

ATC-systemet have indebåret, at også disse arbejder ville skulle genudbydes.

Ledningsejerne havde i marts 2004 gennemført eller var ved at gennemføre ledningsomlægninger langs banen i henhold til specifikationer for det vedtagne projekt. I alt 250 ledninger er blevet eller bliver omlagt som følge af anlæg af banestrækningen. Såfremt projektet ikke gennemføres som kontraheret ville de meget omfattende ledningsarbejder i vidt omfang være spildt. Det er forudsat, at selskabet ville skulle betale alle omkostninger til nye ledningsomlægninger.

Spm. nr. S 3223

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren svare på, hvilken effekt planlovgivningen har i praksis, hvis en færdigt anlagt Østamagermetro dømmes ulovlig, men ikke derefter bliver revet ned eller bygget om?«

Svar (27/4 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Planprocesserne har, efter hvad jeg kan bedømme, været overholdt i forbindelse med planlægningen af 3. etape.

Spørgsmålet er imidlertid indbragt for domstolene af Amager Metro Gruppen, der som bekendt har anlagt sag mod Naturklagenævnet. Jeg ønsker ikke på nogen måde at udtale mig om en verserende retssag.

Spm. nr. S 3224

Til trafikministeren (14/4 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren svare på, hvad risikoen er for, at den planlagte dækning på Hedegaardsvej af Vector Wall-typen ikke styrter sammen eller slår revner på samme måde som andre Vector Wall-byggerier, der i Danmark er styrtet sammen eller har slået revner i de senere år?«

Svar (27/4 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan henvise til mine svar på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 339 og 348, som netop behandler dette spørgsmål.

Heraf fremgår det bl.a., at et sammenbrud af en støjvæg langs Frederikssundsbanen i september 2000 førte til, at det blev undersøgt om de årsager eller årsagssammenhænge, som førte til sammenbrud af væggen langs Frederikssundsbanen, kan medføre tilsvarende kollaps af Metrodækningerne.

Både COWI og Carl Bro var involveret i undersøgelsen, og konklusionen er, at der er meget væsentlige forskelle i bl.a. virkemåde, opbygning og udførelse mellem støjvæggen ved Frederikssundsbanen og Metrodækningerne. Alle forskelle taler generelt til gunst for Metrodækningen.

For den type af dækning, som er anvendt på Metroens etape 1 i Ørestaden (og som er uden udvendigt stenlag), konkluderer undersøgelsen, at de årsager – eller årsagssammenhænge – som menes at have ført til sammenbrud af væggen langs Frederikssundsbanen ikke kan genfindes ved Metrodækningerne på etape 1- og følgelig heller ikke vil kunne føre til kollaps af disse dækninger.

For den type af dækning, som er anvendt på Metroens etape 2 (konstruktionen består af en kerne svarende til etape 1-dækningerne, som udvendigt er bekledt med et stenlag), konkluderes, at dækningerne »regningsmæssigt er i orden. Der er således ikke identificeret konstruktionselementer med særlig risiko for svigt.« Rapporten anbefaler en årlig visuel kontrol af de højere dele af dækningerne på etape 2 med henblik på verifikation af, at dækningerne fungerer tilfredsstillende. Den anbefalede visuelle kontrol omhandler udelukkende stenlaget og har ikke noget at gøre med stabiliteten af de bærende dele af dækningerne.

Heller ikke yderligere oplysninger, som er fremkommet i forbindelse med senere skønserklæringer vedrørende støjvæggen langs Frederikssundsbanen, har ifølge Jernbanetilsynet afdækket forhold, som ændrer ved de forudsætninger, som dækningerne er godkendt på baggrund af.