

OPGRADERING AF REFSHALEVEJ

HØRINGSNOTAT FOR IDEFASE FOR MKV

NOVEMBER 2024



Høringsnotat

Idefase for MKV af opgradering af Refshalevej

Indhold

Projektets baggrund	2
Idéfase	2
Efter Idéfasen.....	3
Gennemgang af indkomne høringssvar i Idéfasen	3
Projektets afgrænsning og forholdet til andre projekter	3
Alternative løsninger	4
Kulturarv og landskab	5
Natur og biodiversitet	6
Trafikafvikling og offentlig transport	7
Sikkerhed	8
Støj	8
Diverse	8

Projektets baggrund

Over de seneste år har det københavnske byliv for alvor taget fat i Refshaleøen, og mange københavnere, institutioner og erhvervsliv anvender området. Det betyder, at trafikken til og fra bydelen vokser, særligt hvad angår cyklende og gående. Det skaber trafiksikkerhedsmæssige udfordringer. Derfor ønskes en opgradering af Refshalevej for at gøre plads til adskilte fortove, cykelstier og vejbaner, for dermed at øge tilgængeligheden og øge trafiksikkerheden til Refshaleøen.

Københavns Kommune har i 2022 ansøgt Slots- og Kulturstyrelsen om tilladelse til at udvide Refshalevej. Ansøgningen kunne kun delvist imødekommes inden for rammerne af museumsloven, som Slots- og Kulturstyrelsen administrerer. Københavns Kommune kan med afsæt heri ikke udvide tracéet således, at trafiksikkerheden og tilgængeligheden forbedres. Konkret vil det ikke være muligt at adskille gående, cykler og biler i hver sit spor, indenfor de standarder Københavns Kommune bruger.

På den baggrund har Københavns Kommune anmodet Transportministeriet om, at der udarbejdes en anlægslov, der kan muliggøre opgraderingen af tracéet. Transportministeriet har imødekommet henvendelsen og er åbne for, at en opgradering af tracéet kan følge en fremtidig anlægslov for Østlig Ringvej.

Sund & Bælt (S&B) skal derfor varetage udarbejdelsen af en miljøkonsekvensvurdering for den del af Refshalevej som skal udvides. Opgraderingen ønskes fra sammenfletningen med Forlandet øst for Minebådsgraven og godt 600 m mod nord mod parkeringsarealet på Refshaleøen. Vejopgraderingen skal følge ét samlet vejtracé og give plads til fodgængere og cyklister, dvs. adskilt cykelsti og fortov i begge retninger, samt fastholdelse af to vejbaner til biler (én i hver retning), svarende til i alt et vejtversnit på 18 m.

Idéfase

Sund & Bælt har sideløbende med påbegyndelsen af miljøkonsekvensvurderingen gennemført en offentlig idéfase fra 1. september til 1. oktober 2024. Formålet med dette har været at give borgere, organisationer, virksomheder og andre interessenter mulighed for at stille spørgsmål til projektet og komme med forslag og idéer til emner, der ønskes belyst i miljøkonsekvensvurderingen af projektet.

Til brug for denne tidlige dialog offentliggjorde Sund & Bælt et idéoplæg, som kan læses her: [s-b infofolder orm rafshalevej final web.pdf \(sundogbaelt.dk\)](#). Sund & Bælt har som led i idéfasen afholdt et borgermøde den 11. september 2024. På borgermødet orienterede Sund & Bælt og Københavns Kommune om projektet og den forestående miljøkonsekvensvurdering og gik i dialog med de fremmødte deltagere og lyttede til forslag og bemærkninger. Præsentationerne på mødet blev optaget og kan genses her: [Optagelse af præsentation fra borgermøde den 11. september 2024 \(sundogbaelt.dk\)](#). Præsentationen fra borgermødet kan findes her: [Opgradering af Refshalevej \(sundogbaelt.dk\)](#)

Sund & Bælt har modtaget i alt 16 skriftlige hørings svar til idefasen. I de følgende afsnit er de indkomne forslag og bemærkninger tematiseret og opsummeret samt besvaret af Sund & Bælt i overensstemmelse med de politiske rammer for projektet. Det skal understreges, at høringsnotatet alene indeholder selskabets kortfattede opsummering af de enkelte hørings svar med

henblik på udarbejdelsen af nærværende høringsnotat. Alle indkomne hørings svar vil blive gjort tilgængelige i deres fulde længde og indhold på projektets hjemmeside: [Refshalevej \(sundogbaelt.dk\)](https://refshalevej.sundogbaelt.dk)

Efter Idéfasen

Arbejdet med at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering af projektet blev påbegyndt i august 2024. Sund & Bælt forventer, at miljøkonsekvensvurderingen kan færdiggøres i 2025.

Miljøkonsekvensvurderingen offentliggøres efterfølgende i en miljøkonsekvensrapport indeholdende undersøgelsens forudsætninger, vurderinger og resultater, som således danner grundlag for en offentlig høring.

Gennemgang af indkomne hørings svar i Idéfasen

I de følgende afsnit er de indkomne forslag og bemærkninger i den indledende idéfase tematiseret og opsummeret samt besvaret af Sund & Bælt i overensstemmelse med de politiske rammer for projektet. Høringsnotatet indeholder selskabets kortfattede opsummering af de enkelte hørings svar med henblik på udarbejdelsen af et overskueligt høringsnotat.

Høringsnotatet er bygget op omkring følgende hovedtemaer:

- Projektets afgrænsning og forholdet til andre projekter
- Alternative løsninger
- Kulturarv og landskab
- Natur og biodiversitet
- Trafikafvikling og offentlig transport
- Sikkerhed
- Støj
- Diverse

Projektets afgrænsning og forholdet til andre projekter

Ejerforeningen Quintus Bastion og 3 borgere bemærker, at de savner en helhedsplan for udviklingen i området, og at manglen på samme skaber utryghed for beboere i området.

2 borgere bemærker, at projektets afgrænsning er uhensigtsmæssig ift. at adressere trafikafviklingen og trafikikkerheden på de omkringliggende vejstrækninger, herunder den sydlige del af Refshalevej, som ikke er omfattet af projektet.

3 borgere bemærker, at de trafikale udfordringer i området bør løses på et højere plan. Det bemærkes, at muligheden for at lede trafikken ad andre veje øst om Margretheholm bør undersøges. Dette begrundes af 1 borger i, at bebyggelsen på Margretheholm er planlagt til at mindske støjpåvirkning fra øst, hvorfor udeområder mm. er beliggende mod vest.

1 borger bemærker, at et fremtidigt byudviklings-scenarie bør inkluderes i en MKV, for at give politikerne det bedst mulige beslutningsgrundlag og for at vurdere om vejen kan løse fremtidige trafikudfordringer. Borgeren bemærker desuden, at Sund & Bælt og Københavns Kommune bør forholde sig neutralt til, hvorvidt en inkludering af et fremtidigt byudviklingsscenarie gavner eller hæmmer beslutningsprocessen omkring udvidelsen af Refshalevej.

1 borger bemærker at de kumulative påvirkninger af Margretheholm fra en mulig Metrolinje M5 med et tilvalg af en højbane samt mulig tilføjelse af yderligere vejbetjening på østsiden af bebyggelsen bør inkluderes i miljøvurderingen.

Ejerforeningen Quintus Bastion bemærker til Københavns Kommunes projekter på Refshalevej, at der bør benyttes almindelige fartbump, fremfor fartpuder, da førstnævnte i højere grad vil sikre at hastighedsgrænsen på strækningen overholdes. Ejerforeningen ønsker desuden mere gennemsigtighed i forhold til kommende parkeringsmuligheder.

Sund & Bælts bemærkninger:

Rammerne for miljøkonsekvensvurderingen for Refshalevej, herunder også den geografiske udstrækning, er fastsat af kommissoriet for miljøkonsekvensvurdering af Refshalevej. Formålet med projektet er at forbedre trafiksikkerheden på den omfattede strækning af Refshalevej igennem en udbygning, der adskiller trafikanter på strækningen mellem Forlandet og parkeringsanlægget på Refshaleøen, og derigennem også øge tilgængeligheden til Refshaleøen.

Miljøkonsekvensvurderingen skal forholde sig til de kumulative virkninger ved andre projekter i nærheden. Det fremgår i den forbindelse af afgrænsningsnotatet, at Sund & Bælt foreløbigt har identificeret Metrolinje M5, Østlig Ringvej og Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, som relevante planer og projekter, som skal inddrages i vurderingen af kumulative effekter. Sammenhængen mellem Refshalevej og en forventet langsigtet udvikling af Østhavnen vil således blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen.

Angående ønskerne til en samlet helhedsplan for udviklingen i området og bemærkningen til Københavns Kommunes projekter på Refshalevej, har Sund & Bælt forelagt bemærkningerne for Københavns Kommune, som har følgende bemærkninger:

Det er et opmærksomhedspunkt i Københavns Kommune at sikre en sammenhængende infrastruktur i området. Udover den igangsatte miljøkonsekvensvurdering af Refshalevej er der udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af en ny metroforbindelse M5 til Østhavnen, der er igangsat en miljøkonsekvensvurdering af en østlig ringvej, der er igangsat en foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen samt en forundersøgelse af en cykelforbindelse mellem Refshaleøen og Østerbro. Hvert enkelt af undersøgelserne forholder sig i større eller mindre grad til de andre projekter, der undersøges, og på den måde sker der en samtænkning og en tværgående planlægning. Det er ikke muligt at udarbejde den efterspurgte helhedsplan for lokalområdet på nuværende tidspunkt, da der endnu ikke er truffet beslutning om en ny metrolinje og en østlig ringvej, og heraf heller ikke om byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm.

Alternative løsninger

Ejerforeningen Quintus Bastion og 2 borgere bemærker, at Refshalevej i fremtiden bør forbeholdes blød trafik og muligvis omdannes til supercykelsti, mens biler og anden trafik kan ledes ad anden vej, eksempelvis jordtransportvejen.

Christianshavns lokaludvalg og 2 borgere foreslår, at Refshalevej ikke udvides, eller udvides i mindre grad. Det foreslås i denne sammenhæng, at den eksisterende vej forbeholdes biler, mens cyklende og gående kan ledes ad andre eksisterende veje i området, såsom krudtløbsvej, stierne på fællesområdet øst for Refshalevej, eller at der kan etableres en træbro i Minebådsgraven til cyklende og gående.

1 borger bemærker, at den såkaldte jordtransportvej ikke bør overvejes som alternativ til en opgradering af Refshalevej, da det vil medføre gener for havnens brugere.

1 borger foreslår, at der etableres en tunnel under Margretheholm til biler, mens busser, cyklende og gående kan benytte Refshalevej, som den fremstår i dag.

1 borger foreslår en separering af bløde trafikanter og biler, således at biler ledes ad Jordtransportvejen og bløde trafikanter ad Refshalevej eller vice versa.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen udarbejdes i henhold til reglerne i miljøvurderingsloven. Virkningerne af projektet skal, i overensstemmelse hermed, vurderes i forhold til et referencescenarie, som udgøres af den aktuelle miljøtilstand inklusive den udvikling, der forventes at finde sted, hvis projektet ikke gennemføres (0-alternativet).

Formålet med undersøgelsen er at forbedre trafikikkerheden på Refshalevej igennem en udbygning med adskilte trafikanter på strækningen mellem krydset ved Forlandet og parkeringsanlægget på Refshaleøen og derigennem øge tilgængeligheden til Refshaleøen. Der vil være en række løsningsmuligheder indenfor projektområdet, som kan opfylde formålsbeskrivelsen, herunder alternative anlægsløsninger og trafikafviklingsløsninger (i både en drifts- og anlægssituation). Sammen med hovedløsningen på vejudvidelsen, vil rimelige alternativer blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen, og begrundelserne for fravalg vil blive præsenteret.

Da formålet er at forbedre trafikikkerheden på den pågældende strækning af Refshalevej, og derigennem forbedre adgangen til Refshaleøen, vil etableringen af andre adgangsveje til Refshaleøen ligge uden for undersøgelsens formål og kommissorie. De vil derfor ikke blive behandlet som alternative løsninger, men vil kortfattet blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten

Sund & Bælt har forelagt bemærkningerne for Københavns Kommune, som har følgende bemærkninger:

Københavns Kommune har igennem flere år forsøgt at forbedre forholdene på Refshalevej for gående, cyklende og vejtrafik indenfor de rammer den nuværende fortidsmindebeskyttelse udstikker. Det har imidlertid vist sig umuligt at finde løsninger, der i tilstrækkeligt omfang forbedrer forholdene og som samtidig har kunnet accepteres af Slots- og Kulturstyrelsen. På den baggrund er det politisk besluttet at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering af en trafikal opgradering af Refshalevej ved Minebådsgraven med henblik på, at opgraderingen kan vedtages ved lov.

Refshalevej er den eneste offentlige vej ud til Refshaleøen og derfor den eneste nuværende mulighed for at vejkøretøjer kan komme til Refshaleøen. De nuværende aktiviteter på Refshaleøen nødvendiggør, at der kan komme vejtrafik til og fra øen. Det gælder både biltrafik, lastbiler og busser. Den opgradering af Refshalevej, der nu udarbejdes miljøkonsekvensvurdering for, vil være en stor forbedring for sikkerheden for cyklister og gående i forhold til de nuværende forhold.

Kulturarv og landskab

Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania og 5 Borgere udtrykker bekymring for, at en udvidelse af Refshalevej vil have negative effekter på kulturarven i området, herunder både enkeltelementer såsom forsvarsmuren ved Quinti Lynette og Christianshavns volde som

helhed. Det fremhæves, at området har stor kulturhistorisk værdi, samt at der bør rettes særlig opmærksomhed mod den historiske kontekst i området. Der udtrykkes også bekymring for effekterne på det landskabelige udtryk i området.

1 borger bemærker desuden, at man bør soignere en række områder ved fortidsmindet, ved bl.a. at fjerne selvsåede træer og buske mm., så det oprindelige fæstningspræg i højere grad træder synligt frem.

1 borger fremhæver Amager Boulevard ved Langebro som et eksempel på trafikal udvikling uden tilstrækkeligt hensyn til voldanlægget, hvilket ifølge borgeren gør at folk ikke ønsker at opholde sig i det konkrete område.

2 borgere bemærker, at området er fredet. Der udtrykkes bekymring for, at fredningsbegrebet udhules ved ophævelser, som ved byggeriet på Amager Fælled.

Ejerforeningen Quintus Bastion udtrykker ønske om, at det grønne område nord for Christiani Quinti Lynette, bræmmen med naturlig vegetation mellem Minebådsgraven og Refshalevej og det grønne område (fællesområdet) mellem Refshalevej og Margretheholm med dets nuværende stisystem tildeles særlig opmærksomhed i projektet. Der opfordres til, at områderne genoprettes med deres nuværende udtryk og naturværdi, såfremt de bliver påvirket af projektet.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere alle relevante miljøpåvirkninger ved vej-udvidelsen af Refshalevej mellem Forlandet og parkeringsanlægget på Refshaleøen, herunder de betydelige kulturhistoriske og rekreative interesser samt det landskabelige udtryk i området, for at der kan tages en oplyst beslutning om projektet.

Miljøkonsekvensvurderingen kan ses som en iterativ proces, hvor de vurderede negative miljø-mæssige effekter af det foreslåede tekniske projekt (herunder effekterne på kulturarven) fører til tilpasninger af det tekniske projekt, således at de vurderede negative effekter minimeres mest muligt eller fjernes, samtidig med at projektet lever op til dets formål. Ovenstående bemærkninger hjælper Sund & Bælt med at stille skarpt på de forhold i området, som er særligt vigtige for brugerne af området og vil indgå som input til denne proces.

Som et led i at sikre en fyldestgørende vurdering af de kulturhistoriske forhold i projektområdet, vil Sund & Bælt tage initiativ til en dialog med Slots- og Kulturstyrelsen, som er den kompetente myndighed på området.

Natur og biodiversitet

Ejerforeningen Quintus Bastion og 3 borgere udtrykker bekymring for projektets mulige konsekvenser for biodiversiteten i området, samt at projektet kan være i strid med Københavns Kommunes biodiversitetsstrategi og planlægning. Særligt fremhæves naturen i Minebådsgraven og det foreslås af 1 borger, at projektområdet i stedet prioriteres til park.

Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania samt en borger gør opmærksom på, at området er rigt på fuglearter, og at en opgradering af Refshalevej kan medføre negative påvirkninger af flagermus og fugle i området gennem bl.a. støj og lysforurening. Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania indstiller i den forbindelse til, at projektets effekter på naturen i området undersøges grundigt.

Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania udtrykker desuden bekymring for, at vandudskiftningen i voldgravene på Christianshavn, Christiania, Forgraven og Minebådsgraven vil blive forringet som følge af projektet.

1 borger udtrykker ønske om, at træerne, som vokser på fællesområderne langs østsiden af Refshalevej, bør bevares og beskyttes mod skader under anlægsfasen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere alle relevante miljøpåvirkninger ved vejudvidelsen af Refshalevej mellem Forlandet og parkeringsanlægget på Refshaleøen, herunder konsekvenserne for naturen, dyrelivet, vandmiljøet og træerne i området, for at der kan tages en oplyst beslutning om projektet.

Miljøkonsekvensvurderingen kan ses som en iterativ proces, hvor de vurderede negative miljø-mæssige effekter af det foreslåede tekniske projekt (herunder effekterne på naturen og biodiversiteten) fører til tilpasninger af det tekniske projekt, således at de vurderede negative effekter minimeres mest muligt eller fjernes, samtidig med at projektet lever op til dets formål. Ovenstående bemærkninger hjælper Sund & Bælt med at stille skarpt på de forhold i området, som er særligt vigtige for brugerne af området og vil indgå som input til denne proces.

Trafikafvikling og offentlig transport

Ejerforeningen Quintus Bastion bemærker, at en mangedobling af trafik til og fra Refshaleøen og Lynetteholmen som følge af mulig fremtidig byudvikling bør behandles i miljøkonsekvensvurderingen, herunder også afværgeforanstaltninger ift. de medfølgende gener.

Refshaleøens Ejendomsselskab bemærker, at de billiger en opgradering af Refshalevej som beskrevet og gør opmærksom på, at der bør sikres fortsat adgang til Refshaleøen under anlægsfasen. Det foreslås, at biltrafik ledes ad jordtransportvejen, mens gående og cyklende fortsat bør kunne bruge Refshalevej og, om nødvendigt, Krudtløbsvej.

1 borger bemærker, at der i miljøvurderingen bør 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.

1 borger bemærker, at fortsat drift af buslinje 2A, herunder betjeningen via Holmen til Christianshavns Torv, bør prioriteres i anlægsfasen, da den benyttes i høj grad af områdets skolebørn.

1 borger bemærker, at trafikken på Refshalevej ikke kommer til at stige voldsomt, da der ikke er konkrete kommunale planer om byudvikling i området, og at der derfor ikke er behov for en trafikal opgradering af vejen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Trafik, herunder offentlig transport, gående og cyklende, på Refshalevej vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen og vil beregningsmæssigt blive fremskrevet således, at de lokale miljøpåvirkninger og trafikeffekter på kort og langt sigt, som følger af projektet, vil blive beskrevet og konsekvenserne vurderet. Dette inkluderer en beregning af den forventede døgntrafik. Trafikberegningerne vil blive lagt til grund for bl.a. en vurdering af støjpåvirkningen i området.

Trafikafviklingen og den kollektive betjening i projektets anlægsfase, herunder omvejskørsler, vil ligeledes indgå i miljøkonsekvensvurderingen og det vil blive tilstræbt at minimere gener som følger af projektet.

Sikkerhed

Ejerforeningen Quinti Bastion og 1 borger bemærker, at mange børn og voksne i øjeblikket krydser vejen mellem Quinti Bastion og krydset ved Forlandet for at komme til busholdepladsen for 2A, hvilket udgør en sikkerhedsrisiko. Borgeren bemærker, at dette kan blive værre med øget trafik og hastighed på en opgraderet Refshalevej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Hovedformålet med projektet er at øge trafikikkerheden for cyklende og gående på Refshalevej og øge tilgængeligheden til Refshaleøen. Den ovenstående bemærkning bidrager til at belyse de nuværende trafikikkerhedsudfordringer i området og vil indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurdering ift. trafikikkerheden.

Støj

5 borgere udtrykker bekymring for, at en opgradering af Refshalevej vil medføre større støjgener for beboere i området, da vejen vil muliggøre øget trafik og øget hastighed for tunge køretøjer. Det bemærkes i den sammenhæng, at støjgener og muligheden for relaterede afværgeforanstaltninger både indenfor og udenfor projektområdet (eksempelvis sydpå, langs forlandet) også bør undersøges. Som eksempler på afværgeforanstaltninger nævnes fartbegrænsning til 25 km/t og støjskærmende tiltag, såsom etablering af beplantning eller forhøjelse af volde ind mod beboelsesarealer.

Ejerforeningen Quintus Bastion opfordrer til, at rækværket mellem ejerforeningen og Refshalevej forhøjes for at håndtere det ændrede støjbillede ved en udvidelse af vejen. Det foreslås, at det eksemplvis kan etableres som grønt støjværn med beplantning.

Sund & Bælts bemærkninger:

Trafikken vil blive fremskrevet, og de støjmæssige konsekvenser i forhold til de vejledende grænseværdier vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen. Mulige afværgeforanstaltninger og deres effekter vil ligeledes indgå i undersøgelsen. Sund & Bælt vil i den forbindelse inddrage de fremsendte forslag til afværgeforanstaltninger i det videre arbejde.

Diverse

1 borger bemærker, at såfremt Refshalevej skal hæves, bør muligheden for at etablere en sejlkorridor via voldgraven ved Quinti Lynette til Margrethholm Havn undersøges.

1 borger bemærker, at det bør undersøges, hvorvidt Refshalevej kan holdes i nuværende terræn for at mindske påvirkningen på området og for ikke at skabe øget indkig fra vejen til beboelsesområderne.

Fonden Fristaden Christiania og Fristaden Christiania og 1 borger gør opmærksom på, at projektet bør tænkes sammen med en eventuel stormflodssikring af København, som, ifølge Fonden, bør gennemføres først, grundet Refshalevejs lave beliggenhed i terrænet.

1 borger bemærker, at Sund & Bælt bør forholde sig ydmygt til projektet, idet der er behov for specialiseret viden inden for fortidsmindeforvaltning, militærhistorie, bynatur og grøn mobilitet.

Sund & Bælt opfordres samtidig til at overveje, om hovedformålet med projektet bedst sikres gennem udformning af en separat lov.

Sund & Bælts bemærkninger:

Risikoen for oversvømmelse af vejen som følge af havniveaustigninger og stormfloder vil blive beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen, som desuden vil indeholde visualiseringer samt oplysninger om koter mv., som vil gøre det muligt for borgere at komme med bemærkninger i den offentlige høring til øvrige forhold, herunder indkigget fra vejen til beboelsesområder.

En sejlkorridor til Margretheholm havn indgår ikke som en del af projektet, men Københavns Kommune har oplyst, at der med budgetaftale 2025 er afsat midler til en foranalyse af en kanal for mindre motorbåde og kajakker syd for Refshaleøen, Sund & Bælt vil i dialog med Københavns Kommune afklare, om der er grundlag for at belyse de kumulative effekter af en kanalforbindelse og en opgradering af Refshalevej.

Opgraderingen af Refshalevej er et kompliceret projekt, hvor mange faglige kompetencer skal inddrages i miljøkonsekvensvurderingen og vejprojekteringen. Sund & Bælt er opmærksom på dette.