

fra de forudgående faser kan således indarbejdes inden denne fase går i gang. De analyser af passagerflowet på S-togsperronen, som er gennemført for alle faser af byggeriet, giver ikke anledning til bekymring. Der er tale om analyser udført med avancerede dynamiske værktøjer udviklet til brug på London Underground.

Netop på London Undergrounds gamle hårdt belastede stationer har man også erfaringer med tilsvarende smalle perronforhold, endda i permanente situationer.

Smalle perronforhold er ikke ukendt på Københavns S-bane. F.eks. på Valby Station i det udadgående spor mod Vanløse og Glostrup holder 8. vogn på en perron, hvor der er 1,60-1,65 m fra perronkant til trappehuset. Ørestadsselskabet anfører, at selskabet ikke har kendskab til, at dette skulle have givet anledning til problemer.

Jernbanetilsynet har ikke baseret sin vurdering på referencer fra andre steder. Tilsynet oplyser, at det har baseret vurderingen af sikkerhedsforholdene på Nørreport Station på:

1. Foreløbige hasardanalyser fra DSB og Banestyrelsen,
2. »Trængselsanalyser« udført af den anerkendte engelske rådgiver Halcrow Fox for Ørestadsselskabet og
3. Tekniske oplysninger og diskussioner med Banestyrelsen, DSB og Ørestadsselskabet.

Jernbanetilsynet understreger, at der er tale om en foreløbig vurdering og en endelig vurdering vil blive foretaget på grundlag af en detaljeret redegørelse fra Banestyrelsen.

Jeg har indtil videre forudsat, at løsningen med aflåsning af fire vogne kun skal ske i de 6 + 3 måneder, hvor perronen på dele er afspærreret helt til perronkant. Såfremt den endelige sikkerhedsmæssige vurdering viser, at det ikke er acceptabelt at lade passagerer stå af og på, hvor der er 175 cm til perronkant, kan løsningen i stedet gennemføres i hele den 30 måneders anlægsperiode.

Spm. nr. S 1415

Til trafikministeren (4/2 2000) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren redegøre for, hvordan passagerstrømmen reguleres på overfladen, når togene

ikke er rettidige, jf. Nigel Harris' rapport om metro-byggeriet på Nørreport Station?«

Svar (22/ 2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at DSB i øjeblikket arbejder med en række fysiske ændringer, jf. blandt andet anbefalinger fra The Railway Consultancy Ltd (Nigel Harris' rapport), herunder de fysiske muligheder for at indrette ventefaciliteter på overfladen, samt efter hvorledes passagerstrømmene herudover kan reguleres, især i perioder med trafikale uregelmæssigheder. Et præcist svar på, hvorledes reguleringen vil finde sted, kan derfor ikke gives på nuværende tidspunkt.

Spm. nr. S 1416

Til trafikministeren (4/2 2000) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvordan stemmer ministerens løfte til Comet om eventuel bonus med de økonomiske grunde til at afvise kombinationsmodellen, og hvor stor en bonus forhandles der om?«

Svar (22/2 2000)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ørestadsselskabet har indledt forhandlinger med anlægsentreprenøren COMET om mulighederne for at afkorte hver af de planlagte byggefaser og hermed den samlede byggeperiode. I den forbindelse drøftes mulig kompensation for forcering af anlægsarbejdet og bonus for realiseret afkortning af byggeperioden. Med hensyn til størrelsen af en eventuel bonus har Ørestadsselskabet oplyst, at selskabet af hensyn til sine forretningsmæssige interesser ikke finder det rigtigt at oplyse, hvilke beløbsstørrelser der forhandles om.