

Sund ≈ Bælt

# Østlig Ringvej: Trafikale og erhvervsmæssige effekter



# Indhold

- 1 Baggrund og formål med Østlig Ringvej
- 2 Status på miljøkonsekvensvurdering
- 3 Trafikale effekter i København og omegnskommuner
- 4 Resultater fra erhvervsanalyse
- 5 Indlæg fra DI og FDM og spørgsmål



**Frederik Fisker**

Direktør for  
Projektudvikling,  
Sund & Bælt

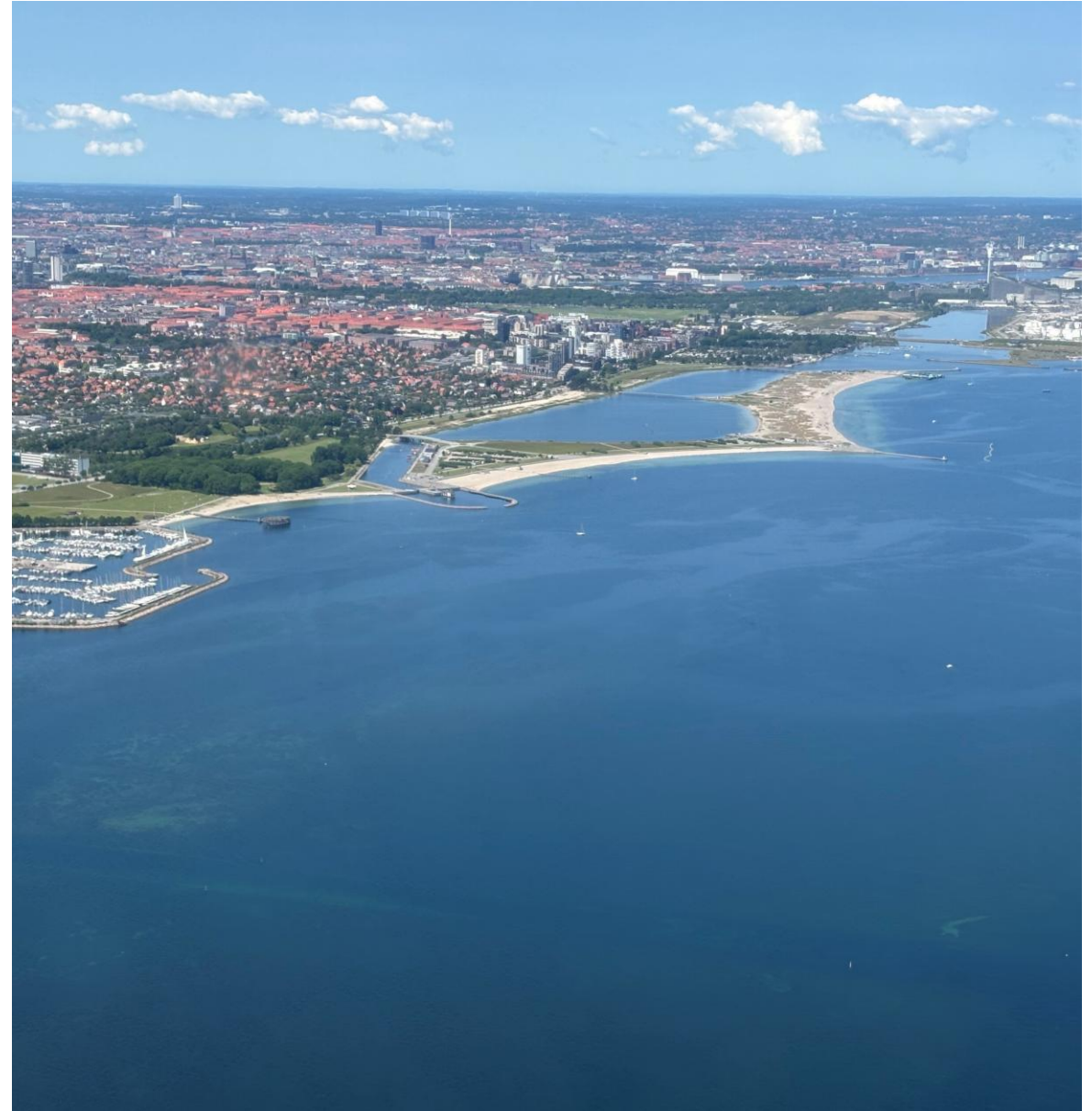


# 1 Baggrund og formål med Østlig Ringvej

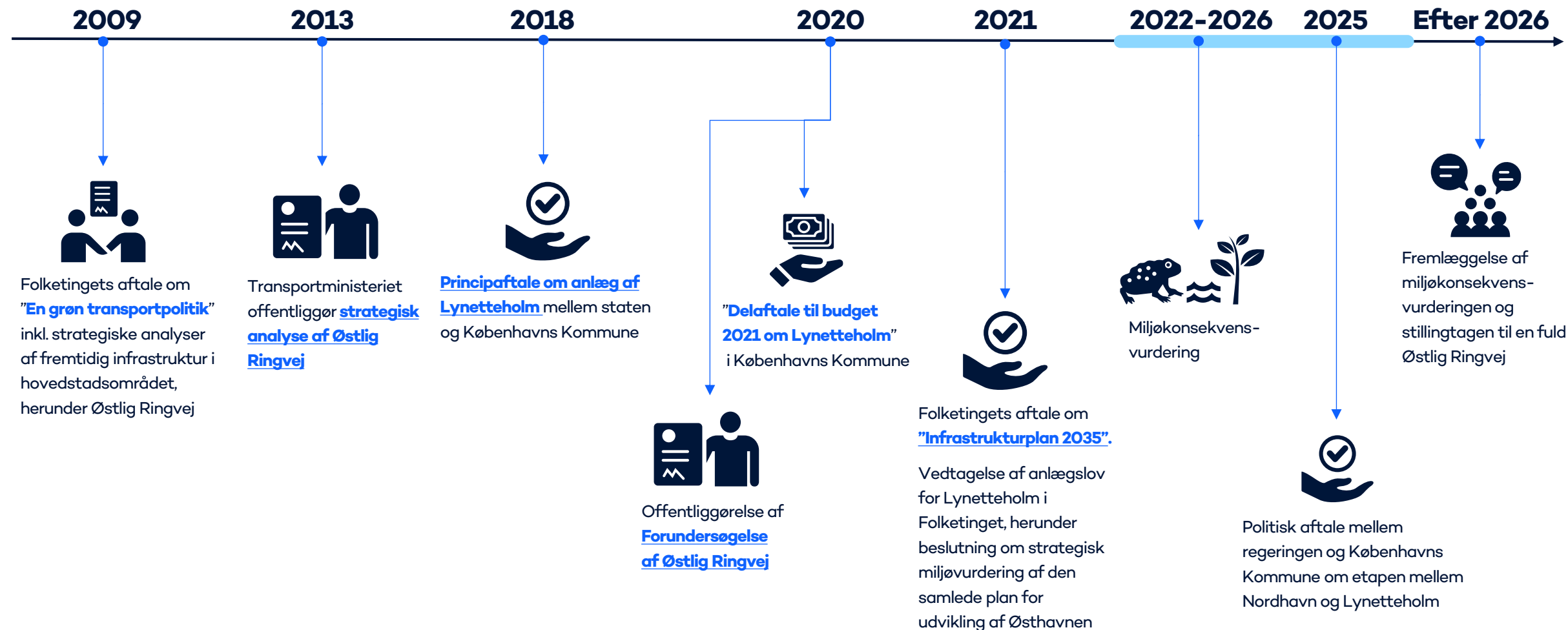


# På tegnebrættet i årtier

- En havnetunnel, der kan lede trafik uden om indre København, er ikke en ny idé
- I 1990'erne undersøgte Københavns Kommune, hvordan man kunne trafikbetjene Holmen og Refshaleøen med en tunnel
- Med anlæggelsen af Lynetteholm og udviklingsplaner for Refshaleøen og Nordøstamager er behovet for en havnetunnel igen **aktuelt**

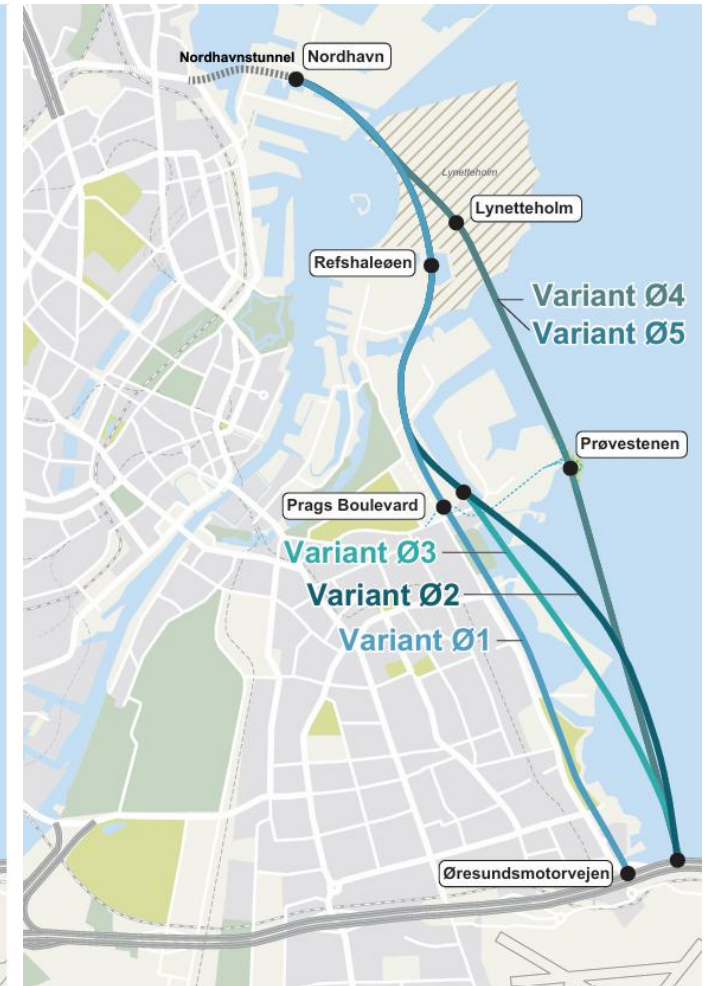


# Politisk baggrund



# To mulige korridorer

- 9 linjeføringer undersøgt i Vejdirektoratets forundersøgelse af Østlig Ringvej i 2020
- 5 linjeføringer i en Korridor Øst langs Amagers østkyst til Øresunds-motorvejen ved Københavns Lufthavn
- 4 linjeføringer i en Korridor Vest mod Amagermotorvejen under Kløvermarken, Amagerbro og Amager Fælled
- Linjeføringerne blev blandt andet vurderet i forhold til teknik, miljø og trafik



Kilde: "Forundersøgelse af Østlig Ringvej" udarbejdet af Transport- og Boligministeriet, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, Vejdirektoratet, august 2020

# Politisk aftale om infrastrukturplan 2035

Den 28. juni 2021 indgik regeringen en politisk aftale med alle Folketingets partier

”Der udvikles en helt ny bydel på Nordøstamager – **Lynetteholm** og Refshaleøen. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter imidlertid, at der er både **gode forbindelser** med kollektiv transport og med vej til området.”



”Projektet omfatter en forlængelse af Nordhavnstunnelen til Lynetteholm og en VVM-undersøgelse af en **fuld ny Østlig Ringvej**, som via Amager skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Undersøgelsen fokuserer på anlæg af en sænketunnel med **genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik ved Rødby.**”



## 1. Baggrund og formål

# Politisk aftale om infrastrukturplan 2035

*”Parterne ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelelementfabrikken kan bidrage til at **billiggøre kommende projekter**, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.”*



## 1. Baggrund og formål

# Østlig Ringvej

Sund & Bælt undersøger en fuld Østlig Ringvej anlagt som sænketunnel mellem Nordhavn og Øresundsmotorvejen med mulige tilslutninger på:

- Nordhavn
- Lynetteholm
- Prøvestenen
- Øresundsmotorvejen

Sund & Bælt gennemfører desuden en særskilt miljøkonsekvensvurdering af en vejforbindelse mellem Nordhavn og Lynetteholm (1. etape).



# Formål med Østlig Ringvej

- ✓ **Aflaste København** for gennemkørende trafik ved at lede biltrafikken ned i en tunnel uden om byen
- ✓ Bidrage til **nye udviklingsmuligheder** på Nordøstamager
- ✓ **Forbedre adgangen** til nye byområder, lufthavnen og Øresundsregionen
- ✓ Sikre en **sammenhængende infrastruktur og øget sikkerhed**



An underwater photograph showing a healthy seagrass bed with tall, green blades in the foreground. In the background, there are delicate, branching coral structures and more seagrass. The water is clear and has a greenish tint.

2

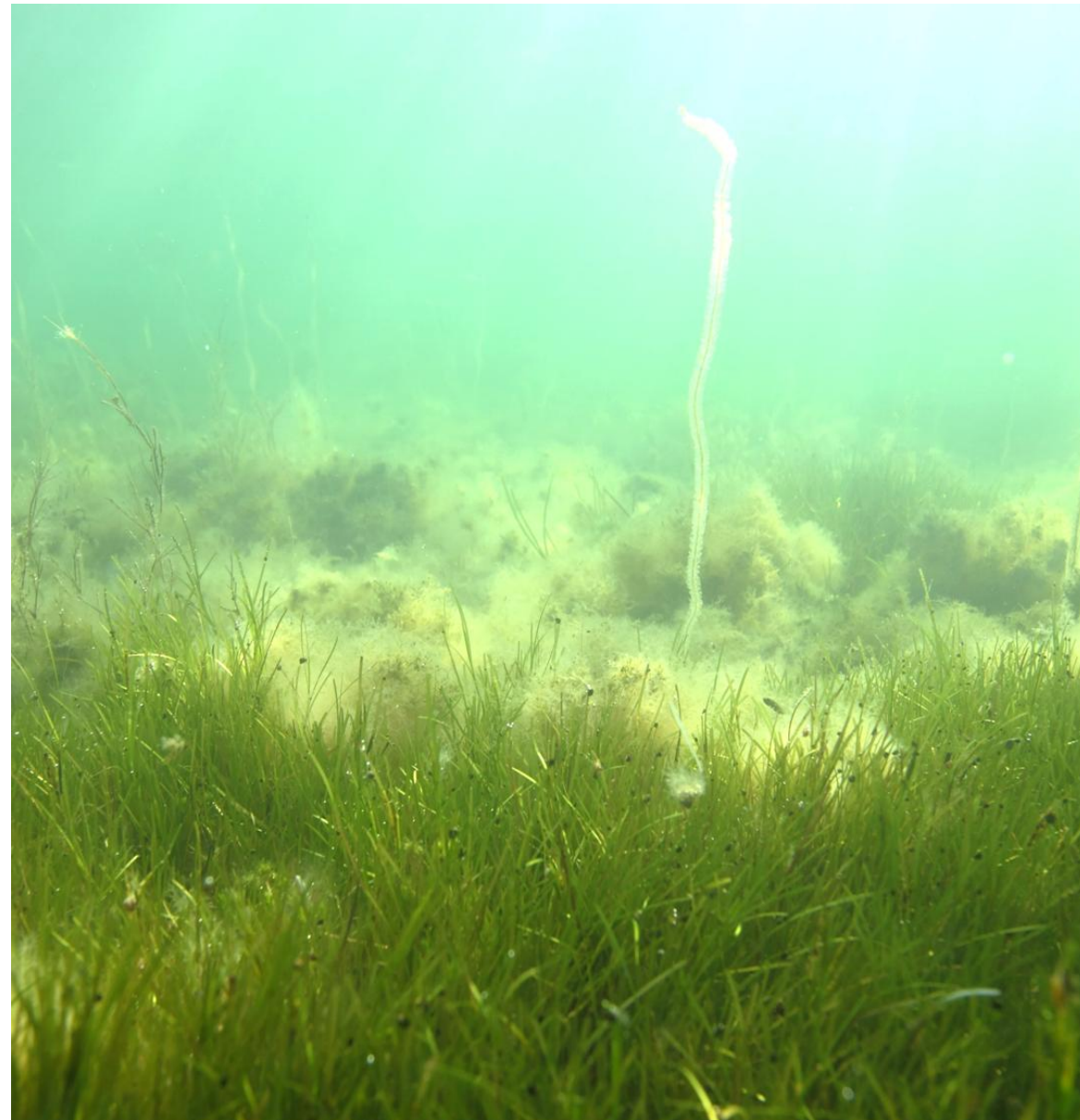
# Status på miljøkonsekvensvurdering

# Miljøkonsekvensvurdering

- Samlet budget på 527 mio. kr. (2022-prisniveau)

Miljøkonsekvensvurdering af

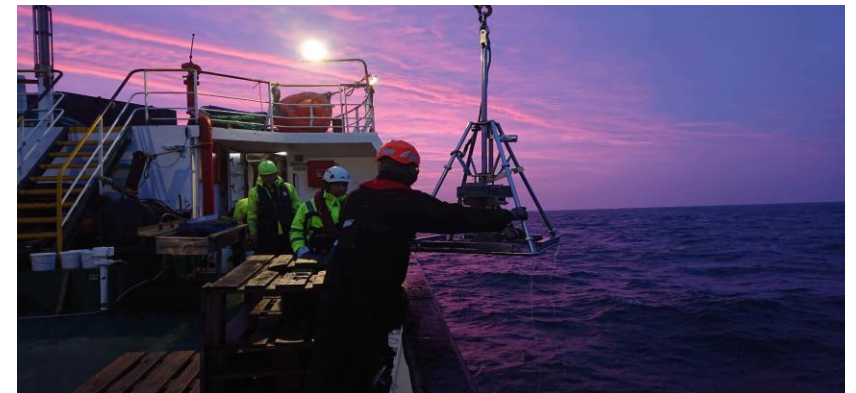
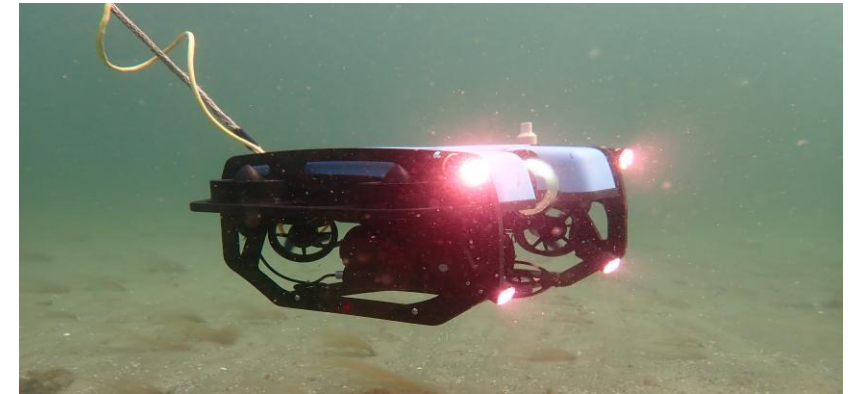
- **Østlig Ringvej** afsluttes ultimo 2026
- **Nordhavn-Lynetteholm** afsluttes primo 2027



# Grundige undersøgelser

- Projektets virkninger på mennesker, natur, miljø, trafik og klima undersøges.
- Analyserne omfatter trafik, havmiljø, natur, sejlads, klima, ressourcer og affald m.m.
- De væsentligste miljøpåvirkninger knytter sig til det marine miljø.
- Påvirkning af ålegræs betyder, at projektet kræver fravigelse efter Vandrammedirektivet.
- Påvirkningerne vurderes at kunne håndteres gennem **mårettede afværge- og kompensationstiltag**.

Østlig Ringvej vurderes miljømæssigt at kunne gennemføres inden for rammerne af gældende lovgivning og vedtages ved en anlægslov svarende til sædvanlig praksis.



3

# Trafikale effekter i København og omegnskommuner



# Trafikberegninger

Effekterne af Østlig Ringvej er beregnet ved at sammenligne et projektscenarie med Østlig Ringvej med et basisscenarie uden Østlig Ringvej.

Trafikmodelberegningerne bygger på **OTM-modellen** for fire prognoseår: 2035, 2040, 2050 og 2070.

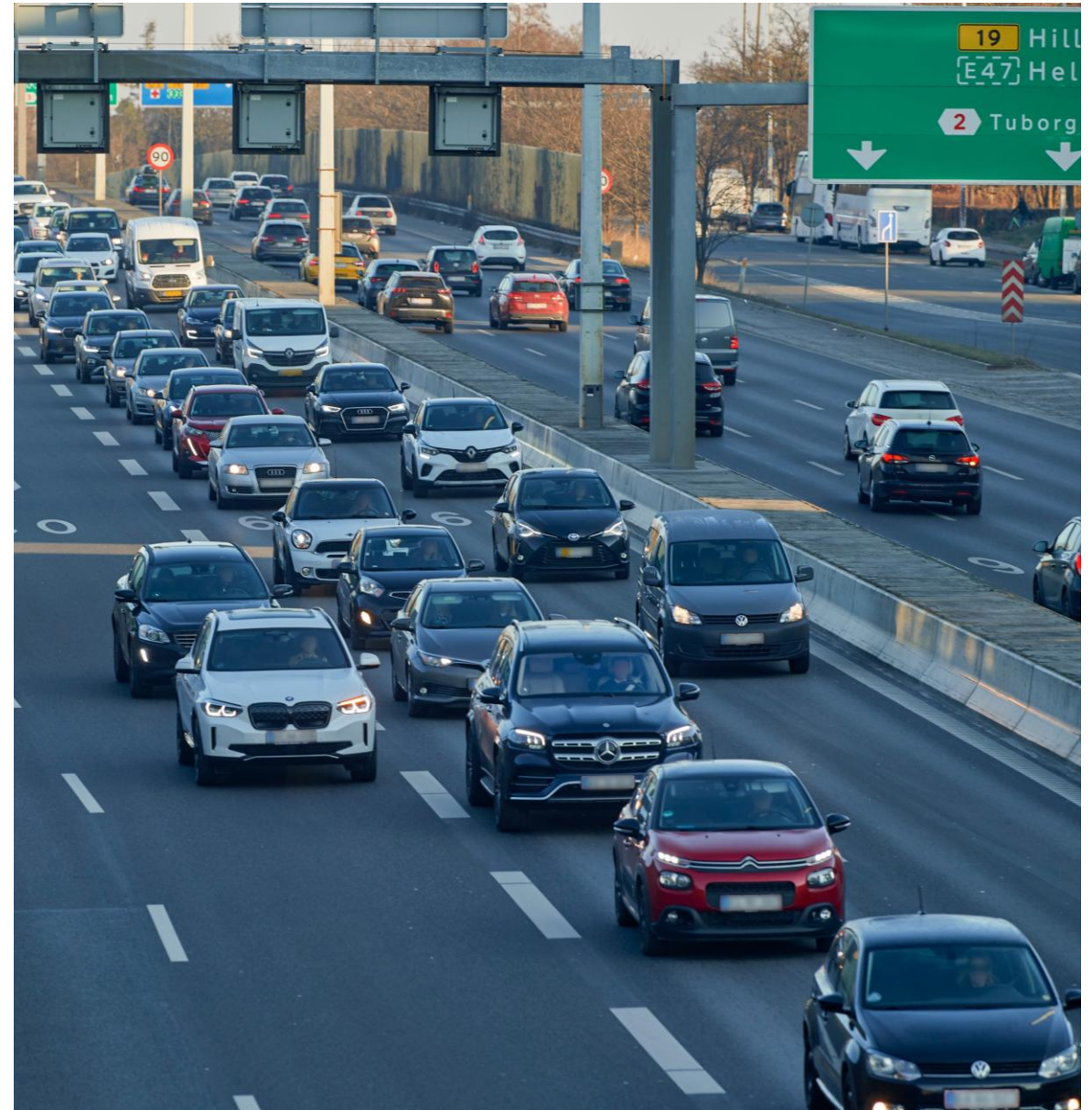
Trafikscenarierne bygger på en række beregningsforudsætninger gennemgået af **ekstern ekspertfølgegruppe** med deltagelse af DTU, Concito, DI, Københavns Kommune, By & Havn, Københavns Lufthavn, Metroselskabet, Refshaleøens Ejendomsselskab, Vejdirektoratet og Transportministeriet.



# Mindre trængsel

Borgere og virksomheder vil opleve mindre trængsel og **hurtigere** transport på tværs af regionen.

Forbindelsen **flytter** trafik væk fra de mest belastede veje i København og **sikrer fremtidens fremkommelighed** på tværs af regionen.



# Udvalgte trafikeffekter i 2050

Trafikken flytter væk fra Indre By og hen på de store omfartsveje

**Motorring 3**

|             |         |
|-------------|---------|
| • 2022:     | 122.000 |
| • 2050:     | 207.900 |
| • 2050 +ØR: | 201.000 |

**-3%**

**Helsingørmotorvejen v. Ryparken**

|             |         |
|-------------|---------|
| • 2022:     | 81.900  |
| • 2050:     | 125.800 |
| • 2050 +ØR: | 161.300 |

**28%**

**Indre By (vognkm pr. hverdagsdøgn)**

|             |         |
|-------------|---------|
| • 2022:     | 482.600 |
| • 2050:     | 562.900 |
| • 2050 +ØR: | 483.100 |

**-14%**

**Nordhavnstunnelen**

|             |           |
|-------------|-----------|
| • 2022:     | Ej anlagt |
| • 2050:     | 15.100    |
| • 2050 +ØR: | 68.900    |

**355%**

**H. C. Andersens Boulevard**

|             |        |
|-------------|--------|
| • 2022:     | 50.300 |
| • 2050:     | 57.900 |
| • 2050 +ØR: | 49.300 |

**-15%**

**Amager Strandvej**

|            |        |
|------------|--------|
| • 2022:    | 15.700 |
| • 2050:    | 20.000 |
| • 2050 ØR: | 13.900 |

**-31%**

**Øresundsmotorvejen**

|             |         |
|-------------|---------|
| • 2022:     | 91.600  |
| • 2050:     | 177.700 |
| • 2050 +ØR: | 165.100 |

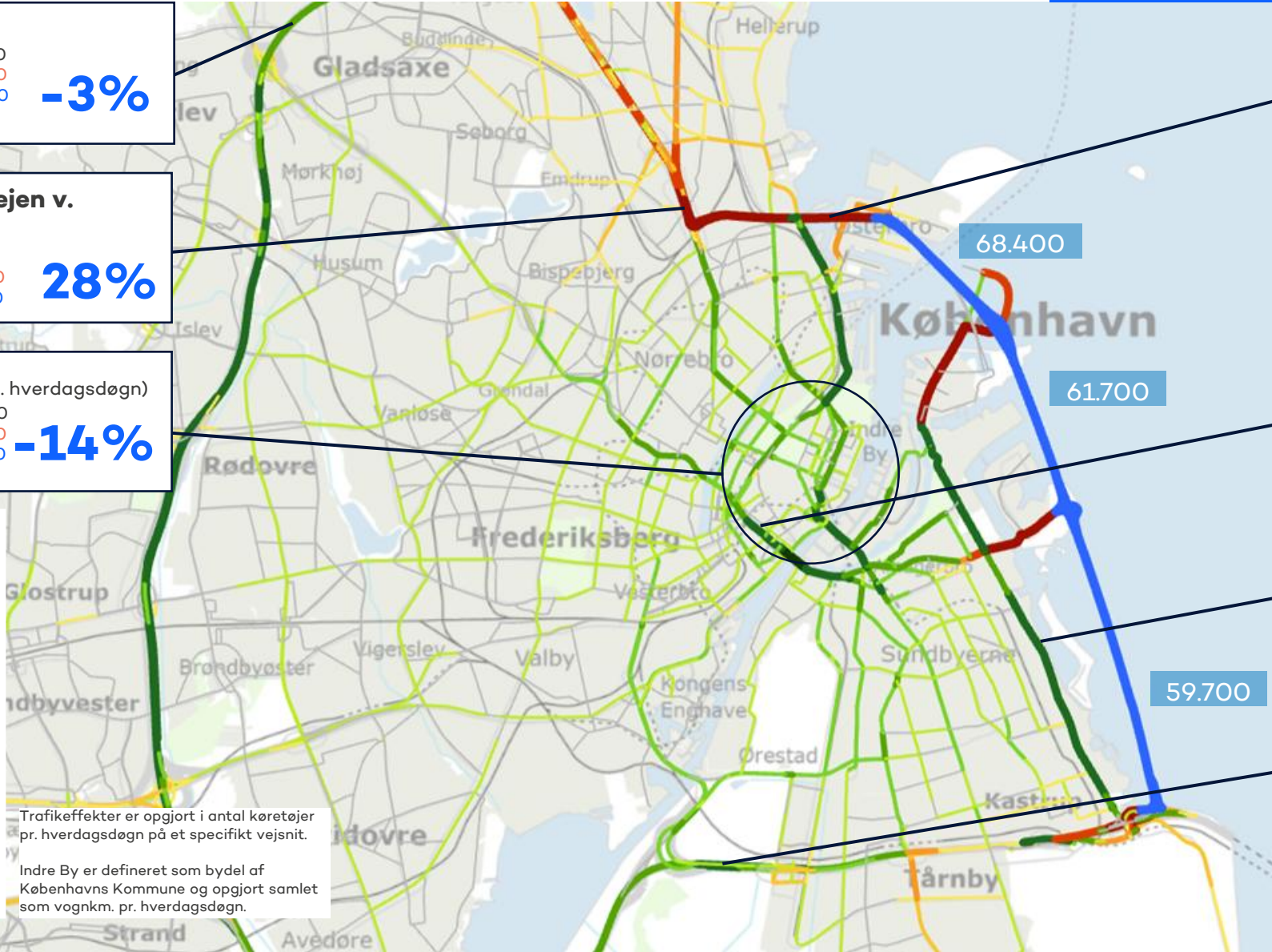
**-7%**

**ØR ift. Basis 2050**  
Hverdagsdøgntrafik

|               |
|---------------|
| ≤ -10000      |
| -9999 - -5000 |
| -4999 - -2500 |
| -2499 - -1000 |
| -999 - -250   |
| -249 - 250    |
| 251 - 1000    |
| 1001 - 2500   |
| 2501 - 5000   |
| 5001 - 10000  |
| > 10000       |

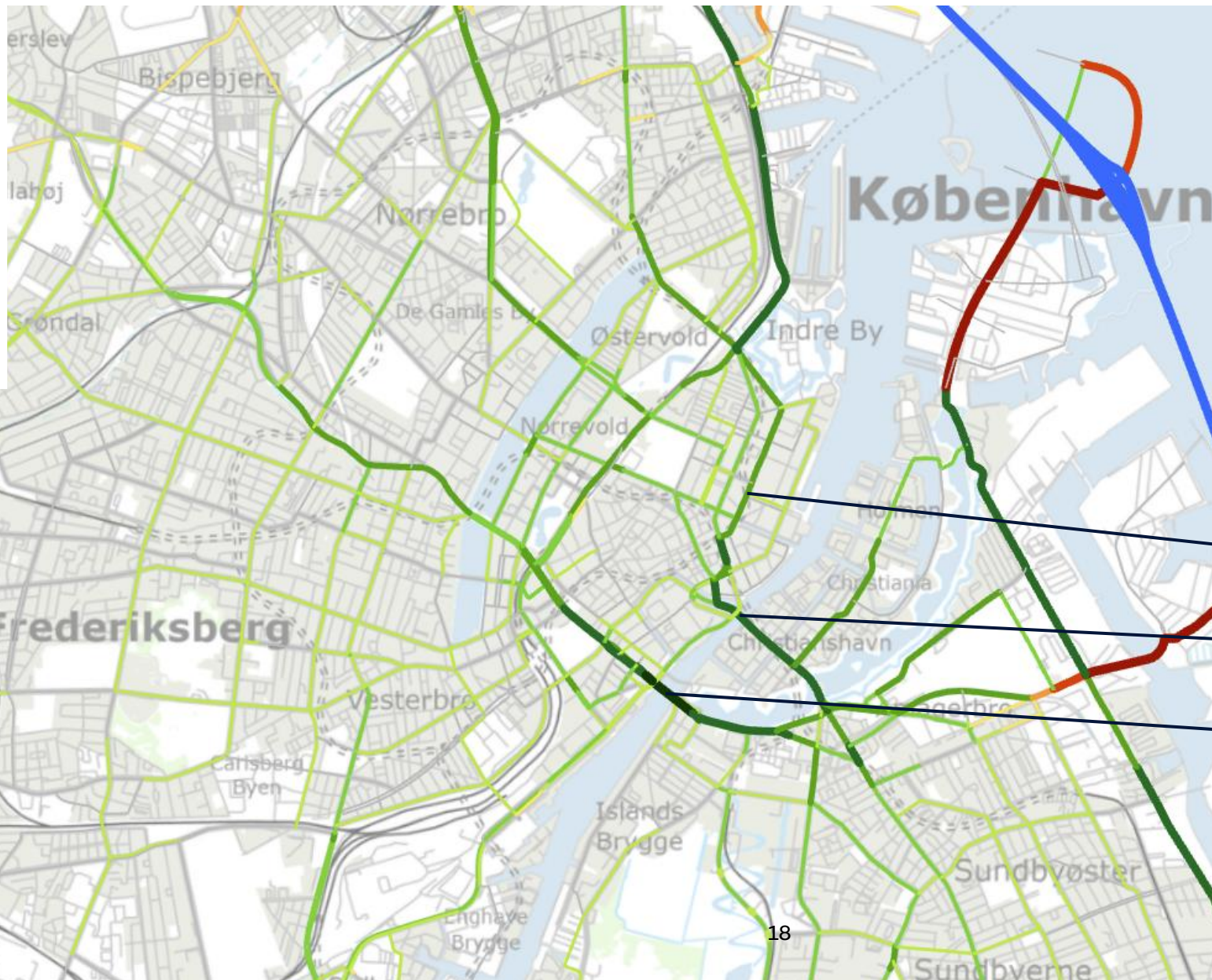
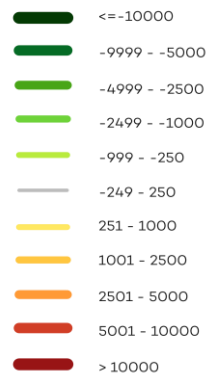
Trafikeffekter er opgjort i antal køretøjer pr. hverdagsdøgn på et specifikt vejsnit.

Indre By er defineret som bydel af Københavns Kommune og opgjort samlet som vognkm. pr. hverdagsdøgn.



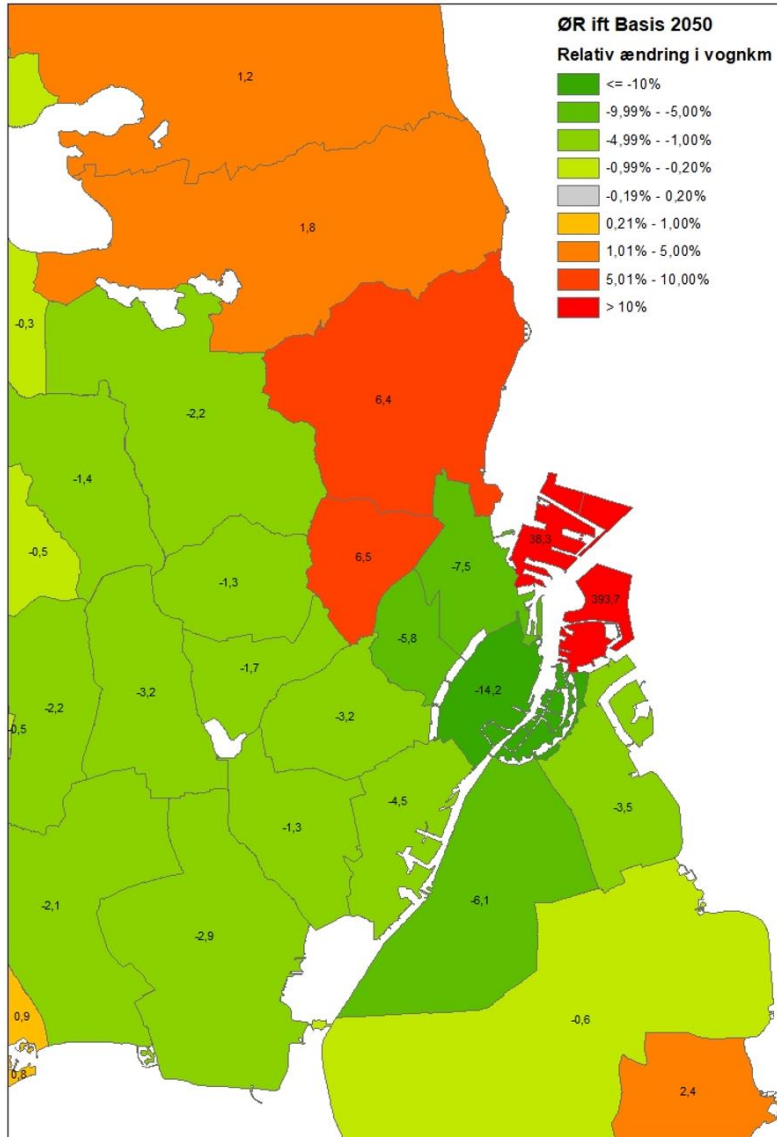
# Indre København

ØR ift. Basis 2050  
Hverdagsdøgntrafik



- 14 % aflastning af trafik i indre København
- 17 % mindre trafik i Bredgade
- 25 % mindre trafik på Knippelsbro
- 15 % mindre trafik på Langebro

# Trafikarbejde i København og omegnskommuner



Efter Indre By, ses den største reduktion i trafikken på Østerbro (-7,5 %) og Vestamager (-6,1 %)

Samlet aflastning i København og Frederiksberg kommuner på **3,5 %**.

Trafikarbejdet øges i områderne langs Øresund nord for København, hvor der er adgangsveje til Østlig Ringvej.

# Lastbiler i 2050

## Motorring 3

- 2022: 8.300
- 2050: 9.900
- 2050+ØR: 10.100

+2%

## Helsingørmotorvejen v. Ryparken

- 2022: 3.600
- 2050: 5.800
- 2050+ØR: 8.100

+39%

## Indre By (vognkm. pr. hverdagsdøgn)

- 2022: 14.400
- 2050: 21.700
- 2050+ØR: 17.700

-18%

## ØR Lastbiler ift. Basis 2050

Hverdagsdøgntrafik

- <= -500
- -499 - -250
- -249 - -125
- -124 - -50
- -49 - -12
- -11 - 12
- 13 - 50
- 51 - 125
- 126 - 250
- 251 - 500
- > 500

Trafikeffekter er opgjort i antal lastbiler pr. hverdagsdøgn på et specifikt vejsnit.

Indre By er defineret som bydel af Københavns Kommune og opgjort samlet som vognkm. pr. hverdagsdøgn.

## Nordhavnstunnelen

- 2022: Ej anlagt
- 2050: 1.700
- 2050+ØR: 5.000

+193%

## H. C. Andersens Boulevard

- 2022: 1.500
- 2050: 1.800
- 2050+ØR: 1.400

-24%

## Amager Strandvej

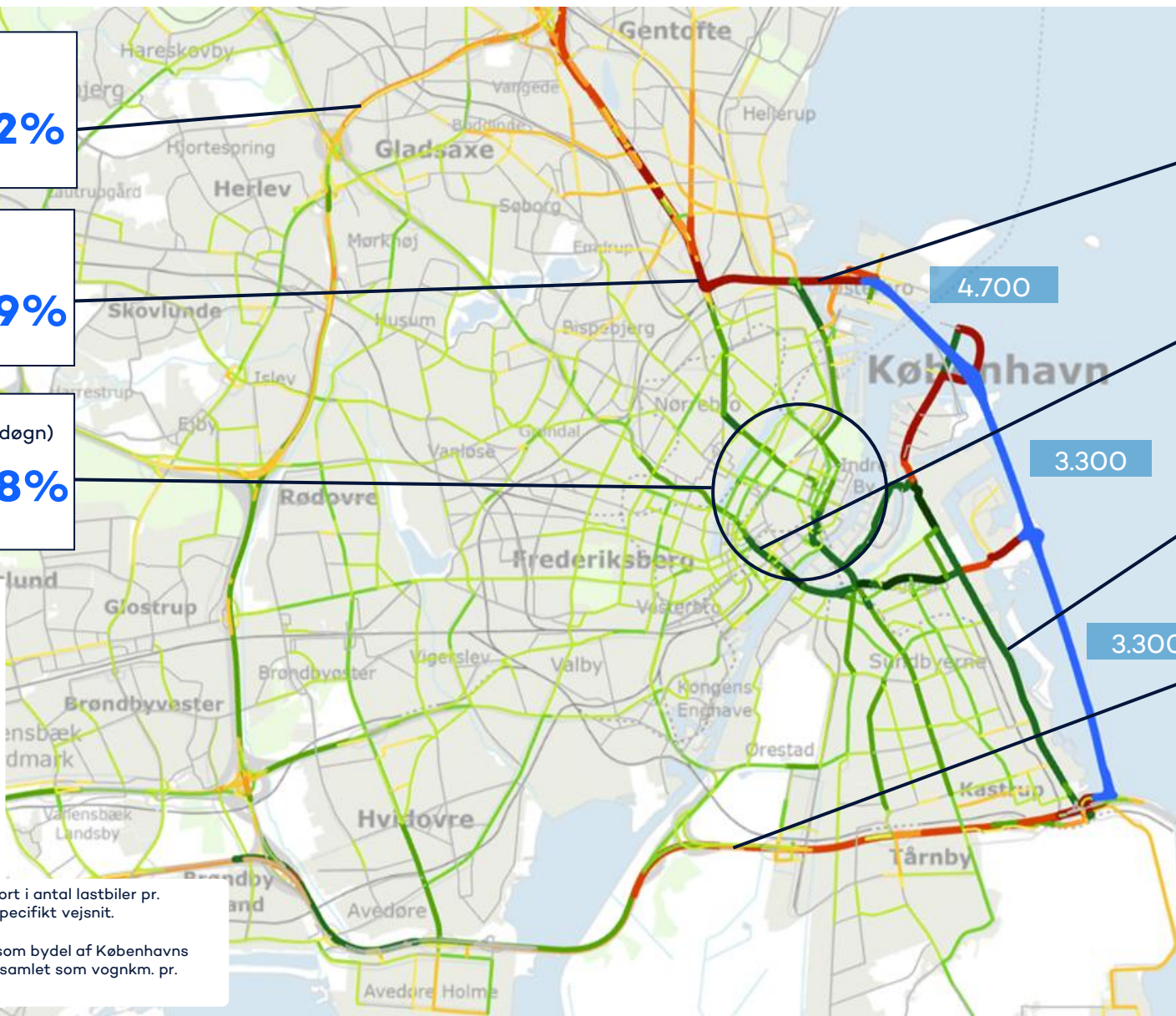
- 2022: 1.000
- 2050: 1.000
- 2050+ØR: 700

-36%

## Øresundsmotorvejen

- 2022: 5.400
- 2050: 7.600
- 2050+ØR: 7.800

+1%



# Rejsetidsbesparelser



Pendlere fra Tårnby vil i morgenmyldretiden **spare cirka 12 minutter** på en tur fra Tårnby til Gentofte Hospital

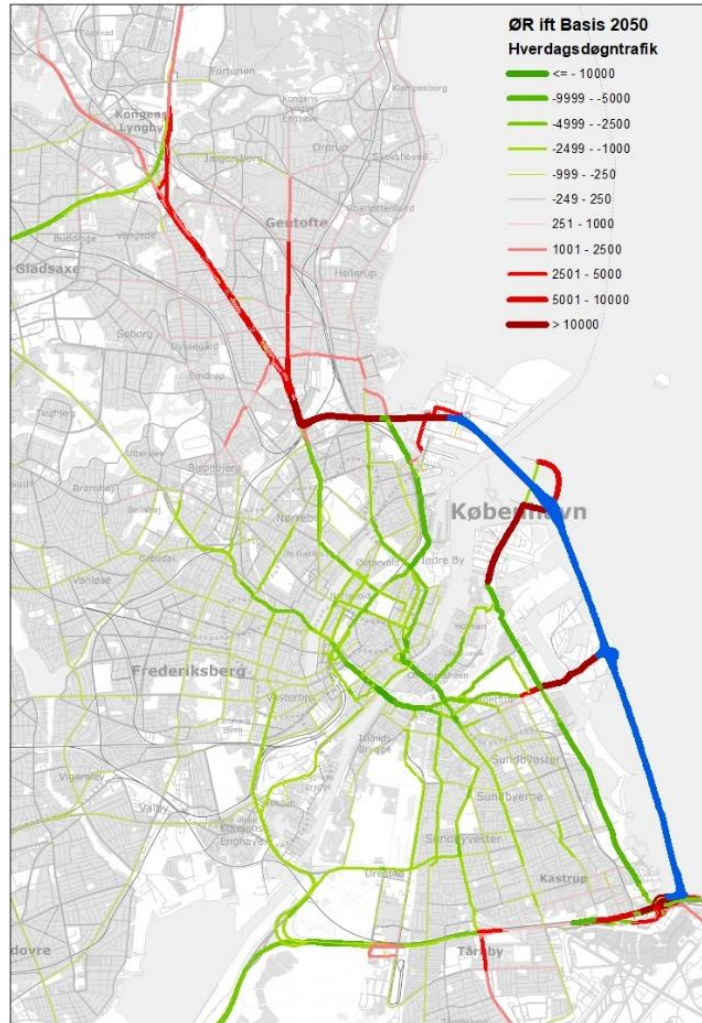


I eftermiddagsmyldretiden vil man på turen fra Gentofte Hospital til Tårnby **spare cirka 9 minutter**



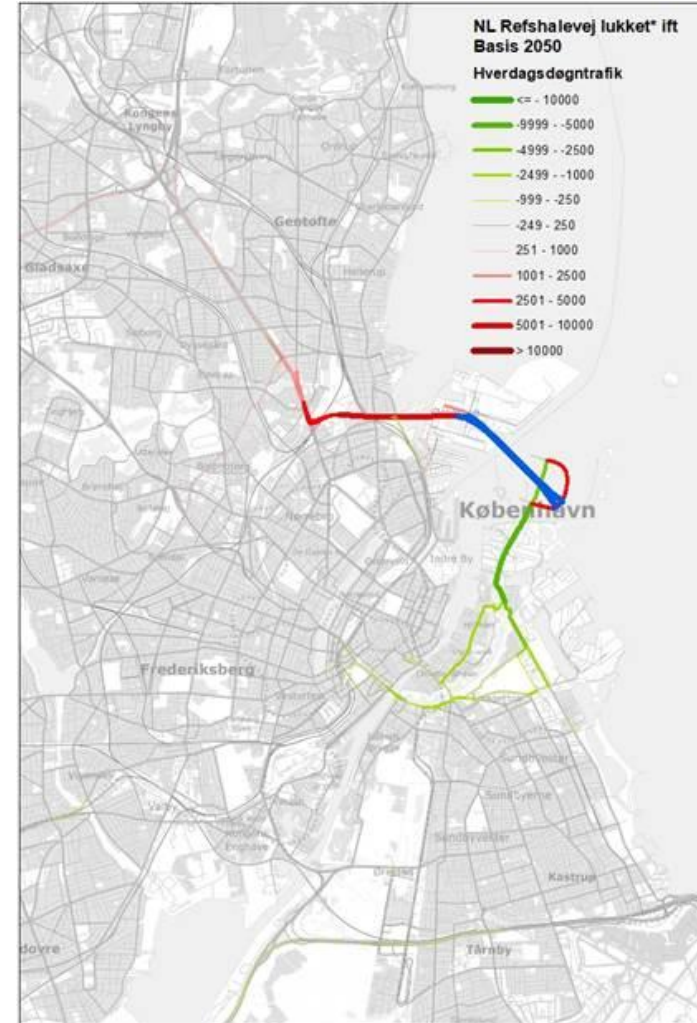
I alt sparer trafikanter i Københavnsområdet **over 4 mio. timer** i trafikken årligt

# Østlig Ringvej vs. Nordhavn-Lynetteholm



## Østlig Ringvej

Hverdagsdøgntrafik i 2050 på **87.300** køretøjer, heraf **6.000** lastbiler.



## Nordhavn-Lynetteholm

Hverdagsdøgntrafik i 2050 på **9.000** køretøjer, heraf **1.200** lastbiler.

**0,2 %** fald i trafikken i Københavns og Frederiksberg kommuner.



4

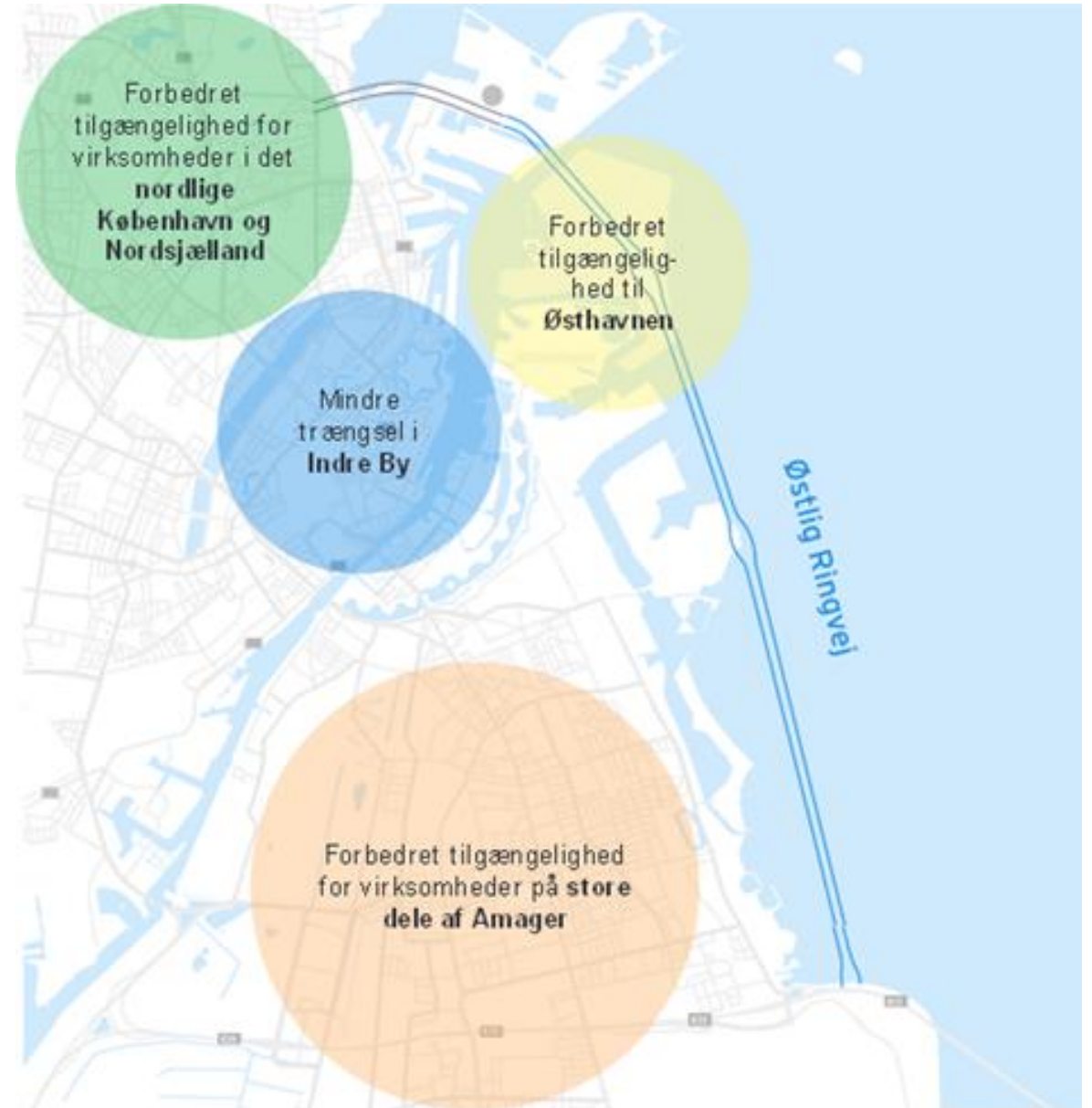
# Resultater fra erhvervsanalyse



# Styrket mobilitet og sammenhæng

Østlig Ringvej **styrker** hovedstadens og Øresundsregionens **mobilitet** ved at forbinde nye byområder, erhvervsknudepunkter, lufthavnen og resten af regionen bedre.

Østlig Ringvej skaber en **mere robust og sammenhængende infrastruktur**, der gør det lettere at komme på tværs af hovedstaden og aflaster de centrale byområder.



# Økonomiske gevinster for erhvervslivet

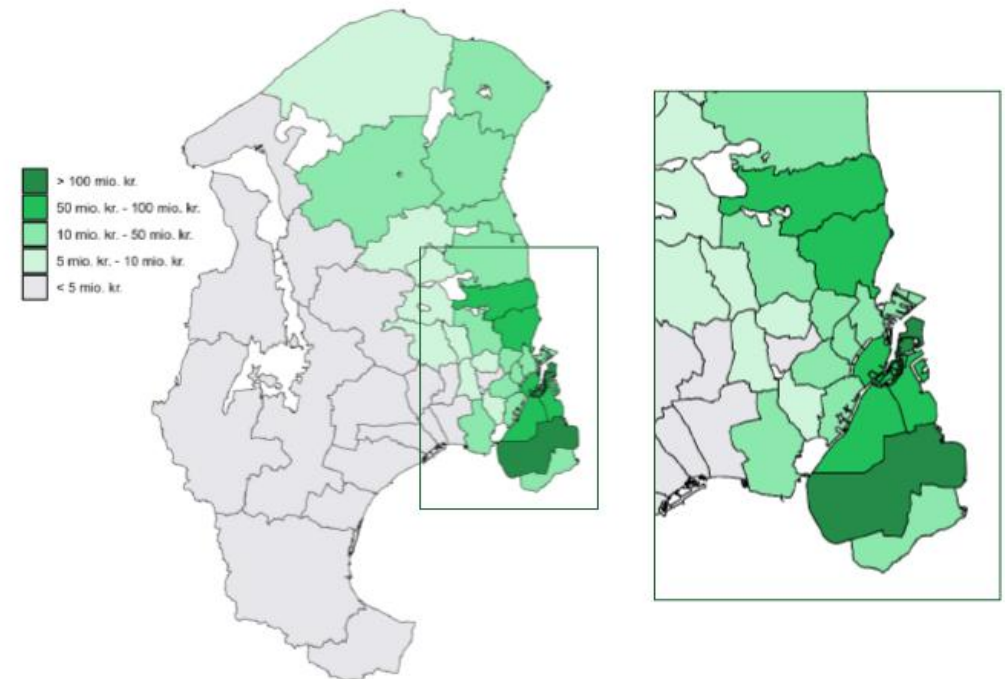
Østlig Ringvej vil gøre det muligt for erhvervslivet at spare udgifter til transport, herunder sparet rejsetid og kørselsomkostninger.



**Omkring 1 mia. kr.**

i årlig økonomisk gevinst for erhvervslivet

## Erhvervsøkonomiske gevinster, årligt, 2050



# Øget tilgængelighed for erhvervslivet

Mindre rejsetid til og fra arbejde, så virksomheder kan rekruttere fra et større geografisk område.

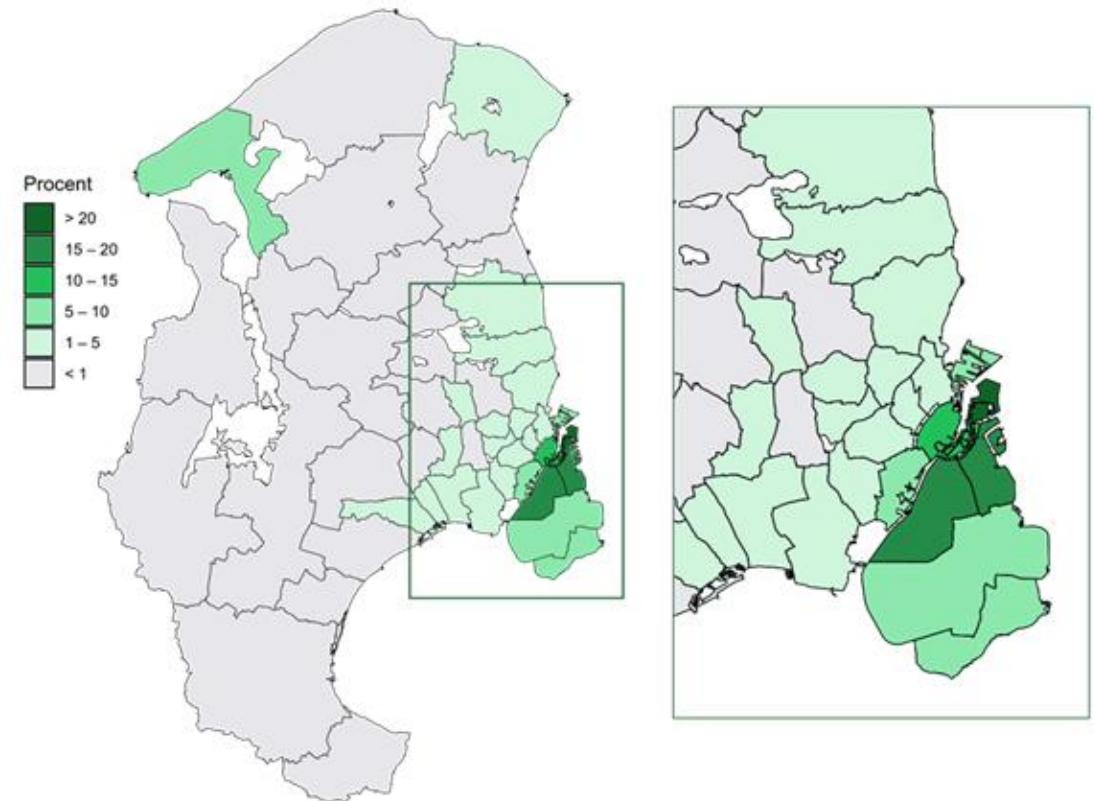
Størst stigning i tilgængeligheden for virksomheder i Østhavnen og på Amager.



**11%**

større geografisk rekrutteringsgrundlag i København og Frederiksberg og 5 % i hovedstadsområdet

## Samlet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft, 2050



# Hurtigere adgang til Københavns Lufthavn

Erhvervslivets transporttid til og fra lufthavnen reduceres ved at etablere Østlig Ringvej.



**5-20 minutter**

hurtigere til og fra Københavns Lufthavn fra virksomheder, der ligger nordøst i hovedstadsområdet.

**Større** besparelser i myldretiden.

# Mere integreret arbejdsmarked over Øresund

Ca. 95 % af alle pendlere over Øresund bor i Sverige og arbejder i Danmark.



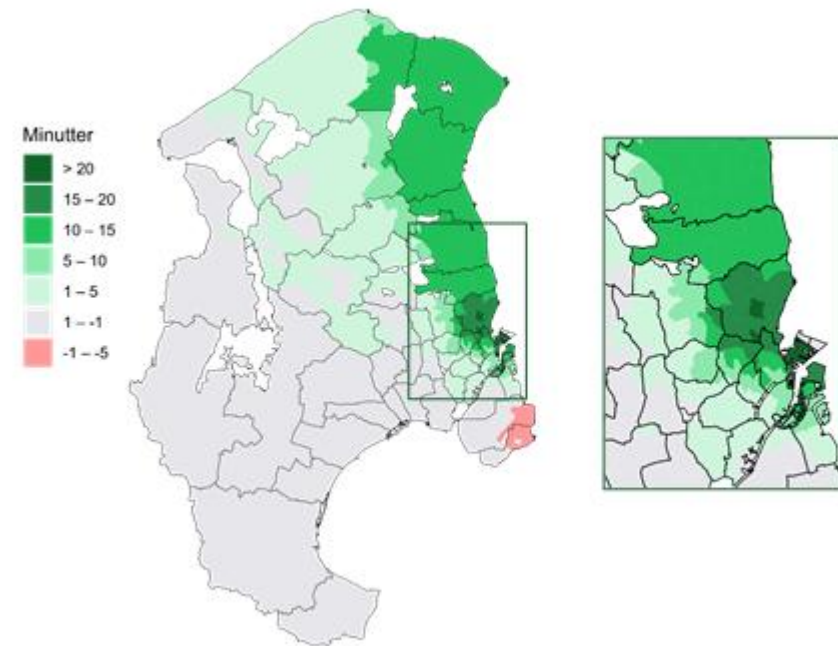
**9-15 % flere pendlerrejser**

i bil over Øresund.

5-20 minutters rejsetidsbesparelse for nogle bilpendlere over Øresund.

**Størst** rejsetidsbesparelse hvis man arbejder i Nordhavn eller Gentofte/Hellerup

**Pendler fra Sverige, rejsetidsbesparelse til/fra Øresundbron i myldretid, 2050, minutter pr. tur**



# Bedre muligheder for gods

Østlig Ringvej kan bidrage til mere godsfragt over Øresund ved at mindske transporttiden for gods mellem Sydsverige og det nordlige København og Nordsjælland.



**Op til 19 minutters**

kortere transporttid på én lastbilstur  
mellem Sydsverige og Nordsjælland



5

# Indlæg og spørgsmål



Indlæg:

# Branchens perspektiver på Østlig Ringvej

Jacob Pryds Winkel



Torben Lund Kudsk



# Dansk Industri – Transport og Infrastruktur

## Erhvervsperspektiver – Østlig Ringvej

Jacob Pryds Winkel  
Chefkonsulent

D. 26. august 2026



# Østlig Ringvej

## Perspektiver fra erhvervslivet

DI støtter Østlig Ringvej – bl.a. fordi:

- Reducerer trængsel
- Reducerer transporttid og bedre pålidelighed
- Forøget arbejdsmarked
- Forbedret international adgang
- Forbedrer forsyningssikkerheden og giver redundans

Men:

- Alle de fordele kommer kun til fyldt udtryk hvis Østlig Ringvej bygges i fuld længde fra start af



# Trængsel og transporttid

**Trængsel øger virksomhedernes omkostninger og gør transporten mindre forudsigelig.**

Østlig Ringvej vil flytte trafik fra det centrale København herunder aflaste havnesnittet samt aflaste Motorring 3.

Når Femern åbner vil trafikken over Øresundsbroen og på Amagermotorvejen blive øget og her vil Østlig Ringvej kunne aflaste.

*Tal fra S&B's Erhvervsanalyse:*

*Knap hver femte lastbil fjernes i Indre By  
Knap hver fjerde lastbil fjernes ved  
Rådhuspladsen*

*En tur i myldretiden fra Tårnby til Gentofte  
reduceres med op til 20 minutter*

*Lettere at pendle mellem Danmark og Sverige:  
Turen fra Øresundsforbindelsen til Nordhavn  
bliver op til 30 minutter hurtigere i myldretiden*

*Østlig Ringvej vil årligt spare trafikanter for  
over 4 mio. timer i trafikken.*

# Ancotrans fordel af Østlig Ringvej

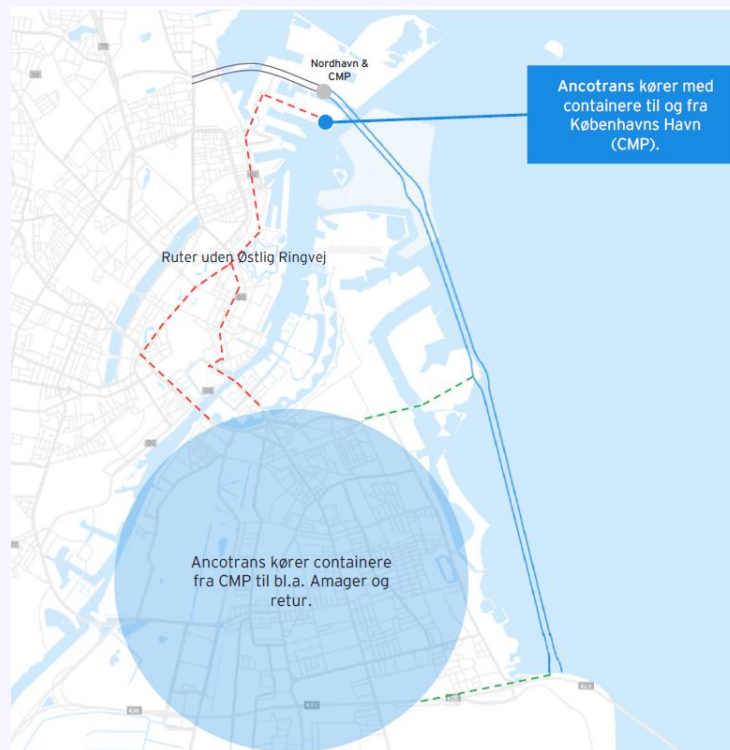


Ancotrans kører med containere til og fra Københavns Havn.

Årligt reduceret transporttid på over 1.000 timer, hvilket giver økonomiske gevinst for Ancotrans på 1,4 mio. kr.

Den mindre mængde brændstof vil også bidrage til at reducere virksomhedernes CO2-udledninger.

For virksomheder er der en økonomisk gevinst ved reduceret transporttid på godt 1.000 mio. kr.



# Arbejdskraft

**Fastholdelse af dygtige medarbejde og muligheden for at tiltrække nye medarbejde er helt afgørende for virksomheder.**

I Dansk Industris årlige målinger om erhvervsvenlighed er "arbejdskraft" altid i top. I øvrigt efterfulgt af emnet "Infrastruktur og transport".

Østlig Ringvej kan udvide virksomhedernes rekrutteringsopland. Når rejsetiden til og fra arbejde bliver kortere, kan virksomheder rekruttere medarbejdere fra et større geografisk område.

*Tal fra S&B's Erhvervsanalyse:*

*Virksomheder får ca. 5-10 % bedre adgang til arbejdskraft.*

*Inden for hhv. 20 og 30 minutters transporttid bliver adgangen til arbejdskraft i hovedstadsområdet ca. 8 % større.*

# International adgang

**International tilgængelighed er vigtig, fordi virksomheder skal kunne transportere varer, gods og medarbejdere hurtigt og effektivt til og fra internationale knudepunkter.**

Østlig Ringvej giver en hurtig adgang til Københavns Lufthavn

Østlig Ringvej med direkte forbindelse til Sverige via Øresundsbroen

*Tal fra S&B's Erhvervsanalyse:*

*Tidsbesparelser på turen til lufthavnen på op til 15 minutter i myldretiden.*

*Mellem 440 og 730 flere daglige bilpendlerrejser over Øresund.*

*Gods kan transporteres hurtigere:  
En lastbiltur mellem Sydsverige og Gentofte kan spare knap 20 minutter pr. vej*

# Forsyningssikkerhed og redundans

**Infrastrukturen er livsnerven som holder vores samfund kørende – både i dagligdagen og under kriser.**

Østlig Ringvej vil forbedre forsyningssikkerheden og robustiggøre vores kritiske infrastruktur.

Østlig Ringvej vil skabe en ny direkte forbindelse til lufthavnen og Øresundsbroen videre til Sverige – også som alternativ rute hvis Amager- og Øresundsmotorvejen blokeres.

Lynetteholmen vil som ny by have behov for to hovedveje til og fra øen, hvorfor fuld Østlig Ringvej er nødvendig

# Østlig Ringvej i fuld længde

**Alle gevinster vil kun komme fuldt til udtryk hvis hele Østlig Ringvej anlægges!**

- En hel Østlig ringvej medfører stor reduceret trængsel og minimeret transporttid
- En hel Østlig Ringvej giver en hurtig adgang til Københavns Lufthavn
- En hel Østlig Ringvej med direkte forbindelse til Sverige via Øresundsbroen
- Det er væsentlig fordyrelse at anlægge Østlig Ringvej ad to omgange.

En halv ringvej giver ikke mening – hverken trafikalt eller økonomisk.

Derfor vil DI arbejde på at finde fuld finansiering til andel del, så fuld Østlig Ringvej kan anlægges fra starten

# Skidt begyndt er halvt spoleret?

Vi har behov for en funktionel ringforbindelse

26. august 2026

Politisk chef, Torben Lund Kudsk



# Østlig Ringvej er nødvendig

- Mobiliteten i hovedstadsområdet kan ikke sikres uden en østlig forbindelse. Motorring 3 og de radiale indfaldsveje bærer i dag trafik, der ikke har ærinde i byen.
- Aflastningen af det centrale København er vigtig særligt ift. tung trafik.
- FDM har siden 1990'erne støttet idéen om en havnetunnel/Østlig Ringvej. Vi fastholder, at forbindelsen skal være gratis at benytte. Forundersøgelsen viste, at en afgiftsfri tunnel flytter markant mere trafik ud af centrum end en betalingsvariant.
- Vi ser den som en ringvej — ikke som en tilkørselsvej til Lynetteholm.

***FDM støtter projektet — men vil have det bygget rigtigt, og bygget helt***

**87.300**

køretøjer/hverdagsdøgn på  
Østlig Ringvej i 2050

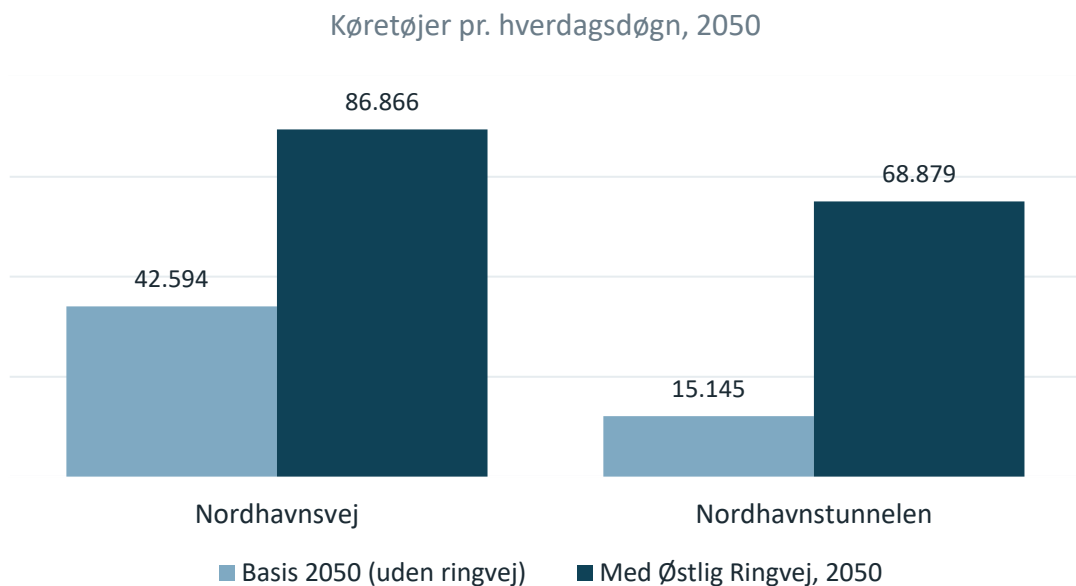
**-14 %**

trafik i indre København

**-18 %**

lastbiler i Indre By  
(-25 % på Knippelsbro)

# Bliver ringvejen dimensioneret rigtigt?



**Angivet kapacitet, Nordhavnsvej: 50.000–60.000 kt/døgn** (Vejdirektoratet, 2019 — 60.000 betyder lavere serviceniveau)

- Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen er to-sporet, 9 m tværsnit, ingen nødspor og 60 km/t. Nødsporene blev valgt fra i 2010 for 440 mio. kr. — de blev dengang kaldt som en "kapacitetsreserve".
- Vejdirektoratet pegede i 2019 på at en eventuel større kapacitet (flere spor) på Nordhavnstunnelen ikke kan udnyttes, pga. Nordhavnsvej.
- Rambølls rapport fra 2010 pegede på at en udvidelse fra fire til seks spor vil kræve nye, parallelle tunnelstrækninger.
- Østlige Ringvejs optimale hastighed burde være min. 90 km/t men hastigheden fastlægges efter Nordhavnsvejstunnelen — ikke efter funktionen som ringvej.
- FDM så gerne at der var gennemgående nødspor, (jf. EU's tunnelsikkerhedsdirektiv) en hastighed der svarer til funktionen, og at VVM'en dokumenterer kapaciteten i tilslutningerne. Afgrænsningsnotatet har selv "vejens kapacitet" som et åbent punkt.

# Beslut hele ringvejen i én runde

## Dec. 2025

Udkast til anlægslov i ekstern høring

## Marts 2026

Valg — forslaget blev aldrig fremsat

## Primo 2027

VVM kommer i høring

## Primo 2028

Anlægslov — og serviceeftersyn af IP 2035

- Etape 1 alene (Nordhavn–Lynetteholm, 10,5 mia. kr.) er en byudviklingsvej. Trafikgevinsterne opstår først med hele forbindelsen til Øresundsmotorvejen.
- Etape 2 (ca. 30 mia. kr.) er kun en "fælles ambition". En halv ringvej risikerer at blive den endelige løsning.
- En ny elementfabrik vil koste 3,15 mia. kr., mens en omstilling af Femern-fabrikken koster 370–440 mio. kr. Besparelse ca. 2,75 mia. kr.
- FDM's anbefaling er én anlægslov for hele ringvejen, med etapevis udførelse.