



## Notat

### Orientering om rammerne for arbejdet med den kommende bro mellem Østerbro og Refshaleøen

17-04-2026

Sagsnummer I F2  
2026 - 3728

Dokumentnummer i F2  
243631

Sagsnummer eDoc  
2026-0066007

#### Resumé

I forbindelse med projektering og anlæg af cykel- og gangbro mellem Østerbro og Refshaleøen, der blev finansieret med Budget 2026, beskrives tilgangen til fastlæggelsen af broens udtryk. Formgivningen af broen vil ske i et samspil med de tekniske forudsætninger for at kunne vægte det æstetiske udtryk, samtidig med at der tages højde for, at broen er et teknisk kompliceret anlæg. Notatet er til orientering.

#### Sagsfremstilling

Med Budget 2026 (BR 2. oktober 2025) (A, B, C, F, I, V, Ø, Å, Finn Rudaizky, Helle Jønch og Troels Chr. Jakobsen) blev der afsat 333,8 mio. kr. til kommunalt bidrag til en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen (bilag 1).

Broen vil komme alle københavnere til glæde, både i den nære hverdag med alt hvad det indebærer af funktionalitet, men også som et nyt og markant bygværk i København.

Formgivningen af broen vil ske i samspil med afdækningen af de tekniske forudsætninger. Valget af denne tilgang skyldes, at broen er teknisk meget kompliceret at opføre. Dette gælder særligt to forhold – broens generelle størrelse, herunder længde, samt det brede broåbningsfag. Disse forhold stiller store krav til konstruktion, teknik og efterfølgende drift. Disse forudsætninger vil indgå som grundlag for samspillet mellem formgivning og funktion, ligesom driftserfaringer fra de øvrige oplukkelige broer i havnen, fx Inderhavnsbroen, skal bidrage til projektet.

For at sikre det tætte samarbejde mellem æstetik og teknik, stiller forvaltningen, ved valg af rådgiverteam, specifikke krav om erfaring inden for både teknik og arkitektur ifm. broer. Dette omfatter erfaring med udformning af broer, erfaring med design af bro i bymæssig bebyggelse og erfaring med samspillet mellem arkitektur og tekniske bindinger samt lave drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Det betyder også, at der ikke vil blive udskrevet en arkitektkonkurrence, men

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

at rådgiverteamet vil give forskellige bud på broens udtryk, som senere forelægges Klima-, Miljø- og Teknikudvalget.

I arbejdsprocessen vil Stadsarkitekten, som er kommunens uafhængige arkitektfaglige rådgiver, løbende være tilknyttet projektet. Forvaltningen vil også løbende sikre dialog med projektets interessenter.

Der er fokus på læring fra tidligere projekter ift. at sikre optimale trafikforbindelser mellem broen og det eksisterende trafiknet. Dette vil blive belyst nærmere i kommende dispositions- og projektforslag.

Anlægsomkostningerne forventes på det nuværende grundlag samlet at være på ca. 660 mio. kr., og det forudsættes at halvdelen af beløbet opnås i statslig medfinansiering. Broen forventes ibrugtaget i 2032. Flere detaljer om projektets tidsplan og økonomi fremgår af bilag 1.

### **Politisk handlerum**

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Klima-, Miljø og Teknikudvalget. Dette kan ske med henblik på en alternativ proces, hvor der fx udskrives en arkitektkonkurrence forud for afklaring af de tekniske forudsætninger. I så fald vil forvaltningen vende tilbage med en indstilling, hvor betydningen af en sådan tilgang også udfoldes. Hvis udvalget skal forelægges en indstilling, kan det medføre forsinkelse i tidsplanen.

### **Videre proces**

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, fortsætter forvaltningen arbejdet med cykel- og gangbroen mellem Østerbro og Refshaleøen. Klima-, Miljø- og Teknikudvalget forelægges dispositionsforslag primo 2028, hvor udvalget får mulighed for at vælge blandt flere forslag.

Peter Højer  
Vicedirektør

## TM010b Cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	X
Bestilling fra borgmesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

### Resumé

Budgetnotatet indeholder anlæg af en cykelbro (lavbro) til cyklister og fodgængere mellem Østerbro og Refshaleøen med adgang til havnen for krydstogt- og militærskibe. Gennemførelsen afhænger af statsligt tilskud, da der kun er afsat den del af den samlede anlægssum, som forventes at Københavns Kommune skal finansiere. Med budgetnotat igangsættes arbejdet med dispositionsforslag og ansøgning om medfinansiering fra den nationale cykelpulje.

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM010	Ja
TM010a	Ja

### Beslutning:

- Der skal træffes beslutning om at afsætte 333,8 mio. kr. til en cykel- og gangbro mellem Østerbro og Refshaleøen (anlæg) samt 6 mio. kr. årligt fra 2032 og frem til brovægter (service).
- Der skal træffes beslutning om en hensigtserklæring om, at Københavns Kommune søger medfinansiering fra puljen til statslig medfinansiering af cykelprojekter til anlæg af broen.

### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat vedr. den kommunale finansiering af det fulde projekt for en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen til forhandlingerne om Budget 2026. Den kommunale finansiering afhænger af medfinansiering fra den statslige pulje til medfinansiering af cykelprojekter. Da dette budgetnotat udelukkende omhandler den kommunale finansiering med udgangspunkt i, at der opnås medfinansiering, er det fulde projekt ikke finansieret med dette budgetnotat, og projektet annulleres derfor, hvis der ikke opnås tilsagn om medfinansiering fra staten.

Budgetnotatet er bestilt som et alternativ til den løsning, der indgår i TM010, som Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 16. juni 2025.

Til Budget 2024 (BR 5. oktober 2023) (A, B, C, F, I, O, V) blev der givet 2,7 mio. kr. til en udvidet foranalyse af henholdsvis pendulfærgefart og en broløsning mellem Østerbro og Refshaleøen. Teknik- og Miljøudvalget behandlede resultatet af den udvidede foranalyse den 26. maj 2025 og besluttede den 16. juni 2025 at budgetnotat til forhandlingerne pba. foranalysen skulle indeholde broløsning B2a (lavbro med adgang for krydstogt- og militærskibe).

Initiativet er gensidigt udelukkende med TM010, der indeholder et dispositionsforslag på samme løsning, samt TM010a, der indeholder en pendulfærgeløsning som alternativ til en broløsning.



## **Indhold**

Med dette budgetnotat afsættes midler til anlæg af en bro til cyklister og fodgængere, forudsat at der opnås statsligt tilskud til projektet. Broen anlægges med et dobbelt svingfag med en fri gennemsejlingsbredde på ca. 60 meter, som tillader krydstogtskibe og store flådefartøjer adgang til havnen. Alle sejlene vil skulle passere broen i åbningsfaget. Havnebusser og mindre både vil kunne sejle under broen i lukket tilstand, hvor der vil være en frihøjde på 6,63 meter. Broen forventes at have en levetid på 100 år.

Åbningsfagets bredde skal præciseres med bl.a. sejlads-simuleringer. Forvaltningen vil i forbindelse med de indledende faser også vurdere, hvorvidt det vil være en fordel at tilføje et separat gennemsejlingsfag til de både, som kan sejle under broen uden broåbning.

Broen lander i forlængelse af Indiakaj og medfører en ombygning af rundkørslen ved Indiakaj/Langelinievej til et signalreguleret kryds for at sikre en bedre trafikal afvikling for alle trafikanter. Desuden vil det være nødvendigt at føre cykelsti under den eksisterende rampe op til promenaden på Langelinie. Rampen vil derfor skulle hæves over den nye cykel- og gangsti, hvilket dog vil give en mere jævn og mindre stejl adgang til promenaden. Disse forhold vil også blive præciseret i de indledende faser under projekteringen.

Nødvendig bilkørsel til lystbådehavnen foregår i dag fra Langeliniekaj og ad stierne rundt langs lystbådehavnen nordøstlige kajanlæg. Denne trafik vil krydse trafikken fra stibroen i niveau, men det skal undersøges, om bilernes adgang i stedet kan flyttes til sydsiden af lystbådehavnen, så krydsning undgås.

Trafikken på Refshaleøen afventer lokalplan for området og er derfor ikke blevet planlagt i detaljer i foranalysen. I projekteringen vil der derfor også blive undersøgt løsninger for trafikafviklingen på Refshaleøen.

Der skal inden åbning af broen udarbejdes en broåbningspolitik for broen. Broåbningspolitikken skal tage højde for cykeltrafikken, skibstrafikken samt åbningstiderne for eksisterende broer i Inderhavnen. Åbningstider og spærretider skal koordineres med de nuværende broer i Inderhavnen, men især med Trangravsbroen, der med ca. 1.800 årlige broåbninger er den bro, der passerer af fleste fartøjer.

På grund af den høje sejladsaktivitet i yderhavnen, og Søværnets passager, vurderes det nødvendigt, at broen bliver bemanded med brovagter i det meste af døgnet og hele året.

Der forventes på det nuværende grundlag udgifter til drift og vedligehold på årligt ca. 15 mio. kr., som går til drift og vedligeholdelse af broens konstruktion, mekaniske og bevægelige dele, samt belægninger. Dertil kommer udgifter til brovagter på årligt ca. 6 mio. kr. (varigt). Driftsudgifterne beregnes endeligt, når bropolitikken og brodesignet er fastlagt. Såfremt driftsudgifterne viser sig højere henvises disse til forhandlingerne om budgettet.

Anlægsomkostningerne for løsningen forventes på det nuværende grundlag samlet at være på ca. 660 mio. kr. Anlægsoverslaget vil blive yderligere kvalificeret, når der udarbejdes dispositionsforslag. Igangsætning af projektet forudsætter, at der opnås tilsagn om medfinansiering fra den statslige cykelpulje. Opnås ikke tilsagn om medfinansiering, indstilles projektet til annullering.

Der er i henhold til aftalen med regeringen om infrastruktur og byudvikling til Lynetteholm aftalt, at "Københavns Kommune vil stå for at etablere en cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen, som kan understøtte en god cykelinfrastruktur til Lynetteholm senest i 2045. Parterne noterer sig, at Københavns Kommune kan søge puljen til statslig medfinansiering af cykelprojekter, der bidrager med op til 50 pct. medfinansiering inden for puljens loft i det pågældende år, hvor puljen søges". Finansieringen tager dermed udgangspunkt i, at den



statslige medfinansiering ligger på 50 % af anlægssummen, men at den endelige statslige medfinansiering først er kendt efter svar på ansøgning.

Der kan vedtages hensigtserklæring om, at forvaltningen ansøger staten om medfinansiering til projektet. Hensigtserklæringen kan vedtages med eller uden finansiering af den kommunale andel af projektets omkostninger.

Forslag til hensigtserklæring:

*"Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøudvalget søger staten om medfinansiering til etablering af en cykel- og gangbro mellem Østerbro og Refshaleøen."*

Anlægsoverslag, relevant myndighedsbehandling og ejerforhold vil blive yderligere kvalificeret i projekteringen.

Finansieringen tager som nævnt udgangspunkt i, at den statslige medfinansiering ligger på 50 % af anlægssummen, men at den endelige statslige medfinansiering først er kendt efter svar på ansøgning. En eventuel lavere andel statslig medfinansiering vil føre til et tilsvarende øget behov for kommunale anlægsmidler for at kunne gennemføre projektet.

Det bemærkes, at anlægsoverslaget på de ca. 660 mio. kr. fortsat er forbundet med betydelige usikkerheder, og at man efter udarbejdelsen af et dispositionsforslag (jf. TM010) vil have et sikrere anlægsoverslag at søge på baggrund af. Hvis anlægssudgiften stiger ifm. udarbejdelsen af dispositionsforslag, vil den resterende finansiering skulle henvises ved kommende budgetforhandlinger. Ansøgning af cykelpuljen på baggrund af det foreliggende anlægsoverslag, udarbejdet på baggrund af foranalysen, er derfor forbundet med økonomisk usikkerhed. Det forventes, at rådgiver kan have et dispositionsforslag færdig ved udgangen af 2027, og derfor søges cykelpuljen i 2028.

Jf. bekendtgørelse om pulje til cykelprojekter under infrastrukturplan (18. maj 2023) § 11, bortfalder tilsagn om tilskud, hvis projektet ikke er afsluttet senest seks år efter tilsagnsdatoen. Transportministeren kan dispensere fra tidsfristen, vis forsinkelsen skyldes uforudsigelige forhold, som har betydning for projektets gennemførelse. Der kan også dispenseres for tidsfristen på baggrund af en ændring af projektet, som reducerer indholdet af projektet. Med ansøgning af cykelpuljen i 2028 bliver der taget hensyn til, at projektet skal være afsluttet inden for seks år. Aktiviteter der søges tilskud til, må ikke være påbegyndt, inden der er givet tilsagn om tilskud fra puljen. Det betyder dog også, at der ikke kan ansøges om medfinansiering af hele anlægssummen jf. tabel 3, men kun de aktiviteter, der foregår efter udarbejdelsen af dispositionsforslaget.

Der udarbejdes indledningsvist et dispositionsforslag til brug for ansøgning til cykelpuljen. TMU vil få dispositionsforslaget forelagt forud for ansøgningsfristen, som i 2028 forventes at være den 31. marts. Herefter detailprojekteres broløsningen, og TMU vil få fremlagt et projektforslag til godkendelse i 2029 med henblik på frigivelse af de resterende anlægsmidler.

### **Træer, cykel- og bilparkeringspladser**

Konsekvenser for træer, cykel- og bilparkeringspladser vil blive nærmere detaljeret i projekteringen. Forvaltningen har ikke mulighed for at oplyse konsekvenserne for træer, cykel- og bilparkeringspladser på nuværende tidspunkt i processen.

### **Økonomi**

I økonomien er forudsat, at der opnås statslig medfinansiering på 50 pct. samt tildeling af anlægsmåltal svarende til Statens medfinansiering. Med budgetnotatet afsættes derfor Københavns andel af projektet.



**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2026 p/l)	Styrings- område	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	I alt
- Anlæg (etablering af cykel- og gangbro)	Anlæg	3.500	5.000	11.930	12.336	81.018	140.018	80.018		333.820
- Service (brovagter)	Service							6.000	6.000	12.000
- Afledt drift og vedligehold	Service							7.500	15.000	22.500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.500</b>	<b>5.000</b>	<b>11.930</b>	<b>12.336</b>	<b>81.018</b>	<b>140.018</b>	<b>93.518</b>	<b>21.000</b>	<b>368.320</b>

## Klimapåvirkning

**Tabel 2 - Skønnet livscyklusvurdering (LCA) af anlægsprojektet**

Kilde til udledning	Udledning pr. m <sup>2</sup> pr. år (kg CO <sub>2</sub> e/ m <sup>2</sup> /år)	Udledning pr. år (ton CO <sub>2</sub> e/år)	Samlet udledning (Minimum maksimum ton CO <sub>2</sub> e)
Anlæg af broforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen.	Udfyldes kun ved byggeri	Udfyldes kun ved byggeri	11.793 - 20.129

Note: Udledningen er et beregnet skøn baseret på den forventede klimapåvirkning over projektets livscyklus. Den forventede udledning er forbundet med usikkerhed.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til risikotillæg.



## Administrativt bilag

### Bevillingstekniske oplysninger

Økonomiforvaltningen har oplyst, at medfinansieringen ikke skal p/l-reguleres, hvorfor det udelukkende er udgiftsbevillingen, der p/l-reguleres. Differencen dækkes af Københavns Kommunes råderum.

**Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2026 p/l	Ud- valg	Bevil- ling	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>												
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	2.000	3.500	13.154	13.965	7.474	5.474	5.474		51.041	32.619*
- Udførsel	TMU	2000 - Ordinær anlæg				0	150.348	270.348	150.348		571.044	
- Udgifter til bygherreorganisa- tion	TMU	2000 - Ordinær anlæg	1.500	1.500	10.706	10.706	4.215	4.215	4.215		37.057	24.412*
- Statslig medfinansiering	TMU	2000 - Ordinær anlæg			-11.930	-12.336	-81.018	-140.018	-80.018		-325.320	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>3.500</b>	<b>5.000</b>	<b>11.930</b>	<b>12.335</b>	<b>81.019</b>	<b>140.019</b>	<b>80.019</b>	<b>0</b>	<b>333.822</b>	<b>57.031*</b>
<i>Serviceudgifter</i>												
Brovagter	TMU	1000 - Ordinær drift							6.000	6.000	12.000	
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>12.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>												
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000 - Ordinær drift							7.500	15.000	22.500	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.500</b>	<b>15.000</b>	<b>22.500</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydele

<b>Bydækkende:</b> <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input checked="" type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input checked="" type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse		Fra Indiakaj/Langelinie til Refshalevej									

#### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		X
IT-projekt (KIT)		



**Henvisninger**

[Resultat af foranalyse om cykel- og gangforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen | Københavns Kommune](#)