



Screening af Svanemøllegruppens alternative forslag

17. august 2006 kl. 14 - 16.30, Njalsgade 15, 4. sal, lok. 401

Deltagere:

Svanemøllegruppen: Peter Wimmelmann Larsen, Søren Christiansen,
Leif Lind, Fleming Kjer,
COWI: Casper Paludan-Müller,
Vej & Park: Anne Kongsfelt, Brian Hansen, Diddé Elmegård

Bilag 2
6. september 2006

Journalnr.
/Didelm

Referat

Mødet var en gennemgang af og udveksling af synspunkter om Cowis screening af Svanemøllegruppens forslag og Svanemøllegruppens (SMG's) bemærkninger til denne screening.

Anne Kongsfelt redegjorde for, at Vej & Park og Cowi har gennemlæst SMG's bemærkninger, som overordnet kan inddeles i fire områder: 1) Kapacitet og fremtidssikring 2) Samfundsøkonomi, miljø og risici 3) Anlægsoverslag og 4) Teknisk afklaring

Vejdirektoratets og Cowi's undersøgelser af Vejforslag 1 og 2 i 2004, som er baggrund for notat fra august 2005, var baseret på daværende prognoser for den fremtidige trafikudvikling. I prognoserne var der bl. a. antaget en udbygning med 400.000 - 600.000 m² i "Århusgadeområdet" i Nordhavnen. Der har efterfølgende været overvejelser om en betydeligt større byudvikling.

Undersøgelse vedr. udviklingsmulighederne i Nordhavnen og det fremtidige kapacitetsbehov forventes igangsat i efteråret 2006, samtidig vil forvaltningen indstille til de politiske udvalg, at der skal foretages undersøgelser af miljø, samfundsøkonomi og kapacitetsbehov., samt at der indtil medio 2007 arbejdes videre med vejforslag 1, 2 og SMG's forslag.

Da spørgsmålene om kapacitet og samfundsøkonomi altså afventer yderligere undersøgelser, var der blandt mødedeltagerne enighed om, at mødet skulle koncentrere sig om spørgsmål vedr. anlægsoverslag og tekniske forhold. Vej & Park vil desuden aflevere Cowis screeningsrapport til politikerne, sådan som man er blevet bedt om.

Gennemgang af Svanemøllegruppens bemærkninger til Cowis rapport:

Vejforslag 1

Projektkontoret

Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663435

E-mail
didelm@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

SMG mente med henvisning til rapporten om Sund & Bælt's forslag til en havnetunnel, at vejforslag 1 kombineret med en langsgående havnetunnel bliver 4 mia. dyrere end SMG's forslag.

Casper Paludan-Müller (CPM) svarede, at prisen afhænger af, i hvilken grad man vil betjene Nordhavnsområdet. I Sund & Bælts undersøgelse er antaget en optimal central trafikbetjening af det fremtidige byudviklingsområde, hvilket indebærer en forholdsvis lang havnetunnel. Hvis der i stedet vælges en sydligere og mere perifær betjening, (tilslutning tæt på krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade), kan vejforslag 1 kombineres med en kortere og langt billigere havnetunnel. Hvordan den optimale tilslutning ser ud, skal de kommende undersøgelser afklare.

SMG mente, at Cowis indvendinger mod, at SMG's forslag indeholder for stejle hældninger, er forkerte. Ifølge SMG kan man ifølge EU's vejregler have en vejhældning på ramper på 5-8 grader.

Cowi undersøger dette og vender tilbage med svar.

Cowi var i øvrigt enige med SMG i, at SMG's forslag kan realiseres ud fra en teknisk synsvinkel. Cowi så dog et problem i, at SMG's forslag har en væsentligt højere anlægspris end de øvrige vejforslag. Underføringen af tilslutningen i tunnel under Lyngbyvej vil for eksempel være dyrere end en "fly over", idet tunneller koster væsentligt mere at bygge end broer.

SMG gjorde opmærksom på, at nogle tal i Tetraplans rapport vedr. trafik grundlaget for havnetunnelen er forkerte.

SMG mente, at det vil koste 300 mio. kr. at lægge vejen under Svanemøllekasernens grund.

CPM svarede, at Cowi har afsat 148 mio. kr., hvis der bliver rejst fredningssag, og hvis sagen resulterer i, at kasernen bliver fredet.

SMG vil efterfølgende sende dokumentation for, at Cowi i en anden rapport har oplyst et højere tal for udgifter til Svanemøllen kaserne.

SMG mente, at gasledningen i Strandvænget vil lægge store forhindringer for vejforslagets gennemførelse.

SMG fortalte at gasledningen var 37 bar og dermed en fordelingsledning (Kommuneplan 2005) der ligger fra 19 til 50 bar ligger uden beskyttelse af beton ca. 0,9 til 1 meter under vejen. Dermed sorterer gasledningens godkendelse og tilsyn under Arbejdstilsynet regler m.m.

SMG fortalte en kort historie om gasledningen:

Gasledningen blev lagt i Strandvænget i 1983/84 (godkendt 83) med max 19 bar løber i midten af Strandvænget (meter regler for bygninger m.m.). Gasledningen blev opgraderet i 1993/94 (godkendt 94) til max 37 bar – krav om et tykkere rør under Strandvejskrydset og ned til nr. 5 Strandvænget ca. 70 meter dybde over 2 meter under vejkrydset. Der er givet dispensation for afstandskrav til bygninger på strækningen. Gasrøret er beregnet til en levetid på 50 år jf. beregninger af belastning af vejen m.m.; ved en flytning kræves en særskilt VVM-redegørelse jf. Arbejdstilsynet.

SMG har talt med en ingeniør fra DTU, som har sagt, at en flytning af gasledningen vil koste mellem 500 mio. kr. og 1 mia. kr. SMG mente, at Cowi har overset en række særlige forhold ved denne gasledning, og at man derfor undervurderer både risiko og udgifter ved at lægge en vej her. SMG vil efterfølgende henvise til et tekstudsnit, hvor Cowi har skrevet, at man ikke har inkluderet udgifterne ved denne gasledning i anlægsoverslaget.

CPM svarede, at Cowi har inkluderet udgiften i anlægsoverslaget, men at man langt fra regner med et så højt beløb som SMG.

Forskellen kan skyldes, at COWI regner med en ledningsflytning indenfor det samlede vejprofil, mens SMG baserer sin pris på en flytning af gasledningen til en helt ny linieføring i vandet øst for Nordhavnen.

Cowi har efterfølgende udarbejdet notat vedr. omlægning af Gasledningen dateret 28.08.2006, vedlagt som bilag.

SMG anførte desuden, at man i vejforslag 1 ikke tager hensyn til, at der også er forslag om at lave en strand ved Svanemøllebugten, og at vejen i høj grad vil genere strandgæsterne.

Anne Kongsfelt svarede, at så længe begge projekter er på skitseplanet, må man i arbejdet med Nordhavnsvejen operere med de muligheder, der er på nuværende tidspunkt.

Vejforslag 2

SMG anførte, at det er planlagt at opføre en genbrugsstation på Borgervænget netop der, hvor vejforslag 2 vil løbe.

Brian Hansen svarede, at genbrugsstationen ikke kan opretholdes med vejforslag 2, men at det er vurderet, at genbrugsstationen, uden særlige problemer vil kunne flyttes, hvis vejen skal lægges der.

SMG mente, at Cowi har sammenblandet to linjeføringer og to forskellige beregninger af vejforslag 2 fra henholdsvis februar 2005 og august 2005..

Brian Hansen svarede, at oplægget fra februar 2005 er en arbejdsversion, og at man havde arbejdet med mange små varianter af vejforslag 2, inden man i august 2005 udgav det færdige notat. Det er vurderet, at de to forskellige varianter af vejforslag 2's tilslutning til Kalkbrænderihavnsvej vil medføre samme anlægsomkostning.

CPM vedgik, at der i screeningsrapporten fra august 2005 er brugt en ældre illustration af vejforslag 2, hvilket rettes til den endelige version.

SMG tilkendegav, at den ældre illustration er fra Notat Ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavn af 2. februar 2005.

SMG bemærkede, at det er forskellige boliger der bliver ramt af støj og eventuel flytning. Brian Hansen svarede, at det er korrekt, at der er stor forskel på, hvor mange boliger ved Århusgade der bliver påvirket ved de forskellige alternativer for vejforslag 2's tilslutning til Kalkbrænderihavnsvej. I det endelige forslag er tilslutningen lagt så nordligt som muligt, hvilket minimerer antallet af støjbelastede boliger i området og samtidig skaber den bedst mulige trafikafvikling i krydsene ved Århusgade og Sundkrogsgade.

SMG spurgte, hvorfor der ikke er prissat nogen udgift for en overtagelse af Danlinks godsspor. SMG har på et tidspunkt fået oplyst, at DSB vil bruge det.

CPM svarede, at linieføringen for vejforslag 2 vist i Vejdirektoratets og COWI's tidligere rapporter forudsætter, at der ikke vil være en fremtidig anvendelse af Danlink godssporet. Godssporet vil dermed kunne nedlægges, således at en del af sporarealet kan inddrages til den ny vejforbindelse.

Banearealet er udlagt til offentlige formål og er umatrikuleret. Ved estimat af ekspropriationserstatning tages udgangspunkt i, at arealet på grund af beliggenheden tæt langs de øvrige spor i drift ikke vil kunne udnyttes til byggeri eller have anden anvendelse. Banedanmark vil således ikke kunne opnå en indtægt fra arealet - i stedet vil der være fremtidige udgifter til vedligeholdelse.

Som forudsætning for udbetaling af erstatning skal Banedanmark påvise, at de vil lide et tab ved ekspropriationen. Da dette med de nævnte forudsætninger ikke er tilfældet, er erstatningen sat til 0 kr.

Cowis bemærkninger til SMG's forslag

CPM gennemgik Cowis to oversigter (4.1. og 4.2.), der på forskellig vis sammenligner og belyser de tre forslag. Cowis beregninger koncentrerer sig om at se på anlægsøkonomien og er derfor et anlægsoverslag. Samfundsøkonomi er ikke inddraget.

SMG indvendte, at de fandt Cowis konklusion vildledende, idet man efter deres mening sammenligner størrelser som er forskellige. SMG's forslag, som indeholder meget mere, kommer til at se meget dyrt ud sammenlignet med vejforslag 1 og 2. For at gøre forslagene sammenlignelige bør man ifølge SMG belyse, hvad det koster at fremtidssikre vejforslag 1 med 6 spor og føre vejen helt ud til Nordhavnen.

Brian Hansen og Anne Kongsfelt svarede, at dette jo vil blive belyst i de kommende undersøgelser. Dette kan man sørge for at skrive i konklusionen, som også kan uddybes for at understrege for læseren, at SMG's vejforslag koster mere, men at man også får mere.

SMG spurgte til, hvordan Cowi kunne beregne en pris for SMG's forslag, som er meget højere end SMG's egen vurdering. SMG har fået oplyst priser fra bl.a. Sund & Bælt og henviste også til, at der var inddraget priser fra COWI's undersøgelser af vejforslag 1 og 2.

Hertil svarede CPM, at SMG's tal virker alt for lave. Med hensyn til Sund & Bælts priser kan man ikke bare beregne prisen for tunnelelementer, men må også beregne omkostninger til udgravning, projektstyring mv.

SMG har ikke sagt eller skrevet at tunnelelementer til Øresundstunnelen kan stå alene. Det kræver naturligvis en nedgravning og de øvrige ting til cut & cover. Prisen indikerer en pris baseret på tunnelelementer dvs. beton, jern, arbejds løn osv. for selve tunnelelementer omregnet i 2004 priser som er 715 mio. kr. for 2,5 km; for at nå 2 mia. kr. er det tæt på 3 gange mere, eller øvrige omkostninger vil udgøre ca. 1,285 mia. kr. SMG finder dette er en realistisk pris, set ud fra øvrige tunnelprojekter priser for cut & cover..

Mht. inddragelsen af COWI's priser for vejforslag 1 og 2 havde SMG tilsyneladende anvendt en samlet gennemsnitspris per meter for tunnelen og ramperne i hver ende. En tunnel er imidlertid betydeligt dyrere per meter end en rampe. For de oprindelige vejforslag var der tale om en ret kort tunnel og relativt lange ramper. Brugen af den nævnte gennemsnitspris indebærer dermed en betydelig undervurdering af prisen for den lange tunnelstrækning i SMG's forslag. Disse forhold kan forklare en stor del af forskellen i COWI's og SMG's beregning af prisen for SMG's forslag.

Søren Christiansen udtrykte bekymring for den store forskel mellem SMG's og COWI's overslag. Det blev derfor aftalt, at der vil blive

afholdt et nyt møde med deltagelse af rådgivere fra Cowi, repræsentanter fra SMG og Anne Kongsfelt fra Vej & Park. På mødet vil Cowi på et overordnet niveau gennemgå de enhedspriser, der er anvendt i anlægsoverslagene på hovedpostniveau. Mødet planlægges fandt sted 24. august 2006.

I øvrigt blev konklusionen i Cowi's notat drøftet, og SMG udtrykte utilfredshed med at skemaet som angiver fordele og ulemper ved henholdsvis vejforslag 1, 2 og SMG's forslag i urimelig grad ville medvirkede til at 'bortdømme' SMG's forslag pga. den store forskel på anlægsprisen.

Anne Kongsfelt svarede, at det på ingen måde havde været hensigten, at skemaet skulle favorisere vejforslag 1 og 2, snarere tværtimod, og det vel ikke kunne overraske nogen, at en 'bedre' løsning også vil være dyrere. Det overvejes, hvorledes skemaet kan ændres, således at det fremstår mere 'retfærdigt' over for SMG's forslag. Hvilket efterfølgende er sket.

SMG kom med en længere redegørelse for deres forslags tydelige fordele i forhold til fremtidssikring, kapacitet, miljø, sundhed og samfundsøkonomi og udtrykte, at dette overhovedet ikke kom til udtryk i screeningens rapporten fra COWI.

Anne Kongsfelt nævnte at en egentlig sammenligning af de 3 vejforslag på dette punkt jo netop afventede de indledningsvis omtalte forstående undersøgelser af udviklingsmulighederne på Nordhavnen, trafikmodelberegninger og undersøgelserne vedrørende miljø og samfundsøkonomi.

Efterfølgende mødet.

Kommentar vedr. eventuelle meromkostninger til Svanemøllen Kaserne:

Svanemøllegruppen har efter mødet meddelt:

COWI rapport 59962-A-DOK-008 17. august 2004 (udarbejdet af CPM) side 12, 5 afsnit:

"Såfremt der både kan foretages nedrivning af kasernebygninger og en midlertidig lukning af Strandvænget, vil en forkortelse af længden af såvel østlige samt vestlige del af tunnelen og samtidig optimering af længdeprofilen kunne reducere middelpriisen fra 1,207 mia. kr. til 1,001 mia. kr."

"Med den længere tunnelstrækning på kaserneområdet i tilfælde af fredning, vil prisen være meget følsom over for den nødvendige længde af sekantpægle væggene."

Side 13 tabel 4.2 kan prisen stige med 278 mio. kr.

Som det fremgår kan prisen stige med 278 mio. kr. omregnet med dvs. tillæg med mere, er det ca. 300 mio. kr. der bør tillægges Vejforslag nr. 1.

COWI har som svar herpå oplyst flg.:

Den omtalte tabel 4.2 angiver en forventet middelpriis på 1.001 mio. kr. for tunneldelen i Vejforslag 1, under forudsætning af at der ikke sker en fredning af Svanemøllen Kaserne, og at der ikke skal anvendes den relativt dyre "top down" metode på den østlige del. I tilfælde af en fredning angiver tabellen en pris på 1.149 mio. kr. med samme forudsætning om byggemetoden på den østlige del.

Hvis "top down" metoden på den anden side bliver nødvendig, fremgår det af tabellen, at priserne med og uden fredning vil være henholdsvis 1.034 mio. kr. og 1.182 mio. kr.

I begge tilfælde indebærer en fredning altså en meromkostning på 148 mio. kr. I tabellens venstre kolonne er angivet, at alle priserne (og således også deres indbyrdes differencer) er inklusive tillæg for generelle forhold og prisregulering.

Kommentar vedr. baggrund for anlægspriser for Vejforslag 1 og 2:

På baggrund af diverse bemærkninger og misforståelser vedrørende de tidlige notater er der nedenfor opridset det historiske forløb.

I 2004 nedsatte Københavns Kommune, Købehavns Havn AS, Trafikministeriet og Finansministeriet et embedsmandsudvalg, der skulle undersøge forskellige muligheder for en ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen. COWI udarbejdede for dette udvalg forskellige tekniske løsningsforslag vedr. tunnel og ramper med tilhørende prisoverslag for det forslag der blev kaldt vejforslag 1. De øvrige vejforslag (vejforslag 2 og 3) blev vurderet af Vejdirektoratet, der tidligere (i forbindelse med havnetunnelundersøgelsen fra 1999) havde vurderet disse linieføringsforslag. Vejdirektoratet udarbejdede også projektforslag og pris vedr. vejforslag 1's vej og bro strækninger på den vestlige del (til/fra Lyngbyvej) og den østlige del (langs Kalkbrænderihavngade og nye kryds ved Sundkrogsgade og Århusgade).

Hen mod slutningen af arbejdet bad udvalget COWI om at foretage en screening af Vejdirektoratets dele af projektet og på baggrund heraf at give en "second opinion" vedr. det samlede overordnede anlægsoverslag. COWI kom frem til nogle lavere udgifter til vejanlæg og (specielt) ekspropriationer langs vejen sammenlignet med resultaterne angivet i Vejdirektoratets rapporter, men anbefalede på den anden side at udgifter til broer skulle være højere. Miljø- og ledningsomkostninger blev ikke revurderet. Forskellene blev diskuteret ved et møde mellem Vejdirektoratet, COWI og udvalgets arbejdsgruppe i efteråret 2004.

I udvalgets endelige notat om vejforbindelserne valgtes det at anvende COWI's vurdering af priserne på vej og bro strækningerne. Disse kan således ikke genfindes tilbage i Vejdirektoratets oprindelige baggrundsrapporter, hvilket godt kan "forvirre".

Side 8 af 8