



25. april 2019

Bilag 6: Overblik over de forskellige analyser foretaget med henblik på omdannelse af Bispeengbuen/Åboulevarden

Sagsnr.
2019-0039358

Tidligere analyser

Siden 2014 er der foretaget fire analyser af projekter, der omfatter området omkring Bispeengbuen:

- Rambøll rapport 2014: Åboulevard, forundersøgelse (udarbejdet for Københavns Kommune, Budget 2014)
- COWI rapport 2016: Omdannelse af Åboulevard – forundersøgelser (udarbejdet for Københavns Kommune, Budget 2015)
- Rambøll rapport 2017: Bispeengen - Tunnellægning, byudvikling, skybrudssikring og åbning af Ladegårds Å. (udarbejdet for Miljøpunkt Nørrebro)
- MOE og EY 2019: Analyser af alternativer til Bispeengbuen. (udarbejdet for Københavns Kommune, Overførselssag 2017/2018 og Frederiksberg Kommune, Budget 2018).

Dokumentnr.
2019-0039358-8

Analyserne fra 2014 og 2016 omhandler lange tunneller på strækningen fra Hillerødgade til Søerne, mens undersøgelsen i 2017 omhandler en kortere tunnel som erstatning for Bispeengbuen fra Hillerødgade/S-banen og til Borups Plads.

Med Overførselssagen 2017-2018 (BR 3. maj 2018) (A, F, O og Ø) blev det pålagt Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde et beslutningsoplæg vedrørende Bispeengbuens fremtid. På den baggrund er den seneste analyse fra 2019 af MOE og EY udarbejdet og bygger på den viden, som findes i de tre foregående rapporter. Analysen er først og fremmest en business case, hvor der er regnet på, hvad *restfinansieringen* vil være for kommunerne ved overtagelse og nedrivning af Bispeengbuen og etablering af vej i tunnel eller i terræn.

Forskellen på denne business case og de tidligere analyser

Analysen fra MOE og EY opkvalificerer tidligere scenarier vedrørende en kortere tunnel, som erstatning for Bispeengbuen. I den forbindelse er følgende undersøgt:

- Flere løsningsmuligheder for en tunnel: Længden af en tunnel er bearbejdet i to varianter. Dels en kort løsning på strækningen fra vejkrydset, hvor Bispeengbuen rammer Borups Plads til S-banen, dels en lang løsning med tillæg af strækningen mellem S-banen og Hillerødgade. Tunnellens tværsnit er undersøgt for både to og tre spor i hver retning.
- Der er undersøgt mulige arealreservationer til anlæg af klimasikringsprojekter på terræn og til bebyggelse. De specifikke matrikler, der kan sælges, er opgjort, og der er beregnet business

Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

case ved salg af byggeretter ved tre forskellige bebyggelsesprocenter.

Endvidere er der undersøgt alternativer med anlæg af vej i terræn.

I denne undersøgelse er de trafikale konsekvenser beregnet både for anlægsfasen og for varianterne af de fremtidige permanente anlæg.

Forskel i estimerede anlægs- og driftsomkostninger i forhold til tidligere analyser

Anlægsomkostningerne er metodisk beregnet i den nyeste analyse på samme måde som i tidligere analyser. Enhedspriser er dels indekserede priser fra Rambølls undersøgelse i 2017, dels rådgiveres egne erfaringspriser fra andre, sammenlignelige projekter og endeligt er erfaringspriser fra Nordhavnstunnellen inddraget.

Anlægsomkostningerne per kilometer svarer nogenlunde til det Teknik- og Miljøforvaltningen tidligere har beregnet på baggrund af COWIs analyse fra 2016 (se nedenstående tabel). I business casen har det været nødvendigt at diskontere priserne (altså angive dem i nutidsværdier), hvilket er de tal, der fremgår af indstillingen.

Driftsomkostningerne er i analysen fra 2019 blandt andet beregnet ud fra erfaringer fra Nordhavnsvej. De indgår ikke i COWI rapporten fra 2016, men er estimeret i rapporten fra 2014. MOE og E&Y vurderer, at de er noget højere end tidligere antaget baseret på erfaringer fra Nordhavnsvej.

Hovedkonklusionerne fra de fire undersøgelser:

	Rambøll 2014	COWI 2016	Ny Rambøll 2017	MOE + EY 2019
Bestilt af	Københavns Kommune (Budget 2014)	Københavns Kommune (Budget 2015)	Miljøpunkt Nørrebro	Københavns Kommune (OF 2017-2018) og Frederiksberg Kommune (Budget 2018) i fællesskab
Længde af anlægsprojekt	2,55 km - 3,9 km	2,25 km - 4,3 km	420 m + 300 m (overdækket ramper) = 720 m.	700 – 1.015 m inkl. overdækkede ramper
Nedrivning af Bispeengbuen	70 mio. kr. inkl. 50 % korrektionstillæg	Indgår ikke men estimeres til 110 mio. kr.	45 mio. kr. ekskl. 50 % korrektionstillæg	47,5 mio. kr. ekskl. 50 % korrektionstillæg
Etablering af byrum og/eller frilægning af ladegårdsåen	Indgår ikke	Indgår ikke	Indgår ikke	Indgår ikke
Anlægspris inkl. 50% korrektionstillæg	4,18 - 5,18 mia. kr. (1,6 mia. kr. pr. km)	4,71 - 9,16 mia. kr. (2,1 mia. kr. pr. km)	1,36 mia. kr. ekskl. overdækning af ramper til i alt 190 mio. kr. (1,9 mia. kr. pr. km)	1,52 – 2,32 mia. kr. inkl. overdækning af ramper, afhængig af kort eller lang løsning. (2,1-2,3 mia. kr. pr. km)
Anlægsmetode	Cut and cover	Boret tunnel	Cut and cover	Cut and cover

Byggeretter	46-66.000 etagemeter	46-66.000 etagemeter	66.000 etagemeter	56-75.000 etagemeter
Bygningstyper	85 % bolig, 10 % butik og 5 % kontor	85 % bolig, 10 % butik og 5 % kontor	85 % bolig, 10 % butik og 5 % kontor	85 % bolig, 10 % butik og 5 % kontor

Tabel: Sammenligning af forudsætninger i rapporter om Bispeengbuen og Åboulevarden. Forvaltningens egne beregninger pba. rapporterne.