

Høringssvar til idéfase- opgradering af Refshalevej (Bilag ligger nederst i dokumentet)

ID	Dato	Afsender	Høringssvar	Bilag	Svar-dato	Svar-person	Svar
1	4/9-24	Borger København S	Den eksisterende Refshalevej skal prioriteres for blød trafik ! Al øvrig trafik skal ske via en anden forbindelse til området. Indtil videre kan man benytte den nyligt etablerede forbindelse til Lynetteholm byggepladsen. Man skal se vejen som en del af et vigtigt grønt område og kulturhistorisk værdi for hele byen. Det hele er fredet og skal forblive FREDET. Der sker desværre en udhulning af fredningsbegrebet i disse år som vi har set på bl. a Amager Fælled. Derfor MÅ den ikke udvides ved inddragelse af hverken vold terræn er eller voldgrav, men der skal findes andre løsninger. Løsningen af bil- og tung trafikforbindelse skal ses løst med en fælles forbindelse til både Refshaløen og Lynetteholm.				
2	15/9-24	Borger	<p>Min største bekymring knytter sig til fremgangsmåden, hvor man kun fokuserer på et kunstigt afgrænset område af Refshalevej uden hensyntagen til det trafikflow der findes rundt om de 600 meter af vejen, som der er sat fokus på.</p> <p>Min første anbefaling vil derfor være, at I i undersøgelsen gør en ekstra indsats for at tænke relaterede fremtidige trafikale forhold sammen med jeres analyse. Det kan fx være muligheden for på sigt at flytte den tunge trafik fra Refshalevej til nye veje øst for Margretholmen - evt. i sammenhæng med etablering af metrolinjen M5. Betydningen af den klapbro By og Havn har etableret til jordtransport og muligheden for at kunne udvide anvendelsen heraf. Undersøg konsekvenser ved etablering af Østlig Ringvej, eller beslutning om at denne ikke kommer. Byudvikling af Refshaløen og hvad det betyder af anlægs trafik de næste år.</p> <p>Ud fra den ramme I har fået til undersøgelsen, har jeg særligt fire opmærksomhedspunkter, som jeg har uddybet herunder:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Refshalevejs udtryk og øget fart på den tunge trafik 2. Bekymring for støjgener fra trafikken på Margretholms opholdsarealer 3. Fare for tab af biodiversitet 4. Farlig overgang ved busstoppested <p>Ad 1 Refshalevejs udtryk og øget fart på den tunge trafik I den kommende undersøgelse skal der være fokus på at Refshalevej kommer til at fremstå som en meget bred og gold asfalteret vej, der på brutal vis skærer sig igennem et tidligere historisk og</p>				

		<p>naturskønt område. Ændringerne vil samtidig rumme stor risiko for, at det lange lige forløb på vejen, som ryddes for bløde trafikanter, får køretøjer til at sætte farten betydeligt op – særligt de store tunge køretøjer, som kan undgå pudebumpene.</p> <p>Ad 2 Bekymring for støjgener fra trafikken på Margretheholms opholdsarealer</p> <p>Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer langs Refshalevej, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med de forelagte trafikale ændringer på Refshalevej er jeg bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra trafikken over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer. Jeg vil derfor opfordre Sund og Bælt til at prioritere en grundig undersøgelse af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer, terrasser og facader samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.</p> <p>Ad 3 Fare for tab af biodiversitet</p> <p>Med Københavns Kommunes forslag til trafikforanstaltninger på Refshalevej har jeg en bekymring for, om det strider mod KK's strategi for biodiversitet 2022-2025, herunder særligt tema 1 i handlingsplanen om at bevare og forbedre Københavns eksisterende biodiversitet. Søen Minebådsgraven har en høj biodiversitetskvalitet i kraft af både plantearter, insekt- og fugleliv. Selv hvis genetablering af habitatet implementeres i projektet, vil det tage mange år for habitatet at gro til og opnå samme niveau af biodiversitet som eksisterende forhold. Forslagets synes yderligere at være i strid med tema 3 om at understøtte viden og uddannelse om natur og biodiversitet. Habitatet indgår i Margretheholms hverdagslandskab; det er synligt fra friarealer og indlejres på den måde i bevidstheden hos alle beboere, herunder en stor andel børn i området, som på den måde intuitivt tildrager sig en forståelse af naturens værdi og væsentlighed – at naturen hører til ikke bare "derude" på landet men også herinde i vores by.</p> <p>Ad 4 Farlig overgang ved busstoppestedet</p> <p>Busstoppestedet på den vestlige side af Refshalevej benyttes i dag af et meget stort antal skolebørn (pga. manglende sikker skolevej for cyklister ind til Christianshavns skole). De fleste buspassagerer fra Margretheholmen går den lige vej til busstoppet, som indebærer, at de krydser Refshalevej ca. halvvejs mellem den historiske mur og krydset Forlandet/Refshalevej. Det må de formodes at blive ved</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>med, selv efter et evt. lyssignal etableres i krydset. Undersøgelsen skal være opmærksomme på de potentielt meget farlige trafikale situationer der opstår her, særligt i de mørke morgentimer, når skolebørnene krydser vejen for at nå bussen, imens den tunge trafik kommer buldrende på en bredere Refshalevej.</p>				
3	15/9-24	Borger	<p>Som jeg foreslog på det netop afholdte borgermøde på ARC i onsdags vil jeg gerne følge op på dette fremsatte forslag.</p> <p>Det blev ved denne lejlighed nævnt på mødet, at Borgerrepræsentationen allerede havde bevilget en lille million på at undersøge en kanalforbindelse mellem Københavns inderhavn og Margretheholms havn.</p> <p>Jeg er dags dato blevet bekendt med dette forslag, men som ikke omhandler den af mig fremførte ide.</p> <p>Bevares, hvis dette forslag bliver en realitet vil jeg ikke protestere, da det set ud fra en sejler i mindre båd eller kajakroer på en rigtig god måde vil kunne indfri de ønsker man måtte have for på sikker vis at komme ud til Øresund inde fra Københavns havn.</p> <p>Om dette forslag fra Københavns kommune alligevel ikke skulle blive en realitet af en eller anden grund, vil jeg derfor igen fremhæve mit eget forslag.</p> <p>Som det fremgår af vedhæftet foto vil det kun være en lille strækning mellem Margretheholms havn og kanalen som omslutter voldgraven for Quinti Lynette og som i øvrigt pt. mishandles på værste måde, fordi den ikke oprensnes overhovedet.</p> <p>Da Refshalevej alligevel skal hæves, fordi den alt for mange gange står under vand under kraftig højvande og som i praksis betyder, at man ikke kan køre gennem denne selv meget korte strækning. Som sejler har jeg selv været låst inde på den forkerte side og måtte køre tilbage til havnen for der at afvente, at vejen atter var farbar.</p> <p>Med de mange gæster der i dag bruger vejen, ligesom busser i fast rutefart og om nødvendigt også med adgang for Beredskabsstyrelsens udrykningskøretøjer, vil det være en dårlig historie om en ny</p>	Bilag 1 Bilag 2			

			<p>og opgraderet Refshalevej ikke har løst et problem at vejen også skal være farbar ved højvande.</p> <p>Til information skal det oplyses, at hele landområdet vest for Margretheholms havn før i tiden var et vandområde, men i 1978 blev opfyldt af det daværende Københavns Havnevæsen. Foto vedhæftet og som også viser til jeres information, at vi mere end 1000 sejlere selv byggede og betalte Margretheholms havn og endda siden 1978 i snit årligt har betalt en million kroner for at leje det daværende lavtvandsområde, også kaldt Margrethe bugten.</p> <p>I øvrigt blev det på mødet foreslået af en gæst Xxx Xxx, at undersøge muligheden for at flytte tung trafik fra Refshalevejen til den nuværende adgangsvej (med klapbro) der ligger øst for vores havn.</p> <p>Jeg vil her blot bemærke, at det ville være en dårlig løsning, da dette nuværende vandområde eget af By & Havn, netop som foreslået af Sund & Bælt i jeres MKV-rapport for M5 vil arrangere nye bådpladser klods op af denne allerede nu både støjende og støvende vejtransport og det alene af denne grund ikke vil være en rimelig løsning.</p> <p>Juridisk set vil det også være en lang rejse, da denne adgangsvej i forvejen er en afværgeforanstaltning i forbindelse med Anlægsloven gældende for Lynetteholmen. Pt. må denne adgangsvej IKKE anvendes til andet en jordtransport, men det er da også så rigeligt, at vi som sejlere skal udsættes for det.</p> <p>Endelig vil jeg også her præcisere og som jeg har gjort i mit høringssvar for M5, at Margretheholms havn IKKE ejes af By & Havn som påstået i MKR-rapporten, men ejes af Sejlklubben Lynetten, som det også fremgår af vores kontrakt med By & Havn.</p>				
4	23/9-24	Borger	<p>1. Refshalevej udvides og derved gøres den mere attraktiv for bilister at benytte, ved til dels at fjerne bløde trafikanter fra vejbanerne og til dels med en udvidelse af selve vejbanerne. Når en vej gøres mere attraktiv for bilister at benytte, vil det resultere i en større mængde køretøjer.</p>	Bilag 3 Bilag 4			

		<p>Der bør undersøges mængden af den øgede trafik, og dens indvirken på området Margretheholm og Quintus i driftsfasen. Ikke kun i selve projektområdet, men også ifht. de afledte konsekvenser for de tilstødende veje og i særdeleshed strækningen ved Forlandet. Forlandet (se skitse) passerer ca. 7 m fra nærmeste beboelse og en øget mængde trafik som følge af udvidelsen af Refshalevej, vil have store konsekvenser her.</p> <p>Her bør det bemærkes at der ikke langs strækningen ved Forlandet findes egentlige afværgeforanstaltninger ifht. støj.</p> <p>Her bør det ligeledes bemærkes at Slots- & Kulturstyrelsen har underkendt et opført hegn som entreprenøren havde bygget ved områdets etablering som afværgeforanstaltning, og at der derved på det meste af strækningen ved Forlandet, kun findes et åbent stakit, der ikke dæmper trafikstøj.</p> <p>Det bør derved undersøges om den fredningsdispensation som kræves ifht. at gennemføre projektet, også kan omfatte fortidsmindebeskyttelseslinjen ved Margretheholm/Forlandet, så hegnet kan genopføres hvis det ønskes af Grundejerforeningen.</p> <p>2. Idét jeg glæder mig over at MKV'en har til formål at give politikerne mulighed for at træffe en beslutning på et oplyst grundlag, bemærkede jeg med overraskelse på borgermødet d. 11. september, at det ikke var til hensigt at inkludere fremtidige trafik-scenarier ifbm. den kommende byudvikling ved Refshaleøen og Lynetteholm. Jeg mener at udelukkelsen af et byudviklings-scenarie vil afholde politikerne fra netop at kunne træffe en beslutning på et oplyst grundlag. Jeg vil også hævde at udvidelsen af Refshalevej har til formål at støtte op om, og muliggøre opstarten af netop byudvikling, hvorfor et fremtidigt byudviklings-scenarie som den største selvfølge bør inkluderes i en MKV. Herved kan det også be- eller afkræftes hvorvidt den udvidede Refshalevej vil være brugbar til fremtidens byudvikling herunder også til tung transport af eks. byggematerialer mm. som der må forventes rigtig meget af i fremtiden.</p> <p>Der findes i SMV'en for Østhavnen en klar beskrivelse af hvordan trafikken vil udvikle sig i tilfælde af byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm. Heri anskueliggøres det at ca. 27.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn i 2050 (se fig. 5.6.1), vil skulle benytte en lokal vejbetjening forbi Margretheholm.</p> <p>Da der lige nu kun findes Refshalevej til at afvikle den trafik, må dette scenarie være basisscenariet for trafikken ved byudvikling, med mindre at det klart beskrives i en MKV at der skal tilføres</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>yderligere vejbetjening grundet den udvidede Refshalevejs utilstrækkelighed hertil.</p> <p>Derved må der også kunne indgå en beregning af hvor mange køretøjer man mener at Refshalevej med udvidelse, kan betjene i døgnet, med tilhørende beskrivelse af påvirkninger af lokalmiljøet herunder Margretheholm.</p> <p>Hvis man som beskrevet i SMV'en læner sig op af at der minimum skal tilføres yderligere 2 spor, så vejbetjeningen kommer til at bestå af 4 spor i alt, evt. fordelt på 2 separate vej, hvoraf den ene vil være Refshalevej, må man formode at der kommer til at køre 13.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn på Refshalevej, hvilket er en stigning på 500 % ifht. i dag, hvis det fordeles ligeligt over de 2x2 vejbaner. Det vil have stærkt negative konsekvenser for Margretheholm og Quintus.</p> <p>Jeg bemærker også at der i forbindelse med MKV for Metrolinje M5, som den største naturlighed inkluderes et byudviklings-scenarie med Lynetteholm og Refshaleøen. Denne inkludering gavner selvfølgelig forståelsen af behovet for netop metrolinje M5.</p> <p>Sund & Bælt samt KK bør forholde sig neutralt til om hvorvidt en inkludering af et fremtidig byudviklingsscenarie gavner eller hæmmer beslutningsprocessen omkring udvidelsen af Refshalevej.</p> <p>Det bør både være i politikernes og Københavnernes interesse at der bliver truffet en beslutning på et oplyst grundlag, der ikke ekskluderer elementer såsom et byudviklingsscenarie, der utvivlsomt er en central del for udvidelsen af Refshalevej, uagtet at den ikke har til hovedhensigt at være en del af vejbetjeningen hertil. For det bliver den utvivlsomt uanset hensigten.</p> <p>3. Hele lokalplanen for Margretheholm er skabt i overensstemmelse med fortidsminder og grønne områder på den ene side mod vest, og infrastruktur / forsyningsvirksomhed på den anden side af byggeriet Udsigten mod øst.</p> <p>Udvidelsen af Refshalevej til en markant trafikåre, vil permanent lave om på denne helhedstænkning og ændre forudsætningerne for hele området.</p> <p>Området er desuden præget af skarpe restriktioner ifbm. fortidsmindebeskyttelse, hvorfor der er strenge regler til opførelse af afværgeforanstaltninger ifht. en forøget trafik på Refshalevej.</p> <p>Det bør derfor i MKV'en inkluderes en undersøgelse af behovet samt muligheden for, at kunne opføre afværgeforanstaltninger langs projektområdet på østsiden af vejen mod Margretheholm.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>Det bør også undersøges om hvorvidt Refshalevej kan holdes i nuværende terræn for ikke at forværre udsyn/indkig fra vej til beboelsesområderne. En hævnning af terræn og vejbaner vil bidrage markant til at ødelægge helhedstanken som beskrevet i lokalplanen, og vil have stærkt negative konsekvenser, især hvis beplantning langs vejen skal fjernes. Generelt bør der indtænkes et stor hensyn til Margretheholm, der ikke kommer til at høste markante positive elementer ved udvidelsen.</p> <p>4. De kumulative påvirkninger af Margretheholm ifht. en evt. Metro-linje M5 med et tilvalg af en højbane samt tilførelse af evt. yderligere vejbetjening på østsiden af bebyggelsen Udsigten bør inkluderes i en MKV. De manglende beslutninger omkring disse elementer bør ikke udnyttes, da det ellers vil underbygge problematikken om at opdele projekterne Lynetteholm/Refshaleøen i små delelementer, der hver især måske kan fremstå som mindre, men sammenlagt vil have store kumulative konsekvenser for området.</p> <p>5. Margretheholm og Quintus har en snæver busbetjening i form af buslinje 2A som eneste mulighed for at benytte offentlig transport. En fortsat drift af buslinje 2A bør derfor prioriteres i anlægsfasen, herunder betjeningen via Holmen til Christianshavn Torv. Netop denne strækning benyttes i meget høj grad af områdets skolebørn, hvorfor en omlægning af ruten via Kløvermarken til Christianshavns Torv ikke er tilstrækkelig i anlægsfasen.</p>				
5	23/9-24	Borger Margretheholmen København K	<p>Jeg bor på xxxgade Kbh sammen med min Kone og 2 børn. Jeg er desuden medlem af DOGMs bestyrelse.</p> <p>Vi og børnene i området bruger det grønne område rekreativt, vi bruger busen og vi cykler dagligt. Derudover bor vi med udsigt til Minebådsgraven og er dermed direkte påvirket af de planer i har for vejen.</p> <p>Lige nu ligger vejen langs Minebådsgraven ca. 1.5m under DOGMs område niveau og der er en lille vold ud til gaden. Dvs. Volden og træerne tager en stor del af støjen og bremsesøv fra trafikken. Derudover der der begrænset fart, fordi der kun kan komme ét køretøj adgangen. Defakto er hastigheden omkring muren kun 25-30 km/t.</p> <p>Øget støj med nuværende planer</p> <p>Med de nuværende planer bliver vejen hævet og udvidet i bredden, hvilke vil øge trafikken, farten bliver øget og dermed støjen. Derudover har i planlagt at route tung trafik den vej grundet Lynetteholmen.</p> <p>For nuværende har vi meget begrænset trafik støj og begrænset forurening. Vi vil gerne lægge op til at i samtidig med at hæve vejen, også indtænker at hæve voldens højde og indtænke begrænsninger af støj for området og ligeledes holde farten nede på 25km/t.</p>				

6	23/9-24	Borger Margretheholmen København K	<p>Jeg vil hermed fremføre en række væsentlige argumenter imod den foreslåede opgradering af Refshalevej, som vil have alvorlige og uoprettelige negative konsekvenser for både kulturarv, biodiversitet og livskvaliteten for beboerne i området.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skader på Kulturarven: Opgraderingen vil påføre uoprettelig skade på Københavns kulturarv, særligt de historiske fæstningsanlæg, herunder Quintus Bastion og minebudsgraven. Disse kulturhistoriske elementer er uvurderlige dele af vores fælles arv, og enhver påvirkning heraf vil være en forsømmelse af vores ansvar for at bevare historien for fremtidige generationer. 2. Trussel mod Biodiversiteten: Den nuværende plan vil have særdeles negative konsekvenser for biodiversiteten i området og vil forringe de få grønne områder, der eksisterer. I stedet for at udvide vejen til biltrafik bør vi overveje at omdanne området til en central park. En sådan park vil kunne forbinde den kommende bydel på Refshaleøen med Margretheholmen, Holmen, Christianshavn og resten af København. Dette er en gylden mulighed for at skabe et rekreativt område, der vil gå tabt for evigt, hvis vi vælger at udvide vejen. 3. Øget Trafik og Sundhedsrisici: En udvidelse af Refshalevej vil uundgåeligt øge trafikmængden af biler, lastbiler og busser, hvilket vil sænke livskvaliteten for både Margretheholms beboere og dem, der bor på Quintus Bastion. Den øgede trafik vil forværre luftforureningen og støjniveauet, hvilket kan have alvorlige negative konsekvenser for beboernes sundhed og trivsel. 4. Irrelevant Kapacitetsudvidelse: Det er særdeles irrelevant at overveje en kapacitetsudvidelse af Refshalevej, når der allerede er planer om at etablere en Østlig Ringvej, som vil lede trafikken bagom Amagerværket. At forringe dansk kulturarv og påvirke beboernes livskvalitet samt biodiversiteten i området er ikke blot uhensigtsmæssigt, men også meningsløst. Vi forpasser en unik mulighed for at udvikle vejarealet til en park, som kunne blive en af byens mest attraktive grønne oaser, med adgang til vandet fra minebudsgraven og et smukt maritimt miljø ved Holmen. Samtidig vil en park kunne håndtere gennemkørende trafik for cykler og gående, hvilket er i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om at fremme grøn transport! <p>I lyset af disse argumenter opfordrer jeg de ansvarlige myndigheder til at genoverveje opgraderingen af Refshalevej. Vi skal prioritere bevaringen af vores kulturarv og biodiversitet samt skabe et livskvalitetshævende miljø for vores beboere. Lad os fokusere på en visionær planlægning, der kan give København en stærkere forbindelse til de begrænsede grønne og historiske arealer.</p>				
---	---------	--	--	--	--	--	--

7	25/9-24	Borger Fristaden Christiania København K	I forbindelse med den planlagte opgradering af Refshalevej vil jeg gerne have at Miljøkonsekvensvurderingen inkluderer de flagermus og andre fuglearter, der lever på bagsiden af den del af det ubeboede voldanlæg, der ligger på Christiania. Allerede idag med transport til Lyntteholm-projektet er der en øget støj- og lysforurening fra Kløvermarksvej og området omkring. Jeg frygter at med 'opgraderingen' og i det hele taget den forøgede aktivitet der følger med, så ødelægges en af de sidste relativt fredelige biotoper hvor sky fugle (heriblandt isfuglen) kan opholde sig.				
8	26/9-24	Bestyrelsen EJERFORENINGEN QUIN- TUS BASTION	E/F Quintus Bastion er beliggende på Krudtløbsvej og er grundejer af matriklerne 601 og 622 Christianshavns Kvarter som vist herunder (markeret med lilla). Ejerforeningen består af 47 ejere. (bilag 5) Trafikmængder og byudvikling Der forberedes i øjeblikket på flere fronter til markant byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholmen, som vil tilføje titusindvis af både nye beboere og arbejdspladser i området, samt millionvis af besøgende om året. Når det påtænkes at opgradere Refshalevej så markant (og i et meget større omfang end tidligere projekteret), må det nødvendigvis hænge sammen med forberedelsen til den kommende byudvikling. Derfor opfordrer E/F Quintus Bastion stærkt til, at denne mangedobling af trafik til og fra Refshaleøen og Lynetteholmen bliver afspejlet i miljøkonsekvensvurderingen samt afværgeforanstaltninger ift. de medfølgende gener. Opgraderingen af Refshalevej er givetvis forbundet med andre infrastrukturprojekter, hvilket øger kompleksiteten. Vi beboere i området savner en helhedsplan, der viser, hvordan det endelige, overordnede resultat skal se ud, inklusive hvilke planlægningsmæssige behov der skal imødekommes, hvornår og i hvilket omfang. For at tage højde for kompleksitet og usikkerhed ift. fx tidshorisont foreslår vi, at der arbejdes med de mest sandsynlige scenarier. Fraværet af en helhedsplan skaber stor usikkerhed og utryghed blandt beboerne, fordi vi er tvunget til at forberede os på det værste - i dette tilfælde at Refshalevej bliver eneste store hovedvej til Refshaleøen og Lynetteholmen med voldsomme mængder tung anlægstrafik, hyppige trafikpropper, konstant trafikstøj og utrygge forhold for områdets beboere og ikke mindst børn. Beboerne her er netop flyttet hertil på grund af et ønske om en anden livskvalitet end man får ved at bo på en vej som Åboulevarden. Naturen og naturoplevelsen Naturen omkring Quintus Bastion og Margretheholmen er et kæmpe aktiv for området, og mange beboere er flyttet hertil af netop den	Bilag 5 Bilag 6 Bilag 7 Bilag 8			

		<p>grund - grøn og blå natur lige ved hjemmet, plads til familieliv i nærhed til byen samt charmen ved både de fredede voldanlæg og det urbane/kulturelle miljø i den nedlagte industri på Refshaleøen. Vi vil opfordre kraftigt til at man i planlægningen tager nøje højde for alle de grønne områder og den biodiversitet, som udgør det aktiv, vi elsker. På kortet nedenfor er indrammet særligt tre grønne områder (A, B og C), som vi ønsker os bliver bevaret/genoprettet i videst muligt omfang - eller endnu bedre måske endda styrket/udvidet, nu hvor chancen er der. (bilag 6)</p> <p>Særligt vil vi opfordre til, at man for område B, som let kan overses, tilstræber at genoprette den eksisterende natur, biodiversitet og udtryk - eller måske endda forstærke det eksisterende. Det nuværende oplæg går på, at den eksisterende natur (både til lands og til vands) inddrages til udvidelse af Refshalevej, og vi opfordrer derfor til, at man ikke erstatter med "blotlægning" i form af beton, boardwalks, eller lignende, som vil ødelægge det unikke vildtvoksende naturliv, der findes i dag og som har stor værdi for beboerne. Dette område spiller samtidig en stor rolle som en naturlig afskærmning mellem beboelsesliv og trafik (inkl. som værn mod trafikstøj), og dette behov må forventes kun at blive meget større i fremtiden jf. kommentarerne vedr. trafik og byudvikling. I område A vil vi desuden ønske, at man er ekstra opmærksom i forhold til de stier, som er skabt naturligt af folk fra Margretheholmen imod Refshaleøen. Mange (især børn) krydser dagligt Refshalevej to steder lige omkring voldens nordlige afslutning, hvilket skaber en yderst farlig trafiksituation (se markering med person på ovenstående kort). Mindskning af trafik-/støjgener for de allernærmeste beboere Refshalevej er beliggende meget tæt på boligbebyggelsen i E/F Quintus Bastion - helt ned til ca. 1 meter. Se kort herunder markeret med rødt. (bilag 7)</p> <p>I dag afskærmes ejerforeningen fra vejen af et rækværk, men der findes allerede i dag støjgener, som dagligt påvirker beboerne - især de højere boliger og især i højsæsonen. Når Refshalevej udvides markant, forventer vi også, at disse gener øges markant - dels pga. øget trafikmængde og dels pga. at boligerne vil fange en større del af lydbilledet (som illustreret herunder). (bilag 8)</p> <p>Vi opfordrer derfor til, at der på den anførte strækning inkluderes en opgradering af støjværet mellem vejen og bebyggelsen. Det kunne fx være i form af et nyt "grønt støjværn"/beplantning, forhøjning af det eksisterende rækværk eller lignende. I det omfang at</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>ejerforeningens deltagelse er nødvendig, hilser vi selvfølgelig dialogen velkommen. Kortsigtede tiltag indenfor eksisterende fredningsrammer: Vi er opmærksomme på, at der tiltænkes "puder" som bump for at imødekomme busserne på Refshalevej, men vi håber, at man vil genoverveje dette og indtænke "almindelige" bump eller alternative bump, så den nye 30 km/t begrænsning kan overholdes på vejen. Vi ønsker desuden mere gennemsigtighed i forhold til kommende parkeringsmuligheder. Alternative scenarier Lige nu findes en enestående mulighed for at være fremsynet i byplanlægningen, når Refshaleøen og Lynetteholmen udvikles fra bunden. Hvorfor ikke gribe den mulighed til at tænke langsigtet og skabe det bybillede, vi drømmer om? Selvom det ligger uden for oplægget at tænke i alternative scenarier, opfordrer vi alligevel til at gøre netop det i lyset af den kommende byudvikling. Ét alternativ er at bevare Refshalevej i nogenlunde samme størrelse som i dag (eller måske endda mindre) og omdanne den til en super cykelsti/gangsti. Det indebærer også flytning af biltrafikken til en mere passende færdselsåre - eksempelvis ved at opgradere anlægsvejen til Lynetteholmen. I resten af byen bevæger man sig i retning af bedre forhold for cyklister og fodgængere, mens biler flyttes væk fra beboelse, så hvorfor ikke gøre det samme her omkring Refshalevej i en tid hvor der endnu er mulighed for at forme fremtidens by?</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

9	29/9-24	Borger Margetheholmen København K	<p>Bygge- og Teknikborgmesteren er cc pga. refleksioner i emailen, som er henvendt til kommunen.</p> <p>På kortudsnittet herunder (bilag 9) har vi Minebådsgraven til venstre. Til højre for omtalte vej ligger dele af bebyggelsen på Margretheholm. Her bor jeg - i et af de grå huse på xxxgade.</p> <p>Jeg og min familie - sammen med resten af familierne på Margretheholmen er meget optaget af, at der passes ekstraordinært godt på de gamle smukke træer, som står på vores område ned til Refshalevej. De udgør en særlig del af områdets identitet, og vi har et meget stærkt ønske - og en forventning om, at de ikke lider overlast i forbindelse med anlægget.</p> <p>Derudover undrer jeg mig over, på et lidt højere niveau, at man laver en miljøkonsekvensvurdering af 600m vej. Hvorfor kan man ikke tænke lidt længere? Bare til den bid vej, der kommer, når man drejer til højre ad fortsættelsen af Refshalevej ned forbi NOMA mod Krudtløbsvej og Kongebrosvej? Det er jo fint at trafiksikre Refshalevej fra krydset ved Forlandet og forbi Minebådsgraven, men det forbindelse stykke i retning ad NOMA, som omtalt, er jo pga. vejens snoede forløb også ret vanskeligt og bestemt ikke trafiksikkert.</p> <p>Eller, for at tage øvelsen skridtet videre. Hvorfor ikke få lavet en helhedsplan for infrastrukturen til Refshaleøen og Lynetteholmen med det samme. Selvom det ikke ligger om hjørnet, er det uundgåeligt, at Refshaleøen skal byudvikles. Det kan man i hvertfald godt forestille sig ifbm. høringen om M5 metrolinien. Der forudsætter man det faktisk.</p> <p>Jeg er med på, at affredningen af området v Minebådsgraven er det, man har kunnet forhandle med staten, og man derfor må tage det bid for bid - den næste bid kunne så være Refshalevej forbi NOMA mod Krudtløbsvej. Men det forhindrer jo ikke, at kommunen godt kunne have en samlet helhedsplan for infrastruktur i området, som man kunne delagtiggøre borgerne i. Om ikke andet, så som en ambition, som kan lægges frem uagtet, at dens gennemførelse afhænger af staten.</p> <p>Det er ikke et spørgsmål til Sund&Bælt, men mere et til kommunen, hvorfor jeg også tillader mig at sætte Line Barfoed cc - bare for at artikulere den undren overfor den ansvarlige politiker. Det kunne være spændende at høre, hvad borgmesteren tænker i den sammenhæng.</p>	Bilag 9			
---	---------	---	---	---------	--	--	--

10	30/9-24	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	<p>Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) ejer og udvikler 52 hektar bynært havneareal på Refshaleøen. Selskabet ejes af de fire pensjonskasser, Sampension, PKA, PenSam og PFA, med det formål at videreudvikle området til et blandet og attraktivt byområde i Østhavnen.</p> <p>RE's arealer var i mange år hjemsted for Burmeister & Wain-skibsværftet, og det har siden værftets konkurs i 1996 været ejernes ambition, at stedet skal gennemgå en byudvikling. Selskabet har siden januar 2023 sammen med By & Havn gennemført en offentlighedsfase med det formål at indhente idéer til udvikling af selskabernes samlede arealer på Refshaleøen.</p> <p>Fra januar 2025 vil selskaberne sammen gennemføre en struktur- og masterplankonkurrence for områdets videre udvikling. For at understøtte den udvikling har RE gennem en årrække arbejdet målrettet med at tilføre området en social- og kulturel infrastruktur, før den fysiske by etableres. Dette har skabt en ny og stærk stedsidentitet, og stedets mange aktiviteter og arbejdspladser vurderes i dag at tiltrække mere end 2 millioner årlige brugere, hvilket selvsagt genererer en betydelig trafik til og fra området.</p> <p>Refshalevej fungerer i dag som den eneste vejadgang til området, hvilket med vejens nuværende udformning indebærer en række udfordringer i forhold til kapacitet, dårlige oversigtsforhold og manglende separering af trafikformer.</p> <p>RE bakker derfor op om ønsket om at opgradere Refshalevej ved Minebådsgraven, så der fastholdes vejspor til busser og biler i begge retninger og ligeledes gives plads til cyklende og gående med adskilt cykelsti og fortov i begge retninger, hvilket svarer til et samlet vejprofil på i alt 18 meter.</p> <p>Tiltaget vil for Refshaleøen og dens mange aktiviteter medvirke til et løft af tilgængelighed og tryghed i forhold til såvel de nuværende aktiviteter som den ønskede langsigtede udvikling af området. Uanset at der endnu ikke foreligger en politisk beslutning om byudvikling af området, er det afgørende, at der allerede nu sikres bedre og trygge adgangsforhold til området og dets mange aktiviteter.</p>				
----	---------	----------------------------------	--	--	--	--	--

			<p>RE ønsker i den forbindelse at rejse et særligt opmærksomhedspunkt på den eventuelt kommende anlægsfase for opgraderingen af Refshalevej, hvor vejadgangen til området alt andet lige må forventes at blive begrænset.</p> <p>Det er derfor RE's opfordring, at der i denne fase af projektet sikres supplerende vejadgang for kørende trafik til og fra Refshaleøen via Jordmodtagevej, ligesom det bør sikres, at de bløde trafikanter fortsat kan anvende Refshalevej i anlægsfasen.</p> <p>Det bør endvidere overvejes, om en del af de bløde trafikanter i anlægsfasen kan ledes ad Krudtløbsvej, hvor der i så fald bør gives bedre adgang ved porten ved Refshalevej. Dette er efter RE's opfattelse derfor også forhold, der alle bør indgå i den kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet.</p> <p>Med ønsket om et godt samarbejde om den videre projektudvikling.</p>				
11	30/9-24	Borger København Ø	<p>Det er med nogen undren at det er nødvendigt at ulejlige Folketinget med en anlægslov for forbedring af en 600 meter kommunevej på en del af Refshalevej. Borgerrepræsentationen i København har afsat 37 mio. kr. til alene miljøvurdering.</p> <p>Baggrunden er at finde i Københavns Kommunes afdeling for den overordnede planlægning i Økonomiforvaltningen under Overborgmesteren. Denne afdeling har åbenbart ikke tænkt på at sikret de fornødne transportkorridorer til mulig fremtidig byudvikling på Refshaleøen mv. forud for lokalplanerne for bebyggelserne på Margretheholm (med nu ca. 3.000 beboere)- mangel på rettidig omhu = visionær planlægning.</p> <p>På borgermødet om miljøvurdering 11. september gjorde Økonomiforvaltningen ved afdelingen for mobilitet meget ud af at der kun var tale om at løse det aktuelle trængselsproblem på en alt for smal vej og at det ikke havde noget at gøre med en fremtidig byudvikling af Refshaleøen og Lynetteholm. Sund & Bælt nævnte i øvrigt heller ikke noget om stormflodssikringen i området, som de også er projektleder på og som måske også burde indtænkes i projektet med de 600 meter kommunevej på dette sted. Det understreger blot at det plankaos der hersker omkring byudviklingen af Østhavnen med 90.000 beboere og ca. ligeså mange arbejdspladser fortsætter.</p> <p>Nu er det jo en idefase så jeg vil ikke tøve med at foreslå en række alternativer som bør undersøges i miljøvurdering, hvoraf et ligefrem</p>				

			<p>vil understøtte den fremtidige byudvikling af den nordlige del af Østhavnen. Forslagene skal sikre at fortidsminderne fra Københavns befæstning ikke påvirkes af opgraderingen af kommunevejen eller at påvirkningen minimeres.</p> <p>Forslag 1: Da det nu er Sund & Bælt der står for miljøvurderingen er det svært ikke at tænke på en løsning med broer og tunneler. En bro vil visuelt og støjmessigt være en dårlig ide, men en tunnel til biltrafikken under Margretheholm bebyggelsen og Margretheholm havn er jo oplagt ide. Den kan tilmed kombineres med metro M5 og den kan anlægges med to eller tre spor i hver retning så der også er den fornødne kapacitet til en eventuel fremtidig byudvikling af den nordlige del af Østhavnen. Vejens og metroens længdeprofiler vil sagtens kunne kombineres, det er der plads nok til. Tilbage på den nuværende vej bliver fodgængere, cyklister og de nuværende busser. Beboerne på Margretheholm og sejlerne i Margretheholm havn vil blive rigtig glade for denne løsning.</p> <p>Forsalg 2: En separering af trafikken på Refshalevej i to dele så fodgængere og cyklister ledes øst om Christiani Quinti Lynette og den lokale biltrafik bibeholdes på den nuværende vej vest for Christiani Quinti Lynette. Der vil være plads nok mellem det oprindelige Christiani Quinti Lynette med voldanlæg før den senere opfyldning til Margretheholm og den nærmeste bebyggelsen på Margretheholm. Beboerne på Margretheholm og By & Havn vil nok ikke blive glade for denne løsning. By & Havn fordi det vil reducere det areal vest for Margretheholm havn, der kan sælges til at bygge på.</p> <p>Forsalg 3: En separering af trafikken på Refshalevej i to dele så biltrafikken ledes øst om Christiani Quinti Lynette og fodgængere, cyklister og eventuelt busser bibeholdes på den nuværende vej vest for Christiani Quinti Lynette. Der vil være plads nok mellem det oprindelige Christiani Quinti Lynette med voldanlæg før den senere opfyldning til Margretheholm og den nærmeste bebyggelsen på Margretheholm.</p>				
12	30/9-24	Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania København K	<p>Christiania ønsker at gøre Sund og Bælt opmærksom på følgende udfordringer ved en udvidelse af Refshalevej, og nogle af de konsekvenser dette kan få.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det sammenhængende vilde naturområde der sammen med Christiania og den del af Christianias Vold som støder 				

			<p>op til grænsen til Syddysen, og som ejes af Københavns Kommune, huser omkring 140 fuglearter og bl.a. 4-5 rødlistede fuglearter: Isfuglen, Lille Lappedykker, Spurvehøg, Store Flagspætte og Skovsanger.</p> <p>Ved en opgradering af Refshalevej bliver der langt mere støj og uro i området, idet voldanlæggets arkitektur virker som en stor høresnegl, der opfanger og forstærker lydene fra et ganske stort område, og fuglenes revir mindskes med fare for, at de forsvinder fra området. Vi har allerede erfaret det med Nattergalen og Vandrefalken, da vildtkorridoren blev ødelagt af metro- og universitetsbyggeriet i slut 1990erne, på den nordlige del af Amager Fælled samt i nyere tid, af lysforureningen fra Amager Bakke og kunststoffodbolbanerne på Kløvermarkens idræts anlæg, der begge ligger klods op ad det gamle fredede voldanlæg. Vandudskiftningen i voldgravene på Christianshavn, Christiania, Forgraven og Minebådsgraven vil blive forringet yderligere i et vandudskiftnings system, som er hjemmehørende i Minebådsgraven, og som i forvejen er underdimensioneret</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Den smukke gamle og helt enestående forsvarsmur forsvinder helt, og et vigtigt fortidsminde kan ikke mere fortælle sin historie til de dagligt forbigående og kommende generationer. 3. Stormflodsikringen. <p>Det vil være omsonst at begynde at ændre på noget fysisk i området, før der bliver lavet en stormflodssikring af området, idet det ligger mellem 1 og 2 meter over havets overflade og ofte er oversvømmet 1 til 3 gange årligt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Det er vigtigt, at der laves en grundig redegørelse for de kulturhistoriske forhold omkring Refshalevej, så som Minebådsgraven den nordligste del af voldanlægget, der starter ved Langebro. Her ligger Quinti Bastion og Quinti Lynette, der frem til 1870 faktisk var den yderste spids af København, anlagt som en forpost for Nyholm. Hvilken betydning har denne i forhold Københavns historie og formidlingen af den? Hvad er det vi mister? Hvilke naturinteresser berøres? Hvor mange træer vil ryge? Hvilke konsekvenser vil det have for naturen i tilknytning til Minebådsgraven og Erdkehlgraven? 				
--	--	--	--	--	--	--	--

13	30/9-24	Borger	<p>Tak for et informativt dialogmøde vedrørende planlagt udvidelse af vejstrækningen Refshalevej / Forlandet. Hermed input til vejprojektet, der vil have stor indvirkning på bebyggelsen på Margretheholm og på Københavns fredede voldanlæg / stadsgraven.</p> <ul style="list-style-type: none"> • På det afholdte dialogmøde 11.09 2024 blev det bekræftet, at den ønskede udvidelse af Refshalevej vil medføre mere trafik på vejen. Øget trafik giver også øget trafikstøj, hvilket kan blive en udfordring, da der ligger bolignære opholds- og udearealer på Margretheholm langs den planlagte vejstrækning. Det bør undersøges i hvilket omfang boliger og udearealer vil blive påvirket af støj, samt hvordan støjgener kan undgås eller afværges med respekt for fredningsbestemmelserne på udearealerne. Ifølge lovgivningen i Danmark er en bolig støjbelastet, hvis udearealet udsættes for vejstøj over den vejledende grænseværdi på Lden 58 dB. <p>Den samlede bebyggelse på Margretheholm er i tråd med gældende kommuneplan og lokalplan udformet, så bebyggelsen Udsigten kan fungere som støjskærm for en mulig, fremtidig vejforbindelse mod øst fra Forlandet til Refshaleøen. Alle boligernes udearealer ligger derfor vest for Udsigten, hvor der i dag ikke er stor trafik- eller støjbelastning. Det virker derfor uhensigtsmæssigt og modvirker den tidligere fysiske planlægning, at den primære vejforbindelse til Refshaleøen nu skal føres på Refshalevej langs de "bløde" beboede områder vest for Udsigten. Der bør arbejdes med den større sammenhæng og hierarki i vejsystemerne, herunder gerne en primær vejforbindelse øst for udsigten som tidligere planlagt. Refshalevej bør i hierarkiet udføres som sekundær lokalvej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det virker kortsigtet at ville ophæve fredningsbestemmelser af Københavns historiske voldanlæg og lave store anlægsmæssige indgreb i et område rig på biodiversitet, når samme værdier fremhæves i Kommunens egen planlægning. Kunne man overveje en mere nænsom løsning med et smallere vejprofil, fartbegrænsning, bus- og cykelgade el. lign. for vejstrækningen? 				
----	---------	--------	--	--	--	--	--

			Jeg håber, at I vil tage ovenstående i betragtning i den videre planlægning og udvikling.				
14	30/9-24	Christianshavns Lokaludvalg J.nr. 2024-0328365	Christianshavns Lokaludvalg foreslår, at opgraderingen af Refshalevej og dermed Miljøkonsekvensvurderingen omfatter to vejbaner, forbeholdt biler og lastbiler mv., med et tværsnit på i alt 7 meter (rød streg nedenfor). Lokaludvalget mener, at et vejtversnit på 18 meter, som både indeholder vejbaner, fortov og cykelsti, er for bredt. Et så bredt vejtversnit vil både indskrænke grønne områder og blå områder, og det vil ikke respektere de gældende fredningsbestemmelser. Vejtversnittet kan alene forbeholdes biler og lastbiler mv., fordi fodgængere og cyklister har andre muligheder. De kan enten bevæge sig A) ad Krudtløbsvej og derefter langs Quintus Bastion (blå streg til venstre) eller øst om Quintus Lynette (blå streg til højre). (bilag 10) Derudover foreslår lokaludvalget, at miljøkonsekvensvurderingen omfatter en kanal mellem Margretheholm Havn og Inderhavnen og herunder en underføring af kanalen under den del af Refshalevej, som ligger lige syd for parkeringsarealet på Refshaleøen. Baggrunden for dette forslag er, at Københavns Kommune har afsat midler til en forundersøgelse af en kanal mellem Margretheholm Havn og Inderhavnen.	Bilag 10			
15	1/10-24	Borger	I stedet for at have både vej, cykelsti og fortov sammen så kunne man bibeholde vejen som den er for biler mv. Man kunne så lave en træbro ude i vandet til cykler og gående Det ville have et lettere "look" og afskærme de svage trafikanter. Se vedhæftede billeder Det kunne evt kombineres med lille kort tunnel under den vej der går til Noma. (Bilag 11)	Bilag 11			
16	1/10-24	Borger København K	Jeg er københavnere og cyklist, med interesse for aktiv mobilitet i byplanlægningen, bynatur og byens historie. Jeg bor på Christianshavn, kommer ofte på Refshaleøen og forventer at blive direkte påvirket af den påtænkte vejoplægning.	Bilag 12 Bilag 13 Bilag 14 Bilag 15			

		<p>Hovedpunkter</p> <p>1. Sund & Bælt bør forholde sig til, om ikke hovedformålet med jeres projekt – at sikre en forsvarlig politisk håndtering af ønsket om at krænke et fortidsminde – sikres bedst ved at udforme en separat lov?</p> <p>2. Der er tale om en vej fra Christianshavn og Holmen til det gamle skibsværftsområde på vestsiden af Refshaleøen, ind mod havnen. Refshalevej er ikke den primære forbindelsesvej til det store byudviklingsprojekt, eller til Østre Ringvej. Østre Ringvej er et Sund & Bælt-projekt, og det er formentlig grunden til, at man har valgt jer til at gennemføre MKV. Men Østre Ringvej har ikke nogen direkte relation til området ved Minebådsgraven, hverken fysisk (trafikalt) eller juridisk. Og jeres ekspertise ligger jo helt andre steder end fortidsmindeforvaltning, militærhistorie, bynatur og grøn mobilitet. Jeg vil anbefale en ydmyg tilgang til projektet.</p> <p>3. Midlertidighed: Den planlagte udbygning på Refshaleøen, som kommer før både Ringvejen og Lynetteholm, er udskudt til efter 2036, og den er gjort betinget af en "supplerende" vej. Dvs. trafikken på den gamle vej kommer ikke til at eksplodere, sådan som visse tidligere prognoser har ment. Og på et tidspunkt kan den måske spærres helt for biltrafik, eller gøres til cykelzone. Dette taler for, at man lader hensyn til historiske værdier og bynatur mv. få den vægt, de fortjener, i stedet for at lade trafiksikkerhedshensyn snyde på vægten. (Bemærk, at "trafiksikkerhedshensyn" er en eufemisme for hensynet til biltrafikken.) Altså, at man overvejer et kompromis, der kan holde et årti eller to.</p> <p>Den positive vision En MKV undersøger den potentielle skadevirkning af et projekt. Hvad er der at miste? Jeg tager her udgangspunkt i en beskrivelse af en ideel sluttilstand omkring 2070:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Refshaleøen og Lynetteholm fuldt udbygget som en modelby for cykelvenlig og menneskevenlig byplanlægning • biltrafik fra syd følger metroen øst om Margretheholm, og derfra mod nordøst dvs. den "sjove", gamle del af Refshaleøen mod vest er trafikalt fredeliggjort, med karakter af trafikø, helt på linje med at det meste af bygningsmassen ønskes bevaret • set fra krydset ved dæmningen, vest for Margretheholm: de to veje mod Amager og Holmen er stadig bilveje. Dæmningen har fået cykelstier, og fodgængerne har fået en nyanlagt separat gangsti på 				
--	--	--	--	--	--	--

			<p>nordsiden af dæmningen, på pæle eller evt. flydende, fx med karakter af en bådebro</p> <ul style="list-style-type: none"> • men herfra mod nord løber en bred, "hollandsk" cykelsti med titusinder af cyklister på den gamle Refshalevej, med et ubrudt forløb over Refshaleøen og Lynetteholm, med bro eller tunnel til Østerbro og til Nordhavn og Hellerup: en "Østlig Ringvej" af en supercykelsti • området ved Minebådsgraven er blevet til "landsbyens gadekær" for de 50.000 beboere i den nye by, med siddeplatforme mellem sivene og gangsti hele vejen rundt - også som et sted hvor cyklister kan holde pause på vej hjem, en overgangszone mellem den meget gamle og den helt nye by - hvor både det grønne og de istandsatte gamle voldanlæg indrammer starten på den perfekte cykelby: Østhavn. <p>Byhistorie, bynatur, respekt for bydelens særpræg og masser af effektiv, aktiv mobilitet: fire kerneværdier i Københavns Kommunes planer og hensigtserklæringer. For ikke at nævne turisme værdierne og samspillet med havnen. Kastelet, Kastrupfortet og Christianiaområdet (og hele området omkring voldgraven ned til Torvegade) kan tjene som inspiration. Dette er det potentiale, som vil blive spildt ved en trafikal banalisering af området, en forstadsagtig modernitet som fx kan iagttages på nordsiden af Amager Boulevard lige ved Langebro: her har bilismen fået lov til helt at ødelægge den ydre vold. Det er ikke et sted, hvor nogen opholder sig frivilligt. Det er en af de miljøkonsekvenser, en MKV bør fokusere på.</p> <p>Historien om Forbindelsesvej kan tjene som skoleeksempel, skræmmeksempel: "Jernbane og vej, der skar sig gennem Kastelet, er i dag fjernet i forbindelse med en reetablering af Kastelet."</p> <p>Den forsvundne havn - Københavns Stadsarkiv (kbharkiv.dk) I dag står resterne af Forbindelsesvej nord for Kastelet, og den besynderligt meningsløse bro hen over den, som et ar efter den brutale prioritering af Frihavnens transportbehov. (Vejen kan ses på fotoet fra 1954 i mit debatindlæg.) Jeg tror man har skammet sig voldsomt på fortidens vegne, da man reetablerede Kastelet. Det skete vist nok først i 1980'erne. Den historie skulle helst ikke gentage sig ved Minebådsgraven. Sund&Bælt kunne evt. udforske og afdække den historie.</p> <p>Områdets karakter</p> <p>Området omkring Minebådsgraven er en del af en over 300 år gammel helhed, der har sit tyngdepunkt i Nyholm og Flådens Leje. Minebådsgraven dannes af dæmningen (fra omkring 1870), men var</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

			<p>oprindeligt bare den nordlige ende af voldgraven. Den omkranses af Quintus Bastion, der er spidsen af den indre fæstningsring, og Quintii Lynette, der er/var spidsen af den ydre vold og dermed det yderste forsvar af den danske flåde, et "udenværk" anlagt i 1691. Og Nyholm er også i disse år ved at få fastlagt sin ikke-militære fremtid, med gennearbejdet respekt for flådehistorien og de rekreative og turismemæssige kvaliteter. Området bør bevares/udvikles som en helhed, og en massiv udbygning af biltrafikken er et angreb på den helhed. Jeg har beskrevet problemet Refshalevej (jeres problem) i et bredere byplanperspektiv i denne artikel, der fremhæver områdets markante kontrast mellem et centralt historisk område (hovedstadshavn og flådehavn, fæstningsanlæg, skibsværftshistorie) og de identitetsløse nyere opfyldningsområder mod øst: Debat: Lynetteholm behøver ikke belaste fæstningsanlæg. Der er et oplagt alternativ - byrummonitor.dk</p> <p>Området er temmelig misligholdt, i en grad så SLKS har markeret over for Københavns Kommune, at man ikke overholder sin pligt til at "soignere" området (det er det udtryk, der bliver brugt). (Bilag 12) Man kunne (burde)</p> <ul style="list-style-type: none"> • fritlægge den nordlige ende af Lynette-volden, så den er synlig fra vejen (lige bag de fire parkeringspladser langs vejen) (det er på grund af den vold, at vejen slår et stort sving) • soignere Lynettens mur, altså plantevæksten i vandgraven • soignere plantevæksten på østsiden af vandgraven ved spidsen af Lynetten (for at opnå, at man kan se fra Margretheholm-området, og fra nordsiden, at man faktisk har et fredet og smukt gammelt militært anlæg som nabo. I dag ligner det jo bare et vildtvoksende krat med lidt vand i bunden) • soignere den lille "strand" ved busstoppestedet, så det bliver et sted man får lyst til at sidde i sandet mens man venter på bussen • fælde i hvert fald en del af de selvgroede træer tæt ved krydset (hvor man netop nu er ved at forberede anlæg af lysregulering) – så man fra Margretheholm kan se søen, sivene og svanerne, og ikke bare et krat. <p>Den nuværende asfaltvej, som er udvidet i flere faser gennem tiden, mere eller mindre hensynsfuldt – senest vist nok i forbindelse med anlægget af Margretheholm-byggeriet og med Eurovision – gør det i sig selv vanskeligt at se, at området er andet end omgivelser for en bilvej. Bilisten kan ikke engang se, hvorfor vejen slår et sving mod</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

			<p>vest nord for søen: fordi fæstningsringens yderste vold ender lige præcis der. Under et vildt krat, bag fire parkerede biler. Områdets historiske karakter er altså skadet af dels den nuværende vej og trafikken, og dels af den forsømte vedligeholdelse. Dertil kommer effekten af privatiseringer i området. Det nyeste eksempel er en helt ahistorisk hvid mur, der får et militært værkstedsområde ved Krudtløbsvej til at fremstå som en patriciervilla i Rungsted. Og en lille hvid bygning lige øst for bastionen, nord for søen, der måske oprindeligt er en garagebygning. Den er påfaldende udokumenteret på nettet. Er den overhovedet lovlig? Og endelig den store eksplosion, der er baggrunden for de ligegyldige moderne byggerier ud mod Søminegraven og Nyholm (se nedenfor). Fire forskellige udfordringer, der måske kan håndteres. Især kan der gribes ind ift. biltrafik og vedligeholdelse/synliggørelse af fortidsmindet. Men mulighederne afhænger i høj grad af, om man undlader det projekt der nu skal vurderes.</p> <p>Bemærk også det banalt moderne "rekreative grønne område" mellem Forlandet og den ydre voldgrav, lige syd for Margretheholm: her står to borde-bænke-sæt, græsset bliver slået, og det ser jo pænt og indbydende ud. Der sidder bare aldrig nogen. (Jeg passerer stedet ret ofte på cykel. Der er ingen mennesker. Kontrasten mellem biltrafik og natur er for stor. Det er langt mere velholdt end fortidsmindet – men det er ikke attraktivt.)</p> <p>Den trafikale kontekst</p> <p>Den nødvendige vej: gældende kommuneplanrammer siden ca. 2003 fastlægger en trafikkorridor til en ny vej, der skal kunne trafikforsyne Refshaleøen, Lynetteholm og Østlig Ringvej, som en forlængelse af Forlandet mod nordøst. Sidst jeg så den rammebestemmelse, hed den R19.T.1.6. Vejen er forudsat i den kommuneplan, der er på vej (KP24): "På længere sigt, hvis Refshaleøen skal fuldt udbygges, bliver der behov for en supplerende vejforbindelse bag om Margretheholm bebyggelsen." Bemærk, at trafikkorridoren indgik som præmis for den lokalplan, der muliggjorde anlæg af boligbyggeriet Margretheholm i et område, der faktisk var udlagt til erhvervsformål. Her lå der en ældre plan om en havnetunnel fra Refshaleøen til Nordhavn, og derfor skulle der være plads til en stor vej. Den ide er faktisk kendt fra i hvert fald 1968: (Bilag 13)</p> <p>Og med de nye store planer om Østhavnen og Østlig Ringvej er behovet reaktualiseret, som det bl.a. er beskrevet i Strategisk Miljøvurdering af Lynetteholm (SMV). Havnetunnelen er flyttet længere mod</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

			<p>øst, men blandt andet på grund af det monstrøst fejlplacerede boligområde er Refshalevej og Minebådsgraven (og lystbådehavnen) stadig orkanens øje i et meget stort puslespil.</p> <p>Cykeltrafik: der er i alt fire cykelveje fra syd og vest, der mødes ved dæmningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vejen gennem Holmen, der også er vejen fra Inderhavnsbroen og dermed det meste af København • den sydlige del af Refshalevej, der påtænkes totalrenoveret med de oprindelige brosten, trafikalt fredeliggjort som cykelgade med ensretning for (lokale) biler, og dermed tænkt som skolevej for cyklende børn – men også som en mere historisk udseende vej, en tænkning der burde kunne videreføres ind i den aktuelt undersøgte strækning (jf. analysen fra RAW Mobility) • den lille lokalvej på østsiden af voldgraven, et smukt eksempel på den balance mellem natur, fæstningshistorie og blød trafik, som jeg mener Refshalevej bør tilstræbe, men faktisk også åben for en lille smule biltrafik • og endelig Forlandet, den eneste vej med cykelstier, som i fremtiden også er en vej til/fra voksende boligområder (Kløverparken, Østamager) og med status som supercykelsti Østerbro-Amager og senere Nordhavn-Amager. Og med 50.000 beboere og 50.000 arbejdspladser nord for "jeres" strækning må cykeltrafikken i 2070, inkl. elektriske ladcykler til varetransport, forventes at blive en af de tætteste i København. Bemærk, at Københavns nye designguide for cykeltrafik anbefaler 6 meters bredde til en dobbeltrettet cykelsti uden fodgængere. Bredden ved fæstningsmuren er 7,5 meter. (Hvis det tal er korrekt? Det må I gerne kontrollere! Jeg tvivler.) <p>Altså: "jeres" vej er kun lige bred nok til cykel- og fodgængertrafik, men til gengæld virkelig velegnet. Den historiske kontekst Området er som nævnt defineret af fæstningsringen, og af skibsværftets behov for en vej, fra ca. 1870. Og senere af bilismens og bilkulturens gradvise dominans. Se venligst artiklen fra byrummonitor, og bemærk illustrationerne. Og tal gerne med SLKS, KK og fx Christianshavns Lokalarkiv og Lokaludvalg om fremtidsplaner for Nyholm, og med Refshaleøens Ejendomsselskab om fremtidsplaner og historisk baggrund for skibsværftsområdet. Københavns Museum har formentlig også gode muligheder for at belyse konteksten.</p> <p>Gå selv op på spidsen af Quinti og se jer omkring: (Bilag 14)</p> <p>Her må man have stået med en militær kikkert og set ud over begivenhederne i 1801 og 1807. (Om der var kanoner her på det</p>			
--	--	--	--	--	--	--

		<p>tidspunkt, ved jeg faktisk ikke.) Bemærk, at spidsen af Quinti så sent som i 1954 lå ude i Øresund. Og, at området er ombygget flere gange. Den røde fæstningsmur er det, der er tilbage af et større fæstningsværk. Og gå op på Bastionen fra indersiden og bemærk den meget tydelige struktur i anlægget. (Læs evt. lidt om den store eksplosion i 1951: den hvide bygning er oprindeligt en militærbygning fra 1954. Det er på grund af eksplosionen, at den militære historie ikke er synlig.) Og se fra bastionen ned på det privatiserede militærområde nord for Krudtløbsvej: denne privatisering er også et af overgrebene på den historie, I kan bidrage til at redde.</p> <p>Jeg oplever det fx som en krænkelse af mig som københavner – og et spild af muligheder for turistoplevelser – at udsigten til Nyholm og havnen spærres af den nævnte hvide mur og et dumt plankeværk. Der er en enkelt åbning, hvor man kan se mod vest. Der burde være flere. Det vil møde modstand – og den modstand er et resultat af privatiseringen. Prøv evt. at undersøge, hvor meget Forsvaret tjente på det. Bemærk, at det er beskyttelseszonen omkring Lynetten, der definerer boligbyggeriets udformning: først ubebygget område, så lave bygninger, og så den store blok. Den struktur skal forstås fra Quinti. Den ydre vold og voldgrav er stadig intakt fra Torvegade og til den sydlige ende af Margretheholm. Den kan ses fra parkeringspladsen ved Norddyssen 88 (den yderste ende af Christiania). Jeg kan også anbefale, at man ser den fra kolonihavesiden: gå ind ad Lindegang fra Kløvermarksvej og derfra ned ad en lille sti til venstre. Herfra kan man gå langs den bedst bevarede del af den ydre voldgrav hele vejen ned til cykelbroen og få en god fornemmelse af, hvordan der også har set ud længere mod nord. Hvis man opsøger starten af den ydre voldgrav ved Torvegade (Christmas Møllers Plads), kan man samtidig opleve en ny, præmieret siddeplatform ude i voldgraven mellem siv, ænder og svaner, med udsigt til Vor Frelsers Kirke. Det er godt sted at forestille sig det rekreative potentiale ved en mere soigneret udgave af Minebådsgraven, med udsigt til Mastekranen, men ellers med de samme svaner. Rester af den allerførste, lige vold (eller kystdæmning) kan i dag måske findes ved udgravning lige øst for Refshalevej, hvor der i dag vokser træer. Overgangen til 1900-tals opfyldning er i dag helt usynlig. Om det er interessant, ved jeg ikke. Jeg har læst om tilsvarende undersøgelser bag Søminedepotet (Noma). En løsning med langt mindre miljøkonsekvenser</p>				
--	--	--	--	--	--	--

			<p>Lad mig opsummere trafikproblemet: Det grundlæggende perspektiv for projektet må være, at</p> <ol style="list-style-type: none">1) det er begrundet af byudviklingsplanerne mod nordøst2) der kommer en ny vej mod nordøst, og sandsynligvis også en metro3) Den planlagte udbygning på Refshaleøen, som kommer før både Ringvejen og Lynetteholm, er udskudt til efter 2036 og betinget af en ny vej. Dvs. trafikken på den gamle vej kommer ikke til at ekspandere, sådan som visse tidligere prognoser har ment. Og på et tidspunkt kan den måske spærres helt for biltrafik, eller gøres til cykelzone. <p>Bemærk også, at By&Havn er åbne for, at lastbiltrafik til byggeri på Refshaleøen kan ledes over den nye jordtransportvej. Dette skal trafikprognoser og modelberegninger også tage højde for, ellers bliver tallene unødigt skræmmende. Der er altså et midlertidigt trafiksikkerhedsproblem af en vis størrelse. Men der er også en relativt enkel, billig og fredelig løsning: Adskil trafikantgrupperne. Overlad asfalten til bilerne. Udnyt det nye trafikregulerede kryds, der er på vej, og anlæg en cykel- og gangsti fra dette kryds langs østsiden af trærrækken, på kanten af Margretheholms område og øst om Quintii Lynette. Der er allerede en uformel sti. (Bilag 15)</p> <p>Nord for Lynetten bør der tages højde for, at lystbådehavnen og området vest for den sandsynligvis vil blive helt omdannet ved anlæg af en vej og/eller højbanemetro. Og der er samtidig planer om at anlægge en lille kanal øst-vest gennem området, lige nord for Quinti, dvs. der bliver brug for både en lille vejbro (på "jeres" strækning) og en lille stibro lidt længere mod øst. (Jeg ved, at man i Christianshavns Lokaludvalg arbejder med en lignende ide om en sti øst om Quintii Lynette. Jeg tror det er vigtigt at integrere løsningen med det nye lyskryds, så det opleves som den indlysende rigtige vej at vælge for cyklister. Det er ikke helt enkelt at indføre forbud for cykler og fodgængere. Folk har vaner. Alternativet skal være tydeligt.) På længere sigt kan den sti, jeg foreslår her, få karakter af en grænsezone mellem fortidsmindet og fremtidens byudvikling, i den zone der ikke kan bebygges med respekt for fortidsmindet, og den vil ligge som en markering af den gamle ydre vold, grænsen mellem den gamle og den nye by. Eller måske vil stien blive helt overflødig, hvis den gamle asfaltvej gøres til cykelsti.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

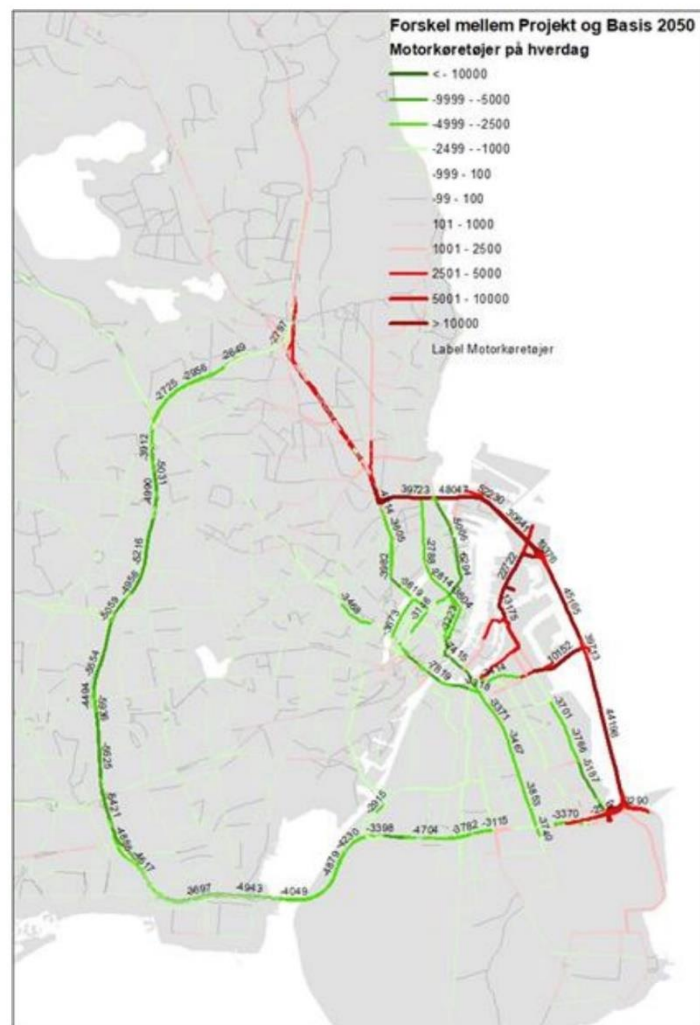
			<p>Afrunding: Jeg er klar over, at mit svar her sammenblender bevaringsværdier og fremtidige potentialer, der kan gå tabt ved en primitiv vejudvidelse. Præcis hvordan man håndterer det i en MKV, ved jeg ikke. Men både området og de bredere perspektiver er jo altså ret komplekst. God arbejdslyst. - Lad mig fremhæve to anbefalesværdige kilder, der er skrevet på basis af dyb indsigt i områdets kvaliteter:</p> <p>1) SMV Lynetteholm (om natur og kultur, men også om "supplerende vejbetjening")</p> <p>2) "Egenarten på stedet er altså sammensat af tre tydelige strukturer: Fæstningsværket, naturen og bebyggelsen, som har hver sin stærke karakter. Der er en risiko for udvaskning af egenarten ved tilføjelse af endnu en karakter (fx standard cykelsti og standard inventar), mens der er et potentiale for at styrke egenarten, ved på udvalgte steder at lade fæstningsværket træde tydeligere frem." Citat fra Foranalyse af RAW Mobility og SLA for Københavns Kommune, 2021. De trafikale forslag blev ikke alle valgt, men analysen rummer væsentlig inspiration og gode iagttagelser af hele området fra Prinsessegade til Refshaleøen. Og dermed også af de miljøværdier, der kan lide skade ved at lade biltrafikken dominere udviklingen</p>				



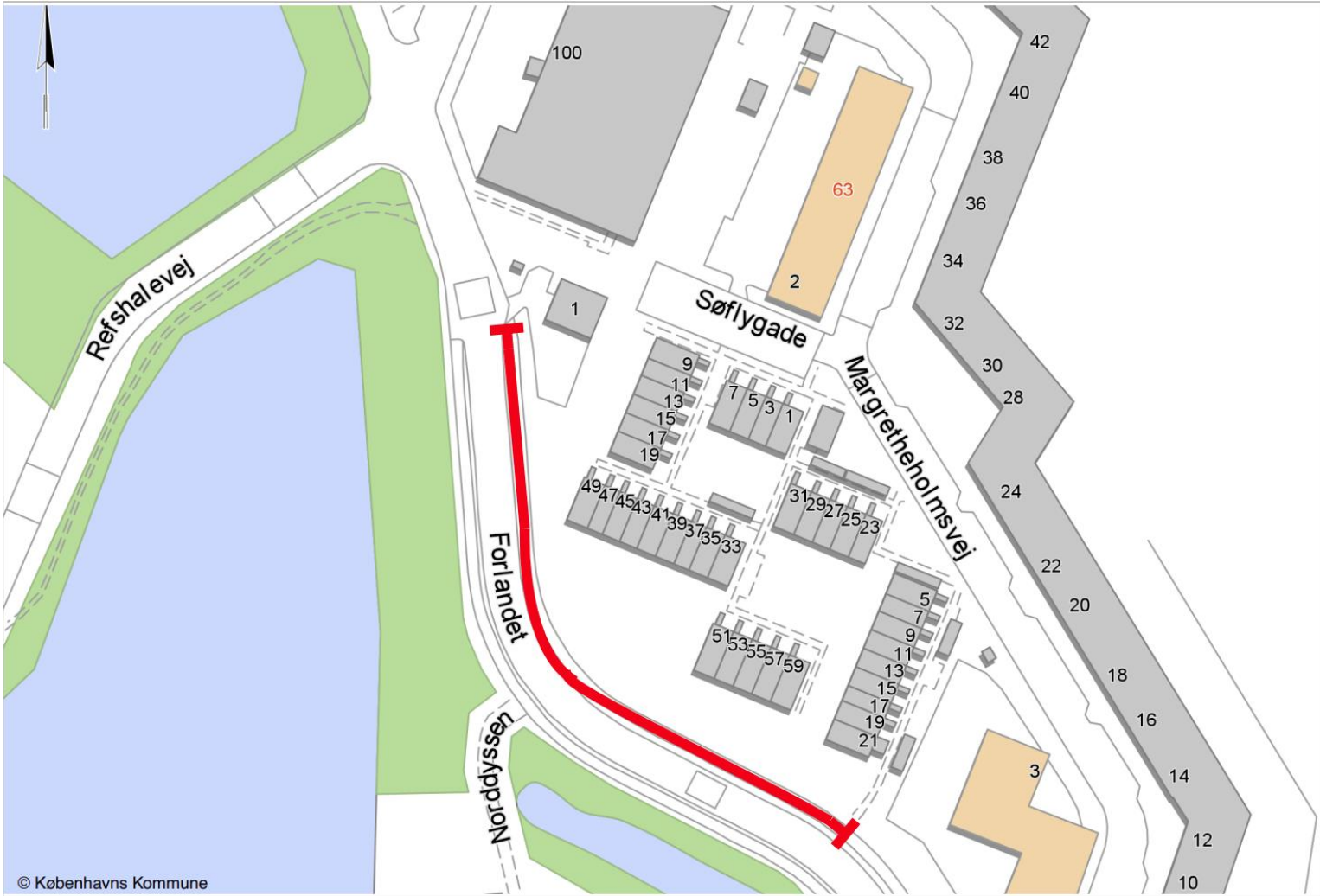
Bilag 1:



Bilag 2:

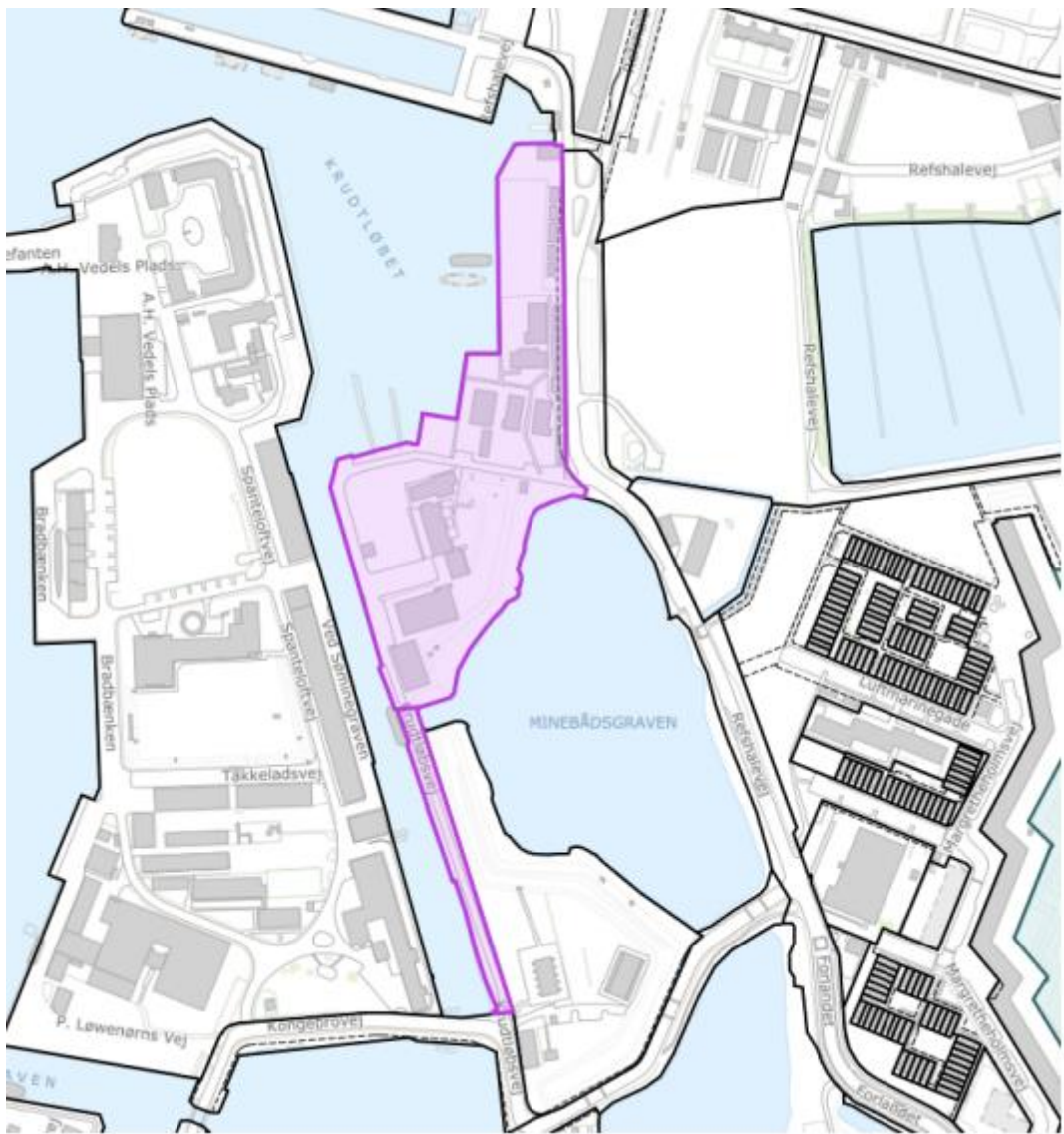


Figur 5.6.1. Effekt af udvikling af Østhavnen, herunder Østlig Ringvej i 2050 (køretøjer pr. hverdagsdøgn).

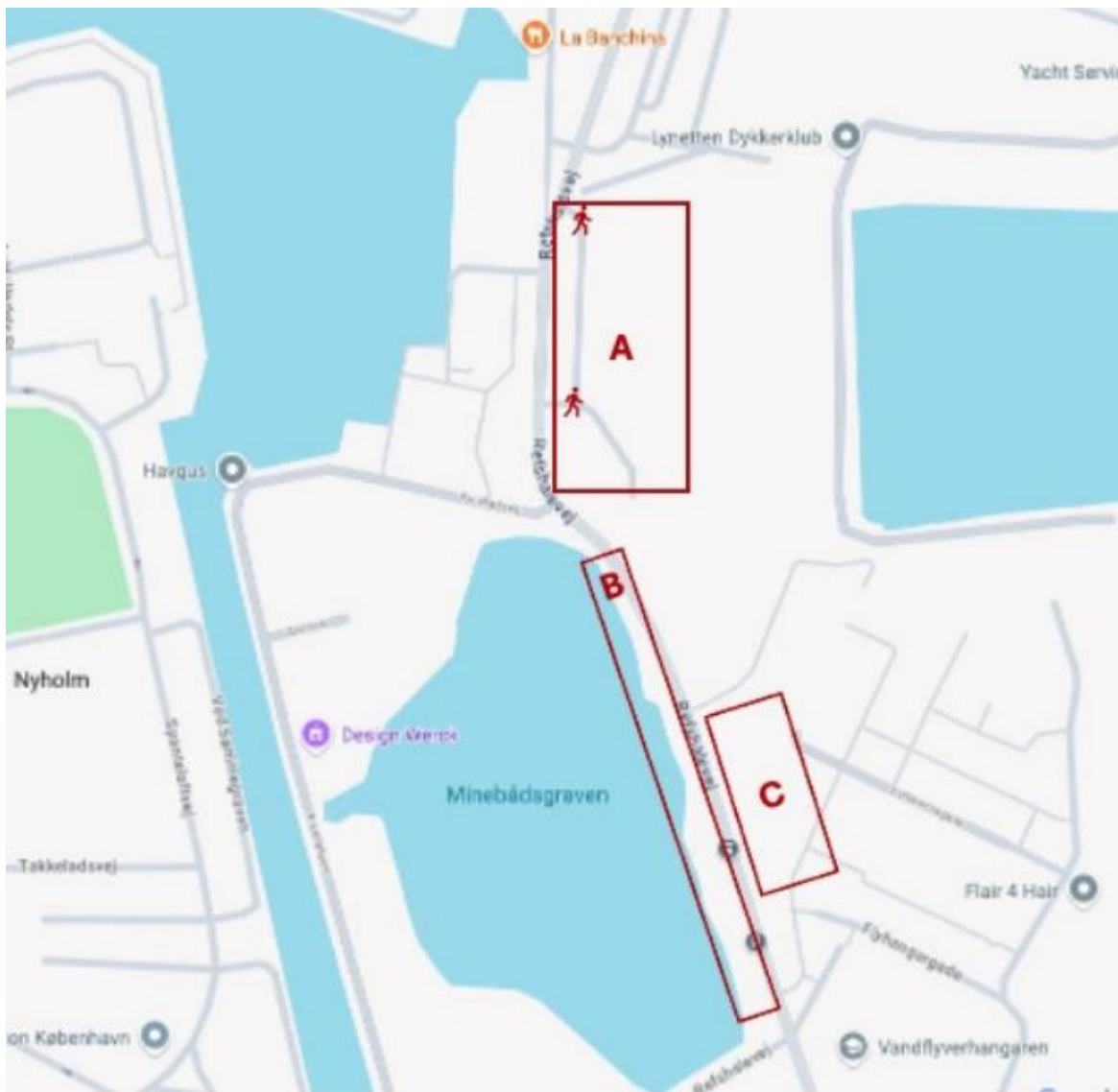


Bilag 4:

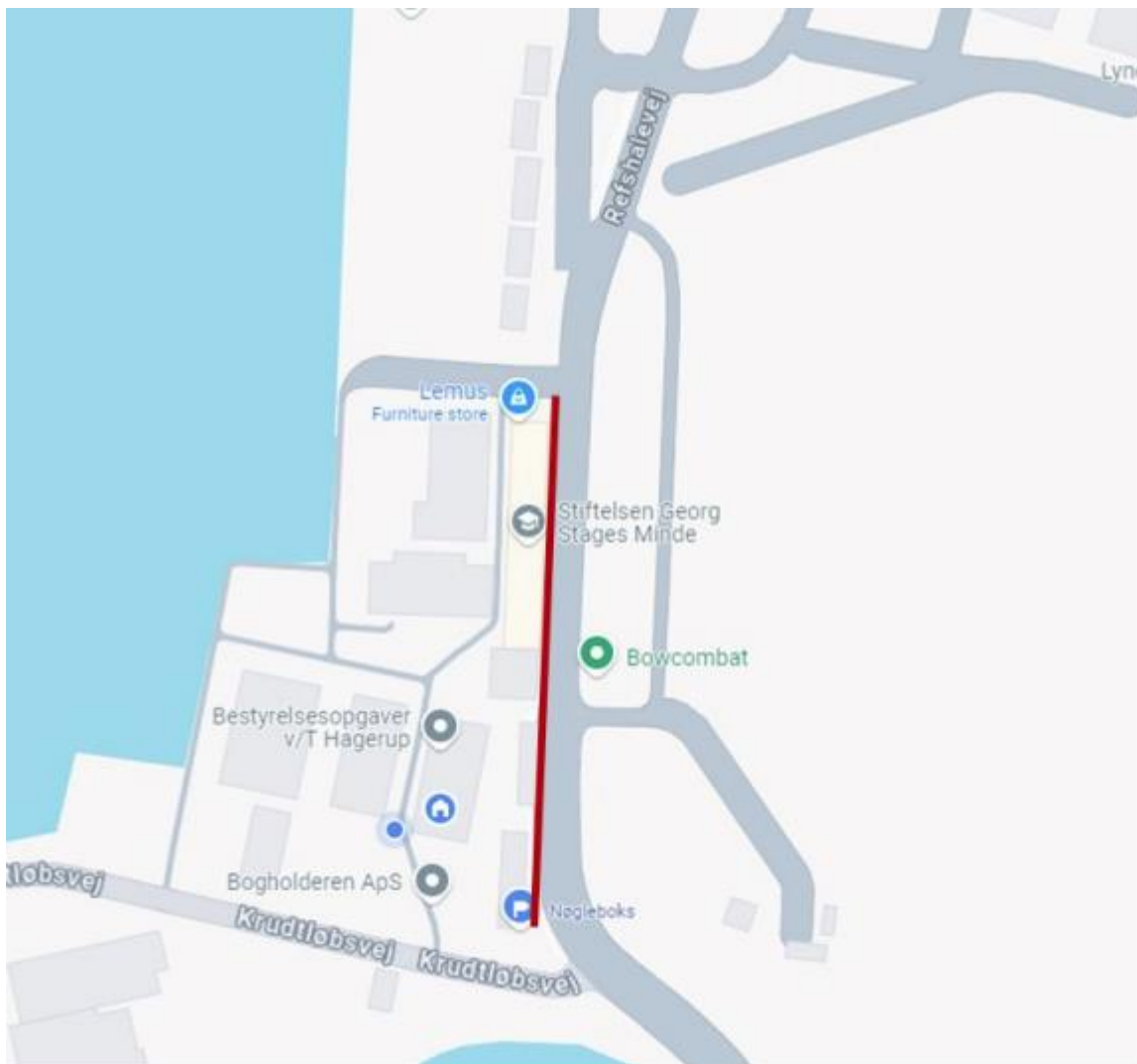
© Københavns Kommune



Bilag 5:



Bilag 6:



Bilag 7:

Bilag 8:



Bolig

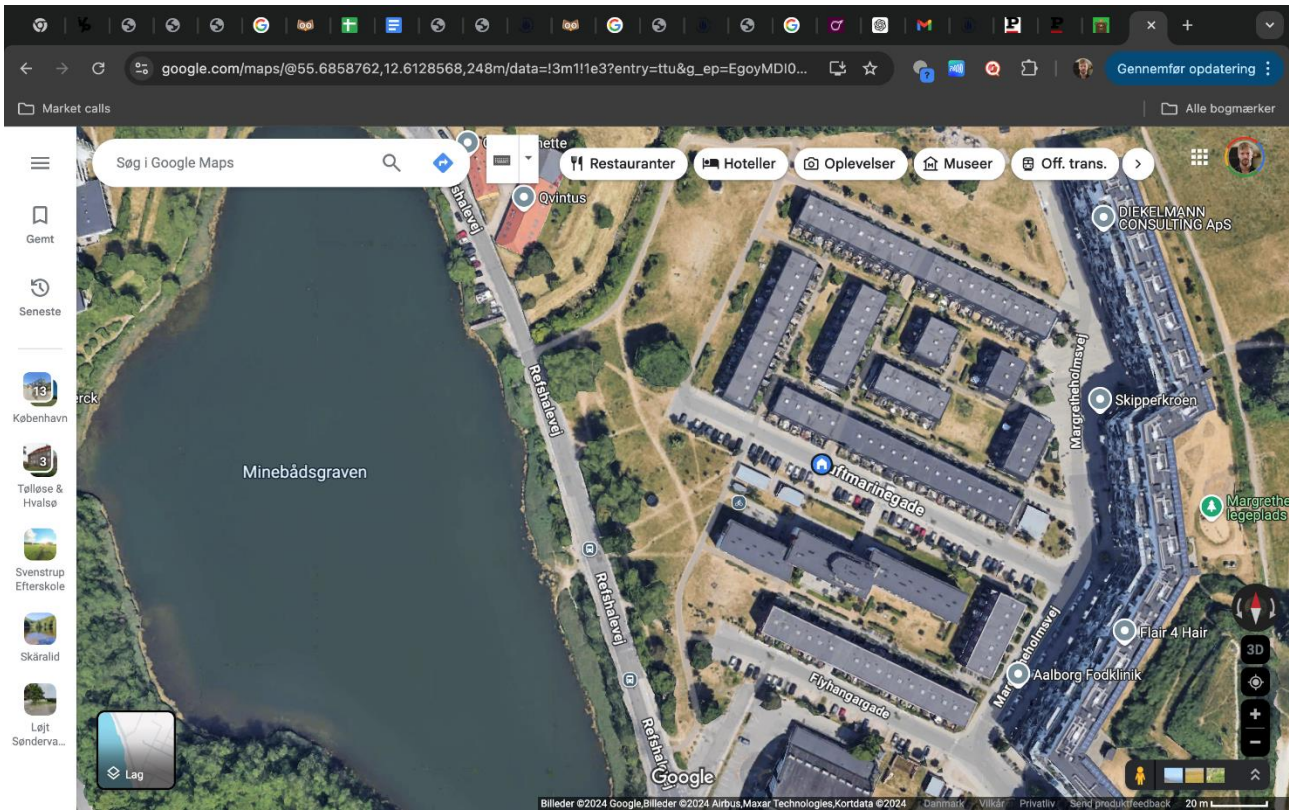
Rækværk

Vej i dag

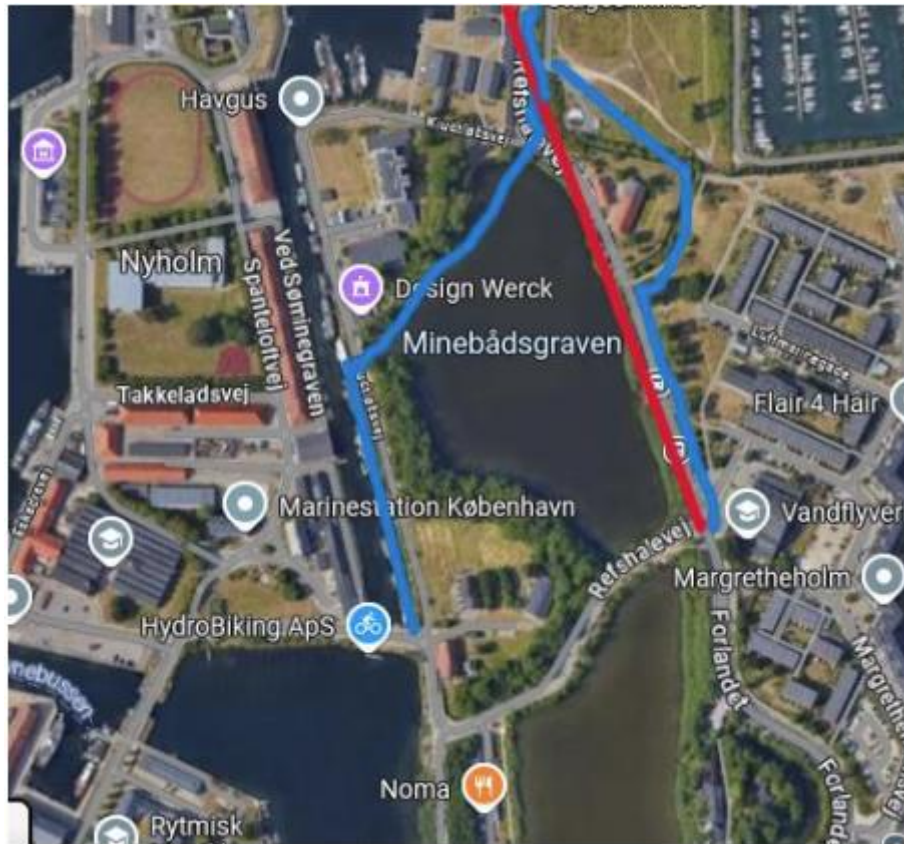
Udvidet vej

Trafik

Trafik



Bilag 9:




Bilag 10:

Bilag 11:

08.41 50 m. 98

🔍 træbro cykelsti


FRA Fyns Amts Avis





Sådan kommer milliondyr cykelsti på sø til at se ud: - Noget af ... [Besøg >](#)


Billederne kan være underlagt ophavsret. Få flere oplysninger

[Del](#) [Gem](#)

 Via Ritzau
Presseinvitation: Indviel...

 Fyns Amts Avis
I dag åbner cykelstien v...

 Dagens Byggeri
Tiltrængt cykelstibro hol...

 TV2 Fyn
Ny cykelbro giver trafika...

08.39



52 m.

99

🔒 dagensbyggeri.dk

DAGENS BYGGERI

cykelsti er der skabt 14 kilometer sammenhængende cykelsti mellem Ulbølle og Svendborg.

Direktør Jens Holmboe fra Vejdirektoratet er glad for, at arbejdet med cykelstien nåede i mål som planlagt:



Vejen langs Mølledæmningen ved Hvidkilde Gods er for smal til, at cykelstien kunne blive anlagt langs vejen. Foto: Vejdirektoratet

– Vi har balanceret mange hensyn i projektet, men vi har haft en rigtig fin dialog med lokalområdet og Hvidkilde Gods, og resultatet er blevet virkelig godt. Cykelstien står færdig akkurat som planlagt og lige inden sommerferien, og det er jo fantastisk. Den nye cykelsti kan håbentlig trække en masse cyklister ud i den kolde luft her om sommeren.

Bilag 11- fortsat

08.39 ↗



53 m.

99

dagensbyggeri.dk



Den nye cykelstibro der løber over Hvidkilde Sø, strækker sig kun over ca. 200 meter. Det til trods vil den få stor værdi for cyklende og gående i området. Foto: Vejdirektoratet

Skrevet af: [Louise S. Strøbech](#)

11. jun. 2024 - kl. 12:45

Siden i fredags er det blevet lettere at være fynsk cyklist. Her blev en ny 2,5 km cykelsti mellem Ollerup og Sørup ved Svendborg indviet. Særligt interessant er den del af stien, der går forbi Hvidkilde Gods.

Her var der nemlig ikke plads til at anlægge stien langs med vejen, og hovedentreprenøren Munck Havne & Anlæg har derfor etableret ca. 200 meter af stien i Hvidkilde Sø. Med den nye

cykelsti er der skabt 14 kilometer

ny cykelsti mellem Lillhølle og



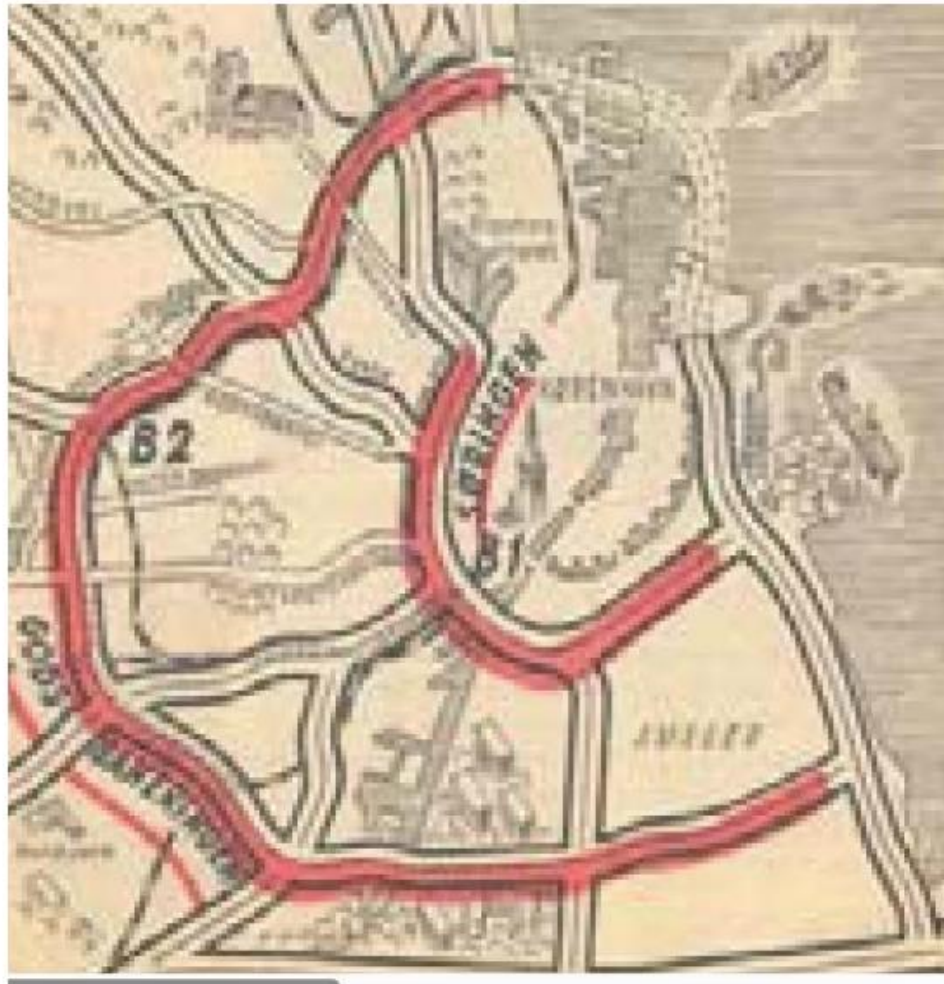
Den nye cykelstibro der løber over Hvidkilde Sø, strækker sig kun over ca. 200 meter.



*Dette sted var engang spidsen af København.
Billedet er taget i oktober, fra den synsvinkel hvor Lynetten er mest tydelig gennem bevoksningen.*



Bilag 12: *Det vil være ret enkelt at tydeliggøre det historiske anlæg bedre end nu.*



Bilag 13:

Sørvingen og Godsbaneringen, 1968 (Politiken)



Udsigt fra spidsen af Quintii Lynette mod vest, med fæstningsmuren i baggrunden

Bilag 14:



Bilag 15: *Stien forbi Quintii Lynette, set fra nord. Bemærk "soigneringen"*