

Oversigt over stationer på Cityringens vestlige del mellem Nørrebro Station og København H

Station	Stationstype	Omstigningstunnel	Bemærkning
v/Nørrebro Runddel	Typestation. 7 m perronbredde.	-	-
v/Landsarkivet	Typestation. 7 m perronbredde.	-	-
v/Aksel Møllers Have	Typestation 7 m perronbredde.	-	-
Frederiksberg	Typestation. 7 m perronbredde.	Fodgængertunnel mellem concourseniveau for den eksisterende Metro og Cityringen.	Etape 4 krydser her etape 2.
v/Frederiksberg Allé	Typestation. Perron ca. 0,5 m dybere end alm. typestation. 7 m perronbredde.	-	Stationen er efterfølgende besluttet placeret under hjørnegrund Frederiksberg Allé/Platanvej, se bilag 2
v/Tove Ditlevsens Plads	Typestation. 7 m perronbredde.	-	Stationen er efterfølgende besluttet placeret ved Enghave Plads, se Bilag 2

Der er for alle stationer på strækningen fra København H over Kongens Nytorv til Nørrebro Station udarbejdet dels konstruktions- og arbejdspladstegninger (udredningens tegningsbinds sektion 5), dels arkitekttegninger (tegningsbindets sektion 6). Konstruktions- og arbejdspladstegningerne illustrerer i planen omfanget af stationernes underjordiske anlæg og giver et eksempel på den arbejdsplads, der vil være nødvendig for anlæg af stationerne. For enkelte stationers vedkommende er der på tegningerne suppleret med illustrative snit. Arkitekttegningerne illustrerer en mulig indpasning af stationen i terræn. De to typer af tegninger kompletterer således hinanden.

Der er i forundersøgelserne fokuseret på placering af stationsboks og hovedtrapper samt på afklaring af forhold i forbindelse med placering og udformning af overfladeelementer. I en efterfølgende projekteringsfase skal der arbejdes i et større detaljeringsniveau, end det har været hensigten i disse forundersøgelser. Der vil derfor være behov for i detaljer at eftervise geometrien på alle stationer inkl. placering af elevator nr. 2, eventuelt nødrappe nr. 2 samt forløb af underjordiske ventilationskanaler mv.

For den resterende del af Cityringen har bearbejdningen af stationerne været mindre detaljeret. Konstruktions- og arbejdspladstegninger henholdsvis arkitekttegninger for denne del af

Cityringen kan findes i udredningens tegningsbinds sektion 7, henholdsvis 8, samt i bilag 2.

Skakte

I henhold til sikkerhedskonceptet på etape 1, placeres nødsakke langs linjeføringen mellem de to hovedtunneler med adgang til disse. Nødsakterne skal kunne anvendes som flugtveje for passagerer i tilfældet af en nødsituation, og som angrebsvej for redningspersonale fra terræn til tunnelerne. Skaktene placeres, så der fra ethvert sted i tunnelen maksimalt er 300 m til et sikkert område med en nødudgang, hvilket vil sige bunden af en skakt eller en stationsperron. Dette betyder, at der typisk placeres en nødsakt mellem to stationer, når afstanden mellem perronerne overstiger 600 m, og to skakte såfremt afstanden overstiger 1.200 m. Nødsaktenes placering koordineres så vidt muligt med linjeføringens dybdepunkter, så systemets pumpe-sumpe kan placeres i disse.

Der vil på visse steder langs linjeføringen være behov for at etablere ventilationsskakte til sikring af kontrol af røg ved brand i tunnelerne. Placeringen af disse ventilationsskakte kombineres så vidt muligt med de planlagte nødsakke, så begge funktioner varetages i samme skakt. Alle ventilationsskakte anlægges som kombinerede ventilations- og nødsakke.