

Østlig Ringvej

Konference, 29. september 2021

Ulrik Larsen, Projektchef VD



Baggrund

2013

Strategisk analyse

- Vestlig korridor (B4)

2018

Principaftale om Lynetteholmen

Lynetteholm tilføjes

Østlig korridor tilføjes (B1)

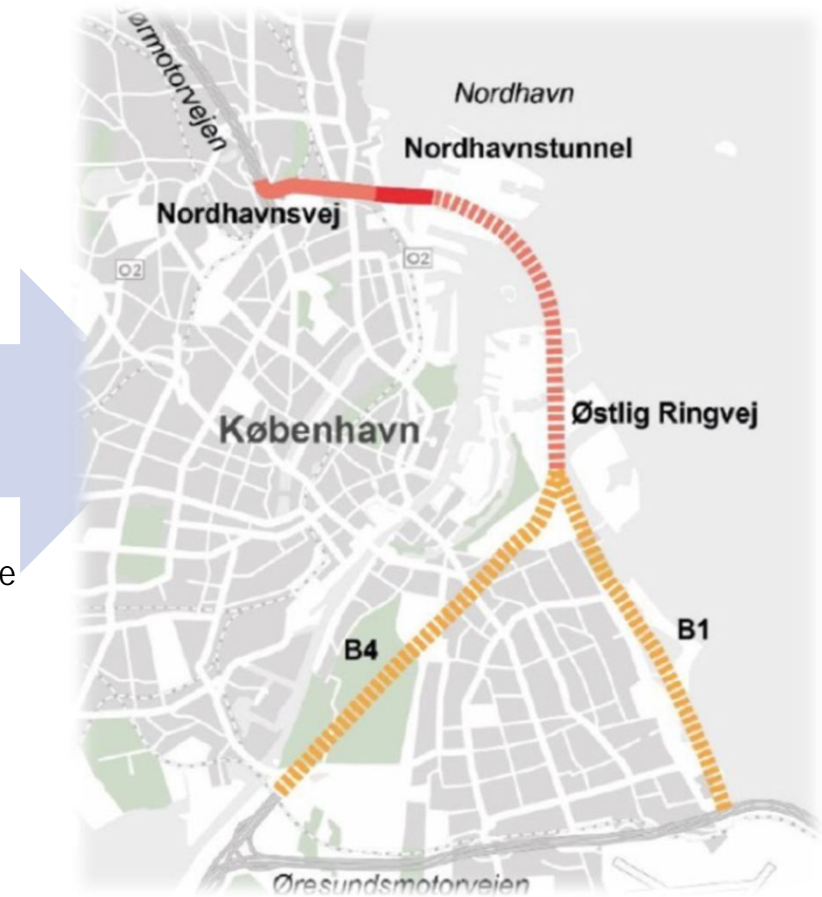
2017:


Forundersøgelse igangsættes

- Vestlig korridor (B4)

2020:
Forundersøgelse af ØR færdig

Forundersøgelsen er finansieret af Transport- og Boligministeriet, Københavns Kommune, Refshaleøens Ejendomsselskab, Region Hovedstaden



An aerial photograph of a coastal area, likely in Copenhagen, Denmark. The image shows a large body of water in the foreground, with a bridge crossing it. In the background, there are buildings and a large island or peninsula. The sky is blue and clear.

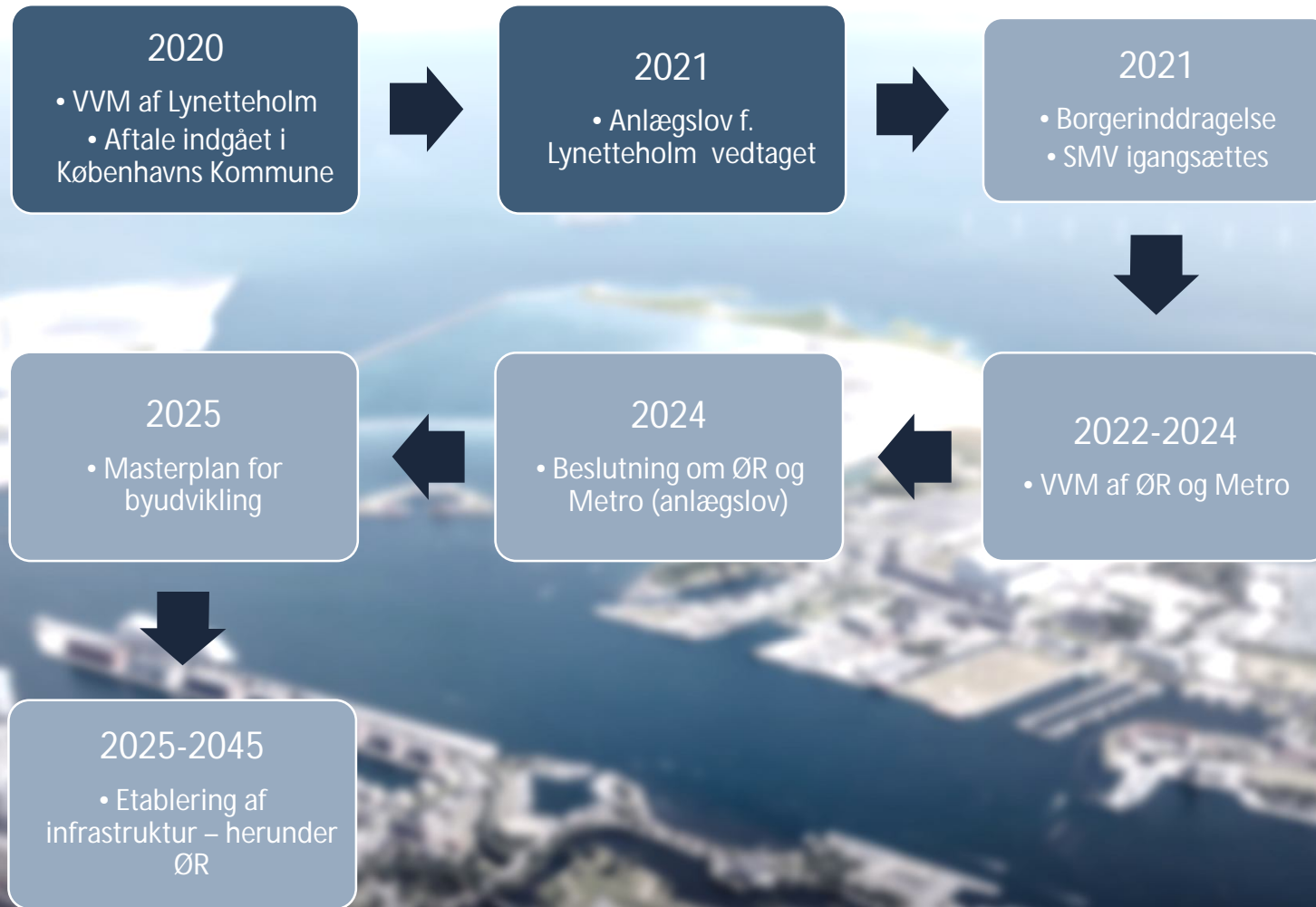
Principaftalen mellem Københavns Kommune og staten, oktober 2018

”Regeringen og Københavns Kommune ønsker i fællesskab at anlægge en ny stor ø, Lynetteholm, der på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej”

Et flertal i Folketinget tilsluttede sig Principaftalen den 25. oktober 2018.

BR godkendte Principaftalen den 22. november 2018.

Foreløbig tidsplan (inkl. Lynetteholm)



Formålet med Østlig Ringvej

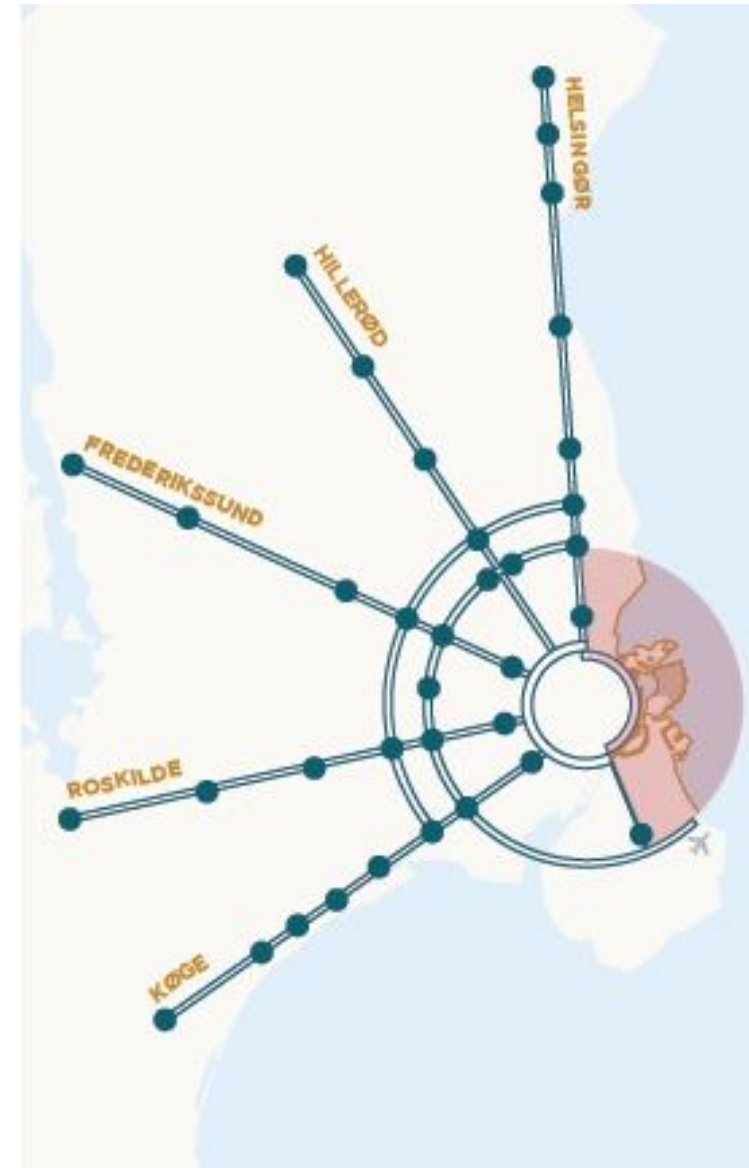
Binde det overordnede statslige vejnet sammen øst om København

Aflaste biltrafikken i centrale bydele og på dele af det overordnede vejnet, blandt andet de eksisterende broforbindelser ml. Sjælland og Amager

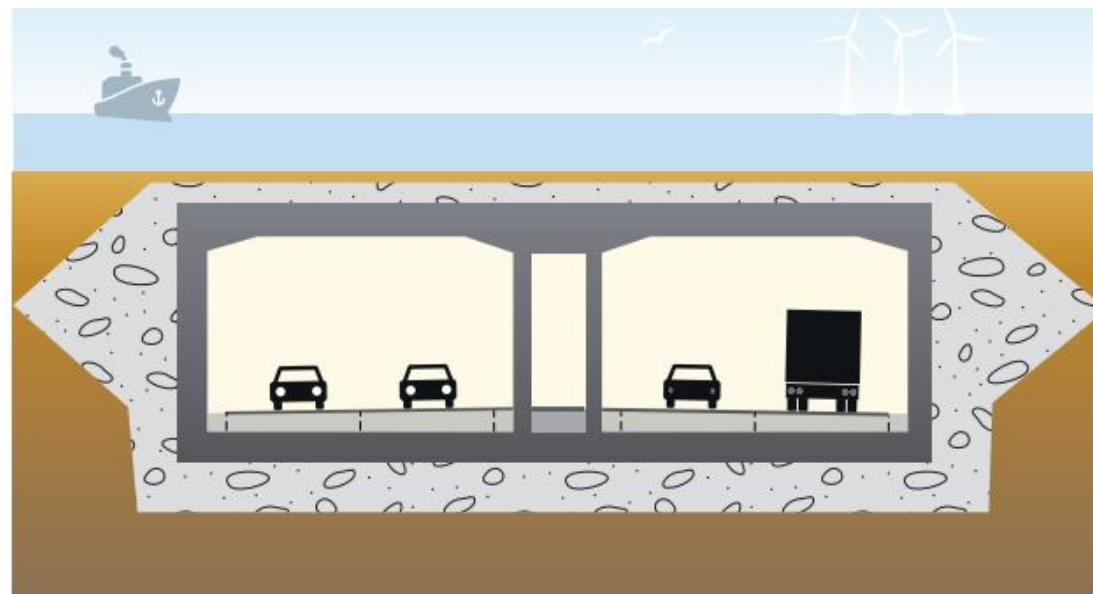
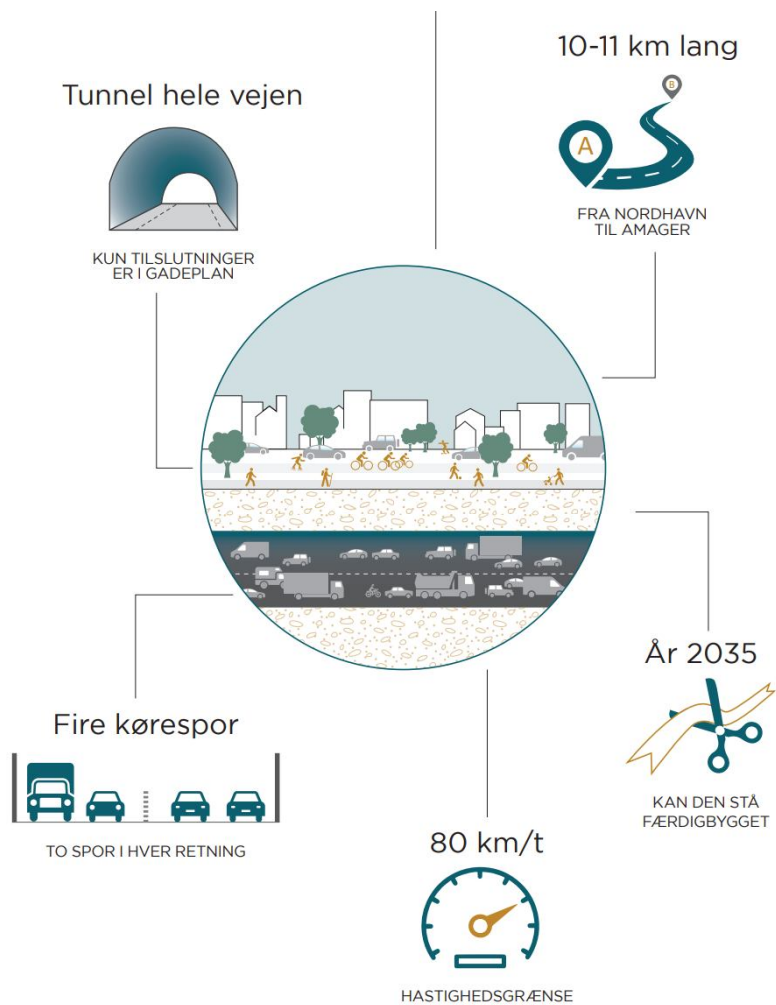
Adgang til nye byudviklingsområder, herunder Nordhavn, Lynetteholm og det nordøstlige Amager

Forbedre adgangen til lufthavnen

Lede gennemkørende trafik øst om København

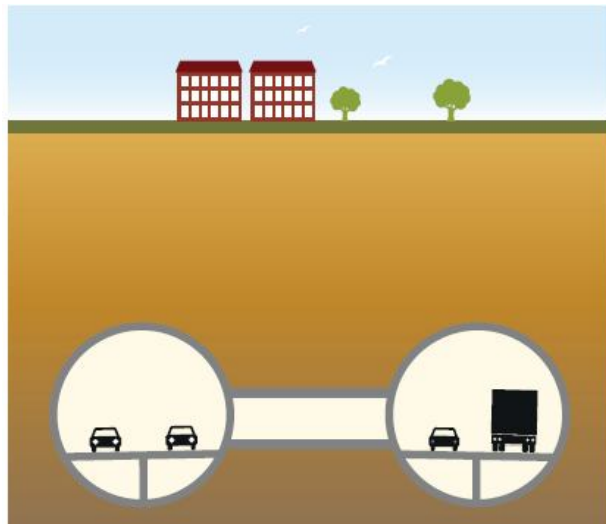


Fakta

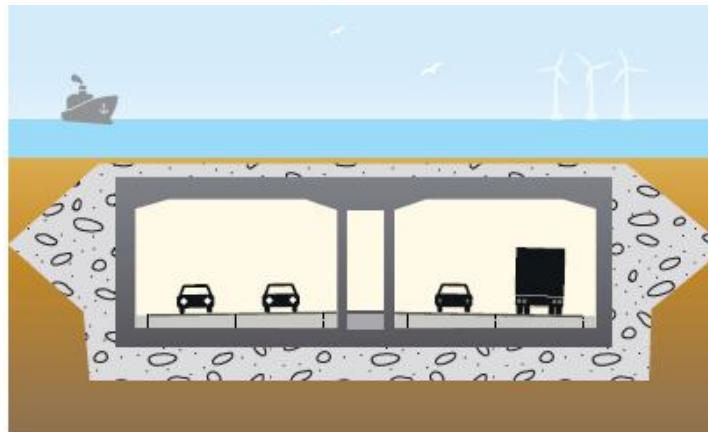


Eksempel på en sænketunnel

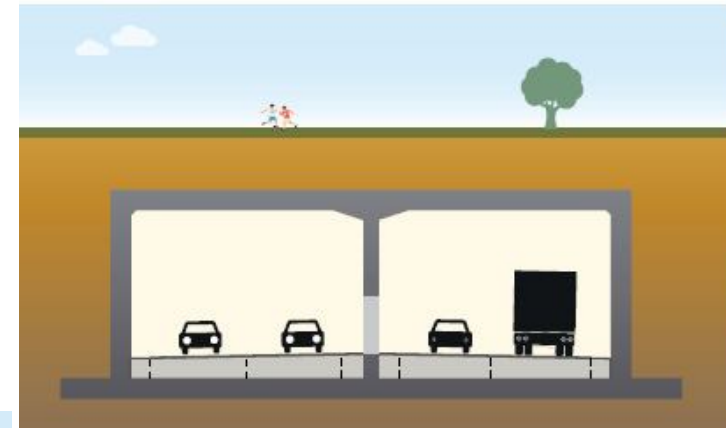
3 forskellige anlægsmetoder undersøgt



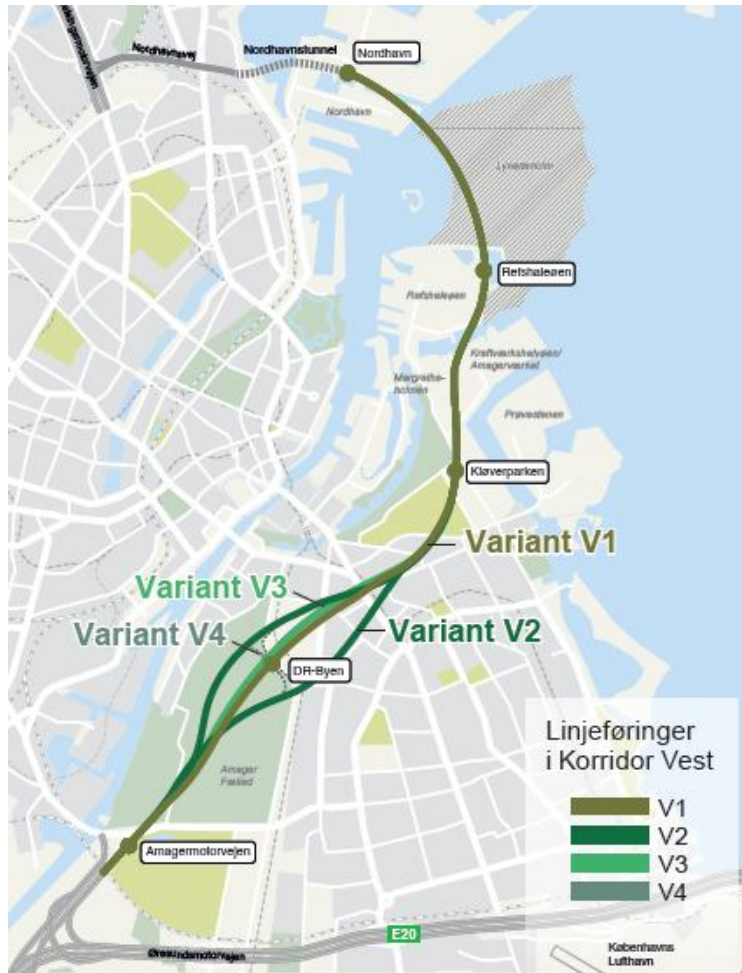
Boret tunnel



Sænketunnel



Nedgravet tunnel /Cut and Cover



Brugerbetaling

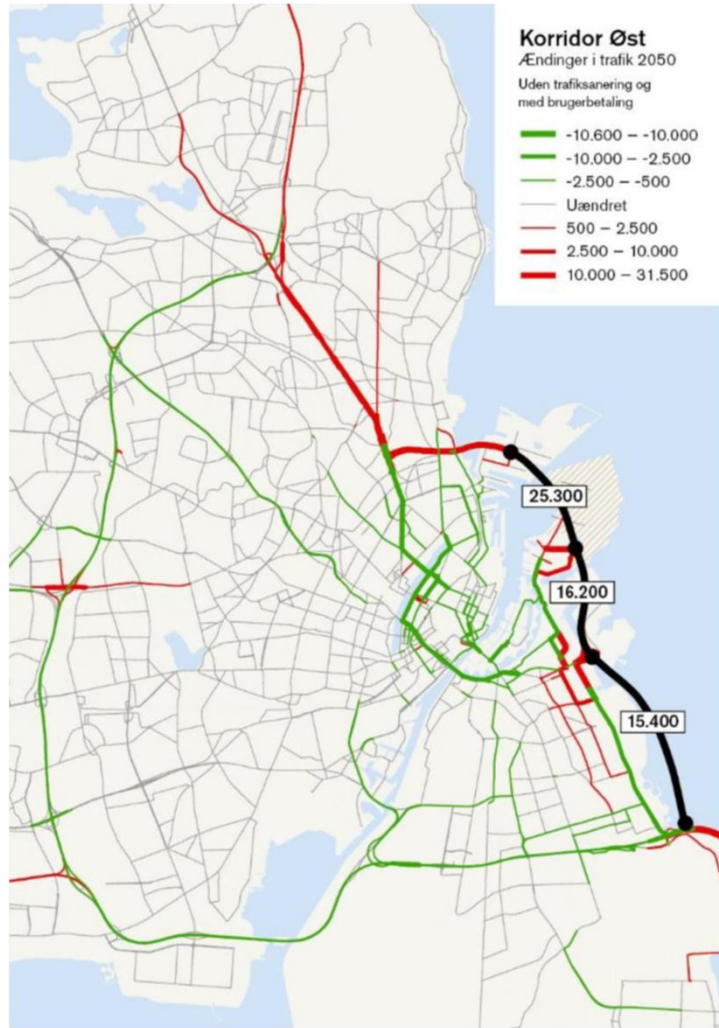
Udgangspunktet var brugerbetaling

Beregninger af optimal takststruktur

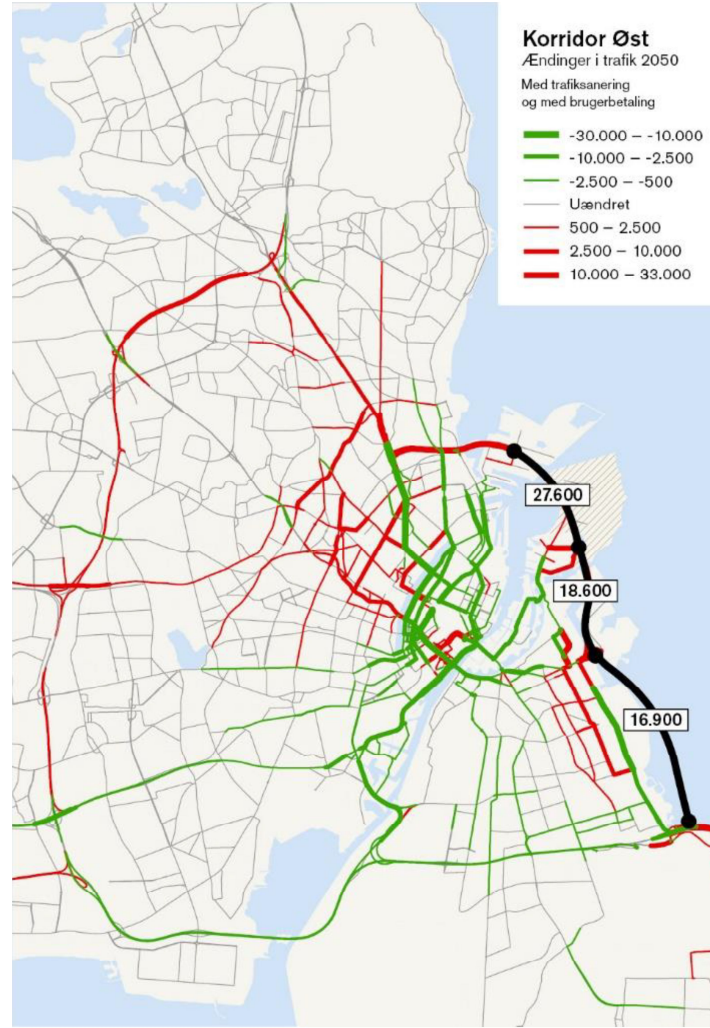
Takster for personbiler på Østlig Ringvej



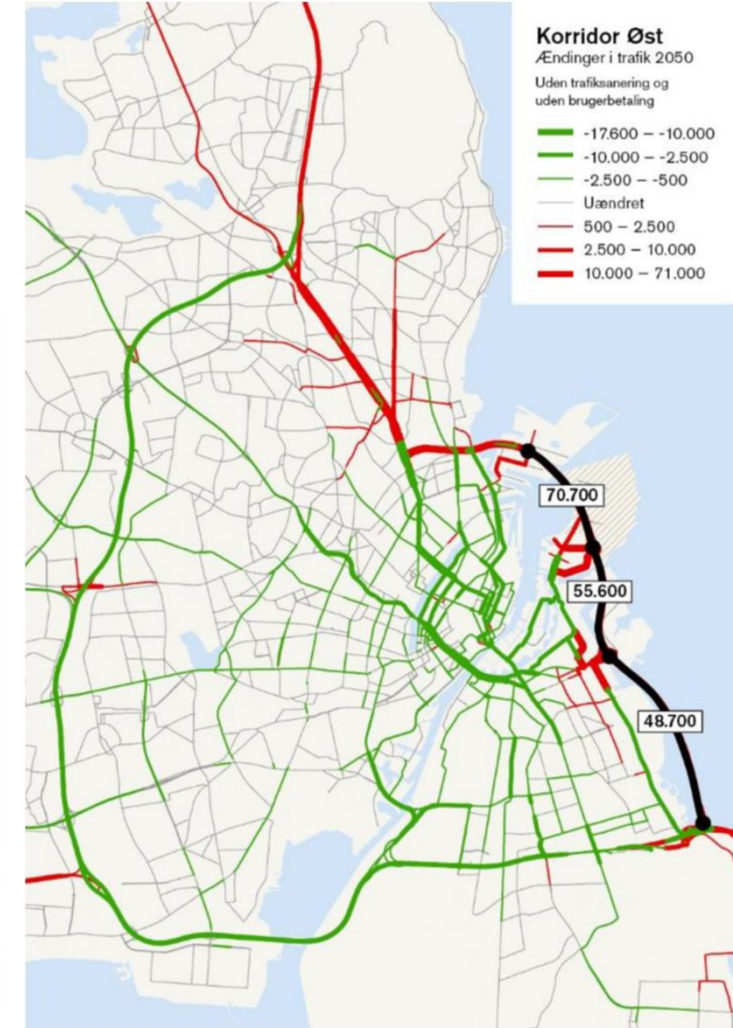
Brugerbetaling



Brugerbetaling + trafiksanering



Uden brugerbetaling



Trafikalt billede med Østlig Ringvej

Hovedscenarie: Uden brugerbetaling og uden trafiksanering

- Stor aflastning af trafik gennem hele København.
 - Knippelsbro ÷ 27%
 - Langebro ÷ 22%.
 - Strandboulevarden ÷ 29%
 - Amager Strandvej ÷ 43%
- Tidsbesparelse i trafikken på 2.500.000 timer/ år i hovedstaden.
- Brugerbetaling er hverken rentabel eller en god løsning for trafikafviklingen.
- Uden brugerbetaling flytter Østlig Ringvej mange biler ud af Indre By, selv uden trafiksanering.
- Stort set ingen omvejskørsel (røde streger).



Opsummering

Samlet set flest fordele ved Ø4/Ø5

Korridor Øst til lufthavnen og anlagt som fuld sænketunnel

- Aflaster byen trafikalt og påvirker ikke Amager Fælled.
- Kobling til Øresundsbroen, Kastrup Lufthavn og motorvej.
- Reducerer luftforurening og støj fra biler i Københavns boligkvarterer.
- Laveste anlægsomkostning
- Minimerer konflikt med eksisterende by i anlægs- og driftsfasen.

Udelad brugerbetaling i Østlig Ringvej

- Større trafikal aflastning uden brugerbetaling
- Marginalt økonomisk bidrag fra brugerbetaling.

Udelad trafiksanering i direkte tilknytning til Østlig Ringvej

- Uden brugerbetaling vil Østlig Ringvej reducere trafikken i København, selv uden trafiksanering.
- Trafiksanering undersøges i anden sammenhæng for hele byen.

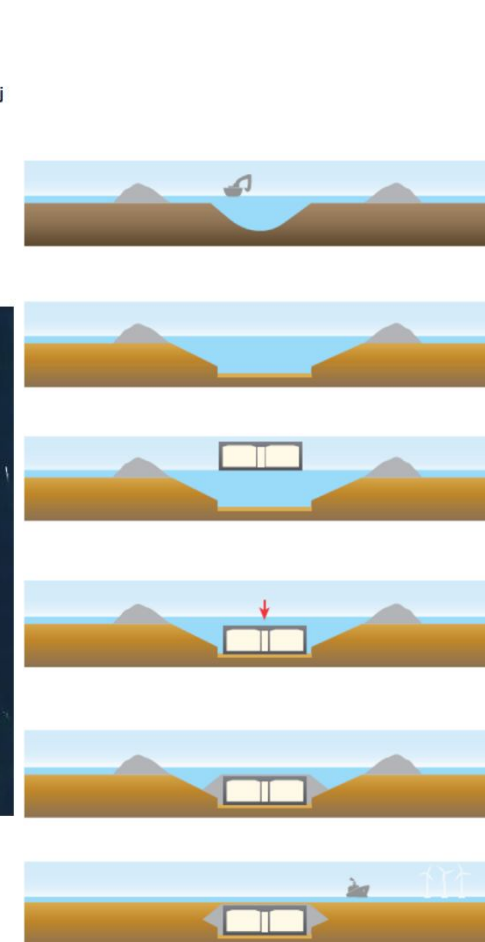
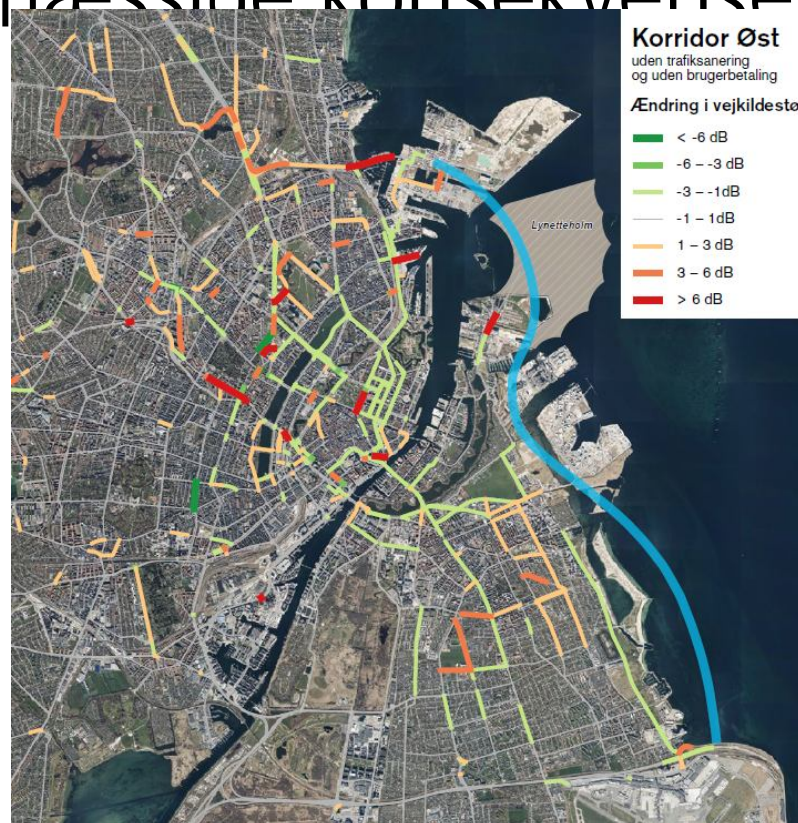
Økonomi 19,3 mia. kr.

- Samlet finansieringsbehov for sænketunnel uden brugerbetaling og uden trafiksanering i direkte tilknytning hertil er ca. 19,3 mia. kr.



Miljø- støj- og klimamæssige konsekvenser

- Støjen fra vejtrafikken ændres på de veje hvor trafikken ændres
- Østlig Ringvej medfører en lille stigning i CO₂-udledningen i Hovedstadsområdet i 2035 i en situation uden brugerbetaling og trafiksanering
- Mindre luftforurening i København
- Påvirkning af natur- og miljø i både anlægs- og driftsfasen, blandt andet:
 - *Havmiljø*
 - *Rekreative områder*
 - *Fredninger*



Anlægsøkonomi og drift

Østlig Ringvej – Anlægsoverslag (mia. kr. FL - 2020 prisniveau)

Ø1 Cut and Cover	Ø2 Cut and Cover - sænketunnel	Ø3 Boret tunnel	Ø4 Sænketunnel	Ø5 Sænketunnel (ekskl. TSA Prøvestenen)	V1 Cut and Cover – boret tunnel	V2 Boret tunnel (inkl. TSA DR-byen og uden påvirkning af AF)	V3 Boret tunnel (ekskl. TSA DR-byen)	V4 Boret tunnel (Inkl. TSA DR-byen og med påvirkning af Amager Fælled)
23,9	22,6	25,1	20,9	19,7	26,5	30,9	26,3	27,6

Herudover kommer der årlige omkostninger til drift på ca. 200 mio. kr/år

Ved anlæg af sænketunnel er forudsat anvendelse af den tunnelfabrik som pt. er ved at blive anlagt i Rødby ifb. Femern projektet.

Proces fremadrettet

Fokus i VVM

- Borgerinddragelse
 - Håndtering af jord (jordbundsforhold)
 - Klimasikring (levetid på min. 120 år)
 - Tunnelsikkerhed
 - Vandmiljø
 - Ledningsomlægninger
- Støj- og luftforurening
 - Udformning og placering af tilslutningsanlæg

”Fastsættelse af igangsættelsesår afhænger af kommende strategisk miljøvurdering”