



Referatet nedenfor omfatter alle Svanemøllegruppens kommentarer til første udgave af referat fra mødet den 17. august 2006 efterfølgende påført forvaltningens bemærkninger:

Journalnr.
/Didelm

Læsevejledning.

Forvaltningen har forsøgt at skrive et referat der bedst muligt holder sig til det der blev talt om på mødet.

Efterfølgende har vi modtaget en lang række bemærkninger fra Svanemøllegruppen til referatet.

Forvaltningen har ikke fundet alle bemærkninger lige retvisende for det, som reelt blev sagt og diskuteret på mødet. Forvaltningen har derfor indarbejdet relevante bemærkninger og udeladt andre.

For at sikre åbenhed herom har forvaltningen udarbejdet et dokument, som indeholder 1) den oprindelige referattekst (med sort) 2) SMG's bemærkninger (med rødt) 3) Vores begrundelser for ikke at indarbejde alle SMG's bemærkninger (med rødt i kursiv)

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, Didde Elmegård

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.

Projektkontoret

Njalsgade 13
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663435

E-mail
didelm@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

SMG tilkendegav, at ved notat af 270106 af Ole Bach Vej & Park og som forelagt TMU den 080206 og taget til efterretning, kan følgende tilkendegivelser fremhæves: Revurdering af trafiktal revurdering af størrelse på tunnel, revurdering af byudvikling på Nordhavnsområdet med op til 2. mio. etagemeter m.m.; i Notat om en ny overordnet vejforbindelse mellem Nordhavn og Lyngbyvej, august 2005 anføres byudvikling på 1,4 mio. etagemeter. Desuden tilkendegives at en flytning af Vejforslag nr. 1 tunnelstart til tæt på Svanemølleværket koster ca. 500 mio. kr. mere.

SMG's kommentar er ikke medtaget i mødereferatet. Det blev netop nævnt på mødet, at der på nuværende tidspunkt ikke er grundlag for at drøfte kapacitet og fremtidssikring, før udviklingsmulighederne, behovet for kapacitet er undersøgt og der er fortaget nogle trafikmodelberegninger mv. jvnf. nedenstående afsnit.

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^{1*)} 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.

^{1*)}Der er ikke enighed herom. SMG's idé og skitseprojekt bygger på den grundlæggende ide om forbedring af miljøet – samt at få en neutraløsning på den nuværende mængde af køretøjer og i særdeleshed på den kommende mængde køretøjer ved en udbygning af Nordhavn. Idet det ikke er uvæsentligt om 26 mennesker får en for tidlig død ved Vejforslag nr. 1 og 2, grundet støj og udstødsforurening.

SMG har den opfattelse, at TMU vedtog en screening af SMG's forslag på samme måde som vejforslag nr. 1 og 2 har fået, for at kunne sammenligne. Da hovedelementet i SMG's forslag er miljø og samfundsøkonomi, er det et ufravigeligt krav, at disse elementer tages med i screeningen.

SMG's kommentar er ikke medtaget. Det var helt klart V&P's opfattelse at SMG gav udtryk for almindelig tilfredshed over beslutningen om at forslå til politikerne at arbejde videre med alle 3 forslag, indtil forholdene omkring kapacitet, fremtidssikring, miljø og samfundsøkonomi er blevet undersøgt.

Gennemgang af Svanemøllegruppens bemærkninger til Cowis rapport:

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 tilkendegav med henvisning i COWI rapport 6062-02; 12.maj 2005 Havnetunnel fra Nordhavn til Sjællandsbroen (godkendt af CPM): side nr. 5

Det forudsættes, at strækningen mellem Lyngbyvej og Nordhavn ved Strandvænget allerede er udført ved projektstart.

Den forudsættes udformet af den planlagte trafikforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavn med tunnel under Strandvænget og banelegemet nord for Svanemølle Station.

Figur 3.2 side 8 viser en visualisering af Vej forslag nr. 1

Side nr.27 Havnetunnelen bliver en fortsættelse af en ny forbindelse fra Lyngbyvej baseret på det i afsnit 3.1.3 figur 3.2 side 8 (Vejforslag 1)

Derfor fastholder SMG, at jf. forslag om en Langsgående Havnetunnel af 13 oktober 2005 (forslaget forelagt BTU 12 oktober 2005), at på basis af dette, er der en merpris på ca. 4 mia. kr. til en længere nedgravet tunnel, som skal tillægges Vejforslag nr. 1.

SMG's kommentar er ikke medtaget, fordi det allerede fremgår af mødereferatet i ovennævnte afsnit .

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, **på for eksempel til/fra kørselsramper. Fremgår allerede af referatet.**

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 er forkerte. **Medtaget kun udbygning til 600.000 etagemeter dermed indgår ikke en byudvikling for Nordhavn frem til 2045 med op til 2 mio. etagemeter. Medtaget i referatet.**

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's svar:

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 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. Bemærkningen og Cowi's kommentar hertil er medtaget i 'Efterskrift til mødereferatet.'

SMG mente, at gasledningen i Strandvænget vil lægge store forhindringer for vejforslagets gennemførelse. 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 **ny** vej her. SMG vil efterfølgende henvise til et tekstudsnit, hvor Cowi har skrevet, at man ikke har inkluderet udgifterne ved denne gasledning i anlægsoverslaget.

SMG's efterfølgende henvisning til en Cowirapport:

COWI rapport 5996-A-DOK-002 (uarbejdet CPM) side 22 afsnit 4.4.6 Gas:

”Der er et trace med en st.37 Ø 300 mm HNG 19 bar gasledning til regulatorstation ud for Svanemølleværket .Gasledningen kan omlægges. Hvis regulatorstationen skal flyttes for at gøre plads for tunnel portalen kan det med fordel udføres i samme entreprise.” Citatet er ikke gengivet i referatet fordi det ikke anses for relevant for diskussionen om udgiftsstørrelsen til at håndtere gasledningen.

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. *Ovennævnte to afsnit er medtaget i referatet.*

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. 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.

SMG mener ikke, at det kun er skitseplaner, idet BR allerede har vedtaget Genbrugsplads ved Borgervænget, sagen ligger hos klagenævn og afventer behandling. Badestranden ved Svanemøllebugten, BR har bevilget penge 900.000 kr. til en undersøgelse af forholdene – desuden tilkendegiver borgmester Klaus Bondam, at man forventer badevandskvalitet i 2007 og det må forventes en badestrand i Svanemøllebugten herefter. *Teksten er ikke medtaget i referatet. At BR allerede har vedtaget genbrugspladsen ved Borgervænget, ændrer ikke ved den kendsgerning, at Nordhavnsvejen og Svanemøllebugten kun er på skitseplanet.*

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 Kalkbrænderihavns-gade vil medføre samme anlægsomkostning.

SMG har kunnet konstatere at tegninger, tekst samt kommentarer fra Økonomiafdelingen fra notat af 2.februar 2005 blev offentliggjort i BERLINGSKE, samt andre aviser; når dette er tilfældet, må det fremstå som et aktstykke i Kommunen. SMG fik aktindsigt i materialet og i samtlige COWI rapporter, og som også danner rygrad i notat fra august 2005. Blev ikke nævnt på mødet, i øvrigt var det nævnte oplæg en arbejdsversion..

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.Indarbejdet.

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 Kalkbrænderihavns-gade. 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 krydset 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 tre oversigter (4.1., 4.2., 4.3.), 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 udgør ca. 1,285

mia. kr. SMG finder dette er en realistisk pris, set ud fra øvrige tunnelprojekter priser for cut & cover. *Indarbejdet.*

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.

SMG har anvendt Ole Baks regnemetode som fremgår af hans notat af 27. januar 2006. Derfor fastholdes regnemethoden, da den er taget til efterretning i TMU den 080206. Regnemethoden anvender netop tunnel og ramper som udgangspunkt. *Blev ikke nævnt på mødet, i øvrigt forstår vi ikke teksten..*

Søren Christiansen udtrykte bekymring for SMG's overslag (fjernes). Søren Christiansen udtrykte tvivl om SMG's og COWI's overslag var sammenlignelige. *Indarbejdet i redigeret form.* 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 at finde sted i næste uge.

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.

SMG fremførte:

For at gennemføre Vejforslag nr.1 kræves denne plan total ekspropriation af følgende på Strandvænget nr. 4, 6, 8 og 10 samt en del af DSB Helgolands areal ud mod Strandvænget, samt ekspropriation af en del af matriklerne med 2 til 6 meter i Strandvænget nr. 3, 5, 7, 9, 11, 13 og 15 – desuden fjernes parkeringspladsen og de grønne områder fra nr. 13 mod øst af Strandvænget og ned til Cafe Jorden Rundt. Samt dele af Svanemøllens Kaserne 5 bygninger som rummer bevaringsværdige bygninger samt militær arealer vest for bygningerne. Nedlægges af boldbaner med idrætsanlæg m.m. samt hele det grønne areal mellem Ryparken Station , Lyngbyvej og grænsende op til kasernearealet og boligblokkene Ryparken.

Vejforslag nr. 2 starter ved vejen Kalkbrænderihavngade og under tog sporerne, over mod B93 baner ved Østbanegade (port ved Middelfartsgade) drejer af så den løber langs med jernbane spor (DAN link spor inddrages), som en åben vej gennem B93 fodboldbaner frem til Øresundshospitalet, herefter nedgraves som Cut & Cover tunnel under Svanemøllens Station frem til Borgervænget / Bellmansgade, her ender tunnelen og løber igen som åben vej forbi Kildevældsskolen og Kildevældsparken samt 5 institutioner (vuggestue, børnehave m.m.) gennem busanlæg (Ariva), herefter i tunnel under jernbanesporerne over til sportspladsen og boldbaner, herefter løber den igen i åben vej mod Lyngbyvej og Ryparken Station, hvor den tilsluttes til Lyngbyvej mod nord og med en bro, som svinger ind over motorvejen for tilslutning til den sydlige del af Lyngbyvej.

Der tilkendes gives ekspropriation af DAN link sporet, dele af B93 fodboldbaner ca. 2 fodboldbaner, flere kolonihaver ved Borgervænget. Dele af busanlæg samt 2 bygninger som ligger på matriklen. Dele af boldbaner og idrætsanlæg m.m. ved Ryparken Station samt arealer ved Lyngbyvej. En evt. etableret Genbrugsstation vedtaget af BR – dog pt. ikke godkendt af miljømyndighederne er tilbagesendt til forvaltningen af statslige myndigheder, skal fjernes.

Vi har ikke medtaget ekspropriation, da arealerne efter udført nedgravet tunnel kan anvendes igen, og vi har ikke anvendt ”DSB´s Danlink Sporet” som man gør i vejforslag nr. 2, desuden behøves ingen støjskærme.

Mange boliger, dag institutioner(Øresundshospitalet, vuggestue, børnehaver, fritidshjem, skoler) rekreativområder, og park bliver støjfri/partikelfri ved en fuld nedgravet tunnel, samt ikke mindst de rekreative områder ved strand, sejl og røklubber ved Svanemøllebugten skånes herunder en evt. ny strand, for støj, røg og møg fra trafikken.

Desuden fjernes ikke to boldbaner hos B93.

Det vil ikke være muligt at anvende boldbane hos B93, tæt på den åben vej som i Vejforslag 2 jf. støjrapporter fra Carl Bro, støjen er så høj, at dommerens fløjte ikke kan høres.

Flere kolonihaver ved Borgervænget fjernes.

Boldbaner og grønne områder mellem jernbanen mod nord op til Lyngbyvej fjernes og kan ikke anvendes på grund af støj.

I Vejforslag nr. 1 + 2: Er ikke medtaget luftrensning i tunnel.

Den øget trafik mængde i området afgivende udstødningsgasser og støj. Hvilket hæver luftforureningsgraden og støjen for hele området, svarende til mindst 50.000 biler ÅDT heraf ca. 20% lastbiler, og ikke mindst er støjgrænserne over det sundhedsmæssige uforsvarlige.

Tunnel i vejforslag nr. 2 er uden rensning, har op og nedkørslen lige ved Øresundshospitalet, hvor der i kort afstand herfra ligger institutioner børnehave, vuggestue, fritidshjem og Strandvejsskolen.

Her vil den øgede mængde af partikler og NO_x nedsætte levealderen især for børn, samt fremkalde forskellige luftvejssygdomme m.m. samt relaterede sygdomme fremkaldt af støj.

Det samme vil være gældende for op og nedkørsel lige efter kolonihaverne på Borgervænget / Bellmansgade. Her ligger kolonihaverne samt meget store boligblokke, Kildevældsskolen, Kildevældsparken og flere institutioner m.m. Jf. udarbejdet støjkort Carl Bro, overskrider det grænsen for det sundhedsmæssige forsvarlige, (tilrådeligt med høreværn i skolegården), for ikke at tale om luftforureningen, som vil påføre kortere levealder især for børn samt fremkalde sygdom relateret til luftforureningen og støj. Samme røg og støj plage er der ved vejforslag nr. 1 med op og nedkørsel ud for nr. 10 på Strandvænget.

Derfor er der en meget stor forskel på SMG's forslag i forhold til Vejforslag nr. 1 og 2 som overhovedet ikke kommer til udtryk i screeningsrapporten fra COWI. *Ikke medtaget. Som allerede nævnt omhandlede mødet alene anlægsoverslag og tekniske forhold fordi der endnu ikke er grundlag for at vurdere øvrige forhold.*

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.

Efterfølgende mødet.

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

I 2004 udarbejdede COWI forskellige tekniske løsningsforslag vedr. tunnel og ramper med tilhørende prisoverslag for Københavns Havn. Parallelt hermed udarbejdede Vejdirektoratet projektforslag og pris vedr. forbindelsens vej og bro strækninger på den vestlige del (til/fra Lyngbyvej) og den østlige del (langs Kalkbrænderihavnsgade og nye kryds ved Sundkrogsvej og Århusgade).

Hen mod slutningen af dette arbejde bad Københavns Havn 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, mens vi på den anden side mente at udgifter til broer skulle være højere. Forskellene blev

diskuteret ved et møde mellem Vejdirektoratet, COWI og Københavns Havn i efteråret 2004.

Side 11 af 11

I Københavns Havn's endelige notat om vejforbindelsen (som ligger til grund for udvalgets - udvalget bestod af Københavns Kommune, Københavns Havn AS, Trafikministeriet og Finansministeriet - samlede afrapportering i notat af august 2005), valgte havnen 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".

Det er SMG's opfattelse, at vi ikke har misforstået noget omkring historie, notater og forelæggelser for TMU m.m. – Kan det måske være omvendt? SMG vil bidrage med vor udlægning af det historiske. Fx det øvrige materiale som er produceret for Københavns Havn A/S af andre ingeniørfirmaer og som omhandler området.

Hvis der måtte være behov herfor står vi gerne til rådighed.

I øvrigt er SMG overhovedet ikke forvirret. *Ikke medtaget.*