



Erhvervsanalyse af Østlig Ringvej

Rapport
Sund & Bælt

Dato | 27. november 2025

Kontakt

EY-Parthenon

www.ey.com/parthenon

Indholdsfortegnelse

1. Sammenfatning	3
2. Indledning	4
3. Centrale trafikale effekter	7
4. Erhvervslivets forbedrede tilgængelighed	9
4.1. Forbedret tilgængelighed til arbejdskraft	9
4.1.1. Effekten af etablering af Østlig Ringvej på tilgængeligheden til arbejdskraft	9
4.1.2. Effekt fordelt på geografi	10
4.1.3. Data og metode	12
4.2. Øget international tilgængelighed	14
4.2.1. Ændring i rejsetid til Københavns Lufthavn	14
5. Integration på tværs af Øresund	16
5.1. Pendling mellem Sverige og Danmark i dag	16
5.2. Østlig Ringvejs betydning for pendling over Øresund	17
5.2.1. Ændring i rejsetid til og fra Sydsverige	17
5.2.2. Effekten af Østlig Ringvej på antallet af pendlerrejser over Øresund	20
5.3. Forbedret mulighed for godsfragt	21
6. Direkte økonomiske effekter for virksomhederne	23
6.1. Økonomiske gevinster for erhvervslivet	23
6.1.1. Direkte økonomiske gevinster for erhvervslivet	23
6.1.2. Øvrige økonomiske gevinster gennem pendlingskørsel	26
6.2. Virksomheders perspektiver	29
6.2.1. HC Container Service A/S og Østlig Ringvej	32
6.2.2. Ancotrans og Østlig Ringvej	34
6.2.3. DHL og Østlig Ringvej	37
7. Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen	40
7.1. Samlede beskæftigelseseffekter	41
7.1.1. Beskæftigelseseffekter fordelt på faggrupper	41
7.2. Perspektiver på geografiske beskæftigelseseffekter og elementfabrikken på Lolland	42
8. Referencer	45
9. Bilag A: Tilgængelighed til arbejdskraft	46
10. Bilag B: Integration på tværs af Øresund	50
11. Bilag C: Direkte økonomiske effekter for virksomhederne	53
12. Bilag D: Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen	55

1. Sammenfatning

Ved etablering af Østlig Ringvej vil man forbedre tilgængeligheden og øge fremkommeligheden, særligt for de virksomheder, der er placeret i områderne tæt på Østlig Ringvej. Østlig Ringvej øger tilgængelighed både direkte som ny forbindelse øst om København og indirekte ved at aflaste andre veje, fx Langebro, Motorring 3 og Øresundsmotorvejen. Den forbedrede tilgængelighed kommer bl.a. erhvervslivet til gode. EY-Parthenon har i denne analyse undersøgt effekterne af Østlig Ringvej for Sund & Bælt. Nedenfor har vi opsummeret erhvervsanalysens hovedresultater.

Erhvervsanalysens hovedresultater

Tema	Hovedresultater	Beskrivelse	Effekt
Forbedret tilgængelighed	 Øget tilgængelighed til arbejdskraft for virksomheder	Rejsetiden reduceres til og fra arbejde, så virksomheder kan rekruttere fra et større geografisk område.	Ca. 5% øget tilgængelighed til arbejdskraft for virksomheder i hovedstadsområdet. Ca. 11% for virksomheder i København og på Frederiksberg.
	 Erhvervslivet opnår hurtigere adgang til Københavns Lufthavn	Erhvervslivets transporttid til/fra lufthavnen reduceres ved etablering af Østlig Ringvej.	Virksomheder, der ligger nordøst i hovedstadsområdet, får mellem 5 og 20 minutters rejsetidsbesparelse til eller fra Københavns Lufthavn. Større besparelser i myndretiden.
Integration over Øresund	 Østlig Ringvej vil bidrage til et mere integreret arbejdsmarked over Øresund	Pendlere kan på kortere tid pendle til arbejde på tværs af Øresund, hvilket kan øge antallet af pendlere til gavn for virksomhederne.	Mellem 5 og 20 minutters rejsetidsbesparelse for nogle pendlere over Øresund. Mellem 440 og 730 flere pendlerrejser dagligt.
	 Forbedrede muligheder for godsfragt	Østlig Ringvej reducerer transporttiden for gods mellem Sydsverige og det nordlige København og Nordsjælland, hvilket kan bidrage til mere godsfragt over Øresund.	Op til 19 minutters tidsbesparelse på én lastbilstur mellem Sydsverige og Nordsjælland.
Direkte økonomiske effekter	 Økonomiske gevinster for virksomheder ved reduceret transporttid	Erhvervslivet opnår en gevinst, da etablering af Østlig Ringvej reducerer transporttiden.	Ca. 1.027 mio. kr. årligt i økonomisk gevinst, som primært skyldes gevinster fra reduceret transporttid.
	 Tre casevirksomheder forventer positive effekter for deres daglige drift	HC Container, Ancotrans og DHL har transport som omdrejningspunkt for deres forretning og har bl.a. daglig drift i området omkring Østlig Ringvej.	Årlige gevinster på ca. 1,8 mio. kr. for HC Container, ca. 1,4 mio. kr. for Ancotrans og ca. 1,8 mio. kr. for DHL. Færre af deres transporter vil køre gennem Indre By.
Beskæftigelses-effekter	 Øget efterspørgsel efter arbejdskraft i anlægsfasen	Efterspørgslen efter arbejdskraft stimuleres ved selve anlæggelsen af Østlig Ringvej.	Ca. 30.000 fuldtidsbeskæftigede (årsværk) over hele anlægsperioden. 43% direkte beskæftigede, 48% indirekte og 9% fra afledte effekter.

2. Indledning

Et flertal i Folketinget indgik den 28. juni 2021 en politisk aftale om "Infrastrukturplan 2035". Aftalen indebærer, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af en ny Østlig Ringvej, der løber langs Amagers østkyst og forbinder Helsingørsmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen ved Københavns Lufthavn i syd.

Figur 1 viser Østlig Ringvej og dens afkørsler.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen har Sund & Bælt bedt EY-Parthenon om at analysere de erhvervsøkonomiske effekter af at etablere Østlig Ringvej.

Figur 1. Illustration af linjeføring



Østlig Ringvej vil bl.a. bidrage til, at:

- føre trafikken udenom det centrale København og dermed flytte trafik væk fra vejene i og omkring Indre By, brokvarterne og havnesnittet.
- forbedre adgangen til Københavns Lufthavn og til Sverige via Øresundsforbindelsen.
- understøtte fortsat byudvikling i Østhavnen, herunder på Lynetteholm.
- aflaste Motorring 3 vest om København.

Det medfører en række økonomiske gevinster for erhvervslivet, som vi belyser i denne erhvervsøkonomiske analyse.

Transportens betydning for erhvervslivet

Transport spiller en vigtig rolle for erhvervslivet, da man bruger transport til at levere råmaterialer til produktionen, levering af færdige varer til virksomheder og forbrugere samt levering til distributionslagre for videredistribution til kunder.

Transport er også involveret, når en virksomheds medarbejdere skal til og fra arbejde, eller når der er fysiske mødeaktiviteter med underleverandører og kunder, hvor transport indgår.

Den transporttid, medarbejderne i en virksomhed bruger på at pendle til og fra arbejde, kan påvirke både den tid, der bliver brugt på arbejdspladsen, og den tilgængelige fritid udover arbejde og pendling. Transporttiden til og fra arbejde kan også have betydning for en pendlers valg af arbejdsplads. Transporttiden til og fra forskellige bydele og kommuner til virksomhederne har derfor en betydning for erhvervslivets tilgængelighed til arbejdskraft.

Temaer i analysen

I denne rapport berører vi fire forskellige temaer, der belyser forskellige aspekter for erhvervslivet ved at etablere Østlig Ringvej. De fire temaer er:

1. Virksomheders forbedrede tilgængelighed
2. Bedre integration på tværs af Øresund
3. Direkte økonomiske effekter for virksomhederne
4. Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen

1. Virksomhedernes **tilgængelighed** forbedres ved etablering af Østlig Ringvej (tema 1). Det gælder bl.a., at virksomhedernes adgang til arbejdskraft forbedres, da en Østlig Ringvej giver virksomheder adgang til et større opland af arbejdskraft. Fx vil etablering af Østlig Ringvej medføre, at lønmodtagere i det nordlige København vil have kortere rejsetid til det sydlige Amager og ligeledes med lønmodtagere, der bor på Amager og arbejder nord for København. Det gør alt andet lige virksomheder på det sydlige Amager mere attraktive. Det forbedrer virksomhedernes rekrutteringsmuligheder. Virksomhedernes internationale tilgængelighed forbedres også, idet virksomheder, særligt i det nordlige København, får forbedret tilgængelighed til Københavns Lufthavn.

2. Østlig Ringvej kan også have betydning for **integrationen på tværs af Øresund**, da det nordlige København og områderne nord for København bliver bedre forbundet med det sydlige Sverige (tema 2). Etablering af infrastruktur, der har forbedret tilgængeligheden på tværs af regioner, har tidligere ført til mere integrerede arbejdsmarkeder (Incentive (2014) og Europa-Kommissionen (2009)), hvilket også kan blive tilfældet med Østlig Ringvej. Etablering af Østlig Ringvej kan også betyde, at der transporteres mere gods til og fra Sverige.

3. Den forbedrede tilgængelighed, som Østlig Ringvej medfører, har en række **direkte økonomiske effekter** for virksomhederne, der kan levere deres varer til kunderne på kortere tid og køre færre kilometer (tema 3). Virksomhedernes medarbejdere skal også bruge kortere tid på at transportere sig selv både til møder i arbejdstiden og til og fra arbejde. Det reducerer virksomhedernes omkostninger, både direkte gennem færre udgifter til transport, og da kortere rejsetid kan øge arbejdsudbuddet. I

afsnittet belyser vi temaet både ved at beregne de overordnede, erhvervsøkonomiske effekter og ved at inddrage tre virksomhedscases.

4. Endelig vil etablering af en fast forbindelse have positive efterspørgselsdrevne **beskæftigelseseffekter**, da der skal bruges arbejdskraft til at anlægge forbindelsen (tema 4).

Metode

På tværs af tema 1, 2 og 3 har vi gjort brug af data, som er baseret på beregninger fra OTM, Ørestadstrafikmodellen, for 2050.

OTM-modellen er en trafikmodel for hovedstadsområdet¹, som anvendes til at analysere de trafikale effekter af infrastrukturprojekter, omfanget af biltrafik, fordeling af trafikanter på vejnettet og ændringer i trafikanternes rejsetider. Vi har opgjort og beregnet forskellige nøgletal på tværs af temaerne ud fra OTM-beregningerne, og de enkelte nøgletal er nærmere forklaret i de respektive afsnit.

I tema 4 benytter vi beskæftigelseseffekterne pr. investeret krone fra tidligere analyser af infrastrukturprojekter, jf. COWI (2021a, 2021b) og EY (2023), sammen med det foreløbige anlægsoverslag for Østlig Ringvej fra Sund & Bælt.

Afgrænsning

Der vil være øvrige positive effekter for erhvervslivet, som EY-Parthenon ikke direkte kvantificerer i denne analyse.

I denne rapport fokuserer vi på de direkte økonomiske effekter for erhvervslivet i form af omkostninger, der er forbundet med godstransport og medarbejdernes kørsel, mens de er på arbejde, og i form af forbedret adgang til arbejdskraft. Det er sædvanlig praksis i samfundsøkonomiske analyser. Studier viser, at der desuden er stigende produktivitet, når afstanden målt i tid mellem bl.a. virksomheder bliver kortere. Det kaldes agglomeration. Vi har blot valgt at se på, hvordan virksomheders adgang til arbejdskraft ændrer sig, og ikke regnet direkte på, hvad den potentielle effekt af agglomeration er, da effekten er usikker.

Etableringen af Østlig Ringvej vil også reducere trafikbelastningen i Indre By. Det kan bidrage positivt til muligheden for at skabe et bedre byrum og reducere trafikgenerne i centrum af København. Det vil være til fordel for både borgere, beboere og det øvrige erhvervsliv som fx restaurationsbranchen. Denne effekt afdækker vi ikke i analysen.

Struktur

Vi beskriver i afsnit 3 de centrale trafikale effekter ved etableringen af Østlig Ringvej. Herefter undersøger vi det første tema erhvervslivets forbedrede tilgængelighed til arbejdskraft og deres forbedrede internationale tilgængelighed i afsnit 4. I afsnit 5 analyserer vi andet tema, den øgede integration på tværs af Øresund, ved at se på pendlingsmønstre og ændrede rejsetider for pendlere mellem Sverige og Danmark samt ændringer i transporten af gods over Øresund.

I afsnit 6 beregner vi de økonomiske effekter for virksomhederne af ændring i rejsetid og reduktion i kørselsomkostninger (færre kørte kilometer, herunder udgifter til brændstof), og vi præsenterer tre virksomhedscases for at konkretisere og virkeliggøre effekterne af etableringen af Østlig Ringvej for erhvervslivet (tema 3). Endelig beregner vi beskæftigelseseffekterne i anlægsfasen (tema 4) i afsnit 7.

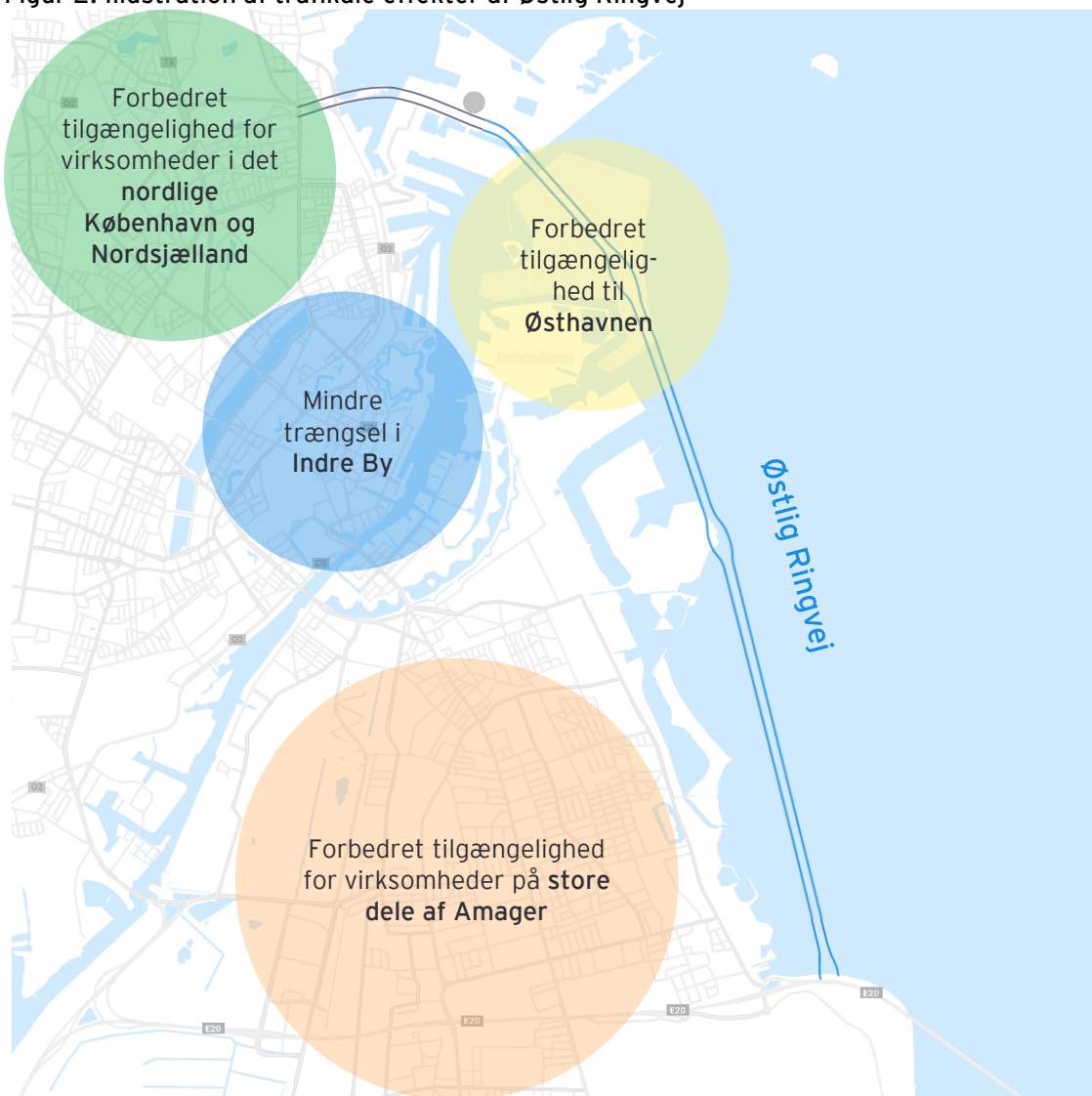
I afsnit 8 findes en oversigt over de studier, som vi refererer til, og i afsnit 9, 10, 11 og 12 findes bilag med supplerende detaljer og information.

¹ I denne analyse refererer vi til kommunerne i hovedstadsområdet som kommunerne i Region Hovedstaden samt Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Lejre og ca. halvdelen af Stevn Kommune.

3. Centrale trafikale effekter

Østlig Ringvej vil have tre primære trafikale effekter for virksomhederne, jf. figur 2.

Figur 2. Illustration af trafikale effekter af Østlig Ringvej



Forbedret tilgængelighed for virksomheder i det sydlige København

Virksomheder, der ligger i store dele af det sydlige København, herunder på Amager, vil opleve en markant forbedring i tilgængeligheden til det nordlige København og Nordsjælland. Den direkte forbindelse via Østlig Ringvej til det nordlige København reducerer transporttiden og øger effektiviteten i transport af varer mellem disse områder, hvilket kan styrke forretningsmulighederne og samarbejdet på tværs af regionen. Samtidig kan det give adgang til mere arbejdskraft, da særligt pendlere nordfra får kortere rejsetid til arbejde.

Forbedret national og international tilgængelighed for virksomheder i det nordlige København og Nordsjælland

Virksomheder i det nordlige København og Nordsjælland vil også opleve en forbedring i tilgængeligheden til det sydlige København, herunder Amager og Sydhavnen. Det reducerer også rejsetiden for medarbejdere og kan medføre lettere distribution af produkter og tjenester samt forbedre logistikken for virksomheder, der opererer eller har kunder i disse områder. Derudover øger det også den internationale tilgængelighed for disse virksomheder, idet der både vil være forbedret adgang til og fra det sydlige Sverige samt Københavns Lufthavn.

Forbedret tilgængelighed til Østhavnen

Østlig Ringvej vil være med til at sikre bedre tilgængelighed til Østhavnen, idet adgang gennem eksisterende veje vil være begrænset til Refshalevej. Den forbedrede tilgængelighed vil komme både industrien, placeret i Østhavnen, til gode, samt personer, der er bosat der.

Mindre trængsel i Indre By

En af de væsentlige fordele ved Østlig Ringvej er reduktionen af trafikbelastningen i Indre By. Ved at flere vælger at køre uden om centrum forventes det, at trængslen på de indre veje mindskes. Det kan føre til kortere rejsetider, lavere transportomkostninger og en mere pålidelig transport for virksomheder, der stadig har behov for at køre i eller gennem byens centrum. Desuden kan en reduceret trafikmængde i Indre By bidrage til et bedre bymiljø med mindre støj og luftforurening, hvilket kan gøre området mere attraktivt for både virksomheder og deres medarbejdere.

Transport og logistik virksomheder

Den forbedrede tilgængelighed mellem nord og syd i hovedstadsområdet vil have særlig stor betydning for virksomheder, der arbejder med logistik, transport og levering. For disse virksomheder - herunder fragtfirmaer, distributionscentre og lastbiloperatører - er tid og forudsigelighed i transporten afgørende faktorer for effektiv drift.

4. Erhvervslivets forbedrede tilgængelighed

En af effekterne ved Østlig Ringvej er forbedret tilgængelighed for erhvervslivet, særligt for virksomheder på store dele af Amager, det nordlige København og Nordsjælland. Den forbedrede tilgængelighed til arbejdskraft og den forbedrede internationale tilgængelighed med etableringen af Østlig Ringvej er første tema i rapporten, og de effekter belyser vi i dette afsnit.

Første del af afsnittet omhandler erhvervslivets forbedrede tilgængelighed til arbejdskraft (afsnit 4.1), og derefter ser vi på erhvervslivets øgede internationale tilgængelighed (afsnit 4.2).

4.1. Forbedret tilgængelighed til arbejdskraft

Etableringen af Østlig Ringvej reducerer rejsetiden mellem bydele. Det gør det nemmere for erhvervslivet i hovedstadsområdet² at rekruttere arbejdskraft fra et udvidet geografisk område, idet tilgængeligheden til og fra kommunerne og bydelene vil blive forbedret. Det betyder dog også, at andre virksomheder får lettere adgang til arbejdsstyrken, hvilket øger konkurrencen om arbejdskraften.

Samlet set kan den enkelte virksomhed få enten bedre eller dårligere muligheder for at rekruttere, afhængig af hvilken effekt der er størst. For de fleste arbejdstagere og samfundet som helhed er en bedre mobilitet på arbejdsmarkedet dog positiv, da der kommer et bedre match mellem arbejdstagernes evner og virksomhedernes behov.

I denne analyse ser vi på den forbedrede tilgængelighed til arbejdskraft med etableringen af Østlig Ringvej, hvilket kommer til udtryk ved den reducerede rejsetid for pendlere med personbil til og fra bydelene i Københavns Kommune³ samt kommunerne i hovedstadsområdet.

Kort om metoden

Vi har opgjort tilgængelighed til arbejdskraft ved at sammenligne, hvor meget af befolkningen der kan nå til en bydel eller kommune inden for en time med og uden Østlig Ringvej i myldretiden i 2050. Vi har opgjort tilgængeligheden til arbejdskraft ved at vægte, hvor lang tid folk faktisk bruger på at pendle til og fra arbejde, med, hvordan Østlig Ringvej ændrer rejsetiden til den pågældende kommune/bydel. 10% øget tilgængelighed betyder således, at virksomheder i det givne område får adgang til 10% flere personer i arbejdsstyrken.

Som supplement har vi opgjort, hvor mange personer der kan nå frem til en given bydel/kommune inden for hhv. 20 og 30 minutters transporttid.

Analysen er udarbejdet på baggrund af trafikale beregninger fra Ørestadstrafikmodellen, OTM. Data og metoden bag analysens resultater, herunder mere om OTM, er beskrevet til sidst i afsnittet.

4.1.1. Effekten af etablering af Østlig Ringvej på tilgængeligheden til arbejdskraft

I gennemsnit vil Østlig Ringvej give erhvervslivet i hovedstadsområdets kommuner en samlet stigning i tilgængeligheden til arbejdskraft på 5% som vist i tabel 1.

Ser man nærmere på effekterne for erhvervslivet i bydelene i Københavns og Frederiksberg kommuner, vil virksomhederne med etableringen af Østlig Ringvej samlet få en forbedret tilgængelighed til arbejdskraft på 11%.

Ser man kun på ændringen ved grænserne på 20 og 30 minutters rejsetid, vil erhvervslivet i hovedstadsområdets kommuner/bydele få adgang til ca. 8% mere arbejdskraft med Østlig Ringvej.

² I denne analyse refererer vi til kommunerne i hovedstadsområdet som kommunerne i Region Hovedstaden samt Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Lejre og ca. halvdelen af Stevn Kommune.

³ Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Vanløse, Brønshøj-Husum, Bispebjerg, Østamager, Vestamager, Østhavnen, herunder den nye Lynetteholm, og Nordhavn.

Tabel 1. Ændring i tilgængelighed til arbejdskraft, 2050

	Ændring
Samlet ændring i tilgængelighed, <i>hovedstadsområdet</i>	5%
Samlet ændring i tilgængelighed, <i>bydele i Københavns og Frederiksberg kommuner</i>	11%
Ændring i tilgængelighed, <i>0-30 minutters rejsetid, hovedstadsområdet</i>	8%
Ændring i tilgængelighed, <i>0-20 minutters rejsetid, hovedstadsområdet</i>	8%

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

Note: Nøgletallet "Samlet ændring i tilgængelighed" er et sammenvejet udtryk for ændringerne i 12 forskellige rejsetidsintervaller op til 60 minutter. Det tager højde for, hvor langt pendlerne rejser, og hvor stor befolkningen er i de enkelte kommuner og bydele. "Ændring i tilgængelighed" er et udtryk for ændringen kun ved 30 og 20 minuttersgrænsen og tager højde for, hvor stor befolkningen er i de enkelte kommuner og bydele. De er kun opgjort på tidspunkter af døgnet med myldretid.

Af tabel 1 fremgår det, at den samlede effekt for erhvervslivet i bydelene i København er større end den samlede effekt for alle kommuner og bydele. Det afspejler, at virksomhederne, der er placeret tættest på Østlig Ringvej, vil have den største forbedring i tilgængeligheden til arbejdskraft.

4.1.2. Effekt fordelt på geografi

Det er særligt virksomhederne i bydelene på Amager og i Indre By, som vil få den største stigning i tilgængelighed til arbejdskraft, jf. figur 3. Derefter kommer virksomheder i Dragør og Tårnby kommuner samt de andre bydele i Københavns Kommune. Også de nordligt placerede kommuner Halsnæs og Helsingør får en relativt forbedret tilgængelighed til arbejdskraft i forhold til andre nordlige kommuner.

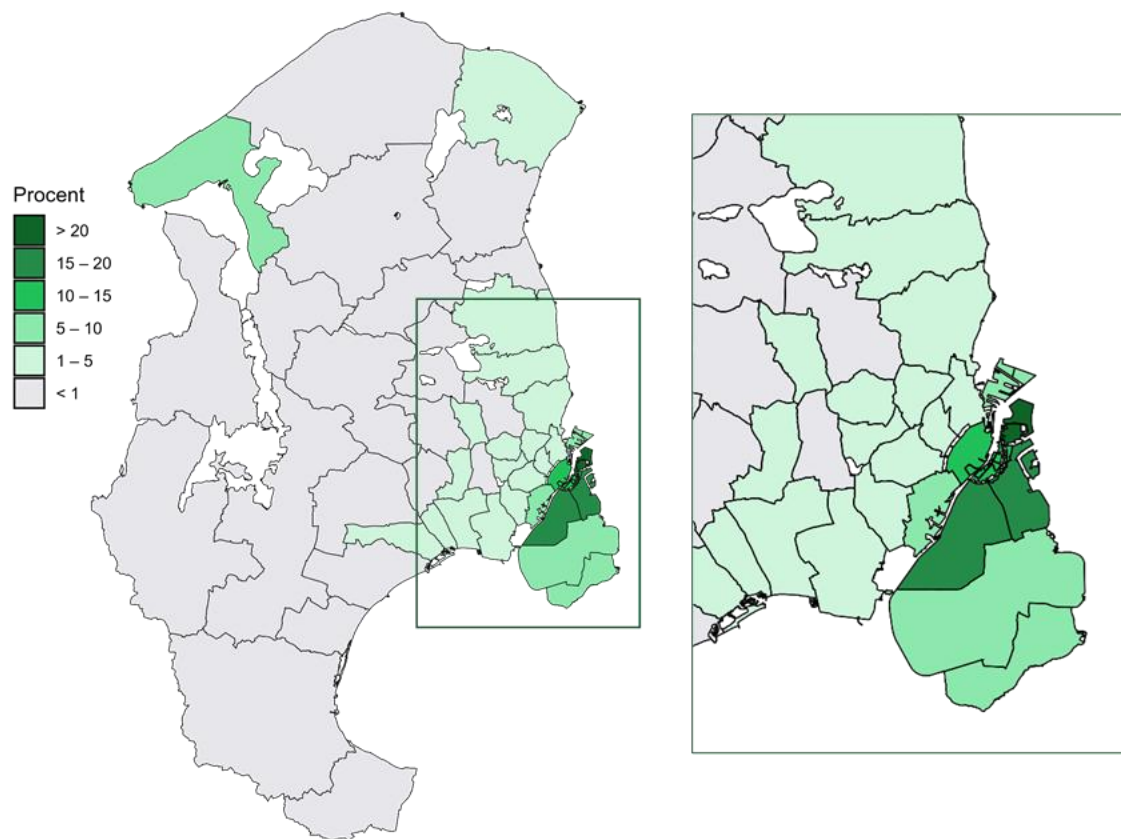
Også kommuner lige nord og vest for København opnår en forbedret tilgængelighed til arbejdskraft ved etablering af en Østlig Ringvej (ca. 1-5%).

Tabel 2 angiver de bagvedliggende tal for de 10 kommuner og bydele i Københavns Kommune, hvis virksomheder får den største stigning i tilgængelighed til arbejdskraft.

Ændringen for Østhavnen er markant større end effekten for de andre bydele i København. Det skyldes, at der i beregningerne forudsættes byudvikling i Østhavnen, og at der i basisscenariet er meget begrænset adgang til Lynetteholm, da man kun kan nå bydelen via Refshalevej som eneste eksisterende vejforbindelse. Den forholdsvist store stigning skyldes således, at trafikken i spidsbelastningsperioder har svært ved at blive afviklet uden en Østlig Ringvej.

EY-Parthenon estimerer en negativ effekt for Hillerød Kommune. Det skyldes bl.a., at rejsetiden øges marginalt på nogle strækninger, sandsynligvis pga. øget trængsel på Lyngbymotorvejen.

Figur 3. Samlet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft, 2050



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

Note: Nøgletallet "Samlet ændring i tilgængelighed" er et sammenvejet udtryk for ændringerne i 12 forskellige rejsetidsintervaller op til 60 minutter. Det tager højde for, hvor langt pendlerne rejser, og er kun opgjort på tidspunkter af døgnet med myldretid.

Note: I bilag A i afsnit 9 fremgår de bagvedliggende tal.

Tabel 2. Top-10 bydele/kommuner med størst procentvis ændring i tilgængelighed til arbejdskraft, 2050

Nr.	Kommune/bydel	Ændring i tilgængelighed til arbejdskraft
1	Østhavnen	138,1%
2	Vestamager	16,5%
3	Østamager	15,7%
4	Indre By	12,3%
5	Dragør	9,0%
6	Halsnæs	8,5%
7	Tårnby	7,1%
8	Vesterbro/Kgs. Enghave	6,0%
9	Nordhavn	5,1%
10	Nørrebro	3,9%

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

Note: Ændringen for Østhavnen er markant større end effekten for de andre bydele i København. Det skyldes, at beregningerne i OTM inkluderer, at der er sket byudvikling i Østhavnen, hvilket vil øge effekterne. Det skyldes også, at der i basisscenariet er meget begrænset adgang til Lynetteholm, da man kun kan nå bydelen via Refshalevej som eneste eksisterende vejforbindelse.

I bilag A i afsnit 9 fremgår tal for samlede ændringer i tilgængelighed til arbejdskraft for alle hovedstadsområdets kommuner/bydele samt den geografiske fordeling af ændringer i tilgængeligheden ved 20 og 30 minutters rejsetidsgrænserne.

4.1.3. Data og metode

For at opgøre ændringen i tilgængelighed til arbejdskraft har vi anvendt beregninger fra Ørestadstrafikmodellen (OTM) og udregnet de to nøgletal "Samlet ændring i tilgængelighed" og "Ændring i tilgængelighed". Vi har beskrevet data og metode nærmere i faktaboksene nedenfor.

Anvendt data i afsnittet

Data til analysen er baseret på beregninger fra OTM for år 2050 i et scenarie med fuld byudvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm.⁴

OTM-modellen er en trafikmodel for hovedstadsregionen, som anvendes til at analysere de trafikale effekter af infrastrukturprojekter og herunder i forhold til omfanget af biltrafik, fordeling af trafikanter på vejnettet og ændringer i trafikanternes rejsetider.

Trafikmodellen beregner trafikken på en gennemsnitlig hverdag, opdelt på transportmidler og formål.

⁴ Fuld byudvikling dækker over, at alle planlagte arealer i kommune- og lokalplanerne er udbygget og taget i brug. Det vil sige, at der i trafikmodellen er taget højde for, at der er sket en befolknings- og erhvervsudvikling i området.

Anvendt metode

Nøgletallet "Samlet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft" er et sammenvejet udtryk for ændringerne i 12 forskellige rejsetidsintervaller op til 60 minutter. Nøgletallet tager højde for, hvor langt pendlerne rejser, og når det opgøres samlet for flere kommuner/bydele, vægtes der med, hvor stor befolkningen⁵ er i de enkelte kommuner og bydele.

I tabel 3 giver vi et illustrativt eksempel på beregningsmetoden, og hvordan den samlede ændring i tilgængeligheden til arbejdskraft regnes for et område.

I eksemplet vil etableringen af Østlig Ringvej betyde, at 400 flere i befolkningen kan nå til/fra kommunen indenfor 0 til 20 minutter, og 500 flere kan nå til/fra kommunen/bydelen indenfor 0 til 40 minutter i forhold til basisscenariet. Der er samme adgang til befolkningen med og uden projektet indenfor 0 til 60 minutter til/fra kommunen. Det svarer til en ændring i tilgængeligheden til befolkningen på 40% og 33% i de to første rejsetidsintervaller.

Disse ændringer vægtes med, hvor mange personbilsture der tages til/fra kommunen i rejsetidsintervallerne 0 til 20 minutter og 20 til 40 minutter relativt til, hvor mange ture der bliver taget i alt. Det giver en vægtet procentvis ændring i tilgængeligheden for hvert rejsetidsinterval på hhv. 5,0% og 8,3%, som summeres til et sammenvejet nøgletal på 13,3%.

Nøgletallet "Ændring i tilgængelighed til arbejdskraft" er et udtryk for ændringen ved grænserne, og når det opgøres samlet for flere kommuner/bydele, så vægtes der med, hvor stor befolkningen er i de enkelte kommuner og bydele. Tabel 3 viser, at inden for 20 og 40 minutters rejsetid er ændringen i tilgængeligheden til/fra kommunen hhv. 40% og 33%.

Når ændringen i tilgængelighed vægtes med, hvor langt folk faktisk rejser i hvert tidsinterval, estimerer vi en **samlet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft på 13,3%**.

Tabel 3. Illustrativt eksempel på beregningsmetoden for en vilkårlig kommune

	0-20 min.	20-40 min.	40-60 min.
Personbilsture i intervaller	100	200	500
Personbilsture i alt	100 + 200 + 500 = 800		
	0-20 min.	0-40 min.	0-60 min.
Adgang til arbejdskraft, basis	1.000	1.500	2.000
Adgang til arbejdskraft, projekt	1.400	2.000	2.000
Ændring i tilgængelighed til arbejdskraft	40,0%	33,3%	0,0%
Vægtet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft	$100/800 \cdot 40,0\% = 5,0\%$	$200/800 \cdot 33,3\% = 8,3\%$	$500/800 \cdot 0,0\% = 0\%$
Samlet ændring i tilgængelighed til arbejdskraft	$5,0\% + 8,3\% + 0\% = 13,3\%$		

Kilde: EY-Parthenon, illustrativt eksempel.

⁵ Vi forudsætter, at befolkningens størrelse er ækvivalent til arbejdskraften. Er befolkningen fx 300 i en kommune, svarer det til, at der er en arbejdskraft på 300 personer.

4.2. Øget international tilgængelighed

I dette afsnit ser vi på ændring i international tilgængelighed med fokus på Københavns Lufthavn. Herudover reducerer Østlig Ringvej også rejsetiden til og fra det sydlige Sverige. Det ser vi nærmere på i afsnit 5, der omhandler integration over Øresund.

Etableringen af Østlig Ringvej vil betyde, at rejsetiden til Københavns Lufthavn reduceres for erhvervslivet, og lufthavnen bliver mere tilgængelig.

Det inkluderer både hurtigere transport af varer og gods fra virksomhederne, som skal til lufthavnen og videre ud i verden, og omvendt også af varer og gods, der skal transporteres til virksomhederne, efter det er blevet fragtet til Danmark. Derudover vil personbiler med erhvervsrelaterede formål spare rejsetid, når de skal på forretningsrejser, der går gennem Københavns Lufthavn.

Alt sammen er sparet transporttid, som virksomhederne kan få gavn af i form af lavere omkostninger til transport af varer og gods samt forretningsrejser.

I denne analyse ser vi på, hvor meget tid der spares ved erhvervskørsel til og fra Københavns Lufthavn. Erhvervskørsel omfatter personbiler med erhvervsrelateret formål, varebiler og lastbiler. Vi sammenligner rejsetiden til og fra Københavns Lufthavn til og fra zonerne i OTM med Østlig Ringvej i 2050 i forhold til basisscenariet, hvor Østlig Ringvej ikke er etableret. Vi ser både på effekterne i myldretiden⁶, udenfor myldretiden og på alle tidspunkter af døgnet. Rejsetidsbesparelserne er beregnet som et simpelt gennemsnit af rejsetidsbesparelsen til lufthavnen og rejsetidsbesparelsen fra lufthavnen.

4.2.1. Ændring i rejsetid til Københavns Lufthavn

De største rejsetidsbesparelser med Østlig Ringvej er for transporter til og fra områderne lige nord for Østlig Ringvej og dernæst det nordøstlige Sjælland, uanset hvornår på døgnet man kører, jf. figur 4.

Rejsetidsbesparelserne er generelt større i myldretiden end udenfor myldretiden, men der er stadigvæk rejsetidsbesparelser for ture til og fra lufthavnen med etableringen af Østlig Ringvej, selvom man kører udenfor myldretiden.

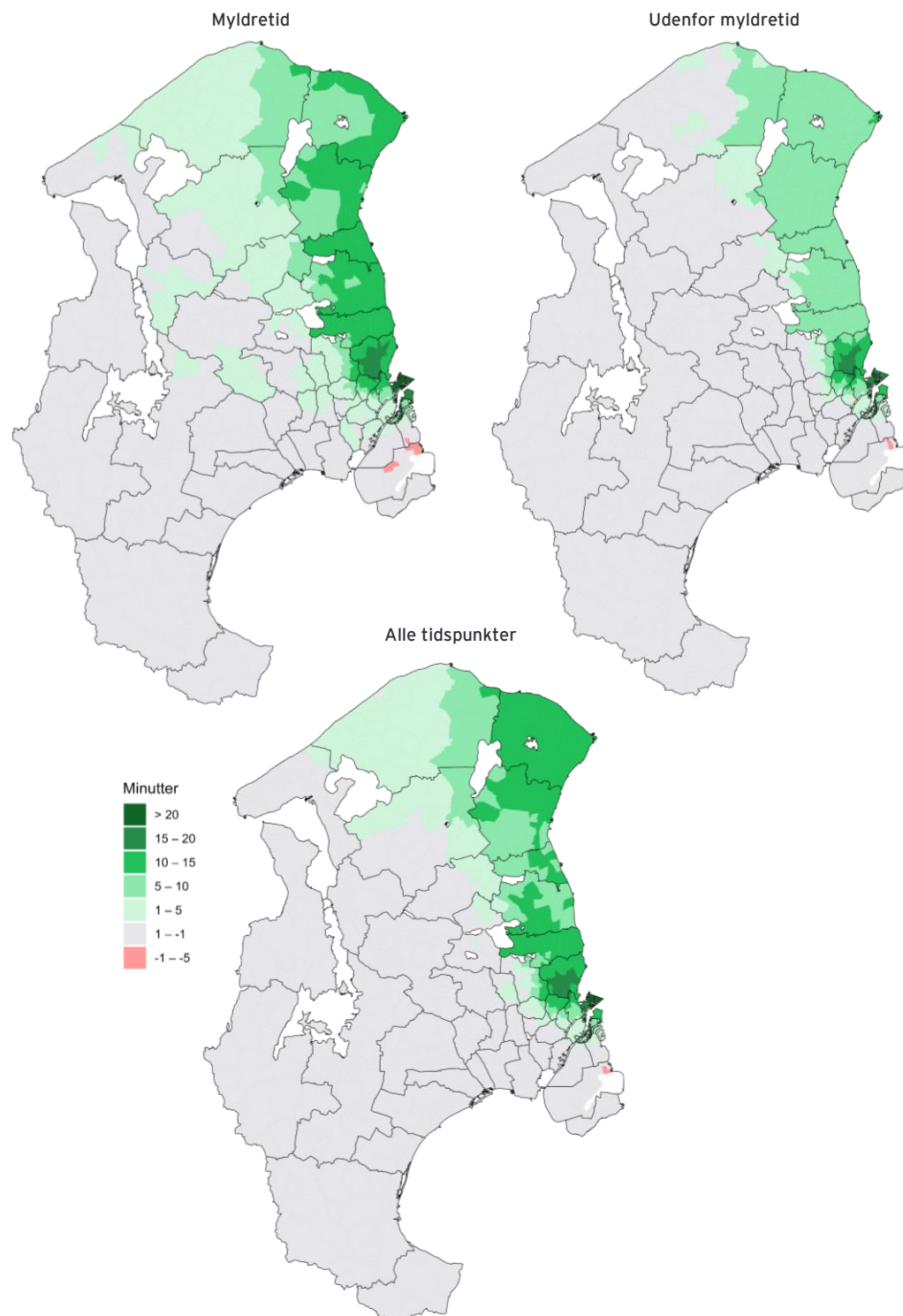
Erhvervslivet på nordøstkysten af Sjælland vil opleve en reduceret rejsetid med op til 15 minutter i myldretiden og op til 10 minutter udenfor myldretiden.

I myldretiden vil flere af erhvervslivets transporter fra/til zonerne i OTM placeret mere vestpå i Region Hovedstaden opnå en rejsetidsbesparelse på op til 5 minutter, hvor de udenfor myldretiden knapt vil opleve en besparelse.

Der er nogle få og mindre områder tæt ved Københavns Lufthavn, hvor erhvervslivet vil opleve en øget rejsetid på mellem 1 og 5 minutter, jf. de røde områder i figur 4.

⁶ Defineret som hhv. kl. 6-9 og kl. 15-18.

Figur 4. Ændringer i rejsetiden til/fra Københavns Lufthavn for erhvervslivet, minutter pr. tur



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data og beregninger fra OTM.

5. Integration på tværs af Øresund

I dag er Sverige og Danmark tæt integreret over Øresund bl.a. som følge af åbningen af Øresundsbron i år 2000. Det har været til gavn for erhvervslivet, bl.a. gennem et mere integreret arbejdsmarked med en mangedobling af personer, der pendler mellem Danmark og Sverige, jf. Øresundsbron (2015), samt mulighederne for at fragte gods over Øresund.

Østlig Ringvej vil, som tidligere beskrevet, ligge i forlængelse af Øresundsbron. Derfor vil Østlig Ringvej øge tilgængeligheden til det sydlige Sverige for virksomheder, der er placeret i det nordlige København og Sjælland.

Den forbedrede tilgængelighed forventes således at understøtte og øge integrationen over Øresund, hvilket er rapportens andet tema, der belyses i dette afsnit. I afsnittet fokuserer vi særligt på, hvordan forbedret tilgængelighed kan have en positiv betydning for pendling over Øresund, og hvordan det kan reducere rejsetiden ved at fragte gods over Øresundsbron og herigennem føre til ændringer i godstrafikken.

For pendlingsanalysen vil vi starte med at kortlægge, hvad niveauet for pendling mellem Sverige og Danmark er i dag, i afsnit 5.1. Vi vil herefter i afsnit 5.2 analysere, hvad etableringen af Østlig Ringvej betyder for pendlingsmønstrene over Øresund.

I afsnit 5.3 analyserer vi, hvordan den forbedrede tilgængelighed til Sverige kan påvirke godstrafikken.

5.1. Pendling mellem Sverige og Danmark i dag

I 2023 var der dagligt 16.921 personer, der pendlede over Øresund, jf. tabel 4. Langt størstedelen (95%) af pendlerne benyttede Øresundsbron med enten tog eller bil. Toget er den mest populære rejseform og står for 2/3 af alle pendlerrejser over Øresund. Pendlerrejser udgør 17% af det samlede antal daglige personrejser over Øresund.

Tabel 4. Daglige rejser over Øresund fordelt på transportmiddel i 2023

		Personrejser pr. dag
Pendlere	Bil	4.878
	Tog	11.118
	Pendlerrejser på Øresundsbron i alt	15.996
	Færge (Helsingør-Helsingborg)	925
	Pendlerrejser pr. dag i alt	16.921 (17%)
Andre personrejser*	Øresundsbron	66.108
	Færge (Helsingør-Helsingborg)*	16.523
	Personrejser pr. dag i alt	99.552 (100%)

Kilde: Øresundsinstituttet (2024).

Note: Tabellen viser antallet af pendlerrejser pr. døgn i 2023 over Øresund. Tabellen inkluderer både ture fra Danmark til Sverige og fra Sverige til Danmark. *Regnet som forskellen på personrejser i alt og pendlerrejser på hhv. Øresundsbron og Helsingør-Helsingborg-færgen.

Størstedelen af Øresundspendlerne pendler fra Sverige til Danmark. Af de personer, der i 2023 pendlede med bil over Øresund, pendlede ca. 95% fra Sverige til Danmark og 5% fra Danmark til Sverige, jf. Øresundsinstituttet (2025). Over halvdelen af pendlerne har svensk statsborgerskab, mens ca. hver

tredje har dansk statsborgerskab, jf. Dansk Erhverv (2023). Pendlerne fra Sverige bor hovedsageligt i Malmø og Helsingborg, mens pendlerne fra Danmark hovedsageligt bor i København, jf. Øresundsbron, (2015). Pendlerne arbejder hovedsageligt i København, Tårnby, Helsingør og Malmø, jf. Region Skåne, (2023).

Pendlerne fra Sverige arbejder primært indenfor erhvervsservice, transport og lager samt handel i Danmark. Pendlerne fra Danmark arbejder også primært med erhvervsservice, efterfulgt af handel og undervisning i Sverige, jf. Øresundsinstituttet, 2025.

Den kortere rejsetid og forbedrede tilgængelighed, som Østlig Ringvej medfører, øger arbejdsudbuddet for danske og svenske arbejdsgivere. Det kan gavne det danske arbejdsmarked gennem to kanaler: 1) Det kan øge beskæftigelsen i Danmark, hvis pendlere fra Sverige besætter stillinger, der ellers ikke ville blive besat. 2) Det kan forbedre matchet mellem arbejdstagers evner og arbejdsgivers behov, da de danske virksomheder får flere ansøgere at vælge imellem.

En analyse fra Dansk Erhverv (2023) viser, at de pendlere, der pendlede fra Sverige til Danmark, bidrog med 17,7 mia. kr. til Danmarks BNP i 2022. Derudover nævner analysen, at "Fra december 2022 til maj 2023 havde hhv. 22 pct. og 28 pct. af virksomhederne i Region Hovedstaden og Region Sjælland rekrutteringsudfordringer, hvor stillinger enten forblev ubesatte eller blev besat med en profil uden de ønskede kompetencer." Anlæggelsen af Østlig Ringvej kan derfor potentielt gavne dansk økonomi, da tallene indikerer, at der er mangel på arbejdskraft i Danmark.

5.2. Østlig Ringvejs betydning for pendling over Øresund

Etablering af Østlig Ringvej vil reducere rejsetiden mellem det sydlige Sverige og det nordlige København og Nordsjælland. Den reducerede rejsetid mellem det sydlige Sverige, og særligt kommuner i Nordsjælland, kan yderligere styrke integrationen på tværs af Øresund, da transporttiden er en vigtig faktor for, om folk ønsker at arbejde på den anden side af Øresund.

En analyse af OECD (2013) viser, at antallet af pendlere over Øresund falder drastisk, jo større afstanden bliver til Øresundsbron. Et lignende mønster fremgår af en undersøgelse fra Europa-Kommissionen (2009), som fandt, at infrastruktur var den fjerdestørste barriere for mobiliteten af arbejdskraft på tværs af grænser. Derudover påpegede analysen, at sprog, mangel på information og skattesystemer er de største barrierer.

Tidligere analyser peger på, at etablering af infrastruktur øger integrationen mellem de regioner, som den forbinder. Fx opgør den ex post samfundsøkonomiske analyse af Storebæltsforbindelsen, at pendlingen mellem Fyn og Sjælland steg markant, efter forbindelsen blev etableret, jf. Incentive og Tetraplan (2014). Antallet af pendlere mellem Sjælland og Fyn/Trekantområdet steg med 72% fra 1998 til 2011. Til sammenligning steg pendlingen på tværs af kommuner i Fyn i samme periode blot med 9%.

I dette afsnit vil vi først undersøge, hvordan Østlig Ringvej forbedrer tilgængeligheden fra Øresundsbron til København og hovedstadsområdets kommuner (afsnit 5.2.1). Herefter vil vi kvantificere effekterne og estimere, hvor mange flere der ventes at pendle over Øresund som følge af Østlig Ringvej (afsnit 5.2.2).

5.2.1. Ændring i rejsetid til og fra Sydsverige

Etablering af Østlig Ringvej vil medføre rejsetidsbesparelser for to typer af pendlere, en 'pendler fra Danmark' og en 'pendler fra Sverige'. De er beskrevet nedenfor.

Pendlertyper

Den ene pendlertype, "pendler fra Danmark" er pendlere, der bor i Danmark og pendler til Sverige for at arbejde. De rejser fra en bydel eller kommune i hovedstadsområdet til Øresundsbron og herefter videre til Sverige i morgenmyldretiden og retur i eftermiddags- eller aftenmyldretiden.

Den anden pendlertype "pendler fra Sverige" er pendlere, der bor i Sverige og pendler til hovedstadsområdet for at arbejde. De rejser til en kommune eller bydel i hovedstadsområdet fra Sverige via Øresundsbron i morgenmyldretiden og retur i eftermiddags/aftenmyldretiden.

Figur 5 og figur 6 illustrerer rejsetidsbesparelserne til og fra Øresundsbron i myldretiden, alt efter om man pendler fra Danmark eller Sverige, og hvor i landet man pendler til eller fra.

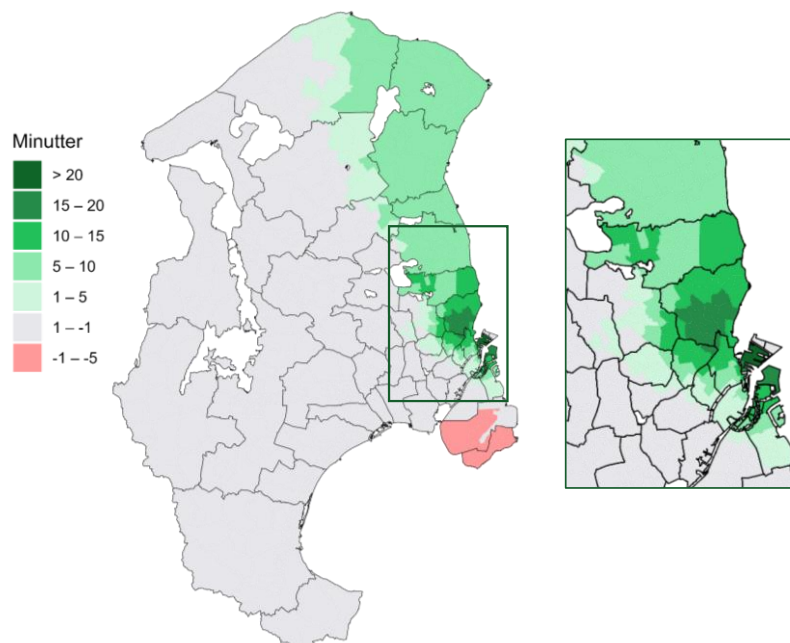
For både pendlere fra Danmark og Sverige er rejsetidsbesparelsen størst, hvis man bor eller arbejder i en zone lige ved den nordlige del af Østlig Ringvej eller nord for Østlig Ringvej. Derefter er rejsetidsbesparelsen størst for dem, der bor og arbejder i det nordøstlige Sjælland.

Er man fx en pendler fra Danmark, der pendler fra Nordhavn til Øresundsbron om morgenen og retur om eftermiddagen, så vil man dagligt i gennemsnit spare ca. 27 minutter med Østlig Ringvej. Hvis man er pendler fra Sverige, der arbejder i Nordhavn og bor i Sverige, sparer man ca. 29 minutter dagligt.

Et andet eksempel er, hvis en pendler fra Danmark og en pendler fra Sverige bor eller arbejder i Gentofte, så vil de gennemsnitligt spare hhv. 29 og 35 minutter dagligt på rejsetid.

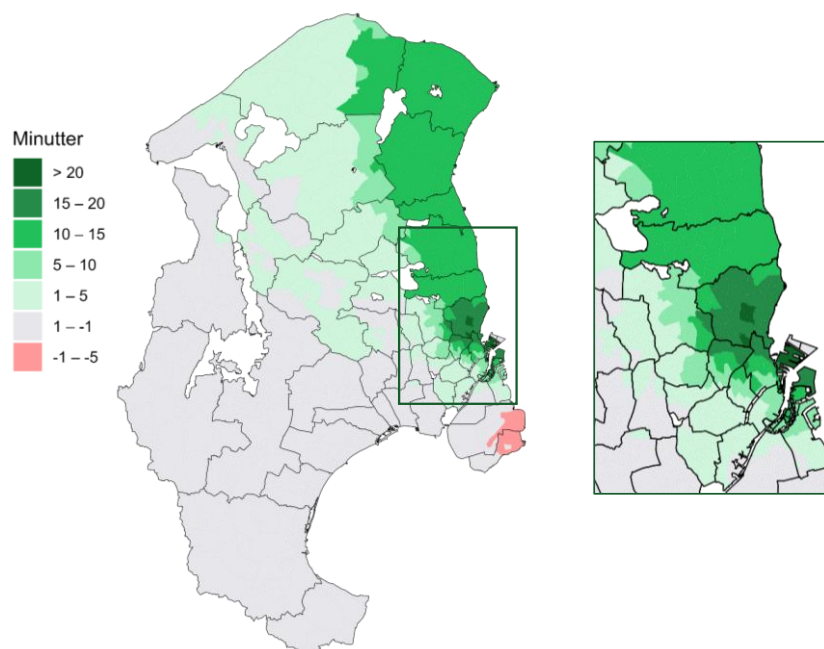
Rejsetidsbesparelserne er generelt større for pendlere fra Sverige, som pendler fra Sverige og Øresundsbron om morgenen til Danmark og retur om eftermiddagen/aftenen. Som nævnt tidligere skal det også bemærkes, at der er væsentligt flere pendlere fra Sverige til Danmark (ca. 95%), end der er pendlere fra Danmark til Sverige.

Figur 5. Pendler fra Danmark, rejsetidsbesparelse til/fra Øresundsbron i myldretid, 2050, minutter pr. tur



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

Figur 6. Pendler fra Sverige, rejsetidsbesparelse til/fra Øresundsbron i myldretid, 2050, minutter pr. tur



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

5.2.2. Effekten af Østlig Ringvej på antallet af pendlerrejser over Øresund

Den kortere pendlingstid og den forbedrede tilgængelighed til arbejdskraft, som Østlig Ringvej medfører, kan påvirke integrationen mellem Danmark og Sverige via to effekter på arbejdsmarkedet:

- Pendlingseffekt, som afspejler, at flere vælger at arbejde på den anden side af Øresund.
- Bosætningseffekt, som afspejler, at man bosætter sig på den anden side af Øresund, men beholder sit job og pendler.

Begge effekter vil resultere i, at andelen af personer, som pendler mellem Danmark og Sverige, vil stige i forhold til et scenarie, hvor Østlig Ringvej ikke anlægges. Det kan være til gavn for dansk erhvervsliv.

I dette afsnit har vi opgjort ændringen i antallet af pendlere. Da der er en vis usikkerhed forbundet ved at opgøre effekterne af trafikale infrastrukturprojekter på antallet af pendlere, særligt på tværs af landegrænser, har vi anvendt to metoder, der tilsammen udgør et spænd for, hvad vi forventer, at Østlig Ringvej vil føre til af ændringer i antallet af pendlere over Øresundsbron.

Resultater

Vi estimerer, at Østlig Ringvej vil føre til en stigning på mellem ca. 440 og 730 pendlerrejser med bil over Øresund, jf. tabel 5.

Tabel 5. Nye daglige bilpendlerrejser, 2050, i alt

Nye pendlerrejser, metode 1	Nye pendlerrejser, metode 2
730 (+15%)	440 (+9%)

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger og Øresundsinstituttet (2024).

Note: Den procentvise stigning i parentes er beregnet i forhold til antallet af pendlerrejser med bil i 2023, jf. tabel 4. Tallene er afrundede.

Resultater af metode 1: Nye pendlerrejser over Øresundsbron ud fra faktiske data og OTM-trafikmodelberegninger

Vi har først beregnet effekten af etableringen af Østlig Ringvej for pendling over Øresund ved at se på sammenhængen mellem rejsetid og pendlingsandel i danske kommuner. Vi finder en negativ sammenhæng mellem afstanden mellem to kommuner og antallet af pendlere. I bilag B i afsnit 10 har vi beskrevet metoden nærmere.

Vi har sammenholdt denne sammenhæng med ændringen i rejsetid til og fra Sydsverige på baggrund af trafikmodelberegninger fra OTM.

Endelig kombinerer vi det med Øresundsinstituttets tal for daglige pendlerrejser over Øresund i 2023, som beskrevet tidligere i tabel 4. Antallet af pendlere fordelt på kommuneniveau er baseret på baggrund af data fra OTM.

Vi har opdelt pendlerrejserne i hhv. pendlere, som er bosat i en kommune/bydel i hovedstadsområdet og arbejder i Sverige, og pendlere, som er bosat i Sverige og arbejder i hovedstadsområdet.

Med Østlig Ringvej forventer vi, at der bliver foretaget 730 nye pendlerrejser dagligt fordelt på ca. 30 flere pendlerrejser af pendlere fra Danmark og 700 flere pendlerrejser af pendlere fra Sverige jf. tabel 6.

Tabel 6. Nye daglige pendlerrejser, 2050, metode 1, i alt

Nye pendlerrejser, pendlere fra Danmark	Nye pendlerrejser, pendlere fra Sverige	I alt
30	700	730

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger, Danmarks Statistik (PEND100) og Øresundsinstituttet (2024). Tallene er afrundede.

Resultater af metode 2: Nye pendlerrejser over Øresundsbron ud fra OTM-trafikmodelberegninger

I den anden tilgang har vi beregnet effekten af etableringen af Østlig Ringvej for pendling over Øresund ved brug af OTM-beregninger for, hvor mange flere pendlerture der foretages over Øresund med Østlig Ringvej i 2050.

Det kombinerer vi med Øresundsinstituttets tal for daglige pendlerrejser over Øresund i 2023, som beskrevet tidligere i tabel 4.

Resultatet viser, jf. tabel 7, at der vil blive foretaget 9% flere pendlerture med Østlig Ringvej, hvilket kombineret med de 4.880 pendlerrejser over Øresund i 2023, jf. Øresundsinstituttet (2024), vil resultere i 440 nye pendlerrejser dagligt fra 2050.

Tabel 7. Nye daglige pendlerrejser, 2050, metode 2, i alt

Pendlerture, Basis	Pendlerture, Østlig Ringvej	Procentvis ændring i pendlerture	Pendlerrejser i 2023 iflg. Øresundsinstituttet	Nye pendlerrejser
6.480	7.060	9%	4.880	440

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger og Øresundsinstituttet (2024). Tallene er afrundede.

Forbehold for de to anvendte metoder

Den første metode bygger på data for sammenhængen mellem pendlingsafstand og antallet af pendlere samt de ændringer i rejsetider, som Østlig Ringvej medfører. Metoden kan delvist overvurdere effekten, idet den kun delvist tager højde for omkostningerne ved at skulle krydse Øresundsbron og skifte job fra ét land til et andet, herunder fx sprogbarrierer. Disse omkostninger er medregnet i antallet, der pendler over Øresundsbron i basis, men ikke i den procentvise ændring, da den er baseret på sammenhængen mellem rejsetid og beskæftigelse i danske kommuner.

Den anden metode opgør effekten ved at tage udgangspunkt i trafikmodelberegninger for den procentvise ændring i ture foretaget til og fra Øresundsbron med Østlig Ringvej. Med metoden opdeler vi ikke effekterne på områder, hvor rejserne foretages til og fra, men finder et samlet tal, som vil være lavere end ved metode 1, idet der i højere grad tages højde for ovenstående omkostninger ved at skulle krydse en landegrænse for at arbejde.

5.3. Forbedret mulighed for godsfragt

Ud over at bidrage til et mere integreret arbejdsmarked vil Østlig Ringvej også ændre mulighederne for at fragte gods over Øresund.

Godstransport over Øresund er vigtigt set fra et nationalt og internationalt perspektiv. Øresundsbron understøtter bl.a. samarbejdet mellem danske og svenske virksomheder gennem nemmere import og eksport af gods, jf. Øresundsinstituttet (2025).

I dette afsnit undersøger vi, hvor meget rejsetid godstrafik mellem Sverige og Nordsjælland sparer med Østlig Ringvej, samt hvordan etableringen af Østlig Ringvej vil øge mængden af godstrafik på baggrund af den reducerede rejsetid.

Rejsetids betydning for godstransport over Øresundsbron

Godstrafikken via Øresundsbron øges som nævnt, bl.a. fordi transporttiden vil blive reduceret mellem Sverige og det nordlige København og Nordsjælland, når lastbilerne kan køre udenom Indre By og i stedet bruge Østlig Ringvej. Godstrafikken øges dog også, da en del af turene mellem Helsingborg og Helsingør overflyttes til ture over Øresundsbron. Det skal bemærkes, at tallene er behæftet med en vis usikkerhed.

De lastbilsture, der sparer mest tid til og fra Øresundsbron, er vist i tabel 8.

En lastbil, der kører fra fx Malmø til Gentofte Kommune, sparer 19 minutter hver vej ved at bruge Østlig Ringvej og undgår at køre gennem København. En lastbil, som fx kører gods fra Copenhagen-Malmö Port (CMP) i Nordhavn til Sverige over Øresundsbron, vil spare 14 minutter.

Tabel 8. Tidsbesparelser med lastbil til/fra Øresundsbron med Østlig Ringvej, 2050

Nr.	Kommune/bydel	Tidsbesparelse pr. tur, minutter
1	Gentofte	19
2	Helsingør	15
3	Fredensborg	15
4	Lynetteholm	15
5	Hørsholm	15
6	Lyngby-Taarbæk	14
7	Nordhavn	14
8	Rudersdal	14
9	Bispebjerg	14
10	Østerbro	13

Kilde: EY-Parthenons udregninger baseret på trafikmodelberegninger.

Note: Tidsbesparelsen er udregnet som et vægtet gennemsnit af tidsbesparelserne til og fra Øresundsbron i alle tidsintervaller på døgnet, vægtet med antallet af ture i de respektive tidsperioder.

Effekt på antal godstransporter med lastbil

I 2024 var der ifølge Øresundsinstituttet (2025) 684.418 lastbiler og varebiler⁷, der krydsede Øresund.

Baseret på trafikmodelberegninger for kørsel med lastbil over Øresund vil etableringen af Østlig Ringvej betyde en stigning i antallet af ture på ca. 3%.

Sammenholdt med Øresundsinstituttets data på antallet af lastbiler, der krydsede Øresund i 2024, betyder etableringen af Østlig Ringvej, at der fra 2050 årligt vil komme 20.558 flere lastbiler, som krydser Øresundsbron, jf. tabel 9.

Tabel 9. Nye årlige ture med lastbil, 2050

Procentvis ændring i antal ture	Ture i 2024 iflg. Øresundsinstituttet	Nye lastbilsture
3%	684.418	20.558

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger og Øresundsinstituttet (2025).

Beregningen er behæftet med en vis usikkerhed, da den alene er baseret på OTM, og da beregningen ikke tager højde for udviklingen i niveauet af godstrafik fra 2024 til 2050, hvis ikke Østlig Ringvej var blevet etableret. Herudover vil en del af de nye ture være ture, der ellers var taget med Helsingør-Helsingborg-færgen.

⁷ Fra 6 meter og opefter.

6. Direkte økonomiske effekter for virksomhederne

I dette afsnit belyser vi det tredje tema i rapporten, som er de direkte økonomiske effekter for erhvervslivet ved etableringen af Østlig Ringvej.

De direkte økonomiske effekter opgøres som de økonomiske gevinster for erhvervslivet i kroner og øre ved både den tid, virksomheder sparer på transport, og ved reduktionen af kørselsudgifter. Østlig Ringvej kan således reducere virksomhedernes omkostninger til transport gennem løn og brændstof samt bidrage til en øget produktivitet.

Først undersøger vi de samlede erhvervsøkonomiske gevinster, herunder direkte og indirekte gevinster, gennem beregninger med Ørestadstrafikmodellen, OTM, i afsnit 6.1.

I afsnit 6.2 belyser vi de erhvervsøkonomiske gevinster for tre casevirksomheder.

6.1. Økonomiske gevinster for erhvervslivet

Økonomiske gevinster for erhvervslivet inkluderer i denne analyse sparede udgifter til transport, herunder sparet rejsetid og kørselsomkostninger. Det omfatter kørsel med varebiler og lastbiler samt personbiler til erhvervsrelaterede formål. Erhvervsrelaterede formål er medarbejdernes kørsel, mens de er på arbejde, og det kan fx være fysiske møder ude hos kunder eller transport til konferencer.

Ud over de direkte gevinster for erhvervslivet med ovenstående turformål undersøger vi også gevinsterne for personbiler, der pendler. Reduceret rejsetid for pendlere kan medføre indirekte gevinster for erhvervslivet i form af øget arbejdsudbud, idet den frigjorte tid antages at kunne bruges til mere arbejde og/eller fritid.

Kort om metoden

Gevinsterne er opgjort for kommuner i hovedstadsområdet⁸ og bydele i Københavns Kommune i år 2050 med et scenarie med byudvikling i Østhavnen, og de omfatter ture, der starter og slutter i Danmark.⁹ Gevinsterne er beregnet både for eksisterende ture og nye ture, som ellers foretages med andre transportmidler. Gevinsterne er opgjort ud fra, hvor turene går til og fra og således ikke ud fra, hvor virksomhederne er placeret. Gevinsterne er opgjort som nettoeffekter.

6.1.1. Direkte økonomiske gevinster for erhvervslivet

Samlede økonomiske gevinster, reduceret rejsetid og kørselsomkostninger fordelt på turformål

Østlig Ringvej medfører økonomiske gevinster for erhvervslivet i 2050 for 1.027 mio. kr., da virksomhedernes udgifter til transport bliver reduceret, jf. tabel 10. Det er primært den økonomiske gevinst fra reduktion af erhvervslivets kørselstid på 1.020 mio. kr., som driver den samlede gevinst på 1.027 mio. kr. i 2050. Den økonomiske gevinst af, at virksomhederne har færre kørselsomkostninger, er 7 mio. kr., hvilket skyldes, at nettokilometerne, der køres, reduceres.

Det bemærkes, at antallet af bruttokilometer ved etablering af Østlig Ringvej øges. Ved opgørelsen af kørselsomkostninger tager vi udgangspunkt i nettokilometer, som reduceres ved etablering af Østlig Ringvej. Bruttokilometer dækker over de samlede ændringer, mens nettokilometer dækker over den samfundsøkonomiske beregning af ændringer i forbrugeroverskuddet. Forskellen mellem de to begreber er nærmere beskrevet i Transportministeriet (2015).

⁸ Vi refererer til kommunerne i hovedstadsområdet som kommunerne i Region Hovedstaden samt Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Lejre og ca. halvdelen af Stevn Kommune.

⁹ Ture, der starter eller slutter udenfor Danmark, er indregnet med halv vægt.

Tabel 10. Økonomiske gevinster i 2050 for erhvervslivet som følge af etableringen af Østlig Ringvej, årseffekt, 2025-priser

	Sparet rejsetid (mio. kr.)	Sparede kørsels- omkostninger (mio. kr.)	Samlet gevinst (mio. kr.)
Personbiler, erhverv	330	7	337
Varebiler	490	-1	489
Lastbiler	201	1	202
I alt (mio. kr.)	1.020	7	1.027

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

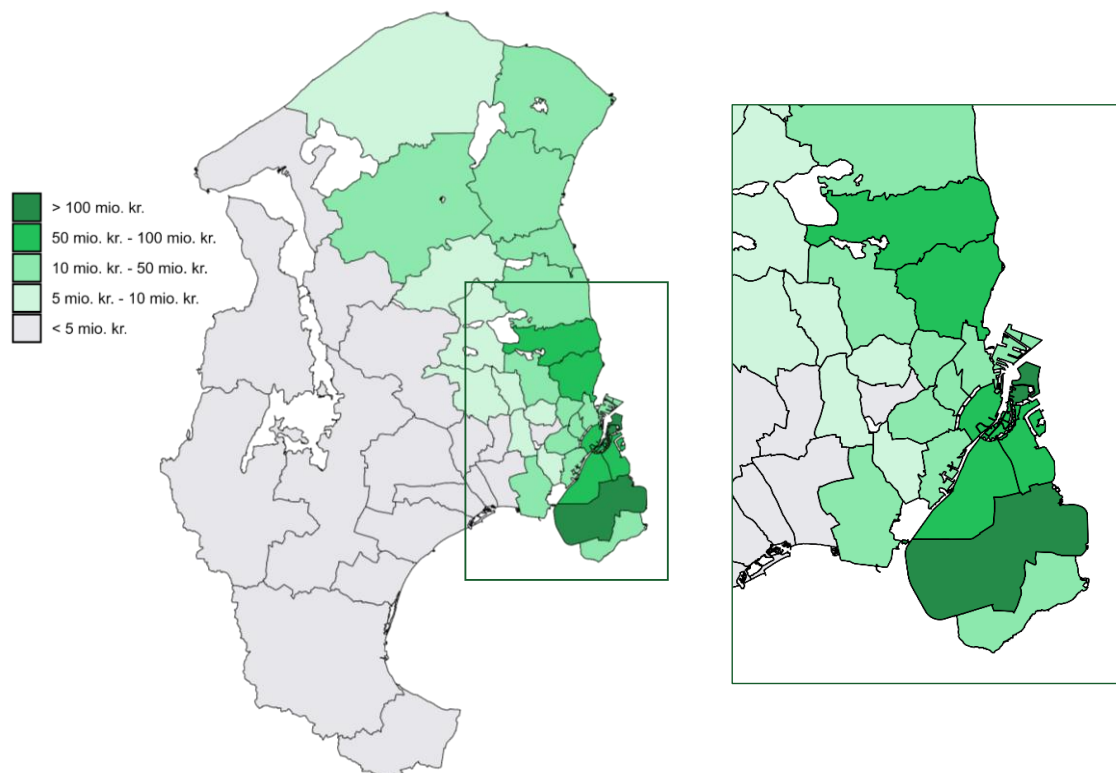
Note: Gevinsterne er opgjort i 2025-priser. Gevinster er beregnet både for eksisterende ture og nye ture, som ellers foretages med andre transportmidler.

Det er særligt kørselstid i varebilerne, der reduceres, idet tidsgevinsterne for varebiler udgør ca. halvdelen af de samlede tidsgevinster.

Økonomiske gevinster og reduceret rejsetid på kommune- og bydelsniveau

De største økonomiske gevinster tilfalder erhvervslivet, der er lokaliseret rundt om Østlig Ringvej, jf. figur 7. Tabel 11 viser de top-10 kommuner/bydele, som opnår de største økonomiske gevinster.

Figur 7. Erhvervsøkonomiske gevinster, årligt, 2050



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser.
Note: Gevinsterne er opgjort i 2025-priser.

Tabel 11. Top-10 kommuner/bydele med størst gevinst, 2050, 2025-priser

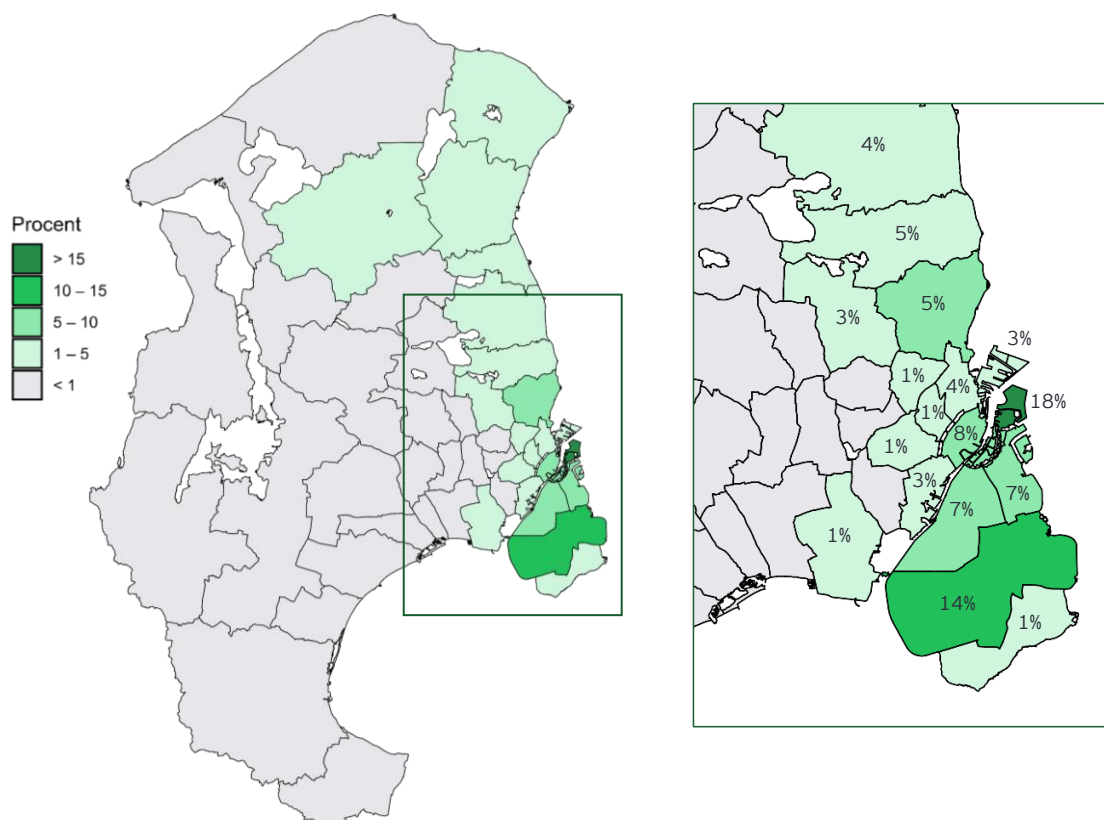
Nr.	Kommune/bydel	Gevinst, mio. kr. (% af samlet gevinst)
1	Østhavnen	185 (18,0%)
2	Tårnby	142 (13,8%)
3	Indre By	81 (7,8%)
4	Østamager	72 (7,0%)
5	Vestamager	70 (6,8%)
6	Gentofte	54 (5,3%)
7	Lyngby-Taarbæk	48 (4,7%)
8	Rudersdal	39 (3,8%)
9	Østerbro	35 (3,4%)
10	Vesterbro/Kgs. Enghave	34 (3,3%)

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

Ser man kun på reduktion i rejsetid, så tilfalder gevinsten primært erhvervslivet på Lynetteholm, jf. figur 8. Sammen med virksomheder på Amager, i Indre By samt i Tårnby og Gentofte kommuner får de 59% af de samlede rejsetidsbesparelser.

Erhvervslivet i kommunerne langs nordøstkysten inkl. Hillerød Kommune får alle mellem 1% og 5%, mens virksomheder placeret i kommuner mere vest i Region Hovedstaden hver især opnår under 1% af de samlede besparelser.

Figur 8. Reduktion i rejsetid for erhvervskørsel - % af samlet reduktion af rejsetid



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

6.1.2. Øvrige økonomiske gevinster gennem pendlingskørsel

Ud over at virksomhederne opnår gevinster i form af hurtigere og billigere godstransport og kørsel i personbil til bl.a. møder, vil Østlig Ringvej reducere rejsetiden for pendlere.

I de direkte økonomiske gevinster har vi ikke medregnet denne effekt, men vi vil herunder undersøge effekterne på pendlingskørsel, og hvordan de økonomiske gevinster ved reduceret pendlingstid fordeler sig geografisk.

Overordnet set reducerer Østlig Ringvej pendlingstiden svarende til 284 mio. kr. Herudover reduceres udgifterne til kørsel med knap 30 mio. kr.

Det giver en samlet økonomisk gevinst i 2050 på 312 mio. kr., jf. tabel 12.

Tabel 12. Økonomiske gevinster i 2050 for pendlingskørsel som følge af etableringen af Østlig Ringvej, årseffekt, 2025-priser

	Sparet rejsetid (mio. kr.)	Sparede kørsels- omkostninger (mio. kr.)	Samlet gevinst (mio. kr.)
Økonomisk gevinst	284	28	312

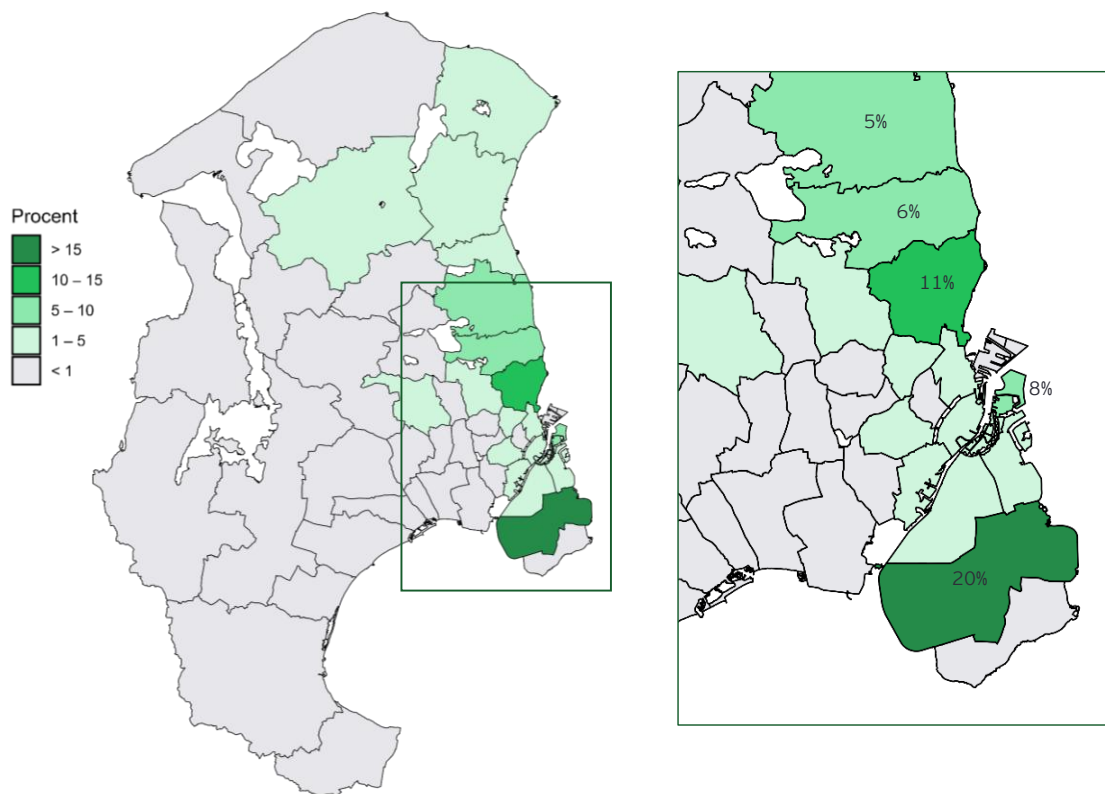
Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

Note: Gevinsterne er opgjort i 2025-priser.

Hvor stor en andel af gevinsten ved kortere tid brugt på pendling der tilfalder erhvervslivet, vil afhænge af, hvor meget af den frigivne tid arbejdstageren bruger i hhv. virksomheden eller på fritid. Tidligere analyser peger på, at ca. 17-25% af den sparede tid bliver brugt på at arbejde mere, jf. Incentive (2018).

Erhvervslivet i Tårnby Kommune får den største andel af gevinsterne ved reduceret pendlingstid på 18% jf. figur 9. Dernæst tilfalder 11% og 8% af de økonomiske gevinster for reduceret pendlingstid Gentofte Kommune og Lynetteholms erhvervsliv, mens virksomheder i hhv. Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner får 6% og 5% af gevinsterne.

Figur 9. Økonomiske gevinster ved rejsetidsbesparelser for pendling, % af samlede økonomiske gevinster for rejsetidsbesparelser for pendling



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

Anvendt data og metode i afsnittet

For at opgøre de direkte økonomiske effekter for erhvervslivet anvender vi beregninger fra OTM for erhvervslivet samt Transportøkonomiske Enhedspriser. Vi har beskrevet data og metode nærmere i denne faktaboks.

Data

Data til analysen er baseret på beregninger fra OTM for 2050 i et scenarie med byudvikling.

OTM-modellen er en avanceret trafikmodel for hovedstadsregionen, som kan sige noget om de trafikale effekter af infrastrukturprojekter og herunder i forhold til omfanget af biltrafik, fordeling af trafikanter på vejnettet og ændringer i trafikanternes rejsetider.

Trafikmodellen beregner trafikken på en gennemsnitlig hverdag, opdelt på transportmidler og formål.¹⁰

Data er brugt til at opgøre tidsgevinster i kørt tid og forsinkelsestid og reduktionen i kørselsomkostninger (i nettokilometer) mellem OTM-kommuner¹¹ og bydelene i Københavns Kommune.¹²

Metode

Vi har brugt Transportøkonomiske Enhedspriser (2050-værdier, 2025-priser) til at omregne både tidsgevinsterne og reduktionen af kørte kilometer til økonomiske gevinster i kroner og øre. Gevinsterne er opregnet fra døgn til årseffekt.

Når gevinsterne regnes for "erhvervslivet" mener vi, at gevinsten inkluderer de ture, der foretages med personbil med erhvervsformål, varebiler og lastbiler.

Da erhvervsanalysen ser på virksomhederne i Danmark, har vi inkluderet ture, der starter eller slutter udenfor Danmark, med halv vægt.

Tidsgevinsterne består i, at der er tidsbesparelser for eksisterende ture og tidsbesparelser for nye eller overflyttede ture. Ved beregning af tidsgevinster har vi fulgt den udbredte praksis, hvor halvdelen af gevinsten tilfalder startkommunen/bydelen, og den anden halvdel tilfalder slutkommunen/bydelen.

Når vi har opgjort tidsgevinsterne af nye eller overflyttede ture, har vi fulgt gældende samfundsøkonomisk praksis og brugt "rule of half", jf. Transportministeriet (2015). Her findes forbrugeroverskuddet for nye rejsende ved at tage halvdelen af antallet af nye rejsende gange med ændringen i "prisen for rejsen", de generaliserede rejseomkostninger (GRO).

6.2. Virksomheders perspektiver

I det foregående afsnit har vi belyst effekterne af etableringen af Østlig Ringvej gennem data og beregninger fra OTM. Som supplement vil vi i dette afsnit give tre virksomheders perspektiv på Østlig Ringvej.

De tre virksomheder er HC Container Service A/S, som tilbyder affaldshåndtering, Ancotrans, som tilbyder containertransportservice, og DHL Express, som fragter pakker.

Fælles for virksomhederne er, at transport er omdrejningspunktet for deres forretninger, og transport er dermed både kilden til omsætning og omkostninger.

¹⁰ <https://www.vejdirektoratet.dk/mkv/ny-vejforbindelse-til-stevns/trafik>

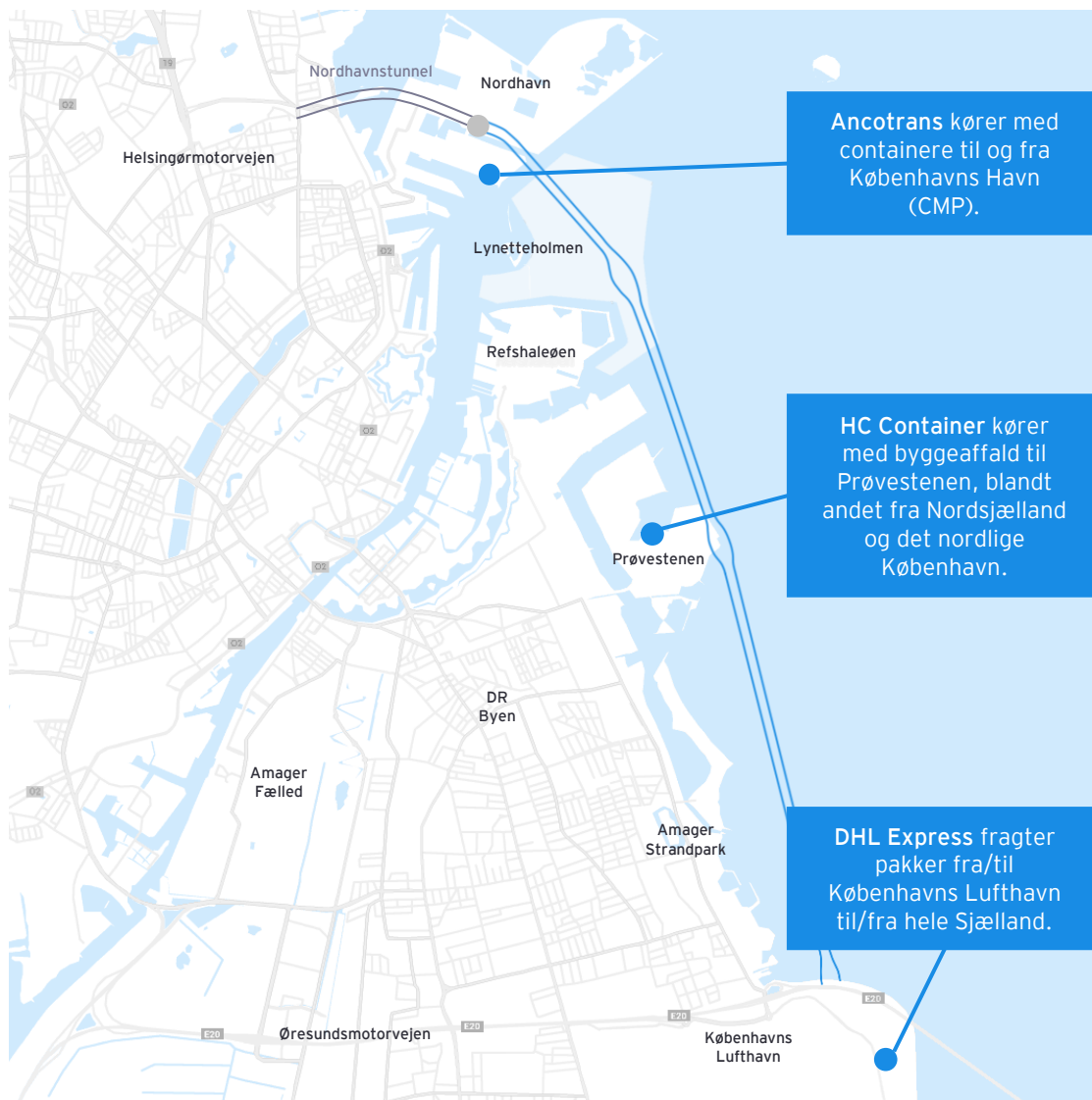
¹¹ Omfatter kommunerne i Region Hovedstaden samt Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Lejre og ca. halvdelen af Stevn Kommune.

¹² Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Kgs Enghave, Valby, Vanløse, Brønshøj-Husum, Bispebjerg, Østamager, Vestamager, Lynetteholm og Nordhavn.

Alle tre virksomheder har størstedelen af deres daglige aktiviteter tæt på Østlig Ringvej, jf. figur 10. Østlig Ringvej vil dermed potentielt kunne have stor indflydelse på deres transporter og omkostninger. Vi beskriver de enkelte virksomheders aktiviteter nærmere i afsnit 6.2.1-6.2.3.

Vi har beregnet effekterne af Østlig Ringvej i år 2050 for virksomhederne ud fra deres nuværende transportmønstre med Ørestadstrafikmodellen i et scenarie med byudvikling. Vi har primært set på gevinsten ved reduceret transporttid for virksomhedernes vognmænd. Der vil i praksis også være en gevinst ved færre kørte kilometer og dermed færre udgifter til brændstof.

Figur 10. Placering af casevirksomhedernes daglige aktiviteter i forhold til Østlig Ringvej



Virksomhedernes overordnede perspektiver

Alle tre casevirksomheder peger overordnet set på positive effekter for deres transporter af etableringen af Østlig Ringvej. Virksomhederne har mange daglige aktiviteter på kryds og tværs af områderne ved Amager, Indre By, det nordlige København og Nordsjælland, og derfor kan Østlig Ringvej særligt bidrage til at afhjælpe den ekstra transporttid, som vognmændene oplever på tidspunkter med trængsel i disse områder.

HC Container vil fx undgå at køre byggeaffald mellem Nordsjælland og Prøvestenen gennem Indre By og opnå en stor tidsbesparelse ved at køre direkte til og fra Prøvestenen ved brug af Østlig Ringvej. De har i

dag transporter mellem Prøvestenen og bl.a. Hellerup, og på denne type ruter vil de på hver tur opnå en besparelse på 25 minutter tur/retur.

Ancotrans vil fx køre færre lastbiler med containere gennem Indre By, når de transporterer gods fra Nordhavn til og fra virksomheder på forskellige dele af Amager og det sydlige København, hvilket særligt vil give en tidsbesparelse i myldretiden. Ancotrans vil også potentielt opnå en tidsbesparelse på transporter, der stadigvæk foretages til kunder i Indre By, da trængslen her vil være lettet.

DHL's varebiler og lastbiler, der skal fra Københavns Lufthavn til det nordlige København eller områder lige nord for København udenom Indre By, vil i stedet bruge Østlig Ringvej. Dertil vil de spare tid på transporter til Nordsjælland, som i dag kører fra Københavns Lufthavn vest rundt om København, men som med Østlig Ringvej hurtigere kan komme nordpå. DHL vil stadig have nogle transporter til Indre By, og de kan spare tid og opnå øget effektivitet på omdelingsruterne, idet trængslen vil være lettet.

Vi har beregnet, at den reducerede transporttid årligt fra 2050 giver økonomiske gevinster på 1,9 mio. kr. for HC Container, 1,4 mio. kr. for Ancotrans og 1,8 mio. kr. for DHL efter beregninger med Ørestadstrafikmodellen og data fra virksomhederne.

Den reducerede transporttid vil muligvis ikke resultere i direkte økonomiske gevinster, som kan ses på virksomhedernes bundlinje én-til-én, men fx i øget effektivitet for vognmændene, som kan gennemføre ekstra leveringer.

Der vil også, som vi fandt i beregningen af de direkte økonomiske gevinster for virksomhederne i afsnit 6.1, være økonomiske gevinster ved en reduktion i kørselsomkostningerne (fx udgifter til brændstof). I denne del af analysen regner vi ikke på effekten af færre kørselsomkostninger, da det vil kræve et større detaljeniveau af data fra virksomhederne. Ifølge virksomhederne vil det også være en positiv effekt for dem, idet en del af deres omkostninger er til brændstof. Den mindre mængde brændstof vil også bidrage til at reducere virksomhederne CO₂-udledninger. Særligt Ancotrans fremhævede, at de har stor fokus på deres ESG-mål.

Sådan gjorde vi

Opsøgning og interviews med casevirksomheder

Vi ønskede at inkludere ca. tre cases i afrapporteringen. Vi tog derfor kontakt til en række interessante virksomheder, for at finde nogen, der ville dele deres perspektiver. Kilden til kontakten til virksomhederne var medlemmer af Vognmandslauget, kontakter fra Dansk Industri eller Sund & Bælt.

Virksomhederne har det til fælles, at dele af deres aktiviteter foregår i omegnen af Østlig Ringvej, og at deres aktiviteter potentielt vil blive påvirket af etableringen af Østlig Ringvej.

Efter en del af virksomhederne indvilligede i at dele deres perspektiv på etableringen af Østlig Ringvej, arrangerede vi et interview. Formålet var at blive klogere på virksomheden, og hvordan de potentielt kunne blive påvirket af Østlig Ringvej.

Til interviewet fulgte vi en spørgeguide.

Spørgeguiden indeholder spørgsmål om virksomhedernes organisering af transporter (eksterne/interne), deres input og output og de typisk brugte nøglekorridorer. EY-Parthenon spurgte også ind til den forventede betydning af Østlig Ringvej, og hvor vigtig og brugbar en korridor den vil være. Dertil spurgte vi til virksomhedens perspektiv på effekten af potentielt mindre trængsel i områder som Indre By og potentielt mere trængsel på Helsingørmotorvejen og/eller Lyngbymotorvejen. Slutteligt spurgte vi til forventede effekter på virksomhedernes konkurrenceevne, omsætning og omkostninger.

Metode til udregning af effekter for virksomhederne

Vi har beregnet effekterne af Østlig Ringvej for virksomhederne baseret på data udleveret af virksomhederne selv. Dette data varierer i detaljeniveau, og derfor vil det også variere, hvor præcist vi har kunnet estimere en effekt. Det har været nødvendigt for EY-Parthenon undervejs at gøre nogle antagelser. Det kommer vi nærmere ind på i de respektive afsnit.

Til udregning af effekterne har vi ved alle tre cases brugt trafikmodelberegninger fra OTM, der er beskrevet nærmere i afsnit 4.1.3. Resultaterne for sparet rejsetid for virksomhederne er omregnet til monetære gevinster med Transportøkonomiske Enhedspriser.

6.2.1. HC Container Service A/S og Østlig Ringvej

Om HC Container

HC Container er en dansk virksomhed, som tilbyder affaldshåndtering til alle brancher med forskellige affaldsløsninger. Fx hjælper de med affaldshåndteringen både for byggeprojekter og produktionsvirksomheder, der har produktionsaffald. De har et bredt sortiment af services med et forskelligt udvalg af containerstørrelser og andre løsninger.

HC Containers transport

HC Container opererer i hele Danmark. I hovedstadsregionen har de omkring 300 kunder, som har affald, der skal hentes i København, og her er modtagerstederne typisk Prøvestenen og Nordhavn.

De typiske nøglekorridorer, som HC Container gør brug af fra Nordsjælland mod København, er Ring 3, E20 og Helsingør- og Lyngbymotorvejen.

Betydning af Østlig Ringvej

For HC Container vil der være en direkte effekt og gevinst for de containerkørsler, de kører fra Nordsjælland til Prøvestenen. Prøvestenen er i øjeblikket kompliceret at køre til, og rejsetiden er lang, særligt i myldretiden, idet man skal køre gennem Indre By, hvis man kommer fra bydele eller kommuner, der er placeret i det nordøstlige København, jf. figur 11. Østlig Ringvej betyder derfor, at HC Container kan spare tid på deres transporter af containere med affald, og at den sparede tid kan omsættes til forøget effektivitet.

HC Container fremhæver, at de godt kunne være bekymrede for, at Helsingør- og Lyngbymotorvejen, som de ofte gør brug af, bliver mere trafikeret med etableringen af Østlig Ringvej. Det kunne potentielt modvirke den positive effekt af sparet rejsetid med Østlig Ringvej, når de kører til Prøvestenen.

HC Container vurderer overordnet set, at Østlig Ringvej vil have en klar positiv effekt.

HC Container fremhæver også, at de vil drage fordel af, hvis fx trafikken på Amager Strandvej bliver aflastet med etableringen af Østlig Ringvej.

Figur 11. Eksempler på HC Containers nuværende ruter og potentielle ruter med Østlig Ringvej



Note: Ruter uden Østlig Ringvej er Google Maps' forslag.

Estimerede gevinster for HC Container

Vi har regnet på den direkte effekt og den økonomiske gevinst for HC Container ved brug af data og beregninger fra OTM for rejsen med og uden Østlig Ringvej.

HC Container har ca. 40 kørsler dagligt til Prøvestenen og vil om muligt have endnu flere, hvis Østlig Ringvej etableres. HC Container fragter affald fra forskellige byggepladser, særligt nord for København. Da vi ikke har detaljerede data over HC Containers kørsler, har vi valgt at begrænse udregningen til kun at være besparelsen på de transporter, som HC Container har fra områderne Hellerup og Charlottenlund til Prøvestenen. Vi forudsætter at ca. halvdelen af de 40 daglige kørsler går derfra.

I praksis kan der være større positive effekter, idet andre kørsler potentielt også vil spare tid med Østlig Ringvej, og fordi etablering af Østlig Ringvej vil indebære, at HC Container vil vælge at aflevere affald på Prøvestenen, som de i dag vælger at køre til andre destinationer som fx Farum og Værløse.

Hellerup og Charlottenlund ligger i Gentofte Kommune. For at kunne bruge OTM-beregningerne, beregner vi derfor tidsbesparelsen fra tre forskellige OTM-zoner i Gentofte Kommune til Prøvestenen og

retur 20 gange dagligt med lastbil.¹³ Vi har forudsat, at halvdelen af HC Containers transporter foretages i myldretiden, og halvdelen foretages udenfor myldretiden. Dertil har vi vægtet den sparede rejsetid med antallet af ture, der er foretaget i de respektive tidsintervaller. Til slut har vi med Transportøkonomiske Enhedspriser omregnet den sparede transporttid til en økonomisk gevinst.

Jf. tabel 13 vil en tur fra Gentofte til Prøvestenen og retur samlet spare en vognmand 25 minutter, når den køres mellem kl. 8 og kl. 18. Det vil årligt med 20 containere dagligt blive til ca. 137.100 sparede minutter på affaldstransport, svarende til en økonomisk gevinst på 1,9 mio. kr. årligt.

Tabel 13. Effekt af Østlig Ringvej for HC Container, 2050, 2025-priser

	Sparet tid, minutter	Årlig gevinst (1.000 kr.)
Fra Gentofte Kommune til Prøvestenen og retur	25	
Daglig sparet rejsetid, alle kørsler	500	
Årlig effekt	137.100	1.880

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser). **Note:** Beregningen er foretaget ud fra, at 40 containere køres fra Gentofte Kommune til Østamager (Prøvestenen) og retur dagligt. Det er antaget, at halvdelen af dem vil køre i myldretiden (kl. 6-9 og kl. 15-18), og halvdelen udenfor myldretiden (kl. 9-15). Der er brugt en faktor fra hverdagsdøgn til årseffekt på 270. Tallene er afrundede.

6.2.2. Ancotrans og Østlig Ringvej

Om Ancotrans

Ancotrans leverer forskellig vejbasert containertransportservice i hele Europa, både indenlandsk og på tværs af landegrænser. I Danmark har de kontor i Glostrup, men opererer i hele landet. De kan bl.a. være det sidste eller første led i oversøisk transport. Transport er således både en primær indtægtskilde og omkostningsfaktor for dem.

Ancotrans' transporter

På Sjælland sørger Ancotrans for levering af containere fra Københavns Havn (CMP) til virksomhederne og kører dem retur til et depot. Til disse transporter bruger de en række forskellige nøglekorridorer, alt efter hvor på Sjælland virksomhederne er lokaliseret.

De lokationer, som Ancotrans har en del transporter til, og som de forventer en effekt af Østlig Ringvej ved, er områderne Amager, Tårnby, Hvidovre og Brøndby/Brøndby Strand.

Ancotrans har også transporter ind til lokationer i Indre By, men det er et lavere antal transporter og med varierende frekvens.

I dag kører transporterne, der går fra CMP til Amager og retur, særligt Østamager, gennem Indre By. Transporterne, der går fra CMP til Hvidovre og Brøndby og retur, kører nordpå ad Helsingør-/Lyngbymotorvejen for at køre ad Ring 3 sydpå.

Betydning af Østlig Ringvej for Ancotrans

Med etableringen af Østlig Ringvej vil Ancotrans kunne køre de containere, som skal til Prøvestenen og retur, udenom Indre By og i stedet bruge Østlig Ringvej, som de kan køre på, umiddelbart efter containeren er hentet i Nordhavn, jf. figur 12. Det samme gælder på returvejen, hvor containeren som oftest køres retur til depot.

¹³ I realiteten vil nogle lastbiler køre med den tomme container fra Prøvestenen til Værløse, hvor HC Container er lokaliseret, men det vil være i omegnen af samme tidsbesparelse, som hvis de kørte retur til Gentofte Kommune.

De containere, som Ancotrans kører til Hvidovre og Brøndby, vil kunne køre ad Østlig Ringvej og Øresundsmotorvejen i stedet for at køre nordpå og syd ad Ring 3 og dermed potentielt både spare tid og kørte kilometer.

De transporter, Ancotrans stadigvæk vil have til Indre By, kan også spare tid, idet trængsel kan blive lettet af, at noget trafik bliver ledt udenom byen med Østlig Ringvej, fx Ancotrans' egne transporter mellem Nordhavn og Amager.

Ancotrans fremhæver også, at en reduktion i antal kørte kilometer vil være en positiv og vigtig gevinst for dem. Det kan både bidrage til, at de har færre omkostninger til brændstof, og også, at de kan reducere virksomhedens samlede CO²-udledninger og komme tættere på deres ESG-mål om at blive 100% CO²e-neutrale.

Figur 12. Ancotrans' rute til Amager med og uden Østlig Ringvej



Note: Ruter uden Østlig Ringvej er Google Maps' forslag.

Estimerede gevinster for Ancotrans med Østlig Ringvej

EY-Parthenon har på baggrund af interviewet fra Ancotrans estimeret nogle overordnede, forventede effekter af Østlig Ringvej. Beregningerne er forsimplede og primært til illustrativt brug, idet de input, EY-Parthenon har modtaget fra Ancotrans, er af overordnet karakter.

For at estimere gevinsterne af etableringen af Østlig Ringvej for Ancotrans har vi brugt data for rejsetid fra OTM. Vi har forudsat, at halvdelen af Ancotrans' transporter foretages i myldretiden, og halvdelen foretages udenfor myldretiden. Vi har sammenlignet, hvor lang tid en tur vil tage med og uden Østlig Ringvej, og ganget op med det forventede antal transporter til hvert område årligt. Dertil har vi omregnet de samlede tidsgevinster til økonomiske gevinster med Transportøkonomiske Enhedspriser.

Østlig Ringvej ventes at medføre, at Ancotrans samlet vil spare ca. 62.900 minutter i transporttid årligt fra 2050 på deres transporter til kunder i de fem områder Østamager, Vestamager, Tårnby, Hvidovre og Brøndby, jf. tabel 14. Det giver en årlig økonomisk gevinst på 1,4 mio. kr.

Tabel 14. Tidsbesparelser og økonomiske gevinster for Ancotrans med Østlig Ringvej, årligt, 2050, 2025-priser

Leveringsområde	Årlig sparet tid, minutter	Gevinst (1.000 kr.)
Østamager	46.700	640
Vestamager	4.800	70
Tårnby	10.000	140
Hvidovre	32.600	450
Brøndby	9.800	130
I alt	62.900	1.400

Kilde: EY-Parthenons udregninger på baggrund af OTM-beregninger, Ancotrans' data for antal containere, de årligt kører til de forskellige områder, og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

Ud over de effekter, som vi har estimeret i tabel 14, vil Ancotrans opnå tre yderligere positive effekter af Østlig Ringvej. For det første vil der være positive effekter for kørsler til andre områder, som Ancotrans leverer til, end dem, vi har fokuseret på i denne analyse. Derudover vil der som nævnt også være positive effekter, både økonomiske gevinster og gevinster ved en reduceret CO²-udledning, ved at transporterne kører færre kilometer. Endelig vil der være en rejsetidsbesparelse for de transporter, som Ancotrans stadigvæk foretager til og i Indre By.

6.2.3. DHL og Østlig Ringvej

Om DHL

DHL er et internationalt logistik- og transportfirma. I Danmark tilbyder de blandt andet internationale ekspresforsendelser med DHL Express.

DHL Express sørger blandt andet for fragt fra Københavns Lufthavn til hele Danmark og retur, og de er fysisk lokaliseret ca. 3 km fra Københavns Lufthavn. De leverer både direkte til privat- og erhvervskunder samt til centrale pickup points.

Transport er dermed også hovedaktiviteten i deres forretning og er derfor nøglen til både omsætningen og omkostningerne.

Om DHL's transporter

Transporterne fra DHL i Kastrup går til distributionsområdet om morgenen, hvor DHL leverer og henter nye pakker, før de returnerer fra distributionsområdet til DHL Express i Kastrup om eftermiddagen/aftenen.

DHL Express bruger primært varebiler til fragt, men de har også ture med lastbiler. I Indre By har DHL åbnet et city hub med cykelbude for at undgå for meget kørsel i byen.

DHL's vognmænd gør brug af forskellige nøglekorridorer, alt efter hvilket distributionsområde de skal til. DHL bruger derfor alle nøglekorridorer fra Københavns Lufthavn. Hvis de fx skal fra Københavns Lufthavn og omdele i det nordlige København eller nord for København, så kører de gennem Indre By. Hvis de skal længere nordpå end Gentofte, kan de potentielt vælge at tage hele vejen udenom København via Amagermotorvejen og Ring 3 nordgående.

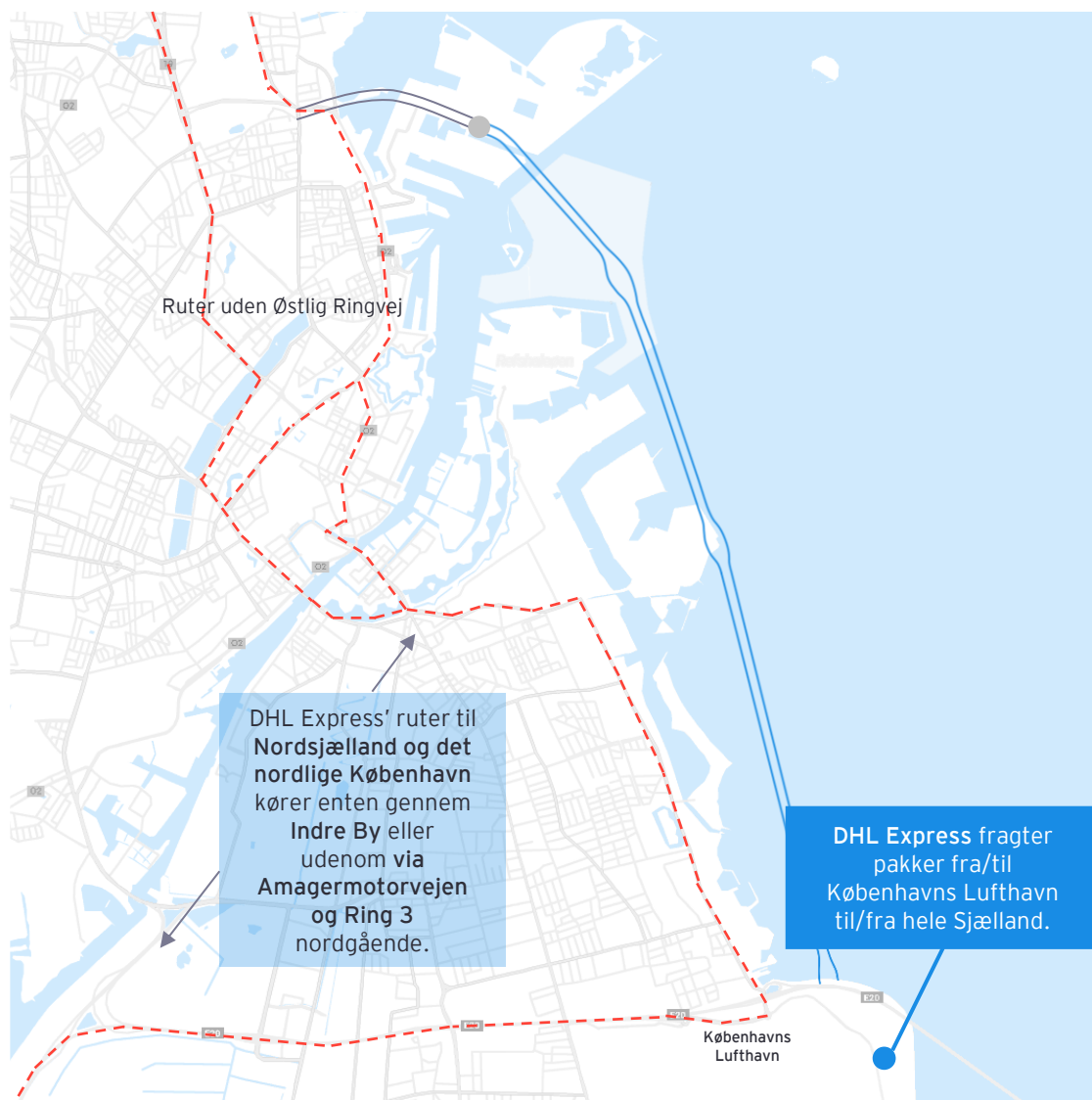
Betydning af Østlig Ringvej for DHL

Man kan kategorisere potentielle positive effekter ved etableringen af Østlig Ringvej for DHL Express i en direkte og indirekte effekt.

Den direkte effekt indebærer, at DHL får en reduceret transporttid for ture med etableringen af Østlig Ringvej, når de kører fra Københavns Lufthavn til området, hvor deres omdelingsrute starter. Den sparede tid kan både komme fra, at transporten foregår ved brug af Østlig Ringvej i stedet for at køre gennem Indre By eller køre via Amagermotorvejen og Ring 3. Transporterne, der bruger andre nøglekorridorer end Østlig Ringvej, kan også tage kortere tid, fordi andet trafik er rykket til Østlig Ringvej, og dermed lettes trafikken potentielt på fx Amagermotorvejen eller Ring 3.

Den indirekte effekt er, at der kan komme reduceret transporttid på selve ruterne for omdeling i og omkring Indre By, da trængslen i Indre By reduceres.

Figur 13. DHL Express' potentielle nuværende rute nordpå og rute nordpå med Østlig Ringvej



Note: Ruter uden Østlig Ringvej er Google Maps' forslag.

Estimerede gevinster for DHL med Østlig Ringvej

Vi har regnet på den direkte effekt ved brug af OTM-data for rejsetidsbesparelser til og fra Københavns Lufthavn og DHL's data for daglige transportruter. Dertil har vi omregnet tidsgevinsterne til økonomiske gevinster ved brug af Transportøkonomiske Enhedspriser.

I vores analyse skelner vi ikke mellem, om en tur mellem Københavns Lufthavn og et specifikt sted sparer tid, fordi de bruger Østlig Ringvej, eller fordi trængslen er lettet andre steder. Vores analyse viser, at størstedelen af DHL's ruter vil opnå en tidsbesparelse med etableringen af Østlig Ringvej, når de kører nordpå fra Københavns Lufthavn og retur.

Fx vil en varebil, der distribuerer i Nordhavn, efter vores udregninger dagligt spare ca. 46 minutter på transporten frem og tilbage med Østlig Ringvej. Hertil har vi antaget, at varebilen kører til Nordhavn i morgenmyldretrafikken og tilbage i eftermiddagsmyldretrafikken. I denne beregning er der ikke inkluderet effekten af, at der vil kunne spares eller bruges mere tid på transporterne, mens de er i gang med distributionen indenfor området. Vi ser således kun på den direkte effekt. I beregningerne er det antaget, at en varebil kun tager én tur frem og tilbage om dagen. I praksis kan nogle varebiler nå flere ture pr. dag, hvorved de årlige gevinster vil være højere.

DHL vil i 2050 opnå en årlig gevinst fra tidsbesparelser på 1,8 mio. kr., jf. tabel 15. Det fordeler sig ved en gevinst på 1,7 mio. kr. for tidsbesparelser med varebil og 0,1 mio. kr. for tidsbesparelser med lastbil.

Ruterne, hvor DHL ventes at kunne spare mest tid, er dem, der foretages til nord for Østlig Ringvej. De transporter, der sparer mindst tid, er dem vest og syd for Københavns Lufthavn.

Tabel 15. Tidsbesparelser og økonomiske gevinster for DHL med Østlig Ringvej, årligt, 2050, 2025-priser

	Alle køretøjer	Varebiler	Lastbiler
Tidsbesparelse dagligt, minutter	546	505	41
Tidsbesparelse årligt, minutter	109.000	101.000	8.000
Årlig gevinst (1.000 kr.)	1.830	1.700	130

Kilde: EY-Parthenons beregninger på OTM-data, DHL's data og Transportøkonomiske Enhedspriser (2025-priser).

Note: Tallene er afrundede.

7. Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen

I dette afsnit vil vi undersøge rapportens fjerde tema, som er mulige beskæftigelseseffekter i anlægsfasen af Østlig Ringvej.

Selve anlægsfasen af infrastrukturprojekter såsom Østlig Ringvej stimulerer efterspørgslen efter arbejdskraft. Det gør projekterne gennem tre forskellige typer af beskæftigelseseffekter, jf. tabel 16.

Tabel 16. Type af efterspørgselsdrevne beskæftigelseseffekter

Type af effekt	Beskrivelse
Direkte beskæftigelseseffekter	I anlægsfasen af projektet er der behov for arbejdskraft til selve anlægget af Østlig Ringvej, fx planlægning, byggeri, og udførelse af projektet. Det omfatter også beskæftigelseseffekter ifm. produktion af tunnelelementer.
Indirekte beskæftigelseseffekter	I anlægsfasen efterspørges input fra underleverandører, fx gennem indkøb af varer og tjenester. ¹⁴
Afledte beskæftigelseseffekter	Den øgede efterspørgsel, jf. de direkte og indirekte effekter, øger indkomsten, som yderligere stimulerer beskæftigelsen.

Vi opgør i dette afsnit efterspørgselsdrevne beskæftigelseseffekter, som vi refererer til som 'beskæftigelseseffekter'. De har ikke såkaldte strukturelle følgeefferter og medtages derfor ikke i en samfundsøkonomisk analyse. Vi estimerer således ikke de strukturelle beskæftigelseseffekter¹⁵ af at etablere Østlig Ringvej i denne delanalyse.

De efterspørgselsdrevne beskæftigelseseffekter har bl.a. ikke strukturelle følgeefferter, fordi det antages, at de beskæftigede alternativt ville arbejde på andre bygge- og anlægsprojekter end Østlig Ringvej. De projekter vil have omtrent samme samfundsøkonomiske virkninger ud fra gældende samfundsøkonomiske retningslinjer, jf. Finansministeriet (2023).

I afsnit 7.1 beskriver vi de samlede beskæftigelseseffekter i anlægsfasen af etableringen af Østlig Ringvej. I afsnit 7.1.1 opgør vi effekterne fordelt på faggrupper. I afsnit 7.2 giver vi supplerende perspektiver på de geografiske beskæftigelseseffekter af anlæggelsen af Østlig Ringvej, herunder hvordan effekterne er relateret til elementfabrikken på Lolland.

Et af de nøgletal, som ligger til grund for analysens resultater, er anlægsoverslaget for Østlig Ringvej. Sund & Bælt har på tidspunktet for analysens offentliggørelse alene et foreløbigt overslag for den samlede anlægssum, og analysens resultater er således med forbehold for ændringer i dette.

Kort om metoden

I denne delanalyse benytter vi beskæftigelseseffekterne pr. investeret krone fra tidligere analyser af infrastrukturprojekter, jf. COWI (2021a, 2021b), sammen med det foreløbige anlægsoverslag for Østlig Ringvej fra Sund & Bælt. Metoden er beskrevet nærmere i slutningen af afsnit 7.1, og de bagvedliggende forudsætninger fremgår af bilag i afsnit 12.

¹⁴ Den indirekte beskæftigelseseffekt beregnes ud fra den del anlægsinvesteringen, som ikke er relateret til de direkte beskæftigelseseffekter. Den del forudsættes i stedet at gå til indkøb af varer og tjenester fra forskellige, relevante brancher. En nærmere forklaring er givet i COWI (2021b).

¹⁵ Den strukturelle beskæftigelse dækker over beskæftigelsen i en normal konjunktursituation. De er således mere langsigtede beskæftigelseseffekter.

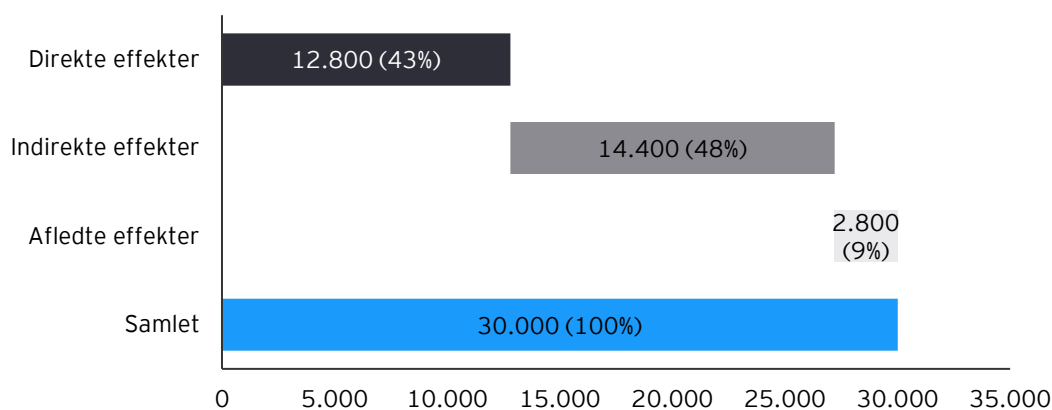
7.1. Samlede beskæftigelseseffekter

Vi estimerer, at beskæftigelseseffekterne af at anlægge en sænketunnel er 30.000 fuldtidsbeskæftigede over hele anlægsperioden, jf. figur 14. Vi har beskrevet de bagvedliggende tal i bilag D i afsnit 12.

De direkte og indirekte beskæftigelseseffekter er størst og står for hhv. 43% og 48% af de samlede beskæftigelseseffekter. De afledte beskæftigelseseffekter udgør 9% af de samlede effekter.

Det forventes, at anlæggelsen af Østlig Ringvej vil tage ca. 6,5 år. Årligt vil beskæftigelseseffekterne ca. være 4.600 fuldtidsbeskæftigede. I forbindelse med forundersøgelsen af Kattegatforbindelsen estimerede COWI, at arbejdskraftefterspørgslen er mindst i starten af anlægsfasen, men gradvist stiger, i takt med at projektet skrider fremad.

Figur 14. Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen af Østlig Ringvej, antal årsværk



Kilde: Egne beregninger baseret på COWI (2021a, b) og foreløbigt anlægsoverslag fra Sund & Bælt.

Note: Bagvedliggende tal for type af beskæftigelseseffekt fremgår af bilag i afsnit 12. Tallene er afrundet til nærmeste 100. Det er forudsat, at hele projektet er anlagt som en kyst-til-kyst-sænketunnel.

7.1.1. Beskæftigelseseffekter fordelt på faggrupper

Vi har desuden beregnet de direkte beskæftigelseseffekter fordelt på forskellige faggrupper. Det opgøres kun for de direkte beskæftigelseseffekter, da særligt de afledte effekter er vanskelige at specificere i forhold til faggrupperne.

I anlægsfasen vil der i høj grad blive efterspurgt ikke-faglærte medarbejdere, jf. tabel 17. Det er typisk arbejdskraft med specialiserede kompetencer, der på trods af, at de ikke har erhvervskompetencegivende uddannelse, har erfaringer indenfor bygge- og anlægsbranchen. De har oftest korte specialiserede uddannelser og certifikater inden for eksempelvis betonstøbning og armering, krankurser og maskinbetjening. De ventes at løse opgaver som bl.a. jernarmering og støbning af beton, montage af betonelementer, jordarbejder m.m., jf. COWI (2021a).

Derudover er hhv. chauffører, smede og elektrikere også blandt de mest efterspurgte faggrupper.

Tabel 17. Direkte beskæftigelseseffekter i anlægsfasen af Østlig Ringvej fordelt på faggrupper, årsværk

	Årsværk
Ikke-faglærte	8.760 (68%)
Chauffører	1.440 (11%)
Smede	660 (5%)
Elektrikere	550 (4%)
Byggeri- og anlægsteknisk mv., KVV	390 (3%)
Byggeri- og anlægsteknisk mv., MVU	620 (5%)
Teknisk videnskab, i øvrigt, LVU	310 (2%)
Videregående uddannelse uden nærmere angivelse, LVU	70 (1%)
I alt (direkte beskæftigelseseffekter)	12.800

Kilde: Egne beregninger baseret på COWI (2021a, b) og foreløbigt anlægsoverslag fra Sund & Bælt.

Note: Forudsætningerne bag tallene er uddybet i afsnit 12. Tallene er afrundet til nærmeste 10. KVV står for kort videregående uddannelse, MVU står for mellemlang videregående uddannelse, og LVU står for lang videregående uddannelse.

Anvendt metode i afsnittet

For at opgøre beskæftigelseseffekterne i anlægsfasen har vi anvendt resultater fra input-output-modeller. Vi har beskrevet metoden nærmere i denne faktaboks.

Input-output-modeller er den metode, der anvendes som standard, når man skal estimere beskæftigelseseffekter i anlægsfasen af større infrastrukturprojekter. Input-output-modeller fra nationalregnskabet opgør, hvor meget produktionen i en given branche bidrager til produktionen i andre brancher. I dette tilfælde vil input-output-modeller kunne anvendes til at undersøge, hvor meget den øgede aktivitet i bygge- og anlægsbranchen bidrager til produktionen i andre brancher i samfundet.

Tidligere har COWI (2021a, 2021b) foretaget denne type af beregninger ved anlæggelsen af andre infrastrukturprojekter (Femern Bælt-forbindelsen og Kattegatforbindelsen), hvor der også skal anlægges en kyst-til-kyst-forbindelse og opgraderes vejanlæg på land. I denne delanalyse benytter vi beskæftigelseseffekterne pr. investeret krone fra COWI (2021a, 2021b) sammen med det foreløbige anlægsoverslag for Østlig Ringvej fra Sund & Bælt.

Vi har beregnet effekten af at bygge en sænketunnel. Metoden er uddybet i bilag i afsnit 12.

7.2. Perspektiver på geografiske beskæftigelseseffekter og elementfabrikken på Lolland

Vi tager i analysen ikke højde for, om der anvendes udenlandsk eller dansk arbejdskraft i anlægsfasen, eller hvor i Danmark de beskæftigede kommer fra. Det er overordnet set usikkert, hvad de geografiske effekter kommer til at være, og i dette afsnit giver vi derfor overordnede perspektiver på, hvordan fordelingen mellem dansk og udenlandsk arbejdskraft kan forventes at være. Vi vil også perspektivere til, hvordan beskæftigelseseffekterne vil relatere sig til elementfabrikken på Lolland.

En væsentlig del af arbejdskraften forventes at være udenlandsk

En del af den arbejdskraft, der anvendes i anlæggelsen af Østlig Ringvej, vil være udenlandsk. Udenlandsk arbejdskraft dækker over personer, som arbejder i Danmark, men har udenlandsk statsborgerskab. Personerne kan enten have bopæl i Danmark eller pendle til og fra landet.

Ved større infrastrukturprojekter bruges der ofte udenlandsk arbejdskraft til specialiserede opgaver, som fx tunnelarbejde, hvor det kan være svært at finde danske entreprenører og specialister, jf. COWI (2018). Hvor stor en andel af arbejdskraften der kommer til at være hhv. dansk og udenlandsk, er usikkert, da det både afhænger af entreprenøren, konjunktursituationen og beskæftigelsessituationen, når Østlig Ringvej etableres. I 2022 var ca. 60-65% af arbejdskraften på anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen udenlandsk.¹⁶ Det er usikkert, om andelen af udenlandsk arbejdskraft bliver højere eller lavere ved konstruktionen af Østlig Ringvej.

Det er usikkert, hvor den udenlandske arbejdskraft vil komme fra, da det afhænger af entreprenørerne og deres planlægning. Det er oplagt at hente udenlandsk arbejdskraft i Sverige, da arbejdskraft herfra vil have relativ kort rejsetid til byggepladsen. Dog vil en del af den udenlandske arbejdskraft også komme fra andre lande i nærområdet. Ved anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen er ca. en tredjedel af de udenlandske medarbejdere fra Polen.¹⁷ Vi forventer derfor, at en del af den udenlandske arbejdskraft også vil komme herfra, da begge projekter bygges som en sænketunnel og derfor har lignende arbejdsopgaver.

Østlig Ringvej vil primært tiltrække dansk arbejdskraft fra Storkøbenhavn

Vi forventer, at størstedelen af den danske arbejdskraft vil komme fra lokalområdet, givet det store arbejdsudbud i Storkøbenhavn og den kortere rejsetid. Dog vil et projekt af denne størrelse formentlig også tiltrække pendlere og tilflyttere fra andre dele af landet.

De lokale effekter afhænger desuden også af konjunktursituationen i lokalområdet. Hvis der er ledig arbejdskraft, forventes de lokale beskæftigelseseffekter at være forholdsvis store, mens de ventes at være mindre, hvis der er lav ledighed.

Østlig Ringvej og brugen af elementfabrikken på Lolland

Ved anlæggelsen af Femern Bælt-forbindelsen blev der i 2021 etableret en elementfabrik ved Rødbyhavn på Lolland. Fabrikken kan anvendes til en række fremtidige trafikale infrastrukturprojekter, da et af de centrale input i anlæggelsen af en sænketunnel er fremstillingen af betonelementer.

Det kan have positive økonomiske effekter i nærområdet på Lolland, at elementfabrikken på Lolland bevares, da der kan anvendes betonelementer herfra til anlæggelsen af Østlig Ringvej. Det kan dog også have fordelingsmæssige konsekvenser, idet anvendelse af input fra elementfabrikken på Lolland vil indebære lokaløkonomiske gevinster på Lolland og tab i andre områder, hvilket erfaringer peger på typisk er scenariet.

Størrelsen af beskæftigelseseffekterne i nærområdet ved elementfabrikken på Lolland afhænger af to forhold:

- Hvor stor en del af beskæftigelsen på elementfabrikken som er relateret til produktionen af elementer.
- Hvor stort kapacitetspresset på elementfabrikken er, fordi der produceres elementer til andre infrastrukturprojekter.

Hvor stor en del af beskæftigelsen på elementfabrikken, som er relateret til produktionen af elementer, er usikkert. Det er nemlig Østlig Ringvejs entreprenører, som både planlægger produktionen og rekrutterer arbejdskraft. Vi forudsætter, at ca. 60% af beskæftigelsen i perioden, hvor tunnelelementerne produceres, er relateret til produktionen af tunnelelementer. Givet at tunnelelementerne produceres over en periode, hvor ca. 59% af beskæftigelseseffekterne ved anlæg af

¹⁶ <https://femern.com/da/presse/nyheder/femern-byggeriet-tiltraekker-arbejdskraft-fra-store-dele-af-landet/>

¹⁷ <https://www.femern.info/da/news/internationalt-arbejdsmarked-paa-lolland-falster-tiltraekker-flere-udenlandske-medarbejdere>

Østlig Ringvej finder sted¹⁸, vil det betyde, at anlæggelsen af Østlig Ringvej i alt vil øge beskæftigelsen på elementfabrikken med ca. 4.500 årsværk (ca. 1.100 pr. år).^{19,20} Det er særligt erfarne ufaglærte og faglærte, der arbejder på fabrikken, jf. COWI (2021b).

Andelen af de beskæftigede på elementfabrikken, som er dansk eller udenlandsk, er også usikker. I 2022 vurderede Femern Link Contractors²¹, at omkring 50% af arbejdskraften i Rødbyhavn på Lolland er danskere.^{22,23} Underleverandører til projektet, som er placeret andre steder i Danmark, kan have en større andel danskere ansat.

Hvor stort kapacitetspresset på elementfabrikken er, afhænger af, hvornår Østlig Ringvej etableres, og hvordan timingen for anlæggelsen falder sammen med anlæggelsen af andre, større infrastrukturprojekter. Det kan være, at produktion af elementer til andre projekter overlapper med Østlig Ringvej. Det kan forårsage forsinkelse i anlæggelsen af Østlig Ringvej eller nødvendiggøre at skulle få produceret elementer fra andre fabrikker.

Forsinkelse vil betyde, at beskæftigelseseffekterne vil strække sig over en længere periode. Hvis produktionen af elementer skal foregå andetsteds, vil det betyde, at anlæggelsen af Østlig Ringvej kun i mindre grad vil øge beskæftigelsen i området ved elementfabrikken.

¹⁸ Baseret på tidligere analyser fra Femern, hvor man forventede, at produktionen af tunnelementerne begyndte i slutning af 2022 og frem til slutningen af 2026.

¹⁹ Dette inkluderer kun de direkte beskæftigelseseffekter, dvs. af de 12.800 årsværk. Der må også forventes at være indirekte og afledte effekter i området omkring elementfabrikken.

²⁰ Beregningen er forsimplet og er behæftet med stor usikkerhed.

²¹ Det konsortium, der opfører tunnelementfabrikken og skal bygge selve tunnelen.

²² Kilde: <https://folketidende.dk/femern/der-er-faa-ledige-danskere-til-femern-job>.

²³ Tallet omfatter kun personer, der er fysisk beskæftigede på elementfabrikken. Dvs. at indirekte og afledte effekter, herunder beskæftigede hos underleverandører, ikke er med.

8. Referencer

- COWI, 2021a. Beskæftigelseseffekter af en Kattegatforbindelse.
- COWI, 2021b. Beskæftigelseseffekter af Femern Bælt-forbindelsen.
- COWI, 2018. Arbejdskraftbehovet i forbindelse med større infrastrukturprojekter - Opdatering af Leo Larsen rapporten III.
- Dansk Erhverv, 2023. Pendlere fra Sverige til Danmark er en stor gevinst for dansk økonomi.
- EY, 2023. Erhvervsanalyse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn.
- Europa-Kommissionen, 2009. Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries.
- Finansministeriet, 2023. Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensanalyser.
- Incentive og Tetraplan, 2014, Ex post samfundsøkonomisk analyse af Storebæltsforbindelsen.
- Incentive, 2018. Ex post samfundsøkonomisk analyse af fem transportprojekter.
- Incentive, 2020. Effekter for turismeerhvervet af en fast forbindelse over Kattegat.
- Region Skåne, 2023. Pendling över Öresund - Innan, under och efter pandemin.
- OECD, 2013. The case of Oresund (Denmark-Sweden)-Regions and Innovation: Collaborating Across Borders.
- Transportministeriet, 2015. Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet.
- Øresundsbron, 2015. Øresundsbron og regionen - 15 år.
- Øresundsinstituttet, 2024. Øresunds Index - Trafikstatistik Q4 2023.
- Øresundsinstituttet, 2025. FAKTA: Pendling på tværs af Øresund.
- Øresundsinstituttet, 2025. Øresundsindex 2015-2025: Fortsat tilvækst i integrationen over Øresund.

9. Bilag A: Tilgængelighed til arbejdskraft

I dette afsnit præsenterer vi de bagvedliggende tal til kortet i figur 3 over samlede ændringer i virksomhedernes adgang til arbejdskraft og viser kort over ændringerne ved grænserne 20-30 minutters transporttid.

Samlede effekter

Nedenfor er de samlede procentvise ændringer i tilgængelighed til arbejdskraft for alle bydele/kommuner opgjort og rangeret efter, hvor virksomhederne opnår den største procentvise ændring af etableringen af Østlig Ringvej, jf. tabel 18.

Som nævnt i hovedrapporten kan nogle af resultaterne skyldes dels, at rejsetiden øges eller reduceres marginalt på nogle strækninger, dels at der kan være "støj" i trafikmodellen.

Tabel 18. Samlede procentvise ændringer for bydele/kommuner i tilgængelighed til arbejdskraft

Nr.	Kommune/bydel	Ændring i tilgængelighed til arbejdskraft
1	Østhavnen	138,1%
2	Vestamager	16,5%
3	Østamager	15,7%
4	Indre By	12,3%
5	Dragør	9,0%
6	Halsnæs	8,5%
7	Tårnby	7,1%
8	Vesterbro/Kgs. Enghave	6,0%
9	Nordhavn	5,1%
10	Nørrebro	3,9%
11	Helsingør	3,5%
12	Valby	3,1%
13	Frederiksberg	2,7%
14	Østerbro	2,3%
15	Hvidovre	2,3%
16	Brønshøj-Husum	2,1%
17	Bispebjerg	2,1%
18	Lyngby-Taarbæk	2,1%
19	Glostrup	1,8%

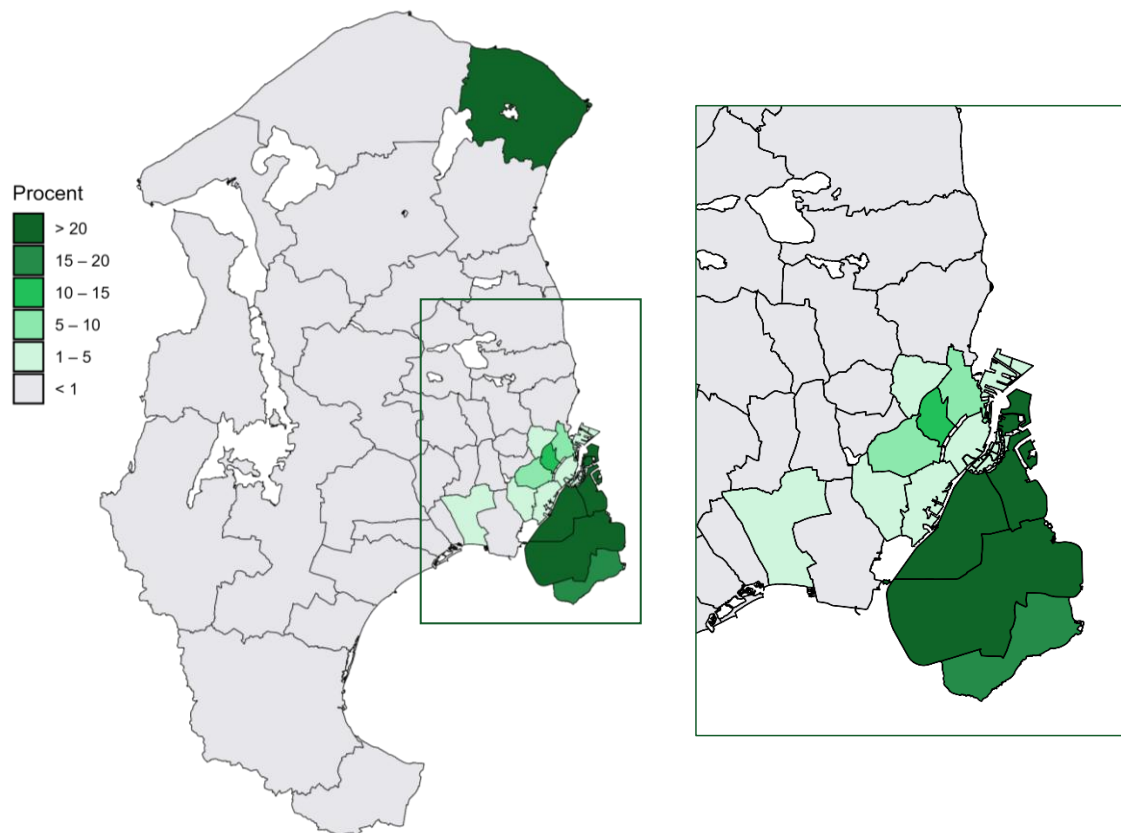
20	Gentofte	1,8%
21	Rudersdal	1,5%
22	Ishøj	1,4%
23	Vallensbæk	1,3%
24	Brøndby	1,0%
25	Herlev	1,0%
26	Vanløse	1,0%
27	Rødovre	1,0%
28	Frederikssund	0,8%
29	Albertslund	0,8%
30	Ballerup	0,8%
31	Høje-Taastrup	0,7%
32	Gladsaxe	0,6%
33	Greve	0,6%
34	Allerød	0,6%
35	Hørsholm	0,5%
36	Køge	0,4%
37	Fredensborg	0,3%
38	Furesø	0,3%
39	Roskilde	0,3%
40	Solrød	0,3%
41	Lejre	0,2%
42	Stevns	0,1%
43	Gribskov	0,1%
44	Egedal	0,1%
45	Hillerød	-7,6%

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM. De negative effekter for Hillerød Kommune kan fx skyldes "støj" i trafikmodellen.

Effekter ved grænserne 20-30 minutters transporttid

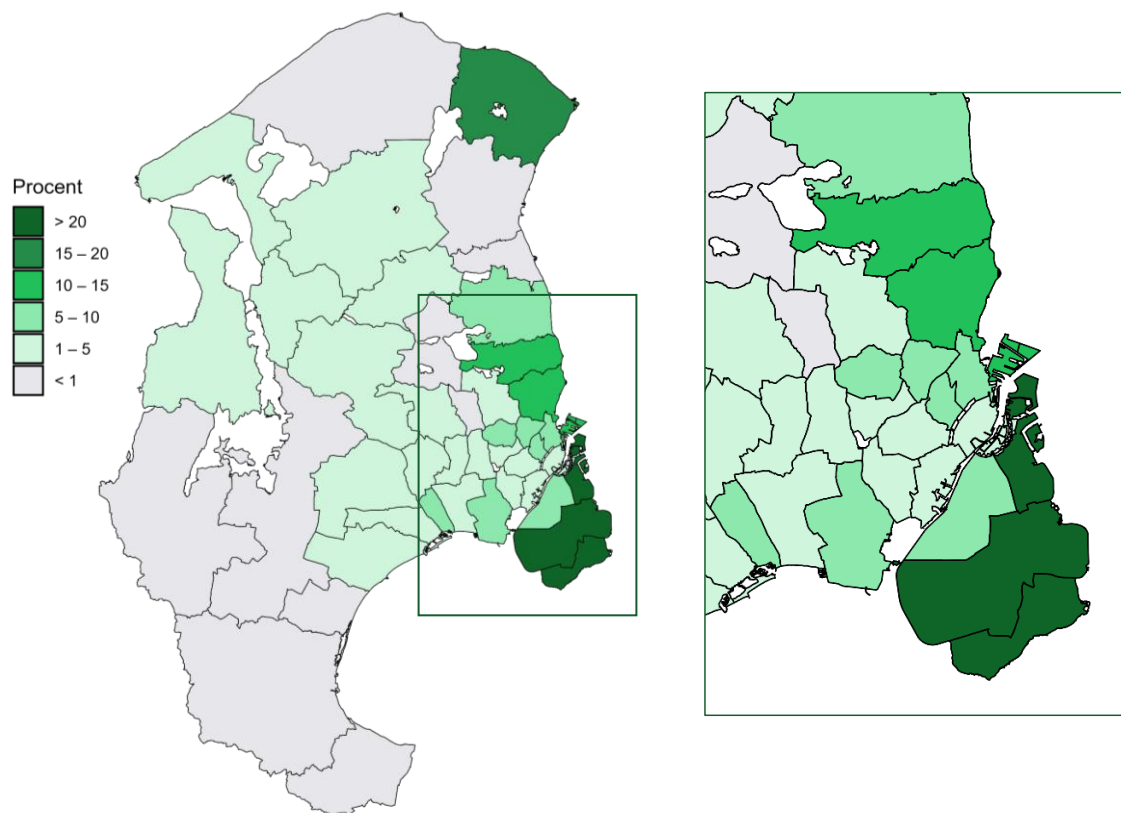
Desuden har vi nedenfor i figur 15 og figur 16 vedlagt et oversigtskort over den procentvise ændring i adgangen til arbejdskraft ved grænserne 20 og 30 minutters transporttid, der er nævnt i afsnit 4.1.

Figur 15. Procentvis ændring i adgang til arbejdskraft ved 0-20 minutters transporttid



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

Figur 16. Procentvis ændring i adgang til arbejdskraft ved 0-30 minutters transporttid



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM.

10. Bilag B: Integration på tværs af Øresund

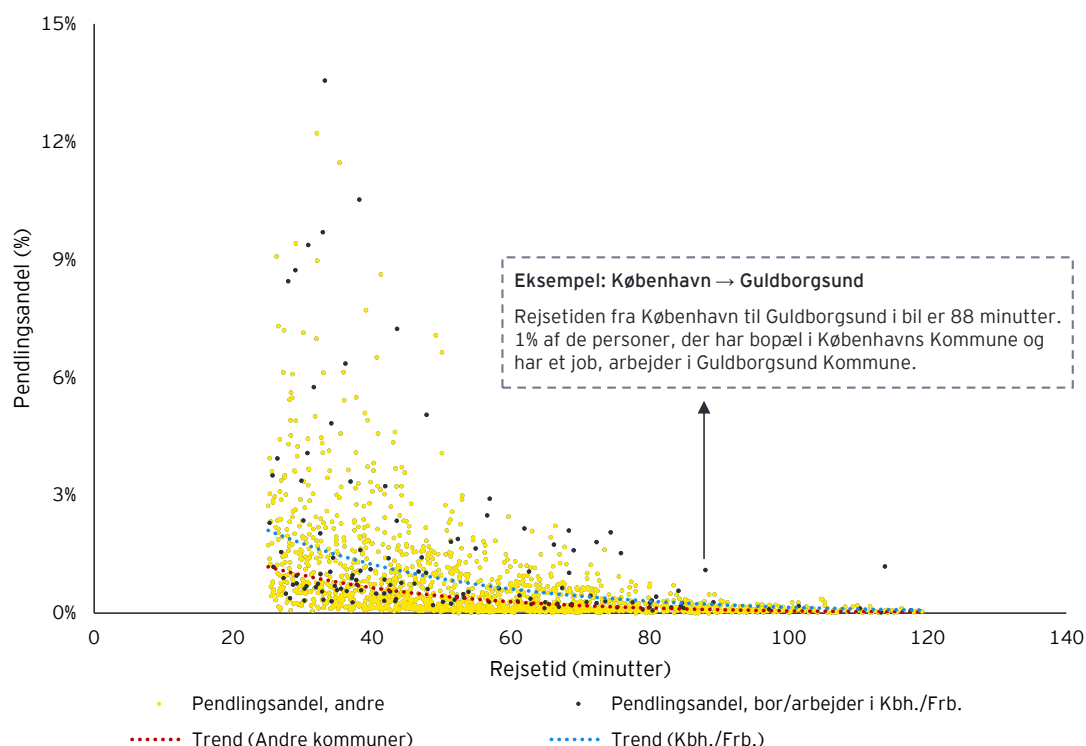
Sammenhæng mellem rejsetid og pendling

I metode 1 til udregningen af nye pendlere over Øresund bruger vi sammenhængen mellem rejsetid og pendlerandel. Den sammenhæng har vi udledt ved at analysere pendlerrejser mellem kommunepar i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Vi finder en negativ sammenhæng mellem rejsetiden og pendlingsandelen, jf. figur 17. Det vil sige, at pendlingsandelen for et kommunepar er højere, jo kortere rejsetiden er mellem kommunerne i kommuneparret.

For kommunepar, hvor rejsetiden mellem kommunerne er over 100 minutter, er pendlingsandelen tæt på 0%. For kommunepar med en rejsetid på under 80 minutter, er pendlingsandelene generelt højere. Pendlingsandelen stiger, desto lavere rejsetiden er.

Figur 17. Sammenhæng mellem rejsetid og pendlingsandel, 2022. Hver prik angiver et kommunepar i Region Hovedstaden og Region Sjælland



Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på Danmarks Statistik (PEND100) og rejsetider mellem kommunepar.

Note: ¹⁾ Bornholm er ekskluderet fra Region Hovedstaden pga. øens beliggenhed. ²⁾ Af formidlingsmæssige hensyn har vi skåret y-aksen ved 15%. Der er 14 kommunepar med en pendlingsandel på over 15%, hvoraf 13 af dem er kommunepar, hvor bopælen er i København, og arbejdsstedet er i omkringliggende byer. Derudover er pendlingsandelen for kommuneparret Guldborgsund-Lolland på 16%. ³⁾ Vi har kun inkluderet kommunepar med en rejsetid over 25 minutter, da det tager 12 minutter at køre over Øresundsbron og 8 minutter at køre gennem hele Østlig Ringvej. Den kortest mulige tur for en pendler mellem Danmark og Sverige vil derfor være ca. 25 minutter (hvor vi har antaget, at det tager minimum 5 minutter at køre til og fra forbindelsen).

I figur 17 ses datapunkter for alle kommunepar, hvor de sorte punkter repræsenterer den pendlingsandel, der bor/arbejder i København/på Frederiksberg, mens de gule punkter repræsenterer pendlingsandelen for personer, der hverken bor eller arbejder i København/på Frederiksberg. De to

kurver angiver to eksponentielle regressioner lavet på de respektive datapunkter. Hvilken en af sammenhængene vi gør brug af, afhænger af, om bopælskommunen eller arbejdspladsens kommune ligger i København eller på Frederiksberg eller en af de andre kommuner.

Anvendt metode i afsnittet

Vi har i dette afsnit sammenlignet **pendlingsandelen** mellem kommuner og **rejsetiden** mellem kommuner, jf. figur 17. Vi har gjort det ved at inddele alle kommunerne i kommunepar, som består af en bopælskommune og en arbejdsstedskommune. Pendlingsandelen for et kommunepar angiver andelen af den samlede beskæftigelse i arbejdsstedskommunen, som bor i bopælskommunen.

For eksempel har kommuneparret København-Dragør en pendlingsandel på 8%, da 8% af beskæftigelsen i Dragør er udgjort af personer med bopæl i København. Rejsetiden angiver rejsetiden mellem hovedbyerne i hvert kommunepar, dvs. i et scenarie uden Østlig Ringvej. Dernæst har vi analyseret de kommunepar, hvor etablering af Østlig Ringvej reducerer rejsetiden mest.

Vi har sammenholdt denne sammenhæng med ændringen i rejsetid til og fra Sydsverige på baggrund af trafikmodelberegninger fra OTM, jf. hovedafsnittet.

Eksempel på metode 1 i afsnit 5.2.2

Tabel 19 viser et eksempel på beregningsmetoden med metode 1 for Pendler fra Danmark. Beregningsmetoden er forklaret i afsnittet.

Tabel 19. Illustrativt eksempel på udregning af Pendler fra Danmark i kommune 1

	Værdi
Pendlerrejser i alt for Pendler fra Danmark over Øresund (antal)	3.000
Andel af pendlerture over Øresund for personer, der bor i kommune 1	10%
Antal pendlerrejser for Pendler fra Danmark, der bor i kommune 1 (antal)	$3.000 \times 10\% = 300$
Rejsetid basis + 20 min. ²⁴	47 min.
Rejsetid projekt + 20 min.	41 min.
Pendlingsandel, basis ²⁵	1.09%
Pendlingsandel, projekt	1.30%
Procentvis ændring fra basis til projekt, pendlingsandel	$(1.30\% - 1.09\%) / 1.09\% = 19\%$
Nye pendlerrejser for Pendler fra Danmark, der bor i kommune 1, over Øresund (antal)	$300 \times 19\% = 57$

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på OTM-beregninger, Danmarks Statistik (PEND100) og rejsetider mellem kommunepar.

Note: Kommune 1 kan også være en bydel i København.

²⁴ Forsimplende forudsætning. I praksis kan rejsetiden fra Øresundsbron variere, alt efter hvor langt fra Øresundsbron pendleren bor.

²⁵ Pendlingsandel for basis og projekt er begge regnet med trendlinjernes funktioner i figur 17, hvor rejsetiden er indsat. Hvilken trendlinje der er anvendt, afhænger af, om bydel 1 er i Københavns eller Frederiksberg kommuner eller udenfor. I eksemplet er det forudsat, at kommune 1 ligger i København eller på Frederiksberg, og sammenhængen fra den blå trendlinje er derfor brugt i udregningen.

11. Bilag C: Direkte økonomiske effekter for virksomhederne

Nedenfor er de erhvervsøkonomiske gevinster for alle bydele/kommuner opgjort og rangeret efter, hvor virksomhederne opnår den største økonomiske gevinst af, at Østlig Ringvej etableres, jf. tabel 20.

Tabel 20. Alle bydele/kommuner rangeret efter samlede økonomiske gevinster

Nr.	Kommune/bydel	Gevinst, mio. kr. (% af samlet gevinst)
1	Østhavnen	185 (18%)
2	Tårnby	142 (13,8%)
3	Indre By	81 (7,8%)
4	Østamager	72 (7,0%)
5	Vestamager	70 (6,8%)
6	Gentofte	54 (5,3%)
7	Lyngby-Taarbæk	48 (4,7%)
8	Rudersdal	39 (3,8%)
9	Østerbro	35 (3,4%)
10	Vesterbro/Kgs. Enghave	34 (3,3%)
11	Nordhavn	29 (2,8%)
12	Gladsaxe	27 (2,8%)
13	Helsingør	19 (1,8%)
14	Fredensborg	16 (1,6%)
15	Hillerød	15 (1,5%)
16	Hørsholm	13 (1,2%)
17	Bispebjerg	12 (1,1%)
18	Nørrebro	12 (1,1%)
19	Dragør	12 (1,2%)
20	Frederiksberg	11 (1,1%)
21	Hvidovre	11 (1,1%)
22	Valby	8 (0,8%)
23	Allerød	8 (0,8%)
24	Herlev	8 (0,8%)

25	Ballerup	8 (0,8%)
26	Gribskov	7 (0,7%)
27	Rødovre	6 (0,6%)
28	Furesø	6 (0,6%)
29	Brønshøj-Husum	5 (0,5%)
30	Vanløse	5 (0,4%)
31	Greve	5 (0,4%)
32	Brøndby	4 (0,4%)
33	Glostrup	3 (0,3%)
34	Køge	3 (0,3%)
35	Halsnæs	3 (0,3%)
36	Ishøj	3 (0,2%)
37	Høje-Taastrup	2 (0,2%)
38	Roskilde	2 (0,2%)
39	Egedal	2 (0,2%)
40	Albertslund	2 (0,2%)
41	Vallensbæk	1 (0,1%)
42	Solrød	1 (0,1%)
43	Frederikssund	1 (0,1%)
44	Stevns	0,2 (0,0%)
45	Lejre	0,1 (0,0%)

Kilde: EY-Parthenons beregninger baseret på data fra OTM og Transportøkonomiske Enhedspriser.

12. Bilag D: Beskæftigelseseffekter i anlægsfasen

I dette afsnit har vi uddybet den metode, vi har anvendt til at beregne beskæftigelseseffekterne.

Metode og tilgang til beregning af beskæftigelseseffekter i anlægsfasen

Vores beregninger i afsnit 7 tager udgangspunkt i tidligere analyser, der har undersøgt beskæftigelseseffekterne i anlægsfasen af andre infrastrukturprojekter, fx Femern Bælt-forbindelsen og Kattegatforbindelsen, jf. COWI (2021a, 2021b).

Sammen med anlægsoverslagene for infrastrukturprojekterne giver beskæftigelseseffekterne fra COWI's analyser os mulighed for at estimere, hvor store beskæftigelseseffekterne er pr. investeret krone i infrastrukturprojekterne. I denne analyse benytter vi analysen for Kattegatforbindelsen, da den inkluderer både direkte, indirekte og afledte beskæftigelseseffekter.

Nedenfor har vi præsenteret de centrale forudsætninger, som ligger til grund for analysen, jf. tabel 21.

Tabel 21. Centrale forudsætninger bag analysen, 2024-priser

Beskrivelse	Forudsætning
Forventet anlægsperiode	6,5 år
Fordeling af beskæftigelseseffekter	Direkte effekter: 43% Indirekte effekter: 48% Afledte effekter: 9%
Gns. beskæftigelseseffekt pr. mia. kr. investeret i anlæggelsen	922 årsværk

Kilde: Egne beregninger baseret på COWI (2021a, 2021b) og anlægsoverslag fra Sund & Bælt.

EY | Building a better working world

Med afsæt i vores formål "Building a better working world" hjælper EY med at skabe værdi for kunder, medarbejdere, samfundet og planeten og bidrager til at skabe tillid til kapitalmarkederne.

Ved hjælp af data, AI og avanceret teknologi og med udgangspunkt i ambitionen "Shape the future with confidence" hjælper EY's teams kunder med at finde svar på nutidens og fremtidens mest presserende spørgsmål.

EY's teams arbejder på tværs af en lang række serviceydelser inden for revision, rådgivning, skat, strategi og transaktioner. Med dyb brancheindsigt, et tæt globalt, multidisciplinært netværk og stærke partnerskaber leverer EY ydelser i flere end 150 lande.

Vi kalder det 'All in to shape the future with confidence'.

EY henviser til den globale organisation og kan referere til et eller flere medlemsfirmaer inden for Ernst & Young Global Limited, som hver især udgør en selvstændig juridisk enhed. Ernst & Young Global Limited er et engelsk selskab med begrænset ansvar (company limited by guarantee), som ikke yder kunderådgivning. Oplysninger om, hvordan EY indsamler og anvender personoplysninger samt en beskrivelse af de rettigheder, enkeltpersoner har under databeskyttelseslovgivningen, er tilgængelige via ey.com/privacy. EY-medlemsfirmaer driver ikke advokatvirksomhed, hvor dette ikke er tilladt i henhold til lokal lovgivning.

Flere oplysninger om vores organisation kan findes på ey.com.

Om EY-Parthenon

Vores unikke kombination af transformationsstrategi, transaktioner og corporate finance skaber værdi i virkelighedens verden – løsninger, som fungerer i praksis og ikke blot i teorien.

Ved at drage fordel af EY's brede vifte af serviceydelser har vi nytænkt strategisk rådgivning, så den fungerer i en verden med stigende kompleksitet. Med dybdegående funktionel og sektorspecifik ekspertise, kombineret med innovativ AI-drevet teknologi og investortankegang samarbejder vi med CEO'er, bestyrelser, private equity-fonde og regeringer, så du kan "shape your future with confidence". EY-Parthenon er et brand, hvorunder en række EY-medlemsfirmaer i hele verden leverer strategiske consultingydelser. Se mere på ey.com/parthenon.

EY Parthenon P/S er et binavn under EY Godkendt Revisionspartnerselskab.

© 2025 EY Godkendt Revisionspartnerselskab, CVR-nr. 30700228

All Rights Reserved.

ED None

Dette materiale er udarbejdet alene til orientering, og oplysningerne i det tilsigter ikke at være fyldestgørende, og de træder ikke i stedet for udførlige analyser eller udøvelsen af professionelle skøn. I konkrete sager opfordres brugere til at henvende sig til EY's rådgivere.

ey.com/dk