

Notat

Emne: Information til Transportministeriet

Fra: Metroselskabet

Til: Transportministeriet

Kopi til:

Dato: 11. maj 2011

Information om anlægsmetoder på Cityringen

Metroselskabet er blevet kontaktet af Politiken, som arbejder med en historie om anlægsmetode på Cityringen med særligt fokus på Marmorkirken.

Journalisten har særligt spurgt ind til anvendelsen af slidsevægge kontra sekantpæle til anlæg af stationerne på Cityringen. Journalisten har også spurgt til, hvordan det kan være, at man vælger at benytte en anlægsmetode, som også har været anvendt ved metrobyggeriet i Köln, hvor der i 2009 skete en ulykke. Journalisten har desuden spurgt til en oplysning, som Selskabet tidligere har givet i et svar til Folketingets Trafikudvalg.

Metroselskabets tekniske direktør har til journalisten oplyst at:

- Både brug af slidsevægge og sekantpæle er sikre og anerkendte anlægsmetoder, som bruges overalt i verden. Blandt andet har entreprenøren med succes anvendt metoden i Rom tæt på gamle bygninger i forbindelse med metrobyggeri.
- Den uafhængige sikkerhedsrådgiver, TÜV, der vurderede, at den nye udførelse af stationen ved Marmorkirken var lidt sikrere end den tidligere forudsatte, baserede deres vurdering på en konstruktion med anvendelse af slidsevægge.
- På et spørgsmål, hvor journalisten henviste til et svar til Folketingets Trafikudvalg, hvori Metroselskabet er citeret for at det forventedes, at der til Cityringen ville blive anvendt sekantpæle, svarede den tekniske direktør, at de to konstruktionsmetoder er ligeværdige sikkerhedsmæssigt.

Metroselskabet kan supplerende oplyse, at der i et svar til Folketingets Trafikudvalg den 25. marts 2009 på et spørgsmål om en ulykke i Köln i forbindelse med anlæg af en metro, blev oplyst, at jordbundsforholdene i Köln adskiller sig afgørende fra forholdene i København samt, at det forventedes, at der på Cityringen ville blive anvendt en anden konstruktionsmetode end i Köln. I Köln anvendtes slidsevægge, mens der forventedes anvendt sekantpæle på Cityringen i København, og det vurderedes, at sekantpælene var en mere robust anlægsmetode end den metode, der blev anvendt i Köln.

Metroselskabets daværende synspunkter på slidsevægge skyldtes, at ulykken i Köln umiddelbart såede tvivl om slidsevægsmetoden. Metroselskabet har derfor efterfølgende foretaget en fornyet vurdering af risici ved de to forskellige konstruktionsmetoder og er kommet til det resultat, at de to metoder er lige sikre, naturligvis under forudsætning af, at konstruktionerne udføres efter forskrifterne og under hensyntagen til de lokale anlægsbetingelser, herunder jordbundsforhold. Det er endvidere vigtigt for begge konstruktionsmetoder, at anlægsarbejderne kontrolleres løbende både elektronisk og ved

direkte kontrol på byggepladserne. I Metroselskabets kontrakt med anlægsentreprenøren er der fastlagt meget omfattende kontrolprocedurer, som skal forebygge situationer som den, der opstod i Köln. Disse kontrolprocedurer gælder, uanset hvilken konstruktionsmetode, der vælges.

Brug af slidsevægge er en udbredt og anerkendt konstruktionsmetode, som blandt andet har været anvendt på anlægget af Citytunnelen i Malmø, hvor der også har været bygget meget tæt på gamle bygninger samt en række andre store anlægsprojekter i blandt andet London, Rom, Singapore og Oslo.