

for en delvis nedgravning i åben grav i forhold til terrænløsningen (som senere blev valgt) til 1000 mio. kr. (2050 mio.-1050 mio.). Den netop afsluttede konsulentundersøgelse har nu beregnet denne merpris til 287 mio. kr. På denne baggrund bedes trafikministeren vurdere, om Ørestadsselskabet efter ministerens opfattelse levere et tilfredsstillende beslutningsgrundlag til politikerne.

Svar (29/3 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Valget af udformningen af Metroens 3. etape, Østamagerbanen, er truffet på grundlag af en længere analyse- og beslutningsproces, hvor såvel borgere som ejerkredsens politiske forsamlinger har været inddraget flere gange. Projektet er således i henhold til gældende planlovgivning indarbejdet i regionplanlægningen, kommuneplanlægningen og i lokalplaner, i hver enkelt tilfælde med tilhørende offentlighedsprocedure.

Der kan oplyses følgende om beslutningsgrundlaget og beslutningsprocessen:

Østamagerbaneselskabet gennemførte i 1999 og 2001 tekniske og økonomiske undersøgelser af anlæg af Østamagerbanen. I første omgang blev som beslutningsgrundlag undersøgt og sammenlignet fire løsningsforslag, der var fastlagt af Københavns Amt, Københavns Kommune samt Tårnby Kommune. Løsningsforslagene var:

1. En basis løsning
2. Minimumsløsning
3. Lavt placeret bane
4. Nedgravet bane

På baggrund af beslutningsgrundlaget besluttede Københavns Amtsråd den 15. marts 2000 at gå ind for iværksættelsen af projekteringen af Østamagerbanen på Ørestadsselskabets foranledning og udlæg med henblik på at udforme en anlægsløsning, der kunne holdes indenfor en budgetramme på 1050 mio. kr. i 1999 priser, hvilket i praksis betød, at den nedgravede bane af økonomiske årsager ikke var et muligt alternativ.

I overensstemmelse med ovennævnte beslutning gennemførte Østamagerbaneselskabet et projektforslag. Projektforslaget, der blev udgangspunkt for det videre arbejde, byggede på fælles tekniske undersøgelser mellem Østamagerbaneselskabet og de involverede kommuner.

Projektet blev som følge af den afsatte budgetramme samt et kommunalt ønske om opretholdelse af krydsende veje, et projekt, der i stor udstrækning var ført på dæmning.

Herefter udarbejdede Københavns Kommune lokalplanforslag i overensstemmelse med projektet, der efter offentlig høringsproces blev vedtaget af Borgerrepræsentationen.

Ligeledes i 2001 udarbejdede HUR regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for Østamagerbanen. HUR's forslag til regionplantillæg, der blev udsendt i offentlig høring i efteråret 2001, belyste en række alternative udformninger af baneanlægget, som bl.a. byggede på forslag fra lokale borgere/borgergrupper. Mellem disse høringalternativer findes også variationer af nedgravning af Metroen, hvoraf enkelte har væsentlige fællestræk med et af Amager Metro Gruppen senere fremsat forslag til udformning af anlægget.

Et samtidigt offentliggjort notat udarbejdet af Ørestadsselskabet/COWI til HUR oplyser anlægskonomen for hver af de belyste høringalternativer.

Det var i sagens natur ikke muligt i HUR's VVM-redegørelse fra 2001 at analysere samtlige af de utallige kombinationsmuligheder for udformning af anlægget, der kunne tænkes. Det var imidlertid ud fra redegørelsen og det ovenfor nævnte tilhørende notat muligt at skønne, at en halvt nedgravet bane med åbent trug, spunsvægge med betonbund, ville koste ca. 1700-1750 mio. kr., hvilket svarer til 250 til 300 mio. kr. mere end den valgte løsning.

HUR's regionplantillæg for Østamagerbanen blev efter den offentlige høring vedtaget i januar 2002.

Østamagerbaneselskabets ejerkreds besluttede i foråret 2002 med henblik på imødekommelse af ønsker fra projektets naboer og andre borgere på Amager, at gennemføre en miljøforbedring af projektet for Østamagerbanen.

Det hidtidigt vedtagne projekt var en bane anlagt over jorden enten på terræn eller på dæmning med 6 vejskæringer for såvel biler, cykler og gående og 4 sekundære skæringer alene for cykler og gående. Som følge af ønske fra beboere i lokalområdet blev dette projekt ændret til et nyt projekt, der indenfor de rammer som VVM-redegørelsen gav plads for, var ændret således, at banen på to strækninger blev anlagt i åben grav og andre strækninger, der tidligere havde været planlagt anlagt på dæmning, blev anlagt på terræn.