

Såfremt dette mod forventning ikke skulle vise sig muligt, må elevatoren placeres på perronen.

Det var umiddelbart nærliggende at placere de to elevatorer ved siden af hinanden. En sådan løsning er undersøgt, men ikke mulig.

Ekstra nødtrapper på dybere stationer

Det er i forundersøgelserne overordnet blevet vurderet, at der kan blive behov for ekstra nødtrapper på de stationer, hvor der er længere fra stationernes perron til sikkert område, end der er på den almindelig dybe station med perronen beliggende ca. 19 m under terræn. Dette skal i en senere projektfase analyseres nærmere og diskuteres med bygnings- og beredskabsmyndighederne.

Viser undersøgelse, at det er nødvendigt at etablere ekstra nødtrapper, vil udgiften hertil være fællesudgifter, der afholdes af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Forundersøgelserne har ikke omfattet den nødvendige detaljerede bearbejdning af den eksisterende typestation stationsboks for eventuel indpasning af en ekstra nødtrappe. Der vil derfor i en senere projektfase være behov for at indarbejde denne ekstra nødtrappe, som muligvis vil nødvendiggøre en forlængelse af stationsboksen. Ekstra nødtrapper skal som udgangspunkt overvejes for følgende stationer:

- v/Christiansborg: Perron ligger ca. 5 m dybere end på en typestation. Afstand fra perron til concourseniveau er uændret, men adgangs-trappen fra terræn til concourseniveau er længere. Der vil muligvis være behov for en ekstra nødtrappe, medmindre det er acceptabelt, at der etableres separat brandcelle i adgangs-trappen.
- Kongens Nytorv: Perron ligger ca. 11,5 m dybere end på en typestation. Afstand fra perron til concourseniveau er øget med ca. 9,5 m vertikalt, og concourseniveau er dykket ca. 2 m. Det forventes, at der vil være behov for en ekstra nødtrappe på stationen, men en endelig løsning herfor er, jf. ovenfor, ikke identificeret i forundersøgelserne.
- v/Frederiks Kirke: Perron ligger ca. 5 m dybere end på en typestation, og afstand fra perron til concourseniveau er øget med samme ca. 5 m vertikalt. V/Frederiks Kirke anlægges som

en elevatorstation med et NATM-perronkammer mellem to stationsadgangsskakte. En elevatorstation er i denne forbindelse en station, hvor hovedadgangen til perron sker via elevatorer, idet der ikke udføres rulletrapper i stationen. Det vurderes, at der vil være plads til indpasning af nødtrapper i begge stationsadgangsskakte.

Indpasningen af en ekstra nødtrappe på stationerne v/Christiansborg og Kongens Nytorv kan, som det fremgår ovenfor, nødvendiggøre en forlængelse af de to stationers stationsboks. Merprisen ved en eventuel nødvendiggjort forlængelse med et 5,5 m modul af de nævnte stationsboks fremgår af tabellen nedenfor.

Groft skønnet udgift for indpasning af ekstra nødtrappe på station, hvis forlængelse af stationsboks bliver nødvendig:

Station	Mio. kr.
Christianborg	25 mio. kr.
Kongens Nytorv	40 mio. kr.

Ventilationskanaler

I forundersøgelserne er der fokuseret meget på indpasning af stationselementerne i terræn. Forløbet af de underjordiske ventilationskanaler, som forbinder udstyr i stationen med ventilationsriste i terræn, er vurderet overordnet, men er ikke endeligt verificeret. I en senere projektfase skal disse kanaler, ligesom andre underjordiske anlæg, detaljeres mere i takt med, at stationerne udvikles yderligere.

Cykelparkering

Der lægges vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal cykelstativer i terræn ved stationerne. Hvor det ikke er muligt at anbringe det fornødne antal cykelstativer inden for en stations forpladsområde, bekoster Cityringsprojektet levering og opsætning af det overskydende antal cykelstativer på færdige fortovs- eller pladsarealer tæt ved stationen, der anvises af kommunen. Cykelparkering behandles i forbindelse med VVM-arbejdet.

På Metroens etaper 1-2 er anlagt cykelkældre på stationerne. Disse kældre har, for de fleste stationer vedkommende, vist sig at have en lav udnyttelsesgrad på trods af, at skiltningen er forbedret og cyklister i kampagner er blevet opfordret til at anvende dem. I stedet anvender cyklister forpladserne til at parkere deres cykler. Benyttelsen af cykelkældrene er dog i stigning.