

27. august 2026
J.nr. 2026-0273964

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Miljøkonsekvensrapport for opgradering af Refshalevej

Indledning

Christianshavns Lokaludvalg har længe været optaget af, at der etableres acceptable løsninger for adgangen for biler og cykler til og fra Refshaleøen og Lynetteholm mod syd.

Lokaludvalget er blandt andet optaget af sådanne løsningers indvirkning på den nuværende Christianshavns/Margretheholm bydel. Behovet for acceptable løsninger forstærkes af, at processen med struktur- og masterplankonkurrencen for udviklingen af Refshaleøen nu er afsluttet og at der inden længe kan forventes taget skridt til den videre planlægning af byudviklingen på Refshaleøen.

Allerede i dag har Refshaleøen ifølge Københavns Kommune omkring 2 millioner besøgende gæster om året, som færdes til og fra Refshaleøens mange tilbud om koncerter, udstillinger, events og madmarked.

Refshalevej er den eneste offentlige adgangsvej til Refshaleøen og dens nordlige strækning er under stærkt pres som færdselsåre for både bilister, busser, cyklister og fodgængere, hvoraf især bløde trafikanter er sårbare pga. dårlig trafiksikkerhed.

Christianshavns Lokaludvalg har derfor det grundlæggende synspunkt, at planlægning af samlede trafikløsninger for adgangen til og fra Refshaleøen må ske snarest og udbygges inden der sker en videre planlægning af byudvikling på Refshaleøen.

Lokaludvalget har i de senere år bl.a. afgivet høringssvar til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen i 2022 og til afgrænsningsrapporten for det foreliggende projekt i 2024, hvortil der henvises. Det er med dette udgangspunkt, at Christianshavns Lokaludvalg udtaler sig om projektet Opgradering af Refshalevej.

Sammenfatning

Christianshavns Lokaludvalg anerkender behovet for at få forbedret trafiksikkerheden af Refshalevejs nordlige strækning og hilser derfor i princippet forslaget om en opgradering projektstrækningen velkommen.

Ikke desto mindre finder Lokaludvalget, at opgraderingen af Refshalevej bør udskydes, indtil der foreligger en analyse af vejkapacitetsbehovet i overfladen til og fra Refshaleøen/Lynetteholm og en rækkefølgeplan for etableringen af denne kapacitet. Det er således beklageligt, at en sådan analyse ikke allerede foreligger.

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

Projektstrækningen på Refshalevej bør i det tilfælde reserveres til cykler, gående og eventuelt til Movia-busser. Herved kan strækningens rekreative kvaliteter langs havn og gennem natur og fortidsminder komme til deres ret. Samtidig kan det store behov for kapacitet til cykeltrafik honoreres. Det vil kunne ske stort set med Refshalevejs nuværende udformning.

Hvis opgraderingsprojektet sættes i gang på det nu foreliggende grundlag kan det blive en lappeløsning, som kan indebære en trafikal merbelastning af Christianshavn/Margretheholm-området og medføre endegyldige indgreb i natur og fortidsminder.

Dersom opgraderingen af Refshalevej på trods heraf bliver igangsat foretrækker Lokaludvalget hovedforslaget, hvor vejbanen på den nordlige del af projektstrækningen lægges øst om volden. Desuden ønsker Lokaludvalget, at den bevaringsværdige mur fra 1691 ikke nedrives, men flyttes mod vest eller afkortes således, at der bliver plads til opgraderingen.

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

1. At flest mulige rejser kommer til foregå med cykel eller metro, og at så stor en del som muligt af rejserne med bil kommer til at foregå ad Østlig Ringvejs tunnel.
2. At det nordlige Christianshavn og den nuværende Margretheholm-bydel i størst muligt omfang beskyttes mod den forventede betydelige biltrafikvækst.
3. At fortidsminder, havnestrøg, mv., og Margretheholm Havn i videst muligt omfang bevares og udvikles som rekreative faciliteter, og at der i muligt omfang tages hensyn til interesserne hos sejler- og roermiljøet.
4. At den nødvendige biltrafik i overfladen kommer til at genere beboerne i de nye byområder mindst muligt.

I den strategiske miljøvurdering for Østhavnen opregnedes tre hovedforbindelsesveje. For det første nævntes den vej til jordtransport, som nu er etableret med en dæmning og bro over Margretheholm Havn. Det oplystes, at vejen ville være midlertidig, men ikke, hvad der nærmere skulle forstås herved. For det andet nævntes den eksisterende Refshalevej. For det tredje, og det uddybedes i Kommuneplan 2024, nævntes en ”supplerende” vej øst om boligkomplekset Udsigten. Der blev

ikke fremlagt en nærmere plan for de tre veje og antallet af vejbaner eller en tidsplan for deres anlæg, og det blev heller ikke gjort klart, om vejene alle tre ville være nødvendige.

Christianshavns Lokaludvalg har bemærket sig det svar af 10. august 2026, som forvaltningen har givet på spørgsmål stillet af Niels Bjerrum (S) om vejføringen. Svaret belyser visse forhold, men som hovedregel er udsagnet: Der er ikke og vil ikke foreløbig blive fremlagt en plan for hvilke veje, der skal anlægges, og hvornår.

Det er bl.a. ikke klart: Hvor mange vejbaner i hver retning, der vil blive behov for; Om jordtransportvejen tænkes gjort permanent, så den varigt kommer til at indgå i vejinfrastrukturen; Hvor omfattende den nødvendige cykelstiinfrastruktur forventes at blive; og hvorvidt der påtænkes separate cykelruter eller cykelstier integreret i vejanlæggene.

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

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

Christianshavns Lokaludvalg ønsker, at der tages skridt til at undgå en sådan trafikvækst igennem det nordlige Christianshavn. En stor del må forventes at blive permanent, også selvom der senere suppleres med en eller flere veje længere mod øst med mindre, der tages særlige forholdsregler.

Samtidig indebærer opgraderingen af Refshalevej indgreb i natur og fortidsminder. Lokaludvalget er betænkeligt ved disse indgreb. Indgrebene er samtidig helt unødvendige, hvis Refshalevej i stedet bliver en strækning forbeholdt cykler og gående og eventuelt Movia-busser. En sådan anvendelse vil give den bedste udnyttelse af Minebådsgravens, bastionernes og havnestrøgets rekreative muligheder. Desuden vil vejen i sin nuværende form være velegnet som cykelvej til den forventede stigning i cykeltrafikken.

Christianshavns Lokaludvalg ønsker alt i alt, at beslutningen om opgradering udskydes til der foreligger en plan og en rækkefølgeplan for udbygningen af vejene til og fra de nye byudviklingsområder.

Lokaludvalgets ønsker til det foreliggende projekt, hvis det gennemføres nu

Lokaludvalget har tidligere indsendt forslag om mindre bredde på Refshalevej og anvist en alternativ rute for cykel- og gangtrafik. Forslaget, som er vedhæftet, er ikke imødekommet. Vælger Københavns Kommune derfor i lyset af det presserende behov for forbedret trafiksikkerhed at gå videre med den skitserede opgradering af Refshalevejs nordlige strækning, har Christianshavns Lokaludvalg følgende ønsker til det foreliggende projekt:

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

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

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

Lokaludvalget ønsker også at pege på, at muligheden for en kanal til brug for kajakers og robådes adgang mellem Margretheholm Havn og Københavns Havn bliver belyst og om muligt kommer til at indgå i arbejdet med en opgradering af Refshalevejs nordlige strækning.

Lokaludvalget ønsker at understrege, at der under anlægsfasen af opgraderingen af Refshalevej må tages størst mulige hensyn til naboerne i projektområdet, således at der foretages afværgeforanstaltninger over for den støj, forurening og vibrationer der følger af arbejdet.

Lokaludvalget opfordrer kommunen til at gå yderligere i dialog med grundejerne på Margretheholm vedr. stiforløb i anlægsperioden.

Kulturarv

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

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

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

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard

Formand for Christianshavns Lokaludvalg

