

Notat

Sag: MKV af Østlig Ringvej
Titel: Resultater for Østlig Ringvej
Notatnr. 40003-006
Rev.: E
Udarbejdet: Christian Overgård Hansen
Kontrolleret:
Godkendt:

4. juni 2025

1 Indledning

Sund & Bælt skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af Østlig Ringvej, som løber i tunnel langs Amagers Østkyst fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn med i alt fire tilslutningsanlæg ved henholdsvis Nordhavn, Lynetteholm, Prøvestenen og Øresundsmotorvejen. Det fremgår af det politiske kommissorium (ostligringvej.dk), at der ved brug af Ørestadstrafikmodellen (OTM 7.3) skal udarbejdes nye og opdaterede trafikmodelberegninger, herunder for nye veje omkring mulige tilslutningsanlæg, som kan belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikken.

Trafikmodelberegningerne er gennemført for prognoseårene 2035, 2040, 2050 og 2070, hvor 2070 repræsenterer et langsigtet fremtidsscenario mere end et konkret årstal. Resultaterne er generelt behæftet med større usikkerhed desto længere tidshorisonten er, da beregningsforudsætningerne bliver mere usikre på langt sigt. Det langsigtede perspektiv er dog medtaget for at kunne belyse de trafikale effekter af Østlig Ringvej ved langsigtede byudviklingsplaner for Østhavnen, herunder Lynetteholm. De overordnede trafikmodelresultater præsenteres for alle fire prognoseår (2035, 2040, 2050 og 2070), men grundet formidlingshensyn vil nogle resultater, tabeller og figurer alene blive vist og diskuteret for udvalgte prognoseår. Det kan være tilfældet, hvor forskellen i resultaterne for 2035 og 2040 er så små, at det er overflødigt med en detaljeret beskrivelse af resultaterne for begge prognoseår.

Trafikmodelberegningerne omfatter beregninger med og uden Østlig Ringvej. I afrapporteringen af de trafikale effekter tages udgangspunkt i den byudvikling, som forventes af Københavns Kommune, på Lynetteholm, i resten af Østhavnen og i Nordhavnen. Der er til sammenligning også gennemført trafikmodelberegninger uden byudvikling på Lynetteholm. Der er ikke forskel mellem de to byudviklingsvarianter for 2035, da der ikke forudsættes nogen bebyggelse af Lynetteholm i 2035. Endvidere er der gennemført følsomhedsberegninger med fokus på de forudsætninger, der har størst betydning for de trafikale effekter af Østlig Ringvej. Disse afrapporteres i et selvstændigt notat¹.

Beregningsforudsætningerne er beskrevet i Hansen (2025A). Den eneste forskel i forudsætningerne mellem basisscenariet (Basis) uden Østlig Ringvej og scenariet med Østlig Ringvej er etablering af Østlig Ringvej.

Afsnit 2 indeholder en sammenfatning af de gennemførte trafikmodelberegninger. Afsnit 3 belyser og forklarer ændringer i turantal og transportmiddelskift efter anlæg af Østlig Ringvej. Afsnit 4 indeholder detaljerede resultater, som viser beregnede effekter af Østlig Ringvej for biltrafikken. Det omfatter tabeller med biltrafik på centrale strækninger, kortoptegninger med beregnet biltrafik samt opgørelse af trafikarbejde, rejsetider og kapacitetsforhold. Afsnit 5 beskriver de overordnede effekter for kollektiv trafik og cykeltrafik efter anlæg af Østlig Ringvej.

Afsnit 6 viser trafikale effekter efter etablering af Østlig Ringvej uden byudvikling på Lynetteholm. Effekterne beregnes i forhold til en situation med Østlig Ringvej og byudvikling på Lynetteholm (afsnit 4).

¹ Ifm. aftale mellem regningen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Østhavnen fra den 28. marts 2025 blev forudsætningerne for antal beboere og arbejdspladser i Østhavnen opjusteret med ca. 7.000 personer og ca. 4.000 arbejdspladser. Effekten heraf er adresseret i en følsomhedsberegning.

2 Sammenfatning

Tabel 1 sammenfatter udvalgte trafikale effekter af Østlig Ringvej i forhold til basisscenariet uden Østlig Ringvej beregnet ved hjælp af OTM for 2050.

Der beregnes for et hverdagsdøgn i 2050, at 87.300 køretøjer vil benytte Østlig Ringvej, heraf 6.000 lastbiler. Det beregnes, at 41.800 køretøjer vil være gennemkørende trafik, som benytter hele strækningen fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn, mens 45.500 køretøjer vil køre på en del-strækning af Østlig Ringvej. Den mest belastede strækning er mellem Nordhavn og Lynetteholm, som beregnes at få 68.400 køretøjer på et hverdagsdøgn i 2050.

Der beregnes for en gennemsnitlig biltur i hovedstadsområdet en tidsbesparelse ved anlæg af Østlig Ringvej. I alt beregnes en tidsbesparelse på ca. 13.000 køretøjstimer for eksisterende bilister pr. hverdagsdøgn i 2050. De største tidsbesparelser opnås i og omkring København. Eksempelvis beregnes for bilture til og fra Lynetteholm og Refshaleøen en gennemsnitlig tidsbesparelse på 7,8 minutter pr. biltur ved anlæg af Østlig Ringvej.

Østlig Ringvej leder trafikken uden om det indre København og medfører en aflastning af biltrafikken i det meste af København og Frederiksberg kommuner. Der beregnes for 2050 samlet set 3,5% mindre trafikarbejde (vognkm) i København og Frederiksberg kommuner ved anlæg af Østlig Ringvej. Den største aflastning af trafikken opnås i det indre af København (Indre By), hvor der beregnes et fald i trafikarbejdet på 14,2%. Der beregnes eksempelvis aflastning af trafikken på Knippelsbro med 25% samt 15% mindre trafik på Langebro og H. C. Andersens Boulevard.

Østlig Ringvej beregnes at medføre en stor aflastning af lastbiltrafikken i København. Der beregnes således en reduktion i lastbiltrafikken på 18,4% i Indre By. Der beregnes for et hverdagsdøgn i 2050 en aflastning af lastbiltrafikken på Knippelsbro med 34% og på Langebro med 22% ved anlæg af Østlig Ringvej. Det beregnes ydermere, at lastbiltrafikken på Amager Strandvej reduceres med 36%.

Østlig Ringvej beregnes også at aflaste trafikken på store dele af Amager. Således beregnes trafikarbejdet for et hverdagsdøgn i 2050 at blive reduceret med 3,5% på Østamager og med 6,1% på Vestamager.

Da Østlig Ringvej flytter trafik øst om København, vil den medføre en aflastning af dele af motorvejsnettet omkring København. Eksempelvis beregnes Østlig Ringvej for et hverdagsdøgn i 2050 at medføre ca. 3% mindre trafik på den nordlige del af Motorring 3 svarende til ca. 6.900 køretøjer, mens både Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen vest for Tårnby aflastes med 6-7%.

Østlig Ringvej betjener bl.a. de nye byudviklingsområder i Østhavnen, herunder Lynetteholm. Derfor kommer der mere trafik på adgangsvejene til Østlig Ringvej. Det gælder især Helsingørmotorvejen, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Trafikken på den inderste del af Helsingørmotorvejen nord for ramperne mod Nordhavn beregnes at stige med 28% for et hverdagsdøgn i 2050, mens trafikken på Nordhavnsvej beregnes at blive fordoblet ved anlæg af Østlig Ringvej. I basissituationen uden Østlig Ringvej vil der i 2050 være relativt lidt trafik i Nordhavnstunnelen, da den alene betjener Nordhavnsområdet. Trafikken i Nordhavnstunnelen vil derfor stige med over 350% ved anlæg af Østlig Ringvej.

Da Østlig Ringvej medfører bedre tilgængelighed på vejene i hovedstadsområdet, især på Amager og det indre af København, beregnes biltrafikken fra Sverige at stige. Der beregnes for et hverdagsdøgn i 2050 en stigning på ca. 1.500 køretøjer på Øresundsbroen svarende til ca. 4% ved anlæg af Østlig Ringvej.

Geografi	Effekt af Østlig Ringvej i 2050
----------	---------------------------------

Østlig Ringvej	I alt 87.284 køretøjer pr. hverdagsdøgn, heraf 6.045 lastbiler
Hele hovedstadsområdet	• Ca. 13.000 sparede køretøjstimer for eksisterende bilister pr. hverdagsdøgn² • Rejsetidsbesparelser i hele Storkøbenhavn
København og Frederiksberg	• 3,5% færre kørte km (ekskl. trafik på Østlig Ringvej)
Indre By	• 14,2% færre kørte km • Aflaster H.C. Andersens Boulevard med ca. 8.600 køretøjer (15%) • Aflaster Nørre Voldgade med ca. 2.800 køretøjer (15%)
Havnesnittet	• Aflaster Knippelsbro med ca. 8.000 køretøjer (25%) • Aflaster Langebro med ca. 11.000 køretøjer (15%) • Aflaster hele havnesnittet med ca. 30.600 køretøjer (8%)
Lynetteholm og Refshaleøen	• Bilture til og fra Lynetteholm og Refshaleøen opnår en gennemsnitlig rejsetidsbesparelse på 7,8 minutter • Aflaster Refshalevej med ca. 5.500 køretøjer (27%) • Aflaster Forlandet med ca. 8.900 køretøjer (43%)
Amager	• 6,1% færre kørte km på Vestamager • 3,5% færre kørte km på Østamager (ekskl. trafik på Østlig Ringvej) • Aflaster Amager Strandvej med ca. 6.100 køretøjer (31%) • Aflaster Amagerbrogade med ca. 1.200 køretøjer (15%)
Søsnittet	• Aflaster Østerbrogade med ca. 4.000 køretøjer (20%) • Aflaster Fredensbro med ca. 5.000 køretøjer (11%) • Aflaster Gyldenløvesgade med ca. 3.200 køretøjer (6%) • Aflaster hele søsnittet med ca. 23.000 køretøjer (9%)
Motorveje	• Aflaster Motorring 3 nordlig del med ca. 6.900 køretøjer (3%) • Aflaster Øresundsmotorvejen øst for Amagermotorvejen med ca. 12.600 køretøjer (7%) • Aflaster Amagermotorvejen ml. Øresundsmotorvejen og Vejlands Allé med ca. 5.100 køretøjer (6%)
Øresund	• Stigning på Øresundsbroen med ca. 1.500 køretøjer (4%)
Adgangsveje til Østlig Ringvej	• Stigning på Helsingørmv./Lyngbyvej med ca. 35.500 køretøjer (28%) • Stigning på Nordhavnsvej med ca. 44.300 køretøjer (104%) • Stigning i Nordhavnstunnelen på ca. 53.700 køretøjer (355%) • Stigning på Øresundsmotorvej øf. Englandsvej med ca. 1.500 køretøjer (1%)
Lastbiler	• 18,4% færre kørte km i Indre by • Aflaster H.C. Andersens Boulevard med 24% • Aflaster Knippelsbro med 34% • Aflaster Langebro med 22% • Aflaster Amager Strandvej med 36%

Tabel 1 Sammenfatning af effekter af Østlig Ring i forhold til basisscenariet uden Østlig Ringvej.

² Til brug for samfunds- og erhvervsøkonomiske er den samlede tidsbesparelse opgjort til ca. 15.400 timer pr. hverdagsdøgn inkl. nye rejsende, hvis tidsgevinst indgår med halv vægt.

3 Beregnede ture opdelt på hovedtransportmiddel

Tabel 2 viser antallet af modelberegne personure opdelt på hovedtransportmiddel samt vare- og lastbilture for basisscenariet uden Østlig Ringvej (Basis). De beregnede ture repræsenterer et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet for prognoseårene 2035, 2040, 2050 og 2070. Antallet af ture i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Transportmiddel	2035		2040		2050		2070	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Gang	1.128.142	-3.145 (-0,3%)	1.138.619	-4.224 (-0,4%)	1.164.045	-6.242 (-0,5%)	1.205.344	-9.635 (-0,8%)
Cykel	1.359.952	-4.780 (-0,4%)	1.361.981	-6.076 (-0,4%)	1.398.771	-8.329 (-0,6%)	1.424.072	-10.437 (-0,7%)
Bil, chauffør	2.910.702	7.796 (0,3%)	3.011.333	10.574 (0,4%)	3.194.310	16.193 (0,5%)	3.198.260	23.803 (0,7%)
Bil, passager	937.818	4.895 (0,5%)	939.401	5.237 (0,6%)	942.940	6.823 (0,7%)	947.239	8.880 (0,9%)
Kollektiv trafik	1.006.670	-3.001 (-0,3%)	1.013.056	-4.017 (-0,4%)	1.031.560	-6.408 (-0,6%)	1.095.096	-10.106 (-0,9%)
Personture i alt	7.343.284	1.766 (0,0%)	7.464.389	1.494 (0,0%)	7.731.627	2.037 (0,0%)	7.870.011	2.505 (0,0%)
Varebiler	368.907	271 (0,1%)	373.728	39 (0,0%)	385.794	4 (0,0%)	393.288	66 (0,0%)
Lastbiler	201.768	92 (0,0%)	204.778	-435 (-0,2%)	211.873	18 (0,0%)	214.841	-64 (0,0%)
Vare/lastbiler i alt	570.675	363 (0,1%)	578.506	-396 (-0,1%)	597.668	22 (0,0%)	608.129	2 (0,0%)

Tabel 2 Ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i Basis. Ture i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabellen viser for alle prognoseår en overflytning af personture til bil enten som chauffør eller passager i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Det skyldes, at etablering af Østlig Ringvej forbedrer tilgængeligheden for biltrafik. Overflytningen stiger i takt med stigende trafik og udbygning af Østhavnen og Nordhavnen. Der beregnes i 2035 en stigning på 12.700 personture med bil på et hverdagsdøgn, mens stigningen beregnes til 32.700 personture med bil i 2070 i forhold til Basis svarende til 0,8%.

Der er en overflytning fra de øvrige transportmidler. Størrelsen af overflytningen er nogenlunde ligeligt fordelt mellem de tre transportmidler gang, cykel og kollektiv trafik.

Der beregnes en samlet stigning i antallet af personture på 1.800 personture i 2035. En del af forklaring er jf. Hansen (2025A) en forskel i trafik til og fra hovedstadsområdet (portzonetrafik). Portzonetrafikken er beregnet ved hjælp af Grøn Mobilitetsmodel (GMM), og GMM beregner 1.400 flere personbilture på Øresundsbroen og 200 færre personbiler over Helsingør-Helsingborg i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Samlet set beregner GMM 1.400 flere personbilture og 400 færre kollektive trafikture til og fra hovedstadsområdet i scenariet med Østlig Ringvej. Det resterende trafikspring skyldes, at den bedre tilgængelighed i scenariet med Østlig Ringvej giver anledning til flere ture.

Der beregnes et mindre trafikspring for 2040 end for 2035. Det er tilfældigt. GMM beregner en større forskel i portzonetrafik mellem Basis og scenariet med Østlig Ringvej i 2035 end i 2040, som kan skyldes, at der modelteknisk ikke er konvergeret lige godt i alle modelberegninger med GMM.

Trafikspringet stiger til samlet 2.500 personture for et hverdagsdøgn i 2070.

OTM beregner reelt ingen forskel i det samlede antal vare- og lastbilture mellem Basis og scenariet med Østlig Ringvej, da væksten i antallet af vare- og lastbilture drives af ændringer i antallet af arbejdspladser, der forudsættes at være det samme i de to scenarier. Forskellene kan primært tilskrives, at GMM beregner en lille og tilfældig forskel i portzonetrafik for vare- og lastbilture.

4 Biltrafik

4.1 Biltrafik på Østlig Ringvej

Tabel 3 viser antallet af køretøjer pr. hverdagsdøgn på Østlig Ringvej opdelt på køretøjsart og prognoseår samt den relative fordeling af ture over køretøjsart. Østlig Ringvej omfatter fire tilslutningsanlæg: ved Nordhavn (TSA1), ved Lynetteholm (TSA2), ved Prøvestenen (TSA3) og ved Øresundsmotorvejen (TSA4). I tabellen er den beregnede trafikbelastning opdelt på del-strækninger mellem de fire tilslutningsanlæg.

Der beregnes for alle prognoseår det største antal køretøjer på strækningen mellem Nordhavn og Lynetteholm (TSA1 - TSA2). I 2035 beregnes 52.700 køretøjer på strækningen, og i 2070 beregnes 77.000 køretøjer. Stigningen skyldes en general vækst i biltrafik og byudvikling af Nordhavn og Østhavnen.

Der beregnes i 2035 ca. 4.000 køretøjer mindre mellem Lynetteholm og Prøvestenen (TSA2 – TSA3) end mellem Nordhavn og Lynetteholm (TSA1 – TSA2) svarende til 7% mindre trafik. I 2070 er forskellen ca. 11.000 køretøjer svarende til 14% mellem de to del-strækninger. Den stigende forskel mellem del-strækningerne skyldes primært udbygningen af Lynetteholm.

Der er kun en mindre forskel mellem trafikbelastningen på strækningen mellem Lynetteholm og Prøvestenen (TSA2 – TSA3) i forhold til strækningen mellem Prøvestenen og Øresundsmotorvejen (TSA3 - TSA4). Det skyldes, at der stort set er lige mange køretøjer, som kører til og fra tilslutningsanlægget ved Prøvestenen fra nord og syd.

Andelen af personbiler er størst på de to sydligste dele af Østlig Ringvej og udgør for 2035, 2040 og 2050 omkring 86% af den samlede trafik, mens andelen af personbiler mellem TSA1 og TSA2 er omkring 84% af den samlede trafik på strækningen. Det skyldes formodentlig, at trafikken til og fra Københavns Lufthavn, som er størst på den sydlige del, er præget af personbiltrafik. I 2070 er de tilsvarende andele 84% mellem TSA3 og TSA4, 83% mellem TSA2 og TSA3 og 80% mellem TSA1 og TSA2.

I 2070 sker der en forholdsvis stor vækst i vare- og lastbiltrafikken i forhold til de øvrige år. Det kan tilskrives en fuld udbygning af Lynetteholm med forudsat 26.000 arbejdspladser (se tabel 11 i Hansen, 2025A). Vare- og lastbiltrafikken drives af væksten i arbejdspladser, og sammensætning af arbejdspladser på Lynetteholm indenfor primært kontorarbejdspladser medfører i højere grad vækst af varebilture end lastbilture. Byudviklingen på Lynetteholm medfører også stor vækst i antal personture. Nogle af trafikanterne vil dog benytte kollektiv trafik og cykel, hvilket formodentlig forklarer en relativ mindre vækst i personbiltrafik end i varebiltrafik.

Snit	Køretøjsart	2035		2040		2050		2070	
TSA1-TSA2	Personbil	44.585	84,6%	49.919	84,5%	57.300	83,8%	61.360	79,7%
	Varebil	4.444	8,4%	5.196	8,8%	6.441	9,4%	9.566	12,4%
	Lastbil	3.692	7,0%	3.992	6,8%	4.661	6,8%	6.106	7,9%
	I alt	52.721	100,0%	59.108	100,0%	68.401	100,0%	77.032	100,0%
TSA2-TSA3	Personbil	42.603	87,0%	47.239	86,8%	53.203	86,2%	54.528	82,6%
	Varebil	3.722	7,6%	4.338	8,0%	5.227	8,5%	7.426	11,2%
	Lastbil	2.617	5,3%	2.815	5,2%	3.255	5,3%	4.069	6,2%
	I alt	48.942	100,0%	54.393	100,0%	61.685	100,0%	66.022	100,0%
TSA3-TSA4	Personbil	41.018	86,5%	45.596	86,4%	51.359	86,0%	52.950	83,5%
	Varebil	3.689	7,8%	4.306	8,2%	5.015	8,4%	6.409	10,1%
	Lastbil	2.696	5,7%	2.859	5,4%	3.314	5,6%	4.050	6,4%
	I alt	47.403	100,0%	52.761	100,0%	59.688	100,0%	63.408	100,0%

Tabel 3 Antal køretøjer på Østlig Ringvej på et hverdagsdøgn samt den relative fordeling over køretøjsart.

Tabel 4 viser hvor mange køretøjer, som kører hele strækningen på Østlig Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn, og hvor mange køretøjer, som kun kører på en del af Østlig Ringvej.

Tabellen viser for 2035, at 37.100 køretøjer beregnes at køre hele strækningen på Østlig Ringvej, mens 26.000 køretøjer kun bruger en del af Østlig Ringvej. Der er således en overvægt af køretøjer, som benytter hele strækningen. Det skyldes primært en lille byudvikling i Østhavnen i 2035, så der er kun få bilture til og fra området. Der er samlet set 63.000 køretøjer, som beregnes at bruge Østlig Ringvej på et hverdagsdøgn i 2035.

Tabellen viser for 2050, at 41.800 køretøjer beregnes at køre hele strækningen på Østlig Ringvej, mens 45.500 køretøjer kun bruger en del af Østlig Ringvej. Der er samlet set 87.300 køretøjer, som beregnes at bruge Østlig Ringvej på et hverdagsdøgn i 2050.

Antallet af gennemkørende køretøjer falder fra 2050 til 2070, hvilket formodentlig skyldes at der opstår mere trængsel på Nordhavnsvej, Nordhavnstunnelen og Østlig Ringvej på grund af trafikvækst. Derimod stiger antallet af køretøjer, som kun bruger en del af Østlig Ringvej. Det skyldes byudviklingen på Lynetteholm, idet der kommer mange bilture til og fra området. Der er samlet set 104.200 køretøjer, som beregnes at bruge Østlig Ringvej på et hverdagsdøgn i 2070.

Tabellen antyder, at der er en overvægt af gennemkørende personbiler i forhold til vare- og lastbiler. Der er således for 2050 en andel på 87,7% gennemkørende personbiler, mens andelen af personbiler, som kun bruger en del af Østlig Ringvej er 77,7%. Forklaringen er formodentligt, at der er forholdsvis mange vare- og lastbiler, som har mål omkring Prøvestenen og Refshaleøen.

	Køretøjsart	2035		2040		2050		2070	
Gennemkørende	Personbil	32.291	87,1%	34.735	87,5%	36.685	87,7%	34.416	86,9%
	Varebil	2.523	6,8%	2.727	6,9%	2.883	6,9%	3.017	7,6%
	Lastbil	2.269	6,1%	2.255	5,7%	2.241	5,4%	2.177	5,5%
	I alt	37.083	100,0%	39.717	100,0%	41.809	100,0%	39.610	100,0%
Ikke gennemkørende	Personbil	20.463	78,8%	25.605	78,4%	35.335	77,7%	46.769	72,4%
	Varebil	3.397	13,1%	4.467	13,7%	6.336	13,9%	11.526	17,8%
	Lastbil	2.105	8,1%	2.604	8,0%	3.804	8,4%	6.316	9,8%
	I alt	25.964	100,0%	32.676	100,0%	45.475	100,0%	64.612	100,0%
Samlet	Personbil	52.754	83,7%	60.340	83,4%	72.020	82,5%	81.185	77,9%
	Varebil	5.920	9,4%	7.194	9,9%	9.219	10,6%	14.543	14,0%
	Lastbil	4.374	6,9%	4.859	6,7%	6.045	6,9%	8.493	8,1%
	I alt	63.047	100,0%	72.393	100,0%	87.284	100,0%	104.222	100,0%

Tabel 4 Gennemkørende køretøjer på Østlig Ringvej pr. hverdagsdøgn samt den relative fordeling over køretøjsart.

4.2 Trafikarbejde

Tabel 5 viser beregnet trafikarbejde for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i Basis opdelt på køretøjsart og prognoseår. Trafikarbejdet er opgjort som det samlede antal kørte kilometer (vognkm) beregnet ved hjælp af OTM for person-, vare- og lastbiler. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i Basis.

Der beregnes en stigning i trafikarbejdet ved etablering af Østlig Ringvej. Da Østlig Ringvej øger tilgængeligheden, sker der jævnfør tabel 2 en overflytning fra andre transportmidler til bil. Østlig Ringvej giver en tidsbesparelse for nogle af bilisterne i forhold til at køre igennem den indre by. Det får dem til at acceptere at køre lidt længere via Østlig Ringvej fremfor en mere direkte vej igennem byen, hvilket bidrager til mere trafikarbejde i forhold til Basis. I 2035 beregnes Østlig Ringvej at medføre en samlet stigning i trafikarbejde på 0,5%, hvilket stiger til 1,2% i 2070.

Den største vækst i trafikarbejdet beregnes for lastbiler. Stigningen i trafikarbejdet for lastbiler skyldes længere ture, da antallet af lastbilture jævnfør tabel 2 er uændret. Den større vækst i trafikarbejdet for lastbiler skal forklares ved en høj andel af lange ture og en relativ større tidsværdi for lastbiler end for person- og varebiler. En større tidsværdi medfører, at føreren er villig til at køre længere for at spare tid. Det betyder eksempelvis, at lastbiler i højere grad accepterer omvejskørsel via Østlig Ringvej for at spare tid fremfor en mere direkte vej igennem den indre by.

Derimod synes Østlig Ringvej ikke at ville påvirke trafikarbejdet, som udføres af varebiler. Det skyldes formodentlig, at der ikke beregnes nogen vækst i antallet af varebilture ved etablering af Østlig Ringvej kombineret med, at varebilture er kortere og karakteriseret ved mindre villighed til omvejskørsel i forhold til lastbiler på grund af en lavere tidsværdi.

Køretøjsart	2035		2040		2050		2070	
	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst
Personbil	42,032	0,5%	44,887	0,7%	48,567	0,9%	48,591	1,2%
Varebil	4,912	-0,1%	5,015	0,0%	5,189	0,0%	5,287	0,2%
Lastbil	2,827	1,4%	2,864	1,4%	2,916	1,8%	2,949	2,2%
I alt	49,770	0,5%	52,767	0,7%	56,672	0,9%	56,827	1,2%

Tabel 5 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i Basis. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som relativ forskel i forhold til Basis.

Tabel 6 viser beregnet trafikarbejde for et hverdagsdøgn i Basis opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i Basis. Opgørelsen af trafikarbejdet i tabellen er eksklusivt trafikarbejdet på Østlig Ringvej samt tilkørselsvejene Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Dermed viser tabellen det trafikarbejde, som finder sted på de øvrige almindelige veje i bydelsområderne.

Der beregnes store relative stigninger i Østhavnen. Det skyldes primært trafik fra Østlig Ringvej, som benytter TSA2 og kører videre ad de lokale veje i området. Den relative forskel er mindst i 2070, hvor Lynetteholm er fuldt udbygget. Det skyldes, at trafik til og fra Lynetteholm udgør en større andel af trafikken på Østlig Ringvej og dermed i Basis belaster det lokale vejnet i området. Der er også en relativ stor stigning i trafikarbejdet i Nordhavn, hvilket skyldes at trafik fra Østlig Ringvej fordeles via tilslutningsanlægget til vejene i Nordhavnen.

I Københavns Kommune reducerer Østlig Ringvej trafikken i alle bydele på nær Bispebjerg, Nordhavn og Østhavnen. De største relative aflastninger beregnes for Indre By og Østerbro. Den relative aflastning af trafikken i Indre By stiger fra 2035 til 2070, hvilket formodentlig skyldes en kombination af stigende trængsel og byudvikling af Østhavnen og Nordhavn. Eksempelvis vil beboerne på Lynetteholm i langt højere grad end andre benytte Østlig Ringvej fremfor at køre igennem Indre By. Der er for Østerbro ikke nogen tilsvarende stigning i aflastningen af trafikken fra 2035 til 2070. Det skyldes byudviklingen i Østhavnen, som medfører mere trafik via Østlig Ringvej mellem Østerbro og Østhavnen. Den stigende trafik mellem to de områder fordeler sig via TSA1 til lokale veje på Østerbro.

Stigningen i trafikarbejdet i Bispebjerg skyldes en stigning i trafik på bl.a. Ring 2, idet nogle bilister vælger at køre via Ring 2 til og fra Nordhavnsvej og videre ad Østlig Ringvej fremfor ind igennem det indre af København.

Den relative aflastning af trafikken på Vestamager reduceres fra 2035 til 2070. Det skyldes, at der kommer mere trafik på Amagermotorvejen. I takt med byudviklingen på Lynetteholm vil flere bilister køre via Østlig Ringvej, Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen for at komme syd- og vestover. Det forklarer også, hvorfor den samlede trafik i Tårnby Kommune ikke aflastes i 2070.

Stigningen i trafikarbejdet i Dragør Kommune skyldes ændret rutevalg, idet flere vælger at benytte veje i Dragør Kommune (f.eks. Englandsvej) fremfor Tårnby Kommune (f.eks. Kongelundsvej) for hurtigere adgang til Østlig Ringvej. Stigningen i trafikarbejdet i Gentofte Kommune er afledt af trafik til og fra Østlig Ringvej (se yderligere forklaring i afsnit 4.3).

Bydel/kommune	2035	2040	2050	2070
---------------	------	------	------	------

	m/ØR		m/ØR		m/ØR		m/ØR	
	Basis	%-vækst	Basis	%-vækst	Basis	%-vækst	Basis	%-vækst
Indre By	0,5117	-12,2%	0,5306	-13,1%	0,5629	-14,2%	0,5885	-15,3%
Østerbro	0,3774	-8,3%	0,3898	-8,2%	0,4098	-7,5%	0,4106	-6,7%
Nørrebro	0,2252	-5,3%	0,2301	-5,6%	0,2405	-5,8%	0,2405	-5,4%
Vesterbro/Kgs Enghave	0,4336	-4,1%	0,4393	-4,5%	0,4582	-4,5%	0,4735	-4,2%
Valby	0,4407	-1,1%	0,4499	-1,4%	0,4701	-1,3%	0,4766	-1,2%
Vanløse	0,3622	-1,6%	0,3726	-1,8%	0,3894	-1,7%	0,3901	-1,6%
Brønshøj-Husum	0,3384	-0,9%	0,3553	-1,0%	0,3800	-1,3%	0,3805	-1,5%
Bispebjerg	0,3345	6,0%	0,3492	6,2%	0,3734	6,5%	0,3756	7,8%
Østamager	0,1970	-0,2%	0,2106	-1,2%	0,2390	-3,5%	0,2649	-7,8%
Vestamager	1,5687	-7,2%	1,6624	-6,8%	1,7766	-6,1%	1,8005	-5,0%
Østhavnen	0,0000	-	0,0047	884,7%	0,0144	393,7%	0,0451	146,3%
Nordhavn	0,0206	45,5%	0,0244	45,6%	0,0335	38,3%	0,0434	34,1%
Frederiksberg	0,3765	-2,7%	0,3803	-3,2%	0,3947	-3,2%	0,3981	-3,2%
Tårnby	0,9201	-2,4%	0,9851	-1,7%	1,0630	-0,6%	1,0685	0,8%
Dragør	0,0863	1,9%	0,0898	2,3%	0,0961	2,4%	0,0960	2,6%
Gentofte	1,4099	6,0%	1,4854	6,3%	1,5930	6,4%	1,5972	6,6%
Gladsaxe	2,3200	-2,8%	2,4801	-2,5%	2,6848	-2,2%	2,6832	-2,1%
Herlev	0,3847	-1,4%	0,4020	-1,5%	0,4278	-1,4%	0,4270	-1,2%
Rødovre	1,0513	-3,9%	1,1189	-3,7%	1,1998	-3,2%	1,1986	-3,1%
Hvidovre	1,3003	-3,8%	1,3870	-3,5%	1,4972	-2,9%	1,5056	-1,8%

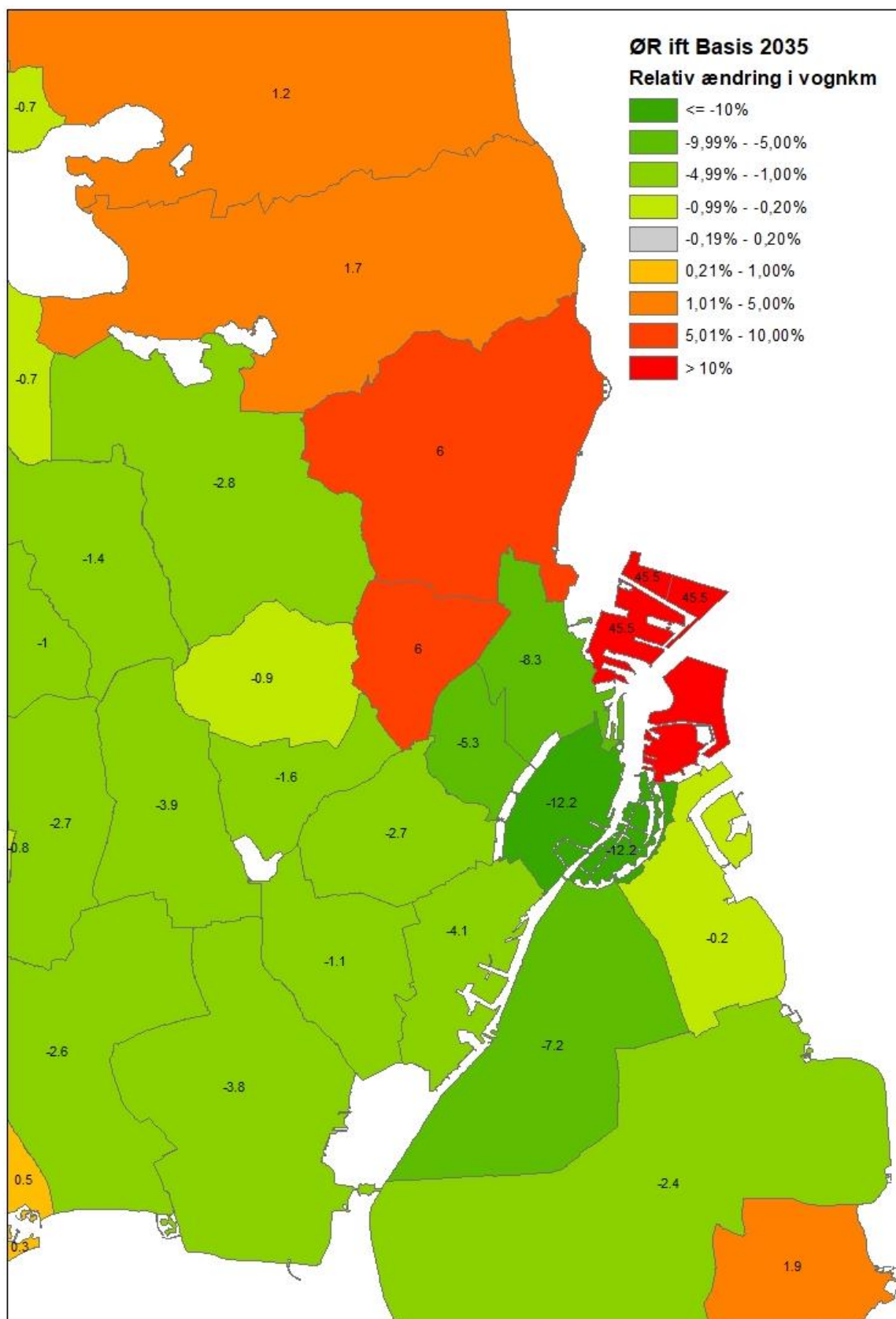
Tabel 6 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i Basis opdelt på bydele og kommuner. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som relativ forskel i forhold til Basis.

Figur 1 viser en kortoptegning af den relative forskel i trafikarbejde mellem scenariet med Østlig Ringvej og Basis 2035. De røde områder viser en stigning i trafikarbejde i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis, mens de grønne områder viser et fald i trafikarbejde i forhold til Basis. Figuren viser, at Østlig Ringvej giver en aflastning af trafikken over et stort område med den største aflastning i den indre af København. Trafikarbejdet øges i områderne langs Øresund nord for København, hvor der er adgangsveje til Østlig Ringvej.

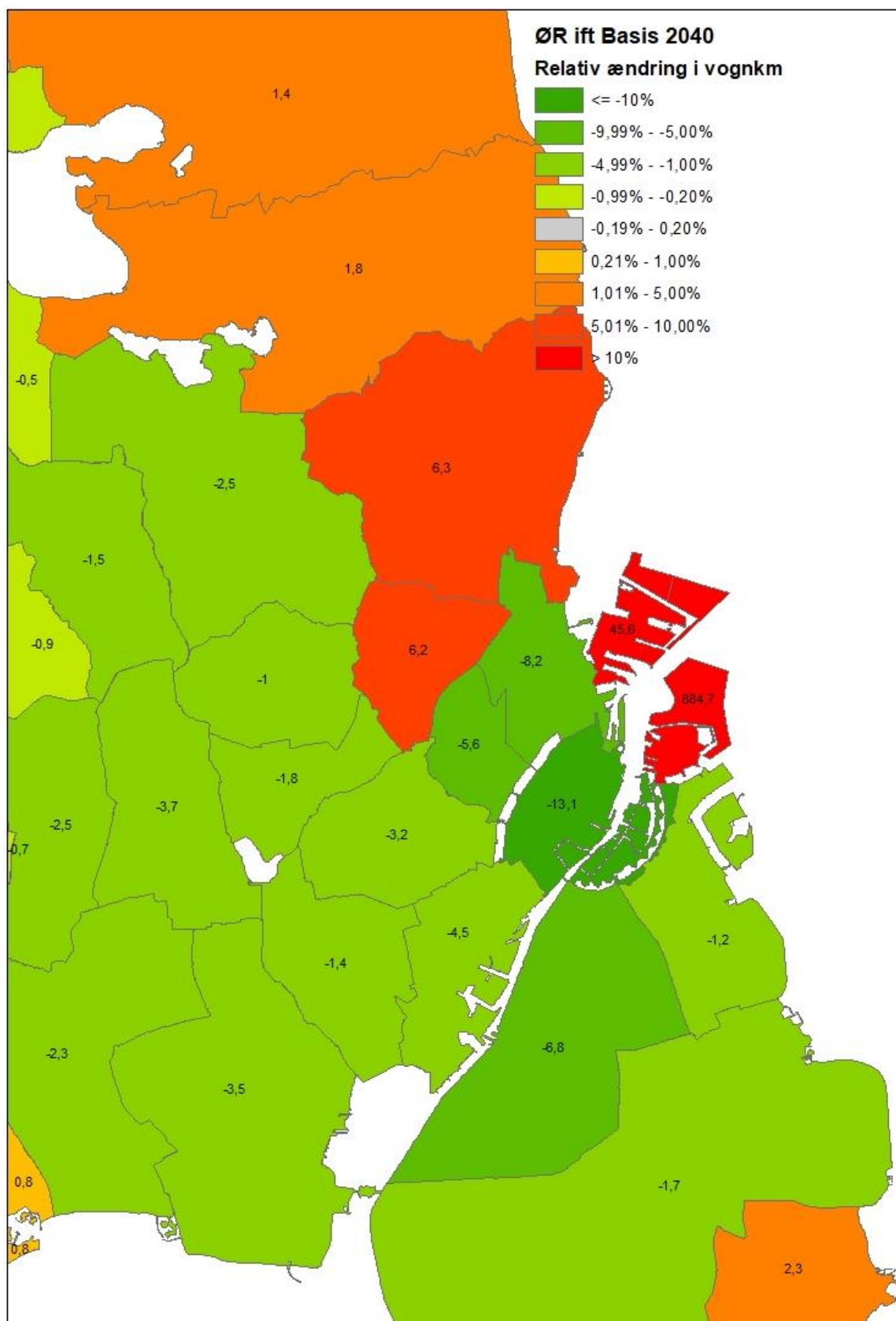
Der beregnes som beskrevet i kommentarerne til tabel 6 en stigning i trafikarbejdet i Østhavnen. OTM beregner modelteknisk ikke noget trafikarbejde i Østhavnen i Basis 2035, da zoneophæng for Refshaleøen er knyttet til vejnet udenfor Østhavnen. Det er derfor ikke muligt at bestemme den relative stigning i trafikarbejdet for 2035 i Østhavnen efter etablering af Østlig Ringvej.

Figur 2 viser tilsvarende kortoptegning for 2040. Der ses ved sammenligning med 20235 alene mindre forskelle, da udbygningen af Lynetteholm forudsættes at være meget begrænset i 2040.

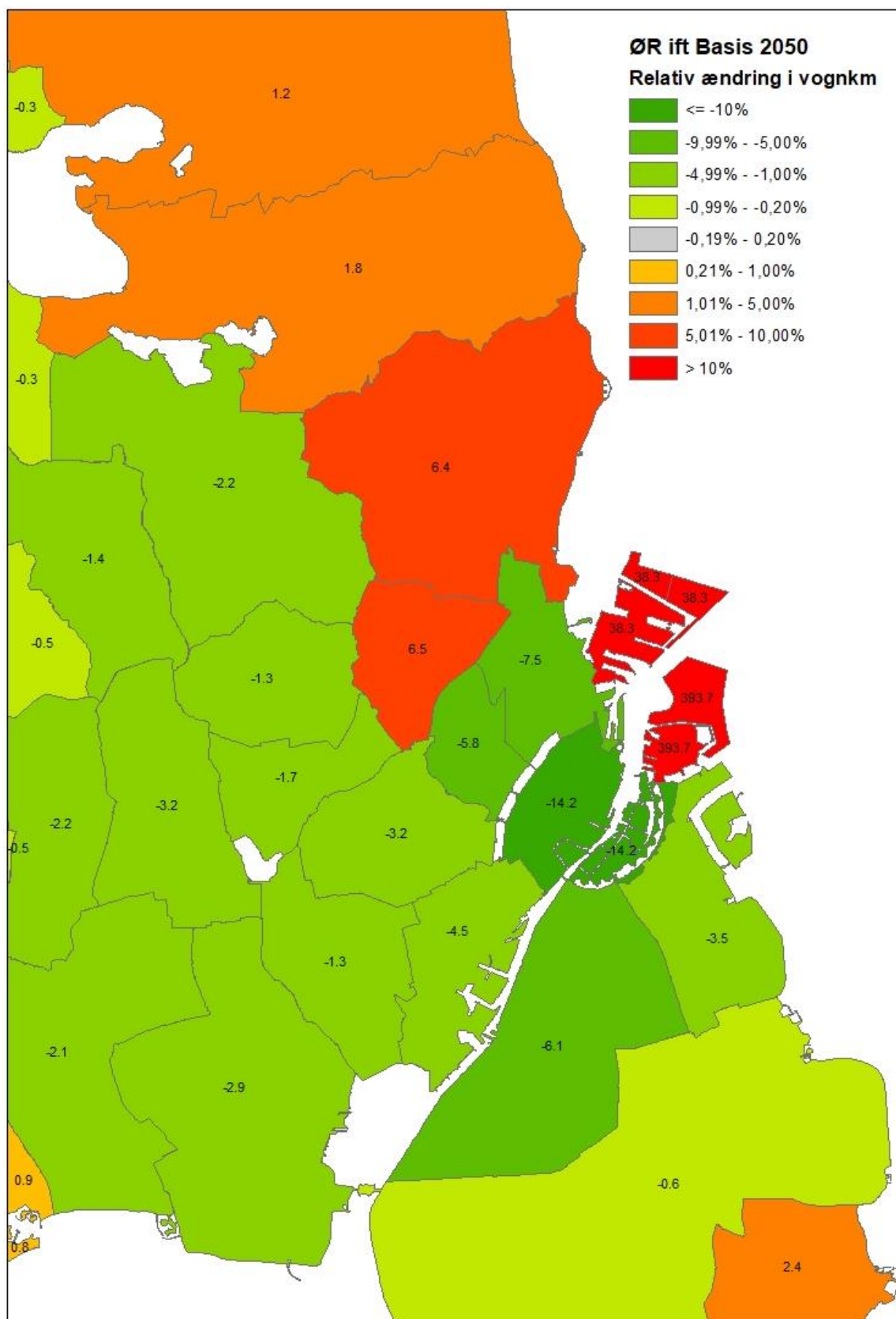
Figur 3 og 4 viser kortoptegninger for 2050 og 2070. Tendenserne er de samme som for 2035, men de relative ændringer er generelt større.



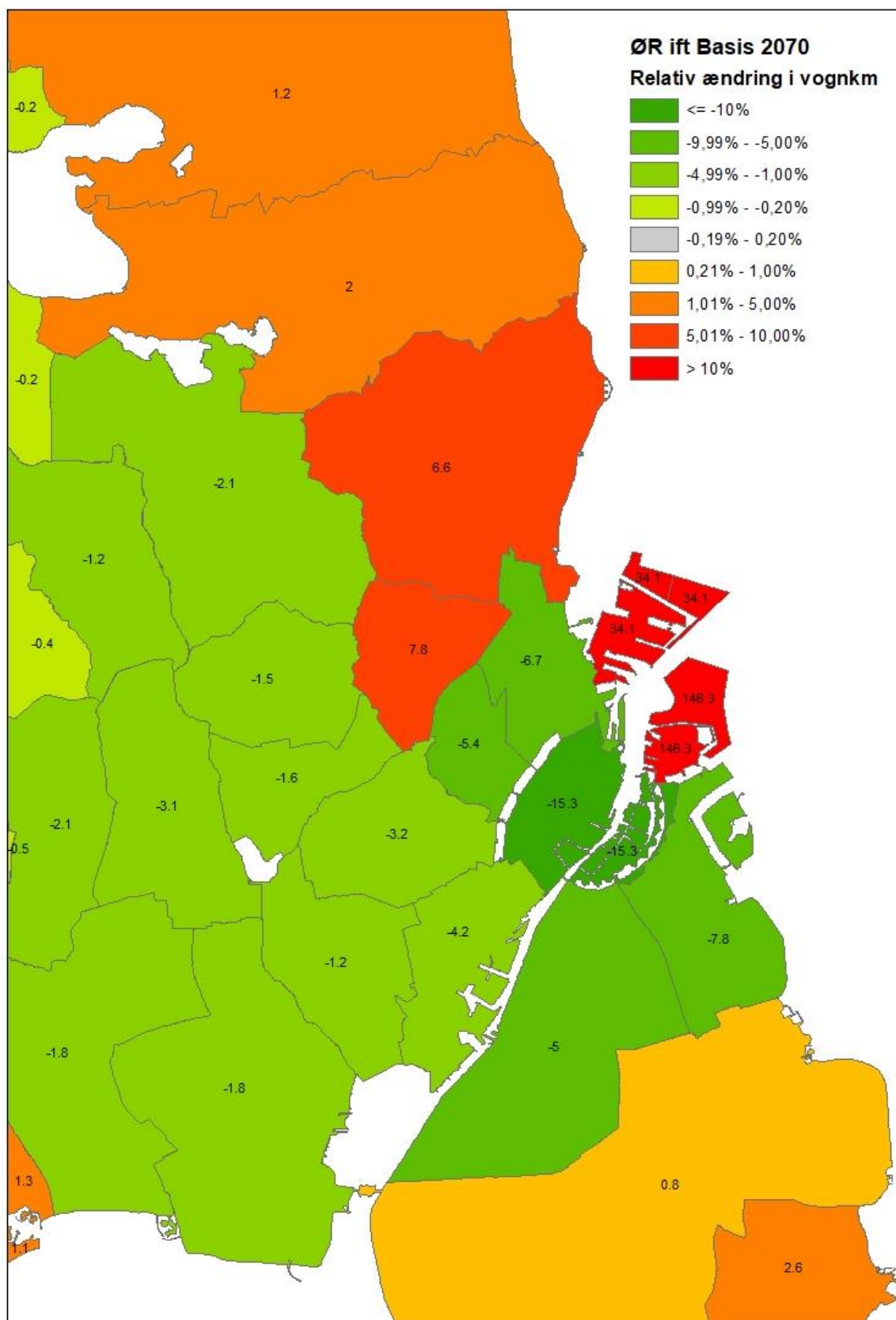
Figur 1 Relativ forskel i trafikarbejde i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis 2035 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 1 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2035 ved anlæg af Østlig Ringvej. I Københavns Kommune vil Østlig Ringvej reducere trafikken i samtlige bydele på nær Bispebjerg, Nordhavn og Østhavnen. Den store stigning i trafikken i Nordhavn skyldes trafik, der kommer fra Østlig Ringvej.



Figur 2 Relativ forskel i trafikarbejde i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis 2040 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 2 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2040 ved anlæg af Østlig Ringvej. I Københavns Kommune vil Østlig Ringvej reducere trafikken i samtlige bydele på nær Bispebjerg, Nordhavn og Østhavnen. Den store stigning i trafikken i Nordhavn skyldes trafik, der kommer fra Østlig Ringvej.



Figur 3 Relativ forskel i trafikarbejde i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis 2050 (opgørelsen af trafikarbejde er ekskl. trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnvej og Nordhavnstunnelen). Figur 3 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2050 ved anlæg af Østlig Ringvej. Tendensen er som for 2035 og 2040, at Østlig Ringvej vil reducere trafikken i samtlige bydele på nær Bispebjerg, Nordhavn og Østhavnen. Den store stigning i trafikken i Nordhavn skyldes trafik, der kommer fra Østlig Ringvej.



Figur 4 Relativ forskel i trafikarbejde i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis 2070 (opgørelsen af trafikarbejdet er ekskl. trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Figur 5 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2070 ved anlæg af Østlig Ringvej. Tendensen er den samme som i 2035, 2040 og 2050, men i 2070 vil de trafikale effekter være større.

4.3 Trafik i udvalgte snit

Tabel 7 viser antallet af køretøjer på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2035 i Basis og i scenariet med Østlig Ringvej. Det ses bl.a., at:

- Østlig Ringvej aflaster Havnesnittet med 30.000 køretøjer svarende til 9%. Den største relative aflastning beregnes på Knippelsbro (-25%), som er nærmeste alternativ forbindelse over Havnesnittet i forhold til Østlig Ringvej.
- Østlig Ringvej aflaster som tidligere nævnt trafikken på vejene i det indre af København. Der beregnes på flere af de større veje en aflastning mellem 7% og 16%.
- Østlig Ringvej medfører en aflastning af vejene i Søsnittet. De største relative aflastninger beregnes for Kalkbrænderihavnsgrade, Østerbrogade, Strandboulevarden, Fredensbro og Dronnings Louises Bro. Der beregnes lidt mere trafik på Kampmannsgade og Vesterbrogade i Søsnittet. Det skyldes formodentlig, at trafikken generelt aflastes i det indre af København, hvilket kan medføre mindre ændringer i f.eks. krydsforsinkelser og dermed give lidt andre rutevalg. Der beregnes en samlet aflastning på 8% af trafikken i Søsnittet.
- Østlig Ringvej medfører en meget stor stigning i trafikken på Refshalevejs Forlængelse, som skyldes trafik til og fra Østlig Ringvej. Refshalevejs Forlængelse er jf. Hansen (2025A) forudsat som en to-sporet vej, der ligger i forlængelse af Refshalevej med det formål at betjene Lynetteholm. Der er i 2035 meget begrænset byudvikling i Østhavnen og slet ingen byudvikling på Lynetteholm, hvorfor der ikke er trafik på Refshalevejs Forlængelse i Basis.
- Østlig Ringvej medfører en væsentlig aflastning af trafikken på Amager, hvilket skyldes at nogle bilister foretrækker at benytte Østlig Ringvej fremfor lokale veje på Amager. Amager Strandvej, som forløber parallelt med den sydlige del af Østlig Ringvej, aflastes således med 28% syd for Øresundsvej. De mere vestlige parallelveje som Kastrupvej og Amagerbrogade aflastes med 11% henholdsvis 16%.
- Østlig Ringvej aflaster Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen og Motorring 3, mens den fører til mere trafik på Helsingørmotorvejen.
- Østlig Ringvej medfører meget store stigninger i trafikken på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen, idet strækningerne bruges som tilkørselsveje til Østlig Ringvej.
- Østlig Ringvej medfører en stor stigning i trafikken på Bernstorffsvej, da den benyttes som tilkørselsvej til Nordhavnsvej og videre ad Østlig Ringvej.
- Østlig Ringvej medfører en aflastning af Strandvejen ved kommunegrænsen. Det skyldes mindre trafik igennem det indre af København og en overflytning af trafik til Strandøerne. Den stigende trafik på Helsingørmotorvejen, Nordhavnsvej og Bernstorffsvej medfører formodentlig noget sivetrafik på lokale veje, således at f.eks. Strandøerne benyttes til og fra ydre Østerbro i stedet for at køre via Helsingørmotorvejen.

Snit	Strækning	Køretøjer	Forskel
------	-----------	-----------	---------

		Basis	m/ØR	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	29.940	22.470	-7.470	-25%
	Langebro	66.881	57.716	-9.165	-14%
	Sjællandsbroen	58.392	54.922	-3.470	-6%
	Kalvebodbroen	171.733	161.804	-9.929	-6%
	I alt Havnesnittet	326.946	296.912	-30.034	-9%
Indre By	Store Kongensgade	14.261	12.054	-2.207	-15%
	Bredgade	14.864	12.419	-2.445	-16%
	Øster Søgade	33.757	31.446	-2.311	-7%
	Øster Farimagsgade	11.971	10.767	-1.204	-10%
	Nørre Voldgade	16.787	14.942	-1.846	-11%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	54.039	46.732	-7.307	-14%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	25.894	21.338	-4.556	-18%
	Østbanegade	1.733	1.692	-41	-2%
	Strandboulevarden	6.321	5.395	-926	-15%
	Østerbrogade	17.964	14.575	-3.389	-19%
	Fredensbro	44.695	39.608	-5.086	-11%
	Dronning Louises Bro	3.527	2.846	-682	-19%
	Gyldenløvesgade	48.123	45.433	-2.691	-6%
	Kampmannsgade	3.976	4.172	196	5%
	Gl. Kongevej	8.071	7.845	-226	-3%
	Vesterbrogade	19.773	19.877	104	1%
	Istedgade	6.326	6.106	-220	-3%
	Ingerslevsgade	11.786	11.417	-369	-3%
	Kalvebod Brygge	45.335	44.079	-1.256	-3%
	I alt Søsnittet	243.525	224.383	-19.141	-8%
Amager (ekskl. motor- vej)	Refshalevejs Forlængelse	-	9.931	9.931	-
	Refshalevej	7.089	9.021	1.932	27%
	Forlandet	11.559	8.713	-2.846	-25%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	18.141	13.002	-5.140	-28%
	Kastrupvej	5.171	4.611	-559	-11%
	Amagerbrogade	8.314	6.984	-1.330	-16%
	Englandsvej	15.200	12.961	-2.240	-15%
	Røde Mellemvej	13.550	12.275	-1.275	-9%
	Ørestads Boulevard	16.742	15.973	-769	-5%
	Artillerivej	8.097	7.739	-357	-4%
Motorveje mv.	Øresundsbroen	32.274	33.877	1.603	5%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	153.259	139.058	-14.201	-9%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	102.548	99.957	-2.591	-3%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	75.347	70.840	-4.506	-6%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	108.458	140.233	31.775	29%
	Hareskovvej	61.049	60.486	-563	-1%
	Nordlige Motorring 3	179.633	171.883	-7.750	-4%
	Ellebjergvej	42.641	42.086	-556	-1%
Øvrige	Nordhavnsvej	32.395	70.616	38.221	118%
	Nordhavnstunnelen	8.082	52.532	44.450	550%
	Nørre Alle	37.591	32.421	-5.170	-14%
	Jagtvej	22.860	22.027	-833	-4%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænsen	11.428	15.994	4.565	40%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	11.480	10.440	-1.039	-9%
	Ryvangs Alle	7.595	7.370	-226	-3%
	Frederiksborgvej	14.719	15.103	385	3%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	35.395	36.420	1.025	3%

Tabel 7 Biltrafik på udvalgte strækninger og snit på et hverdagsdøgn i 2035.

Tabel 8 viser antallet af køretøjer for et hverdagsdøgn i 2040 på de samme strækninger. Det er generelt kun små forskelle i forhold til resultaterne for 2035. Den mest markante forskel er, at

- Østlig Ringvej i modsætning til 2035 medfører en aflastning af Refshalevej. Byudviklingen på Lynetteholm i 2040 i forhold til 2035 medfører mere trafik til og fra området, som må benytte Refshalevej i Basis, mens Østlig Ringvej benyttes i scenariet med Østlig Ringvej.

Tabel 9 viser antallet af køretøjer for et hverdagsdøgn i 2050 på de samme strækninger. De mest markante forskelle i forhold til 2035 og 2040 er, at:

- Østlig Ringvej medfører en større aflastning af Refshalevej. Den gradvise byudvikling på Lynetteholm i 2050 medfører mere trafik til og fra området, som må benytte Refshalevej i Basis, mens Østlig Ringvej benyttes i scenariet med Østlig Ringvej.
- At Østlig Ringvej medfører en større aflastning af vejnettet på Amager i 2050 end i 2035 og 2040. Det skyldes formodentligt den gradvise byudvikling af Nordhavn og Østhavnen, herunder især Lynetteholm. Det betyder, at der kommer flere ture til og fra de områder, hvor andelen af brugere af Østlig Ringvej er stor.
- At Østlig Ringvej medfører mere trafik på Ryvangs Alle. Det skal nok forklares ved sivetrafik forårsaget af stigende trafik på Helsingørmotorvejen, Nordhavnsvej og Bernstorffsvej.

Tabel 10 viser antallet af køretøjer for et hverdagsdøgn i 2070 på de samme strækninger. Tendenserne er de samme som for 2035, 2040 og 2050 om end de generelt er større, hvilket skyldes et generelt højere trafikniveau med mere trængsel til følge og dermed større brug af Østlig Ringvej. Hertil kommer en fuld udbygning af Lynetteholm. De meste markante forskelle i forhold til 2035, 2040 og 2050 er, at:

- Østlig Ringvej i 2070 medfører en aflastning af Refshalevejs Forlængelse, Refshalevej og Forlandet. Det skyldes, at mange bilister til og fra en fuldt udbygget Lynetteholm vælger at benytte Østlig Ringvej.
- Østlig Ringvej medfører en større aflastning af vejnettet på Amager i 2070. Samtidigt medfører Østlig Ringvej mere trafik på Øresundsmotorvejen (øf. Englandsvej). Det skyldes en overflytning af trafik fra parallelle veje for at benytte Øresundsmotorvejen og Østlig Ringvej fremfor lokale veje på Amager suppleret med mindre ændringer i rejsemønster forårsaget af den bedre tilgængelighed via Østlig Ringvej.

Snit	Strækning	Køretøjer	Forskel
------	-----------	-----------	---------

		Basis	m/ØR	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	30.605	23.033	-7.572	-25%
	Langebros	68.622	58.442	-10.181	-15%
	Sjællandsbroen	59.135	55.898	-3.237	-5%
	Kalvebodbroen	184.947	175.599	-9.348	-5%
	I alt Havnesnittet	343.309	312.972	-30.337	-9%
Indre By	Store Kongensgade	14.502	12.440	-2.062	-14%
	Bredgade	15.258	12.681	-2.577	-17%
	Øster Søgade	33.873	31.668	-2.205	-7%
	Øster Farimagsgade	11.868	10.650	-1.218	-10%
	Nørre Voldgade	17.914	15.460	-2.454	-14%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	55.829	47.729	-8.100	-15%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	27.251	22.513	-4.737	-17%
	Østbanegade	1.771	1.708	-63	-4%
	Strandboulevarden	6.553	5.553	-1.000	-15%
	Østerbrogade	18.719	15.027	-3.692	-20%
	Fredensbro	45.310	40.137	-5.174	-11%
	Dronning Louises Bro	3.483	2.824	-659	-19%
	Gyldenløvesgade	49.053	46.170	-2.883	-6%
	Kampmannsgade	4.078	4.276	198	5%
	Gl. Kongevej	8.293	8.170	-123	-1%
	Vesterbrogade	19.932	19.865	-67	0%
	Istedgade	6.345	5.896	-449	-7%
	Ingerslevsgade	12.292	11.810	-482	-4%
	Kalvebod Brygge	46.292	44.816	-1.477	-3%
	I alt Søsnittet	249.373	228.765	-20.607	-8%
Amager (ekskl. motor- vej)	Refshalevejs Forlængelse	2.326	12.963	10.637	-
	Refshalevej	12.277	11.035	-1.242	-10%
	Forlandet	14.667	9.651	-5.016	-34%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	18.610	13.324	-5.286	-28%
	Kastrupvej	5.189	4.638	-551	-11%
	Amagerbrogade	8.255	7.024	-1.231	-15%
	Englandsvej	15.677	13.270	-2.407	-15%
	Røde Mellemvej	14.004	12.536	-1.468	-10%
	Ørestads Boulevard	17.214	16.289	-925	-5%
	Artillerivej	8.359	7.984	-375	-4%
Motorveje mv.	Øresundsbroen	34.172	35.715	1.543	5%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	165.006	150.880	-14.126	-9%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	111.818	110.627	-1.191	-1%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	78.382	73.784	-4.598	-6%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	115.120	149.172	34.053	30%
	Hareskovvej	64.874	64.288	-586	-1%
	Nordlige Motorring 3	193.275	185.977	-7.299	-4%
	Ellebjergvej	43.216	42.480	-737	-2%
Øvrige	Nordhavnsvej	36.078	77.359	41.281	114%
	Nordhavnstunnelen	10.264	58.798	48.534	473%
	Nørre Alle	38.831	33.456	-5.375	-14%
	Jagtvej	23.141	22.162	-980	-4%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænsen	11.858	16.563	4.704	40%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	11.633	10.572	-1.061	-9%
	Ryvangs Alle	7.712	7.611	-101	-1%
	Frederiksborgvej	15.179	15.646	467	3%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	36.823	37.775	951	3%

Tabel 8 Biltrafik på udvalgte strækninger og snit på et hverdagsdøgn i 2040.

Snit	Strækning	Køretøjer	Forskel
------	-----------	-----------	---------

		Basis	m/ØR	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	31.958	23.950	-8.007	-25%
	Langebros	71.842	60.800	-11.042	-15%
	Sjællandsbroen	61.729	58.443	-3.286	-5%
	Kalvebodbroen	200.179	191.902	-8.277	-4%
	I alt Havnesnitte	365.707	335.095	-30.612	-8%
Indre By	Store Kongensgade	14.898	12.830	-2.068	-14%
	Bredgade	15.697	12.973	-2.725	-17%
	Øster Søgade	34.598	32.470	-2.128	-6%
	Øster Farimagsgade	12.180	11.092	-1.089	-9%
	Nørre Voldgade	18.923	16.134	-2.789	-15%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	57.904	49.282	-8.622	-15%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	29.483	23.889	-5.594	-19%
	Østbanegade	1.826	1.796	-30	-2%
	Strandboulevarden	7.049	5.815	-1.234	-18%
	Østerbrogade	19.709	15.750	-3.958	-20%
	Fredensbro	46.758	41.787	-4.971	-11%
	Dronning Louises Bro	3.784	2.848	-936	-25%
	Gyldenløvesgade	51.051	47.826	-3.225	-6%
	Kampmannsgade	4.235	4.387	151	4%
	Gl. Kongevej	9.135	8.784	-351	-4%
	Vesterbrogade	20.485	20.389	-96	0%
	Istedgade	6.818	6.310	-508	-7%
	Ingerslevsgade	13.354	12.698	-655	-5%
	Kalvebod Brygge	47.781	46.173	-1.608	-3%
	I alt Søsnittet	261.466	238.451	-23.015	-9%
Amager (ekskl. motor- vej)	Refshalevejs forlængelse	7.101	18.061	10.961	154%
	Refshalevej	20.087	14.618	-5.468	-27%
	Forlandet	20.716	11.818	-8.898	-43%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	19.995	13.877	-6.119	-31%
	Kastrupvej	5.290	4.725	-564	-11%
	Amagerbrogade	8.256	7.039	-1.218	-15%
	Englandsvej	16.343	13.847	-2.496	-15%
	Røde Mellemvej	14.293	12.919	-1.374	-10%
	Ørestads Boulevard	17.979	16.747	-1.232	-7%
	Artillerivej	8.747	8.316	-430	-5%
Motorveje mv.	Øresundsbroen	34.258	35.781	1.523	4%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	177.671	165.062	-12.609	-7%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	121.230	122.714	1.484	1%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	83.053	77.969	-5.083	-6%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	125.826	161.348	35.522	28%
	Hareskovvej	70.100	69.094	-1.006	-1%
	Nordlige Motorring 3	207.869	200.983	-6.886	-3%
Øvrige	Ellebjergvej	44.799	44.486	-313	-1%
	Nordhavnsvej	42.594	86.866	44.272	104%
	Nordhavnstunnelen	15.145	68.879	53.733	355%
	Nørre Alle	40.730	35.348	-5.383	-13%
	Jagtvej	23.996	23.219	-778	-3%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	12.797	17.845	5.048	39%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	12.138	11.361	-777	-6%
	Ryvangs Alle	7.926	8.154	228	3%
	Frederiksborgvej	16.276	16.831	555	3%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	39.243	40.343	1.101	3%

Tabel 9 Biltrafik på udvalgte strækninger og snit på et hverdagsdøgn i 2050.

Snit	Strækning	Køretøjer	Forskel
------	-----------	-----------	---------

		Basis	m/ØR	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	33.764	25.229	-8.536	-25%
	Langebros	74.611	63.391	-11.220	-15%
	Sjællandsbroen	63.513	60.790	-2.723	-4%
	Kalvebodbroen	202.024	197.104	-4.919	-2%
	I alt Havnesnittet	373.912	346.514	-27.398	-7%
Indre By	Store Kongensgade	15.028	12.876	-2.151	-14%
	Bredgade	15.973	13.259	-2.714	-17%
	Øster Søgade	34.340	32.411	-1.929	-6%
	Øster Farimagsgade	12.454	11.351	-1.103	-9%
	Nørre Voldgade	19.408	16.615	-2.793	-14%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	59.820	50.600	-9.220	-15%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	30.430	24.486	-5.944	-20%
	Østbanegade	1.850	1.812	-38	-2%
	Strandboulevarden	7.034	5.919	-1.115	-16%
	Østerbrogade	20.114	16.378	-3.736	-19%
	Fredensbro	46.741	42.092	-4.649	-10%
	Dronning Louises Bro	3.847	2.948	-899	-23%
	Gyldenløvesgade	51.937	48.329	-3.608	-7%
	Kampmannsgade	4.215	4.397	182	4%
	Gl. Kongevej	9.258	9.191	-67	-1%
	Vesterbrogade	21.212	20.747	-465	-2%
	Istedgade	7.224	6.902	-322	-4%
	Ingerslevsgade	14.057	13.252	-805	-6%
	Kalvebod Brygge	49.163	47.320	-1.843	-4%
	I alt Søsnittet	267.081	243.774	-23.307	-9%
Amager (ekskl. motor- vej)	Refshalevejs Forlængelse	21.538	20.534	-1.003	-5%
	Refshalevej	31.955	17.759	-14.195	-44%
	Forlandet	28.607	14.580	-14.028	-49%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	20.726	14.123	-6.604	-32%
	Kastrupvej	5.337	4.722	-615	-12%
	Amagerbrogade	8.360	7.053	-1.308	-16%
	Englandsvej	16.662	13.912	-2.749	-16%
	Røde Mellemvej	14.638	12.960	-1.678	-11%
	Ørestads Boulevard	18.275	16.927	-1.348	-7%
	Artillerivej	8.861	8.344	-517	-6%
Motorveje mv.	Øresundsbroen	34.429	35.914	1.485	4%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	178.737	170.740	-7.998	-4%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	122.187	127.574	5.387	4%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	84.816	79.972	-4.843	-6%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	128.894	167.159	38.265	30%
	Hareskovvej	70.318	69.045	-1.273	-2%
	Nordlige Motorring 3	207.869	201.427	-6.442	-3%
	Ellebjergvej	45.889	45.524	-365	-1%
Øvrige	Nordhavnsvej	46.301	93.114	46.813	101%
	Nordhavnstunnelen	19.345	77.042	57.697	298%
	Nørre Alle	40.171	35.407	-4.763	-12%
	Jagtvej	23.761	23.131	-630	-3%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	12.945	18.145	5.199	40%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	12.217	11.556	-661	-5%
	Ryvangs Alle	7.913	8.274	361	5%
	Frederiksborgvej	16.345	16.949	604	4%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	39.613	41.540	1.927	5%

Tabel 10 Biltrafik på udvalgte strækninger og snit på et hverdagsdøgn i 2070.

Tabel 11 viser trafikken på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2035 i Basis opdelt på køretøjsarter (person-, vare og lastbiler). Trafikken i scenariet med Østlig Ringvej er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis. Der beregnes for de fleste udvalgte strækninger et fald i trafikken ved etablering af Østlig Ringvej. For de fleste strækninger er det relative fald størst for lastbiler, hvilket som tidligere nævnt skal forklares ved en større andel af lastbiler, som benytter Østlig Ringvej.

Strækning	Personbil		Varebil		Lastbil	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Knippelsbro	21.154	-5.744 (-27%)	7.322	-1.187 (-16%)	1.464	-539 (-37%)
Langebro	48.093	-6.687 (-14%)	16.660	-2.097 (-13%)	2.128	-380 (-18%)
H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	40.394	-5.396 (-13%)	11.869	-1.515 (-13%)	1.776	-396 (-22%)
Nordhavnsvej	25.607	33.124 (129%)	3.858	2.517 (65%)	2.931	2.579 (88%)
Kalkbrænderihavnsgade	19.751	-3.524 (-18%)	4.656	-801 (-17%)	1.488	-231 (-15%)
Strandboulevarden	4.227	-543 (-13%)	1.857	-338 (-18%)	237	-45 (-19%)
Østerbrogade	14.146	-2.783 (-20%)	3.298	-490 (-15%)	521	-117 (-22%)
Fredensbro	35.901	-3.755 (-10%)	7.519	-1.034 (-14%)	1.275	-297 (-23%)
Dronning Louises Bro	2.469	-507 (-21%)	931	-148 (-16%)	128	-27 (-21%)
Gyldenløvesgade	36.924	-1.876 (-5%)	9.857	-590 (-6%)	1.342	-225 (-17%)
Gl. Kongevej	6.218	-157 (-3%)	1.567	-58 (-4%)	286	-11 (-4%)
Vesterbrogade	14.225	76 (1%)	4.862	33 (1%)	686	-5 (-1%)
Ingerslevsgade	8.630	-298 (-3%)	2.659	-72 (-3%)	498	0 (0%)
Kalvebod Brygge	33.399	-1.077 (-3%)	10.267	-214 (-2%)	1.670	36 (2%)
Refshalevej	4.724	1.181 (25%)	2.009	-108 (-5%)	355	859 (242%)
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	14.740	-3.864 (-26%)	2.419	-920 (-38%)	982	-356 (-36%)
Amagerbrogade	6.488	-1.014 (-16%)	1.554	-209 (-13%)	271	-107 (-40%)
Englandsvej	12.174	-1.616 (-13%)	2.649	-512 (-19%)	377	-112 (-30%)
Røde Mellemvej	10.791	-961 (-9%)	2.346	-253 (-11%)	413	-61 (-15%)
Ørestads Boulevard	13.535	-631 (-5%)	2.783	-127 (-5%)	424	-11 (-3%)
Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	88.281	-3.104 (-4%)	8.021	288 (4%)	6.286	225 (4%)
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	130.016	-13.408 (-10%)	16.014	-605 (-4%)	7.230	-188 (-3%)
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	60.939	-3.856 (-6%)	12.231	-551 (-5%)	2.177	-100 (-5%)
Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	90.398	28.390 (31%)	12.568	1.251 (10%)	5.493	2.133 (39%)
Nordlige Motorring 3	156.030	-7.599 (-5%)	13.267	-111 (-1%)	10.355	-39 (0%)

Tabel 11 Biltrafik i Basis opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2035. Trafikken i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabel 12 viser trafikken på de samme strækninger for et hverdagsdøgn i 2040. Der er kun mindre forskelle i forhold til billedet for 2035.

Strækning	Personbil		Varebil		Lastbil	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Knippelsbro	21.781	-5.775 (-27%)	7.392	-1.279 (-17%)	1.432	-518 (-36%)
Langebrogade	49.327	-7.211 (-15%)	17.101	-2.520 (-15%)	2.194	-449 (-20%)
H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	41.822	-5.750 (-14%)	12.215	-1.936 (-16%)	1.792	-414 (-23%)
Nordhavnsvej	28.687	36.062 (126%)	4.262	2.661 (62%)	3.130	2.557 (82%)
Kalkbrænderihavnsgade	20.893	-3.698 (-18%)	4.802	-770 (-16%)	1.556	-270 (-17%)
Strandboulevarden	4.335	-505 (-12%)	1.963	-435 (-22%)	256	-60 (-23%)
Østerbrogade	14.803	-3.006 (-20%)	3.390	-568 (-17%)	526	-118 (-22%)
Fredensbro	36.370	-3.657 (-10%)	7.649	-1.186 (-16%)	1.291	-330 (-26%)
Dronning Louises Bro	2.488	-531 (-21%)	881	-115 (-13%)	114	-14 (-12%)
Gyldenløvesgade	37.942	-2.010 (-5%)	9.817	-670 (-7%)	1.295	-203 (-16%)
Gl. Kongevej	6.412	-71 (-1%)	1.580	-44 (-3%)	301	-8 (-3%)
Vesterbrogade	14.240	35 (0%)	4.968	-85 (-2%)	724	-17 (-2%)
Ingerslevsgade	9.006	-363 (-4%)	2.740	-97 (-4%)	546	-22 (-4%)
Kalvebod Brygge	34.127	-1.207 (-4%)	10.442	-264 (-3%)	1.724	-6 (0%)
Refshalevej	8.473	-993 (-12%)	3.080	-865 (-28%)	725	617 (85%)
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	15.105	-3.915 (-26%)	2.534	-1.038 (-41%)	971	-333 (-34%)
Amagerbrogade	6.411	-886 (-14%)	1.561	-227 (-15%)	283	-118 (-42%)
Englandsvej	12.599	-1.722 (-14%)	2.700	-576 (-21%)	377	-109 (-29%)
Røde Mellemvej	11.180	-1.082 (-10%)	2.396	-286 (-12%)	428	-100 (-23%)
Ørestads Boulevard	13.946	-677 (-5%)	2.857	-237 (-8%)	411	-10 (-2%)
Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	96.715	-2.174 (-2%)	8.491	626 (7%)	6.613	357 (5%)
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	140.958	-13.677 (-10%)	16.476	-347 (-2%)	7.572	-102 (-1%)
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	63.518	-3.931 (-6%)	12.663	-502 (-4%)	2.201	-165 (-7%)
Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	96.323	30.725 (32%)	13.087	1.277 (10%)	5.710	2.051 (36%)
Nordlige Motorring 3	169.562	-7.362 (-4%)	13.687	-171 (-1%)	10.026	234 (2%)

Tabel 12 Biltrafik i Basis opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2040. Trafikken i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabel 13 viser trafikken på de samme strækninger for et hverdagsdøgn i 2050. Billedet er stort set det samme som for 2035 og 2040 om end effekterne af Østlig Ringvej er større.

Strækning	Personbil		Varebil		Lastbil	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Knippelsbro	22.628	-5.873 (-26%)	7.873	-1.643 (-21%)	1.457	-491 (-34%)
Langebrogade	51.751	-7.608 (-15%)	17.807	-2.927 (-16%)	2.283	-506 (-22%)
H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	43.429	-5.929 (-14%)	12.632	-2.241 (-18%)	1.843	-451 (-24%)
Nordhavnsvej	34.359	38.537 (112%)	4.888	2.950 (60%)	3.346	2.785 (83%)
Kalkbrænderihavnsvej	22.718	-4.436 (-20%)	5.212	-909 (-17%)	1.552	-250 (-16%)
Strandboulevarden	4.644	-614 (-13%)	2.117	-537 (-25%)	288	-83 (-29%)
Østerbrogade	15.630	-3.148 (-20%)	3.534	-686 (-19%)	545	-124 (-23%)
Fredensbro	37.599	-3.339 (-9%)	7.921	-1.344 (-17%)	1.238	-288 (-23%)
Dronning Louises Bro	2.778	-773 (-28%)	880	-137 (-16%)	126	-26 (-20%)
Gyldenløvesgade	39.808	-2.240 (-6%)	9.944	-771 (-8%)	1.299	-214 (-16%)
Gl. Kongevej	7.052	-195 (-3%)	1.727	-121 (-7%)	355	-34 (-10%)
Vesterbrogade	14.741	39 (0%)	4.984	-108 (-2%)	760	-27 (-4%)
Ingerslevsgade	9.825	-466 (-5%)	2.976	-171 (-6%)	553	-18 (-3%)
Kalvebod Brygge	35.552	-1.283 (-4%)	10.507	-301 (-3%)	1.721	-24 (-1%)
Refshalevej	13.712	-3.627 (-26%)	5.091	-2.236 (-44%)	1.284	395 (31%)
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	16.300	-4.489 (-28%)	2.681	-1.269 (-47%)	1.014	-360 (-36%)
Amagerbrogade	6.362	-798 (-13%)	1.590	-282 (-18%)	305	-138 (-45%)
Englandsvej	13.152	-1.742 (-13%)	2.791	-623 (-22%)	401	-131 (-33%)
Røde Mellemvej	11.424	-900 (-8%)	2.440	-365 (-15%)	429	-108 (-25%)
Ørestads Boulevard	14.613	-925 (-6%)	2.953	-286 (-10%)	413	-21 (-5%)
Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	105.390	-77 (0%)	8.959	907 (10%)	6.881	654 (10%)
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	152.826	-12.514 (-8%)	17.198	-205 (-1%)	7.647	111 (1%)
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	67.768	-4.178 (-6%)	13.104	-758 (-6%)	2.180	-148 (-7%)
Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	106.009	31.835 (30%)	13.979	1.397 (10%)	5.838	2.290 (39%)
Nordlige Motorring 3	183.789	-6.947 (-4%)	14.148	-130 (-1%)	9.932	191 (2%)

Tabel 13 Biltrafik i Basis opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2050. Trafikken i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabel 14 viser trafikken på de samme strækninger for et hverdagsdøgn i 2070.

Strækning	Personbil		Varebil		Lastbil	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Knippelsbro	22.593	-5.245 (-23%)	9.493	-2.732 (-29%)	1.679	-558 (-33%)
Langebros	51.948	-6.404 (-12%)	20.178	-4.286 (-21%)	2.484	-531 (-21%)
H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	43.667	-5.320 (-12%)	14.124	-3.378 (-24%)	2.030	-523 (-26%)
Nordhavnsvej	36.766	39.174 (107%)	5.813	4.177 (72%)	3.721	3.462 (93%)
Kalkbrænderihavnsvej	22.765	-4.651 (-20%)	6.020	-1.047 (-17%)	1.644	-246 (-15%)
Strandboulevarden	4.571	-480 (-11%)	2.178	-564 (-26%)	286	-71 (-25%)
Østerbrogade	15.816	-2.728 (-17%)	3.702	-839 (-23%)	596	-169 (-28%)
Fredensbro	37.125	-2.687 (-7%)	8.347	-1.674 (-20%)	1.269	-287 (-23%)
Dronning Louises Bro	2.814	-726 (-26%)	897	-140 (-16%)	136	-33 (-24%)
Gyldenløvesgade	40.099	-2.079 (-5%)	10.479	-1.284 (-12%)	1.359	-245 (-18%)
Gl. Kongevej	7.108	-22 (0%)	1.777	-60 (-3%)	373	15 (4%)
Vesterbrogade	15.048	-32 (0%)	5.335	-370 (-7%)	830	-64 (-8%)
Ingerslevsgade	10.208	-601 (-6%)	3.267	-189 (-6%)	582	-15 (-3%)
Kalvebod Brygge	35.482	-1.013 (-3%)	11.770	-761 (-6%)	1.910	-69 (-4%)
Refshalevej	18.025	-6.700 (-37%)	11.444	-7.084 (-62%)	2.486	-411 (-17%)
Amager Strandvej (sf. Øresundsvej)	16.525	-4.520 (-27%)	3.164	-1.692 (-53%)	1.038	-392 (-38%)
Amagerbrogade	6.377	-807 (-13%)	1.644	-336 (-20%)	339	-164 (-48%)
Englandsvej	13.181	-1.755 (-13%)	3.019	-806 (-27%)	462	-188 (-41%)
Røde Mellemvej	11.474	-972 (-8%)	2.656	-526 (-20%)	508	-180 (-35%)
Ørestads Boulevard	14.667	-904 (-6%)	3.175	-411 (-13%)	433	-33 (-8%)
Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	106.209	2.294 (2%)	8.968	1.956 (22%)	7.010	1.137 (16%)
Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	153.750	-9.149 (-6%)	17.156	715 (4%)	7.831	436 (6%)
Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	68.817	-3.670 (-5%)	13.601	-845 (-6%)	2.398	-328 (-14%)
Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	107.355	32.753 (31%)	15.265	2.520 (17%)	6.275	2.993 (48%)
Nordlige Motorring 3	183.523	-6.534 (-4%)	14.344	-110 (-1%)	10.001	202 (2%)

Tabel 14 Biltrafik i Basis opdelt på køretøjsart på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070. Trafikken i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Den mest markante forskel i tabel 14 i forhold til 2035, 2040 og 2050 er en væsentlig større aflastning af varebiltrafikken ved etablering af Østlig Ringvej. Det gælder ikke mindst Knippelsbro, hvor der i modsætning til 2035 og 2050 er en relativ større aflastning af varebiler i forhold til personbiler. Væksten i vare- og lastbilture drives af væksten i arbejdspladser. De mange nye arbejdspladser på en fuldt udbygget Lynetteholm har en sammensætning (kontorarbejdspladser o.lign.), som især driver varebilture. De vil primært benytte Østlig Ringvej og dermed aflaste Knippelsbro i forhold til Basis. Der kommer også mange personture på grund af byudviklingen på Lynetteholm, men ikke alle bruger bil. Der vil være mange som f.eks. benytter Metro til og fra området.

4.4 Trafikkort

Figur 5 viser hverdagsdøgntrafikken i 2035 i scenariet med Østlig Ringvej. Tallene viser antallet af køretøjer på strækninger med mere end 5.000 køretøjer. For strækninger, som i OTM-modellen er dobbelt-digitaliseret³, vises alene trafiktallet for den ene retning. Det omfatter eksempelvis motorveje, hvor hverdagsdøgntrafikken vises i hver retning. Det gælder dog ikke for Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Lynetteholm, da den strækning trods dobbelt-digitalisering angiver hverdagsdøgntrafikken over begge retninger. Det samme gælder for alle andre veje, herunder byveje, at trafiktallene på kortet er hverdagsdøgntrafik over begge retninger.

Figur 6 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken mellem scenariet med Østlig Ringvej og Basis i 2035. Røde strækninger angiver mere trafik i scenariet med Østlig Ringvej, mens grønne strækninger angiver mindre trafik. Østlig Ringvej, som ikke findes i Basis, er markeret med blå. Der beregnes mere trafik på Helsingørmotorvejen, Nordhavnstunnelen, Refshalevej, Refshalevejs Forlængelse og omkring lufthavnen, mens trafikken især reduceres i København og Frederiksberg samt på Amagermotorvejen og Motorring 3 efter anlæg af Østlig Ringvej.

I 2035 vælger nogle af bilisterne til og fra lufthavnen at benytte Østlig Ringvej fremfor Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen. Det medfører dels en overflytning af trafik fra de vestlige til de østlige ramper ved lufthavnen og en reduktion i trafikken på Øresundsmotorvejen vest for lufthavnen. Der beregnes en stigning i trafikken på Englandsvej syd for Øresundsmotorvejen. Det skyldes en overflytning af trafik fra parallelle veje for at benytte Øresundsmotorvejen og Østlig Ringvej fremfor lokale veje på Amager suppleret med mindre ændringer i rejsemønstre forårsaget af den bedre tilgængelige via Østlig Ringvej. I Ørestaden ses et tilsvarende skift mod større brug af de østvendte ramper for at komme på Øresundsmotorvejen og videre med Østlig Ringvej.

Figur 7 viser hverdagsdøgntrafikken i 2040 i scenariet med Østlig Ringvej, mens figur 8 viser forskellen i forhold til Basis. Der beregnes lidt mere trafik i 2040 end i 2035, men den mest iøjnefaldende forskel mellem 2035 og 2040 er effekten af byudviklingen på Lynetteholm.

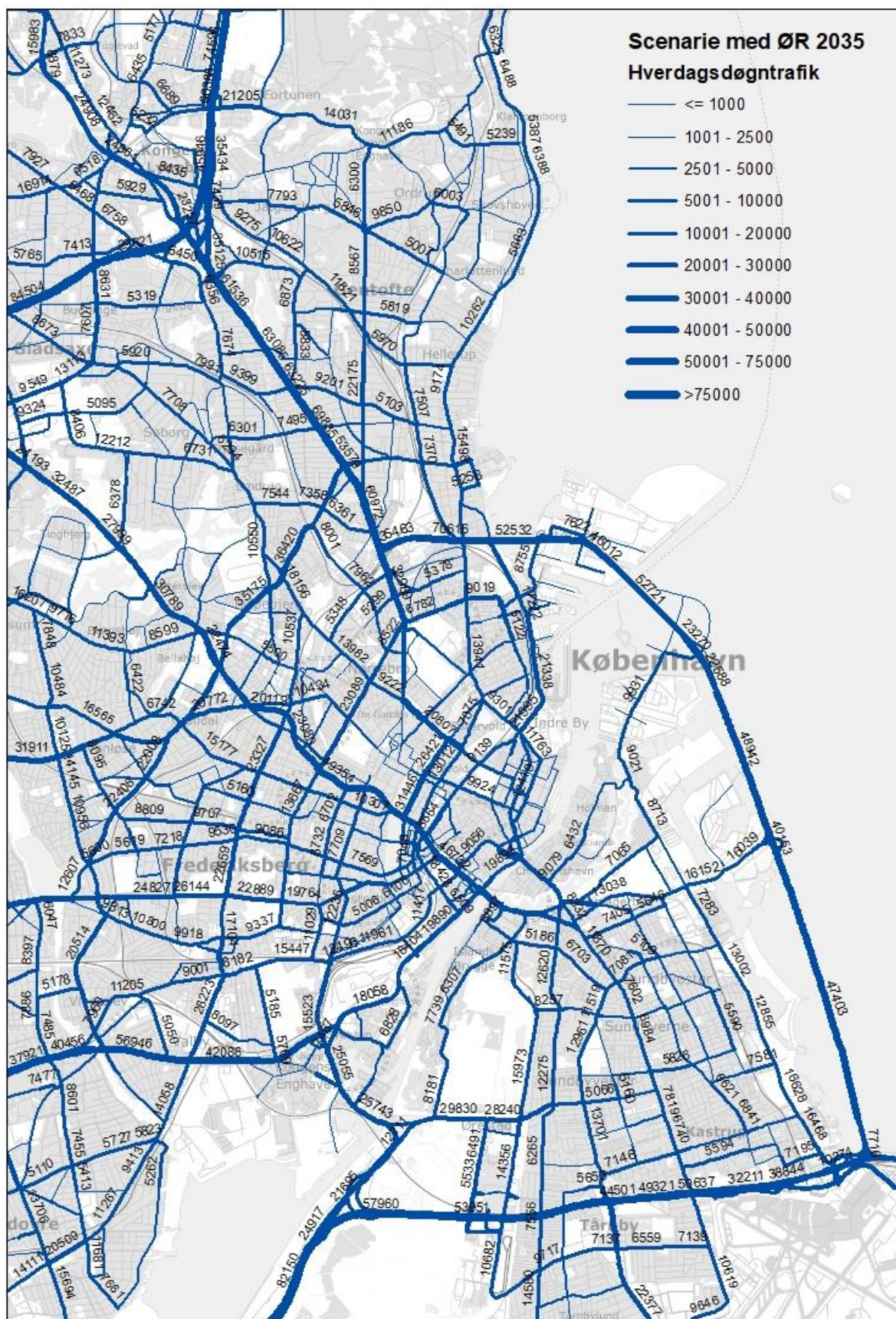
For strækningen på Refshalevej mellem Forlandet og Refshalevejs Forlængelse er der to modsatrettede effekter af Østlig Ringvej. I scenariet med Østlig Ringvej vil færre beboere og pendlere på Lynetteholm benytte strækningen fra Refshalevejs Forlængelse til Forlandet, idet Østlig Ringvej foretrækkes. Omvendt vil strækningen blive belastet af mere til- og frakørsel til Østlig Ringvej, herunder trafik fra den sydligste del af Refshaleøen og Margrethesholm. Bruddet i "farvelægningen" mellem Refshalevejs Forlængelse (rød) og Refshalevej (grøn) skyldes placering af zoneophæng og er derfor modelteknisk. I virkeligheden vil forskellen mellem de to modsatrettede effekter være mere udjævnet over strækningen.

Figur 9 viser hverdagsdøgntrafikken i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej, mens figur 10 viser forskellen i forhold til Basis. Effekten af Østlig Ringvej er større og tydeligere end tilfældet i 2035 og 2040, hvilket skyldes en generel trafikvækst og byudvikling på Lynetteholm.

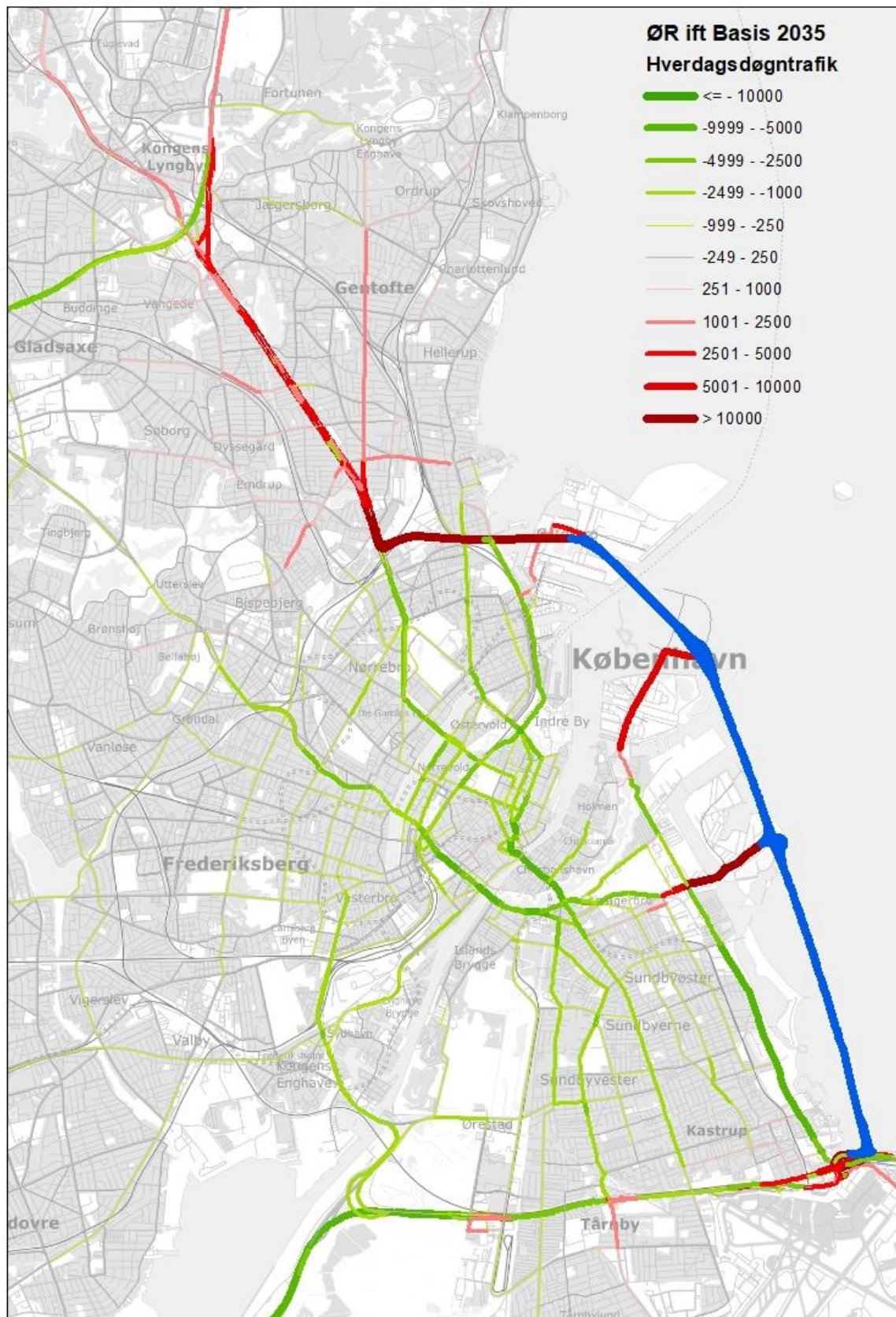
Østlig Ringvej medfører i forhold til Basis mere trafik på den del af Øresundsmotorvejen, som ligger mellem Københavns Lufthavn og Tårnby Torv, mens der beregnes en aflastning på strækningen i 2035. Det skyldes, at der i 2050 er flere bilister, der bruger Østlig Ringvej og dernæst motorvejen til den sydlige del af Amager.

Figur 11 viser hverdagsdøgntrafikken i 2070 i scenariet med Østlig Ringvej, mens figur 12 viser forskellen i forhold til Basis. Det ses, at Østlig Ringvej i 2070 har større og mere vidtrækkende effekter end i 2035, 2040 og 2050. Der beregnes mere trafik i særligt de nordlige adgangsveje til Østlig Ringvej bestående af korridoren Helsingørmotorvejen, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen samt dele af Øresundsmotorvejen. Derimod aflaster Østlig Ringvej trafikken på stort set alle andre veje. Det bemærkes, at Refshalevej og Refshalevejs Forlængelse også aflastes af Østlig Ringvej. Det skyldes, at effekter af trafik fra en fuldt udbygget Lynetteholm, hvis beboere og pendlere fortrækker at benytte Østlig Ringvej, overstiger den mere trafik forårsaget af til- og frakørsel til Østlig Ringvej via Refshalevejs Forlængelse.

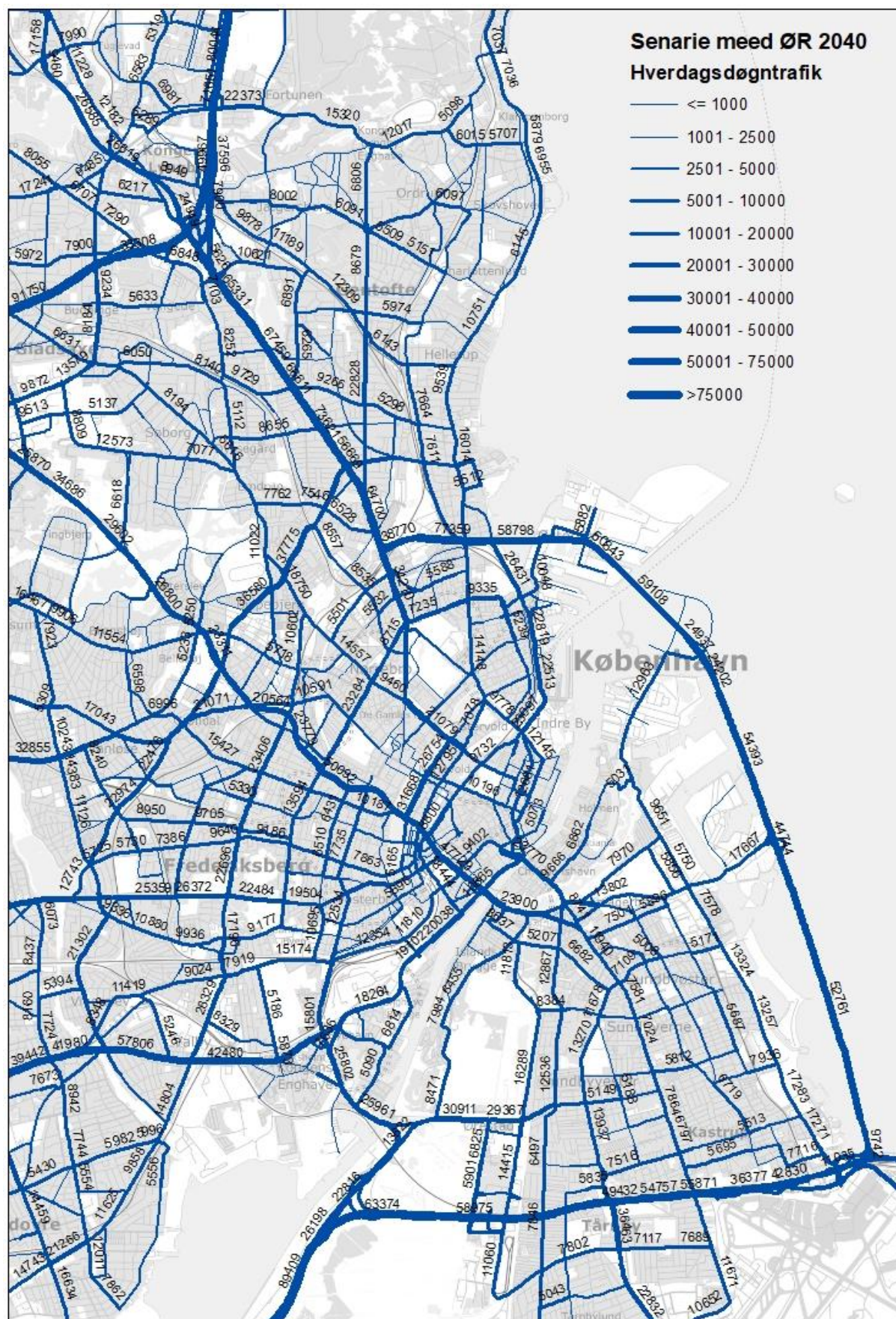
³ En vejstrækning f.eks. en motorvejsstrækning, som i modelvejnettet er kodet (digitaliseret) retningsopdelt. Det vil sige en ensrettet strækning i den ene retninger og en ensrettet strækning i den anden retning.



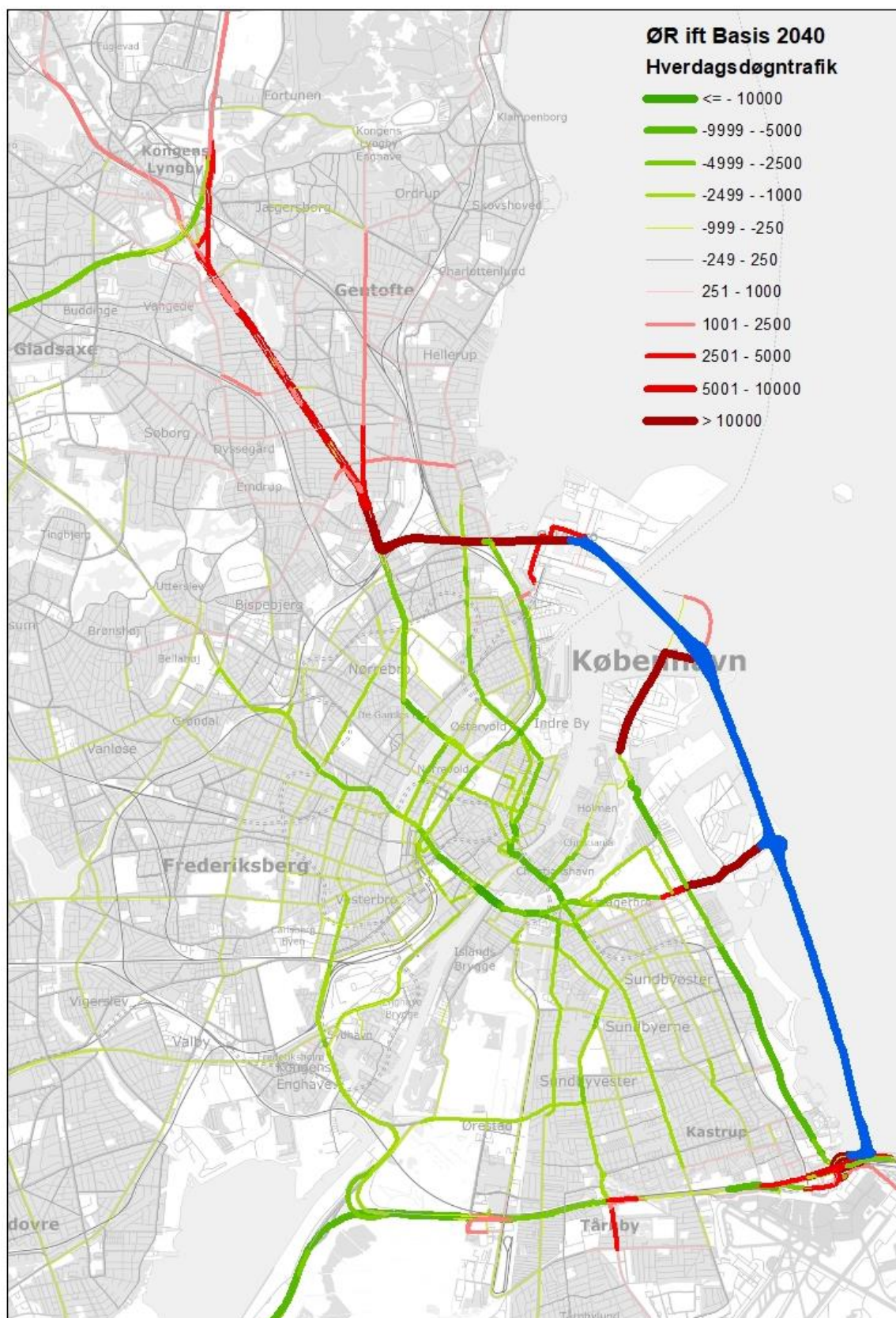
Figur 5 Hverdagsdøgnetrafik i 2035 i scenariet med Østlig Ringvej.



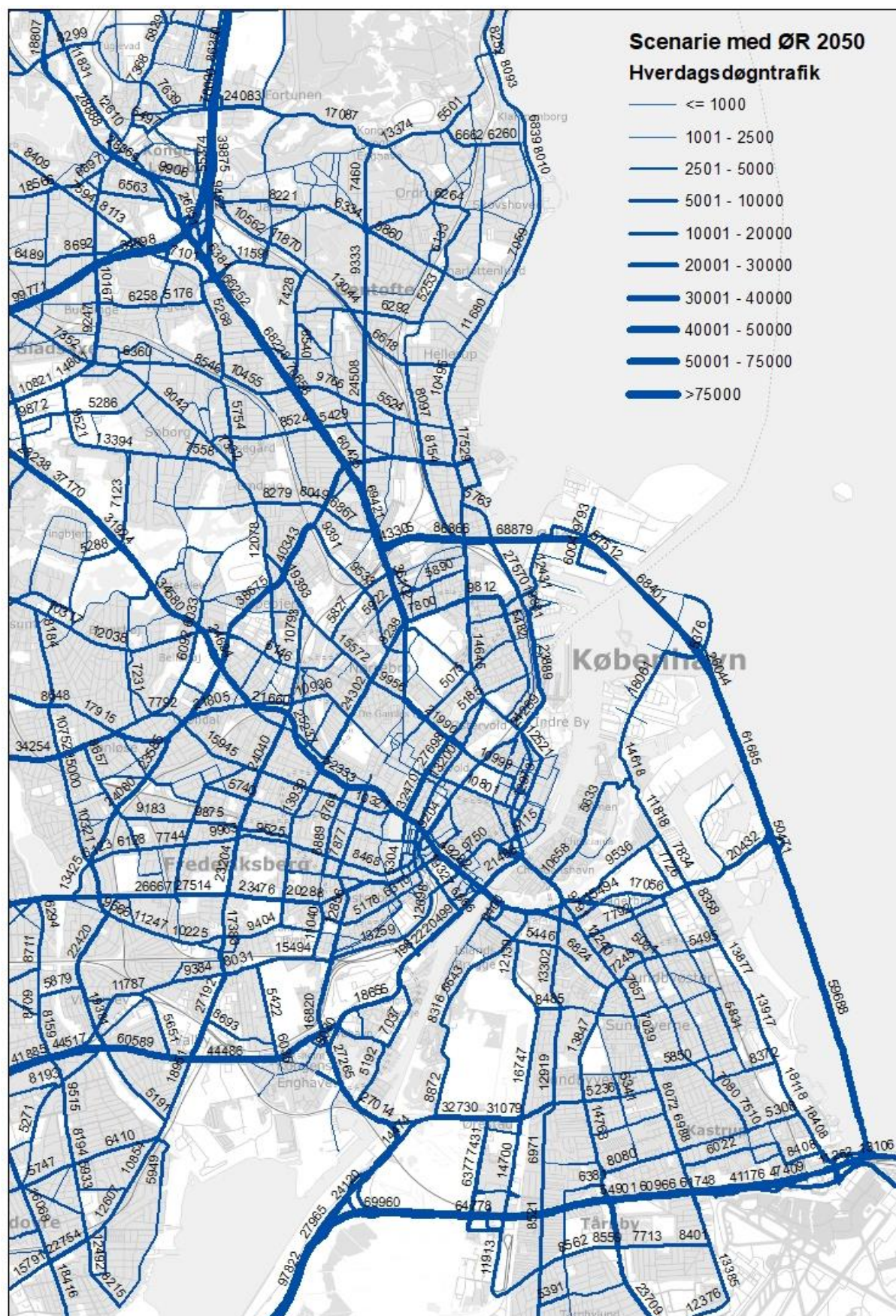
Figur 6 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2035 i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Figur 6 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2035 med anlæg af Østlig Ringvej. Trafikken i de indre dele af København aflastes, mens Helsingørsmotorvejen og tilkørselsvejene til Østlig Ringvej får mere trafik.



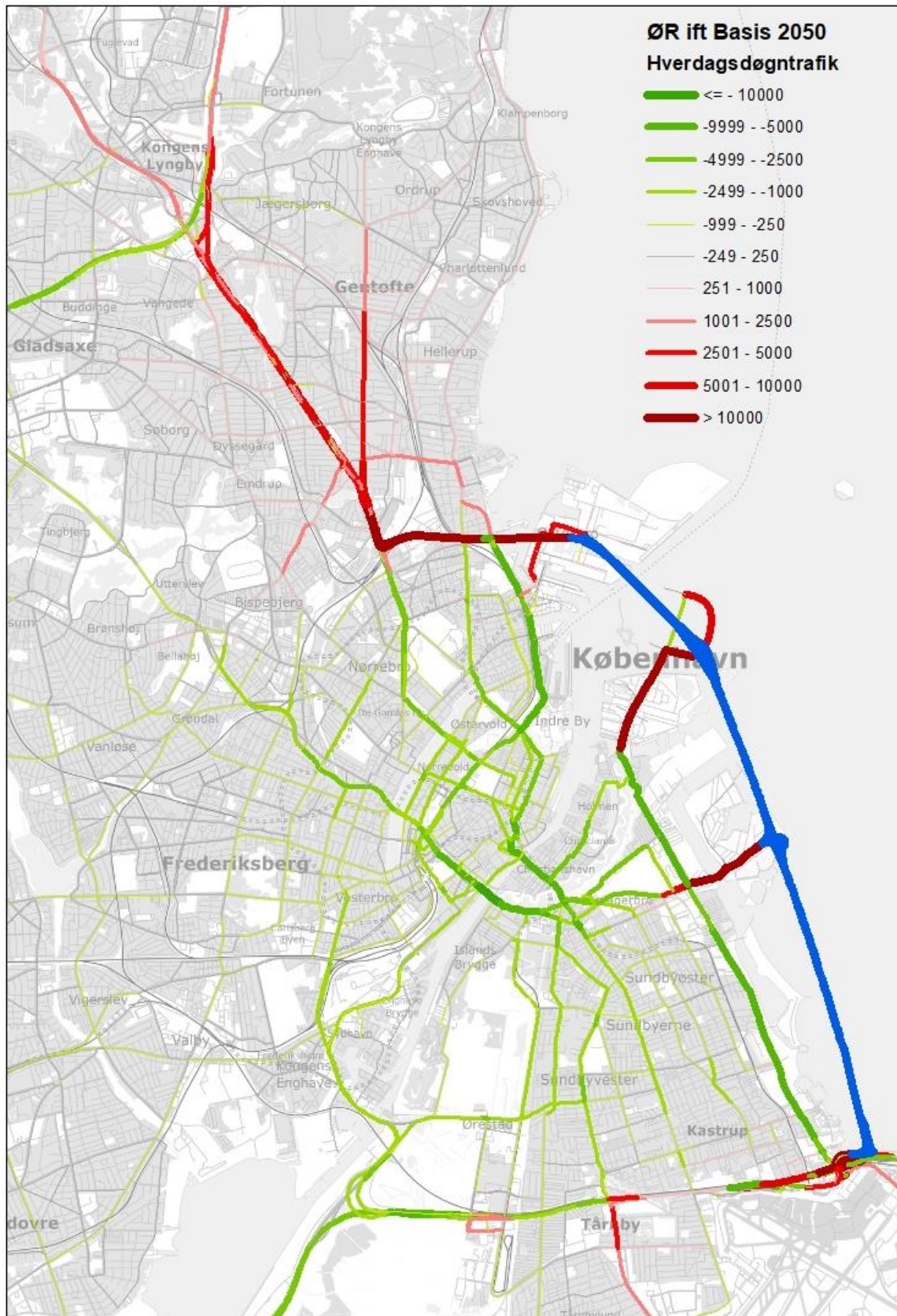
Figur 7 Hverdagsdøgnetrafik i 2040 i scenariet med Østlig Ringvej.



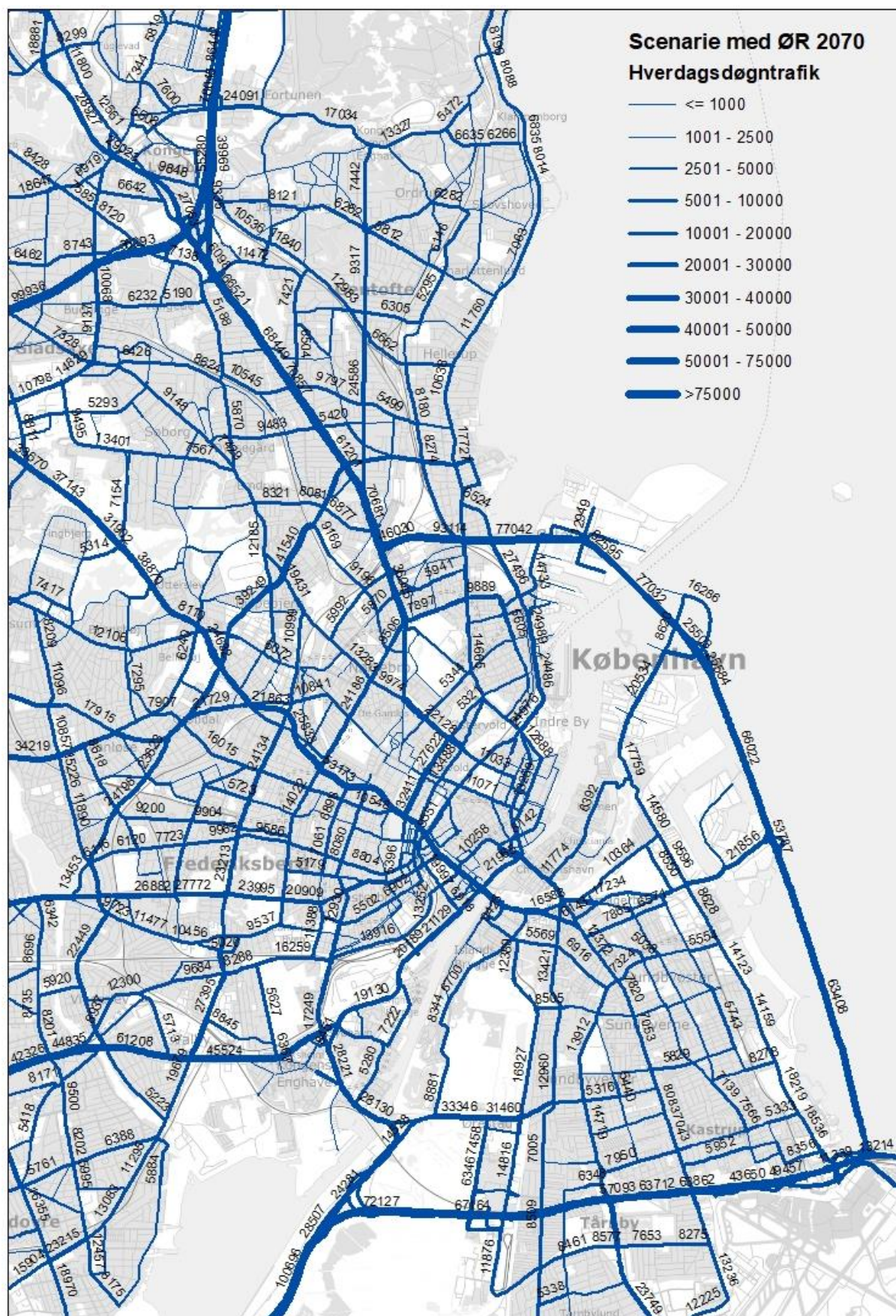
Figur 8 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2040 i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Figur 8 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2040 med anlæg af Østlig Ringvej. Trafikken i de indre dele af København aflastes, mens Helsingørsmotorvejen og tilkørselsvejene til Østlig Ringvej får mere trafik.



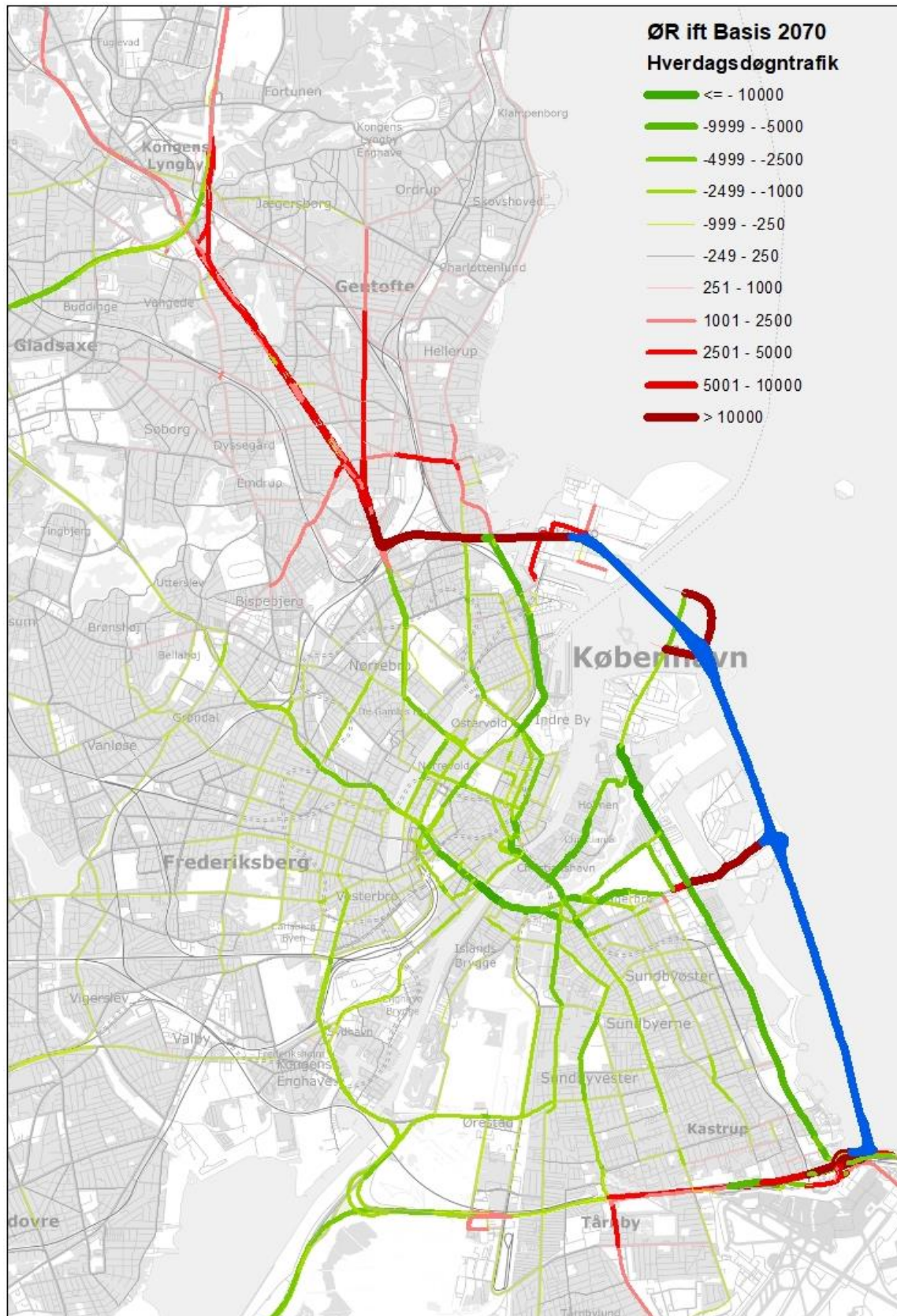
Figur 9 Hverdagsdøgnetrafik i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej.



Figur 10 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Figur 10 viser, hvordan trafikken vil ændre sig i 2050 med anlæg af Østlig Ringvej. Det er samme tendens som i 2035 og 2040. I 2050 vil Østlig Ringvej være med til at lede trafikken uden om og aflaste det centrale København, mens Helsingørsmotorvejen og tilkørselsvejene til Østlig Ringvej får mere trafik.



Figur 11 Hverdagsdøgnetrafik i 2070 i scenariet med Østlig Ringvej.



Figur 12 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2070 i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis. Figur 12 viser, at Østlig Ringvej i 2070 har større og mere vidtrækkende effekter end i 2035, 2040 og 2050. Der beregnes mere trafik på særligt de nordlige adgangsveje til Østlig Ringvej bestående af korridoren Helsingørsmotorvejen, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen samt dele af Øresundsmotorvejen. Derimod aflaster anlæg af Østlig Ringvej trafikken på stort set alle andre veje.

4.5 Rejsetidsbesparelser

Figur 13 viser de gennemsnitlige rejsetidsbesparelser for bilister over et hverdagsdøgn i 2035 efter etablering af Østlig Ringvej. Tidsbesparelserne er opgjort på kommuneniveau udenfor Københavns Kommune og på bydelsniveau i Københavns Kommune. De er beregnet som den gennemsnitlige rejsetidsbesparelse vægtet på basis af ture til og fra kommunen eller bydelen. Ture internt i kommunerne og internt i bydelene indgår ikke i opgørelsen. Der vil således være mange bilture i beregningen f.eks. mellem Frederiksberg og Køge, hvor trafikanterne ikke benytter Østlig Ringvej og derfor ikke bidrager direkte til den opgjorte rejsetidsbesparelse. Alligevel kan Østlig Ringvej give nogle afledte rejsetidsbesparelser, da anlæg af Østlig Ringvej fører til mindre trafik og trængsel på mange andre veje i hovedstadsområdet.

De gennemsnitlige rejsetidsbesparelser angivet på kortet er afrundet til et decimal, mens farvelægning er baseret på værdier uden afrunding. Rejsetidsbesparelserne vises her for prognoseårene 2035, 2050 og 2070. Det fremgår af afsnittene 4.1-4, at resultaterne for 2035 og 2040 er relativt ens, hvorfor det er vurderet unødvendigt at beskrive rejsetidsbesparelserne også for 2040.

Figur 13 viser, at:

- Rejsetidsbesparelserne er størst i områder (Østhavnen, Nordhavn og Østamager) tæt ved Østlig Ringvej, idet en større andel bilister i disse områder vil benytte Østlig Ringvej.
- Rejsetidsbesparelserne er i gennemsnit 0,3 til 0,5 minutter i Indre By, Østerbro og i områderne langs Øresund nord for København. Det er forholdsvis meget, da gennemsnittet både er beregnet på basis af bilture, som bruger Østlig Ringvej, og endnu flere bilture, der ikke bruger Østlig Ringvej.

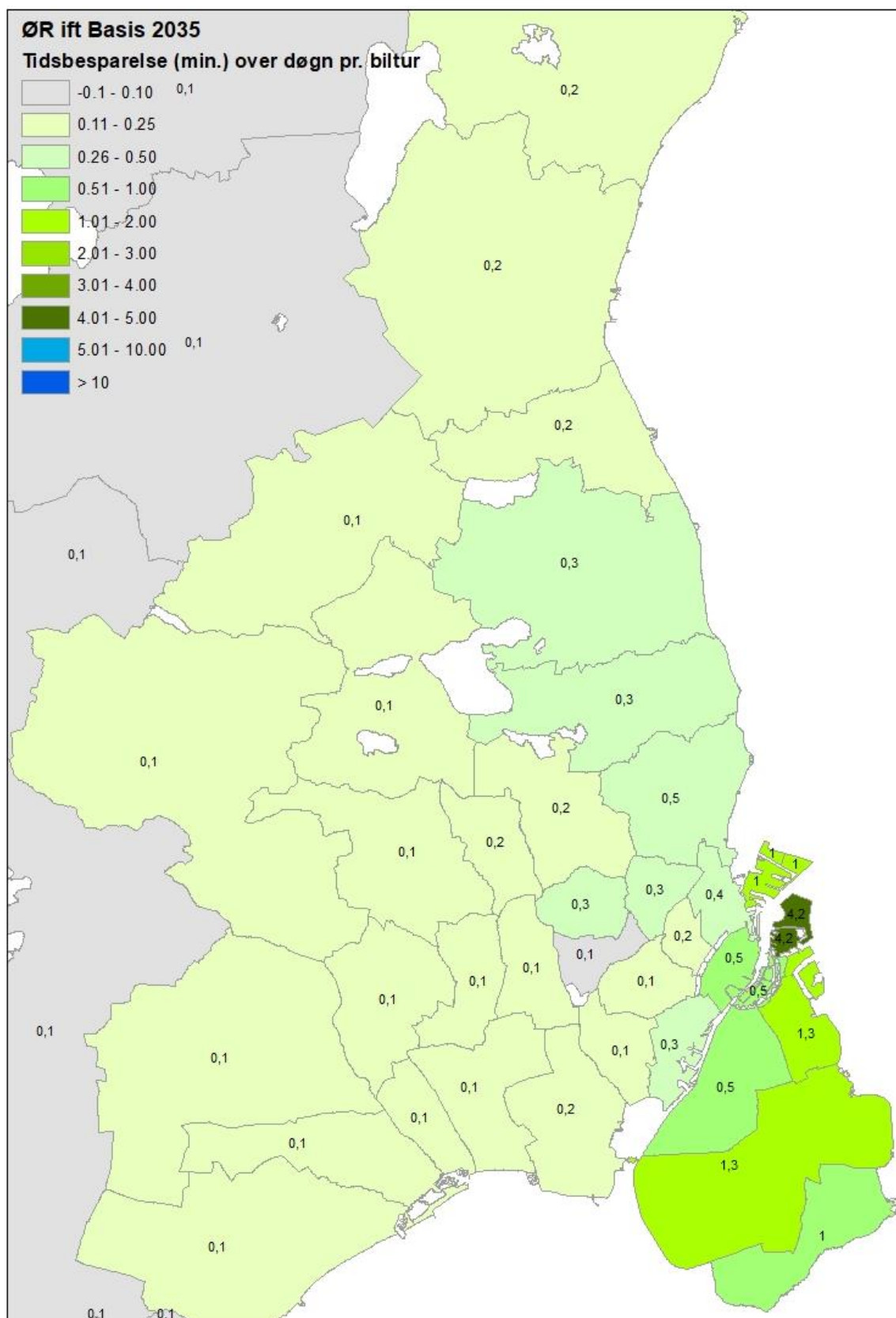
Figur 14 viser tilsvarende de gennemsnitlige rejsetidsbesparelser for bilister over et hverdagsdøgn i 2050 efter anlæg af Østlig Ringvej. Det ses ved sammenligning med 2035, at:

- Østhavnen, Østamager og Indre By får større rejsetidsbesparelser i 2050 end i 2035. Eksempelvis stiger tidsbesparelsen for bilister til og fra Østhavnen fra gennemsnitlig 4,2 minutter til 7,8 minutter
- Rejsetidsbesparelserne falder en anelse for Nordhavn, Østerbro og i områderne langs Øresund nord for København sammenlignet med 2035. Det skyldes, at den større trafik på Østlig Ringvej i 2050 end i 2035 medfører mere trængsel på Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej (se afsnit 4.3), hvilket forlænger rejsetiden for bilister, som benytter Østlig Ringvej.

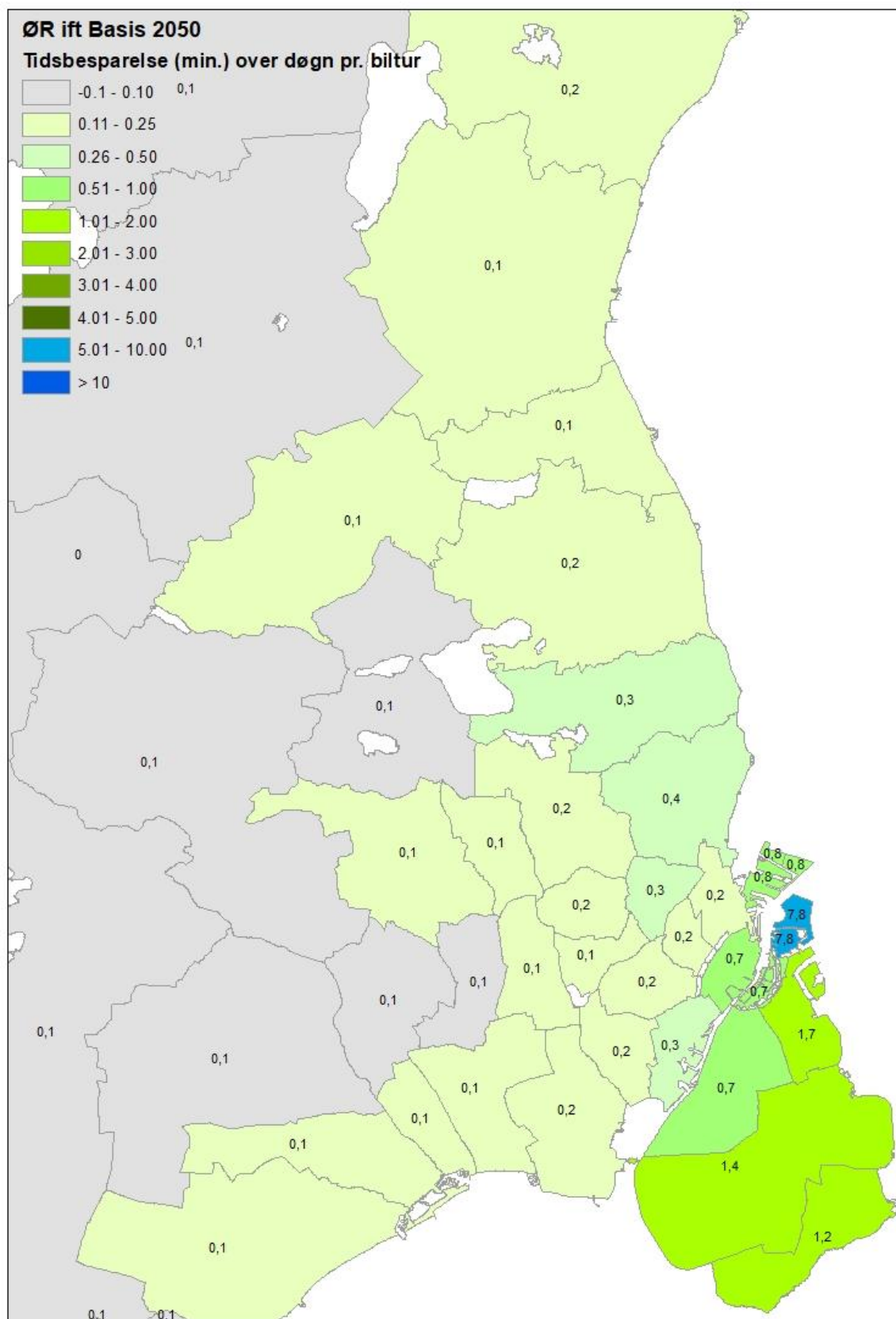
Figur 15 viser tilsvarende de gennemsnitlige rejsetidsbesparelser for bilister over et hverdagsdøgn i 2070 efter anlæg af Østlig Ringvej. Det ses ved sammenligning med 2035 og 2050, at:

- Rejsetidsbesparelserne generelt er større i 2070 end i 2035 og 2050. Det gælder i særlig grad for Østhavnen, Østamager, Vestamager og Indre By. Det skyldes primært den fulde udbygning af Lynetteholm, som i Basis skaber stor trængsel på Refshalevej og Indre By. Det lettes efter anlæg af Østlig Ringvej og giver dermed rejsetidsbesparelser.
- Den gennemsnitlige rejsetidsbesparelse for bilister til og fra Østhavnen er beregnet til 13 minutter efter anlæg af Østlig Ringvej. Det skyldes, at den to-sporede Refshalevej, som er den eneste adgang til Lynetteholm, bliver overbelastet i Basis med store forsinkelser som konsekvens.
- Den gennemsnitlige rejsetidsbesparelse for bydelen Brønshøj-Husum går fra 0,3 minutter i 2035 til 0 minutter i 2070. Det skyldes, at trafikken på adgangsvejene (f.eks. Ring 2 og Nordhavnsvej) til Østlig Ringvej stiger fra 2035 til 2070 og dermed forlænger rejsetiden til og fra bydelen.

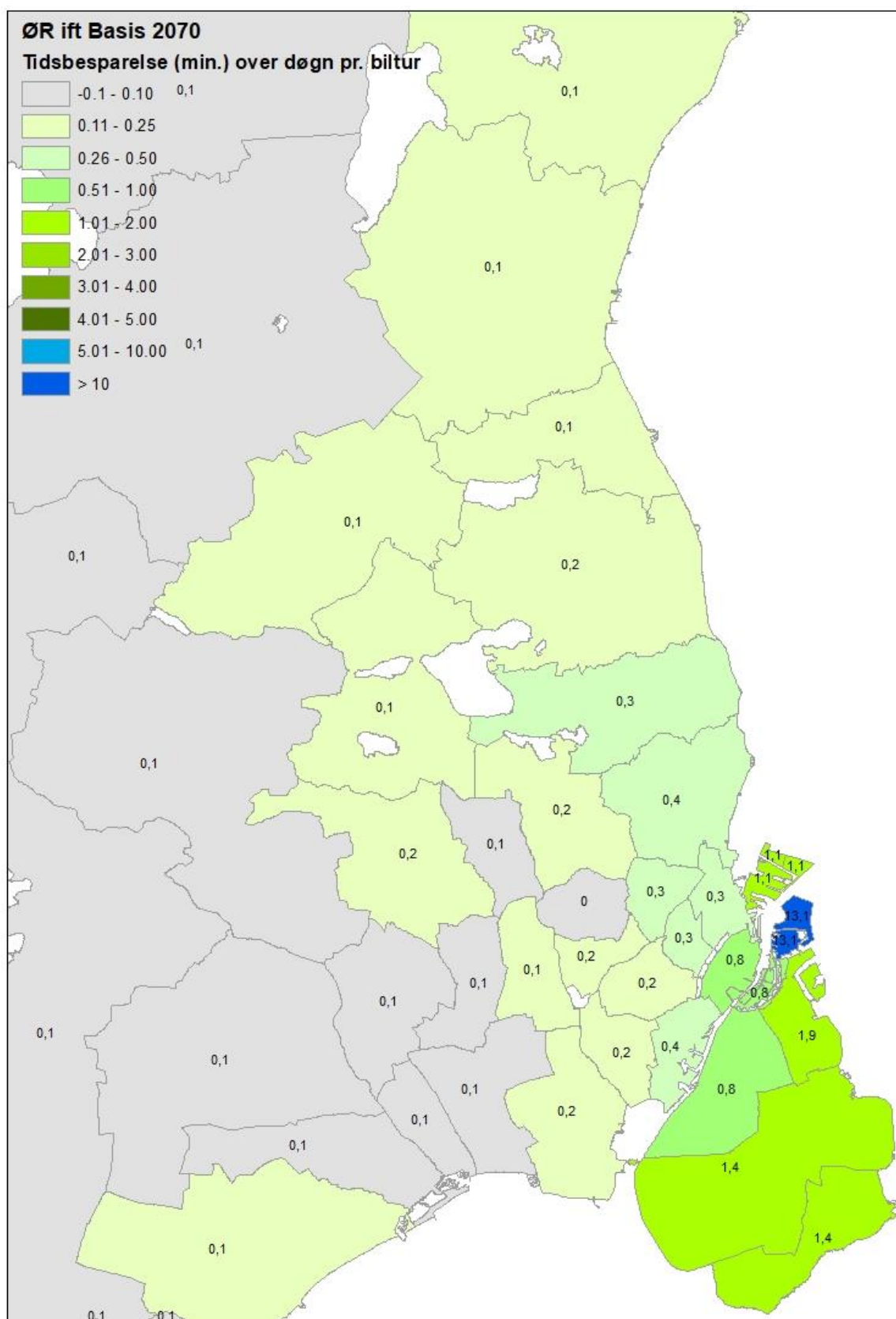
Bilag 1 indeholder tilsvarende kortoptegninger af gennemsnitlige rejsetidsbesparelser i morgenmyldretiden (kl. 7-8) og i eftermiddagsmyldretiden (kl. 16-17). Rejsetidsbesparelserne efter etablering af Østlig Ringvej er gennemgående større i myldretiderne end set over et hverdagsdøgn. Det skyldes, at myldretidstrængsel mange steder reduceres ved etablering af Østlig Ringvej og dermed giver en større rejsetidsgevinst i myldretiderne end udenfor myldretiderne.



Figur 13 Gennemsnitlig rejsetidsbesparelse pr. biltur over et hverdagsdøgn i 2035 efter etablering af Østlig Ringvej. Rejsetidsbesparelserne er beregnet for ture mellem områderne eksklusivt bilture indenfor områderne. Figur 13 viser rejsetidsbesparelser i gennemsnit på 0,3 til 0,5 minutter i Indre By, Østerbro og i områderne langs Øresund nord for København. Det er forholdsvis meget, da gennemsnittet er beregnet på basis af bilture, som bruger Østlig Ringvej og endnu flere bilture, der ikke bruger Østlig Ringvej.



Figur 14 Gennemsnitlig rejsetidsbesparelse pr. biltur over et hverdagsdøgn i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Rejsetidsbesparelserne er beregnet for ture mellem områderne eksklusivt bilture indenfor områderne. Det ses ved sammenligning med 2035, at Østhavnen, Østamager og Indre By får større rejsetidsbesparelser i 2050 end i 2035. F.eks. stiger rejsetidsbesparelsen for bilister til og fra Østhavnen fra gennemsnitlig 4,2 minutter i 2035 til 7,8 minutter i 2050.

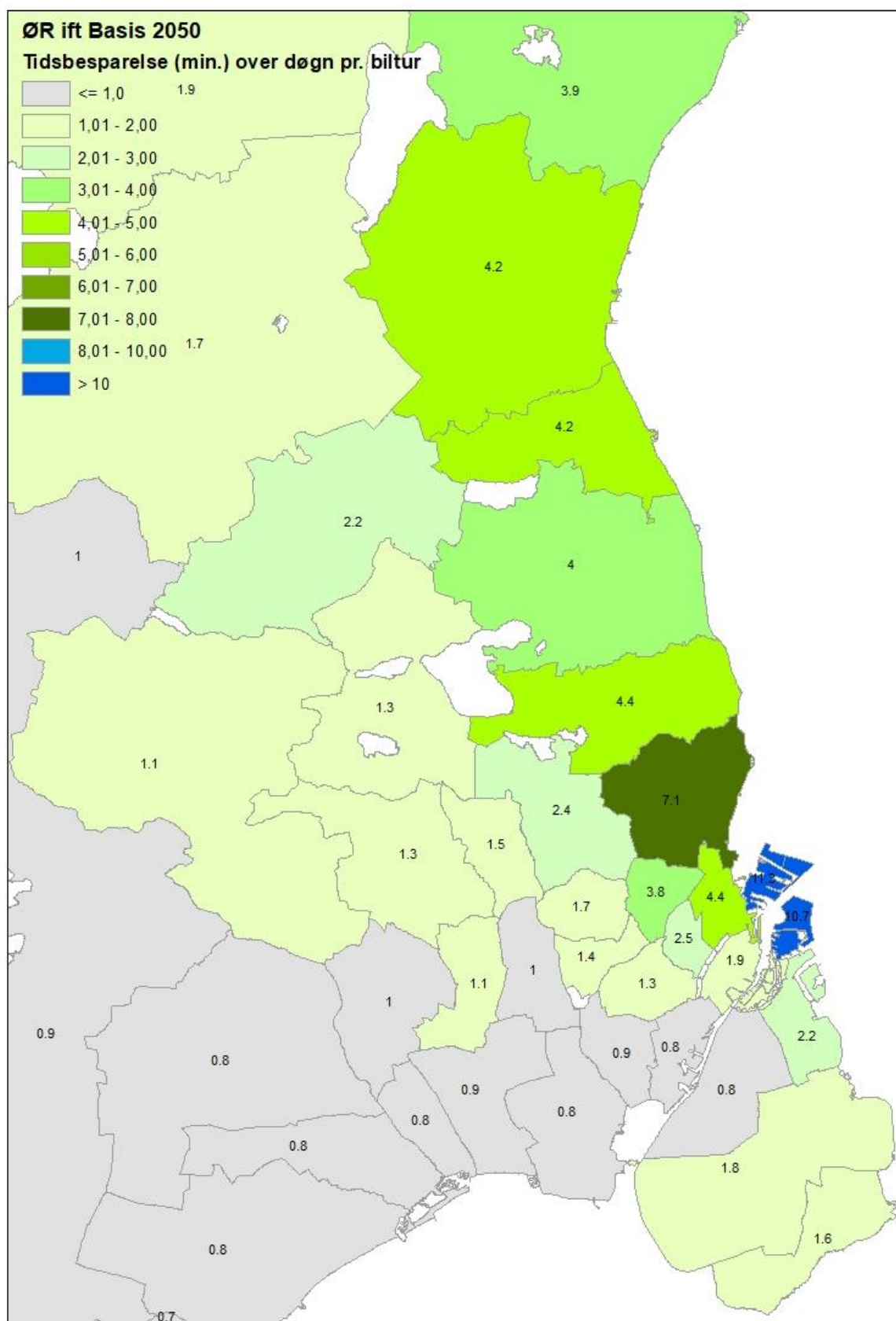


Figur 15 Gennemsnitlig rejsetidsparelse pr. biltur over et hverdagsdøgn i 2070 efter etablering af Østlig Ringvej. Rejsetidsparelsene er beregnet for ture mellem områderne eksklusivt bilture indenfor områderne. Det ses ved sammenligning med 2035 og 2050, at rejsetidsparelsene generelt er større i 2070 end i 2035 og 2050. Det gælder i særlig grad for Østhamnen, Østamager, Vestamager og Indre By.

Ovenstående beregning af gennemsnitlige rejsetidsbesparelser er baseret på alle bilture til og fra et givet område. Det betyder, at gennemsnittet er beregnet på basis af bilture, som bruger Østlig Ringvej og endnu flere bilture, der ikke bruger Østlig Ringvej. Rejsetidsgevinsten vil være meget større, hvis man alene betragter bilture, som benytter Østlig Ringvej. For at illustrere det er rejsetidsgevinsterne beregnet for bilture, som krydser Havnesnittet mellem Sjælland og Amager. Figur 16 viser den gennemsnitlige rejsetidsgevinst over et hverdagsdøgn i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej i forhold til Basis for bilture, som krydser Havnesnittet i Basis. Rejsetidsgevinsterne er opgjort for de samme geografiske områder (bydele og kommuner), som i de foregående figurer. Figuren viser eksempelvis, at for bilister, som bor i Gentofte Kommune og har et ærinde et eller andet sted på Amager, så vil Østlig Ringvej give dem en gennemsnitlig besparelse på 7,1 minut. Da en gennemsnitlig tur mellem Gentofte og Amager i Basis tager 33 minutter, medfører etablering af Østlig Ringvej en relativ besparelse i rejsetid på 22%.

Figur 16 viser desuden, at:

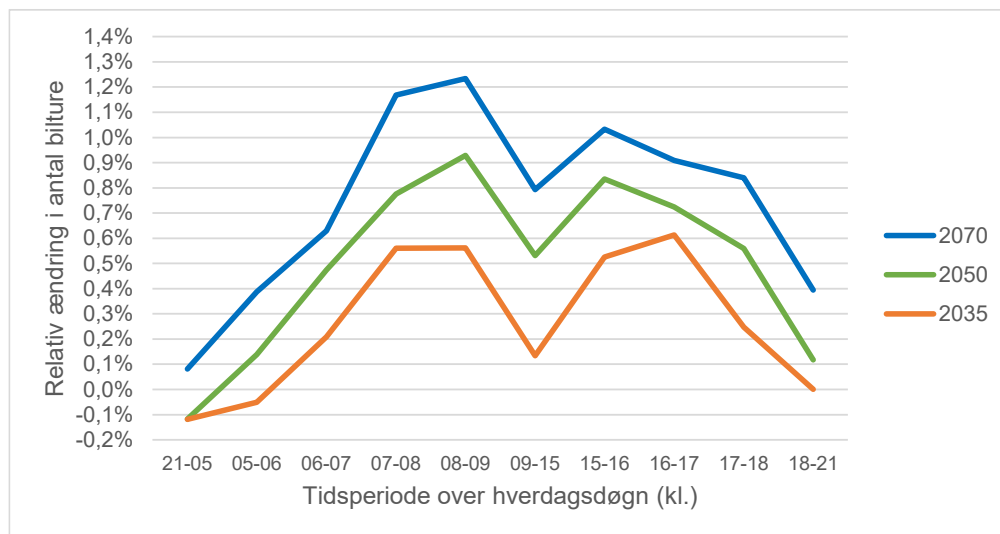
- Østlig Ringvej medfører rejsetidsgevinster for alle bilture, som krydser Havnesnittet. Det skyldes, at Østlig Ringvej tilbyder en ekstra forbindelse mellem Sjælland og Amager samtidig med at den aflaster de eksisterende forbindelser (Knippelsbro, Langebro, Sjællandsbroen og Amagermotorvejen).
- Østlig Ringvej medfører gennemsnitlige rejsetidsgevinster for Østerbro og kommunerne langs Øresund nord for København på 4 minutter til 7 minutter pr. bilture over Havnesnittet.
- De største rejsetidsgevinster opnås for ture mellem Nordhavn og Amager og for ture mellem Østhavnen og Sjælland. Det skyldes, at Østlig Ringvej giver en direkte forbindelse mellem Nordhavn og Østhavnen. Det ses ved sammenligning med figur 14, at der for Nordhavn opnås nogle væsentligt større rejsetidsgevinster. Det skyldes, at figur 14 omfatter mange flere ture mellem Nordhavn og områder på Sjælland end mellem Nordhavn og Amager, og rejsetidsgevinsten for ture mellem Nordhavn og Sjælland trækker ned i gennemsnittet.



Figur 16 Gennemsnitlig rejsetidsbesparelser pr. biltur over Havnesnittet på et hverdagsdøgn i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Rejsetidsbesparelserne er beregnet for ture, som kører over Havnesnittet. Figur 16 viser, at der opnås rejsetidsgevinster for alle ture over Havnesnittet i størrelsesordenen fra ca. 1 minut til 11 minutter. Det skyldes, at Østlig Ringvej tilbyder en ekstra forbindelse mellem Sjælland og Amager samtidig med at den aflaster de eksisterende forbindelser.

Figur 17 viser den relative ændring i bilisternes rejsetidstidspunkt efter etablering af Østlig Ringvej. Antallet af personbiler er opgjort for 10 tidsbånd (f.eks. tidsperiode kl. 7-8) over et hverdagsdøgn i Basis og i scenariet med Østlig Ringvej, hvorefter den relative forskel er beregnet for hvert tidsbånd. Beregningen er gennemført for hele hovedstadsområdet for de tre prognoseår 2035, 2050 og 2070.

Figuren viser, at den relative stigning er størst i myldretiden – især i morgenmyldretiden. Den større trængsel i Basis betyder, at nogle biler vælger at køre på andre tidspunkter eller vælger et andet transportmiddel. Anlæg af Østlig Ringvej medfører, at trængsel reduceres på mange vejstrækninger. Sammenlignet med Basis vender nogle biler derfor tilbage til myldretiden, da det er mere hensigtsmæssigt i forhold til deres daglige aktiviteter, ligesom andre vælger at skifte tilbage fra f.eks. kollektiv trafik til bil. De relative ændringer i rejsetidspunkt stiger i takt med trafikniveauet, således at skiftet tilbage til myldretiden er størst i 2070 og mindst i 2035.

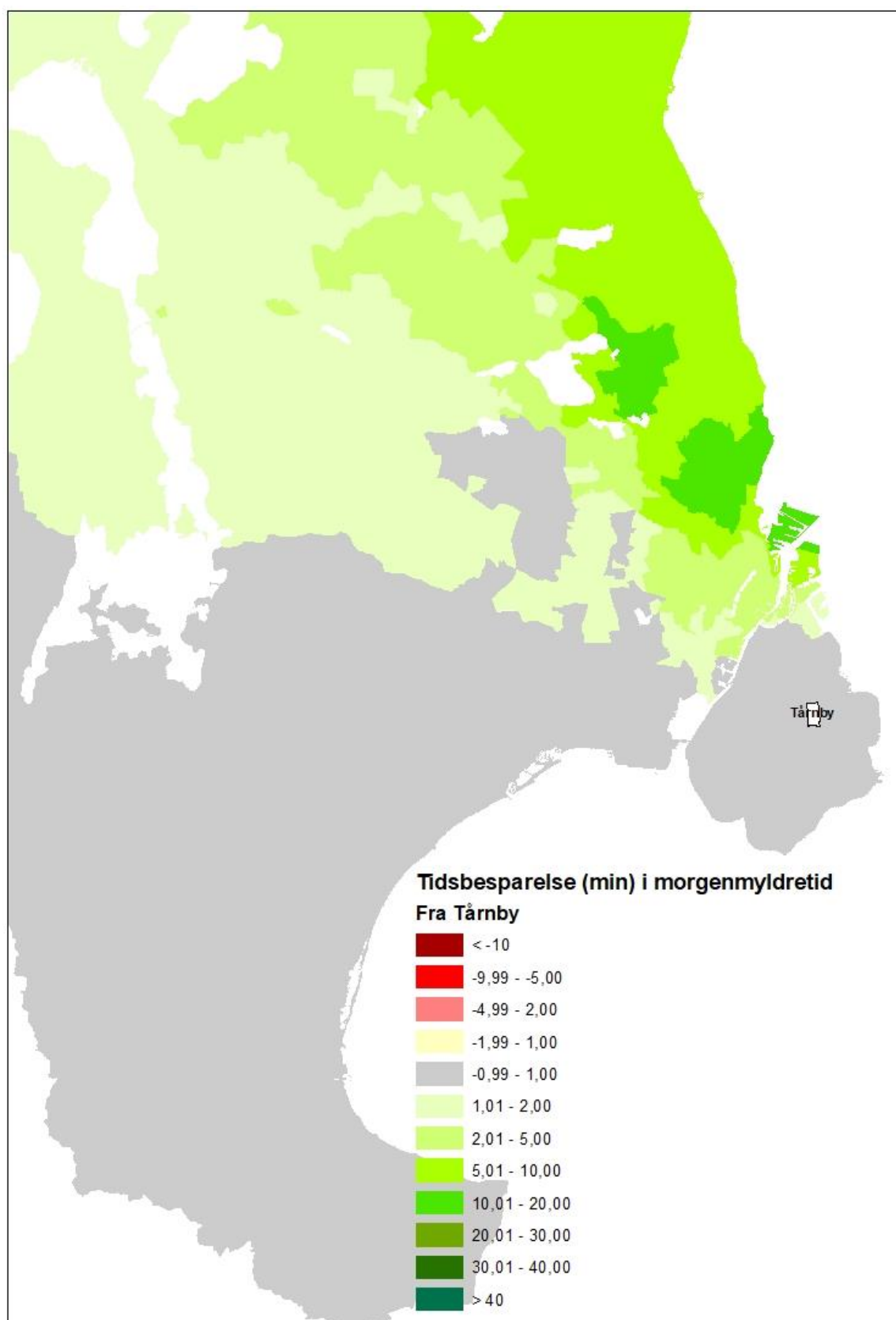


Figur 17 Relativ ændring i bilisternes valg af rejsetidspunkt ved etablering af Østlig Ringvej

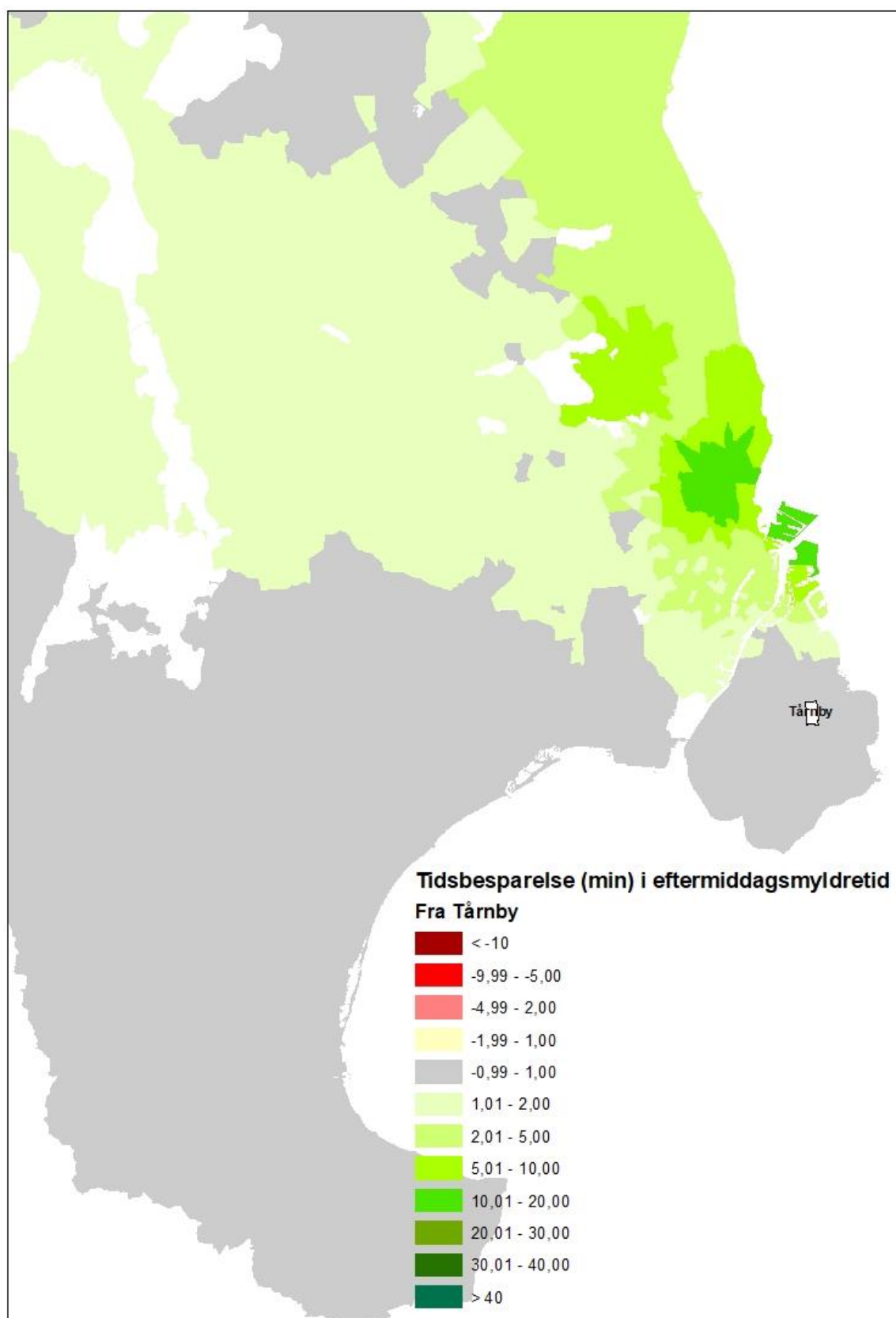
Figur 18-25 viser rejsetidsbesparelser for biler fra Tårnby, Refshaleøen, Lyngby C og Sverige til alle andre zoner for morgenmyldretiden (kl. 7-8) henholdsvis eftermiddagsmyldretiden (kl. 16-17) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. De grønne områder angiver reducerede rejsetider på mindst 1 minut i scenariet med Østlig Ringvej, mens de gule og røde områder angiver forøgede rejsetider på mindst 1 minut.

Figur 18-19 viser tidsbesparelser fra Tårnby i morgen og eftermiddagsmyldretiden i 2050. Det ses bl.a., at:

- Rejsetiden i morgenmyldretiden reduceres med 5 til 10 minutter fra Tårnby til Nordhavn og områder langs Øresund nord for København, idet Østlig Ringvej benyttes uden om det indre København.
- Rejsetiden i morgenmyldretiden reduceres med 1 til 5 minutter fra Tårnby til det indre af København, idet Østlig Ringvej aflaster trafikken over de indre broer og veje i Indre By. Rejsetiden reduceres også med 1 til 5 minutter til Østhavnen, idet Østlig Ringvej reducerer trafikken på eksempelvis Refshalevej.
- Der beregnes lignende rejsetidsbesparelser for eftermiddagsmyldretiden, men de synes en anelse mindre end beregnet for morgenmyldretiden. Det skyldes formodentlig, at der i Basis 2050 er mere trængsel i retning fra Tårnby igennem den Indre By i morgenmyldretid end i eftermiddagsmyldretid. Jo større trængsel i Basis, jo større tidsgevinst vil Østlig Ringvej alt-andet-lige give. Eksempelvis beregnes en større relativ aflastning af de indre broer i morgenmyldretiden end i eftermiddagsmyldretiden med anlæg af Østlig Ringvej. Det betyder, at det bliver forholdsvis hurtigere at køre fra Tårnby til Indre By i morgenmyldretid sammenlignet med eftermiddagsmyldretid efter etablering af Østlig Ringvej.



Figur 18 Rejsetidsbesparelse fra Tårnby i morgenmyldretid (kl. 7-8) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 18 viser, at der opnås tidsbesparelser fra Tårnby til bl.a. Østhavnen, Nordhavn, Østerbro, Indre By og store dele af Nordsjælland efter anlæg af Østlig Ringvej. Det skyldes, at Østlig Ringvej leder trafikken uden om det indre København.



Figur 19 Rejsetidsbesparelse fra Tårnby i eftermiddagsmyldretid (kl. 16-17) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 19 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser fra Tårnby til bl.a. Østhavnen, Nordhavn, Østerbro, Indre By og store dele af Nordsjælland efter anlæg af Østlig Ringvej. Det skyldes, at Østlig Ringvej leder trafikken uden om det indre København.

Figur 20-21 viser tidsbesparelser fra Refshaleøen i morgen og eftermiddagsmyldretiden i 2050. Det ses, at:

- Der beregnes for både morgen- og eftermiddagsmyldretiden rejsetidsbesparelser fra Refshaleøen til alle andre områder i hovedstadsområdet, idet Østlig Ringvej giver meget bedre trafikbetjening af området og samtidig aflaster de sydlige adgangsveje fra Refshaleøen (Refshalevej og Forlandet).
- De største rejsetidsbesparelser, som ligger i størrelsesordenen fra 20 minutter til 40 minutter, beregnes fra Refshaleøen til Nordhavn og til området langs Øresund nord for København.

Figur 22-23 viser tidsbesparelser fra Lyngby C i morgen- og eftermiddagsmyldretiden i 2050. Det ses bl.a., at:

- Rejsetiden fra Lyngby C til Østhavnen reduceres i morgen- og eftermiddagsmyldretiden med 10 til 30 minutter, da kørsel igennem det indre af København undgås efter etablering af Østlig Ringvej.
- Rejsetiden fra Lyngby C til Nordhavn, Østerbro og dele af det indre København stiger i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Det skyldes, at anlæg af Østlig Ringvej giver mere trafik på adgangsvejene, herunder på Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, som benyttes på bilture fra Lyngby C til Nordhavn og Indre By.
- Rejsetiden fra Lyngby C til Avedøre stiger med 1-2 minutter i morgenmyldretiden. Forklaringen skal formodentlig findes i rutevalget, som indeholder en vægtning af afstand og tid. Hvis der er to alternative ruter, hvor den ene er længere men hurtigere, så kan det medføre et "ulogisk" resultat ved blot at betragte rejsetid alene. Det kan også forklare nogle af de forøgede rejsetider i eftermiddagsmyldretiden⁴.
- Bilturen fra Lyngby C til den sydlige del af Amager kan enten foregå via Motorring 3 eller Østlig Ringvej. Gevinsten ved at benytte Østlig Ringvej afhænger af, hvor meget trængsel der er på Motorring 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen i køreretningen. Figurerne antyder, at der er mere trængsel på Motorring 3 i sydgående retning i eftermiddagsmyldretiden i forhold til morgenmyldretiden. Østlig Ringvej vil derfor have større gevinst for bilisterne om eftermiddagen samtidig med, at Motorring 3 aflastes mere i eftermiddagsmyldretiden end i morgenmyldretiden.
- Der beregnes ikke nogen rejsetidsbesparelse fra Lyngby C til Københavns Lufthavn i morgenmyldretiden. Det antyder, at det er næsten samme rejsetider via Motorring 3 og Østlig Ringvej til Københavns Lufthavn. Trafikken på Motorring 3 aflastes efter anlæg og Østlig Ringvej og reducerer dermed rejsetiden. Til gengæld kommer der kø på Øresundsmotorvejen fra Tårnby til Københavns Lufthavn (se figur 12), som stort set spiser rejsetidsgevinsten til Københavns Lufthavn. I eftermiddagsmyldretiden er aflastningen af trafikken på Motorring 3 større, hvilket medfører en større rejsetidsbesparelse for ture fra Lyngby via Motorring 3.
- Flere områder langs Køge Bugt får reduceret rejsetid i eftermiddagsmyldretiden i forhold til morgenmyldretiden. Det kan som nævnt skyldes, at trafikken på Motorring 3 aflastes mere i eftermiddagsmyldretiden end i morgenmyldretiden med anlæg af Østlig Ringvej. Der er dog små forskelle, idet tidsbesparelser for morgen- og eftermiddagsmyldretiden er henholdsvis lige over et minut og lige under et minut.

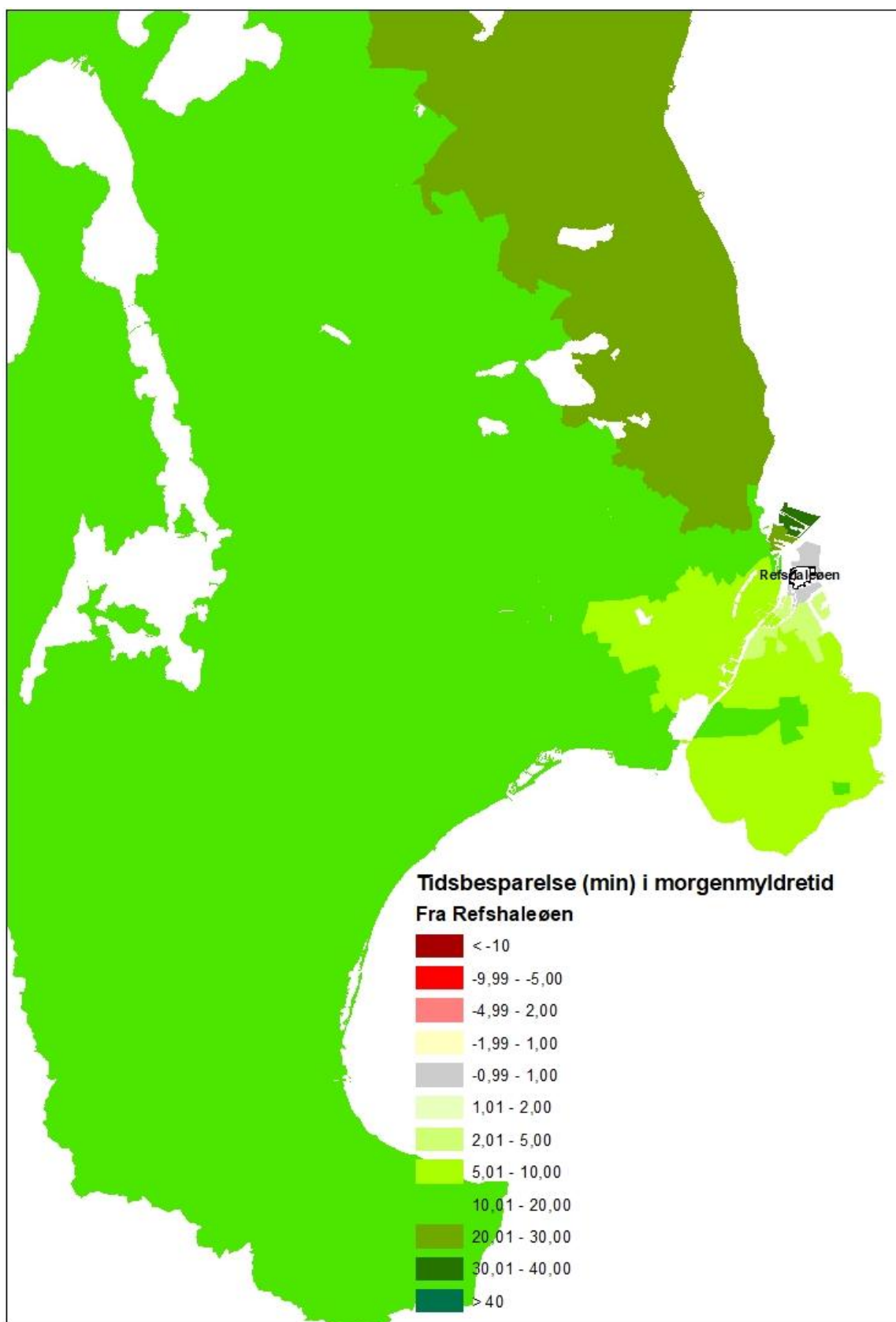
Figur 24-25 viser tidsbesparelser fra Sverige i morgen- og eftermiddagsmyldretiden i 2050. Det ses bl.a., at:

- Der for både morgen- og eftermiddagsmyldretiden beregnes rejsetidsbesparelser til København og Frederiksberg kommuner samt områder langs Øresund nord for København. De største tidsbesparelser opnås til Østhavnen, Nordhavn og Hellerup og ligger i størrelsesordenen på 20 minutter til 30 minutter.
- Der beregnes for morgenmyldretiden længere rejsetid fra Sverige til Københavns Lufthavn på 5,4 minutter, mens den er 1,8 minutter i eftermiddagsmyldretiden. Forsinkelsen skyldes, at der især i morgenmyldretiden kommer mere trafik fra Sverige efter anlæg af Østlig Ringvej. Det overbelaster signalanlægget på Amager Strandvej over Øresundsbroen og medfører forsinkelser i krydset på ca. 6 minutter i morgenmyldretid og ca. 2 minutter i eftermiddagsmyldretid.

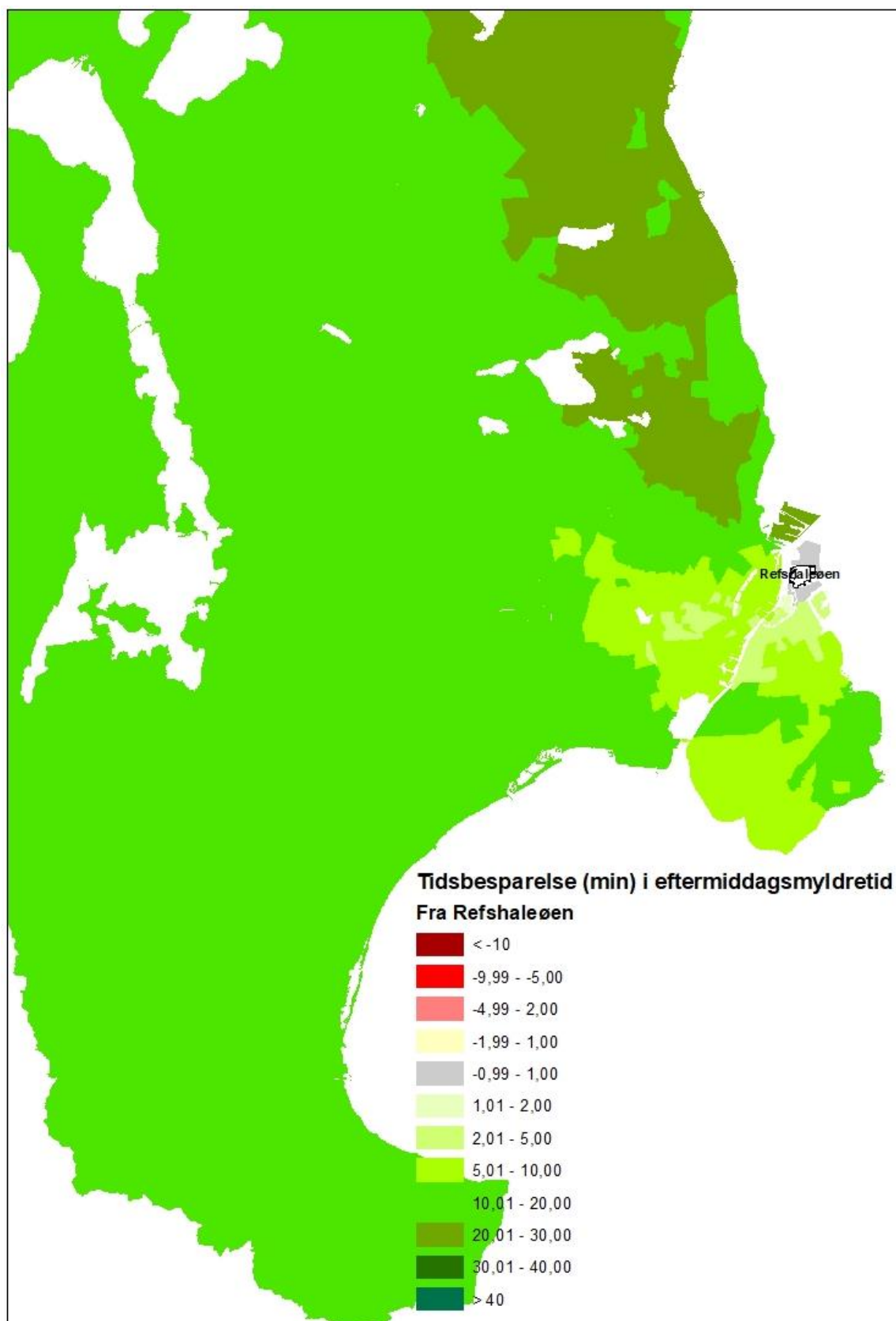
Bilag 2A viser tidsbesparelser i morgen- og eftermiddagsmyldretiden i 2035 fra Refshaleøen, Tårnby, Lyngby C og Sverige. Bilag 2B viser tilsvarende figurer for henholdsvis morgen- og eftermiddagsmyldretiden i 2070.

⁴ Lad os antage, at vi har to ruter med forskellig længde og køretid. Rute 1 kan f.eks. repræsentere Basis, mens Rute 2 repræsenterer scenariet med ØR. Det er samlet set en reduktion i den generaliserede rejsetid fra 40,50 minutter til 39,95 minutter. Men selve rejsetiden stiger fra 25 minutter til 26 minutter.

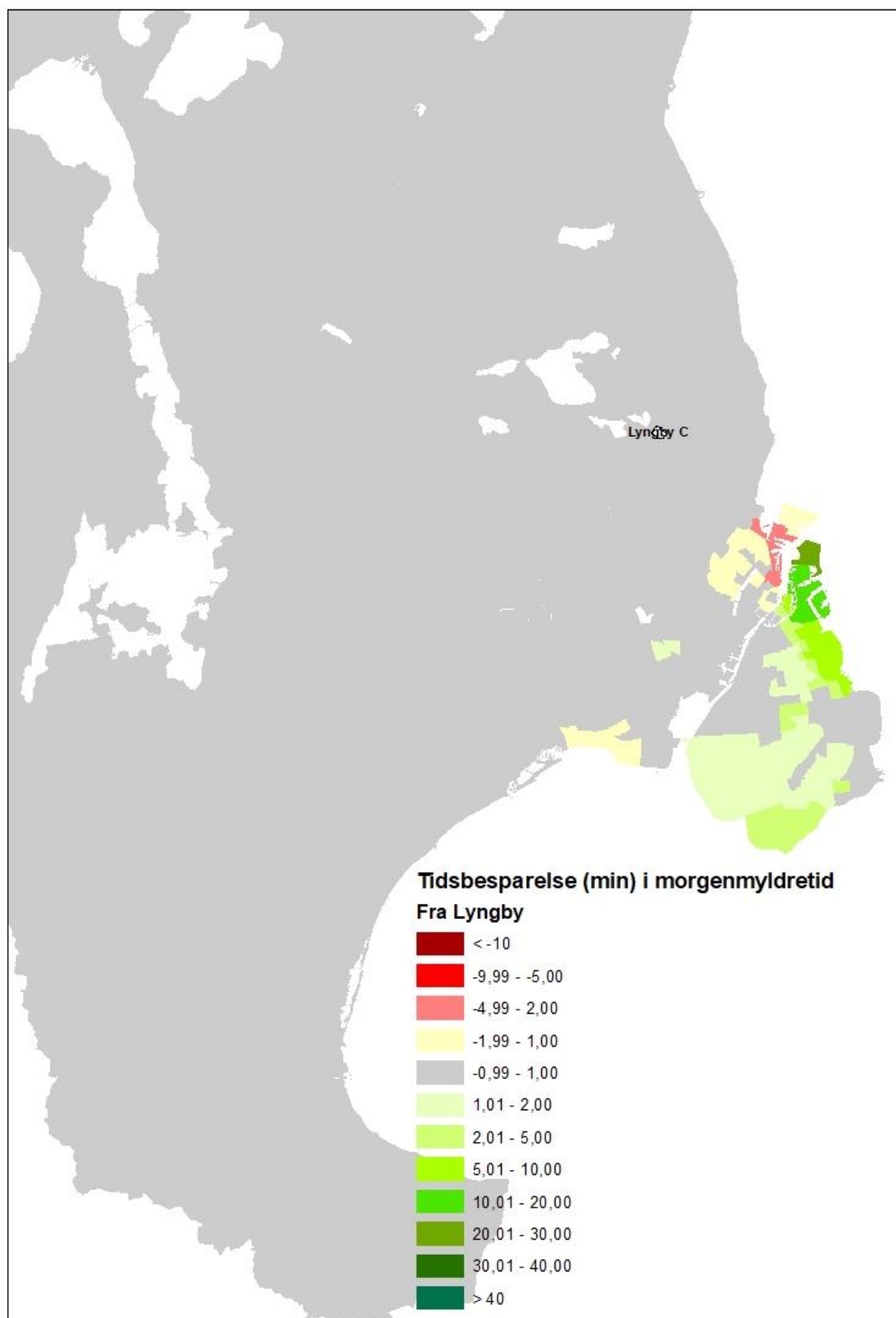
	Rute 1	Rute 2
Længde (km)	20	18
Tid (min)	25	26
Vægtet	40.50388	39.95349



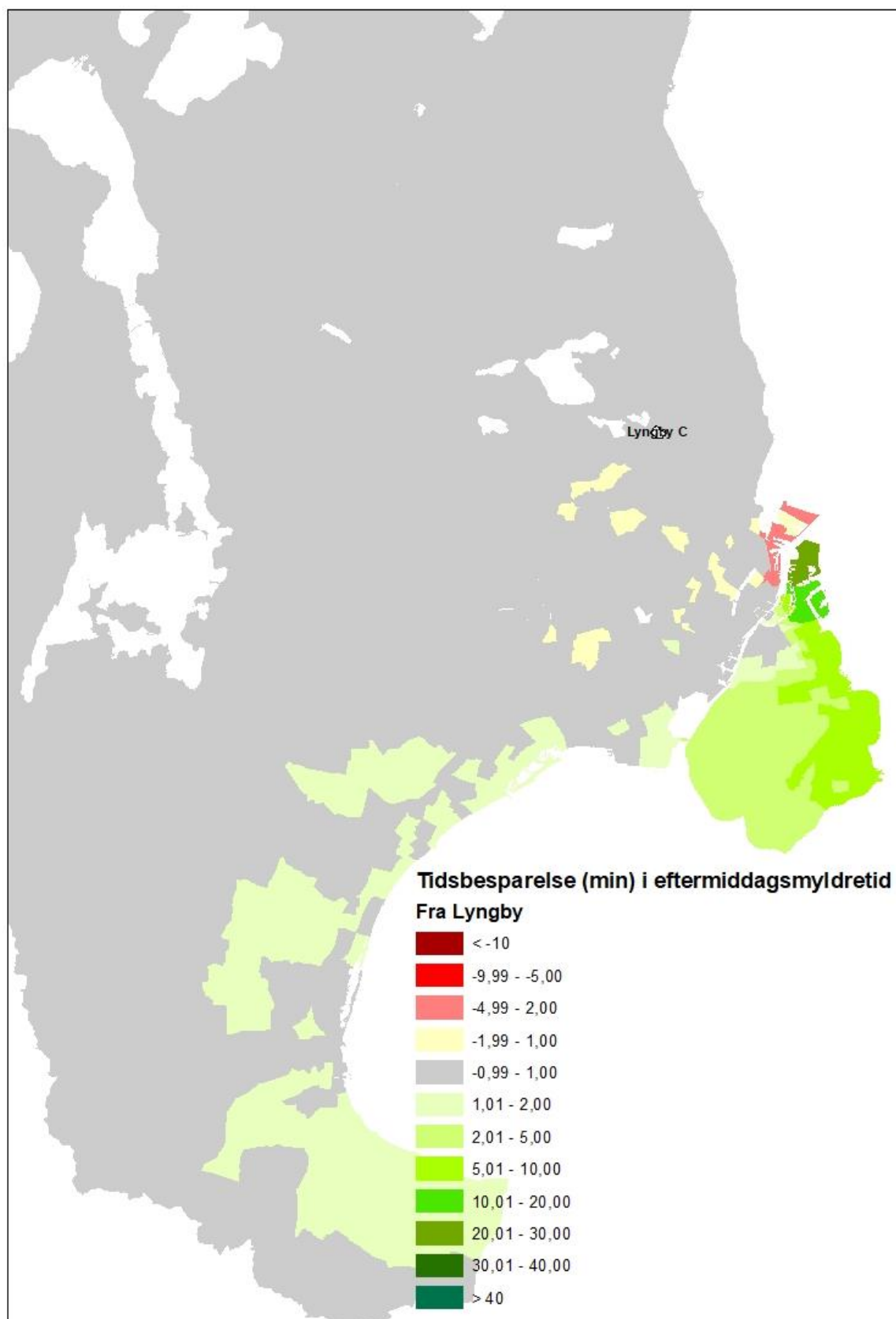
Figur 20 Rejsetidsbesparelse fra Refshaleøen i morgenmyldretid (kl. 7-8) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 20 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser fra Refshaleøen til alle områder i hovedstadsområdet efter anlæg af Østlig Ringvej. Det skyldes, at Østlig Ringvej giver en meget bedre trafikbetjening af Refshaleøen og samtidig aflaster de sydlige adgangsveje til Refshaleøen.



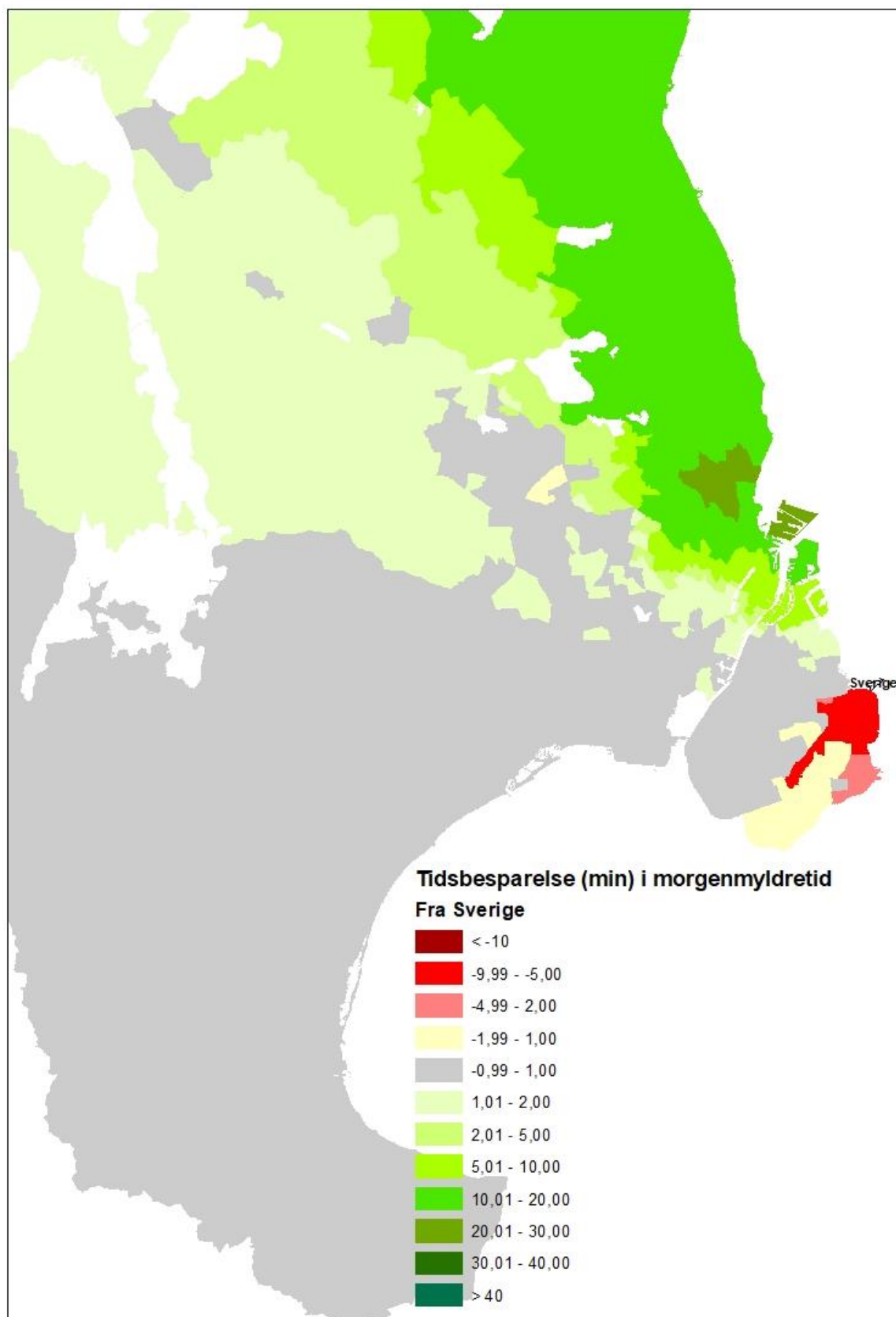
Figur 21 Rejsetidsbesparelse fra Refshaleøen i eftermiddagsmyldretid (kl. 16-17) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 21 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser fra Refshaleøen til alle områder i hovedstadsområdet efter anlæg af Østlig Ringvej. Det skyldes, at Østlig Ringvej giver en meget bedre trafikbetjening af Refshaleøen og samtidig aflaster de sydlige adgangsveje til Refshaleøen.



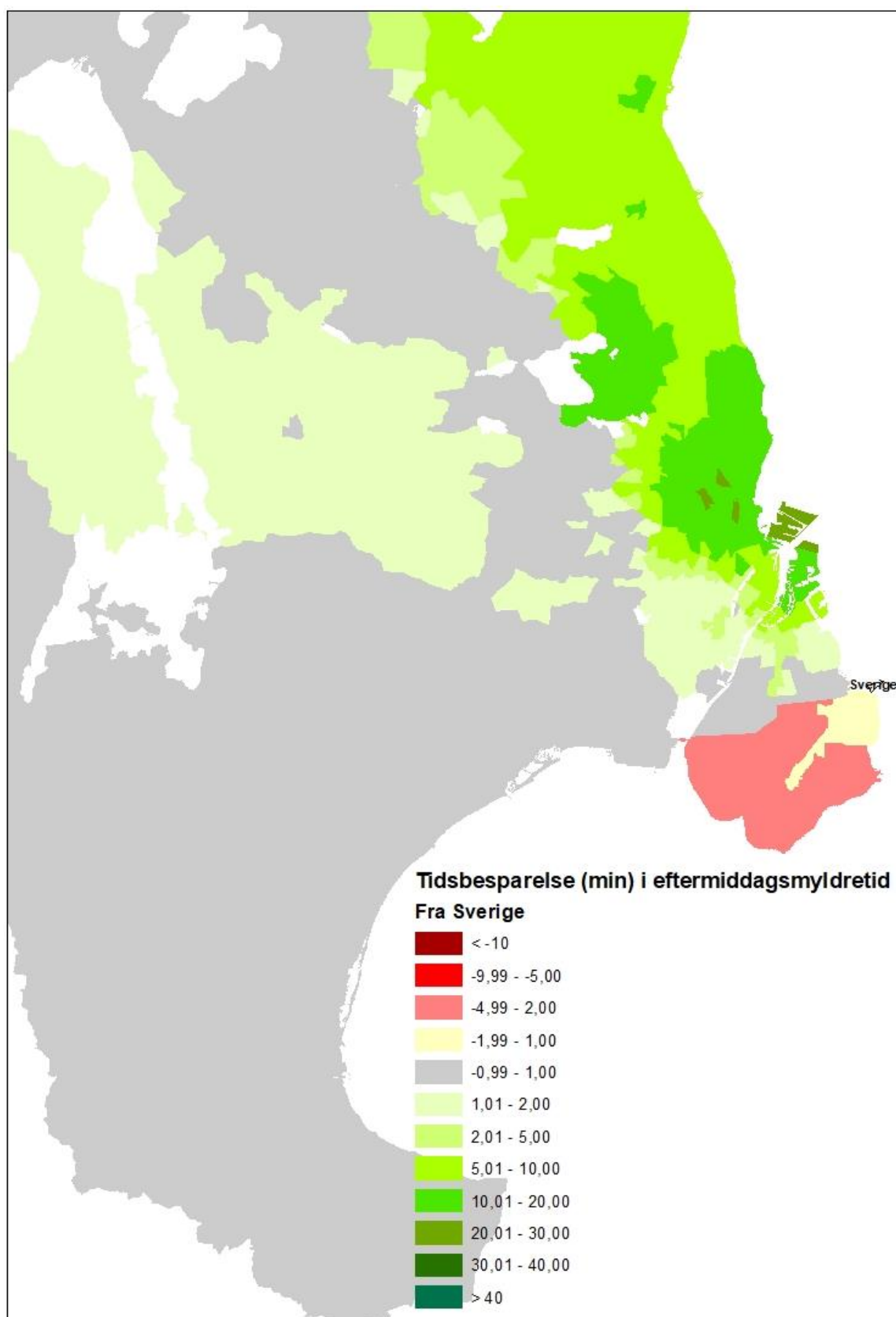
Figur 22 Rejsetidsbesparelse fra Lyngby C i morgenmyldretid (kl. 7-8) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 22 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser fra Lyngby C til Østhavnen og store dele af Amager efter anlæg af Østlig Ringvej. Derimod stiger rejsetiden fra Lyngby til Nordhavn, Østerbro og nogle dele af Indre By. Det skyldes, at anlæg af Østlig Ringvej giver mere trafik på adgangsvejene til Østlig Ringvej, herunder Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej.



Figur 23 Rejsetidsbesparelse fra Lyngby C i eftermiddagsmyldretid (kl. 16-17) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 23 viser ligesom for morgenmyldretid, at der opnås rejsetidsbesparelser fra Lyngby C til Østhavnen og store dele af Amager, mens rejsetiden stiger til Nordhavn, Østerbro og nogle dele af Indre By. Der beregnes rejsetidsbesparelser fra Lyngby C til flere områder langs Køge Bugt. Det skyldes, at Østlig Ringvej aflaster Motorring 3, som benyttes fra Lyngby mod Køge.



Figur 24 Rejsetidsbesparelse fra Sverige i morgenmyldretid (kl. 7-8) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 24 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser til København og Frederiksberg kommuner samt områder langs Øresund nord for København ved anlæg af Østlig Ringvej. Der beregnes længere rejsetid fra Sverige til Københavns Lufthavn og Tårnby, hvilket skyldes en vækst i trafikken fra Sverige efter anlæg af Østlig.



Figur 25 Rejsetidsbesparelse fra Sverige i eftermiddagsmyldretid (kl. 16-17) i 2050 efter etablering af Østlig Ringvej. Figur 25 viser, at der opnås rejsetidsbesparelser til København og Frederiksberg kommuner samt områder langs Øresund nord for København ved anlæg af Østlig Ringvej. Der beregnes længere rejsetid fra Sverige til Københavns Lufthavn og Tårnby, hvilket skyldes en vækst i trafikken fra Sverige efter anlæg af Østlig.

4.6 Kapacitetsudnyttelse

Figur 26 viser for Basis den maksimale timebelastning på en normal hverdag i 2050 i forhold til vejens kapacitet. Kapacitet og timebelastning er beregnet som personbilenheder, idet lastbiler er omregnet svarende til 2,5 personbiler og varebiler svarende til 1 personbil. Den maksimale timebelastning er bestemt pr. retning i den pågældende myldertime, hvorefter den største værdi er anvendt. De gule strækninger i figuren angiver en kapacitetsudnyttelse på mellem 90% og 100%. Det er på disse strækninger sandsynligt, at der i et mindre tidsrum vil opstå trængsel, da trafikken ikke vil ankomme jævnt indenfor timen. De røde strækninger angiver kapacitetsudnyttelse over 100%, hvilket teoretisk set vil medføre kø.

I praksis vil køerne opstå de steder, hvor kapaciteten først overskrides og derefter danne kø bagud. Det betyder, at kapacitetsudnyttelsen på en given strækning ikke nødvendigvis angiver flaskehalsen i nettet.

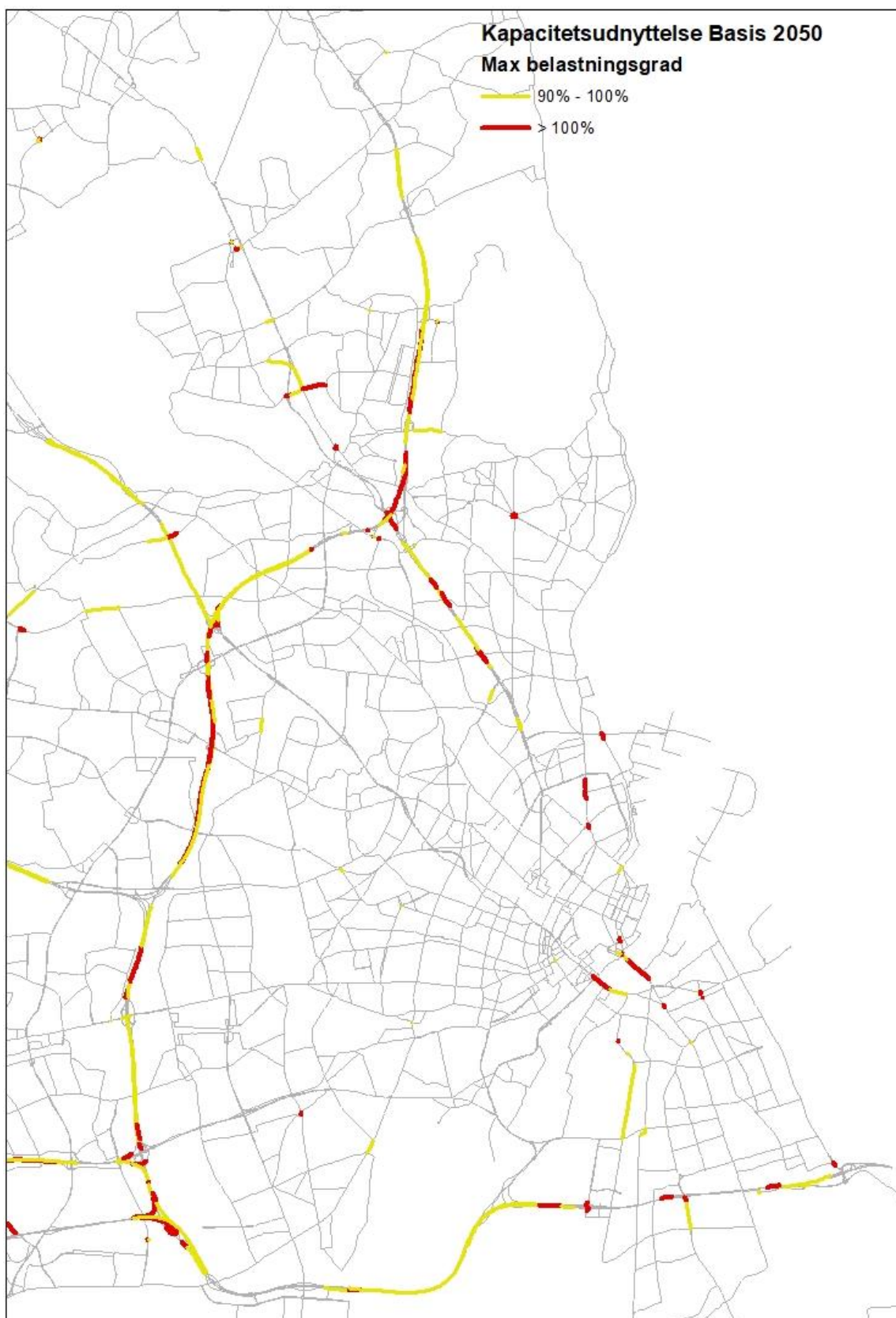
Figuren viser bl.a., at:

- Kapaciteten på Motorring 3, Helsingørmotorvejen, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen omkring København overskrides flere steder i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten på Knippelsbro og Langebro overskrides i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten overskrides på flere veje i Indre By i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten beregnes overskredet ved flere ramper og kryds. Det er dog beregningsteknisk behæftet med større usikkerhed, da det eksempelvis kan være påvirket af zoneophæng i nærheden.

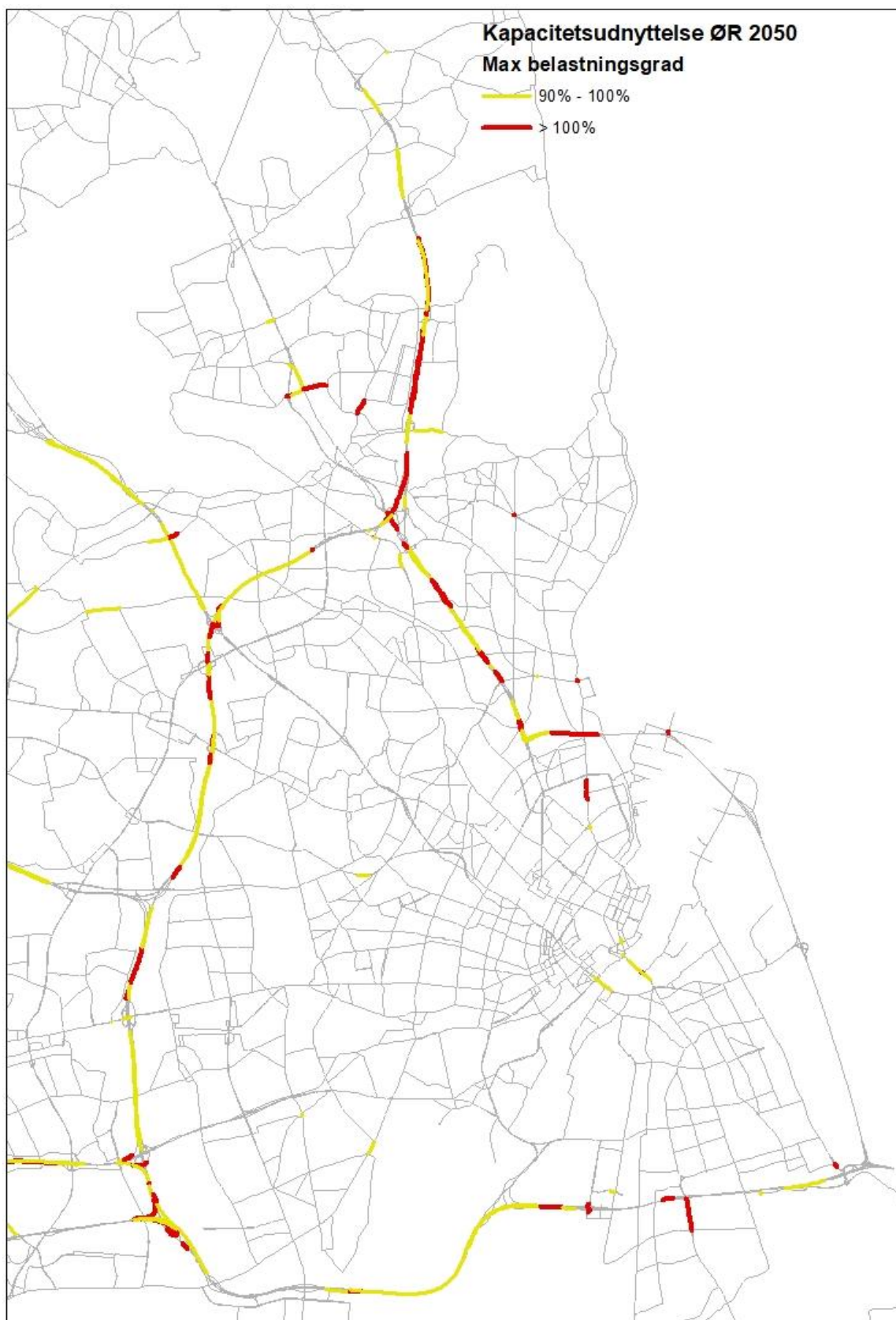
Figur 27 viser kapacitetsudnyttelsen på en normal hverdag i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej. Det ses ved sammenligning med figur 26, at:

- Der er lidt færre "røde strækninger" på Motorring 3, mens Helsingørmotorvejen belastes mere.
- Kapaciteten overskrides på Nordhavnsvej i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapaciteten på Englandsvej syd for Øresundsmotorvejen overskrides i myldretiden på en normal hverdag.
- Kapacitetsudnyttelsesgrader på Øresundsmotorvejen omkring lufthavnen reduceres.
- Nogle af kapacitetsudfordringerne i Indre By, Knippelsbro og Langebro reduceres eller forsvinder.

Bilag 3 viser kapacitetsudnyttelsen i Basis og i scenariet med Østlig Ringvej for 2035 og 2070.



Figur 26 Kapacitetsudnyttelse i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050 i Basis. Figur 26 viser trafikbelastningen i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050 uden etablering af Østlig Ring i forhold til strækningens kapacitet. Det ses bl.a., at kapaciteten på Langebro og Knippelsbro samt strækninger på Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Øresundsmotorvejen overskrides.



Figur 27 Kapacitetsudnyttelse i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej. Figur 27 viser trafikbelastningen i den mest trafikerede time på en normal hverdag i 2050 med etablering af Østlig Ring i forhold til strækningens kapacitet. Det ses bl.a., at trafikken på Langebro, Knippelsbro og Motorring 3 aflastes, mens Helsingørmotorvejen belastes mere i forhold til scenariet uden anlæg af Østlig Ringvej.

5 Kollektiv trafik og cykeltrafik

Østlig Ringvej medfører som indledningsvist beskrevet et transportmiddelskift fra andre transportmidler til bil jævnfør tabel 2. Nedenfor beskrives effekter for kollektiv trafik og cykeltrafik.

Tabel 15 viser antallet af påstigere pr. hverdagsdøgn i den kollektive trafik i Basis opdelt på kollektivt transportmiddel og prognoseår. Antallet af ture i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabellen viser, at der beregnes færre påstigere ved etablering af Østlig Ringvej. Der beregnes således 11.000 færre påstigere i 2050, mens tabel 2 viser 6.400 færre kollektive trafikture efter anlæg af Østlig Ringvej. Da ture i den kollektive trafik kan involvere skift mellem de forskellige kollektive transportmidler, så vil et skift af en kollektiv trafiktur til bil typisk medføre et fald i antallet af påstigninger, som er større end faldet i antallet af kollektive trafikture.

Det ses, at overflytningen fra kollektiv trafik er størst i 2070 og mindst i 2035, hvilket som tidligere nævnt primært skyldes byudviklingen af Lynetteholm. Overflytningen er størst fra Metro, da den betjener områder, hvor bilisterne får de største positive effekter af Østlig Ringvej.

Kollektivt transportmiddel	2035		2040		2050		2070	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
Bus	457.110	-1.102 (-0,2%)	456.931	-1.658 (-0,4%)	446.913	-2.063 (-0,5%)	462.640	-3.057 (-0,7%)
Metro	562.925	-2.133 (-0,4%)	577.958	-2.950 (-0,5%)	631.005	-5.857 (-0,9%)	716.385	-10.457 (-1,5%)
Letbane	36.176	-63 (-0,2%)	35.390	-87 (-0,2%)	34.557	-141 (-0,4%)	34.720	-173 (-0,5%)
S-tog	429.390	-898 (-0,2%)	424.995	-1.276 (-0,3%)	419.625	-2.058 (-0,5%)	433.706	-3.006 (-0,7%)
Re- og fjerntog	235.275	-619 (-0,3%)	238.127	-637 (-0,3%)	236.796	-827 (-0,3%)	240.623	-809 (-0,3%)
Lokalbaner	23.740	-23 (-0,1%)	23.129	-34 (-0,1%)	22.224	-33 (-0,1%)	22.438	-67 (-0,3%)
I alt	1.744.615	-4.838 (-0,3%)	1.756.529	-6.642 (-0,4%)	1.791.119	-10.979 (-0,6%)	1.910.511	-17.570 (-0,9%)

Tabel 15 Antal påstigere i Basis med kollektiv trafik pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet. Påstigere i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som absolut og relativ forskel i forhold til Basis.

Tabel 16 viser beregning af cykeltrafikarbejdet pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet for alle prognoseår. I tabellen fremgår cykeltrafikarbejdet for Basis, og cykeltrafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej er vist som relativ forskel i forhold til Basis.

Tabellen viser, at der beregnes et fald i cykeltrafikarbejdet efter etablering af Østlig Ringvej. Det er størst for Københavns Kommune, da Østlig Ringvej påvirker trafikken mest her. Faldet er størst i 2070. Bilisterne til og fra Lynetteholm får store gevinster af Østlig Ringvej. Overflytning fra cykel til bil vil derfor stige i takt med byudviklingen af Lynetteholm.

Kommune	2035		2040		2050		2070	
	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR	Basis	m/ØR
København	2,496	-0,5%	2,516	-0,6%	2,605	-0,8%	2,662	-0,9%
Frederiksberg	0,262	-0,2%	0,261	-0,2%	0,265	-0,3%	0,264	-0,3%
Øvrige kommuner	1,301	-0,3%	1,283	-0,4%	1,289	-0,5%	1,287	-0,5%
I alt	4,060	-0,4%	4,060	-0,5%	4,159	-0,7%	4,212	-0,8%

Tabel 16 Cykeltrafikarbejde (mio. km) i Basis pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som relativ forskel i forhold til Basis.

Det skal bemærkes, at der i trafikmodelberegningerne ikke forudsættes nogen opgradering af cykelinfrastrukturen i Østhavnen. Hvis man havde forudsat en opgradering af cykelinfrastrukturen i Østhavnen samtidig med etablering af Østlig Ringvej, så ville resultatet have været anderledes. Afhængig af omfanget af udbygningen af cykelinfrastrukturen, så ville man muligvis kunne have opnået en uændret eller måske endda stigende cykeltrafik i Københavns Kommune trods etablering af en Østlig Ringvej. Det er nærmere belyst i en følsomhedsberegning med et eksempel på, hvorledes en opgraderet cykelinfrastruktur i Østhavnen kunne se ud⁵.

Tabel 17 viser beregnet cykeltrafikarbejde for et hverdagsdøgn i Basis opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Cykeltrafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i Basis. Der beregnes et fald i cykeltrafikarbejdet for alle bydele og kommuner efter etablering af Østlig Ringvej. Faldet er størst i Østhavnen, da bilisterne her får størst gevinst af Østlig Ringvej.

Bydel/kommune	2035		2040		2050		2070	
	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst	Basis	m/ØR %-vækst
Indre By	0,5667	-0,6%	0,5710	-0,8%	0,6052	-1,1%	0,6210	-1,3%
Østerbro	0,2729	-0,3%	0,2732	-0,4%	0,2814	-0,4%	0,2896	-0,5%
Nørrebro	0,3009	-0,2%	0,2979	-0,2%	0,2992	-0,3%	0,2989	-0,3%
Vesterbro/Kgs Enghave	0,3050	-0,3%	0,3153	-0,4%	0,3183	-0,5%	0,3129	-0,5%
Valby	0,1390	-0,3%	0,1399	-0,3%	0,1406	-0,4%	0,1411	-0,4%
Vanløse	0,1131	-0,1%	0,1119	-0,1%	0,1131	-0,2%	0,1139	-0,2%
Brønshøj-Husum	0,1035	-0,1%	0,1022	-0,2%	0,1031	-0,3%	0,1047	-0,3%
Bispebjerg	0,1474	-0,2%	0,1448	-0,2%	0,1455	-0,3%	0,1457	-0,3%
Østamager	0,1669	-1,2%	0,1713	-1,4%	0,1898	-1,7%	0,1968	-1,9%
Vestamager	0,3579	-0,9%	0,3591	-1,1%	0,3632	-1,3%	0,3620	-1,3%
Østhavnen	0,0077	-1,0%	0,0109	-3,1%	0,0186	-5,1%	0,0378	-6,9%
Nordhavn	0,0155	-0,3%	0,0185	-0,4%	0,0269	-0,4%	0,0373	-0,9%
Frederiksberg	0,2621	-0,2%	0,2607	-0,2%	0,2652	-0,3%	0,2638	-0,3%
Tårnby	0,0990	-1,9%	0,0980	-2,1%	0,0990	-2,5%	0,0983	-2,3%
Dragør	0,0260	-2,4%	0,0256	-2,6%	0,0256	-2,8%	0,0257	-2,4%
Gentofte	0,1317	-0,2%	0,1294	-0,3%	0,1304	-0,3%	0,1312	-0,3%
Gladsaxe	0,1084	-0,2%	0,1066	-0,2%	0,1071	-0,4%	0,1072	-0,4%
Herlev	0,0334	-0,1%	0,0329	-0,2%	0,0332	-0,4%	0,0332	-0,4%
Rødovre	0,0536	-0,1%	0,0535	-0,2%	0,0545	-0,3%	0,0543	-0,3%
Hvidovre	0,0854	-0,3%	0,0850	-0,4%	0,0858	-0,6%	0,0847	-0,6%

Tabel 17 Cykeltrafikarbejde (mio. vognkm) i Basis pr. hverdagsdøgn opdelt på bydele og kommuner. Trafikarbejdet i scenariet med Østlig Ringvej (m/ØR) er vist som relativ forskel i forhold til Basis.

⁵ Resultatet af følsomhedsberegningen foreligger ikke på nuværende tidspunkt.

6 Trafikale effekter uden byudvikling på Lynetteholm

Tabel 18 viser for scenariet med Østlig Ringvej antallet af personture pr. hverdagsdøgn opdelt på hovedtransportmiddel samt vare- og lastbilture for alle prognoseår. Antallet af ture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som absolut og relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

I scenariet uden byudvikling på Lynetteholm forudsættes befolkning og arbejdspladser på Lynetteholm fordelt over hovedstadsområdet med den ene halvdel i Københavns Kommune og den anden halvdel i de øvrige kommuner, så den samlede befolkning og antal arbejdspladser er ens i de to scenarier. Der er i 2035 ikke forudsat nogen byudvikling på Lynetteholm, hvorfor de to scenarier er ens.

Tabellen viser, at en udflytning af befolkning og arbejdspladser fra Lynetteholm til andre områder i hovedstadsområdet vil medføre en overflytning til bil og cykel, mens der vil være et fald i brugen af kollektiv trafik. Uden byudvikling på Lynetteholm forudsættes højere bilejerskab⁶, ligesom flere vil have dårligere kollektiv trafikbetjening i forhold til, hvis de var bosat eller arbejdede på Lynetteholm. Det er den primære forklaring på det større antal bilture og det mindre antal kollektive trafikture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm. Det større antal cykelture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm skyldes en dårligere kollektive trafik udenfor København og Frederiksberg kommuner kombineret med en forudsat begrænset cykelinfrastruktur på Lynetteholm. Hvis der havde været forudsat en opgraderet cykelinfrastruktur i Østhavnen, ville forskellen i antal cykelture mellem de to scenarier have været mindre.

Der beregnes flere personture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, hvilket skyldes et større bilejerskab i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes flere vare- og lastbilture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, hvilket skyldes en anden sammensætning af arbejdspladser udenfor København.

Transportmiddel	2035		2040		2050		2070	
	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm
Gang	1.124.998	0	1.134.395	213 (0,0%)	1.157.802	1.408 (0,1%)	1.195.710	-2.391 (-0,2%)
Cykel	1.355.172	0	1.355.905	1.048 (0,1%)	1.390.442	6.965 (0,5%)	1.413.635	24.713 (1,7%)
Bil, chauffør	2.918.499	0	3.021.907	302 (0,0%)	3.210.503	3.953 (0,1%)	3.222.063	20.755 (0,6%)
Bil, passager	942.714	0	944.637	-45 (0,0%)	949.763	-484 (-0,1%)	956.119	17 (0,0%)
Kollektiv trafik	1.003.669	0	1.009.040	-1.241 (-0,1%)	1.025.153	-10.756 (-1,0%)	1.084.990	-39.013 (-3,6%)
Personture i alt	7.345.051	0	7.465.883	277 (0,0%)	7.733.664	1.086 (0,0%)	7.872.515	4.081 (0,1%)
Varebiler	369.178	0	373.767	182 (0,0%)	385.798	241 (0,1%)	393.354	1.776 (0,5%)
Lastbiler	201.860	0	204.343	173 (0,1%)	211.891	191 (0,1%)	214.777	947 (0,4%)
Vare/lastbiler i alt	571.038	0	578.110	354 (0,1%)	597.689	432 (0,1%)	608.131	2.723 (0,4%)

Tabel 18 Ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i scenariet med Østlig Ringvej og byudvikling på Lynetteholm. Ture i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som absolut og relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

⁶ Udflytning af befolkning fra København medfører højere bilejerskab fordi der antages højere bilejerskab og en højere vækst i bilejerskabet udenfor København og Frederiksberg kommuner jævnfør Hansen (2025A).

Tabel 19 viser trafikarbejdet for et hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i scenariet med Østlig Ringvej opdelt på køretøjsart og prognoseår. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabellen viser, at der i scenariet uden byudvikling beregnes lidt større trafikarbejde i 2070 i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Det skyldes som nævnt ovenfor en større brug af bil som transportmiddel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Der beregnes for 2050 og 2070 et lille fald i trafikarbejdet for vare- og lastbiler. Det skal formodentlig forklares ved om-lokalisering af arbejdspladser mellem de to scenarier. I scenariet med byudvikling på Lynetteholm vil der være flere vare- og lastbilture til området på bekostning af andre steder i hovedstadsområdet. Lastbiler har især præference for Østlig Ringvej for at kunne spare tid ind igennem København. Det medfører i scenariet med byudvikling på Lynetteholm lidt mere omvejskørsel på grund af en større brug af Østlig Ringvej og dermed lidt større trafikarbejde i forhold til scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

Køretøjsart	2035		2040		2050		2070	
	Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm
Personbil	42,241	0,0%	45,206	0,0%	49,021	0,1%	49,177	0,5%
Varebil	4,908	0,0%	5,017	0,0%	5,188	-0,1%	5,298	-0,1%
Lastbil	2,866	0,0%	2,905	0,0%	2,967	-0,1%	3,014	-0,2%
I alt	50,015	0,0%	53,128	0,0%	57,176	0,0%	57,489	0,4%

Tabel 19 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet i scenariet med Østlig Ringvej og byudvikling på Lynetteholm. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 20 viser beregnet trafikarbejde for et hverdagsdøgn i scenariet med Østlig Ringvej opdelt på bydele i Københavns Kommune og udvalgte kommuner. Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til trafikarbejdet i scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Trafikarbejdet er som tidligere nævnt i afsnit 4 korrigeret for det trafikarbejde, som udføres på Nordhavnsvej, Nordhavnstunnelen og Østlig Ringvej.

Der beregnes et stor fald i trafikarbejdet i Østhavnen, da der i scenariet uden byudvikling af Lynetteholm kommer mindre trafik til og fra området. Der beregnes mindre trafikarbejde i de fleste bydele i København uden byudvikling på Lynetteholm, da en stor del af trafikken til og fra Lynetteholm er flyttet til andre steder i hovedstadsområdet. Der beregnes således større trafikarbejde i Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Herlev og Rødovre i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

Der beregnes et mindre fald i trafikarbejdet i Tårnby og Hvidovre i scenariet uden byudvikling af Lynetteholm. Det skyldes formodentlig, at trafikken til og fra Lynetteholm påvirker trafikarbejdet i de to kommuner. Byudviklingen på Lynetteholm vil således generere lidt mere trafik til og fra Københavns Lufthavn og omgivende områder. Det medfører også lidt mindre trafik på Amagermotorvejen (se figur 22-23), hvilket muligvis forklarer faldet i Hvidovre Kommune.

Bydel/kommune	2035		2040		2050		2070	
	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm	Med Ly- netteholm	Uden Ly- netteholm
Indre By	0,4494	0,0%	0,4613	-0,2%	0,4831	-0,6%	0,4981	-1,8%
Østerbro	0,3461	0,0%	0,3579	-0,1%	0,3791	-0,4%	0,3830	-0,6%
Nørrebro	0,2133	0,0%	0,2171	-0,1%	0,2265	-0,3%	0,2275	-0,3%
Vesterbro/Kgs Enghave	0,4157	0,0%	0,4195	0,0%	0,4376	-0,4%	0,4537	-1,2%
Valby	0,4358	0,0%	0,4435	0,0%	0,4639	-0,1%	0,4708	0,0%
Vanløse	0,3564	0,0%	0,3660	0,0%	0,3829	0,1%	0,3839	0,5%
Brønshøj-Husum	0,3353	0,0%	0,3516	0,1%	0,3751	-0,1%	0,3750	-0,2%
Bispebjerg	0,3547	0,0%	0,3708	-0,2%	0,3976	-0,7%	0,4047	-1,5%
Østamager	0,1967	0,0%	0,2080	-0,4%	0,2306	-0,8%	0,2442	-4,0%
Vestamager	1,4562	0,0%	1,5490	-0,1%	1,6683	-0,4%	1,7107	-0,7%
Østhavnen	0,0334	0,0%	0,0461	-9,0%	0,0708	-20,1%	0,1110	-41,9%
Nordhavn	0,0299	0,0%	0,0356	-1,4%	0,0464	-3,3%	0,0582	-6,6%
Frederiksberg	0,3664	0,0%	0,3683	0,0%	0,3821	0,0%	0,3856	0,0%
Tårnby	0,8978	0,0%	0,9679	-0,1%	1,0570	-0,3%	1,0767	-0,2%
Dragør	0,0879	0,0%	0,0919	0,1%	0,0985	0,1%	0,0985	0,9%
Gentofte	1,4944	0,0%	1,5790	-0,1%	1,6952	0,0%	1,7026	0,2%
Gladsaxe	2,2561	0,0%	2,4184	0,1%	2,6252	0,0%	2,6278	0,5%
Herlev	0,3792	0,0%	0,3961	0,0%	0,4217	0,2%	0,4219	0,9%
Rødovre	1,0107	0,0%	1,0780	0,0%	1,1616	0,1%	1,1613	0,5%
Hvidovre	1,2510	0,0%	1,3388	-0,1%	1,4541	-0,2%	1,4789	-0,3%

Tabel 20 Trafikarbejde (mio. vognkm) pr. hverdagsdøgn i scenariet med Østlig Ringvej og byudvikling på Lynetteholm opdelt på bydele og kommuner (opgørelsen af trafikarbejdet er ekskl. trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen). Trafikarbejdet i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm er vist som relativ forskel i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 21 viser antallet af køretøjer for et hverdagsdøgn i 2050 med Østlig Ringvej i scenariet med og uden byudvikling på Lynetteholm på udvalgte trafiksnit og strækninger. Det ses bl.a., at:

- Scenariet uden byudvikling på Lynetteholm medfører små aflastninger af trafikken over Havnesnittet og Søsnitte og på flere af vejene i Indre By.
- Scenariet uden byudvikling på Lynetteholm aflaster Refshalevejs Forlængelse, Refshalevej, Forlandet, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen, da der kommer mindre trafik til og fra Østhavnen i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.
- Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen opnår mindre aflastninger uden byudvikling på Lynetteholm.

Tabel 22 viser antallet af køretøjer på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070 med Østlig Ringvej i scenarierne med og uden byudvikling på Lynetteholm. Tabellen viser det samme billede som i 2050. En sammenligning med tabel 21 viser dog, at forskellene mellem scenariet uden byudvikling på Lynetteholm og scenariet med byudvikling på Lynetteholm er større i 2070 end i 2050. Det skyldes, at Lynetteholm antages fuldt udbygget i 2070. Det gælder især for Refshalevejs Forlængelse, Refshalevej, Forlandet, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen, at der i 2070 beregnes større aflastninger end i 2050. Aflastningen af de nævnte strækninger dæmpes en smule, da der i scenariet uden byudvikling af Lynetteholm kommer mindre trafik på Østlig Ringvej. Der medfører mindre trængsel på Nordhavnsvej og dermed kortere rejsetider, hvilket genererer mere trafik via Østlig Ringvej til og fra andre områder end Lynetteholm.

Snit	Strækning	Køretøjer		Forskel	
		Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	23.950	23.567	-383	-2%
	Langebro	60.800	60.380	-420	-1%
	Sjællandsbroen	58.443	58.154	-289	0%
	Kalvebodbroen	191.902	191.113	-789	0%
	I alt Havnesnittet	335.095	333.214	-1.882	-1%
Indre By	Store Kongensgade	12.830	12.786	-44	0%
	Bredgade	12.973	12.968	-4	0%
	Øster Søgade	32.470	32.354	-116	0%
	Øster Farimagsgade	11.092	11.074	-18	0%
	Nørre Voldgade	16.134	16.169	35	0%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	49.282	49.028	-254	-1%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	23.889	23.817	-72	0%
	Østbanegade	1.796	1.807	11	1%
	Strandboulevarden	5.815	5.744	-71	-1%
	Østerbrogade	15.750	15.689	-61	0%
	Fredensbro	41.787	41.663	-124	0%
	Dronning Louises Bro	2.848	2.829	-19	-1%
	Gyldenløvesgade	47.826	47.729	-97	0%
	Kampmannsgade	4.387	4.411	24	1%
	Gl. Kongevej	8.784	8.780	-5	0%
	Vesterbrogade	20.389	20.298	-91	0%
	Istedgade	6.310	6.195	-114	-2%
	Ingerslevsgade	12.698	12.630	-68	-1%
	Kalvebod Brygge	46.173	46.110	-62	0%
	I alt Søsnittet	238.451	237.702	-749	0%
Amager (ekskl. motorvej)	Refshalevejs Forlængelse	18.061	17.272	-789	-4%
	Refshalevej	14.618	13.985	-633	-4%
	Forlandet	11.818	11.438	-380	-3%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	13.877	13.939	62	0%
	Kastrupvej	4.725	4.744	18	0%
	Amagerbrogade	7.039	7.044	6	0%
	Englandsvej	13.847	13.808	-38	0%
	Røde Mellemvej	12.919	12.982	63	0%
	Ørestads Boulevard	16.747	16.790	43	0%
	Artillerivej	8.316	8.349	32	0%
Motorveje	Øresundsbroen	35.781	35.781	0	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	165.062	164.047	-1.015	-1%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	122.714	122.076	-637	-1%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	77.969	77.735	-235	0%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	161.348	159.084	-2.264	-1%
	Nordlige Motorring 3	200.983	200.951	-32	0%
	Ellebjergrvej	44.486	44.234	-252	-1%
Øvrige	Nordhavnsvej	86.866	84.760	-2.105	-2%
	Nordhavnstunnelen	68.879	66.255	-2.623	-4%
	Nørre Alle	35.348	35.177	-171	0%
	Jagtvej	23.219	23.032	-186	-1%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	17.845	17.728	-117	-1%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	11.361	11.179	-182	-2%
	Ryvangs Alle	8.154	8.127	-27	0%
	Frederiksborgvej	16.831	16.810	-21	0%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	40.343	39.967	-377	-1%
	Hareskovvej	69.094	69.061	-34	0%

Tabel 21 Biltrafik på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2050 i scenariet med Østlig Ringvej henholdsvis med og uden byudvikling på Lynetteholm.

Snit	Strækning	Køretøjer		Forskel	
		Med Lynetteholm	Uden Lynetteholm	Absolut	Relativ
Havnesnit	Knippelsbro	25.229	24.039	-1.189	-5%
	Langebro	63.391	62.190	-1.201	-2%
	Sjællandsbroen	60.790	59.797	-993	-2%
	Kalvebodbroen	197.104	195.189	-1.915	-1%
	I alt Havnesnittet	346.514	341.216	-5.298	-2%
Indre By	Store Kongensgade	12.876	12.887	11	0%
	Bredgade	13.259	13.218	-41	0%
	Øster Søgade	32.411	32.332	-79	0%
	Øster Farimagsgade	11.351	11.294	-57	-1%
	Nørre Voldgade	16.615	16.353	-263	-2%
	H.C. Andersens Boulevard v. Rådhuset	50.600	49.799	-800	-2%
Søsnittet	Kalkbrænderihavnsgade	24.486	24.550	64	0%
	Østbanegade	1.812	1.855	42	2%
	Strandboulevarden	5.919	5.864	-55	-1%
	Østerbrogade	16.378	16.180	-198	-1%
	Fredensbro	42.092	41.661	-431	-1%
	Dronning Louises Bro	2.948	2.970	21	1%
	Gyldenløvesgade	48.329	48.210	-120	0%
	Kampmannsgade	4.397	4.480	83	2%
	Gl. Kongevej	9.191	9.044	-147	-2%
	Vesterbrogade	20.747	20.482	-265	-1%
	Istedgade	6.902	6.501	-401	-6%
	Ingerslevsgade	13.252	13.208	-44	0%
	Kalvebod Brygge	47.320	47.132	-187	0%
	I alt Søsnittet	243.774	242.136	-1.638	-1%
Amager (ekskl. motorvej)	Refshalevejs Forlængelse	20.534	18.532	-2.002	-10%
	Refshalevej	17.759	14.819	-2.940	-17%
	Forlandet	14.580	12.065	-2.514	-17%
	Amager Strandvej (syd for Øresundsvej)	14.123	14.263	140	1%
	Kastrupvej	4.722	4.772	50	1%
	Amagerbrogade	7.053	7.070	18	0%
	Englandsvej	13.912	13.947	34	0%
	Røde Mellemvej	12.960	13.063	103	1%
	Ørestads Boulevard	16.927	17.006	80	0%
	Artillerivej	8.344	8.421	77	1%
Motorveje	Øresundsbroen	35.914	35.914	0	0%
	Øresundsmotorvejen (øf. Amagermotorvejen)	170.740	168.412	-2.327	-1%
	Øresundsmotorvej (øf. Englandsvej)	127.574	125.925	-1.649	-1%
	Amagermotorvejen sf. Vejlands Alle	79.972	79.155	-818	-1%
	Helsingørmotorvej/Lyngbyvej	167.159	161.025	-6.134	-4%
	Nordlige Motorring 3	201.427	201.614	187	0%
	Ellebjergvej	45.524	44.998	-526	-1%
Øvrige	Nordhavnsvej	93.114	87.368	-5.746	-6%
	Nordhavnstunnelen	77.042	69.313	-7.729	-10%
	Nørre Alle	35.407	34.842	-566	-2%
	Jagtvej	23.131	22.857	-275	-1%
	Bernstorffsvej v/kommunegrænse	18.145	17.959	-185	-1%
	Strandvejen v/kommunegrænsen	11.556	11.387	-169	-1%
	Ryvangs Alle	8.274	8.217	-57	-1%
	Frederiksborgvej	16.949	17.067	118	1%
	Tuborgvej (syd for Tagensvej)	41.540	40.772	-768	-2%
	Hareskovvej	69.045	69.242	197	0%

Tabel 22 Biltrafik på udvalgte strækninger for et hverdagsdøgn i 2070 i scenariet med Østlig Ringvej henholdsvis med og uden byudvikling på Lynetteholm.

Figur 28 viser forskellen i hverdagsdøgntrafik i 2050 med Østlig Ringvej i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. De røde strækninger viser mere trafik i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm, mens de grønne strækninger viser mindre trafik. Der beregnes et fald på 3.500 køretøjer på Østlig Ringvej mellem TSA1 og TSA2 og 1.200 køretøjer mellem TSA2 og TSA3 i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes generelt små reduktioner i trafikken i og lige omkring København, mens trafikken stiger lidt længere ude i hovedstadsområdet, når byudviklingen flyttes fra Lynetteholm til andre områder i hovedstadsområdet.

Figur 29 viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken i 2070 med Østlig Ringvej i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes et fald på 10.900 køretøjer på Østlig Ringvej mellem TSA1 og TSA2 og 2.200 køretøjer mellem TSA2 og TSA3 uden byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes lidt mere trafik mellem ramperne ved TSA2, da der er lidt mere gennemkørende trafik i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm. Der beregnes generelt mindre trafik på de nordlige adgangsveje til Østlig Ringvej (Helsingørmotorvejen, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen), i det indre af København, Øreundsmotorvejen og Amagermotorvejen, mens der typisk er mere trafik alle andre steder, når byudviklingen flyttes fra Lynetteholm til andre områder i hovedstadsområdet.



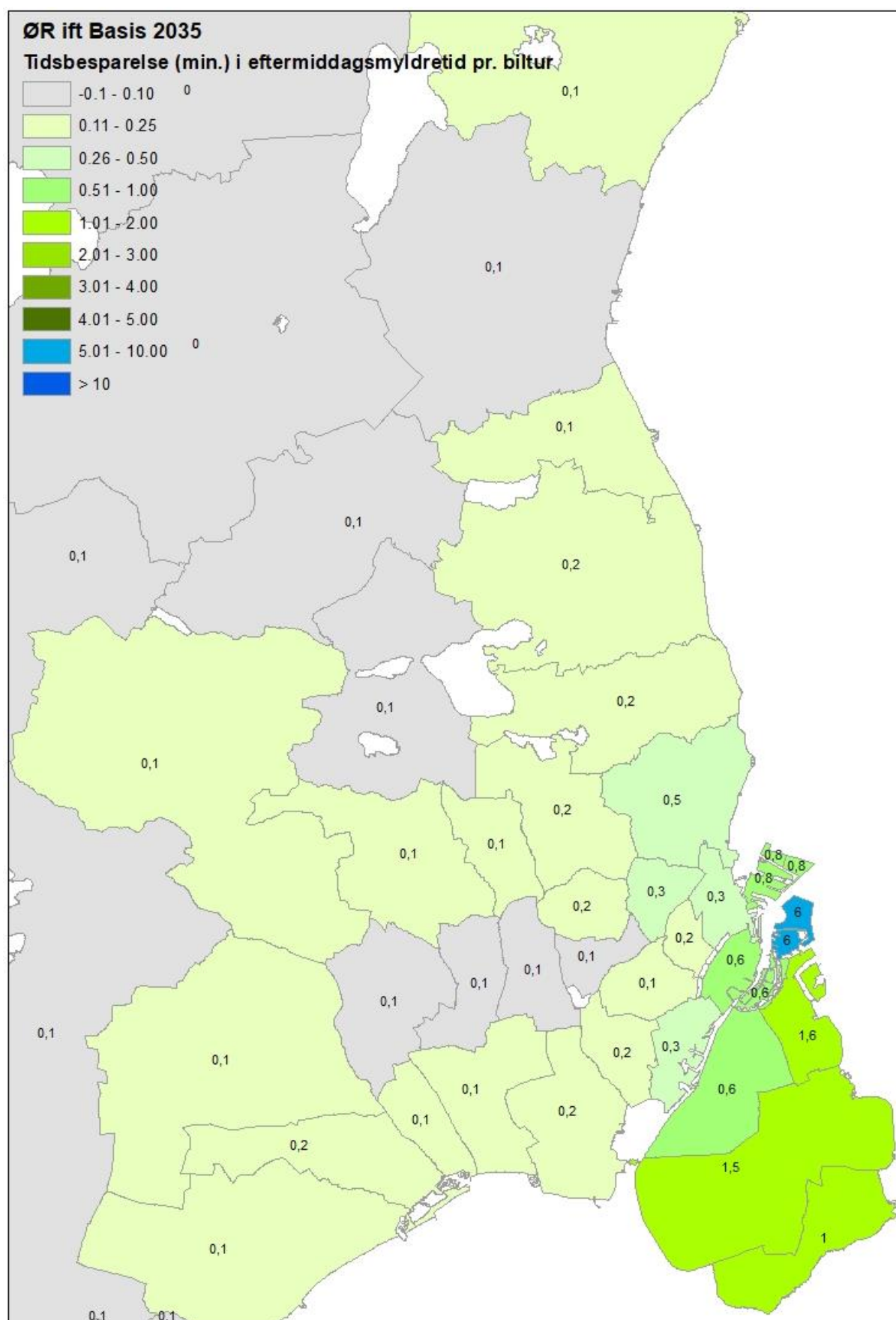
Figur 28 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2050 med Østlig Ringvej i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Figur 28 viser, at der i scenariet uden byudvikling er mindre trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen.

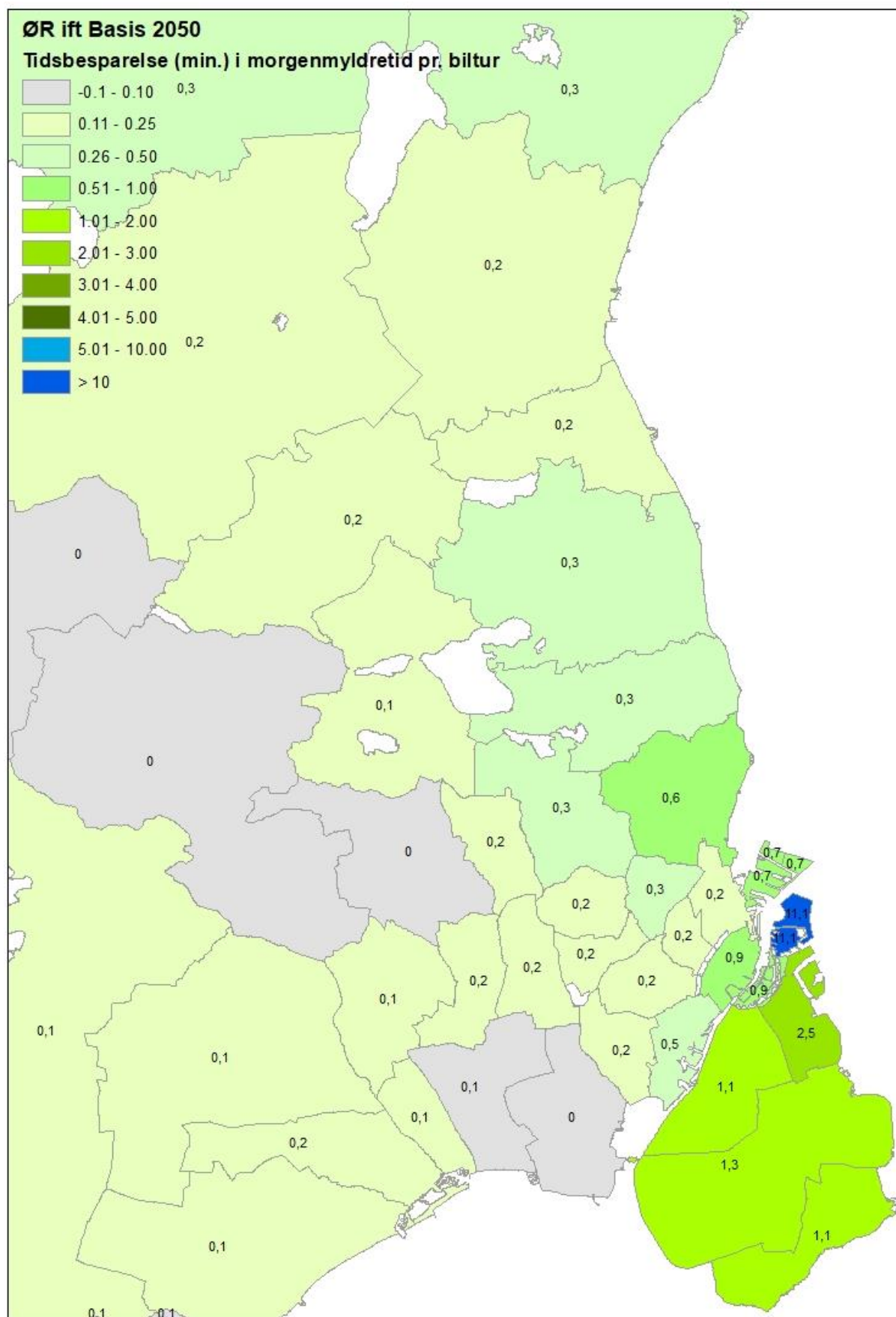


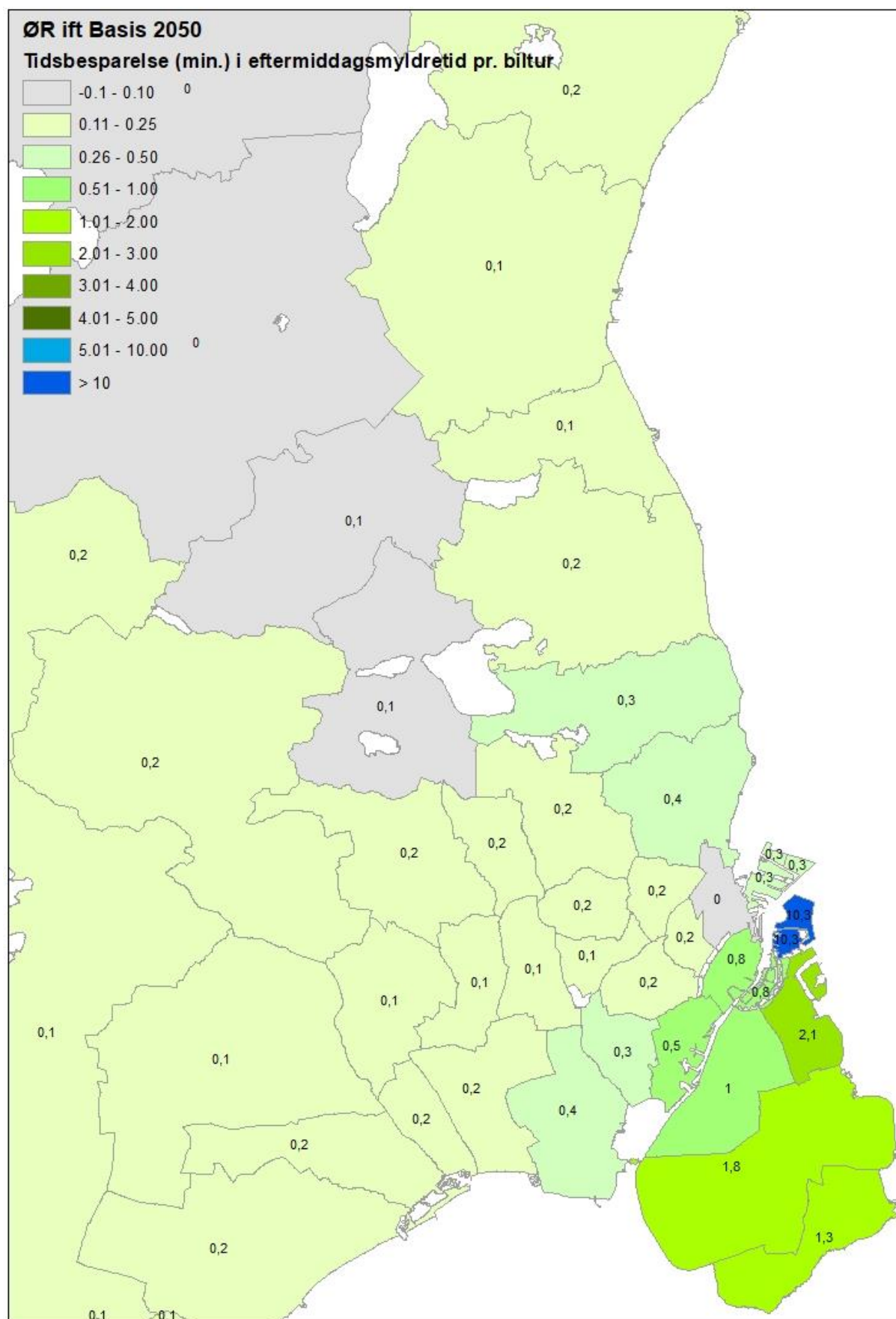
Figur 29 Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2070 med Østlig Ringvej i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm i forhold til scenariet med byudvikling på Lynetteholm. Figur 29 viser, at der i scenariet uden byudvikling er mindre trafik på Østlig Ringvej, Nordhavnsvej, Nordhavnstunnelen, den inderste del af Helsingørmotorvejen, Øresundsmotorvejen samt på veje i Indre By. Der er mere trafik på de fleste andre veje uden for København i scenariet uden byudvikling på Lynetteholm.

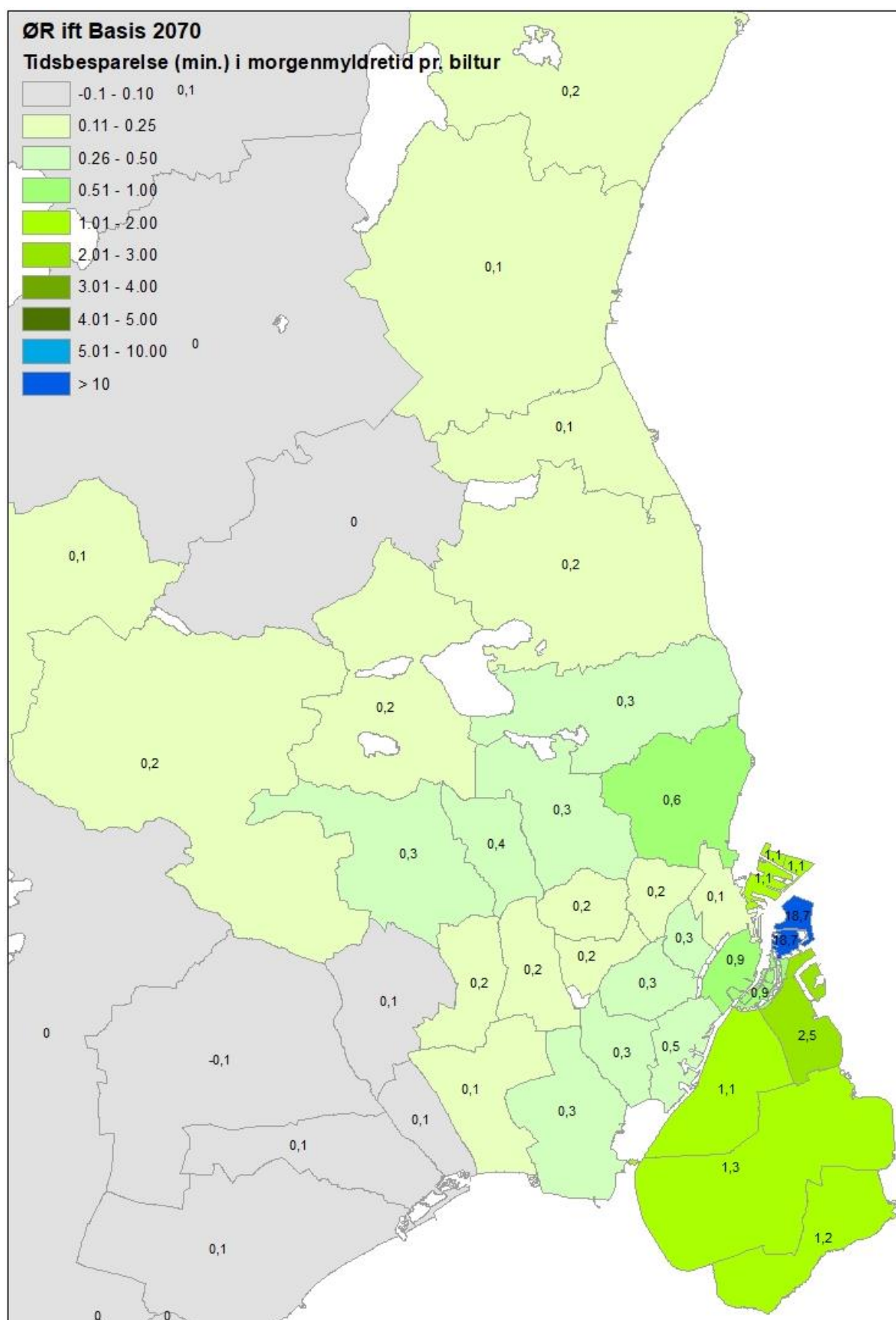
7 Referencer

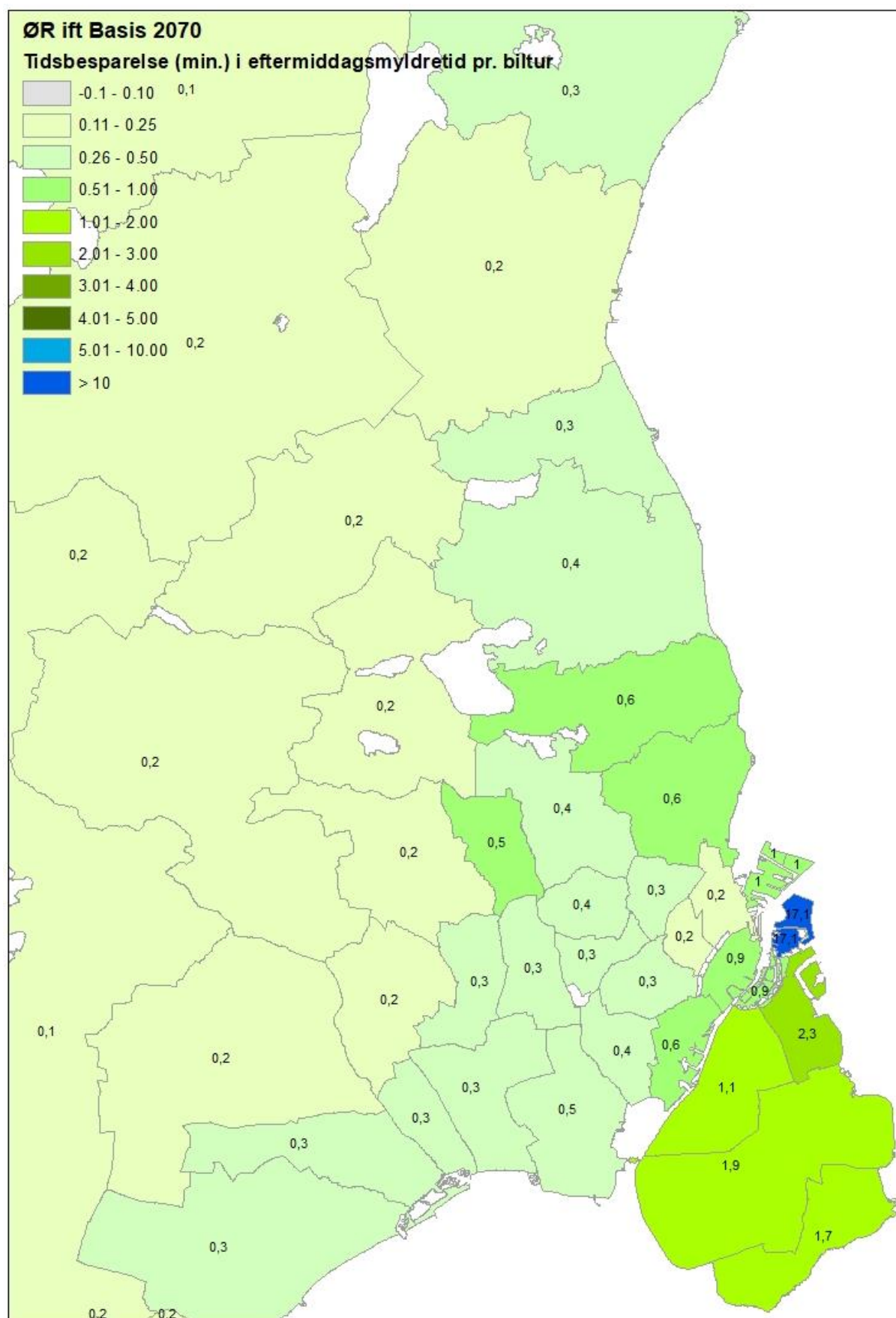
Hansen, C. O. (2025A). *Beregningsforudsætninger 2035, 2040, 2050 og 2070*. Dokn.nr. 40003-002 rev. 3

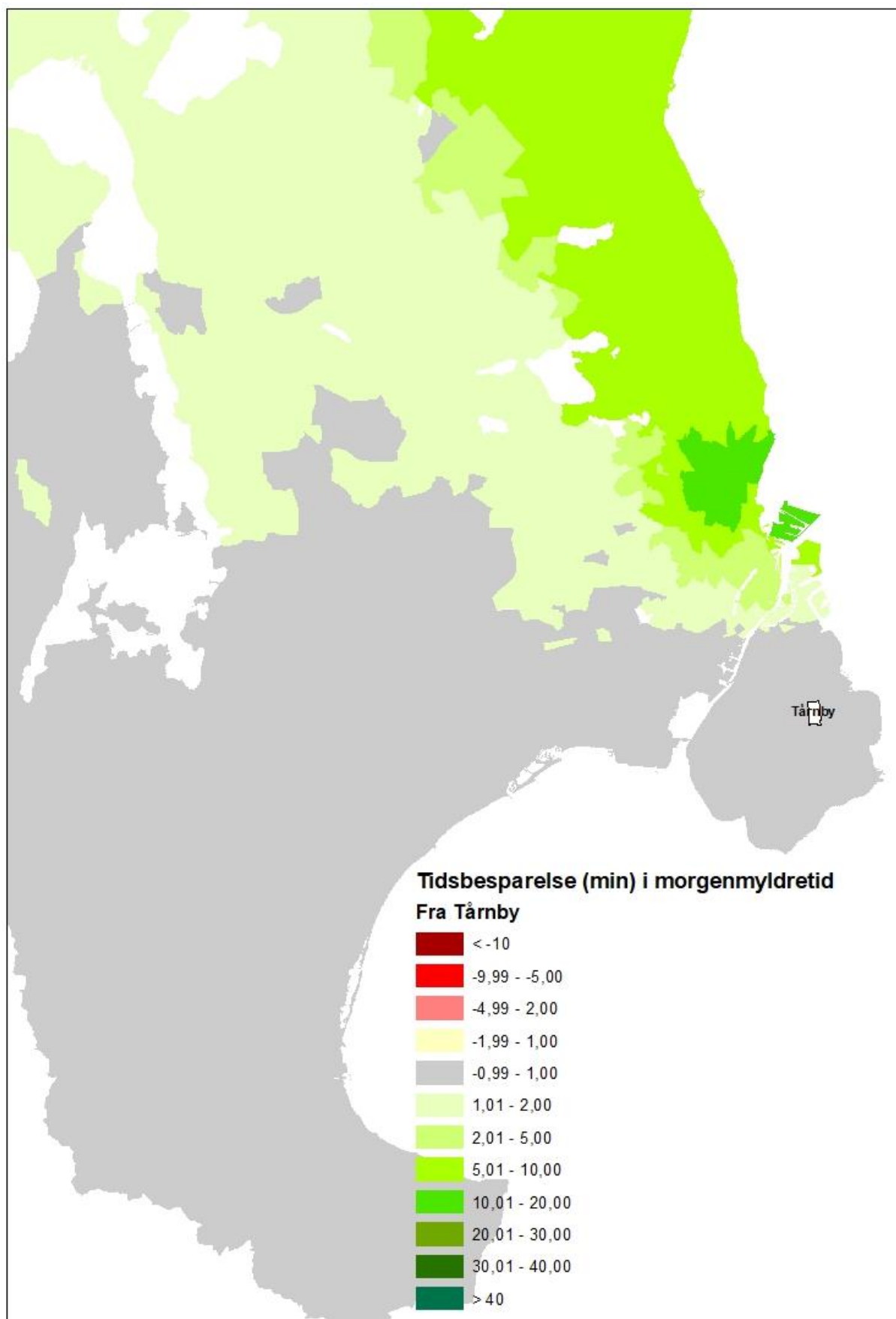


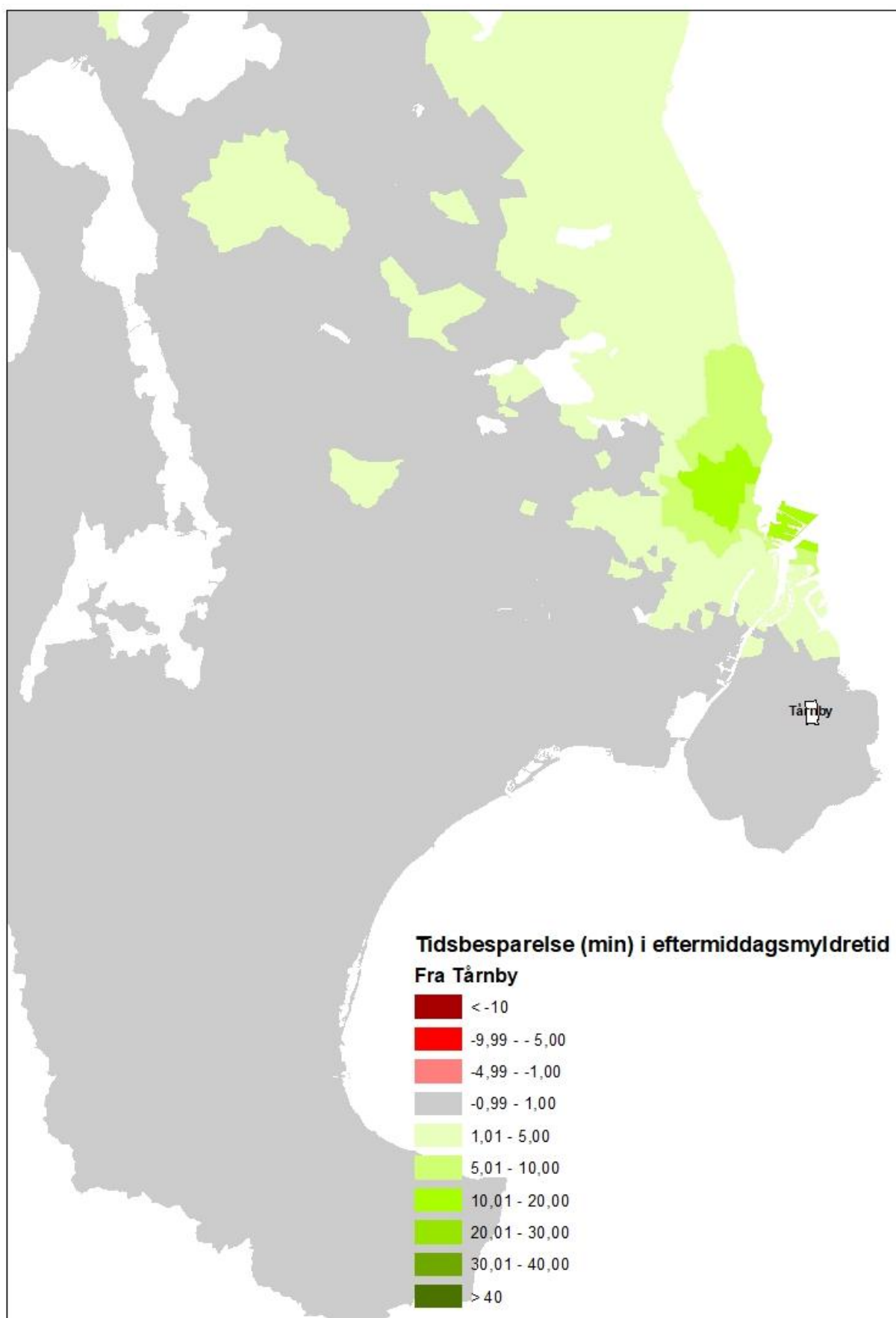


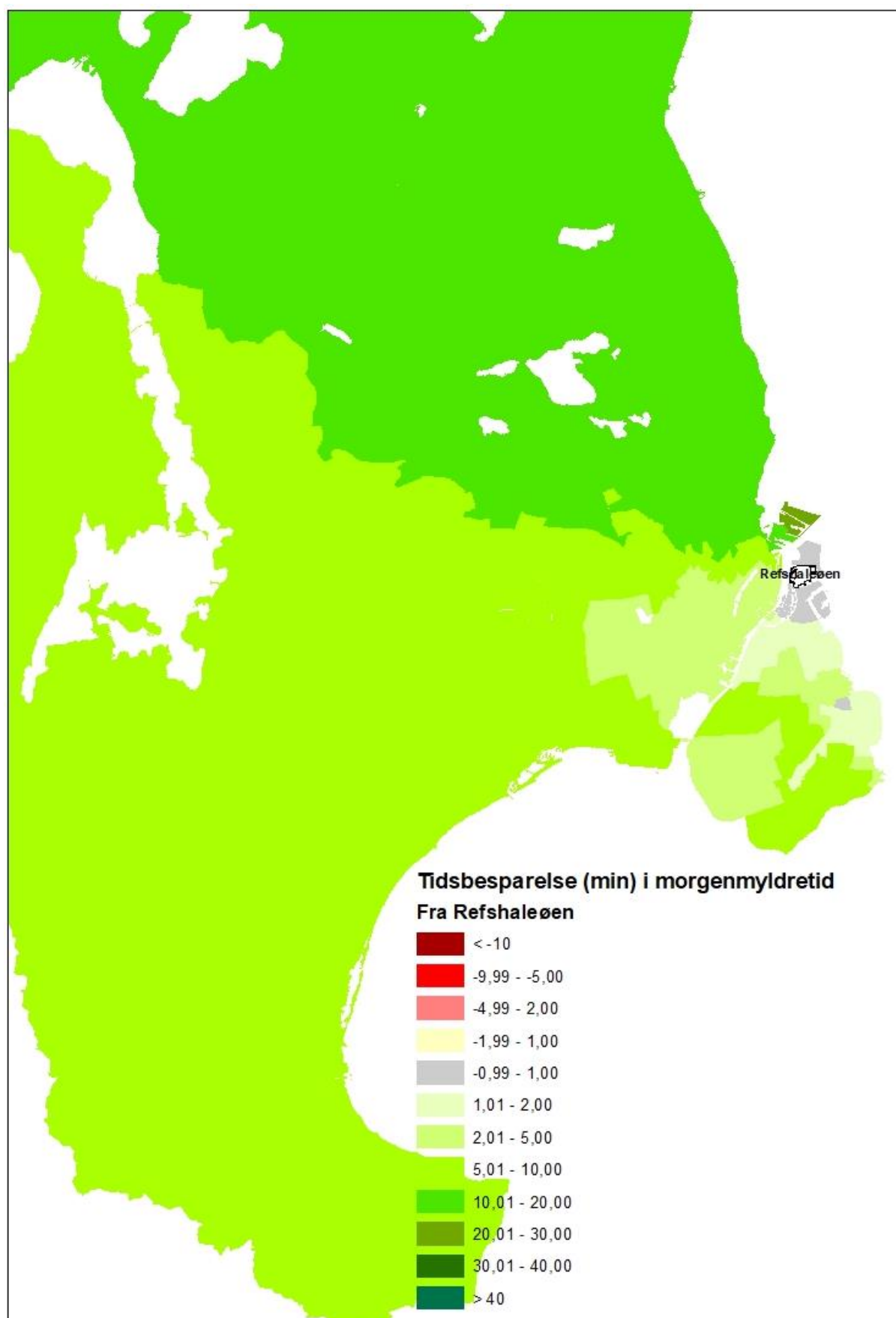


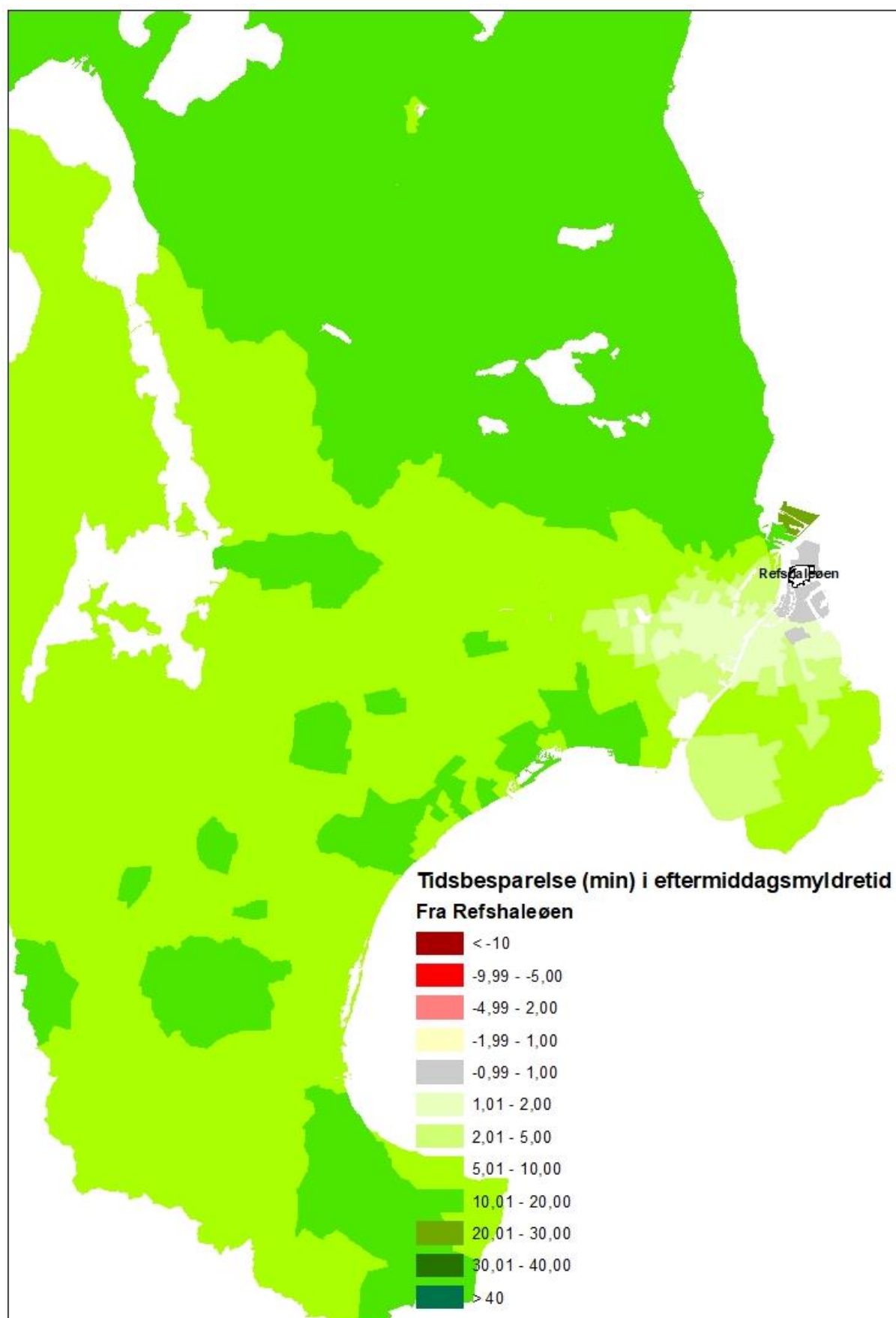


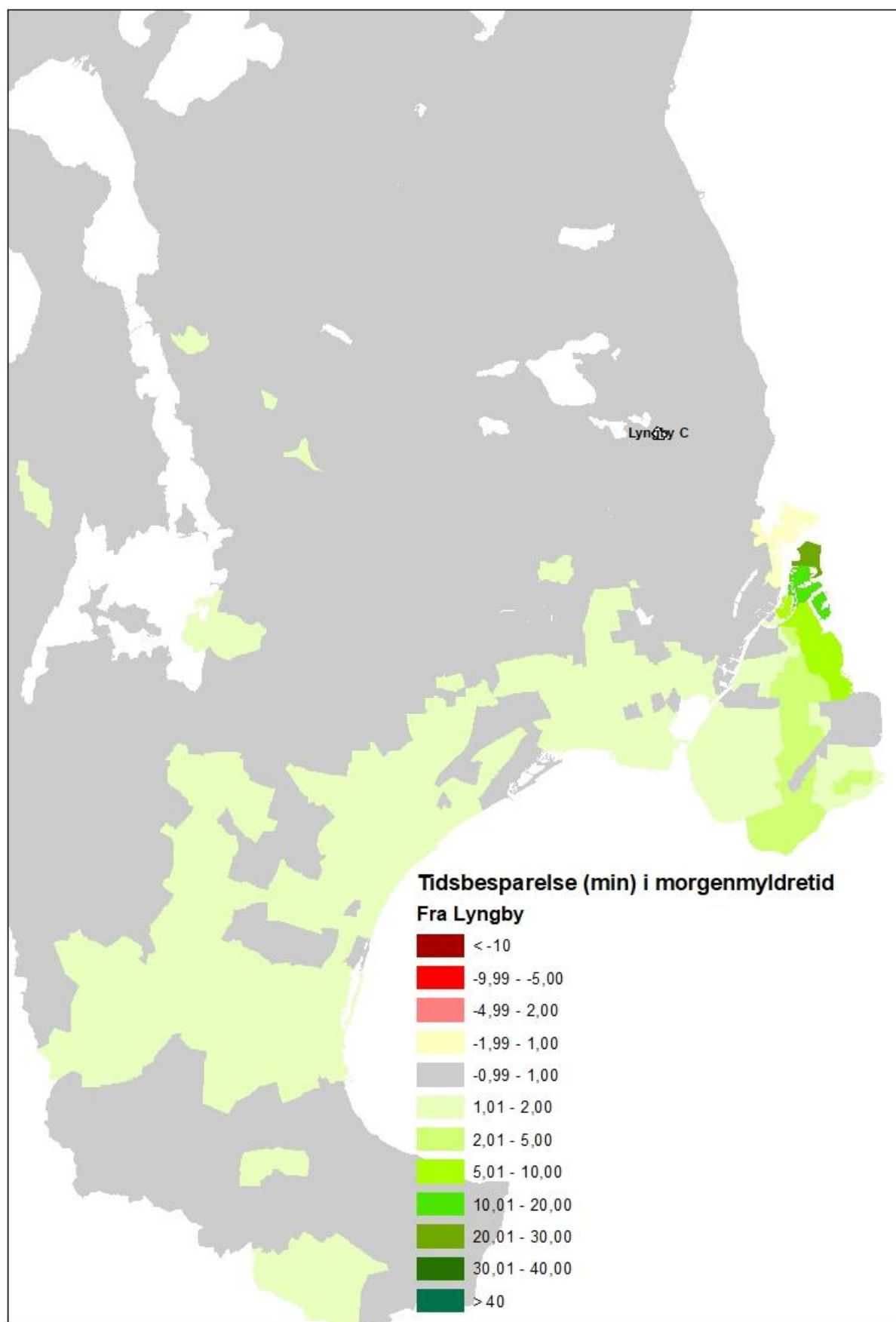


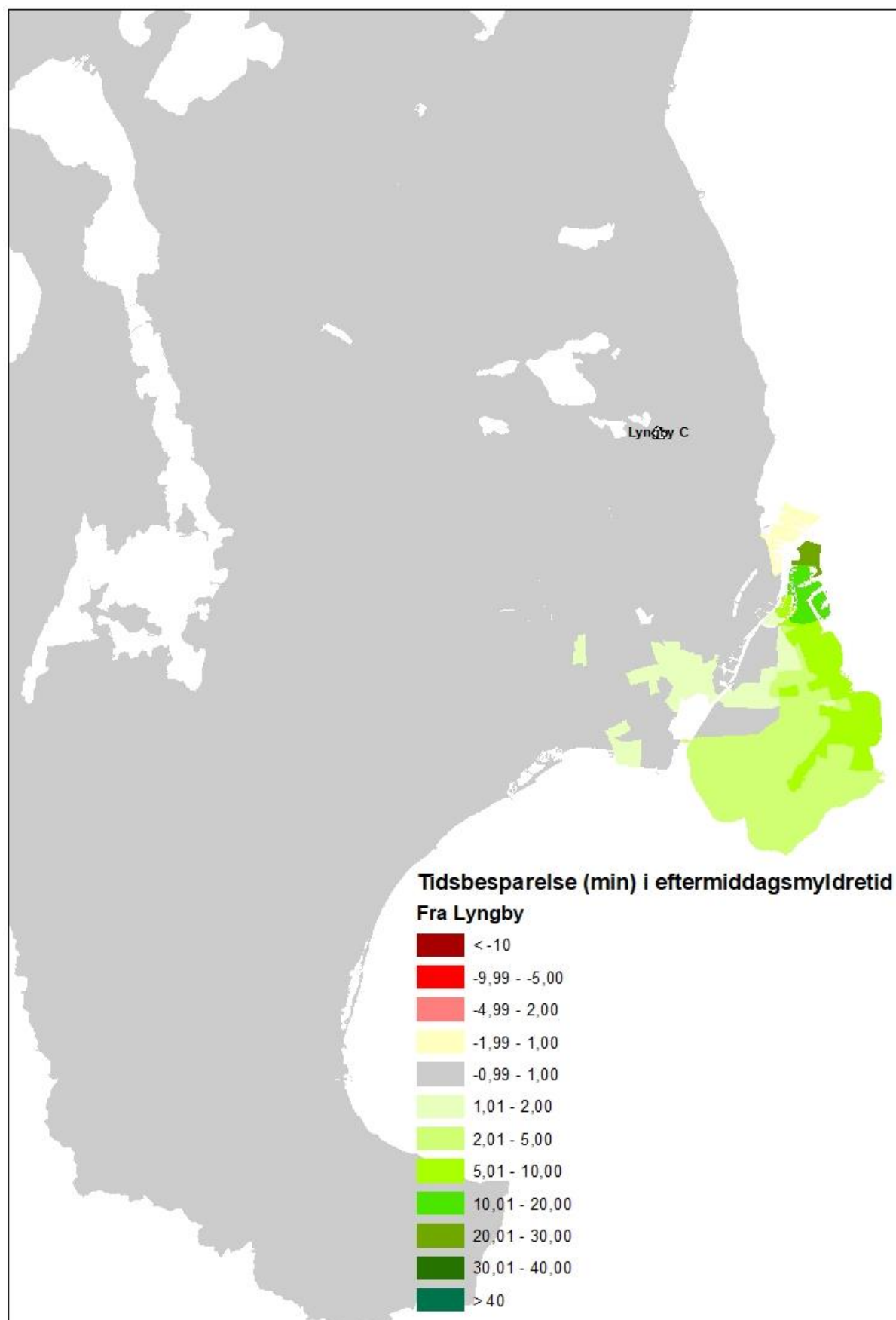
Bilag 2A Tidsbesparelser fra Tårnby, Refshaleøen, Lyngby C og Sverige i 2035

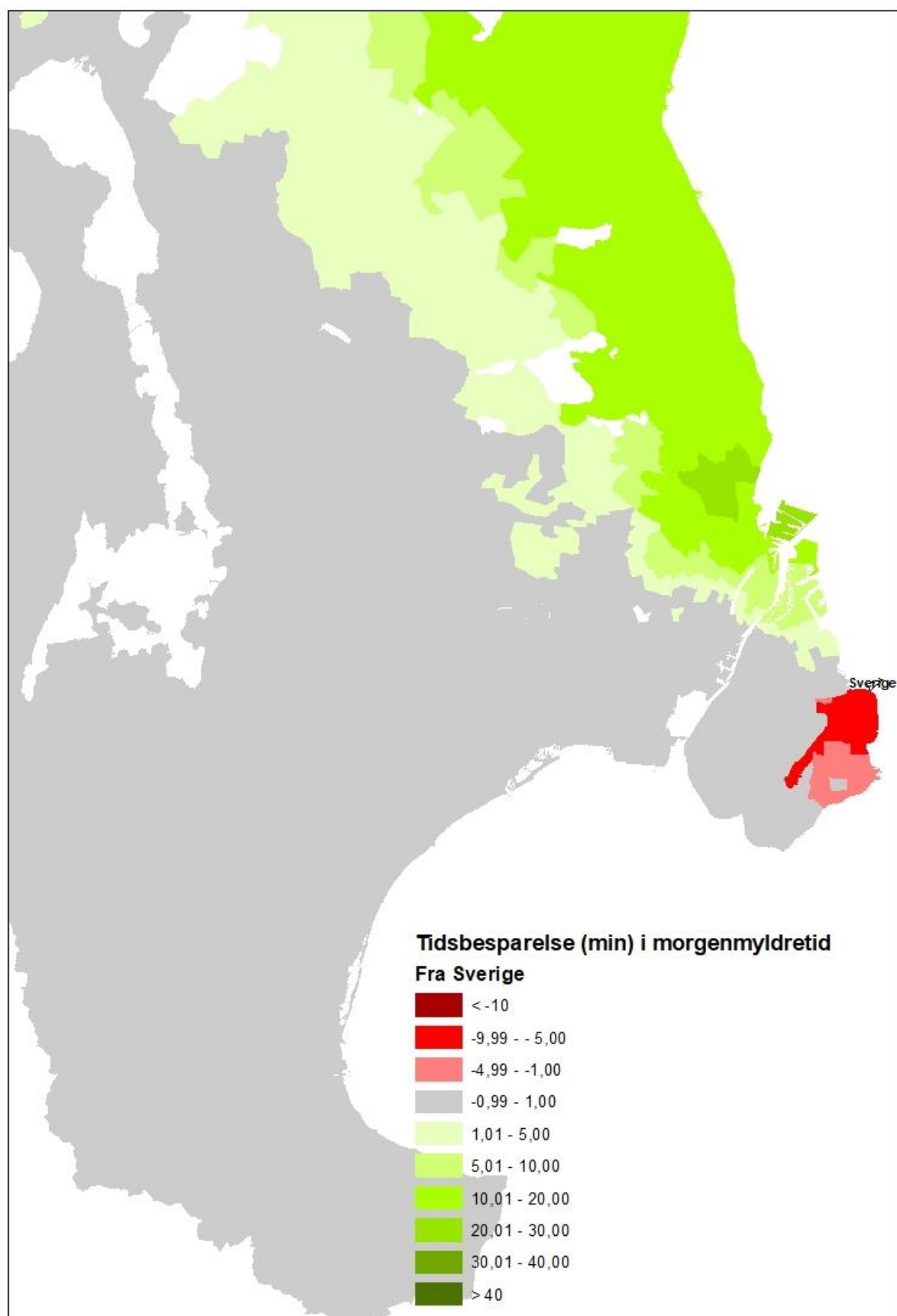


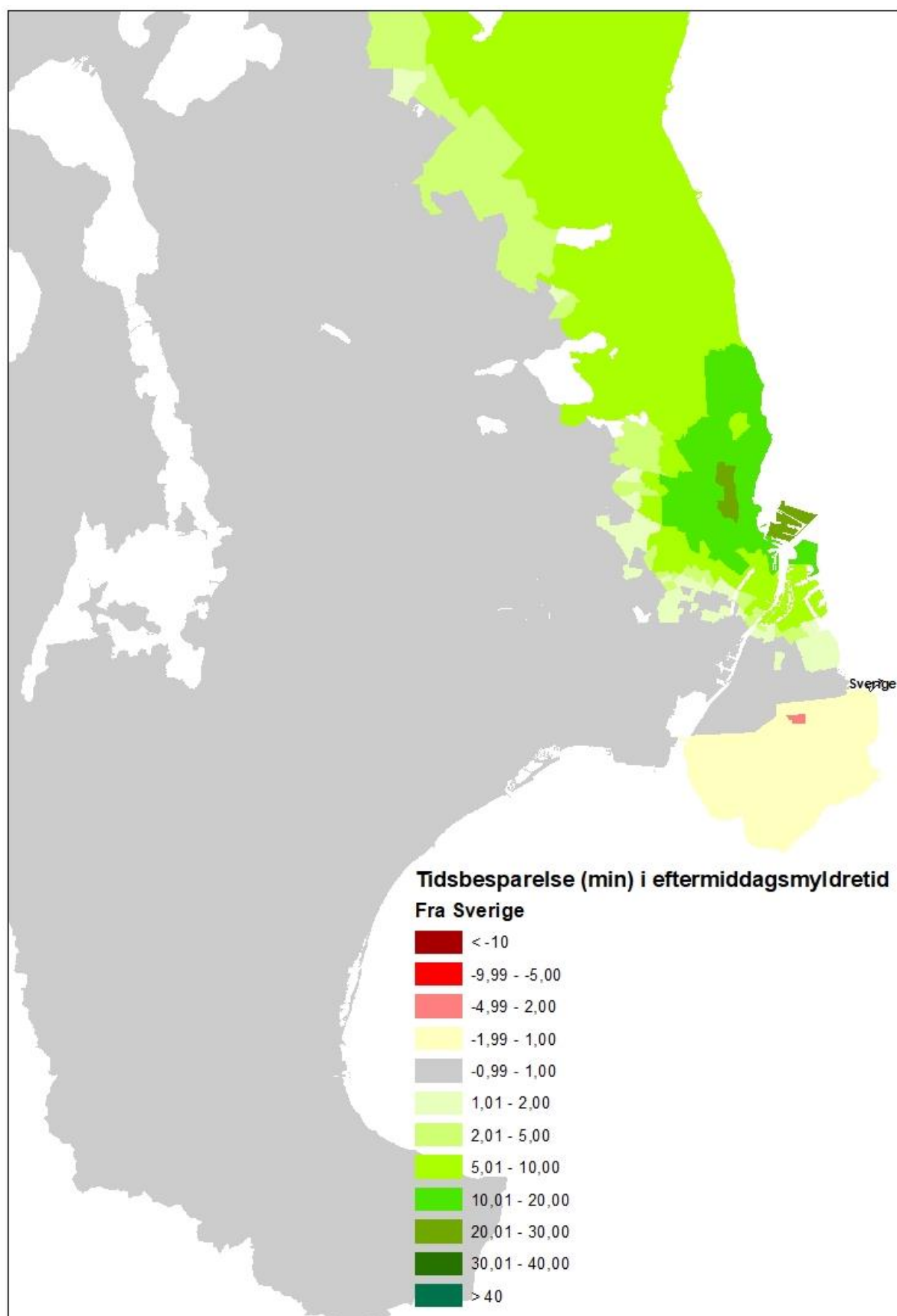


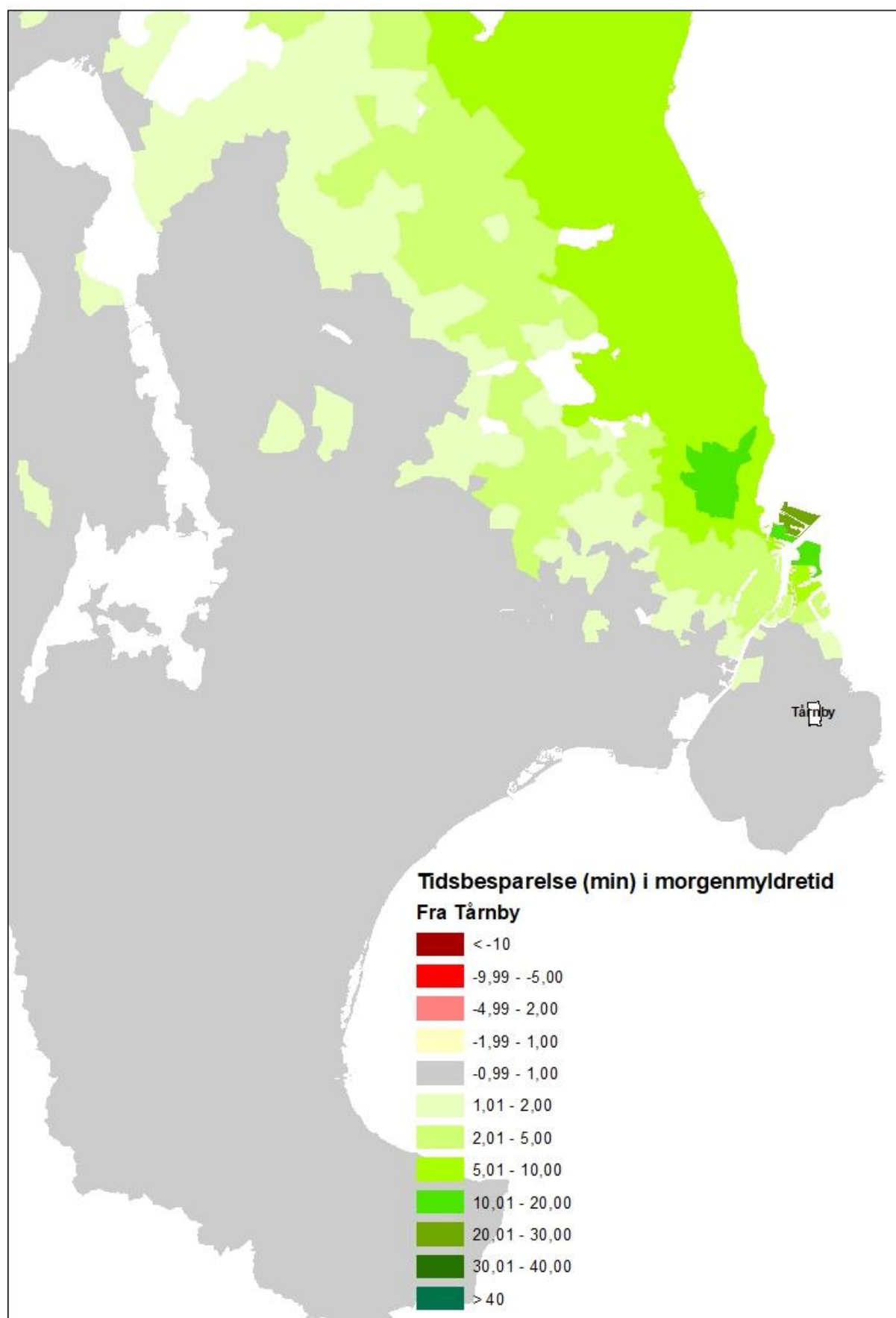


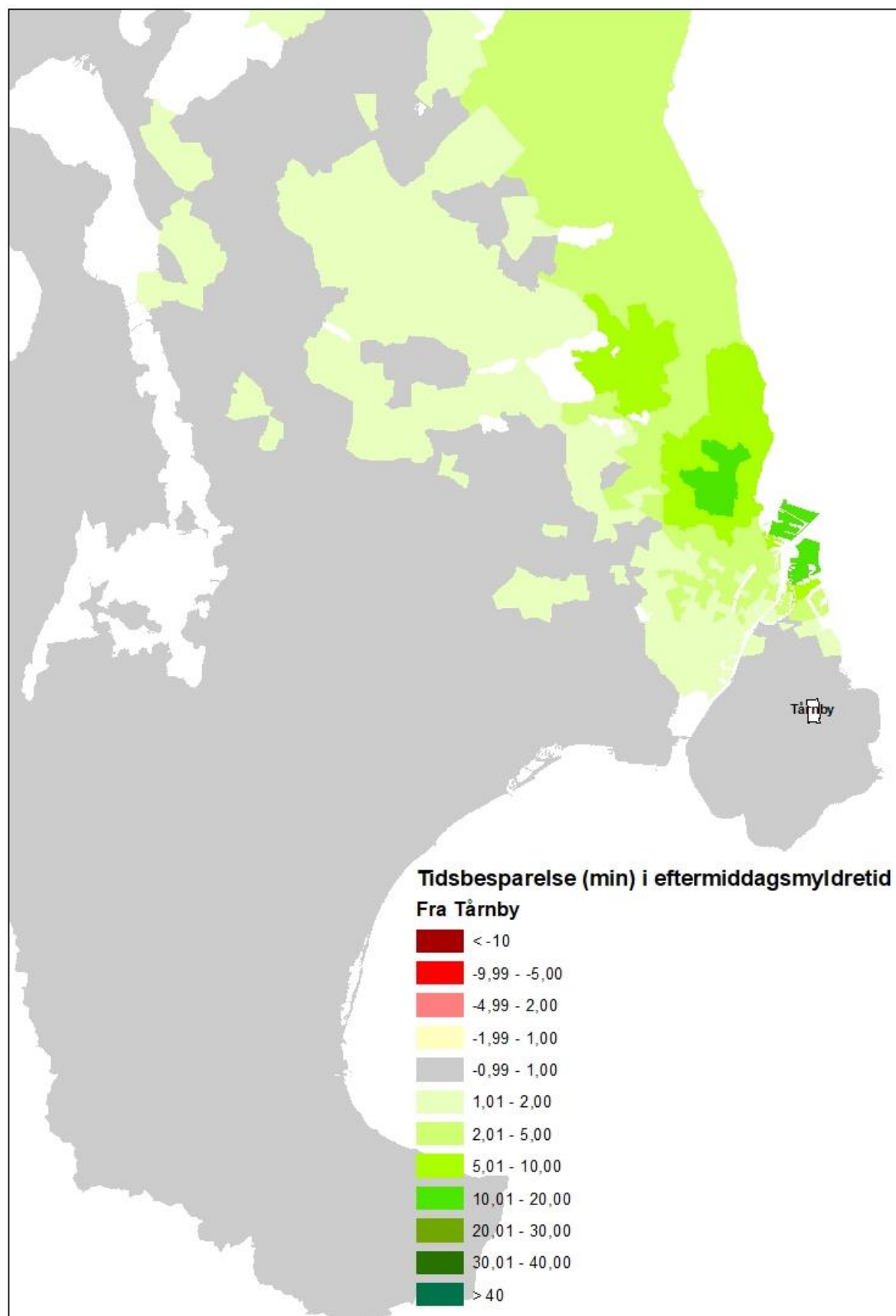


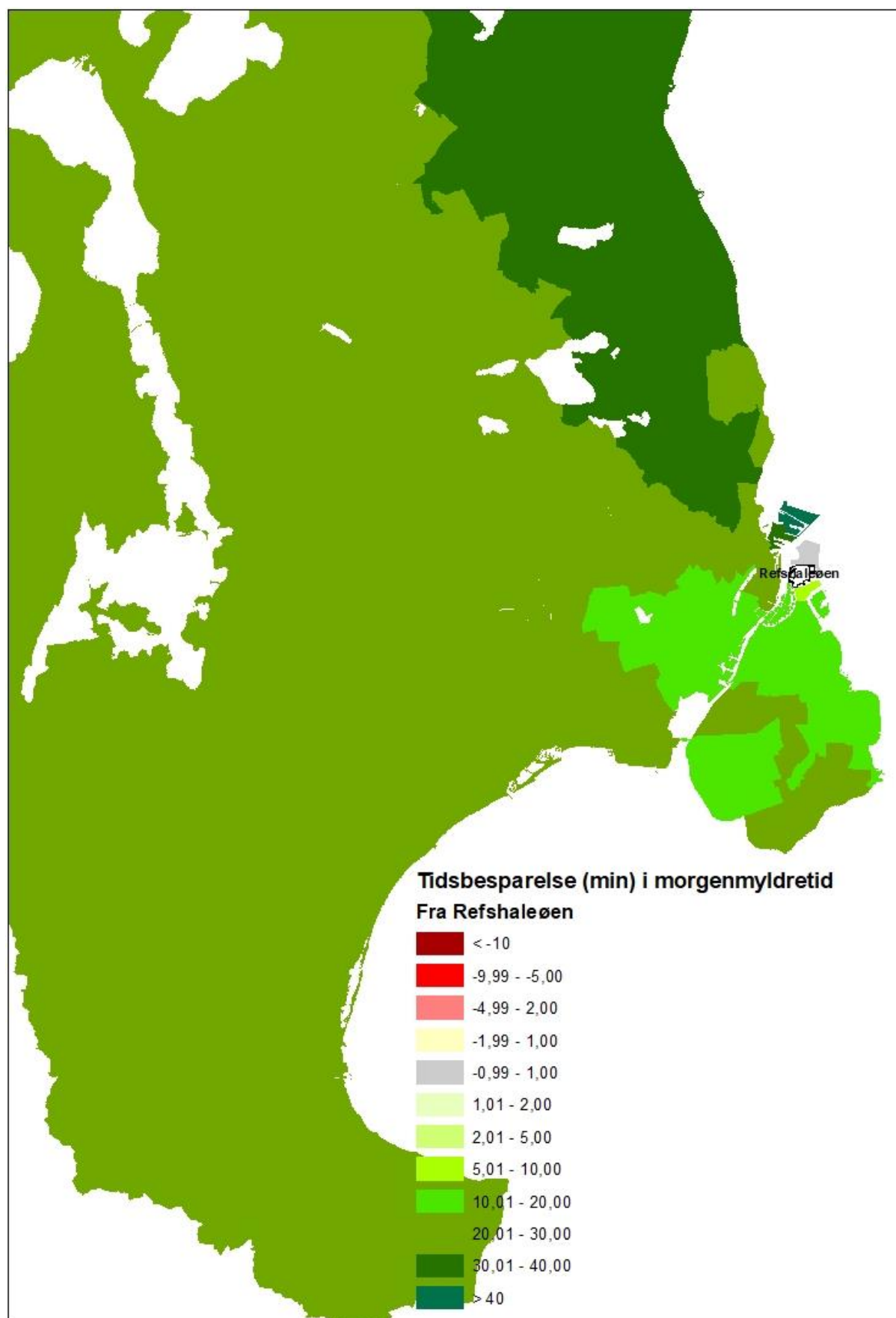


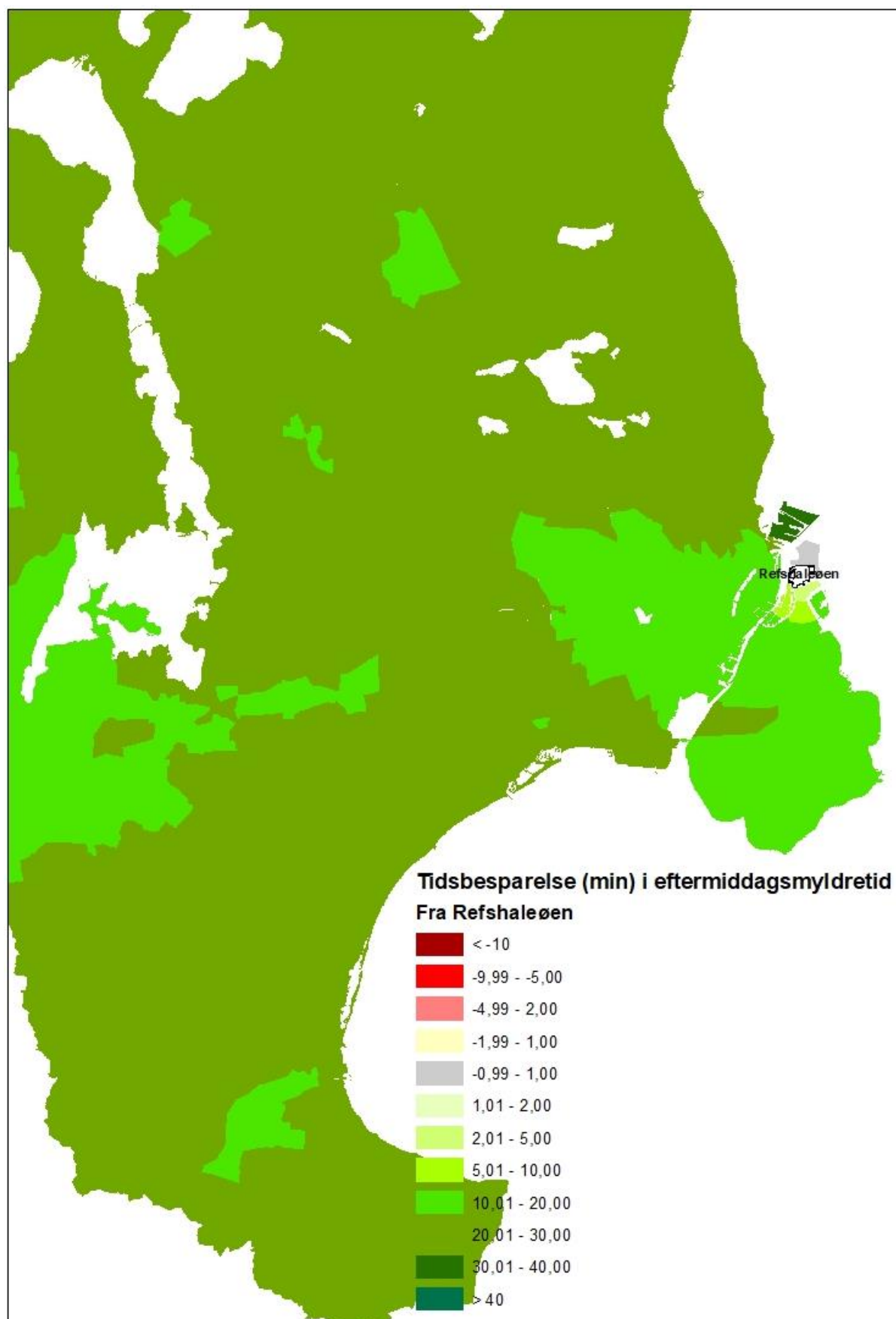


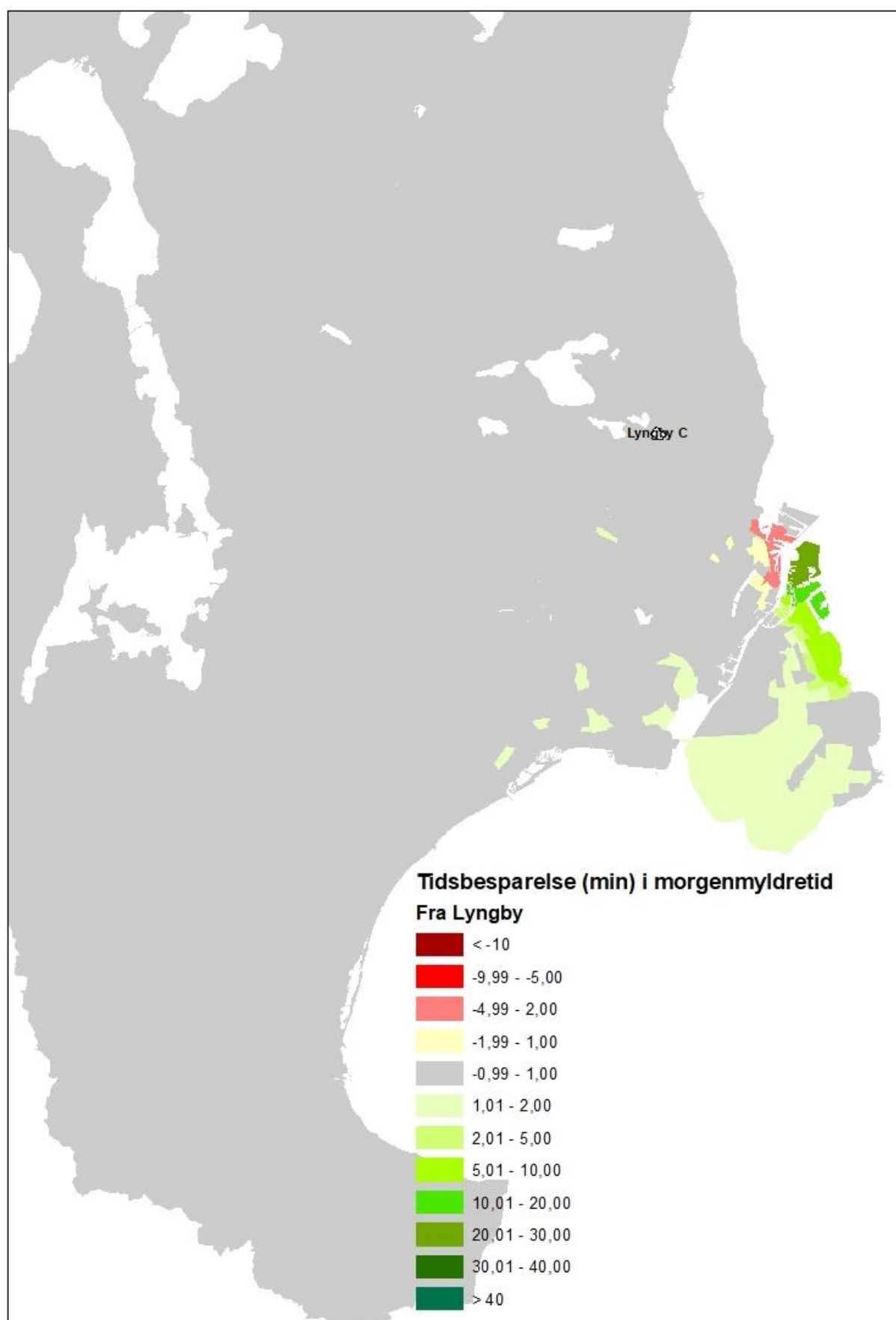


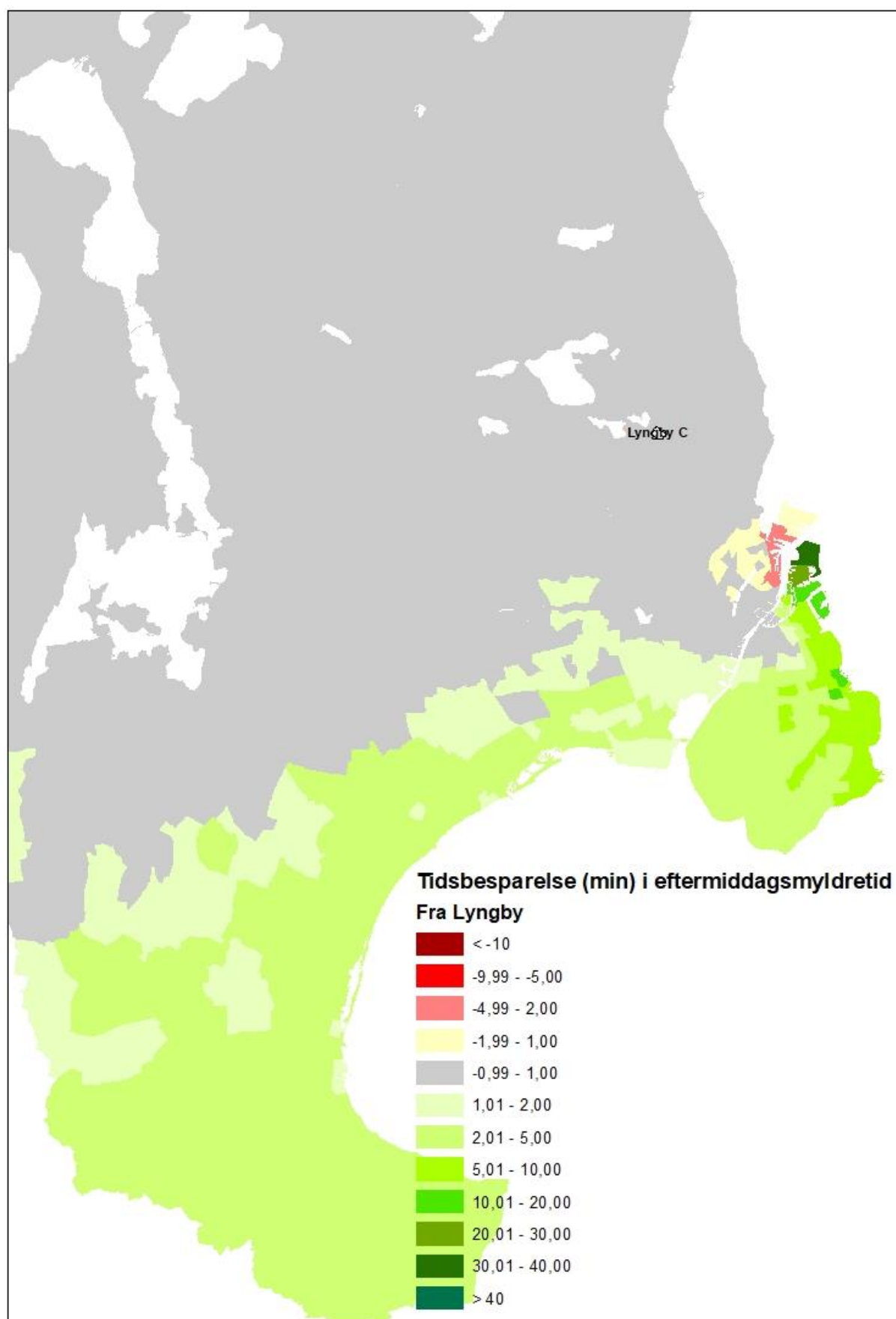
Bilag 2B Tidsbesparelser Tårnby, Refshaleøen, Lyngby C og Sverige i 2070

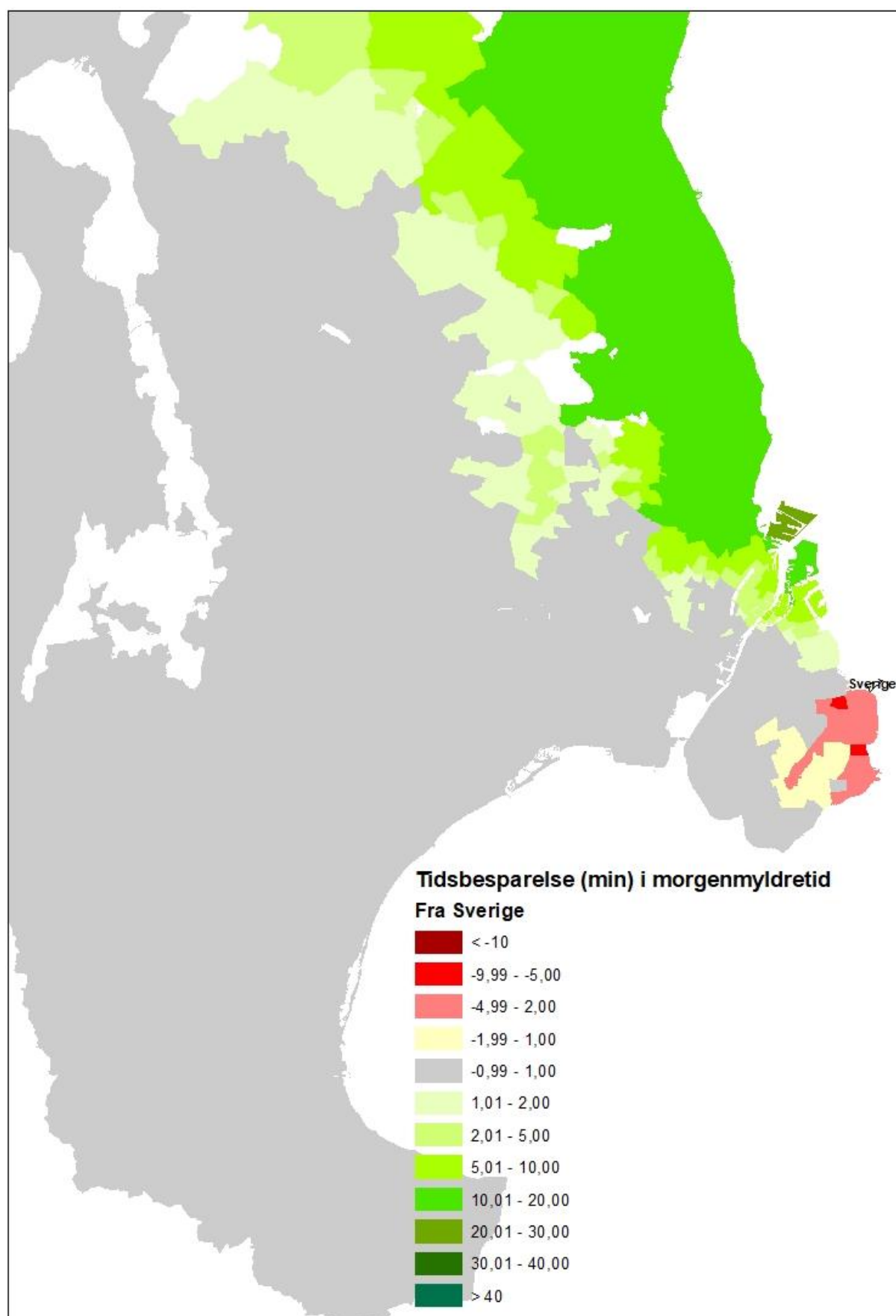


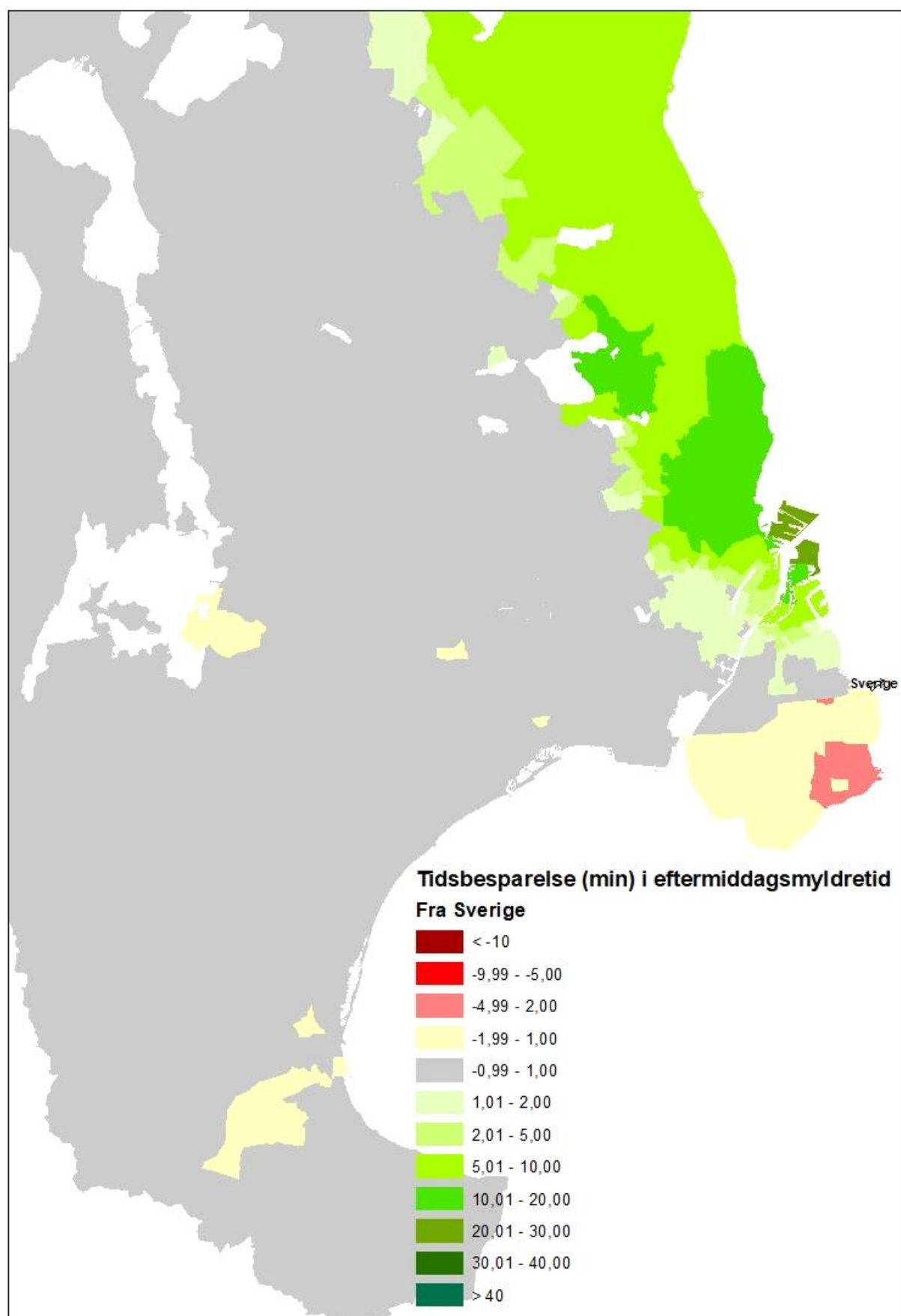












Bilag 3 Kapacitetsudnyttelse i myldretid på normal hverdag i 2035 og 2070

