

# Østlig Ringvej

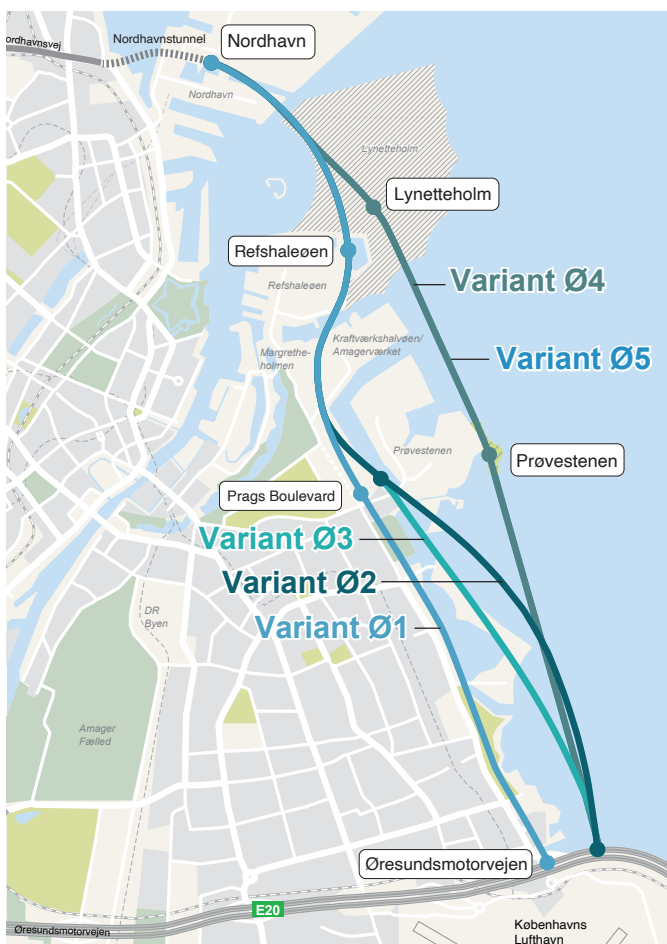
En Østlig Ringvej vil være en ny vej-tunnel øst om København, der vil forbinde de østlige dele af hovedstadsområdet. Ringvejen vil aflaste Københavns centrale bydele for gennemkørende trafik og kan reducere det årlige tidsforbrug i trafikken i hovedstadsområdet med op til 2,5 millioner timer om året. Samtidig vil den forbedre adgangen til Københavns erhvervshavn, lufthavnen og Øresundsforbindelsen. En Østlig Ringvej vil også skabe adgang til Lynetteholm og andre byudviklingsområder tæt på centrum.

## Østlig Ringvej

En Østlig Ringvej vil ligge i forlængelse af Nordhavnsvej (der åbnede i 2017) og Nordhavnstunnel (der forventes at åbne i 2027) og dermed kunne forbinde Helsingørmotorvejen i nord med enten Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen i syd.

I forundersøgelsen er der undersøgt to mulige forløb på Amager:

- Korridor Øst – fra Nordhavn via Lynetteholm til Øresundsmotorvejen
- Korridor Vest – fra Nordhavn via Lynetteholm til Amagermotorvejen



Fem mulige linjeføringer i Korridor Øst

Der er undersøgt i alt ni linjeføringsforslag i de to korridorer. Det er primært anlægsmetoden og den overordnede placering, der adskiller de ni linjeføringer fra hinanden, hvilket også har indflydelse på tunnelens pris.

De forskellige linjeføringer er blandt andet vurderet i forhold til teknik, miljø, trafik og økonomi. Der er også undersøgt en mulig trafiksaneringsplan for Indre By i forbindelse med projektet.

### Fem varianter i Korridor Øst

Korridor Øst forløber fra Nordhavn, via Lynetteholm og langs Amagers østkyst, til Øresundsmotorvejen ved lufthavnen. Korridoren berører ikke Amager Fælled. Anlægsprisen for de fem østlige varianter er mellem ca. 20-25 mia. kr.

### Fire varianter i Korridor Vest

Korridor Vest forløber fra Nordhavn, via Lynetteholm og Refshaleøen og under Kløvermarken, Amagerbro og Amager Fælled, til Amagermotorvejen. Anlægsprisen for de fire vestlige varianter er mellem ca. 26-31 mia. kr.

### Trafikal effekt

Forundersøgelsen viser, at det ikke vil have den store trafikale betydning, om der vælges en østlig eller vestlig korridor. Derimod vil det have stor betydning, om der indføres betaling for brug af Østlig Ringvej, og om der indføres trafiksanering i København i tilknytning til Østlig Ringvej.

Uden brugerbetaling og uden trafiksanering tilknyttet vil Østlig Ringvej reducere trafikken på Langebro og Knippelsbro med henholdsvis 22 % og 27 %, og man vil opnå en samlet tidsbesparelse i trafikken på 2,5 millioner timer om året i hovedstadsområdet.

Med brugerbetaling og trafiksanering tilknyttet vil Østlig Ringvej reducere trafikken på Langebro og Knippelsbro med henholdsvis 11 % og 18 %, og tidsforbruget i trafikken vil blive 900.000 timer større pr. år i hovedstadsområdet på grund af øget omvejskørsel og øget rejsetid. Det skyldes, at brugerbetaling vil få færre bilister til at vælge Østlig Ringvej og i stedet tage vejen gennem byen, hvor trafiksanering med fx vejlukninger og indsnævninger vil gøre det vanskeligere at komme rundt i bil indre København.

### Effekt på omgivelserne i anlægsfasen

Undersøgelsen kortlægger effekten på omgivelserne ved de tre anlægsmetoder:

- Nedgravet tunnel
- Boret tunnel
- Sænketunnel



Fire mulige linjeføringer i Korridor Vest

En nedgravet tunnel er en relativt billig løsning, men den vil skabe relativt store gener for den eksisterende by og naboerne til arbejdet, da anlægsarbejdet er synligt hele vejen. Samtidig vil den kræve, at bygninger, ledninger og andet, som står i vejen for tunnelen, skal fjernes.

En sænketunnel er både relativt billigere og skånsom for beboerne i den eksisterende by, men kan kun etableres i vand, hvor den kan påvirke miljøet.

En boret tunnel er relativt skånsom for naboerne til arbejdet og den øvrige by og miljøet, da den bores under jorden under anlægsarbejdet, men den er relativt dyr at etablere.

### Om undersøgelsen

Forundersøgelsen af Østlig Ringvej kan være grundlag for en politisk drøftelse og eventuel principaftale med igangsætning af nærmere miljøundersøgelser (VVM) af projektet.

Forundersøgelsen er udarbejdet af Københavns Kommune, Vejdirektoratet og rådgivere i samarbejde med Transport- og Boligministeriet, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S. Forundersøgelsen er finansieret af projektets parter og eksternt kvalitetssikret af Rambøll.