

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Besvarelse af spørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 10.06.2024 om en bedre løsning for Refshalevej, Minebådsgraven og fremtidens trafik til Østhavnen, 2024-0211687
Vedhæftede filer: 2024-0211687 Besvarelse af spørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 10.06.2024 om en bedre løsning for Refshalevej, Minebådsgraven og fremtidens trafik til Østhavnen.pdf

Fra: TMFKP MKB Rådhuspost
Sendt: 4. juli 2024 11:28
Til: Niels Efterstigaard Bjerrum
Emne: Besvarelse af spørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 10.06.2024 om en bedre løsning for Refshalevej, Minebådsgraven og fremtidens trafik til Østhavnen, 2024-0211687

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af vicedirektør Peter Højer, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes hermed svar på dine spørgsmål stillet den 10.06.2024, vedrørende en bedre løsning for Refshalevej, Minebådsgraven og fremtidens trafik til Østhavnen. Vi orienterer også borgeren om svaret.

Med venlig hilsen
Nanna Simone Honoré Thulesen
Politisk koordinator
MKB Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Besvarelse vedrørende Refshalevej, Minebådsgraven og fremtidens trafik til Østhavnen

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels Bjerrum (A) har den 10. juni 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

Niels Bjerrum (A) har videresendt en borgerhenvendelse med borgernes kommentarer og opfølgende spørgsmål til forvaltningens svar til en tidligere henvendelse (2024-0001632).

Vedr. at Sund & Bælt skal gennemføre miljøkonsekvensvurderingen af Refshalevej stilles de følgende spørgsmål:

1. *Kunne man ikke have søgt en uafhængig aktør til at vurdere overgrebet på voldanlægget?*
2. *Jeg undrer mig også over, at man afsætter 30 mil. kr. til en miljøvurdering af ca. 500 m vej.*

Vedr. en formulering i udkastet til KP24, "en supplerende vejforbindelse bag om Margretheholm bebyggelsen", stilles følgende spørgsmål:

3. *Hvad (ud over miljøvurderingen) er barriererne for at igangsætte den supplerende vejforbindelse nu?*

Vedr. alternative løsninger for Refshalevej stilles de følgende spørgsmål:

4. *Hvad er den mindst indgribende måde at sikre trafikken på, indtil den supplerende vejforbindelse er anlagt?*
5. *Med det ændrede grundlag mht. udbygning af Refshaleøen er TM130 [en begrænset udvidelse af Refshalevej til 13,5 m] måske tilstrækkeligt?*
6. *Man kunne spørge bredere, om anlæg af fortove og busstoppesteder kan give tilstrækkelig trafiksikring?*
7. *Kan der i det næste tiår, med begrænset byggeaktivitet, indføres cykelzone fra det kommende lyskryds ved Margretheholm og nordpå?*
8. *Hvordan kan I som politikere fremskynde anlægget af den supplerende vejforbindelse?*
9. *Hvordan kan fremtidens biltrafik mellem Holmen og Refshaleøen, evt. inkl. bustrafikken, føres syd om Margretheholm?*

Vedr. manglende grøn drift og en ønskeliste af tiltag, stilles følgende spørgsmål:

04-07-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 12312

Dokumentnummer i F2
145652

Sagsnummer i eDoc
2024-0211687

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

10. *Det ligger måske uden videre inden for TMU's kompetence at sætte det i gang?*

Svar

Svar til spørgsmål 1.

Da Refshalevej forløber gennem et område, der er beskyttet som fortidsminde, vil den kun kunne opgraderes i det omfang, som er trafikalt nødvendigt, hvis der sker en lovændring.

Københavns Kommune og Transportministeriet har indgået en samarbejdsaftale om miljøkonsekvensvurdering af Refshalevej, som indebærer, at Sund & Bælt gennemfører miljøkonsekvensvurderingen på vegne af Transportministeriet, mens Københavns Kommune finansierer udgiften. Sund & Bælt vil på baggrund af en udbudsproces indgå kontrakt med en ekstern rådgiver, som vil bistå med at gennemføre miljøkonsekvensvurderingen.

Svar til spørgsmål 2.

Sund & Bælt har estimeret udgiften til miljøkonsekvensvurderingen til 37,6 mio. kr. Estimatet er inkl. risikotillæg på 50 pct. Det bemærkes, at Københavns Kommune kun betaler for faktisk forbrugte udgifter i miljøkonsekvensvurderingsarbejdet.

Svar til spørgsmål 3. & 8.

Med vedtagelse af Budget 24 og aftalen om Overførselssagen 2023-2024 er det politisk besluttet at afsætte midler til en miljøkonsekvensvurdering af en trafikal opgradering af Refshalevej. Der vil blive belyst en to-sporet vej med cykelsti og fortov i begge sider af vejen med et samlet tværsnit på 18 m, fordelt på henholdsvis 2,5 m fortov, 3 m cykelsti og 3,5 m vejbane i hver side.

Refshalevej er i dag den eneste offentlige vej til Refshaleøen og derfor en helt central færdselsåre for både cyklister, gående, biler og en højfrekvent buslinje. Vejen overholder ikke mindstekravene for vejbredder iht. vejreglerne. På flere dele af strækningen er der ikke etableret cykelsti og fortov, hvorfor forholdene for cyklende og gående er problematisk. Det er på den baggrund, at der er truffet politisk beslutning om at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering af en trafikal opgradering af Refshalevej.

Byudvikling af Lynetteholm og Refshaleøen vil på sigt kræve, at der udover opgradering af Refshalevej, etableres en ekstra vej, som supplement til Refshalevej. Det vil der blive taget højde for i lokalplanlægningen i forbindelse med byudviklingen.

Såfremt det ønskes politisk, og der afsættes midler hertil, kan analyser af den supplerende vejbetjening fremskyndes. Det vil imidlertid være mest hensigtsmæssigt at afvente, indtil de trafikale effekter af Østlig Ringvej og en opgraderet Refshalevej kendes. Ligeledes vil det være relevant at have indsigt i, hvordan det lokale vejnet vil komme til at se ud

på Refshaleøen, før der træffes beslutning om supplerende vejbetjening. Dette vil afhænge af, hvornår der udarbejdes en lokalplan for første etape af Refshaleøen.

Svar til spørgsmål 4., 5., 6. & 7.

For at tilgodese fremkommelighed for alle trafikanter, trafiksikkerhed og tryghed på Refshalevej, vurderes der at være behov for at udvide kørebanelen til anbefalet bredde ift. vejreglerne samt etablering af cykelstier og fortove, med henvisning til Københavns Kommunes retningslinjer for cykelinfrastruktur (Cykelfokus 2024).

Med hensyn til trafiksammensætningen, og især den højfrekvente buslinje, vurderer Teknik og Miljøforvaltningen, at det ikke ville være hensigtsmæssigt at lade cyklister, biler og busser køre i blandet trafik. Det er således ikke tilstrækkelig trafiksikring kun at etablere fortove og busstoppesteder. En begrænset udvidelse af Refshalevej til 13,5 m (som beskrevet i TM130) kan ikke tilgodese tilstrækkelig kørebanebredde, københavnerfortov og cykelsti, som følger kommunens retningslinjer.

Med en "cykelzone" antager forvaltningen, at der henvises til en cykelgadezone. Dette vurderes heller ikke være hensigtsmæssigt at indføre jf. trafiksammensætningen og Københavns Kommunes retningslinjer for cykelinfrastruktur (Cykelfokus 2024). Ifølge trafiktællinger fra 2023 er der 3.700 biler og 3.400 cykler per hverdag (HVDT) på Refshalevej, målt ud for Qvinti Lynette. Cykelgader bør som udgangspunkt ikke etableres på strækninger med biltrafikmængder over 2.500 bilister HVDT. Cykelgader bør desuden som udgangspunkt ikke etableres på strækninger med busser i rute.

Svar til spørgsmål 9.

For at svare på dette vil det være nødvendigt gennemføre en foranalyse.

Svar til spørgsmål 10.

Forvaltningen drifter i dag området, der er underlagt fortidsmindebeskyttelse som påkrævet af Slots- og Kulturstyrelsen. Ved dispensationsansøgninger til anlægsprojekter i området, stiller Slots- og Kulturstyrelsen imidlertid skærpede krav om yderligere soignering/opstramning af fortidsmindet, hvis den ønskede omlægning gennemføres. Det vil medføre en øget driftsudgift for forvaltningen.

Det bemærkes, at ønsket om soignering i borgerhenvendelsen i nogen grad falder sammen med dispensationsbetingelserne for de trafikale forbedringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen skal gennemføre på strækningen. Som en del af de afsatte bevillinger vil der ske en soignering af de arealer i området, der indgår i de trafikale forbedringsprojekter. Skal der ske en yderligere soignering, vil det kræve en øget driftsbetaling.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>

Peter Højer
Vicedirektør