

Bilag 1 til lovforslagets bilag 3

Udformning af stationer, skakte m.m. – tilkøb, optioner og uforudsete udgifter

Stationer – grundlæggende forudsætninger i forhold til afgrænsningen af tilkøb, optioner og uforudsete udgifter

Cityringens udformning er grundlæggende baseret på udformningen af den eksisterende metro med forudsætningen, at Cityringen anlægges som »mere af samme slags«.

Nedenfor følger en beskrivelse af de forskellige forudsætninger knyttet til anlægget. For så vidt angår en nærmere gennemgang af de enkelte stationer henvises i øvrigt til Udredningen om Cityringen fra maj 2005, afsnit 7.2 – 7.15.6.

I det omfang det besluttet f.eks. i forbindelse med projekteringen og VVM-proceduren at gennemføre Cityringen på en måde, der afviger fra de nedenfor nævnte forudsætninger, vil en evt. merudgift, herunder eventuelle uforudsete udgifter, blive betragtet som tilkøb og dermed skulle betales af den eller de parter, der ønsker fravigelsen. Udnyttelse af optioner betragtes ligeledes som tilkøb, og udgiften, herunder eventuelle uforudsete udgifter, skal dermed betales af den part, der ønsker at udnytte optionen.

Tilkøb afgrænses i forhold til uforudsete udgifter på den måde, at der ved tilkøb er tale om et valg, hvorimod uforudsete udgifter er udgifter, som ikke oprindeligt har været forudset, og som man er nødt til at afholde af hensyn til projektets gennemførelse. Udgiften til uforudsete udgifter afholdes af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Nedenfor er angivet en oversigt over planlagte stationer. Kommunerne kan planlægge stationsindpasningerne i gaderummene. Stationsindpasningerne i gaderum forudsættes i omfang at svare til det nedenfor angivne. Hvis kommunen ønsker noget herudover, betaler kommunen selv meromkostningerne til anlæg og drift.

Stationstype

I 1994 blev der undersøgt to grupper af stationskoncepter, og en række alternativer i hver af disse grupper. Den ene gruppe af stationskoncepter omfattede de stationer, som kunne anlæg-

ges som Cut&Cover direkte fra overfladen. Den anden gruppe af stationskoncepter omfattede de stationer, som skulle anlægges som »tunnelstationer«, det vil sige ved udbredt anvendelse af minemetoder som f.eks. NATM (New Austrian Tunnelling Method).

Valget faldt, for Metroens etaper 1-3, af såvel økonomiske som funktionelle og arkitektoniske årsager, på en Cut&Cover-station i form af den såkaldte »tpestation«.

Konceptet for tpestationen indebærer principielt, at hele stationen anlægges inden for en rektangulær udgravning, kaldet »stationsboksen«, afstivet af permanente sekant pæle (borede betonpæle, som griber ind i hinanden), og hvor stationens ø-perron placeres i ca. 19 meters dybde.

Dette stationskoncept, hvis anlægsmetode beskrives nærmere i udredningens afsnit 8.3, har en række fordele i forhold til alternative stationskoncepter. De væsentligste fordele er beskrevet nedenfor:

- Stationen kan anlægges direkte fra overfladen som Cut&Cover, hvorved vanskelige og bekestelige underjordiske udgravninger undgås eller minimeres.
- Anvendelsen af vandtætte afstivende vægge betyder, at de grundlæggende krav i forbindelse med udførelsen til »ingen sætninger« og »ingen grundvandssænkning« kan håndteres ved hjælp af metoder, som er relativt simple, velkendte og robuste.
- Stationens publikumsfunktioner (perron, adgangsveje, flugtveje, øvrige publikumsarealer, billetautomater mm.) og de for systemet nødvendige tekniskrum og ventilationskanaler mv. kan placeres optimalt inden for selve »boksen«. Dette betyder, at stationen ligeledes er omkostningseffektiv, idet det samlede udgravede volumen minimeres.
- Gangafstanden fra terræn til perron, og derved også tidsforbruget til omstigning mellem Metro og andre transportmidler, er minimeret, da stationen, i modsætning til en station, hvor udgravning sker under overfladen, kan anlægges med perronniveau så tæt ved gadeplan, som