

klart og utvetydigt signal om nul-tolerance over for vold mod børn.

#### Svar (29/3 04)

**Socialministeren** (Henriette Kjær):

Som bekendt har jeg netop fremlagt en handlingsplan mod børnemishandling, som indeholder en række initiativer på området, der skal være med til at sætte børnemishandling på dagsordenen. I handlingsplanen tager jeg blandt andet initiativ til at skærpe opmærksomheden på problemet med vold mod børn gennem oplysningskampagner.

Jeg kan henvise til »Handlingsplan mod børnemishandling«, som ligger på Socialministeriets hjemmeside [www.sm.dk](http://www.sm.dk).

#### Spm. nr. S 2588

Til trafikministeren (3/3 04) af:

**Poul Fischer** (DF):

»Vil ministeren tage kontakt til ejerskabet bag den københavnske metro med henblik på at undersøge mulighederne for en nedgravning af metroens tredje etape, Østamagerbanen?«

#### Begrundelse

En uvildig rapport fra ingeniørfirmaet Birch & Kroghoe har påvist, at en nedgravning af metroens tredje etape er langt billigere end tidligere beregninger har vist, jf. avisartikler fra Jyllands-Posten og Berlingske Tidende den 3. marts 2004.

#### Svar (22/3 04)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Det fremgår af spørgerens begrundelse til svaret, at rapporten fra PricewaterhouseCoopers, udarbejdet med ingeniørbistand fra Birch & Kroghoe, har påvist, at en nedgravning af metroens 3. etape er langt billigere end tidligere beregninger har vist.

Dette er ikke korrekt.

Undersøgelsen viser, at meromkostningerne ved Amager Metro Gruppens forslag vil være i størrelsesorden 287 mio. kr.

Hertil kommer de 400-500 mio. kr. som Østamagerbaneselskabet skønner, at det ville koste at standse det igangværende projekt på nuværende tidspunkt med henblik på efterfølgende at gennemføre Amager Metro Gruppens forslag.

Undersøgelsens resultat om en merudgift på ca. 287 mio. kr. kommer bestemt ikke som nogen overraskelse for ejerkredsen bag Østamagerbaneselskabet.

Den anslåede merudgift svarer nemlig ganske godt til det beslutningsgrundlag forligspartenerne blev præsenteret for, da vi tog beslutningen om etablering af etape 3 på baggrund af VVM-redegørelsen.

Her blev bl.a. belyst en delvis nedgravet løsning, men med flere vejforbindelser og en lidt længere banegrav end Amager Metro Gruppens forslag. Udgiften hertil blev over for beslutningstagerne oplyst til 1750 mio. kr. i 1999-priser, altså godt 300 mio. kr. mere end den senere valgte løsning på 1440 mio. kr.

Undersøgelsen har således bekræftet, at beslutningsgrundlaget i sin tid var korrekt. Staten ønsker på den baggrund ikke at ændre i aftalen mellem ejerne af Østamagerbaneselskabet om den nuværende budgetramme, som endog er et resultat af en flot udvidelse i 2002 på 390 mio. kr. til miljøforbedringer. Aftalen blev tiltrådt af et enigt Finansudvalg, med undtagelse af Socialistisk Folkeparti og Kristeligt Folkeparti.

I fald Københavns Kommune beslutter sig for en ændring af projektet kræver det naturligvis, at staten, Københavns Amt og Østamagerbaneselskabet holdes skadesløs for alle omkostninger ved en ændring af den eksisterende aftale.

Jeg vil ikke undlade at bemærke, at jeg finder, at man får meget lidt for de ekstra 700 – 800 mio. kr. som Amager Metro Gruppens projekt vil koste.

Fortalerne for Amager Metro Gruppens projekt skylder at fortælle, at der ikke kommer en eneste ekstra krydsningsmulighed for borgerne på Amager. Man får med andre ord ikke det projekt, som gruppen har givet indtryk af.

fordelene ved projektet er ikke ret store og tilfalder kun nogle enkelte blandt de direkte naboer til projektet. Andre af de direkte naboer vil – set med mine øjne – få forringelser på grund af høje stibroer med permanente indbliksgener for huse og haver til følge.

Amager Metro Gruppens forslag er ikke en fuldt nedgravet Metro i tunnel, som vi kender den fra f. eks. Nørreport Station. Forslaget er en