

København den, 19. oktober 2022



Sund & Bælt  
Københavns Borgerrepræsentation

### Vedrørende: Idefase for Østlig Ringvej i København

Ved læsning af det omfattende materiale om et stort vejanlæg fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, med anlægsomkostninger på omkring 21,1 mia. kr., er der noget, der straks kommer os i hu.

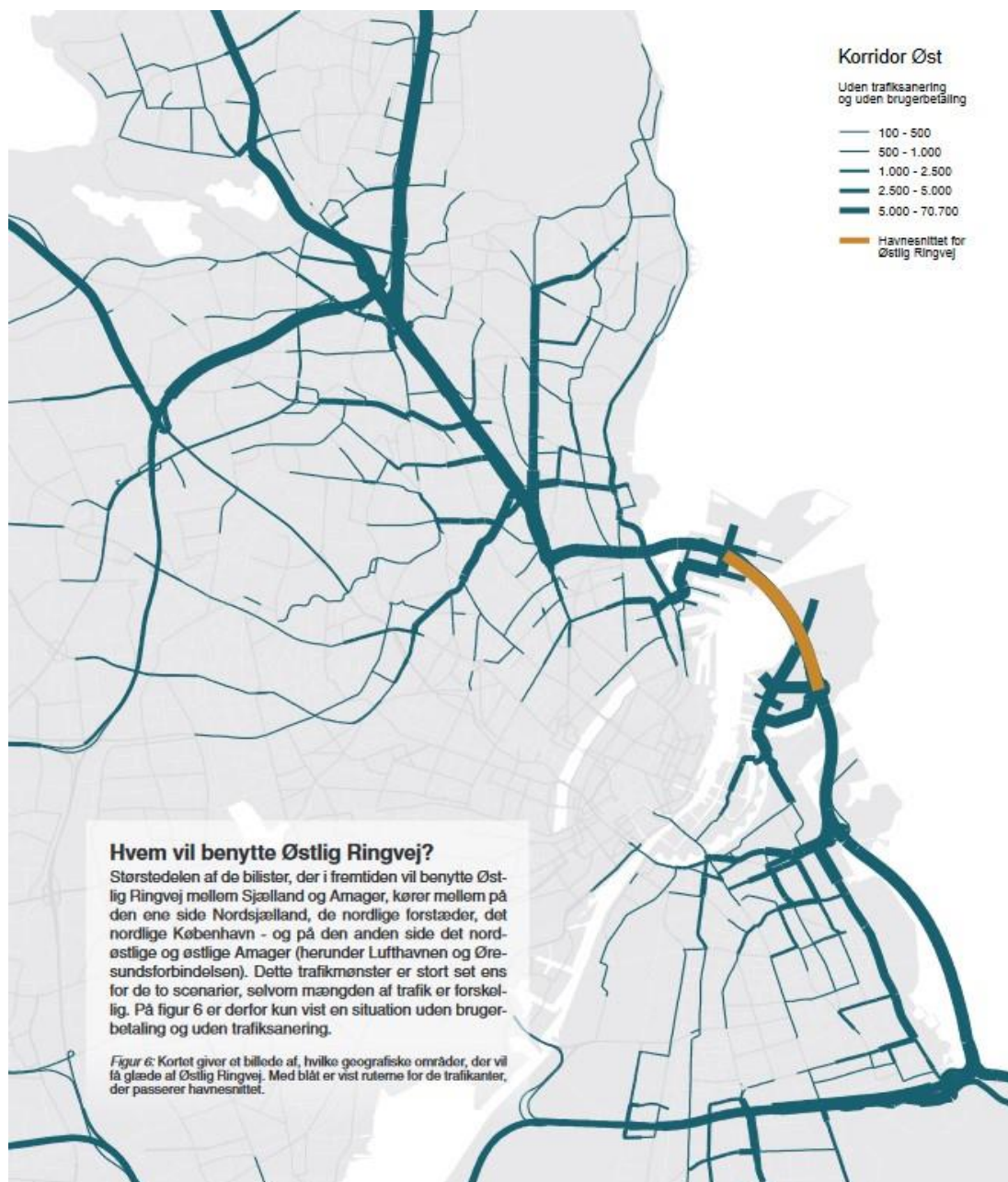
Spørgsmålet: **“Hvad skal det nytte?”**, som salig Viggo Hørup udtalte i 1883 i forhandlinger om store militære anlægsarbejder. Her dog civile anlæg, men spørgsmålet er lige relevant.

I materialet mangler vigtige oplysninger om de eksisterende biltrafikstrømme i København. Vi gengiver derfor kortet fra Københavns Kommune til venstre herunder. Hvis man sammenholder dette kort med illustrationen, der viser placering af en Østlig Ringvej/havnetunnel, er det tydeligt, at en sådan primært vil servicere nordfra kommende biltrafik. Den kan derfor med fuld ret kaldes en ”whiskybæltetunnel”, som nogen har døbt den. For stort set alle andre trafikanter vil brugen af den indebære store omveje, og derfor vil de næppe bruge den. Hvis de alligevel bruger den, vil det øge presset på de tværgående veje. At tunnelen generelt skulle aflaste København for biltrafik er en skrøne – rent spin.

<b>Biltrafikstrømme i København</b>	<b>Havnetunnel mellem Nordhavn og Øresundsmotorvejen</b>
 <p>— 1.000.000 — 2.000.000 — 3.000.000 — 4.000.000 — 5.000.000 — 6.000.000 — 7.000.000 — 8.000.000 — 9.000.000 — 10.000.000 — 11.000.000 — 12.000.000 — 13.000.000 — 14.000.000 — 15.000.000 — 16.000.000 — 17.000.000 — 18.000.000 — 19.000.000 — 20.000.000 — 21.000.000 — 22.000.000 — 23.000.000 — 24.000.000 — 25.000.000 — 26.000.000 — 27.000.000 — 28.000.000 — 29.000.000 — 30.000.000 — 31.000.000 — 32.000.000 — 33.000.000 — 34.000.000 — 35.000.000 — 36.000.000 — 37.000.000 — 38.000.000 — 39.000.000 — 40.000.000 — 41.000.000 — 42.000.000 — 43.000.000 — 44.000.000 — 45.000.000 — 46.000.000 — 47.000.000 — 48.000.000 — 49.000.000 — 50.000.000 — 51.000.000 — 52.000.000 — 53.000.000 — 54.000.000 — 55.000.000 — 56.000.000 — 57.000.000 — 58.000.000 — 59.000.000 — 60.000.000 — 61.000.000 — 62.000.000 — 63.000.000 — 64.000.000 — 65.000.000 — 66.000.000 — 67.000.000 — 68.000.000 — 69.000.000 — 70.000.000 — 71.000.000 — 72.000.000 — 73.000.000 — 74.000.000 — 75.000.000 — 76.000.000 — 77.000.000 — 78.000.000 — 79.000.000 — 80.000.000 — 81.000.000 — 82.000.000 — 83.000.000 — 84.000.000 — 85.000.000 — 86.000.000 — 87.000.000 — 88.000.000 — 89.000.000 — 90.000.000 — 91.000.000 — 92.000.000 — 93.000.000 — 94.000.000 — 95.000.000 — 96.000.000 — 97.000.000 — 98.000.000 — 99.000.000 — 100.000.000</p>	 <p>Anm: Etape 1 (Nordhavn til Lynetteholm). Etape 2 Lynetteholm til Øresundsmotorvejen, inkl. tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. Kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej.</p>

De primære brugere af en havnetunnel vil være velsituerede bilister nordfra samt i mindre grad det nordøstlige Amager. Det fremgår klart af rapporten fra Vejdirektoratet "[Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport](#)". Illustrationen nedenfor er derfra.

Vejen vil primært stimulere bilbrug og derved undergrave brugen af Kystbanen, S-tog til Hillerød og Klampenborg og Metroen. Det vil især være tilfældet, når det drejer sig om trafik til Lufthavnen og Sverige. Rapporterne undlader at nævne denne miljøskadelige effekt.



Vejanlægget tænkes at være en forlængelse af Nordhavstunnelen på 1,4 kilometer til 3,4 mia. kr. I alt kommer en vej fra Nordhavnsvej til Øresundsmotorvejen til at koste omkring 24,5 mia. kr.

## Nej til østlig ringvej

Vi synes ikke København skal have en østlig ringvej. En af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen har udtalt, at København skal være glad for, at der ikke er en østlig ringvej:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city".

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden".

Kilde: Ældre artikel i Ingeniøren "Havnetunnelen bør opgives" af byplanlægger Peter Hartoft-Nielsen.

## Trafikmodellen styrer indholdet

At en østlig ringvej primært vil være et biltrafikgenererende anlæg er tilmed indbygget i de beregningsforudsætninger, som den anvendte OTM trafikmodel er bygget op omkring. Her nogle af de forudsætninger, der opererer med kraftigt fald i omkostninger ved bilbrug, stor velstandsstigning og kraftige stigninger i taksterne i den kollektive trafik. Kæmpe vejinvesteringer kombineret med beskeden udvidelse af den kollektive trafik og ringe cykelmuligheder vil få biltrafikken til at blomstre yderligere ved anlæg af en Østlig Ringvej.

### 3 Økonomiske forudsætninger

#### 3.1 Vækstforudsætning i BNP

Der forudsættes samme økonomiske udvikling som anvendt i forundersøgelsen (FU) af Lynetteholm. Det vil sige en real vækst i BNP på 31,0% fra basisåret 2015 til 2035. Det har betydning for beregning af indkomst-udvikling og tidsværdier.

Der forudsættes i Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen samme økonomiske vækst på 31% fra 2015 til alle fire prognoseår (2035, 2040, 2050 og 2070).

#### 3.2 Kørselsomkostninger i bil

Der anvendes i OTM en kørselsomkostning ved brug af bil. Der anvendes 0,80 kr. pr. km ved privatkørsel og 3,70 kr. pr. km ved erhvervs-kørsel for 2015. Det er baseret på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016), hvor der medtages udgifter til brændstof, motorolie og dæk.

Der forudsættes i FU en reduktion i kørselsomkostningerne på 15,5 % fra 2015 til 2035. Det kan omregnes til kørselsomkostninger på 0,68 kr. pr. km ved privatkørsel og 3,13 kr. pr. km ved erhvervs-kørsel i 2035. I Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen forudsættes samme kørselsomkostninger for 2035, 2040, 2050 og 2070.

#### 3.3 Kollektiv trafiktakst

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte taksstigningsloft. Takststigningsloftet betyder, at de kollektive takster kun kan stige afhængig af udvikling i løn, rente og brændstof (diesel). I FU anvendes med fuld udnyttelse af takstloftet en stigning i de kollektive trafiktakster på 7,7% fra 2015 til 2035 i realpriser. Der er i den beregning ikke taget hensyn til kvalitetstillægget for brug af metro.

Kilde: Beregningsforudsætninger (OTM)

<https://www.trm.dk/media/dojmw4aa/bilag-2-beregningsforudsætninger-otm.pdf>

Rapporterne fra Sund og Bælt indeholder et **Projektscenarie** og et såkaldt **Nulscenarie**, som beskrives sådan:

**Nulscenarie:** Uden bebyggelse på Lynetteholm (eller yderligere bebyggelse i Østhavnen), hvorfor bebyggelsen vil finde sted på det øvrige Sjælland samt ved en fortætning af København. Metro og Østlig Ringvej anlægges *ikke*.

### Efterlysning af et miljøorienteret scenarie

Der mangler derfor et scenarie med andre forudsætninger end dem, der er anvendt i trafikprognoserne og de samfundsøkonomiske beregninger. Nulscenariet opererer med de samme forudsætninger hvad angår vækst, kørselsomkostninger, takststigninger m.m. som i projektscenariet. Og altså med samme favorisering af biltrafikken på alle områder.

Og nulscenariet opererer tilmed med en voldsom stigning i bilejerskabet, fordi man opererer med at 80 % af dem, der ellers i Projektscenariet ville bo i "Østhavnen", bliver spredt over hele Sjælland. Det postuleres, at det betyder langt større bilejerskab og kørselsmængde. Muligheden for mere miljøvenlig bosætning og transportmiddelvalg udelukkes helt.

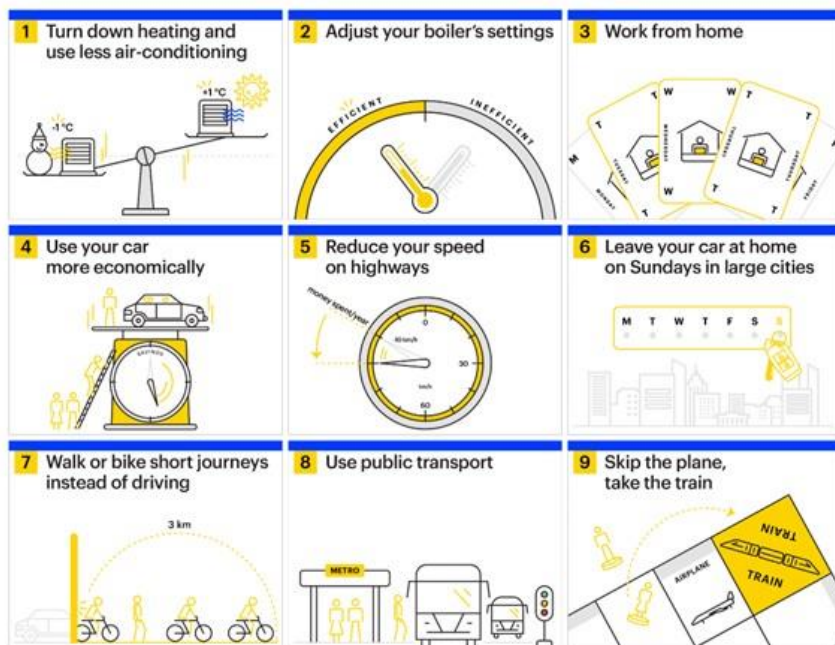
I lyset af den permanente klimakrise, større miljø- og naturbevidsthed samt vedtagne klimamålsætninger bør der laves et scenarie med dyrere og dyrere biltrafik og billigere og bedre kollektiv transport kombineret med ideelle vilkår for cykeltrafikken. Til inspiration henvises til dette udspil fra IEA



#### Playing my part:

How to **save money**, **reduce reliance on Russian energy**, **support Ukraine** and **help the planet**

iea.org



Der skal i et sådant scenarie også opereres med en parkeringspolitik, der ikke som nu kræver anlæg af masser af p-pladser, både til beboere og pendlere, selv i tætte byområder. Der skal naturligvis være parkering til handicappede bilister og servicetrafik.

Scenariet skal ikke bruge de nu anvendte trafikmodeller og samfundsøkonomiske beregninger, der stort set opererer med, at det er umuligt at få folk til at ændre trafikal adfærd i mere miljøvenlig retning.

Tabel 1.1 | Oversigt over projekt- og nulscenarie

	Projektscenarie	Nulscenarie
	<i>Medfører potentielle forskelle mellem projekt- og nulscenarie</i>	
<b>Bosætning</b>	<p>1) Med bebyggelse af boliger på Lynetteholm og i Østhavnen. Samlet for Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken) forudsættes 66.000 indbyggere.</p> <p>Beboelsen svarer til 41 kvm pr. indbygger*.</p> <p>2) Bilparken indgår, bilejerskabet er 217 pr. 1.000 indbygger i København.</p>	<p>1) Uden bebyggelse af boliger på Lynetteholm. Refshaleøen og Kløverparken udbygges med boliger svarende til 8.400 beboere.</p> <p>Ca. 20 pct. af befolkningen, der i projektscenariet er bosat i Østhavnen, forudsættes forsat at bo i Københavns Kommune via fortætning i nye boliger.</p> <p>Den øvrige bebyggelse (80 pct.) vil finde sted på det øvrige Sjælland (OTM-område).</p> <p>Beboelsen svarer til 47 kvm pr. indbygger*.</p> <p>2) Bilparken indgår, bilejerskabet er 387 pr. 1.000 indbygger i omegnskommunerne.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<p>3) Metro og Østlig Ringvej anlægges.</p> <p>4) Trafikarbejde med 47,045 mio. vognkilometer pr. hverdagsdøgn.</p>	<p>3) Metro, Østlig Ringvej, eller anden yderligere infrastruktur, anlægges <i>ikke</i>. Der forudsættes ingen yderligere infrastruktur.</p> <p>4) Trafikarbejde med 47,20 mio. vognkilometer pr. hverdagsdøgn.</p>
	<i>Forudsættes ens i hhv. projekt- og nulscenarie, hvorfor klimapåvirkningen ikke opgøres og klimaeffekten vil være nul</i>	
<b>Bosætning</b>	<p>5) Erhvervsbebyggelse</p> <p>6) Parkeringspladser</p> <p>7) Kloakering og forsyningsinfrastruktur</p>	<p>5) Erhvervsbebyggelse</p> <p>6) Parkeringspladser</p> <p>7) Kloakering og forsyningsinfrastruktur</p>
<b>Infrastruktur</b>	<p>8) Mindre vejnet der føre hen til bebyggelse</p>	<p>8) Mindre vejnet der føre hen til bebyggelse</p>
<p>Anm.: Det lægges til grund for denne analyse, at selve øen er anlagt i både nul- og projektscenarie, hvorfor CO<sub>2</sub>e-udledning fra anlæg af selve øen ikke opgøres i denne analyse. * Jf. Danmarks Statistik er det gennemsnitlige etagemeter forbrug pr. person lavere i København end uden for København.</p>		

## En såkaldt samfundsøkonomisk analyse.

En meget stor post er brugereffekter i form af tidsgevinster. Man beregner en tidsbesparelse i en 50-årig beregningsperiode til stadig højere timepriser. Det er dog fiktive kroner, som man end ikke kan købe en is for. Det postuleres, at der kommer færre trafikulykker og mindre støj, fordi en stor del af strækningen er i tunnel. Man glemmer at de større trafikmængder også skal til og fra tunnelen. Og som det fremgår af noten, er der medtaget poster, der ikke hører hjemme i en sådan beregning. Posten "Løsning af kapacitetsudfordring", prissat til en indtægt på hele 30,5 mia. kr., er en helt uforklaret og ukendt faktor i sådanne beregninger.

**Tabel 5. Samfundsøkonomiske effekter, mia. kr. 2020-priser**

	<b>Etape 1 - lukket</b>	<b>Etape 1</b>	<b>Etape 1+2</b>
<b>Anlægsomkostninger:</b>	<b>-19,0</b>	<b>-19,0</b>	<b>-30,7</b>
Anlægsomkostninger	-21,2	-21,2	-34,7
Restværdi	2,2	2,2	4,1
<b>Drifts- og vedligeholdelseeffekter:</b>	<b>-3,6</b>	<b>-3,4</b>	<b>-4,4</b>
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-1,8	-1,8	-2,8
Fornyelse- og vedligeholdelsesomk., bane	-4,0	-4,0	-4,0
Billetindtægter, kollektiv transport	2,2	2,4	2,5
<b>Brugereffekter:</b>	<b>6,3</b>	<b>9,2</b>	<b>18,3</b>
Tidsgevinster, vej	2,8	5,6	14,3
Tidsgevinster, kollektiv transport	3,4	3,4	3,4
Tidsgevinst, gods	0,0	0,0	0,1
Kørselsomkostninger, vej	0,1	0,2	0,5
Billetudgifter, kollektiv transport	0,0	0,0	0,0
<b>Eksterne effekter:</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,9</b>
Uheld	0,4	0,5	0,8
Støj	0,1	0,5	1,6
Luftforurening	-0,0	-0,0	-0,0
Klima (CO <sub>2</sub> )*	-0,3	-0,4	-0,5
<b>Øvrige konsekvenser:</b>	<b>29,4</b>	<b>29,5</b>	<b>29,9</b>
Afgiftskonsekvenser	-0,5	-0,6	-0,6
Arbejdsudbudsforvridning	0,0	0,0	-1,4
Arbejdsudbudsgevinst	0,4	0,7	1,4
Løsning af kapacitetsudfordring	29,5	29,5	30,5
Grundsalg	-19,0	-19,0	-30,7
Bosætning	-21,2	-21,2	-34,7
<b>Nettonutidsværdi, mio. kr.</b>	<b>13,3</b>	<b>17,0</b>	<b>14,5</b>
<b>Skyggegevinst, kr.</b>	<b>111.000</b>	<b>124.000</b>	<b>75.000</b>
<b>Intern rente, pct.</b>	<b>5,6</b>	<b>6,1</b>	<b>4,9</b>

Anm.: Den høje CO<sub>2</sub>-pris er anvendt. I øvrige konsekvenser er den samfundsøkonomiske værdi af grundsalg og bosætning også inkluderet på trods af, at de ikke er trafikale effekter.  
Kilde: Transportministeriet.

Her klip fra rapport:

Infrastrukturen og bosætningen i projektscenariet medfører tidsgevinster i den 50-årige beregningsperiode 2035-2084 på godt 3 mia. kr. i den kollektive trafik. Etape 1 af Østlig Ringvej medfører tidsgevinster på vejene på knap 6 mia. kr., mens Østlig Ringvej Etape 1 og 2 medfører tidsgevinster for vejtrafikanterne på godt 14 mia. kr., *jf. figur 10.3*. Lukkes Etape 1 for gennemkørende trafik, der ikke har destination i Østhavnen, reduceres tidsgevinsterne for trafikanterne til knap 3 mia. kr. Tidsgevinsterne kommer bl.a. af, at ringvejen og metroen medfører kortere rejsetid og sparede rejseomkostninger for nogle trafikanter. Udover mindre trængsel, er det især færre biler gennem byen og omvejskørsel på de vestlige omfartsveje, som har en betydning. Således reduceres trængslen på flere vejstrækninger, særligt i det centrale København. På tilkørselsveje vil ringvejen dog medføre øget trafik.

**Talgymnastik bag påstande om mindre trafikbelastning i Indre by. Dog erkendes at den samlede biltrafik i Københavns Kommune vil stige med knap 10 %. Det er vel at mærke sammenlignet med en fremskrivning til 2050.**

Først fremskriver man trafikken til 2035 og videre frem til 2050. Det oplyses ikke på hvilken måde og til hvilke trafiktal. Derefter indregner man en havnetunnel og sammenligner så med det postulerede fremskrevne trafiktal. Derefter konkluderer man, som det fremgår af nedenstående at trafikken vil falde i Indre By, brokvartererne m.m.

Det betyder også, at vejtrafikken i Indre By ventes at falde med ca. 12 pct. Brokvarterne, motorring 3 og Amagermotorvejen aflastes også. Omvendt vil blandt andet Helsingørmotorvejen blive mere belastet som adgangsvej til Østlig Ringvej.

**Tabel 1.1. Ændring i trafikarbejdet i 2050 mellem nulscenariet og projektscenariet med Østlig Ringvej, Etape 1 og 2**

	Vejtrafik	Samlet trafik*
<b>Hele hovedstadsområdet</b>	-0,2 pct.	0,2 pct.
<b>Københavns Kommune</b>	9,9 pct.	6,8 pct.*
<b>Københavns Kommune ekskl.</b>		
<b>Østlig Ringvej</b>	-2,3 pct.	-0,8 pct.*
<b>Indre By</b>	-12,3 pct.	-2,6 pct.*
<b>Brokvartererne**</b>	-3 – -13 pct.	-2 – -6 pct.*

Anm.: Trafikarbejdet er opgjort som køretøjs-km. for vejtrafik (personbiler og vare- og lastbiler) og personkilometer for øvrige transportmidler. \* Kollektiv trafik kan ikke opdeles geografisk på samme måde som de øvrige transportmidler. I opdeling på "Københavns Kommune", "Indre by" og "Brokvartererne" indgår kollektiv trafik derfor ikke i beregning af den relative ændring af den samlede trafik. \*\* Spændet for Brokvartererne dækker over Vesterbro, Nørrebro og Østerbro ekskl. Østlig Ringvej og Nordhavnsvej.

Kilde: Transportministeriet pba. OTM-beregninger.

Den samlede vejtrafik i Københavns Kommune er beregnet til at stige med knap 10 pct. Det skyldes særligt en øget trafik på Østlig Ringvej, hvor eksisterende trafik ledes øst om Indre By og væk fra områder med tæt beboelse, og ny trafik skabes som følge af byudviklingen. Hvis trafikken på Østlig Ringvej udelades af beregningen for Københavns Kommune, svarer det til, at vejtrafikken falder med 2,3 pct.

Med bebyggelsen af Lynetteholm og de øvrige dele af Østhavnen forventes 32.000 flere indbyggere og 17.500 flere arbejdspladser i 2050. Udvidelsen af Østhavnen vil blive planlagt på en måde, der gør kollektiv trafik og cykler til det oplagte valg. Dels vil bebyggelsen af Lynetteholm og de øvrige dele af Østhavnen være centralt placeret i København, svarende til de øvrige brokvarterer, dels vil området være begunstiget af en højklasset kollektiv transport betjening i form af metrolinjen M5Øst, som er udgangspunktet i analysen. Det vil give færre biler og dermed også mere klimavenlig transport.

Som det fremgår af ovennævnte citat fra materialet sammenlignes Lynetteholm og Østhavnen med Brokvartererne. En mærkelig sammenligning, idet Brokvartererne ligger tæt på andre kvarterer, har megen kollektiv trafik og gode cykelforhold, mens Lynetteholm, som er den største del af Østhavnen, er placeret langt fra andre bydele, er omgivet af vand og kun forventes at have en beskednen kollektiv transport og ringe tilgængelighed med cykel.



Derefter postuleres, jfr. citatet nedenfor, at Østhavnen bliver et område - primært for flere ufaglærte og kortuddannede. Der udestår en overbevisende argumentation for dette. Det hænger heller ikke sammen med påstande om langt mindre bilpendling til Lynetteholm/Østhavnen – al den stund at man ikke kan forvente særlig mange arbejdspladser til disse grupper nær Østhavnen.

### 5.3 Udbygning af Østhavnen skaber primært rum for, at flere ufaglærte og kortuddannede kan bosætte sig i København

Modelberegningerne fra KU viser, at det større boligudbud og derved lavere priser muliggør, at også ufaglærte og kortuddannede personer vil have mulighed for at bosætte sig i København. Af de i alt godt 40.000<sup>12</sup> personer i aldersgruppen 26-76 år, der i projektscenariet vil bosætte sig i Østhavnen, vil knap 11.000 være ufaglærte, hvilket svarer til 27 pct. af nyttilflytterne. Det er således flere end de 22 pct. ufaglærte, som modellen forudsiger vil bo i brokvarterne i 2070 i nulscenarie II, jf. tabel 5.2.

**Tabel 5.2: Befolkning i brokvarterne i nulscenarie II og projektscenariet fordelt på uddannelse, pct., 2070**

	Ufaglærte	Kortuddannede	Mellemlang og langt uddannede
Brokvarterne (nulscenarie II)	22 pct.	21 pct.	57 pct.
Østhavnen	27 pct.	33 pct.	40 pct.

Anm.: Tabellen viser kun de forventede bosætningsmønstre for de 26-76 årige. Ufaglærte dækker over personer med en grundskole eller gymnasial uddannelse. Kortuddannede dækker over personer, der er faglærte eller har en kort videregående uddannelse. Mellemlang og langt uddannede dækker over personer med mellemlange og lange videregående uddannelser mv. I modellen URBAN er det ikke muligt at adskille Østhavnen fra de øvrige brokvarterer. Derfor svarer befolkningen i Østhavnen til befolkningstilvæksten, som området oplever med projektet.

Kilde: Transportministeriet pba. Københavns Universitet.

I forbindelse med forundersøgelsen blev der på initiativ af Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) udført en lang række OTM-kørsler for forskellige varianter af Østlig Ringvej, velvilligt oversendt fra Vejdirektoratet. Eftersom der ikke i det nye materiale er de i beregningerne benyttede tal for basisberegninger er vi henvist til at bruge de nævnte tal fra vejdirektoratet for 2015 og 2050.

RBT har opstillet tabellen herunder, hvor trafiktallene for basis 2015 sammenlignes med flere af varianterne for en Korridor Øst, så det bliver muligt at aflæse de fremskrevne trafiktal for 2050 med udgangspunktet 2015. Der mangler tal for 2035.

Det største trafikpres med den foretrukne variant uden betaling og uden trafiksanering vil finde sted på Lyngbyvejen med en stigning på 91 % sammenlignet med dagens situation. Også de V-Ø gående veje Vesterbrogade og Istedgade vil med denne variant se frem til mere trafik, som stort set svarer til basisfremskrivningen for 2050.

**Trafiktal for 2015 og fremskrivning til 2050 med og uden havnetunnel i 2 forskellige udgaver:**

	basis 2015	basis 2050	korridor Ø uden bet. u. tr.san, 2050	ændring 2015- 2050 basis, %	ændring 2015- 2050 med bet. +tr.san., %	ændring 2015- 2050 uden bet. -tr.san., %
<u>Knippelsbro</u>	23.472	30.950	22.605	32	8	-4
<u>Langebro</u>	67.102	74.172	57.535	11	-1	-14
Gammel Kongevej	9.569	10.926	10.522	14	-15	10
Vesterbrogade	16.143	17.744	17.292	10	-11	7
Istedgade	11.974	13.195	13.174	10	-9	10
<u>Østerbrogade</u>	23.161	24.561	19.189	6	-12	-17
<u>Store Kongensgade</u>	9.794	13.067	10.535	33	-7	8
Bredgade	12.592	15.331	12.479	22	22	-1
Jagtvej s. Tøgensvej	23.092	23.674	23.060	3	28	0
<u>Kalkbræderihavnsg.</u>	13.453	32.041	28.335	138	140	111
Amager Strandvej	14.415	22.846	12.930	58	7	-10
<u>Kløvermarksvej</u>	8.822	18.154	14.770	106	97	67
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.381	50	47	44
Center Boulevard	7.374	11.529	10.843	56	52	47
<u>Helsingørn.vej</u>						
TSA1	67.321	99.006	122.703	47	50	82
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	26.862	48	84	148
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	149.565	47	55	91
<b>Havnetunnel</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70.659</b>			

NOAH tilslutter sig i øvrigt det indsendte høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik.

[https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/idefasehoeringer\\_oestlig\\_ringvej\\_og\\_m5oe\\_0.pdf](https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/idefasehoeringer_oestlig_ringvej_og_m5oe_0.pdf)

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Bente Hessellund Andersen

Ivan Lund Pedersen