

Københavns Kommune  
Økonomiforvaltningen  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København V

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
DK-2300 København S

T +45 3311 1700  
F +45 3311 2301  
E m@m.dk

Att.: Henrik Plougmann Olsen

*Kenneth*

Københavns Kommune har i brev af 7. januar 2009 stillet en række spørgsmål i relation til Metroselskabet supplement til det optimerede dispositionsforslag. I det følgende søges de stillede spørgsmål besvaret:

#### Vedrørende Kongens Nytorv station

Udredningen om Cityringen fra 2005 og bekendtgørelse nr. 588 indeholdt to alternative løsninger for Cityringens station på Kongens Nytorv, en "placering foran Det Kongelige Teater" og en "placering ved Krinsen". Begge løsninger var ekstra dybe typestationer, idet det var forudsat, at det ville være nødvendigt at føre Cityringens tunneler under den nuværende metros tunneler. Den løsning, der ligger til grund for VVM-redegørelsen, er en viderebearbejdning af Udredningens løsning placeret ved Krinsen.

I alle disse tre løsninger er hovedtrappen ligesom i den løsning, der indgår i det optimerede dispositionsforslag, placeret på pladsen foran Kongens Nytorv 21 (tæt på Hviids Vinstue).

Løsningen i det optimerede dispositionsforslags adskiller sig fra de tre tidligere løsninger ved, at det mod forventning har vist sig teknisk muligt at føre Cityringens tunneler over den nuværende metros tunneler. De tre førstnævnte løsninger forudsatte en direkte omstignings-tunnel mellem Cityringens perron og den nuværende metros perron for at begrænse tidsforbruget ved omstigning på dette vigtige metroknudepunkt. Anlægget af denne omstigningstunnel har imidlertid vist sig væsentligt mere kompliceret end oprindeligt forudset. Dels ville pladsforholdene ikke muliggøre den fornødne omstigningskapacitet, dels ville generne for passagererne på den nuværende metro under udførelsen være så omfattende, at passager-fracaldet ville være meget betydeligt. Med muligheden for at føre Cityringens tunneler over den nuværende metros tunneler, vil Cityringens perron kunne placeres så højt, at der kan opnås en tilfredsstillende omstigningsvej via en fælles concourse for de to stationer. Samtidig afkortes adgangsvejen fra gadeplan til Cityringens perron markant. Samlet bliver tilgængeligheden til stationen væsentligt forbedret.

Som nævnt er hovedtrappen i det optimerede dispositionsforslag placeret samme sted som i de tre tidligere løsninger, men i det optimerede dispositionsforslag er det valgt at gøre den nye hovedtrappe til fælles hovedtrappe for både Cityringens station og den nuværende station. Samtidig kan den hidtidige hovedtrappe sløjfes med henblik på at sikre de bedst mulige adgangsforhold til begge stationer. En bevarelse af den eksisterende hovedtrappe ved A'Porta ville således indebære, at concourserne ville blive snævre og uoverskuelige ved passagen af denne trappe.

Med hensyn til konsekvenserne for Magasin kan følgende oplyses:

- Magasins kunder får via indgangen fra den eksisterende concourse fremover direkte adgang til den udvidede, fælles concourse og dermed direkte adgang også til den fremover mest benyttede station, Cityringens. Dette er for Magasin en forbedring i forhold til Udredningens løsning, hvor forbindelsen fra Magasins indgang og den eksisterende concourse til Cityringens station gik gennem en snævrere forbindelsestunnel.
- Den løsning, der nu arbejdes med, indebærer også en anden fordel for Magasin, idet det meget store antal fremtidige omstigende på stationen vil blive ledt over concourserne og dermed direkte forbi Magasins indgang fra concourserne. I Udredningens løsning er var omstigningen forudsat at ske direkte fra perron til perron via en dybtliggende forbindelsestunnel.

For den gode ordens skyld bemærkes, at aftalen af 14.12.1998 mellem Ørestadsselskabet I/S og Magasin Ejendomme Kongens Nytorv A/S om etablering af en indgang til Magasin fra den eksisterende concourse, ikke indeholder nogen løfter om en bestemt placering af stationens hovedtrappe.

Med hensyn til anlægsomkostningerne gælder det, at de merudgifter, der medgår til sikring af de overliggende bygninger i forbindelse med ændringen af de borede tunneler fra dybtliggende til højtliggende, stort set modsvares af mindredgifterne ved ændringen af stationsanlægget fra dyb til højtliggende. Der var ikke i Udredningens anlægsbudget afsat midler til at imødegå de foran nævnte meget omfattende, men ikke nærmere kalkulerede passagertab. Identifikationen af netop dette forhold har været en væsentlig tilskyndelse til udviklingen af den løsning, der indgår i det optimerede dispositionsforslag.

#### Vedrørende vendespor i sporskifte-kammeret under Nørrebro-parken

I Metroselskabets brev af 29. september 2008 med fremsendelse af dispositionsforslaget for Cityringen oplyste selskabet, at det optimerede dispositionsforslag var det første egentlige projekt for Cityringen og det dertil knyttede anlægsoverslag dermed også det første egentlige anlægsoverslag for Cityringen. Anlægsoverslaget, der således var udarbejdet på grundlag af det optimerede dispositionsforslag, indeholdt de foreslåede ændringer, herunder et sporskifte-kammer under Nørrebro-parken uden vendespor.

Samtidig understregedes det i brevet, at dispositionsforslaget indeholdt enkelte elementer, som endnu ikke var endeligt afklarede: Dels udførelsen af Kongens Nytorv station som en højtliggende station, jf. omtalen ovenfor. Dels udeladelsen af vendesporet i sporskifte-kammeret under Nørrebro-parken. For så vidt angik vendesporet blev det således tilkendegivet, at der ikke var skabt fuld sikkerhed for, at en udeladelse ikke ville medføre en forringelse af regulariteten på Cityringen og en begrænsning af mulighederne for natkørsel samtidig med vedligehold i nattetimerne

Det i fremsendelsesbrevet omtalte anlægsoverslag på 15,327 mia. kr. (2005-priser) var således udarbejdet uden det omtalte vendespor, idet der i brevet var taget forbehold for de to udestående spørgsmål som nævnt ovenfor. Selskabet tilkendegav at ville fremsende en endelig indstilling om disse to forhold inden udgangen af 2008.

Som det fremgår af Metroselskabets brev af 17. december 2008 'Supplement til dispositionsforslaget for Cityringen' konstaterede selskabet på grundlag af grundige undersøgelser, at det desværre ikke var muligt at opnå den nødvendige sikkerhed for, at Cityringens drift kan gennemføres med en tilfredsstillende driftspålidelighed, såfremt vendesporet udelades.

Selskabets bestyrelse besluttede derfor at justere dispositionsforslaget, således at sporskifte-kammeret under Nørrebroparken forsynes med et vendespor, som forudsat i det oprindelige forslag indeholdt i Udredningsrapporten. Som oplyst i brevet af 17. december 2008, indebærer dette, at den forudsatte besparelse på 90 mio. kr. ikke kan realiseres, hvorfor det til dispositionsforslaget knyttede anlægsoverslag må revideres fra 15,327 mio. kr. til 15,417 mio. kr. (2005-priser). Det bemærkes, at det reviderede anlægsoverslag fortsat ligger indenfor den fastsatte grænse på 15 mia. kr. + 3 pct.

Med venlig hilsen



Anne-Grethe Foss