



Til Niels E. Bjerrum (A)

Politikersvar til Niels E. Bjerrum (A) - vejforbindelser til Refshaleøen

Niels E. Bjerrum har den 1. juli, 2026 stillet følgende spørgsmål:

1. Vil forvaltningen give sin vurdering af fordele og ulemper ved følgende varianter af en varig, langsigtet (dvs. når Lynetteholm er fyldt op) hovedforbindelsesvej mellem Kraftværkshalvøen/Margretheholm og Lynetteholm? (Det kan forudsættes, at der etableres et tilslutningsanlæg for Østlig Ringvej ved Prøvestenen):
 - a. Et forløb via Vindmøllevej - jordtransportdæmningen - nord over Refshaleøen, eventuelt delvis parallelt med metrotracéet - Lynetteholm, jf. f.eks. COBE teamets bidrag til Refshaleøeselskabets parallelopdrag
 - b. Et forløb fra metrotracéets krydsning af Vindmøllevej og langs dette tracé på en lavbro over Margretheholm Havn og videre over Refshaleøen til Lynetteholm, jf. f.eks. Vandkunsten teamets bidrag til samme opdrag.

Vil forvaltningen samtidig give sin vurdering af, om en eventuel tredje variant forventes at komme i spil, og om det - uanset ønsket om, at Østlig Ringvej via tilslutningsanlægget på Lynetteholm skal tage mest muligt af biltrafikken til og fra de to nye byudviklingsområder - vil være nødvendigt at stile efter ikke én, men begge de to hovedforbindelsesveje i overfladen?

Vil forvaltningen redegøre for tidsplan og proces for valget af hovedforbindelsesvej?

2. Er det indeholdt i By og Havns budget for Lynetteholm, som det er aftalt mellem ejerne, at den "midlertidige" dæmning over Margretheholm Havn for den midlertidige jordtransportvej kan fjernes for selskabets regning, hvis der er et ønske herom fra KK, når jordopfyldningen af Lynetteholm til sin tid er tilendebragt?

I benægtende fald: Hvorfor ikke?

3. Vil forvaltningen indhente By og Havns vurdering af de trafikale konsekvenser for jordtrafikken af, at køretøjer over 3500 kg med

10-08-2026

Sagsnummer i F2

Dokumentnummer i F2
11560625

Sagsnummer eDoc

Sagsbehandler

ærinde til og fra Refshaleøen forpligtes til at benytte Vindmøllevej og jordtransportdæmningen for at aflaste Refshalevej nord for Forlandet? By og Havn kan eventuelt lægge til grund, at der ved T-krydsene på hver side af dæmningen etableres lysregulering med prioritet til jordlastbilerne. Er der forskel på effekten af en sådan ordning gennemført nu og gennemført fra det tidspunkt, hvor udviklingen af Refshaleøen formelt påbegyndes (f.eks. om 15 år)?

Er der forhindringer i aftalegrundlaget med staten (herunder lovgrundlaget) for, at Københavns Kommune kan aftale en ordning som den nævnte med By og Havn?

4. Vil forvaltningen redegøre for sine overvejelser om de fremtidige vejforbindelser syd for det område, som er berørt i spørgsmål 1-3, altså forbindelsen mellem Vindmøllevej-linjen og Prags Boulevard-Uplandsgade-Vermlandsgade-linjen?
5. Hvad er belastningen med biler på Prinsessegade og Danne-skjold-Samsøes Alle (f.eks. Skt. Annægade- og Gallionsvejsnitene) i dag, og hvad forventes den at være om 20 år?

Økonomiforvaltningens svar

Ad 1) supplerende vejbetjening

I den strategiske miljøvurdering for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, er det beskrevet, at der ved fuld byudvikling af både Refshaleøen og Lynetteholm, udover Østlig Ringvej og en ny metroforbindelse, vil være behov for fire spor (to spor i hver retning) for at sikre tilstrækkelig trafikbetjening. Den strategiske miljøvurdering kan findes her: [PLAN FOR BYUDVIKLING OG INFRASTRUKTUR TIL ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM](#)

Københavns Kommune har besluttet en opgradering Refshalevej til en to-sporet vej (dvs. ét kørespor i hver retning) med fortov og cykelsti. Miljøkonsekvensvurdering af projektet er i høring til 27. august 2026.

Byudvikling af Lynetteholm og Refshaleøen vil dermed sandsynligvis kræve, at der udover opgraderingen af Refshalevej etableres en ekstra to-sporet vej, hvilket der vil blive taget højde for i lokalplanlægningen i forbindelse med den konkrete byudvikling.

Som det fremgår af den strategiske miljøvurdering, vil en sådan vej kunne få linjeføring øst om Margretheholm, eksempelvis via Vindmøllevej eller Kraftværksvej, eller over jordtransportvejen. Det er desuden beskrevet i Kommuneplan 2024, at hvis Refshaleøen udbygges, bliver der behov for en supplerende vej bag om Margretheholm-bebyggelsen.

Der er endnu ikke taget stilling til den konkrete vejforbindelse, og det vil derfor være for tidligt at komme med vurderinger af de mere præcise ruteføringer. Det forventes at ske ifm. med den konkrete byudvikling i området herunder i lokalplanlægningen. Det bemærkes, at i aftalen om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, er det forudsat, at de første etagemeter på Lynetteholm skal stå klar i 2040 og den forventes fuldt udbygget omkring 2070. Kommuneplan 2024, som løber frem til 2036, indebærer, at Refshaleøen ikke er udlagt til byudvikling endnu, men er et såkaldt perspektivområde. Den nuværende aftale med staten indebærer, at metroen til Refshaleøen og Lynetteholm åbner i 2045.

Der er i overførselssagen 2025-2026 afsat penge til, at Klima-, Miljø-, og Teknikforvaltningen kan udarbejde en første etape af en handlingsplan for vej- og stiinfrastruktur i Østhavnen. I kommende etaper forventes handlingsplanen også at skulle forholde sig til analyser af den nødvendige vej- og stiinfrastruktur i det område, der spørges ind til her. Klima- Miljø- og Teknikudvalget vil blive orienteret om disse analyser, når de foreligger.

Ad 2) Jordtransportvej

Med anlægslov for Lynetteholm fra 2021 blev By & Havn bemyndiget til at anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til jordmodtageanlægget, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med oplukkelig bro øst for Margrethesholm Havn og en vej dæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst. Det er ikke en del af anlægsloven, at By & Havn skal fjerne vejen igen, og derfor er det heller ikke en del af By & Havns budget for anlæg af Lynetteholm.

Det forventes, at der vil være jordtransporter indtil jordmodtageanlæg Lynetteholm er fuldt opfyldt, hvilket forventes at være frem til 2060-65, afhængigt af de genererede jordmængder i hovedstadsområdet.

Jf. svaret på spørgsmål 1 vil der ifm. byudviklingen skulle træffes beslutning om den samlede trafikale infrastruktur i området. Der er endnu ikke taget stilling til fremtiden for jordtransportvejen.

Ad 3) Trafikale konsekvenser

Det er som udgangspunkt Københavns Kommune, der laver analyser af trafikafviklingen i byen. Jf. svaret på spørgsmål 1 er der endnu ikke lavet konkrete vurderinger af den lokale, fremtidige trafikafvikling. Dette vil ikke være muligt, før der foreligger et anlægs- eller byudviklingsprojekt at vurdere.

Jordtransportvejen er en privat vej, ejet af By og Havn, og er etableret for at transportere jord til Lynetteholm. Økonomiforvaltningen bemærker, at By & Havn har oplyst, at der hverken juridisk eller trafikalt er noget

til hinder for, at bygherrer afsøger mulighederne for at indgå aftale med By og Havn om at benytte jordtransportvejen.

Ifølge §18 i anlægsloven om Lynetteholm kan Københavns Kommune træffe aftale med leverandører af jord til Lynetteholm om at anvende bestemte ruter eller transportere jorden på bestemte tidspunkter. Københavns Kommune skal i den forbindelse dække meromkostningerne, som aftalerne påfører leverandørerne. Anlægsloven om Lynetteholm giver ikke Københavns Kommune mulighed for at påvirke ruter for anlægstrafik til Refshaleøen.

Forvaltningen bemærker, at med aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm er der aftalt første etape af Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Lynetteholm med forventet ibrugtagning i 2037. Når Østlig Ringvej åbner, må den forventes at kunne bruges til en del af anlægstrafikken, ligesom den kan bruges til en række af jordtransporterne.

Ad 4) Fremtidige vejforbindelser

Der er endnu ikke taget stilling til, hvordan vej- og stiinfrastrukturen skal være i det pågældende område.

Ifm. udviklingen af Kløverparken samt trafikhandlingsplanen nævnt i svar til spørgsmål 1, bliver lokal infrastruktur undersøgt i dette område.

Ad 5) Trafiktællinger

Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med relevante trafiktællinger omhandlende de aktuelle trafikniveauer for de to vejstrækninger. I forbindelse med Sund & Bælts udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, har selskabet offentliggjort en række af de trafikale beregninger, der er gennemført, som kan findes her: <https://oestligringvej.dk/media/p4zxnxtq/trafikmodelberegninger-for-ostlig-ringvej.pdf>.

På side 28 kan det ses, at i en situation med fuld Østlig Ringvej forventes hverdagsdøgntrafikken i 2050 at være på cirka 10.700 køretøjer på Prinsessegade og 5.600 på Danneskiold-Samsøes Allé, under de forudsætninger, som er anvendt af Sund & Bælt i denne rapport.