

Adgangstrapper

Der har været ønsker om, at hovedadgangs-trapper på Cityringens stationer anlægges mindre stejle end på stationerne på Metroens første etaper. Det er derfor hensigten på Cityringen at udføre adgangstrapper med en noget mindre hældning. Dette bevirker, at trapperne bliver længere.

Nødtrapper, som også kan fungere som adgangstrapper, forudsættes ligeledes anlagt med den mindre stejle hældning, ligesom trapper til cykelkædre vil blive mindre stejle.

Der er alene anvendt rulletrapper fra concourse til forplads på v/Christiansborg, fordi concoursen er anlagt ekstra dybt under kanalen og ligeledes på Nørrebro, fordi hovedtrappen indgår i omstigningsvejen. De fulde omstigningsveje på omstigningsstationerne til Metroens etaper 1-3, S-tog og Re-tog er forsynet med rulletrapper, dog undtaget København H fra omstigningstunnel til eksisterende perroner, fordi pladsforholdene på den fredede banegård ikke tillader dette.

Under forundersøgelsen er der beregnet optionspriser på:

- rulletrapper fra concourse til forplads på øvrige stationer
- overdækning af hovedtrapper og nødtrapper på forpladser.

Ovenlys

Udformning af ovenlys og dermed dagslysendfald på stationerne kan ske på forskellige måder og udgør et særligt designarbejde på flere niveauer, både hvad teknik, æstetik og indpasning i byrummene angår. Det er i udredningsarbejdet forudsat, at stationer, hvor det teknisk kan lade sig gøre, etableres med ovenlys, som også indgår i stationens brandventilation som røggasventilationsåbninger. På visse stationer må ovenlys udelades, da forholdene kan nødvendiggøre dette. Her skal der etableres mekanisk røggasventilation. Den præcise udformning på de enkelte stationer indebærer skitsering og detailprojektering, som ikke er indgået i udredningsarbejdet. Det vil derfor blive undersøgt og fastlagt i det videre forløb.

Elevatorer

På baggrund af ønsker fra De samvirkende Invalideorganisationer, og i henhold til gældende normer forudsættes etableret elevatorer overalt, hvor det er muligt, som gennemgangs-elevatorer

og i øvrigt med mindst den gældende min. bredde 1.400 mm på elevatorstolen. Længden af elevatorstolen er som overalt på den nuværende Metro fastsat svarende til en bårelængde og bredden af døråbningen er ligeledes som på den eksisterende Metro fastsat til 1.100 mm svarende til de største tvillingebarnevogne.

Der er observeret visse kapacitetsproblemer med elevatorerne på de største stationer på etaperne 1-2. Derudover vil etableringen af kun én elevator pr. station nødvendigvis medføre, at passagerer med behov for elevator, i tilfælde af at elevatoren er ude af drift, må henvises til nabostationer, hvilket i dag må anses for ude af trit med det høje serviceniveau på Metroen i øvrigt. I konsekvens heraf er der i udredningsarbejdet inkluderet en elevator nr. 2 på alle Cityringens stationer. Som en yderligere konsekvens heraf er der tillige forudsat etableret en elevator nr. 2 til de eksisterende perroner på omstigningsstationerne, det vil sige København H, Kongens Nytorv, Østerport, Nørrebro og Frederiksberg, i det omfang en sådan ikke allerede findes.

Forundersøgelserne har ikke omfattet den nødvendige detaljerede bearbejdning af den eksisterende typestations stationsboks for indpasning af en ekstra elevator, og der vil derfor i en senere projektfase være behov for at indarbejde denne ekstra elevator, som muligvis i enkelte tilfælde vil nødvendiggøre en forlængelse af stationsboksen. Løsningen formodes at skulle skræddersys for de enkelte stationer, idet geometrien for hver enkelt station er unik. Det er skønnet muligt at indpasse den ekstra elevator uden for perronen på København H, hvor stationsboksen er blevet forlænget af andre årsager. På de øvrige typestationer er elevator nr. 2 vist placeret i enden af perronen (på selve perronen) i den ende, der er modsat elevator nr. 1 og concoursniveau.

Placeringen af elevator nr. 2 på perronen har designmæssige konsekvenser for stationsrummet, da rulletrappernes repos på grund af pladmangel må udføres anderledes end ved etape 1. Ligeledes vil stationsrummet fremstå arkitektonisk mindre helstøbt, både når det opleves på vej til og fra perronen og på selve perronen, hvor der vil være mindre plads, med et vist tab af overskuelighed for passagererne til følge. I en senere fase skal det således undersøges, om det er muligt at udforme teknikmodulerne uden for perronen, så en ekstra elevator kan integreres heri og således undgå en placering på selve perronen.