

sporet. Sidstnævnte system anvendes på stationerne på den nuværende Metro uden for tunnelstrækninger. Perrondøre yder den største sikkerhed, men er også som udgangspunkt væsentligt dyrere end detektorsystemet.

Når perrondøre, som på de underjordiske stationer i den nuværende Metro, etableres, så de udgør en fuld adskillelse mellem perronrummet og de tilstødende sporrer, er det imidlertid muligt at opnå væsentlige besparelser på det nødvendige ventilationsanlæg til perronrummet. Det forhold, at valget mellem perrondøre og detektorsystem på de nuværende stationer på tunnelstrækningerne - på grund af besparelser på ventilationsanlæg - viste sig at være stort set udgiftsneutralt, afgjorde valget af perrondøre.

Valget af perrondøre betyder i tilgift nogle yderlige fordele i forhold til valg af detektorsystemer. De væsentligste er 1) at hele perronarealet er til fuld rådighed for passagererne under spidsbelastning, 2) at der opnås en væsentlig bedre luftkomfort i perronrummet, bl.a. undgås den karakteristiske trykbølge af varm, støvet luft, der løber foran et ankommende tog og 3) at blinde eller svagseende og forældre med mindre børn ved hånden vil føle sig mere trygge under ophold på perronen.

Anvendelsen af perrondøre stiller til gengæld krav til det samlede system, nemlig a) at alle tog, herunder også senere generationer, leveres med en dørplacering og -udformning, der er afstemt med perrondørene, og b) at der ved hvert stop skal foregå en dataudveksling i togstyringssystemet mellem tog og station, der sikrer, at dørene i tog og på perron kun åbner, når toget holder inden for nogle fastlagte tolerancer, og at en perrondør ud for en aflåst togdør ikke åbner og vice versa.

De sidste krav er rent tekniske og opfyldes både af det nuværende system og andre tilsvarende systemer. Med hensyn til det første krav blev der ved udformningen af den nuværende Metro fundet en afbalanceret løsning mellem hensyn til indretning af tog (bl.a. sædemoduler), hensyn til indretning af station og hensyn til eventuelt senere anvendelse af længere tog. Løsningen blev en fælles modulopbygning af tog og station baseret på et 5,5 m modul, der hver rummer et dørparti. Dette svarer til en 11 m lang mellemvogn med to dørpartier. Modulopbygningen tillader uden at ændre de eksisterende døre, at der senere kan indføres en ekstra 11 m mel-

lemvogn i de nuværende tog eller i en ny generation af tog.

Anvendelse af perrondøre og 5,5 m modulet udgør således et centralt led i »mere af samme slags«.

### *Vendesporskamre*

De gennemførte trafikberegninger viser, at trafikken på Cityringen forventes at være jævnt fordelt over banestrækningen, at banens kapacitet vil være tilstrækkelig ved anvendelse af 3-vognstog, og at der ikke forudses behov for anvendelse af 4-vognstog. Imidlertid tager beregningerne ikke højde for samtlige strukturelle ændringer af trafikbilledet i fremtiden. Da stationerne er indrettet således, at de om nødvendigt vil kunne blive betjent med 4-vognstog i fremtiden, vil også vendesporskamrene blive fremtidssikret, så de vil kunne betjene 4-vognstog. En senere udbygning af vendesporskamrene vurderes ikke at være praktisk mulig.

### *Arkitektur*

Der tages udgangspunkt i, at Cityringen gennemføres som »mere af samme slags«. Arkitektonisk er der således taget udgangspunkt i, at stationerne på Cityringen grundlæggende kan udføres efter samme stationskoncept og med samme formsprog som de eksisterende dybe stationer. De overordnede værdier om overblik, enkelhed og dagslys, der er blevet det særlige kendetegn ved den københavnske Metro, kan fastholdes, og den designlinje, der er skabt, kan danne grundlaget for det videre arbejde med stationerne.

### *Oversigt over stationernes overfladeelementer – permanente åbninger i terræn*

Indpasning af stationerne i byrummet er i forbindelse med udredningsarbejdet blevet diskuteret i arbejdsgrupper med repræsentanter fra Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, HUR, DSB, Banedanmark og Trafikstyrelsen.

Et af de væsentlige punkter, som er blevet diskuteret i arbejdsgrupperne, er, hvilke permanente åbninger mv. der vil være synlige på terræn, efter at stationen er anlagt, samt hvorledes disse vil kunne indpasses på de enkelte stationsforpladser.

Herunder følger i en tabel en oversigt over stationernes overfladeelementer, inklusive en beskrivelse af dimensioner, funktion og bindinger. Generelt gælder, at der for alle åbninger og ele-