

nik, som påtænkes anvendt ved udførelsen af den lavtliggende tunnel fra Metroen til Nørreport Station, og om de anlægsarbejder, der i givet fald refereres til, er udført under grundvandsspejlet i jordlag, der er lige så inhomogene som ved Nørreport og med tilsvarende belastning fra eksisterende veje, bygninger og trafik anlæg, og vil ministeren endvidere oplyse, hvorvidt der ved de arbejder, der refereres til, er blevet udført vertikale gennembrydninger til ovenliggende bygningsværker under omstændigheder, der er sammenlignelige med forholdene på Nørreport Station, og endelig oplyse, hvilke erfaringer der findes med frysning og efterfølgende optøning ved tunnelbygning umiddelbart under en jernbanestation i drift?»

Svar (22/ 2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):
Ørestadsselskabet oplyser følgende:

»Frysning af jord er en internationalt velkendt og velafprøvet teknik. Metoden blev første gang anvendt i Syd-Wales i 1862 ved udgravning af en kulmineskakt. I Danmark har metoden været anvendt under arbejdet med anlæg af tværtunneler mellem Storebæltstunnelerne. Arbejdet her blev udført i inhomogene jordlag under stort tryk og med gennembrydninger af væggene i de borede tunneler.

Frysningerne under Nørreport Station vil ske i form af lodrette afskærende vægge inden for hvilke grundvandet kan kontrolleres. Hverken frysning eller optøning vurderes at influere på de eksisterende konstruktioner.«

Det kan jeg henholde mig til.

Spm. nr. S 1413

Til trafikministeren (4/2 2000) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt de foranstaltninger, der træffes i forbindelse med 4-vognsløsningen i forbindelse med metro-byggeriet, øver indflydelse på de gældende sikkerhedsregler for lokomotivføreren?«

Svar (22/ 2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne understrege, at det naturligvis er helt afgørende, at de sikkerhedsmæssige forhold er i orden.

Jernbanetilsynet oplyser, at de foranstaltninger, der måtte blive gældende, endnu ikke er fastlagt. Tilsynet afventer derfor en detaljeret redegørelse for de sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med arbejdspladsen på Nørreport fra Banestyrelsen. Denne redegørelse vil også indeholde forslag til de nødvendige risikoreducerende foranstaltninger og en anbefaling til Jernbanetilsynet. Jernbanetilsynet vil nøje vurdere denne redegørelse og først derefter kan der siges noget om effekterne på eksisterende sikkerhedsregler for lokomotivføreren.

DSB oplyser, at de har sikkerheden som 1. prioritet samt at de gældende sikkerhedsregler for lokomotivførernes udførelse af deres opgaver vil blive overholdt og på nogle områder forstærket. DSB ændrer ikke på lokomotivførernes grundlæggende ansvar.

DSB oplyser endvidere, at der som et ekstra tiltag i denne sammenhæng vil blive etableret »en rød lampe funktion« for at undgå passagerudstigning via nødåbningsfunktionen i de lukkede vogne.

Spm. nr. S 1414

Til trafikministeren (4/2 2000) af:

Margrete Auken (SF):

»Har ministeren i relation til metro-byggeriet referenceeksempler på andre steder med personbredde på 175 cm under lignende forhold som på Nørreport med op til 60 m plankeværk og med meget store passagemængder?«

Svar (22/ 2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Jernbanetilsynet og Ørestadsselskabet.

Ørestadsselskabet understreger, at en personbredde på 1,75 meter over en længde på 60 meter i forbindelse med anlæg af forbindelses-tunnelen kun vil forekomme i i alt 6 måneder under arbejdets sidste fase i 2002. Erfaringerne