

fældet ved en afgrening mod Brønshøj vil det medføre store gener for driften på Cityringen, hvis ikke de sporskiftekamre, hvor afgreningssporskifterne senere skal placeres, anlægges samtidigt med Cityringen.

### 1.2.3. Tekniske forudsætninger

Det tekniske udgangspunkt for udredningen har været »mere af samme slags«, forstået på den måde, at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro, bl.a. stationstype og togstørrelse, forudsættes genbrugt. Det betyder, at erfaringerne fra de allerede etablerede metroetaper er nyttiggjort, men det hindrer ikke frit udbud af både anlægsopgaver og af togleverance med styre- og passagerinformationssystemer.

Uanset at Cityringen etableres som »mere af samme slags«, forudsættes den holdt spormæssigt adskilt fra den nuværende metro. Den forudsættes derfor også forsynet med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter, i princippet svarende til det nuværende. Den forudsatte placering på DSB's tidligere containerterminal i Vasbygade fremgår af rapporten. En sådan fuldstændig adskillelse i uafhængige delsystemer, der tjener til at forhindre, at problemer på én linje breder sig til hele systemet, er almindelig på nyere metroer, som f.eks. i Frankrig, hvor den nyeste linje (linje 14) i Paris og i Lyon (linje D) fungerer uafhængigt af de gamle linjer og har eget anlæg, og hvor de to linjer i Lille fungerer uafhængigt af hinanden med hvert sit anlæg.

Der er fastlagt nogle ganske få undtagelser fra princippet om »mere af samme slags«. De vigtigste er nævnt nedenfor.

Hvor stationstypen i øvrigt overalt er tunnelstationer svarende til de nuværende dybe tunnelstationer Forum, Nørreport, Kongens Nytorv, Christianshavn, Amagerbro og Lergravsparken, der alle er anlagt som en boks, udgravet fra gadeniveau, må der på grund af de meget snævre pladsforhold på stationen ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) anvendes en anden type tunnelstation, en såkaldt minestation, hvor stationskammeret udgraves ved en minemetode fra tilstødende skakte. En tilsvarende metode har på den nuværende metro været anvendt ved anlægget af de store sporskiftekamre under Sjæleboderne og Stadsgraven og vil også blive anvendt ved Cityringens sporskiftekamre. På grund af snævre pladsforhold i de tilhørende skakte er det tillige på stationen ved Frederiks Kirke valgt at erstatte rulletrapperne mellem perron og forhal med 2 elevatorgrupper. Tilsvarende løsninger kendes flere steder i udlandet.

På den nuværende metro er elevatorerne forbeholdt gangbesværede og passagerer med barnevogne, cyk-

ler og lignende. For at imødekomme efterspørgslen fra de øvrige passagerer og for at sikre, at der er elevatorbetjening også ved elevatordnedbrud eller -reparation, er det i udredningen forudsat, at alle stationer forsynes med to elevatorer. Dette princip er på omstigningsstationerne udstrakt til at gælde hele omstigningsvejen. Der er altså forudsat efterindbygget ekstra elevatorer på de bestående dele af omstigningsstationerne.

På to stationer, hvor forhallen enten ligger særligt dybt (v/Christiansborg) eller indgår i omstigningsvejen til en anden perron (Nørrebro), etableres rulletrapper mellem forhal og gade.

Som mulige tilvalg, men uden for anlægsoverslaget, er beskrevet etablering af rulletrapper mellem forhal og gade på øvrige stationer, overdækning af hovedtrapper og trapper til cykelkældre, etablering af automatiske toiletter enten på terræn eller forhalsniveau, samt supplerende hovedtrapper på visse stationer. Hvis muligheden for tilvalg udnyttes, skal den part, der ønsker tilvalget, selv betale for merudgiften herved.

### 1.2.4. Sikkerhedsgodkendelse og normgrundlag

Der er i udredningen for Cityringen efter høring af jernbanesikkerhedsmyndighederne forudsat anvendt den samme principielle proces for sikkerhedsgodkendelse samt det samme normgrundlag som for den nuværende metro, opdateret i relevant omfang.

### 1.2.5. Drift

Cityringen forudsættes anlagt som en dobbeltrettet ringlinje. Da passagerbelastningen er størst på den østlige del af ringen, forudsættes Cityringen trafikeret dels af en linje, der i begge retninger kører hele vejen rundt i ringen, og dels af en pendullinje, der betjener den østlige del af ringen mellem København H og Nørrebro.

Antallet af påstigere på Cityringen er beregnet til 85 mio. påstigere pr. år (beregningsår 2015). Disse tal forventes dog først nået efter en indsvingningsperiode, hvor passagererne vænner sig til det nye transportmiddel. Det skønnes, at en 5-årig indsvingningsperiode er realistisk.

Passagererne kommer i stort omfang fra bus. Således forventes antallet af buspassagerer reduceret markant på brogaderne og i city. Ifølge udredningens beregninger med et eksempel på et tilpasset busnet halveres antallet af buspassagerer i det såkaldte Tætbyen, dvs. Indre By, Christianshavn, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Frederiksberg.

Nørreport Station aflastes markant, fordi omstigningerne her i betydeligt omfang flyttes til København