

3 **Miljøkonsekvensrapport for opgradering af Refshalevej**

5 **Indledning**

6 Christianshavns Lokaludvalg har længe været optaget af, at der etableres acceptable løsninger
7 for adgangen for biler og cykler til og fra Refshaleøen og Lynetteholm mod syd. Lokaludvalget
8 er blandt andet optaget af sådanne løsningers indvirkning på den nuværende Christians-
9 havns/Margretheholm bydel. Behovet for acceptable løsninger forstærkes af, at processen
10 med struktur- og masterplankonkurrencen for udviklingen af Refshaleøen nu er afsluttet og at
11 der inden længe kan forventes taget skridt til den videre planlægning af byudviklingen på
12 Refshaleøen. Allerede i dag har Refshaleøen ifølge Københavns Kommune omkring 2 millioner
13 besøgende gæster om året, som færdes til og fra Refshaleøens mange tilbud om koncerter, ud-
14 stillinger, events og madmarked.

16 Refshalevej er den eneste offentlige adgangsvej til Refshaleøen og dens nordlige strækning er
17 under stærkt pres som færdselsåre for både bilister, busser, cyklister og fodgængere, hvoraf
18 især bløde trafikanter er sårbare pga. dårlig trafiksikkerhed. Christianshavns Lokaludvalg har
19 derfor det grundlæggende synspunkt, at planlægning af samlede trafikløsninger for adgangen
20 til og fra Refshaleøen må ske snarest og udbygges inden der sker en videre planlægning af by-
21 udvikling på Refshaleøen. Lokaludvalget har i de senere år bl.a. afgivet høringssvar til den stra-
22 tegiske miljøvurdering for Østhavnen i 2022 og til afgrænsningsrapporten for det foreliggende
23 projekt i 2024, hvortil der henvises. Det er med dette udgangspunkt, at Christianshavns Lokal-
24 udvalg udtaler sig om projektet Opgradering af Refshalevej.

26 **Sammenfatning**

27 Christianshavns Lokaludvalg anerkender behovet for at få forbedret trafiksikkerheden af
28 Refshalevejs nordlige strækning og hilser derfor i princippet forslaget om en opgradering pro-
29 jektstrækningen velkommen. Ikke desto mindre finder Lokaludvalget, at opgraderingen af
30 Refshalevej bør udskydes ind til der foreligger en analyse af vejkapacitetsbehovet i overfladen
31 til og fra Refshaleøen/Lynetteholm og en rækkefølgeplan for etableringen af denne kapacitet.
32 Det er således beklageligt, at en sådan analyse ikke allerede foreligger.

34 Hvis en analyse bekræfter, at der på sigt er behov for mere vejkapacitet til biler og cykler, end
35 Refshalevej alene kan levere, finder Christianshavns Lokaludvalg, at biltrafikken snarest muligt
36 må forlægges til en vej længere mod øst. Projektstrækningen på Refshalevej bør i det tilfælde

37 reserveres til cykler, gående og eventuelt til Movia-busser. Herved kan strækningens rekrea-
38 tive kvaliteter langs havn og gennem natur og fortidsminder komme til deres ret. Samtidig kan
39 det store behov for kapacitet til cykeltrafik honoreres. Det vil kunne ske stort set med Refsha-
40 levejs nuværende udformning.

41
42 Hvis opgraderingsprojektet sættes i gang på det nu foreliggende grundlag kan det blive en lap-
43 peløsning, som kan indebære en trafikal merbelastning af Christianshavn/Margretheholm-om-
44 rådet og medføre endegyldige indgreb i natur og fortidsminder. Dersom opgraderingen af
45 Refshalevej på trods heraf bliver igangsat foretrækker Lokaludvalget hovedforslaget, hvor vej-
46 banen på den nordlige del af projektstrækningen lægges øst om volden. Desuden ønsker Loka-
47 ludvalget, at den bevaringsværdige mur fra 1691 ikke nedrives, men flyttes mod vest eller af-
48 kortes
49 således, at der bliver plads til opgraderingen.

50

51 **Vejføringen for biler og cyklister til og fra Refshaleøen og Lynetteholm sydfra**

52 Christianshavns Lokaludvalg er optaget af vejinfrastrukturen for biler og cykler til og fra
53 Refshaleøen/Lynetteholm mod syd. Lokaludvalget lægger især vægt på:

54

- 55 1. At flest mulige rejser kommer til foregå med cykel eller metro, og at så stor en del som
56 muligt af rejserne med bil kommer til at foregå ad Østlig Ringvejs tunnel.
- 57 2. At det nordlige Christianshavn og den nuværende Margretheholm-bydel i størst muligt
58 omfang beskyttes mod den forventede betydelige biltrafikvækst.
- 59 3. At fortidsminder, havnestrøg, mv., og Margretheholm Havn i videst muligt omfang beva-
60 res og udvikles som rekreative faciliteter, og at der i muligt omfang tages hensyn til in-
61 teresserne hos sejler- og roermiljøet.
- 62 4. At den nødvendige biltrafik i overfladen kommer til at genere beboerne i de nye byom-
63 råder mindst muligt.

64

65 I den strategiske miljøvurdering for Østhavnen opregnedes tre hovedforbindelsesveje. For det
66 første nævntes den vej til jordtransport, som nu er etableret med en dæmning og bro over
67 Margretheholm Havn. Det oplystes, at vejen ville være midlertidig, men ikke, hvad der nærmere
68 skulle forstås herved. For det andet nævntes den eksisterende Refshalevej. For det tredje, og
69 det uddybedes i Kommuneplan 2024, nævntes en "supplerende" vej øst om boligkomplekset
70 Udsigten. Der blev ikke fremlagt en nærmere plan for de tre veje og antallet af vejbaner eller
71 en tidsplan for deres anlæg, og det blev heller ikke gjort klart, om vejene alle tre ville være
72 nødvendige.

73

74 Christianshavns Lokaludvalg har bemærket sig det svar af 10. august 2026, som forvaltningen
75 har givet på spørgsmål stillet af Niels Bjerrum (S) om vejføringen. Svaret belyser visse forhold,
76 men som hovedregel er udsagnet: Der er ikke og vil ikke foreløbig blive fremlagt en plan for
77 hvilke veje, der skal anlægges, og hvornår. Det er bl.a. ikke klart: Hvor mange vejbaner i hver
78 retning, der vil blive behov for; Om jordtransportvejen tænkes gjort permanent, så den varigt
79 kommer til at indgå i vejinfrastrukturen; Hvor omfattende den nødvendige cykelstiinfrastruktur
80 forventes at blive; og hvorvidt der påtænkes separate cykelruter eller cykelstier integreret i
81 vejanlæggene.

82

83 Christianshavns Lokaludvalg finder, at situationen i relation til vejplanerne er utilfredsstillende.
84 Christianshavns Lokaludvalg anførte allerede i sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering
85 af Østhavnen af december 2022, at Refshalevej ikke er egnet som en hovedtrafikåre for vejtra-
86 fik, og at hovedtrafikårerne bør lægges længere mod øst.

87

88 Med det aktuelle projekt kan der være risiko for, at Refshalevej i en årrække fremover bliver en
89 hovedtrafikåre for biltrafik. I henhold til de trafikmodelberegninger, der præsenteres, er per-
90 spektivet en stigning i biltrafikken på hverdagsdøgn fra 2025 til 2050 (altså endnu inden Lynet-
91 teholm er udbygget) på projektstrækningen fra 2803 til 14718 og på Danneskjold-Samsøes Allé
92 ved Fabriksmestervej fra 2592 til 7502 biler. Cykeltrafikken ventes i samme periode og på
93 samme strækninger at stige fra henholdsvis 1273 til 11521 og 1521 til 6315. Alle beregninger er
94 foretaget uden supplerende overfladeveje øst for Refshalevej, men med Østlig Ringvej ført til
95 et tilslutningsanlæg på Prøvestenen.

96

97 Christianshavns Lokaludvalg ønsker, at der tages skridt til at undgå en sådan trafikvækst igen-
98 nem det nordlige Christianshavn. En stor del må forventes at blive permanent, også selvom der
99 senere suppleres med en eller flere veje længere mod øst med mindre, der tages særlige for-
100 holdsregler.

101

102 Samtidig indebærer opgraderingen af Refshalevej indgreb i natur og fortidsminder. Lokaludval-
103 get er betænkeligt ved disse indgreb. Indgrebene er samtidig helt nødvendige, hvis Refshale-
104 vej i stedet bliver en strækning forbeholdt cykler og gående og eventuelt Movia-busser. En så-
105 dan anvendelse vil give den bedste udnyttelse af Minebådsgravens, bastionernes og havne-
106 strøggets rekreative muligheder. Desuden vil vejen i sin nuværende form være velegnet som cy-
107 kelvej til den forventede stigning i cykeltrafikken.

108

109 Christianshavns Lokaludvalg ønsker alt i alt, at beslutningen om opgradering udskydes til der
110 foreligger en plan og en rækkefølgeplan for udbygningen af vejene til og fra de nye byudvik-
111 lingsområder.

112

113 **Lokaludvalgets ønsker til det foreliggende projekt, hvis det gennemføres nu**

114 Lokaludvalget har tidligere indsendt forslag om mindre bredde på Refshalevej og anvist en al-
115 ternativ rute for cykel- og gangtrafik. Forslaget, som er vedhæftet, er ikke imødekommet. Væl-
116 ger Københavns Kommune derfor i lyset af det presserende behov for forbedret trafiksikkerhed
117 at gå videre med den skitserede opgradering af Refshalevejs nordlige strækning, har Christi-
118 anshavns Lokaludvalg følgende ønsker til det foreliggende projekt:

119

120 Lokaludvalget finder, at der er såvel gode som mindre gode aspekter ved både hovedforslaget,
121 det afværgende tiltag og det kompenserende tiltag. Et væsentligt spørgsmål i valget mellem de
122 tre løsninger handler om, hvad der kommer til at ske med jordvolden på den nordlige del af
123 projektstrækningen og hvilken betydning det vil have for vejføring og vejtracé.

124

125 Flytning af volden til øst for vejen vil som foreslået i det kompenserende tiltag gribe ind i land-
126 skabet på naturområdet ind mod Margretheholm Havn, mens bevarelse af volden midt i vejen
127 som foreslået i det afværgende tiltag kan give en uheldig barrierevirkning. I lyset heraf vil Chri-
128 stianshavns Lokaludvalg pege på hovedforslaget øst om volden som den bedste løsning, idet
129 det vil medføre et sammenhængende vejtracé og give udsyn både mod havn og by mod vest og
130 mod det østlige naturområde.

131

132 Samtidig ønsker Lokaludvalget at påpege, at Refshalevej på sigt bør omdannes til rekreativ
133 stillegade (for cykler, fodgængere, busser), når jordkørslen til Lynetteholm ophører. Lokalud-
134 valget ser nemlig gerne, at Refshalevejs strækning fra Prinsessegade til Forlandet omdannes
135 til en cykelgade og at der etableres en anden trafikløsning for biler. Lokaludvalgets ønske er
136 dels begrundet i strækningens attraktion tæt på natur, fortidsminder og havnen, dels at en så-
137 dan løsning bedst muligt beskytter Christianshavn og Margretheholmbydelen mod den stærkt
138 stigende trafik til og fra Refshaleøen og Lynetteholm.

139

140 Lokaludvalget ønsker også at pege på, at muligheden for en kanal til brug for kajakkers og ro-
141 bådes adgang mellem Margretheholm Havn og Københavns Havn bliver belyst og om muligt
142 kommer til at indgå i arbejdet med en opgradering af Refshalevejs nordlige strækning.

143

144 Lokaludvalget ønsker at understrege, at der under anlægsfasen af opgraderingen af Refshale-
145 vej må tages størst mulige hensyn til naboerne i projektområdet, således at der foretages af-
146 værgeforanstaltninger over for den støj, forurening og vibrationer der følger af arbejdet.

147

148 **Kulturarv**

149 Christianshavns Voldanlæg er en vigtig del af Danmarks kulturarv. Forslaget om opgradering af
150 Refshalevej griber ind i kulturarv og kræver, at fredningsbestemmelser ophæves ved lov.

151

152 Christianshavns Lokaludvalg noterer sig, at muren ved Qvinti Lynette fra 1691 fjernes i alle tre
153 forslag. På grund af visuel kulturarv ønsker Lokaludvalget imidlertid, at muren i stedet flyttes
154 så langt mod vest, at der bliver plads til opgradering af vejen eller at 2-3 meter af muren rives
155 ned, mens resten består. Lokaludvalget kan i den sammenhæng pege på, at flytning af kultu-
156 rarv er mulig, hvilket skete med flytning af Amagerports Vagthus i 1936.

157

158 Lokaludvalget noterer sig også, at jordvolden nord for Qvinti Lynette flyttes, fjernes eller om-
159 kranses i de tre forslag. Jordvolden har aldrig været en del af Christianshavns Vold, men er an-
160 lagt efter 1872, hvor Refshalevej blev forlænget til B&W skibsværft. Lokaludvalget mener ikke,
161 at der i VVM-redegørelsen er argumenter for, at jordvolden har en kulturarvs betydning. Men
162 den kan have naturhistorisk betydning, hvorfor vi foreslår, at hele vejen nord for Qvinti Lynette
163 føres øst om jordvolden.

164

165 Med venlig hilsen,

166

167 Asbjørn Kaasgaard

168 Formand for Christianshavns Lokaludvalg

169

170

