

Paralleloppdrag for Refshaleøen

Opsamling på møde med lokaludvalg 8. september 2025

Deltagere:

- Henrik Vilsbøll, Asbjørn Kaasgaard og Preben Møller Whitt (Christianshavns Lokaludvalg)
- Klaus Bruun Hansen og Lasse Rossen (Amager Øst Lokaludvalg)
- Kjeld A. Larsen (Indre by Lokaludvalg)
- Birger Jensen (Østerbro Lokaludvalg)
- Jes Transbøl, Louise Baastrup, Nikolaj Heltoft (RE)
- Inger Borchmann (Grandville)

Vedr. punkt om paralleloppdraget og processen

Henrik

- Programmet for paralleloppdraget er overraskende stramt og levner umiddelbart ikke så meget plads til kreativitet?

RE

- Programmet afspejler, at der i nogle dele af området er bindinger, fx ift. infrastruktur, der sætter en begrænsning for, hvor frit man kan arbejde med forslagene. Andre steder er der mere plads til kreativitet.
- Det er en kompleks opgave, deltagerne i paralleloppdraget skal arbejde med, og derfor har vi lavet et program, som gerne skulle gøre opgaven overskuelig og hjælpe dem på vej ved at tydeliggøre forudsætninger for udviklingen.

Claus

- Kan I sige lidt mere om jeres overvejelser om den differentierede leje for erhverv?

RE

- Det er ikke et nyt princip - vi har arbejdet med differentieret leje for erhverv i lang tid. Det betyder, at vi har lejere, som betaler mere i leje end andre, fordi de kan. Andre lejere kan ikke betale så meget, men de bidrager med værdi på anden vis. På den måde bidrager alle med noget til Refshaleøen. Det er en konkret vurdering, vi laver, fra gang til gang, og en dialog, vi tager med den enkelte lejer. Det er et princip, vores bestyrelse bakker op om.

Kjeld

- Hvad er baggrunden for, at By & Havn ikke er medudskriver af parallelopdraget?

RE

- Kommunen ejer 95 % af By & Havn, og det er kommunen der bestemmer, hvilke områder, der skal med i kommuneplanen. Så længe byudviklingen på Refshaleøen ikke er fremrykket, er det svært for By & Havn at være medudskriver på parallelopdraget. Det er en beslutning, som er sket i fuld forståelse grundejerne imellem. RE og By & Havn har haft et godt samarbejde om de tidligere faser og om udarbejdelsen af programmet for parallelopdraget, og vi er glade for, at By & Havn deltager i vurderingskomitéen, hvor også Københavns Kommune stiller med fire rådgivere, herunder stadsarkitekten. Hvis der politisk træffes en beslutning om fremrykning af byudvikling på Refshaleøen, vil By & Havn kunne indtræde i samarbejdet igen.

Birger

- I har defineret arealet for den første masterplan – er der truffet beslutning om, hvilke områder, der bliver omfattet af de næste masterplaner?

RE

- Nej, det er der ikke. Det er en del af opgaven for deltagerne i parallelopdraget at komme med et bud på det, og så forholder vi os til det og træffer beslutning om næste skridt.

Birger

- I har ikke så tydeligt italesat og defineret jeres naboer på Østerbro? Med beslutningen om den kommende cykelbro bliver vi endnu tættere naboer, og derfor er det vigtigt, at naboskabet ikke glemmes i udviklingen.

RE

- Vi er enige – naboskabet er vigtigt, og vi er meget glade for beslutningen om cykelbroen, som ikke kun kommer til at betyde noget for relationen mellem Østerbro og Refshaleøen, men også hele Østhavnen og Lynetteholm.

Birger

- Ligger deadline for indsendelse af vores bemærkninger den 18.februar fast, eller kan det evt. times med, at vi holder møde i lokaludvalget i dagene/ugen derefter?

RE/Grandville

- (Undersøgt efter mødet): Vi kan rykke deadline for bemærkninger til den 20.februar kl. 12. Vi kan ikke rykke det længere, da bemærkningerne skal fremsendes til vurderingskomitéen, som har deres første møde tirsdag den 24.februar.

Asbjørn

- Hvilke overvejelser ligger bag kravet om, at holdene skal tegne forslag med to forskellige bebyggelsesprocenter – er det ikke bare spildte kræfter, hvis det alligevel ender med, at der kun kan lokalplanlægges for en bebyggelsesprocent på 150?

RE

- Bebyggelsesprocenten på 150 kommer fra infrastrukturaftalen. De 160 % er et scenarie, vi har behov for at få belyst gennem parallelopdraget, så vi får forslag til, hvor bebyggelsesprocenten evt. kan øges, hvis vi får brug for det i den videre proces.

Birger

- I nævner ikke Havnebussen i programmet? Det kunne være godt, hvis der også i fremtiden var mulighed for at tage Havnebussen til og fra Refshaleøen.

Kjeld

- Vi når aldrig målet for den grønne mobilitet i København, hvis man samtidig med anlæg af metro nedlægger andre muligheder for at benytte kollektiv trafik, herunder havnebusser.

Asbjørn

- Sådan som havnebussen fungerer i dag, er det ikke en pendlerforbindelse – den er primært for turister, især om sommeren.

RE

- Vi kan ikke beslutte, om der er en havnebus på sigt – det er en vurdering, Movia laver, typisk ifm. etablering af metrostationer. Vi håber, det fortsat vil være muligt at tage havnebussen til og fra Refshaleøen. Vi drifter stoppestedet i dag.

Asbjørn

- Vi er i Christianshavns Lokaludvalg opmærksomme på trafikforbindelserne til Refshaleøen sydfra. Vi ønsker, at metroforbindelsen bliver tunnellagt. Af de tre scenarier for vejføringer er vi især bekymrede for den, der krydser Margretheholms Havn. Vi arbejder for, at der ikke arbejdes videre med dette scenarie.

RE

- Vi håber, at jordtransportvejen kan blive en permanent vejføring for biler. Forudsætningen for vejføring i programmet afspejler infrastruktaften. Vi er naturligvis grundlæggende tilhængere af en fuldt nedgravet metrolinje, men ikke af den undersøgte delvist nedgravede model, hvor metroen kommer op på Refshaleøen med en 300 meter lang banegrav. Den løsning vil skade bykvaliteten og skabe en uoverstigelig barriere, der i vidt omfang deler området i to. Af de to undersøgte scenarier foretrækker vi højbanescenariet, som også er udgangspunktet i metroaftalen. Den tillader nemlig, at der kan laves underliggende aktiviteter med værksteder, atelierer, idræt, leg mv., som vil binde bydelen på Refshaleøen sammen.

Henrik

- Der vil være en tidsmæssig udfordring ift. en fuld nedgravning af metrolinjen helt til Lynetteholm?

RE

- Ja. Og den tidsmæssige udfordring består bl.a. i, at der slet ikke er lavet en miljøkonsekvensvurdering af en fuldt nedgravet version. Den vil i givet fald skulle beslattes og gennemføres.

Vedr. punkt om retningslinjer og lokaludvalgenes rolle (og supplerende spørgsmål om programmet mv.)

Henrik

- Vi oplevede, da vi sidst var involveret i processen, at blive taget seriøst.

Kjeld

- Foreligger der en evalueringsrapport af lokaludvalgenes involvering tidligere i processen?

RE

- Der er ikke lavet en særskilt evalueringsrapport om lokaludvalgenes involvering, men der er lavet en rapport, der samler op på resultatet af idékonkurrencen, hvor to lokaludvalg, Christianshavn og Indre By, var involveret og gav input til vurderingen af forslagene: [idekonkurrence_bedommelse_publication_FINAL_preview_02.pdf](#)

Henrik

- Hvem har godkendt programmet for parallelopdraget?

RE

- Det er RE, som er afsender på programmet, men både RE og By & Havns bestyrelser er blevet orienteret om programmet. Det har naturligvis været vigtigt for os at have bestyrelsernes opbakning til grundlaget for parallelopdraget, som er vores vision, "Refshaleøen gør København større". Den har både RE og By & Havns bestyrelser godkendt som vores centrale styringsdokument på Refshaleøen. I visionsfølgegruppen var der desuden deltagelse af ét af bestyrelsesmedlemmerne for RE.

Henrik

- Har andelen af almene boliger på 25% været til diskussion i bestyrelserne?

RE

- Det er et krav, kommunen kan stille i henhold til Planloven, så det har ikke været til diskussion. Vores ejere er pensionskasser, så de har en interesse i, at der kommer et blandet boligudbud på Refshaleøen, som deres medlemmer også kan betale.

Kjeld

- Forholder I jer til, at der skal være forskellige ejerformer i det, der bygges?

RE

- Ja, det er en del af visionen. I parallelopdraget kommer holdene dog ikke til at kunne arbejde så detaljeret med svar på fordeling af ejerformer, fordi de arbejder på struktur- og masterplanniveau. Så det er en detaljering, grundejerne skal arbejde videre med efter parallelopdraget i tråd med visionen.

Birger

- Vi har Østerbro Lokaludvalg fokus på ungdomsboliger og ældreboliger – er det også et fokus for jer?

Henrik

- Supplerende: I er meget præcise i programmet på, at der skal være en skole og daginstitutioner, men ikke på fx andelen af ungdoms- og ældreboliger?

RE

- Tallene for anvendelsesfordeling i programmet, herunder for bl.a. skole og daginstitutioner, afspejler de krav, vi har fået fra Københavns Kommune. Da der med f.eks. en skole er tale om et ganske stort arealudlæg giver det mening, at de fem teams arbejder med denne i planen. Mht. ungdoms- og ældreboliger er det noget,

grundejerne vil skulle arbejde videre med i den efterfølgende bearbejdning og planlægning efter parallelopdraget.

Lasse

- Vi har i forbindelse med et projekt på Laplandsgade arbejdet med udvikling af erhverv ifm. transformation af gamle bygninger – er det også noget I kommer til at arbejde med på Refshaleøen?

RE

- Det er en del af vores vision at arbejde med bevaring og transformation af de eksisterende bygninger, medmindre særlige forhold taler imod det. Vi har løbende dialog med vores lejere, og vi har lige holdt møde med dem igen. Det er vores indtryk, at rigtig mange af dem gerne fortsat vil være med på den rejse, vi er i gang med. Det er også en del af vores vision, at man skal kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel. Det betyder, at vi har givet et løfte om at ”gå den svære vej” og reelt gøre det, vi siger – bl.a. ift. bevaring og transformation af konkrete bygninger på Refshaleøen. Vi har en oplevelse af, at det er en tilgang, vores lejere generelt bakker op om.

Henrik

- Hvad med de bygninger, der ligger uden for parallelopdragets masterplanområde? Hvornår kommer de i spil?

RE

- Vi har bedt holdene om bud på svar på, hvordan vi kan arbejde med de følgende etaper og herunder flere masterplanområder. Vi har ikke fastlagt, hvor mange områder, der skal være, eller hvad rækkefølgen skal være. Det får vi bud på i parallelopdraget, og så bliver vi klogere på en beslutning om det videre forløb ad den vej.

Preben

- Hvor meget af masterplanområdet i parallelopdraget skal dedikeres til boliger?

RE

- I hele strukturplanen har vi sat som forudsætning, at der skal være mellem 65-75 % boliger, dvs. en overvægt af boliger ift. andre funktioner. I masterplanområdet, hvor vi ikke kan regne med, at den nye metrolinje er færdig, vil boligandelen ligge i den høje ende af spændet eller måske endda højere, da der endnu ikke er åbnet den station, som muliggør erhvervsbyggeri i større omfang. Vi håber, at vi kan have den første byggeretsgivende lokalplan i 2029, men vi er klar over, at der er en del ting, der skal falde på plads først, for at det kan lade sig gøre.

Preben

- Det vil kræve en del nybyggeri – er det også muligt at udvikle boliger gennem transformation af de eksisterende bygninger i masterplanområdet?

RE

- Ja, det er bestemt muligt, selv om flere af de store haller naturligvis giver særlige udfordringer mht. dagslysforhold og andet. Vi glæder os også her til at se, hvilke forslag de fem teams kommer med. Den konkrete vurdering af transformationsmulighederne vil siden ske ifm. den nærmere planlægning efter parallelopdraget.

Kjeld

- Forventer I at arbejde videre med alle forslagene? Det kan jo være en måde til at skabe variation i bydelens udtryk.

RE

- Vi har en forventning om, at vi kommer til at arbejde videre med et eller flere af forslagene, men næppe alle fem. Både fordi det vil være unfair overfor holdene, og fordi det vil være en "kludetæppetilgang", som vi vurderer, ikke vil give kvalitet. Vi kommer imidlertid til at have fokus på variation, når vi arbejder videre med arkitektur og bykvalitet i den videre bearbejdning og nærmere planlægning efter parallelopdraget. Her kan man se Levantkaj ift. Aarhusgadekvarteret som et eksempel. I Nordhavn er der også arbejdet med en strukturplan for hele området først og siden med masterplaner og lokalplaner, som skaber en ret stor bymæssig og arkitektonisk variation de enkelte kvarterer imellem.

Lasse

- Forventer I at arbejde parallelt med flere masterplaner på samme tid?

RE

- Vi forventer at komme til at arbejde med de følgende masterplaner i etaper, dvs. samme model som på Nordhavn, hvor alt ikke er udviklet på samme tid. Det er også derfor, vi sigter efter at få lavet en robust strukturplan, som kan tåle, at vi arbejder videre med den over tid, med de ændringer i forudsætningerne for udvikling, der kommer hen ad vejen.

Birger

- Har I nogle tal på, hvor mange beboere og erhverv, der kommer på Refshaleøen?

RE

- Nej, det har vi ikke.

Henrik

- Man vil vel ikke gå i gang med at etablere boliger, så længe der ikke er afklaring omkring BIOFOS?

RE

- Det er rigtigt, at vi afventer en afklaring, men det er muligt at gå i gang med planlægning og udvikling allerede nu. Dels ligger store dele af vores masterplanområde uden for den problematiske lugtzone, hvorfor man principielt vil kunne bygge der allerede i dag, og dels kan der også mere generelt dispenseres for lugtgener. Vi har en god dialog med BIOFOS. De har allerede arbejdet med at forbedre deres anlæg ift. lugt, og de er i gang med processen om afklaring af det langsigtede perspektiv.

Preben

- I skriver lidt om husbåde i programmet – hvordan er det med kajkanterne. Skal de fortsat være offentligt tilgængelige?

RE

- Ja, i programmet skriver vi, at der fortsat skal være plads til husbåde på Refshaleøen, hvilket dog i omfang og løsning skal ske under hensyntagen til vores ønske om, at vandkanten skal være attraktiv og tilgængelig for alle. Vi beder desuden holdene om at komme med bud på, hvordan der i masterplanområdet kan arbejdes med placering af husbåde, og hvordan der kan skabes et godt bymiljø omkring dem, som balancerer behovet for privatliv med ønsket om, at Refshaleøens vandkant skal være attraktiv og tilgængelig for alle.

Kjeld

- Hvordan forholder I jer til stormflodssikring?

RE

- Vi har i programmet forudsat, at opgavebesvarelsen skal tage afsæt i det løsningsforslag i Miljøministeriets delundersøgelse af sikringsniveauer for stormflodssikring af København (bilag 22 til programmet), hvor Refshaleøen dels sikres ved en ”bred” kystsikring udformet som kystlandskab på den nordligste strækning mod

Øresund og med en "slank" kystsikring mod Øresund på den sydlige delstrækning mod Øresund ved Jordtransportvej.