølsbroområdet mod nord, så den kan medvirke til at aflaste Bryggebroen. Derudover er det også ønskeligt, at den kan betjene trafik til og fra Teglsøen mod syd.

På Islands Brygge-siden er det vigtigt at stibroen primært sikrer gode forbindelser til Ørestad og den nordlige del af Islands Brygge, og også giver mulighed for forbindelse til den sydlige del af Islands Brygge og Nokken.

Det forventes at cykel- og gangtrafikken fra den nye bro vil fordele sig i de overordnede retninger. På Enghave Brygge forventes de største trafikmængder at være hhv. i forbindelse med aflastning af Bryggebroen og i forbindelse med den forventede udbygning af Jernbanebyen. Dvs. at de primære korridorer på Enghave Brygge forventes at være mod nord via Dybbølsbro og mod vest via Jernbanebyen, via Nelsons Mandelas Allé og Elværksvej. På Islands Brygge forventes de største trafikmængder at være ifm. aflastning af Bryggebroen og forbindelserne mod hhv. Ørestad og Amager Vest. De primære korridorer på Islands Brygge forventes derfor at være mod nord via Islands Brygge Nord og mod sydøst via Artillerivej og Amager Fælled.

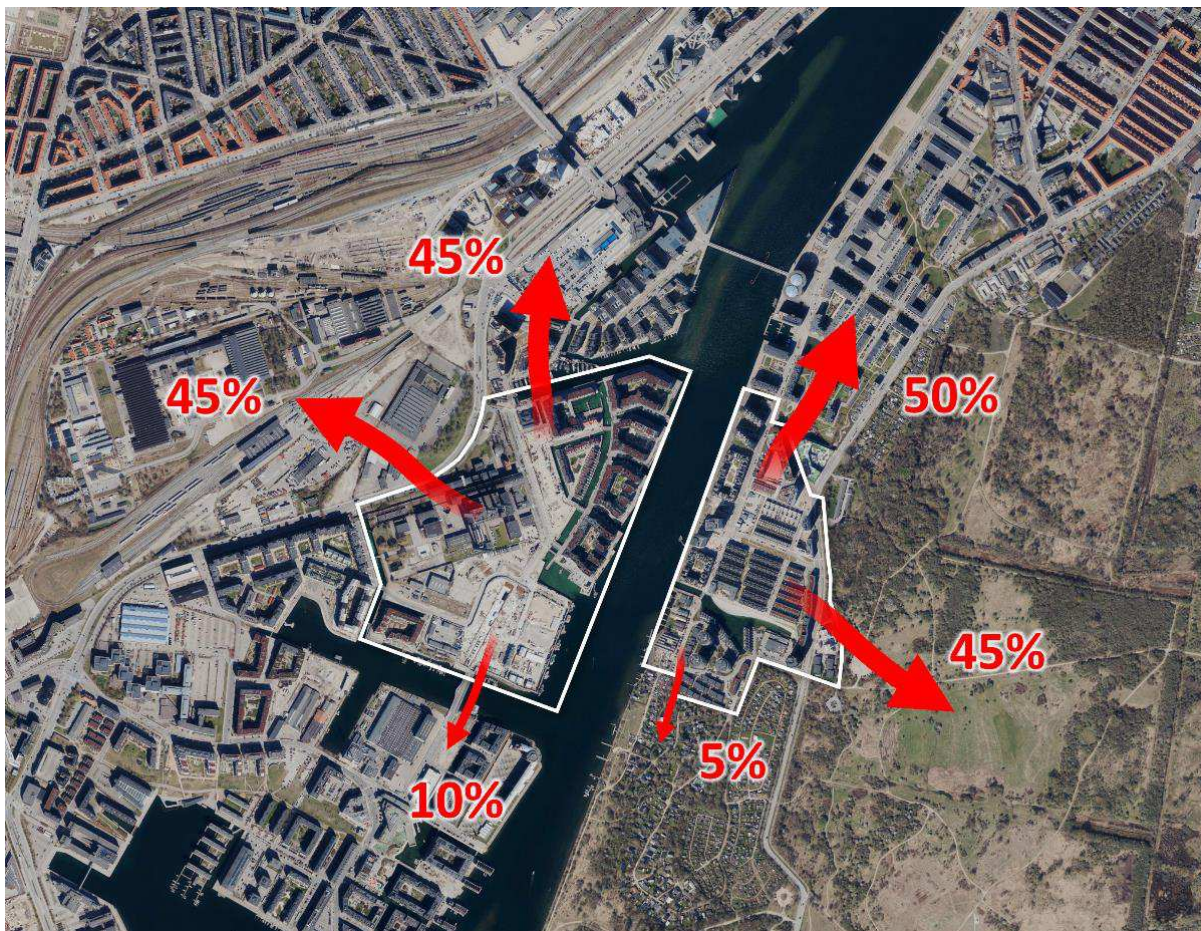
Nedenstående figur illustrerer de vigtigste udpegede korridorer på begge sider af havnen.



Figur 3. Primære og sekundære koblinger til det øvrige vej-og stinet.

På Enghave Brygge forventes størstedelen af trafikken at skulle til/fra Jernbanebyen/Vesterbro mod vest og Dybbølsbro/Bryggerbroen mod nord. På Islands Brygge forventes det tilsvarende, at de største trafikstrømme vil være til/fra Ørestad/Vestamager mod øst og Islands Brygge mod nord.





Figur 4. Forventet cykeltrafikfordeling fra Enghave Brygge og Islands Brygge.

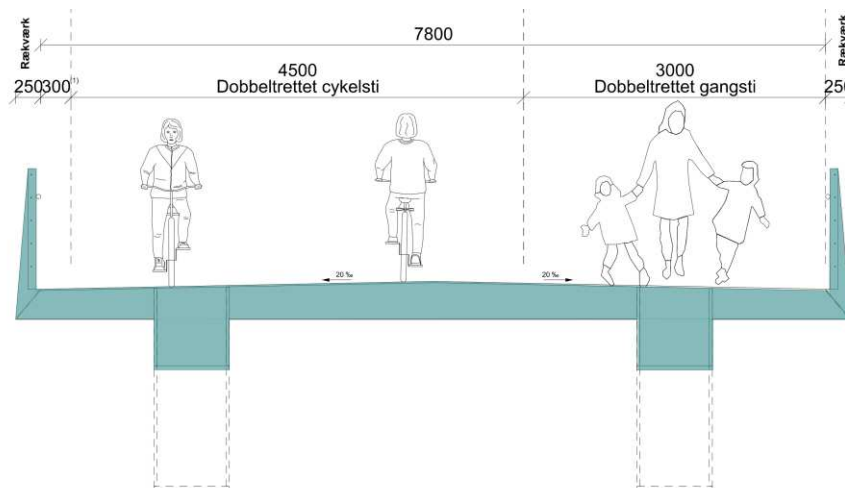
For at imødekomme det trafikale behov ved stibroens tilslutning er der forudsat følgende:

- Gangareal på minimum 3 m i bredden
- Cykelareal på minimum 4,5 m i bredden, hvis der er tale om en dedikeret cykelsti.
- Cykelgader, hvor cyklister færdes sammen med biltrafik på en fælles kørebane, indrettes med en kørebanebredde på minimum 6 m.

#### *Brotekniske forudsætninger*

Den nye stibro skal være en kombineret cykel- og gangbro i begge retninger og skal udformes så det sikres at den kan imødekomme de fremtidige trafikmængder på en sikker og tilgængelig måde både over og under broen. Princip for tværsnit er vist i nedenstående Figur 5. Tværfaldet er dobbeltsidet og ikke over 25 %. Længdefaldet skal være maks. 40 ‰ for at sikre godt tilgængelighedsforhold.





Figur 5. Brotværsnit for dobbeltrettet cykel- og gangsti.

For at imødekomme trafikken under broen skal broen leve op til gældende fribredder og frihøjder så sejlads ikke begrænses i forhold til resten af havnen. Et gennemsejlingsfag skal derfor minimum have 35 m fribredde (oplukkeligt fag for at tillade gennemsejling af større skibe) og 5,4 m frihøjde. På baggrund af erfaringer med drift og vedligehold af broer er det vurderet mest velegnet at udforme det oplukkelige fag som enten en klapbro eller en svingbro.

### 3 Kortlægning og screening af potentielle landingspunkter

Der er udført en kortlægning af eksisterende forhold samt en screening af potentielle landingspunkter på hver side af havnen. Dette er beskrevet nærmere i kortlægningsrapport vedhæftet som bilag til foranalysens rapport. Alle tilslutningspunkter er vurderet i forhold til forbindelse til trafiknet, geometriske- og brotekniske forhold og sammenhængen i det omkringliggende byrum. Parametre pointgives i en skala fra 1 til 5. En god forbindelse, bør derfor forbinde to punkter, der hver især har fået en god vurdering, dvs. høj pointgivning.

**Trafiknet.** Trafiknettet er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og den deraf tilhørende rute hænger sammen med bystrukturerne og det overordnede trafiknet, rutens forløb og sammenhæng med trafikale mål, herunder adgang til metrostation.

**Geometriske forhold.** De geometriske forhold er vurderet i forhold til i hvor høj grad tilslutningspunktet og ruten frem mod det overordnede vejnet understøtter en stiforbindelse og afvikling af en forholdsvis stor mængde cyklister og gående, og i hvilket omfang nødvendige tilpasninger af forholdene er lette eller svære at gennemføre rent fysisk og økonomisk.

**Byrum.** Byrummet vurderes efter i hvor høj grad funktionen af tilslutningspunktet er egnet til en landing af en ny stibro med det liv og bevægelse den tilfører, samt hvordan den vil kunne indfinde sig det pågældende byrum og sted.

**Brotekniske forhold.** Det er vurderet brotekniske forhold som må opfyldes for at der kan dannes en velegnet forbindelse mellem to punkter. Vigtigst bør de to punkter have en indbyrdes afstand på minimum 210 m og en vinkel der maksimum afviger 15° fra at være vinkelret med havneløbets sejlretning. Derfor forbindes kun punkter umiddelbart overfor hinanden og med en passende afstand.

### Udvalgte forbindelser

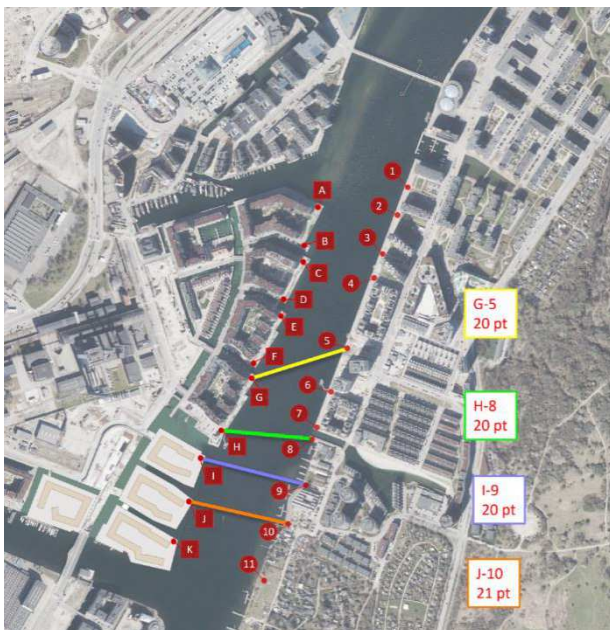
Ud fra ovenstående parametre har screeningsvurderingen konkluderet, at de sydlige tilslutningspunkter på Enghave Brygge tilbyder de bedste forhold for en stibro, mens det på Islands Brygge vil være det centrale punkt G og de sydlige tilslutningspunkter.

Den nye stibro skal forbinde Enghave Brygge og Islands Brygge, og sikre at Islands Brygge får nærhed til metrostationen på Enghave Brygge. Stibroen skal også sikre adgang på tværs af havnen for trafikanter udenfor lokalområderne umiddelbart omkring tilslutningspunkterne, ligesom det er ønskeligt at den i nogen grad kan aflaste Bryggebroen og opnå en større sammenhæng mellem kvartererne. For at undgå omveje for trafikanterne, bør broen placeres så direkte ud for metrostationen som muligt.

Dette medfører at landingen af stibroen på Islands Brygge skal helst være i den sydligste del af projektområdet. En sådan placering vil også på udmærket vis understøtte de længere ture, men vil måske ikke være en god aflastning for Bryggebroen helt lokalt. En del af trafikanterne på Bryggebroen vil dog alligevel kunne opleve denne placering som et godt alternativ.

Udover punkternes vurdering er det også vigtigt, at forbindelsen samlet set er fornuftig i forhold til trafiknet og bydelens sammenhæng, ligesom den broteknisk skal være realiserbar. Broteknisk er det vigtigt at forbindelsen kan have en passende længde, således at broen kan opnå den nødvendige frihøjde over gennemsejlingsfag uden at hældningen på broen bliver for stejl. Af samme årsag er det også vigtigt at skæringen med sejleretningen ikke bliver for skrå, da dette vil medføre en stor spændvidde og dermed større tværsnitshøjde.

På baggrund af vurderingen af de enkelte tilslutningspunkter samt de trafikale behov, byrumsvurderinger og brotekniske muligheder, er det valgt at undersøge nærmere fire forbindelser, som benævnes G-5, H-8, I-9 og J-10. Disse forbindelser vises på nedenstående figur.



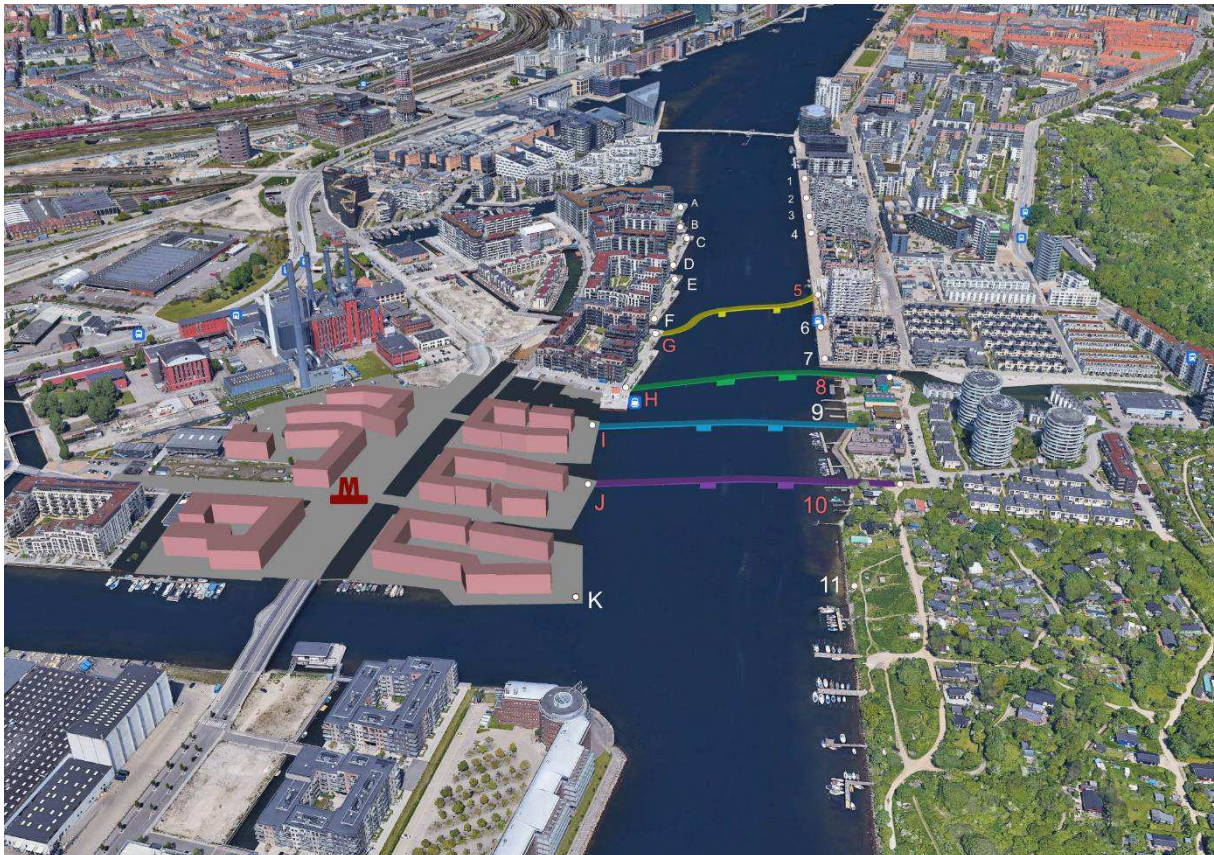
Tilslutningspunkt	Trafiknet	Geometriske forhold	Funktion af byrum	Resultat
<b>Enghave Brygge</b>				
A	3	4	2	9
B	2	3	2	7
C	3	2	2	7
D	2	2	1	5
E	2	2	2	6
F	3	2	2	7
G	3	3	2	8
H	4	3	2	9
I	3	3	4	10
J	2	4	5	11
K	2	3	3	8
<b>Islands Brygge</b>				
1	1	4	2	7
2	2	4	2	8
3	2	4	2	8
4	3	2	2	7
5	4	4	4	12
6	4	2	2	8
7	4	1	2	7
8	4	3	4	11
9	3	4	3	10
10	2	4	4	10
11	2	4	4	10

Figur 6 Oversigtskort over udvalgte forbindelser og tabel med pointgivning af tilslutningspunkter.

## 4 Linjeføringsforslag

Overordnede beskrivelse og vurdering for de fire udvalgte linjeføringer er vist i det følgende. Efter beskrivelse vises et opsamlingskema med styrker og svagheder for hver linjeføring. Dette forfølges af en konklusion og en anbefaling af de mest fordelagtige linjeføringer, hvor en nærmere beskrivelse er angivet til sidst.

Generelt kræver alle linjeføringer, en lokalplanændring og mere eller mindre tilpasninger lokalt mht. trafikale- og geometriske forhold, byrumsfunktioner samt visuel tilpasning.



Figur 7. Oversigtskort med forslag til mulige broforbindelser.

Linjeføringerne beskrives i det følgende.



## G-5 linjeføring



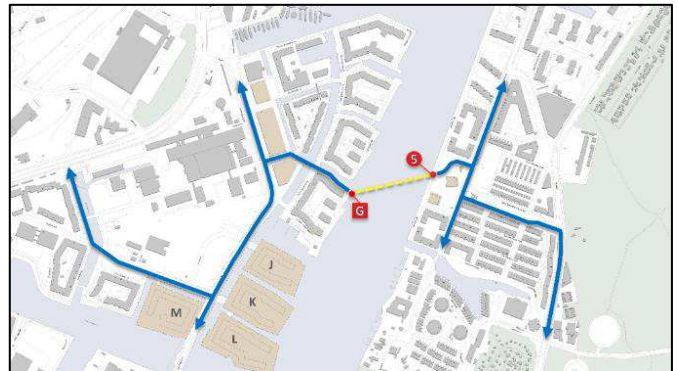
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt G)



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 5)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring G-5** er lokalplanlagt, hvilket er en fordel. Trafikalt tilbyder denne linjeføring den mest direkte forbindelse mellem vej- og stinettet på begge sider af havnen, og der vil generelt kunne sikres en velfungerende rute, der er logisk for trafikanterne. På Enghave Brygge vil ruten gå fra broen via Andrei Sakharovs Vej langs nordsiden af Lyngholmen frem til Nelson Mandelas Allé. På Islands Brygge følger ruten fra broen en sti i eget tracé frem til Islands Brygge på tværs af Sirius pladsen.

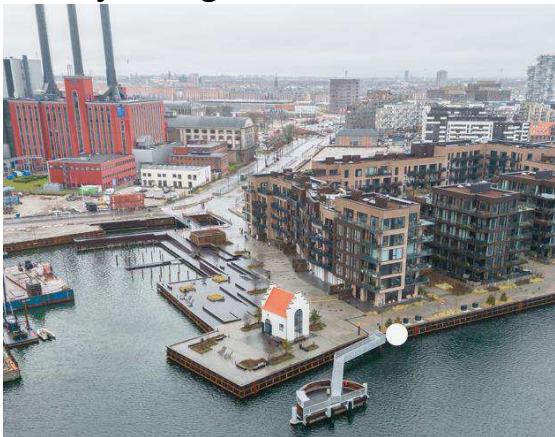
Broens centrale placering giver god betjening af lokalområderne på begge sider af havnen, hvilket betyder at der opnås en rimelig rejsetid på tværs for de fleste trafikanter i området. Broen placeres i passende afstand mellem Bryggebroen og en evt. kommende Teglholsbro, hvilket skaber mindst muligt overlap mht. det samlede opland langs havnen.

Ved Enghave Brygge vil der være behov for at udvide kajen på Lyngholm (opfyldning og ny spunsvæg) så der kan etableres en cykelgade med et køreareal på 6 m og et fortov på 3 m. Den nuværende kanal vil indsnævres med ca. 3,85 m og eksisterende promenade med træer og affaldsmolokker skal rykkes i den nye vejprofil. Funktioner på strækninger vil kunne opretholdes som nuværende forhold ved udvidelse af vejen, men kanallivet vil blive påvirket. Det vurderes at stueetagens udadvendte funktioner vil blive påvirket i mindre grad, idet der etableres et fortov på 3 m og der etableres en flexzone.

Ved Islands Brygge vil der være behov for ombygning af eksisterende plads- og opholdsareal ved Sirius plads for at etablere en asfalteret cykelsti på 4,5 m i bredden. Ombygningerne vurderes at være realiserbar. Derudover vil der være behov for krydsombygninger og vejtilpasninger på Lyngholm/Myrholm, Nelson Mandelas Allé og Islands Brygge. Eksisterende broer mellem Andrei Sakharovs Vej og Martin Luther Kings Vej vil blive kortere pga. kanalindsnævring, hvilket kræver ombygning. Yderligere konsekvens er at den planlagte træbrygge på Enghave Brygge side nord for landingspunktet muligvis vil kollideres med den nye stibro, dvs. kræver nedlæggelse eller genplacering.

Denne linjeføring kan anbefales, selvom det vil kræve store ombygninger ved landinger. Lokalplanændringer vil kræve godkendelse.

## H-8 linjeføring



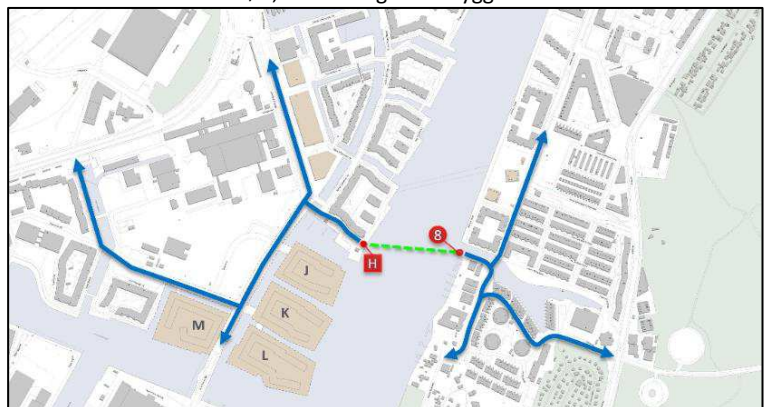
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt H)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 8)



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring H-8** tager udgangspunkt i tilslutningen på den sydlige side af Lyngholm på Enghave Brygge og tilslutningen nord for Amager Ro- og kajakklub på Islands Brygge. På Enghave Brygge tilsluttes broen på det eksisterende Christians Langes Plads, hvor der er ophold, udeservering og et stoppested for havnebussen, og forbindelsen føres til Nelson Mandelas Allé. På Islands Brygge lander broen på et kajarealet/molen kaldet Havnemolen. Forbindelsen føres mod Islands Brygge via eksisterende stibro forbi Havneviggen og mod syd via Rundholtsvej. Broens centrale placering giver god betjening af lokalområderne på begge sider af havnen, hvilket betyder at der opnås en rimelig rejsetid på tværs for de fleste trafikanter i området. Broen giver rimelige muligheder for aflastning af Bryggebroen, men primært for trafikanter til/fra den sydlige del af Ørestad mv. Placeringen giver en rimelig god tilslutning til metrostation på Enghave Brygge.

Tilslutning ved Enghave Brygge vil kræve en stor ombygning af eksisterende pladsforhold ved Christian Langes Plads for at kunne etablere en cykelgade, og i vid udstrækning begrænse mulighederne for ophold, udeservering mv. Det vil have negativ påvirkning af pladsens funktion som bydelsplads, og vil derved påvirke bylivskvaliteterne i bydelen. På Islands Brygge vil broen også lande i bydelens nye centrale rekreative opholdsrum omkring Havneviggen og pladsen nord for. Ruten vil ikke berøre selve strandområdet, men vil påvirke adgangen hertil og mulighederne for ophold, udeservering mv. på pladsen negativt. Havnemolen vil også blive påvirket.

Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet er ikke mulig på en god måde, og vil i alle tilfælde belaste eksisterende veje mv., hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse. Mod nord passerer pladsen ved Havneviggen og en mindre lokalgade. Mod syd følges smalle og kurvede strækninger på Rundholtsvej, der ikke kan udvides. Havnebusstoppestedet vil skulle desuden flyttes.

Der er risiko for at denne broforbindelse vil medføre konflikter mellem trafikanter, stuetager funktioner og beboere, og den vil have en stor påvirkning på bylivet, og kan derfor ikke anbefales. Den vil desuden kræve en lokalplanændring.



## I-9 linjeføring



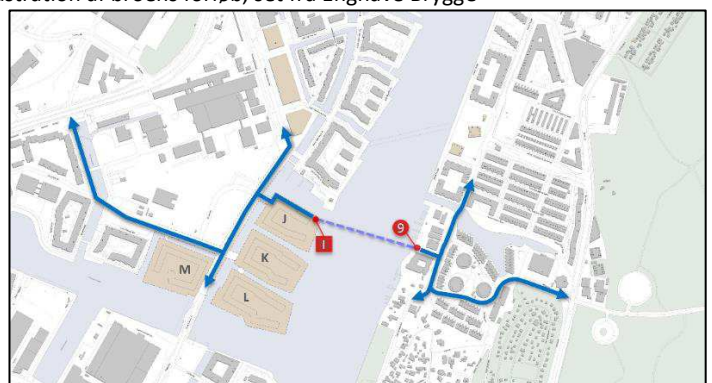
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt I)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 9)



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring I-9** tager udgangspunkt i tilslutningen på den nordlige side af holm J på Enghave Brygge, som ikke er bygget endnu og tilslutningen mellem eksisterende Daginstitutionen og Kajakklubben på Islands Brygge.

På Enghave Brygge tilsluttes broen til den kommende lokalvej langs kajen og forbindelsen føres mod kanalen til Elværksvej. På Islands Brygge følger ruten mod nord via Havneviggen og Islands Brygge og mod syd følger ruten Rundholdtsvej mod Artillerivej. Broens placering giver god 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 vil få større omveje. Placering af broen resulterer i den mest optimale forbindelse til/fra metrostationen på Enghave Brygge for langt de fleste brugere. Derimod tilbydes ikke gode muligheder for aflastning af Bryggebroen.

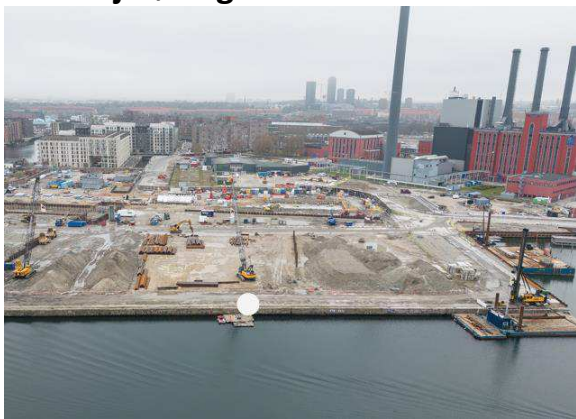
Tilpasning af forholdene ved broens tilslutningspunkter vil have en negativ indflydelse på byrummene og eksisterende/planlagte forhold på begge sider af havnen. På Enghave Brygge vil det etablerede kajanlæg skulle udvides for at kunne etablere en cykelgade, og vil betyde en reduktion af havneområdet og den planlagte jollebro vil skulle flyttes længere ud i havnebassinet. Pynten og hjørnet mod indløbet til den nye lystbådehavn vil ændre karakter ved en brolanding i området. Alternativt kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til cykelgaden, men dette vil have konsekvenserne for mindre gårdrum og en reduktion af bebyggelse.

På Islands Brygge vil landingen af broen betyde en stor påvirkning af Kajakklubbens funktioner, hvilket formentlig vil betyde at der skal ses efter en ny placering af klubben. Konsekvenserne for udearealerne i relation til Bryggens Kajak Club og daginstitutionens areal vil være store og kræve en nøjagtig kvalificering og omdisponering. Den videre rute vil desuden påvirke pladsen ved Havneviggen og mulighederne for ophold, udeservering mv. negativt. Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet er ikke mulig på en god måde på Islands Brygge, og vil i alle tilfælde belaste eksisterende veje mv., hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse.

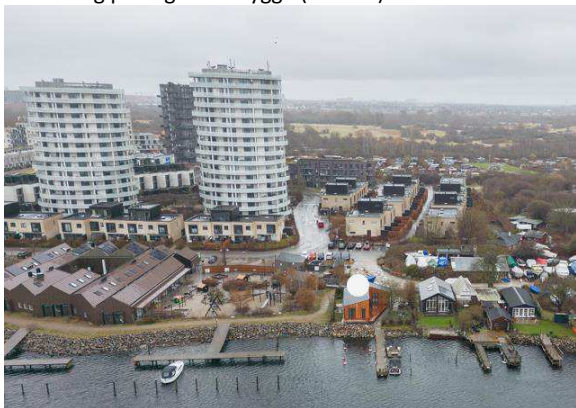
Linjeføring anbefales ikke. Den vil også kræve ændringer i lokalplan.



## J-10 linjeføring



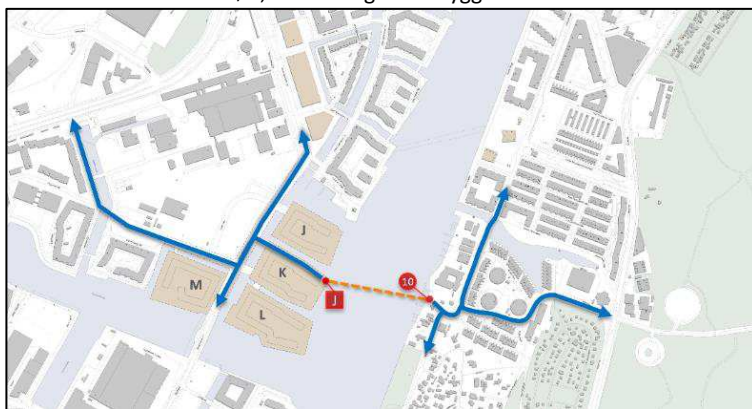
Tilslutning på Enghave Brygge (Punkt J)



Tilslutning på Islands Brygge (Punkt 10)



Illustration af broens forløb, set fra Enghave Brygge



Forbindelser til trafiknet

**Linjeføring J-10** tager udgangspunkt i tilslutningen på den nordlige side af holm K, som ikke er etableret endnu, på Enghave Brygge og tilslutningen syd for eksisterende Daginstitutionen på Islands Brygge.

På Enghave Brygge går ruten nord om holm K, til krydset ved stibroen, og passerer over kanalen til krydset ved Elværksvej. På Islands Brygge følger ruten vejen syd for Havnevigens Bådelaug, og syd om daginstitutionen Nokken til krydset ved Nokke Strandvej. Herfra kan man køre mod nord til eller syd. 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.

Placering af broen resulterer i en god forbindelse til/fra metrostationen på Enghave Brygge for langt de fleste brugere. Derimod tilbydes ikke gode muligheder for aflastning af Bryggebroen. Tilpasning af forholdene ved broens tilslutningspunkter vil dog have stor indflydelse på eksisterende/planlagte byrummene på begge sider af havnen. På Enghave Brygge vil det etablerede kajanlæg skulle udvides, for at kunne etablere en cykelgade, og kanalens bredde vil blive reduceret umiddelbart nord for. Dette vil have negativ påvirkning af kanalbyens karakter, da adgang til vandoverflade mindskes, både fysisk og visuelt. Alternativt kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til cykelgaden, men dette vil have konsekvenserne for mindre gårdrum og en reduktion af bebyggelse.

På Islands Brygge vil der være nødvendigt med nedrivning af ejendom syd for børnehaven. Landing af broen vil medføre en stor påvirkning af rummet syd for børnehaven og miljøet tæt på Nokken. En landskabsmæssig bearbejdning vil kunne skabe en god sammenhæng i overgangen mellem Nokken og den øvrige by, hvor de lokale kvaliteter kan bevares.

Tilslutning af stiforbindelsen til det overordnede vejnet på Islands Brygge er ikke optimal, hvor især cykeltrafikken er vanskelig at indpasse på de eksisterende veje.

Denne forbindelse kan anbefales, primært for dens direkte forbindelse til metrostation og fordi vejen på Enghave Brygge ikke er etableret endnu.

## 5 Opsamlingskema

Nedenstående skema opsummerer styrker og svagheder for hver linjeføring.

Emne	G-5	H-8	I-9	J-10
<b>Brokonstruktion</b>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(+) Brolængde OK uden etablering af tillægsramper.</p> <p>(+) Styrehus foreslås placeret på Islands Brygge, god plads og lavere kote.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på pladsen.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen.</p>	<p>(+) Skæringsvinkel tillader brokonstruktion som dobbelt klapbro.</p> <p>(-) Brolængde kræver etablering af tillægsrampe på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge af hensyn af oversigtsforhold, synligt element på kajen.</p>
<b>Komfort for trafikanter på broen</b>	<p>(-) Længdefald og oversigtsforhold overskrider med 43 % de opstillede grænser vurderet for maksimalt komfort.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>	<p>(+) Gode forhold for længdefald og oversigtsforhold sikrer en behagelig linjeføring.</p>
<b>Trafikforbindelse</b>	<p>(+) Central og direkte forbindelse mellem det overordnede vej- og stinet på begge sider af havnen.</p>	<p>(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.</p>	<p>(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.</p>	<p>(-) Central forbindelse. Direkte forbindelse på Enghave Brygge, dårligere forbindelse på Islands Brygge.</p>
<b>Adgang til metrostation Enghave Brygge</b>	<p>(-) Mindre omvej, men god forbindelse via Nelson Mandelas Allé.</p>	<p>(+) God tilslutning, mindre omvej fra Islands Brygge.</p>	<p>(+) Direkte og logisk forbindelse for de fleste brugere.</p>	<p>(+) God forbindelse, for de fleste brugere.</p>
<b>Trafiksikkerhed</b>	<p>(+) Generelt trafiksikker rute. Børnehaven på Lyngholm er dog et risikopunkt.</p>	<p>(-) Cykelforbindelse forbi trafikerede byrum medfører ringere trafiksikkerhed.</p>	<p>(-) God på Enghave Brygge, dårligere på Islands Brygge.</p>	<p>(+) God på Enghave Brygge, dårligere på Islands Brygge.</p>
<b>Følge anlægstiltag</b>	<p>(-) Kajudvidelse er nødvendig og skal udføres med ny spunsvæg. Kræver ny vejprofil, med flytning af eksisterende inventar, beplantning og affaldsmolokker.</p> <p>Etablering af cykelsti vil medføre stor omlægning af eksisterende belægninger, beplantninger og inventar.</p> <p>(-) De to broer mellem Lyngholm og Myrholm skal ombygges.</p>	<p>(-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken i nord- og sydgående retning, særligt omkring Havnevejen.</p> <p>(-) Broen over Havnevejen skal ombygges.</p>	<p>(-) Etablering af cykelgade vil kræve kajudvidelse eller rykning af bebyggelse.</p> <p>(-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken ved kajakklubben. Dette kræver desuden indgreb i matrikelforholdene.</p> <p>(-) Broen over Havnevejen skal ombygges.</p>	<p>(-) Etablering af cykelgade vil kræve kajudvidelse eller rykning af bebyggelse.</p> <p>(-) På Islands Brygge kræver det omfattende tiltag, at tilpasse trafikken ved tilslutning syd for daginstitutionen. Dette kræver desuden nedrivning af den nærtliggende ejendom.</p> <p>(-) Broen over Havnevejen skal ombygges</p> <p>(-) Ny bro skal etableres over mod Nelson Mandelas Allé.</p>
<b>Havnemiljø</b>	<p>(-) Kan forstyrre udsyn fra etablerede træbrygger på Islands Brygge siden.</p> <p>(-) Kan ikke forenes med den planlagte træbrygge ved Myrholm.</p>	<p>(-) Lille begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber.</p> <p>(-) Havnebusstoppested skal flyttes.</p>	<p>(-) Begrænsning af udsyn ved indsejling til lille havneområde ved Christian Langes Plads.</p> <p>(-) Begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber. Kajakklubs funktioner nedlægges.</p>	<p>(-) Begrænsning af udsyn ved indsejling til kanal imellem boligøer på Enghave Brygge.</p> <p>(-) Lille begrænsning af direkte tilgang til havneløb for ro- og kajakklubber.</p>

Resumé rapport– Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

	(-) Eksisterende kanal reduceres ved udvidelse af kajen, kanallivet forringes.			
<b>Bylivskvalitet</b>	<p>(+) Skaber øget aktivitet på byplads og bidrager til byliv.</p> <p>(+) Forøget cykeltrafik på Enghave Brygge langs kajen kan være til gene for beboerne og boligerne i stueetagen, samt daginstitutionen, men der sikres god plads ved etablering af bredt fortov og bredt køreareal.</p> <p>(-) Etableringen af cykelsti på tværs af plads- og opholdsområdet på Islands Brygge, kræver bearbejdning af nye opholdsarealer og disponering af pladsen for at den fortsat er funktionel.</p>	<p>(+) Skaber øget aktivitet i nærhed til Havneviggen.</p> <p>(-) Den frie bevægelse mellem caféliv, udadvendte stueetager og pladسدannelsen omkring Anløbet vil blive reduceret kraftigt på Enghave Brygge siden, samt det unikke maritime sejlsklubs miljø vil blive forstyrret af en linjeføring.</p>	<p>(-) Broens landing vil ændre karakter af det nuværende miljø, hvor konstruktion og stiens forløb skal tilpasses i et roligere område af mindre urban karakter.</p>	<p>(-) Broens landing vil ændre karakter af det nuværende miljø, hvor konstruktion og stiens forløb skal tilpasses i et roligere område af mindre urban karakter.</p>
<b>Byrum</b>	<p>(+) Forberedt plads til gangsti på Islands Brygge side.</p> <p>(-) Dog skal der etableres ny cykelsti i et opholds- og legeområde.</p> <p>(-) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, hvor byrum skal redefineres.</p>	<p>(-) De to velfungerende byrum vel blive reduceret i kvalitet, da det vurderes, at en linjeføring vil forstyrre mere end den vil gavne. Promenade og kvartersplads er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side, som vil blive delt op i to og derved reducere kvaliteten af byrummet. Landingspunktet vil forstyrre det stille maritime miljø omkring roklubberne.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring.</p>	<p>(+) Lokalgade/promenade er ikke forberedt til linjeføring på Enghave Brygge side iht. lokalplan, hvor byrum skal redefineres, men da det endnu ikke er bygget, kan det tilpasses med en lokalplanændring. Dele af det rekreative grønne areal på Islands Brygge siden vil være på bekostning af en linjeføring, samt grusvejen og dets kolonihavekarakter vil skulle omlægges og have negativ påvirkning den ydre fremtræden.</p>
<b>Ejerforhold</b>	(-) Ændringer i vejforhold.	(-) Ændringer i vejforhold.	(-) Ændringer i vejforhold.	(-) Kræver nedrivning af ejendom og ændringer i vejforhold.
<b>Forsyningsforhold</b>	(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.	(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.	(+) Kræver ingen store ledningsomlægninger. Berører evt. mindre stikledninger.	(-) Kræver evt. omlægning af et knudepunkt for fjernvarme. Undersøges nærmere i projekteringsfase.
<b>Anlægsøkonomi</b>	(+) Billigste broløsning Kaj udvidelse medfører dog stor omkostning.	Lidt dyrere broløsning.	Lidt dyrere broløsning.	Lidt dyrere broløsning.



## 6 Anlægsoverslag

Der er udarbejdet anlægsoverslag for hver af de fire udvalgte muligheder for broforbindelser. Anlægsoverslagene er udarbejdet på foranalyse-niveau. Anlægsoverslaget er baseret på en estimeret geometri, som er fastlagt ud fra ingeniørmæssige skøn og overslagsberegninger. Anlægsoverslagene tager udgangspunkt i erfaringspriser og er sammenlignet med de udførte foranalyser for stibroforbindelser mellem hhv. Nordre Toldbod/Langelinie til Refshaleøen og Teglnholmen til Amager Fælled, samt erfaringspriser på de nuværende konstruktioner på Enghave Brygge, som er under udførelse.

Det indledende anlægsoverslag for brodelen angivet i ovenstående tabel er beregnet for indeks 2022K2. Der har været kraftigt stigende priser indenfor anlægssektoren de seneste par år, herunder for stål, og der er en risiko for at det vil fortsætte de kommende år.

Ekspropriation af grunde, store ledningsomlægninger, Jordbundsforhold, som ikke er undersøgt og kan være ringere end antaget, evt. forurening af havbund eller MKV-undersøgelse er ikke medtaget. Da der ikke er tilstrækkelig information til at medtage disse i overslagene er de i stedet forsøgt inkluderet i form af et højt usikkerhedstillæg. Følgeanlægstiltag som konsekvens af etablering af stibroen er desuden estimeret på et overordnet niveau, idet der ikke er lavet skitseprojekt, og omfanget skal præciseres i den videre projekteringsfase.

## Resumé rapport– Foranalyse for stibro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge

Tabel 1. Anlægsoverslag for de fire udvalgte broforbindelser.

Hovedpost og Beskrivelse	G-5	H-8	I-9	J-10
<b>Brodelen</b>				
Landfæster Lejer, Pæle, Beton, Armering, Form	3	3	2,5	2,5
Klappiller Pæle, Beton, Armering, Form, Fangedæmning	5	5	5	5
Øvrige mellemunderstøtninger Pæle, Beton, Armering, Form, Fangedæmning	5	5,5	5,5	5,5
Overbygning Ståldrager inkl. afstivninger, Belægning, Rækværk, Transport og montage, Rækværk, Lejer, Fuger, Belægning	37	45	45,3	45,3
Installationer Affugtningsanlæg, Komplet mekanisk og hydraulisk anlæg, Teknikhus	20	20	20	20
El til broarbejder Hovedtavler, styring & kabler, Belysning, Trådløs signal kommunikation, Farvandsafmærkning, Bomanlæg, Diverse	5	5	5	5
Øvrige anlægsudgifter Ledeværk, Duc d'Alber	4	4	4	4
<b>Anlægssum brodelen</b>	<b>79</b>	<b>88</b>	<b>87</b>	<b>87</b>
<b>Arbejdsplads- brodelen<sup>1</sup></b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Entreprenøromkostninger brodelen i alt</b>	<b>87</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>96</b>
<b>Følgeanlægstiltag</b>				
Anlægstiltag på Enghave Brygge side	19	6	4	6
Anlægstiltag på Islands Brygge side	4	8	8	6
<b>Anlægssum Følgeanlægstiltag</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
<b>Arbejdsplads Følgeanlægstiltag<sup>1</sup></b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Entreprenører omkostninger følgeanlægstiltag i alt</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
<b>Total</b>				
<b>Totale entreprenøromkostninger</b>	<b>112</b>	<b>111</b>	<b>109</b>	<b>109</b>
<b>Udbud, Projektering, tilsyn og intern administration<sup>2</sup></b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Usikkerhedstillæg<sup>3</sup></b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>66</b>
<b>Totalomkostninger</b>	<b>202</b>	<b>200</b>	<b>197</b>	<b>197</b>

<sup>1</sup> Arbejdspladsomkostninger er anslået at udgøre 10 % af entreprenøromkostninger.

<sup>2</sup> Projekterings-, tilsyns- og administrationsomkostninger er anslået at udgøre 20 % grundet mange grænseflader og en generel høj kompleksitet for projektet.

<sup>3</sup> Usikkerhedstillæg er anslået at udgøre 50%, idet projektet er på et meget tidligt stadie. Dette tillæg udgør reserver til uforudsete udgifter, usikkerheder og eventuelle tillægsarbejder svarende til den risikopolje, der fastsættes på statens anlægsprojekter iht. NAB (Ny Anlægsbudgettering).

## 7 Konklusion

Placering af broen, tilslutning til vejnet, udformning af tilslutningspunkter på begge sider af havn, funktion samt visuelle forhold er væsentlige for at en kommende stiforbindelse over havneløbet kan komme til at fungere optimalt. Alle landingspunkter og linjeføringer kræver omlægninger, der vil betyde ændringer for beboernes daglige færden og bylivskvalitet i forhold til de forhold, der er til stede på nuværende tidspunkt.

Det kommer særligt til udtryk ved alternativ H-8, der lander lige ved de mest centrale pladsarealer på både Enghave Brygge og Islands Brygge. En broforbindelse her vil have markant påvirkning af disse opholdsrum, og vurderes at ødelægge pladsernes særlige karakter og den oplevelse, der netop adskiller dem fra de øvrige gader i områderne. Trafikalt skaber denne linjeføring en god forbindelse til metrostation, men tilpasning til vejnettet på Islands Brygge-siden vil ikke kunne opfyldes på en optimal og trafiksikre måde. Derfor vurderes denne løsning af være den mindst attraktive for begge bydele, og den vil derfor ikke kunne anbefales.

Linjeføring I-9 skaber en rigtig fin forbindelse til metrostationen, men vil have en negativ indflydelse på byrummene i begge sider af havnen. På Enghave Brygge er det en fordel at holmen og kanalen ikke er bygget endnu og der vil kunne indføres tilpasninger, men en stibrolanding vil ændre markant på planlagte kanallivet og havnebassinet. Derudover bliver det svært at skabe en god og sikker tilslutning til vejnettet på Islands Brygge og kajakklubben vil blive væsentlig påvirket. Denne linjeføring anbefales derfor ikke.

Alternativerne I-9 og J-10 er umiddelbart meget ens, men der er forskelle, der gør at J-10 kan anbefales fremfor I-9. På Enghave Brygge kan der for J-10 skabes en bedre tilslutning til det overordnede vejnet, mens der på Islands Brygge kan skabes bedre tilslutning for stibroen. Selvom tilslutning af J-10 kræver nedrivning af en mindre, privat ejendom, ses løsningen som et bedre alternativ end I-9, fordi stibroen for I-9 vil forringe funktionen af kajakklubbernes faciliteter. Derudover vil denne løsning være lettere at etablere.

G-5 tilbyder en central placering af broen, der skaber en god sammenhæng mellem de to byområder og generelt i det overordnede trafiknet. Samtidig har G-5 de korteste og mest direkte tilslutninger til de overordnede vejnet, hvilket også er en fordel. Udover at tilslutningspunktet på Islands Brygge delvist er forberedt, betyder placeringen nord for Havneviggen, at kun en meget lille del af trafikken vil belaste pladsarealet omkring Havneviggen og de smalle veje syd for. Derudover er denne linjeføring lokalplankortlagt.

På baggrund af en vurdering af styrker og svagheder ved hvert af disse fire forslag, vurderes det, at linjeføring G-5 og J-10 er de bedste løsningsforslag.

Det anbefales at der gennemføres egentlige trafikberegninger for den udvalgte linjeføring, så trafikfordeling kan kvalificeres, og trafikgrundlag for udformning af kryds og veje kvantificeres til den videre projektering



## 8 Tidsplan

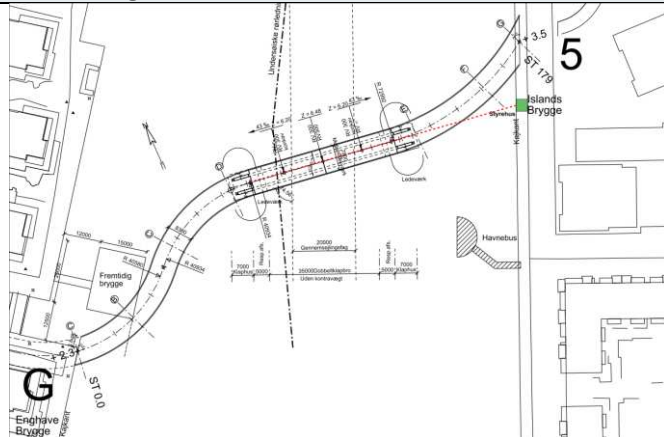
Nedenstående tabel viser en overordnet tidsplan for projektering, udbud og udførelse af en stiforbindelse mellem Enghave Brygge og Islands Brygge. Det vil være nødvendigt med revidering af nuværende lokalplaner med tilhørende myndighedsproces. Det kan forventes åbning af broen i slutningen af 2028. Det forudsættes at det bliver truffet valg om til videre projektering og udførelse ved politisk behandling i efteråret 2023. Det forudsættes at myndighedsproces ifm. nye lokalplanstillæg udarbejdes parallelt med projektering. Dette forventes at tage ca. 1 år. Myndighedsbehandlingen skal være afsluttet og godkendt inden der underskrives entreprisekontrakt, da der vil være en vis risiko forbundet hermed.

<b>Godkendelse af projekt</b>	
Aflevering af foranalyse	Maj 2023
Politisk indstilling	Juni 2023
Politisk behandling	Sommer-efterår 2023
Endelig godkendelse til budget 2024	November 2023
<b>Arkitektkonkurrence</b>	
Udarbejdelse af udbudsmateriale til arkitektkonkurrence som totalrådgivning (EU-udbud)	Januar – Marts 2024
Prækvalifikation – jf. EU- udbudsregler	April 2024
Udvælgelse af ansøgere	Maj 2024
Udarbejdelse af tilbud	Juni – August 2024
Udpegning af vinder	September - Oktober 2024
<b>Projekteringsperiode</b>	
Dispositionsforslag	November 2024 – November 2025
Projektforslag	
Myndighedsbehandling	
Udbudsprojekt	
<b>Udbud til totalentreprenør</b>	
Udarbejdelse af udbudsmateriale til totalentreprenør	December 2025 – Februar 2026
Prækvalifikation – jf. EU- udbudsregler	Marts 2026
Udvælgelse af ansøgere	April 2026
Udarbejdelse af tilbud	Maj – Juni 2026
Udpegning af vinder	August – September 2026
<b>Udførelse</b>	
Udførelsesprojekt	Oktober 2026– Februar 2027
Udførelse	Marts 2027 – September 2029
<b>Myndighedsspor</b>	
Lokalplanproces for nye tillæg	Februar 2025 – Februar 2026
Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering	
Høringsprocesser	

## 9 Specifikke beskrivelser for de to anbefalede løsninger G5 og J10

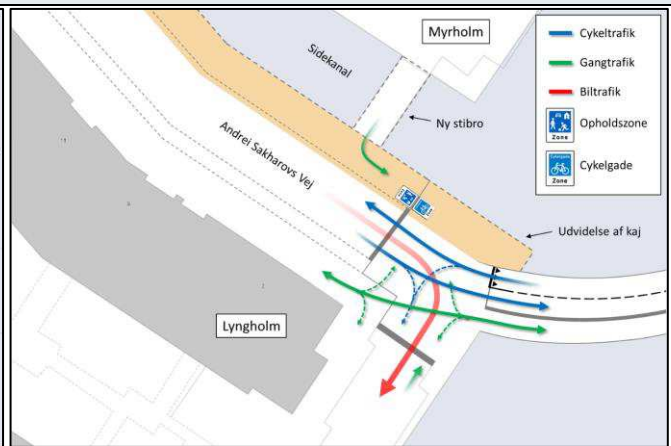
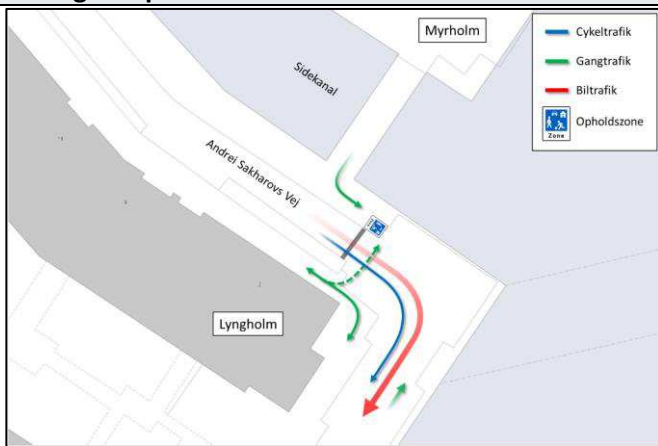
### G5 linjeføring

#### Broløsning



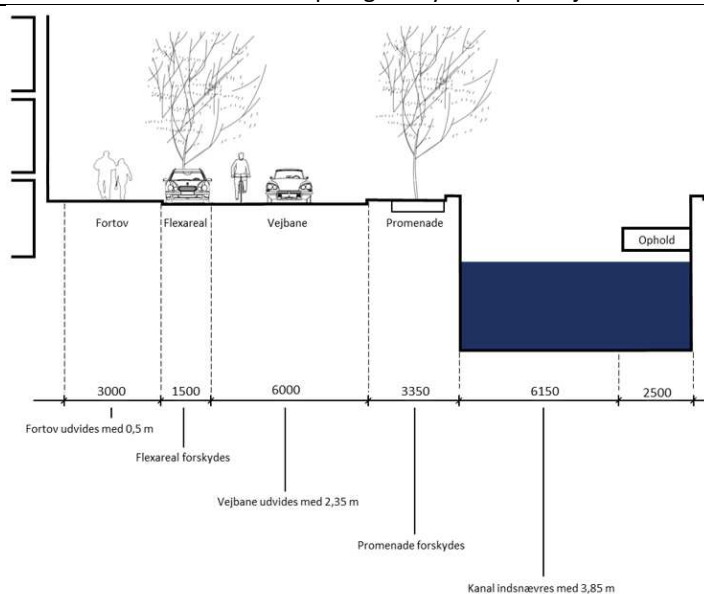
Skitseforslag for brodesign. Ca. 180 m, maksimalt 43 ‰ i broens længdeprofil. Skæringsvinklen mellem sejleretningen og åbningsfaget er 75 grader, broen kan udføres som dobbelt klappbro.  
Broens styrehus foreslås placeret på Islands Brygge.

#### Landing ved punkt G



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

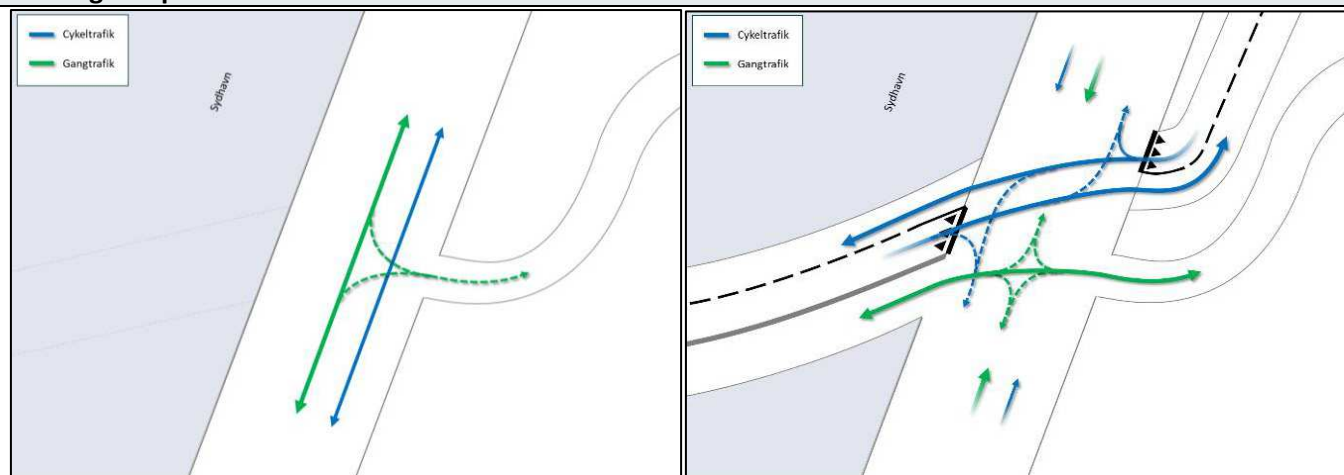
Ved tilslutningspunktet er arealet mellem broen og vejen en del af den flisebelagte promenade langs kajen, der er skiltet som opholds- og legeområde. Det vurderes at den nuværende udformning bedst imødekommer krav til trafikafvikling og trafiksikkerhed, hvorfor der ikke anbefales tilpasninger her. Cykelgaden foreslås ensrettet for biltrafik mod syd. Det anbefales at der etableres fartdæmpning for cyklister på vej ned fra broen.



For at imødekomme den kommende stibro skal eksisterende vejprofil på Andrei Sakharovs Vej ændres:

- Fortovs areal i den sydlige side udvides til 3 m. Flexzone rykkes, vejareal udvides til 6 m og etableres en cykelgade, promenade rykkes ved at udvide kajen (3,85 m), og kanalen indsnævres derfor (opfyldning og ny spunsvæg)
- 9 Affaldsmolokker flyttes til ny promenade.
- Eksisterende træer fjernes og genplanter/etableres ny i den nye vejprofil.
- Eksisterende stibro og eksisterende vejbro mellem Myrholm og Lyngholm fjernes og etableres en ny pga. kajudvidelse

### Landing ved punkt 5



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilsluttes det allerede etablerede landingspunkt, hvor der vil være en krydsning med trafikken langs havnepromenaden. Det foreslås at stiforbindelsen fra begge retninger afbrydes ved promenaden, så stitrafikken tvinges til at bremse og tage hensyn til trafikanterne på promenaden. Det er også muligt at lade stien være gennemgående, så trafikanter på promenaden i højere grad gøres opmærksom på krydsende trafik. Den endelige løsning skal vurderes nærmere i projekteringsfase, og der vil generelt skulle gennemføres en tilpasning af det nyetablerede anlæg lige omkring tilslutningspunktet.



For at imødekomme den kommende stibro skal eksisterende promenade og plads ændres:

- Cykel- og fodgængertrafik fra broen inddeles i to separate stier, hvor fodgængere kan benytte den eksisterende sti på ca. 3,5 m langs opholdsarealet ved Sirius Tårn. Det foreslås etableret en cykelsti på 4,5 m med asfaltbelægning, dette vil kræve en omlægning af eksisterende byrum, herunder omlægning af belægning, inventar og beplantning.
- Nyt landskabsprojekt som sikrer byrums funktionalitet i begge sider af cykelstien vil være nødvendigt.

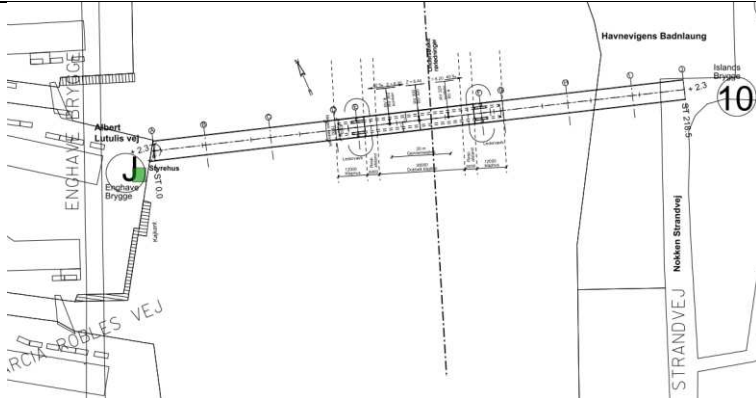
### Øvrige følge anlægstiltag

Udover tilpasninger og ombygninger ved landingspunkter vil det være behov for tilpasning af tilstødende vejnet og kryds i linjeføringsforløb:

- Krydset Lyngholm/Myrholm skal ombygges, foreslås etableret et hæve flade
- Albert Schweitzers Vej skiltes som cykelgade
- Det etableres midterheller ved krydset Nelson Mandelas Allé/Albert Schweitzers Vej
- Det etableres midterheller på Islands Brygge i krydset med den nye stiforbindelse.
- Øvrige byrums tiltag afledt af broens landinger.

## J10 linjeføring løsning

### Broløsning

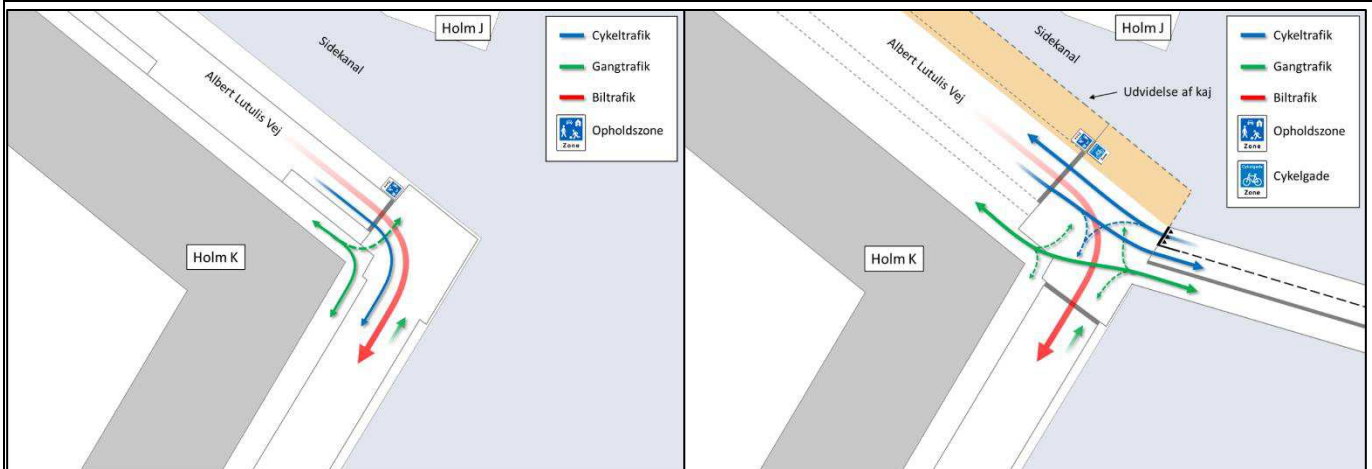


Skitseforslag for brodesign. Ca. 220 m. Længdefald kan opretholdes på maks. 40 ‰. Skæringsvinklen mellem sejleretningen og åbningsfaget er 88 grader, broen kan udføres som dobbelt klapbro.

Broen lander i terrænniveau på Enghave Brygge uden behov for tillægsrampe. På Islands Brygge etableres en rampe for at broen lander i terrænniveau ved Nokken Strandvej.

Broens styrehus foreslås placeret på Enghave Brygge.

### Landing ved punkt J



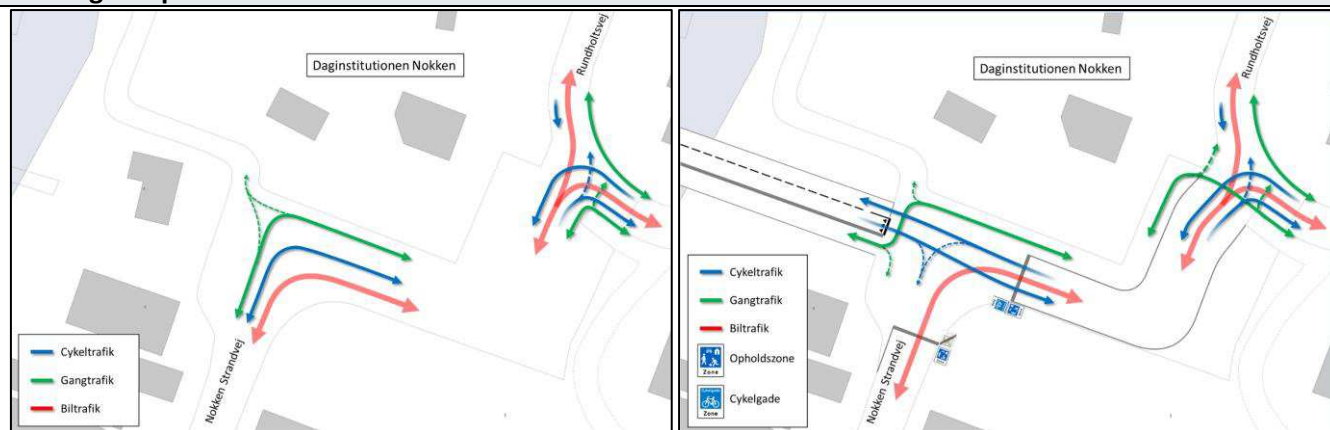
Trafikflow iht. lokalplan til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilslutter sig ved den planlagte promenade langs kajen, som skiltes som opholds- og legeområde. Det foreslås at udforme krydset ved landing som et opholds- og lege område, hvor broens cyklister pålægges vigepligt. Det vurderes at den udformning bedst vil imødekomme krav til trafikafvikling og trafiksikkerhed, hvorfor der ikke anbefales tilpasninger her. Cykelgaden foreslås ensrettet for biltrafik mod syd.

Det anbefales at der etableres fartdæmpning for cyklister på vej ned fra broen. For at imødekomme den kommende stibro skal eksisterende vejprofil på Albert Lutulus Vej ændres jf. planlagte profil i lokalplanen. Fortovs areal i den sydlige side udvides til 3 m, vejareal udvides til 6 m og det etableres en cykelgade. Kajen indsnævres med 3,85m. Alternativt, kan den planlagte bebyggelse rykkes for at gøre plads til den nye vejprofil og minimere kanalens indsnævring. Tilbageflykning af bebyggelse vil dog betyde tab af byggeret samt dårligere lysforhold for det berørte gårdrum. Endelig udformning kræver nærmere dialog i den videre projektering. Forhold vist på snit ved G-5 beskrivelse gælder også denne strækning. Strækningen er ikke etableret endnu, og ombygninger er derfor ikke nødvendige.



### Landing ved punkt 10



Eksisterende trafikflow til venstre. Fremtidig trafikflow til højre.

Broen tilsluttes syd for den eksisterende børnehave på en ejendom, der nødvendigvis må inddrages i forbindelse med broens tilslutning. Herfra vil broen blive forbundet direkte til Nokken Strandvej umiddelbart inden to 90 graders sving. Stibroen pålægges vigepligt ved tilslutning til Nokken Strandvej, og der bør etableres fartdæmpning for cyklister på vejen ned fra broen. Nokken Strandvej foreslås indrettet som en cykelgade i strækningen mellem landingskrydset og Rundholtsvej. Rundholtsvej skiltes også som cykelgade. Langt størstedelen af trafikken til og fra broen vil bevæges sig mod øst, og kun en begrænset mængde vil skulle til/fra broen mod syd.

### Øvrige følge anlægstiltag

Udover tilpasninger og ombygninger ved landingspunkter vil det være behov for tilpasning af tilstødende vejnet og kryds i linjeføringsforløb:

- Etablering af ny sti bro over kanalen i forlængelse af vejen Albert Lutulis Vej
- Etablering af krydsningspunkt i form af midterhelle på Nelson Mandelas Allé
- Nedrivning af eksisterende ejendom på Islands Brygge.
- Etablering af asfalteret sti på strækningen mellem Nokken Strandvej til Rundholtsvej
- Ombygning af krydset Nokken Strandvej/Rundholtsvej til vigepligtsreguleret kryds
- Skiltning af Rundholtsvej som en cykelgade
- Fjernelse af eksisterende stibro til Havnevigen og etablering af bredere bro.
- Etablering af gennemgående asfalteret sti ved pladsen på Havnevigen
- Skiltning af den sydlige del af vejen Islands Brygge som en cykelgade.