



DEPARTEMENTET

Kollektiv trafikkontoret

Annette Thorup  
Telefon 33 92 34 44  
at@trm.dk



## Bilag 2 A

### ***Udformning af stationer, skakte m.m. – tilkøb, optioner og uforudsete udgifter***

#### **Stationer – grundlæggende forudsætninger i forhold til afgrænsningen af tilkøb, optioner og uforudsete udgifter**

Cityringens udformning er grundlæggende baseret på udformningen af den eksisterende metro med forudsætningen, at Cityringen anlægges som ”mere af samme slags”.

Nedenfor følger en beskrivelse af de forskellige forudsætninger knyttet til anlægget. For så vidt angår en nærmere gennemgang af de enkelte stationer henvises i øvrigt til Udredningen om Cityringen fra maj 2005, afsnit 7.2 – 7.15.6.

I det omfang det besluttes f.eks. i forbindelse med projekteringen og VVM-proceduren at gennemføre Cityringen på en måde, der afviger fra de nedenfor nævnte forudsætninger, vil en evt. merudgift, herunder eventuelle uforudsete udgifter, blive betragtet som tilkøb og dermed skulle betales af den eller de parter, der ønsker fravigelsen. Udnyttelse af optioner betragtes ligeledes som tilkøb og udgiften, herunder eventuelle uforudsete udgifter, skal dermed betales af den part, der ønsker at udnytte optionen.

Tilkøb afgrænses i forhold til uforudsete udgifter på den måde, at der ved tilkøb er tale om et valg, hvorimod uforudsete udgifter er udgifter, som ikke oprindeligt har været forudset, og som man er nødt til at afholde af hensyn til projektets gennemførelse. Udgiften til uforudsete udgifter afholdes af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Nedenfor er angivet en oversigt over planlagte stationer. Kommunerne kan planlægge stationsindpasningerne i gaderummene. Stationsindpasningerne i gaderum forudsættes i omfang at svare til det nedenfor angivne. Hvis kommunen ønsker noget herudover, betaler kommunen selv meromkostningerne til anlæg og drift.

#### ***Stationstype***

I 1994 blev der undersøgt to grupper af stationskoncepter, og en række alternativer i hver af disse grupper. Den ene gruppe af stationskoncepter omfattede de stationer, som kunne anlægges som Cut&Cover direkte fra overfladen. Den anden gruppe af stationskoncepter omfattede de stationer, som skulle anlægges som "tunnelstationer", det vil sige ved udbredt anvendelse af minemetoder som f.eks. NATM (New Austrian Tunnelling Method).

Valget faldt, for Metroens etaper 1-3, af såvel økonomiske som funktionelle og arkitektoniske årsager, på en Cut&Cover-station i form af den såkaldte "typestation".



Konceptet for typestationen indebærer principielt, at hele stationen anlægges inden for en rektangulær udgravning, kaldet "stationsboksen", afstivet af permanente sekant pæle (borede betonpæle, som griber ind i hinanden), og hvor stationens ø-perron placeres i ca. 19 meters dybde.

Dette stationskoncept, hvis anlægsmetode beskrives nærmere i udredningens afsnit 8.3, har en række fordele i forhold til alternative stationskoncepter. De væsentligste fordele er beskrevet nedenfor:

- Stationen kan anlægges direkte fra overfladen som Cut&Cover, hvorved vanskelige og bekostelige underjordiske udgravninger undgås eller minimeres.
- Anvendelsen af vandtætte afstivende vægge betyder, at de grundlæggende krav i forbindelse med udførelsen til "ingen sætninger" og "ingen grundvandssænkning" kan håndteres ved hjælp af metoder, som er relativt simple, velkendte og robuste.
- Stationens publikumsfunktioner (perron, adgangsveje, flugtveje, øvrige publikumsarealer, billetautomater mm.) og de for systemet nødvendige teknikrum og ventilationskanaler mv. kan placeres optimalt inden for selve "boksen". Dette betyder, at stationen ligeledes er omkostningseffektiv, idet det samlede udgravede volumen minimeres.
- Gangafstanden fra terræn til perron, og derved også tidsforbruget til omstigning mellem Metro og andre transportmidler, er minimeret, da stationen, i modsætning til en station, hvor udgravning sker under overfladen, kan anlægges med perronniveau så tæt ved gadeplan, som man ønsker. Med dette koncept er det i praksis hensynet til anlæg af de borede tunneler mellem stationerne, som bestemmer dybden af stationen.
- Konceptet giver mulighed for at etablere åbne, overskuelige stationsrum med dagslysindfald, som er med til at give passagererne tryghed. I nogle alternative stationskoncepter færdes passagererne i tunnelgange med ringe overskuelighed, hvilket kan give en følelse af utryghed.
- Konceptet med pyramideovenlys er funktionsmæssigt kombineret med konceptet for ventilation af stationen. Udover at sikre dagslysindfald fungerer ovenlysene som udluftningsmulighed ved brand i stationsrummet. Pyramide-ovenlysene løfter sig automatisk 60 cm styret af røgdetektorer. Alternative løsninger på dagslysindfald i form af f.eks. langsgående "lysplinte" som på Metrodelen af Nørreport st., eller langsgående glashus på Solbjerg st. kan også etableres med brandudluftningsmulighed. Der henvises i øvrigt til udredningens afsnit 7.1.5.

En løsning, hvor ovenlys er nedfældet i pladsens belægning som på Christianshavn st., giver ikke denne brandudluftningsmulighed. Sløjfes muligheden for brandudluftning via ovenlysene, opstår behov for anlæg af alternativ mekanisk brandudluftning fra stationsrummet med egne ventilationsåbninger i pladsen - en løsning der indebærer en merudgift, samtidig med at det begrænsede dagslysindfald medfører reduceret tryghed og komfort samt tab af et karakteristisk arkitektonisk motiv. Til gengæld frigiver denne løsning areal på stationernes forpladser, som således kan bruges som f.eks. torveplads i byens rum.

Den anden gruppe af stationskoncepter, "tunnelstationerne", indebærer som udgangspunkt en række ulemper i forhold til "typestationen". På alle ovenfor fremhævede punkter, står



"tunnelstationerne" dårligere end typestationen. Den væsentligste fordel ved en tunnelstation er, at den principielt kan anlægges under eksisterende bygninger eller stationer. Til gengæld er den dyrere og generelt mere risikabel at anlægge end en "typestation".

For at mindske risikoen for sætninger og egentlig kollaps under udførelsen, hvilket der er eksempler på i udlandet, skal en "tunnelstation" typisk anlægges en del dybere, end en Cut&Cover-station. Da der også for tunnelstationer er behov for hovedtrappe, nødtrappe, elevatorer (minimum to), ventilationsåbninger for tunnelventilation og ventilationsåbninger for stationsventilation, bliver der ikke tale om nogen nævneværdig begrænsning i størrelsen af de permanente åbninger i terræn.

Skal en "tunnelstation" eksempelvis placeres under en eksisterende station, kan det være vanskeligt at finde en optimal placering af de nævnte permanente åbninger i terræn samt en optimal løsning på forbindelserne mellem disse og perronen. Hertil kommer behovet for plads til teknikrum med de for stationen nødvendige installationer.

På grundlag af ovennævnte vurderinger og erfaringerne fra Metroens etaper 1-3 er det derfor valgt som en forudsætning i forundersøgelserne, at de enkelte stationer så vidt muligt udformes som typestationen. "Tunnelstationer" (NATM-stationer), der indebærer en ikke ubetydelig fordyrelse af projektet og en forringelse af forholdene for Metroens passagerer, anvendes kun, hvor dette er helt uomgængeligt.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at Københavns Kommune i perioden april-oktober 2004 har ladet gennemføre undersøgelser af alternative NATM-stationer på lokaliteterne København H, Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, Østerport og Nørrebro.

Københavns Kommune har på baggrund af undersøgelserne på fællesudvalgsmøde i Bygge- og Teknikudvalget samt Økonomiudvalget 5. oktober 2004 i fuld overensstemmelse med resultatet af undersøgelserne tilsluttet sig, at der i givet fald skal anlægges typestationer på alle ovennævnte lokaliteter. Det pointeres, at der i denne forbindelse ikke blev taget stilling til anvendelse af ovenlys på stationerne, idet typestationerne kan anlægges såvel med som uden ovenlys, jf. afsnit herunder vedr. ovenlys.

### ***Perrondøre***

Et væsentligt element i de nuværende stationer på tunnelstrækningerne er anvendelsen af perrondøre. De tyske BOStrab-regler kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger ved perronkanten, når der anvendes førerløs drift. Reglerne tillader to principielt forskellige løsninger, nemlig enten perrondøre eller et detektorsystem, der via togstyringssystemet udløser en bremsning af et tog på vej mod perronen, hvis en person falder ned i sporet. Sidstnævnte system anvendes på stationerne på den nuværende Metro uden for tunnelstrækninger. Perrondørene yder den største sikkerhed, men er også som udgangspunkt væsentligt dyrere end detektorsystemet.

Når perrondørene, som på de underjordiske stationer i den nuværende Metro, etableres, så de udgør en fuld adskillelse mellem perronrummet og de tilstødende sporum, 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 ankommande tog og 3) at blinde svagtseende og forældre med mindre børn ved hånden vil føle sig trygkere 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 indføjies en ekstra 11 m mellemvogn 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 elementer i terræn skal tages højde for følgende forhold:

Stormflodbeskyttelse: Overkant af åbning typisk minimum i kote 2,2 eller 2,3 m

Væltet tankbil: Åbninger placeres minimum 15 cm over nærliggende vejarealer.

Kraftige regnskyl/skybrud: Åbninger placeres over nærliggende vejarealer. Opkanters størrelse afhænger af opland.

Påkørselsrisiko og risiko generelt skal vurderes i forbindelse med alle elementer på alle stationer.

Som det fremgår af tabellen i kolonnen "Bemærkning", er der en række frihedsgrader med hensyn til udformningen og placeringen af overfladeelementerne. Udnyttelsen af frihedsgrader har konsekvenser i form af merudgifter, ringere komfort, etc.



Nr.	Åbningstype	Dimensioner	Funktion	Bindinger	Bemærkning
1	Hovedadgang	Ca. 7 m x 10 m	Adgang til stationen	Adgang skal kobles til stationens concourseniveau.	Hovedadgang kan i terræn placeres i tilknytning til stationsboksen, eller alternativt under jorden føres til et nærliggende areal eller ind i nærliggende bygning.
2	Tunnelventilation, afkast/indtag	Ca. 10 m <sup>2</sup> , Ca. 4 m x 2,5 m	Ventilation vil være aktiv i forbindelse med brand eller nødsituation i tunnel	Risten skal placeres: - min. 0,15m over kørebanearealer (af hensyn til spild fra tankvogn e.l.) - min. 5m fra facade. Område omkring rist skal friholdes af sikkerhedshensyn.	Afkast/indtag bruges sjældent. Kan placeres i pladsareal hævet 0,15m over terræn. Etape 1: - Afkast hæves normalt ca. 0,8m over terræn. - Amagerbro: rist er undtagelsesvist placeret i terræn => øget risiko.
3	Trykudligningsåbning	Ca. 2 x 25 m <sup>2</sup>	Udligner lufttrykket fra togtunnelerne (stempel effekt)	Område omkring rist skal friholdes af sikkerhedshensyn. Rist skal placeres min. 0,15m over kørebanearealer.	Kan placeres i plan med belægningen - hvilket kræver øget areal (øget krav til styrke => reduceret åbningsgrad i rist => øget areal).
4	Stationsventilation, indtag	Ca. 5 m <sup>2</sup> , Ca. 2 m x 2,5 m	Friskluftindtag. Varetager indtag i daglig drift af stationsventilation.	Afstand fra afkast.	Etape 1: - Placeret i glashus sammen med afkast. - Kan principielt placeres i terræn.
5	Stationsventilation, afkast	Ca. 5 m <sup>2</sup> , Ca. 2 m x 2,5 m	Varetager afkast i daglig drift af stationsventilation.	Afstand fra indtag.	Etape 1: - Placeret i glashus sammen med indtag. - Afkast placeres typisk over hovedhøjde 2,2m over terræn af komforthensyn.
6	Pyramide ovenlys	Ca. 4 m x 3,5 m	Dagslysindfald Fungerer som røgventilationsåbning fra stationsrum i forbindelse med brand (=> mekanisk brandventilation kan undgås).	Områder omkring ovenlys skal friholdes af sikkerhedshensyn.	Ovenlys kan udelades eller nedfældes i belægning. Konsekvensen er behov for mekanisk røgventilation af stationsrummet samt åbning i terræn (ca. 2m x 3m) for afkast af røg. (Som Christianshavn).
7	Elevator	Ca. 3 m x 3,5 m højde ca. 3 m		Placering er bundet af underliggende perron (lodret forbindelse).	Elevator kan "knækkes" på concourseniveau, hvilket resulterer i ringere komfort. Der etableres 2 elevatorer på Cityringens stationer.
8	Nødtrappe	Ca. 10 m x 4 m		Placeres i separat brandcelle med direkte adgang fra perron til terræn.	Etape 1: - Typisk ca. 0,3 m høj opkant omkring åbning af hensyn til påkørselsrisiko. - Glasrækværk. Anvendes som sekundær stationsadgang og adgang til cykelkælder
9	Åbning for større udstyr	Ca. 3 m x 3,5 m	Montering og udskiftning af større udstyr.		Kan skjules under belægning.
10	Metrosojle			Placeres i nærheden af hovedadgang.	
11	Brandvandsskab	Ca. 1,5 m x 1 m x 0,4 m		Placeres i nærheden af brandhane.	



### ***Adgangstrapper***

Der har været ønsker om, at hovedadgangstrapper 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 cykelkældre vil blive mindre stejle.

Der er alene anvendt rulletrapper fra concourse til forplads på v/Christiansborg, fordi concourseen 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 dagslysindfald 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 gennemgangselevatore 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 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 pladsmangel 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. 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 undersøgelserne, 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 typestations 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 concoursniveau er uændret, men adgangstrappen fra terræn til concoursniveau er længere. Der vil muligvis være behov for en ekstra nødtrappe, med mindre det er acceptabelt, at der etableres separat brandcelle i adgangstrappen.



- Kongens Nytorv: Perron ligger ca. 11,5 m dybere end på en typestation. Afstand fra perron til concoursniveau er øget med ca. 9,5 m vertikalt, og concoursniveau 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 concoursniveau 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 stationsbokse fremgår af tabellen nedenfor.

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

<b>Station</b>	<b>Mio. kr.</b>
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. Hvor der i januar 2003 var tale om typisk 5-10 parkerede cykler pr. station, er niveauet nu 30-50 pr. station.



Det kan overvejes, om de arealer, der på etaperne 1 og 2 er anvendt til cykelkældre, på Cityringen kan anvendes til andre formål. Hvis der på en station skal etableres mekanisk røg-gasventilation, vil en del af cykelkælderarealet skulle inddrages til dette.

Hvis cykelkælderfunktionen evt. bevares, skal funktionaliteten af adgangstrapperne inkl. slidskeudformningen bearbejdes for at forbedre tilgængeligheden.

### ***Toiletter***

Stationerne på Cityringen er forudsat uden toiletter. Automat-toiletter enten i gadeplan eller på concourseniveau kan medtages som option, jf. udredningens afsnit 10.3.3. Udnyttelse af optionen indebærer, at der er tale om tilvalg, hvorved udgiften skal betales af den, der ønsker at udnytte optionen.

### ***Trafikbelastninger***

På Metroens etaper 1 og 2A er der indført belastningsbegrænsninger på stationsforpladserne. På Cityringen projekteres stationerne efter ønske fra kommunerne, så de kan bære almindelig trafiklast. De specifikke krav til projekteringen i form af overfladelaster mv. koordineres og aftales med Københavns og Frederiksberg Kommuner.

### ***Ledninger***

I de gennemførte forundersøgelser er der fokuseret på identifikation af hovedanlæg, som i større eller mindre grad kan forventes at blive berørt i forbindelse med etablering af Cityringens stationer. Oplysninger om forsyningsledninger er baseret på materiale, modtaget fra de enkelte ledningsejere.

Forsyningsanlæggene er opdelt i forsyningsarter som nævnt i det efterfølgende og i hovedanlæg og almindelige forsyningsanlæg. For de enkelte forsyningsarter betragtes ledninger som hovedanlæg, når de er større end eller lig med følgende:

- el 10 kV
- fjernvarme ø 250 mm
- vand ø 300 mm
- gas ø 300 mm
- kloak ø 500 mm
- teleanlæg indeholdende fiberkabler eller mere end 1.000 kobbertråde.

På udredningens plantegninger over arbejdspladser er det vist, hvor det er nødvendigt at etablere en ledningskorridor for at minimere udgiften til ledningsomlægninger. Desuden er der på plantegningerne markeret de ejendomme, hvor det vurderes nødvendigt efterfølgende at få belyst, hvordan forsyningen til de enkelte ejendomme sikres opretholdt i anlægsfasen.

### ***Oversigt over stationerne***

I tabellerne nedenfor er vist en oversigt over de enkelte stationer og specielle forhold relateret til disse. Der er i alt 17 stationer på Cityringen.



Af de 17 stationer kan de 16 anlægges som typestationer eller varianter heraf, baseret på det standardiserede stationskoncept fra Metroens etaper 1 og 2A. Én typestation (v/Christiansborg) er dykket 5 m, én typestation (Kongens Nytorv) er 11,5 m dybere end almindelige typestationer, og én typestation (København H) er 27,5 m længere. For én af stationerne, v/Frederiks Kirke, er anvendt et helt nyt stationskoncept baseret på et underjordisk perronkammer med adgang via elevatorer. Der arbejdes, som på etaperne 1 og 2A, med perronbredder, der afpasses passagerunderlaget, typisk med 7 m eller 9 m brede perroner. På Kongens Nytorv st. er perronbredden af hensyn til indpasning af omstigningstunnel øget til 13,2 m, det vil sige med ca. 4 m i forhold til en bred typestation.

Oversigt over stationer på strækningen fra København H over Kongens Nytorv til Nørrebro Station

Station	Stationstype	Omstigningstunnel	Bemærkning
København H	Lang typestation Perron forlænget 22 m. -7 m perronbredder.	Fodgængertunnel fra concoursniveau til eksisterende perrontunnel samt til banegårdshallen.	Kun plads til 7 m perronbredde i Stampesgade. Perron er forlænget 22 m, station er i alt forlænget 27,5 m. Etape 4 krydser her eksisterende S-bane og fjernbane.
v/Rådhuspladsen	Typestation. 9 m perronbredde.	-	Stationens placering skal finjusteres i forhold til projekt for P-kælder under Vesterbrogade ved Rådhuspladsen
v/Christiansborg	Dyb typestation. Perron ca. 5 m dybere end alm. typestation. 7 m perronbredde.	-	Station er beliggende delvist under Slotsholmskanalen og er derfor dykket ca. 5 m.
Kongens Nytorv	Dyb typestation med udvidelse i perronniveau. Perron ca. 11,5 m dybere end alm. typestation. 13,2 m perronbredde	Fodgængertunnel mellem perron for den eksisterende Metro og perron for Cityringen. Fodgængertunnel mellem concoursniveau for den eksisterende Metro og Cityringen.	Etape 4 krydser her etaperne 1-3. Af hensyn til indpasning af fodgængertunnel perron - perron, er sporafstand/ perronbredde øget. Koncept for station er vurderet på overordnet niveau. En af to mulige placeringer skal vælges
v/Frederiks Kirke/ Marmorkirken	NATM-station, alternativt stationskoncept. Perron ca. 5 m dybere end alm. typestation. 7 m perronbredde.	-	Konceptet for en NATM-station er vurderet på overordnet niveau.
Østerport	Typestation. Perron ca. 0,5 m dybere end alm. typestation. 9 m perronbredde.	Fodgængertunnel fra concoursniveau via eksisterende banegårdshal til øvrige perroner på Østerport st.	Etape 4 krydser her eksisterende S-bane og fjernbane.
v/Trianglen	Typestation. Perron ca. 0,5 m dybere end alm. typestation. 9 m perronbredde.	-	
v/Poul Hennings Pl.	Typestation. 7 m perronbredde	-	
v/Vibenshus Runddel	Typestation, Perron ca. 0,5 m dybere end alm. typestation. 7 m perronbredde	-	



v/Rådmandsmarken	Typestation. 7 m perronbredde	-	Hovedtrappe placeres i stueetagen i eksisterende hus.
Nørrebro	Typestation. 9 m perronbredde.	Fodgængerpassage anlægges i gadeniveau under eksisterende højbane med adgang på hver side via rulletrapper til Ringbanens perroner.	Etape 4 krydser her eksisterende S-bane.

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

Station	Stationstype	Omstigningstunnel	Bemærkning
v/Nørrebros 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 concourse-niveau 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 2B
v/Tove Ditlevsens Plads	Typestation. 7 m perronbredde.	-	Stationen er efterfølgende besluttet placeret ved Enghave Plads, se Bilag 2B

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 detaljeringniveau, 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 nødtrappe 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 B.

### **Skakte**

I henhold til sikkerhedskonceptet på etape 1, placeres nødsakke langs linjeføringen mellem de to hovedtunneler med adgang til disse. Nødsaktene 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.

Skaktene anlægges fra terræn. Umiddelbart under terræn anlægges nødvendige teknikrum i kælderniveau.

Enkelte skakte skal i udførelsesfasen anvendes for anlæg af de borede tunneler. Sådanne skakte er de skakte, der er placeret i tilslutning til de foreløbigt forudsete tunnelarbejdspladser ved Øster Søgade og ved østenden af Nørrebroparken. Disse skakte skal have en størrelse, der kan håndtere de nødvendige arbejdsprocesser relateret til udførelsen af tunnelerne. Afhængig af endelig plan for boreprocessen vil andre placeringer af tunnelarbejdspladser kunne komme på tale, ligesom enkelte andre skakte skulle have en størrelse således, at tunnelboremaskinerne kan tages op eller sættes ned i forbindelse med tunnelboringen.

Enkelte andre skakte skal i udførelsesfasen anvendes for anlæg af de underjordiske udgravede kamre (efter NATM-metoden), der skal anvendes til sporskifter mellem hovedsporene, dvs. diamantkamre eller kombinerede transversal og vendesporskamre, samt til anlæg af afgrænsingskamre. Disse skakte, som typisk vil være kombinerede ventilations- og nødsakke, skal have en størrelse, der kan håndtere de nødvendige arbejdsprocesser relateret til udførelsen af NATM kamrene.

Skaktenes placering er meget afhængig af linjeføringen, og i det videre arbejde kan det af hensyn til den endelige linieføring komme på tale at justere deres placering. Blandt andet af denne grund er der i forundersøgelserne ikke fokuseret på indpasning af skaktenes overfladeelementer. Placering og udformning af skaktenes overfladeelementer fastlægges i dialog med Københavns og Frederiksberg Kommuner i det videre forløb.

I nedenstående tabeller gives en oversigt over skakte og specielle forhold relateret til disse. Der er i alt forudset 16 skakte på strækningen mellem København H over Kongens Nytorv til Nørrebro station inklusive skaktene mellem København H og CMC samt skaktene i Nørrebroparken. På den resterende del af Cityringen er der i alt forudset 6 skakte.



***Oversigt over skakte på strækningen mellem Sønder Boulevard og Nørrebroparken over København H, Kongens Nytorv og Nørrebro station***

Skakt	Skakttype	Bemærkning
Godsbanegården, vest	Ventilations- og nøds skakt	Placeret ved afgrening imod Sydhavnen  Udførelsesfasen: Herfra anlægges evt. afgreningskamre for afgrening mod Sydhavnen
Krusågade	Ventilations- og nøds skakt	Placeret ved afgrening imod kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) Udførelsesfasen: Herfra anlægges afgreningskamre akten flyttes som følge af beslutningen om at flytte stationerne v/Frederiksberg Allé og v/Tove Ditlevsens Plads, se bilag 2B
Sønder Boulevard	Ventilations- og nøds skakt	Enghave Plads-København H  Udførelsesfasen: Herfra anlægges transversal og vendesporskammer
Halmtorvet	Ventilations- og nøds skakt	Enghave Plads-København H  Udførelsesfasen: Herfra anlægges transversal og vendesporskammer
Nytorv	Nøds skakt	Rådhuspladsen-Christiansborg
Nikolaj Plads	Ventilations- og nøds skakt	Christiansborg-Kongens Nytorv  Udførelsesfasen: Herfra anlægges diamantkammer
Sankt Annæ Plads	Nøds skakt	Kongens Nytorv-Frederiks Kirke
Grønningen	Nøds skakt	Frederiks Kirke-Østerport
Øster Søgade	Ventilations- og nøds skakt	Østerport-Trianglen  Udførelsesfasen: Herfra anlægges diamantkammer Herfra anlægges borede tunneler
Sankt Jakobs Plads	Nøds skakt	Trianglen-Reersøgade
Koldinggade	Nøds skakt	Trianglen-Reersøgade
Hesseløgade	Nøds skakt	Reersøgade-Vibenshus Runddel
Lersø Parkallé	Ventilations- og nøds skakt	Vibenshus Runddel-Rådmandsmarken Udførelsesfasen: Herfra anlægges diamantkammer
Borgmestervangen	Ventilations- og nøds skakt	Rådmandsmarken-Nørrebro
Nørrebroparken, vest	Ventilations- og nøds skakt	Nørrebro-Nørrebros Runddel  Udførelsesfasen: Herfra anlægges transversal og vendesporskammer Herfra anlægges borede tunneler
Nørrebroparken, øst	Ventilations- og nøds skakt	Nørrebro-Nørrebros Runddel



		Udførelsesfasen: Herfra anlægges transversal og vendesporskammer Herfra anlægges borede tunneler
--	--	--

Tabel

***Oversigt over skakte på Cityringens vestlige del mellem Nørrebroparken og Sønder Boulevard***

Skakt	Skakttype	Bemærkning
Hans Egedes Gade	Nøds skakt	Nørrebros Runddel-Landsarkivet
Kong Georgs Vej	Nøds skakt	Landsarkivet-Aksel Møllers Have
Rolfsvej	Ventilations- og nøds skakt	Aksel Møllers Have-Frederiksberg st.  Udførelsesfasen: Herfra anlægges diamantkammer
Allégade	Nøds skakt	Frederiksberg st.- v/Frederiksberg Allé Skakten flyttes som følge af beslutningen om at flytte stationerne v/Frederiksberg Allé og v/Tove Ditlevsens Plads, se Bilag 2B
Carl Bernhards Vej	Nøds skakt	V/Frederiksberg Allé-v/Tove Ditlevsens Plads Skakten flyttes som følge af beslutningen om at flytte stationerne v/Frederiksberg Allé og v/Tove Ditlevsens Plads, se Bilag 2B
Asger Rygs Gade	Nøds skakt	V/Tove Ditlevsens Plads-København H Skakten flyttes som følge af beslutningen om at flytte stationerne v/Frederiksberg Allé og v/Tove Ditlevsens Plads, se Bilag 2B
Godsbanegade	Ventilations- og nøds skakt	V/Tove Ditlevsens Plads-København H Skakten flyttes som følge af beslutningen om at flytte stationerne v/Frederiksberg Allé og v/Tove Ditlevsens Plads, se Bilag 2B

Der er ikke undersøgt nærmere, om placeringen af den enkelte nøds skakt vil medføre ledningsomlægninger. Nøds skaktenes konstruktioner har en udstrækning, som generelt gør, at det er muligt ved mindre justering af geometrien at finde en placering, hvor ledningsomlægninger er begrænset.

***Forpladser til stationer og skakte***

Forpladsarbejderne omfatter som udgangspunkt retablering af overfladen efter udførelse af tunnelstationer og skakte og de tilpasninger af overfladen, der er nødvendiggjort af indpassningen af tunnelstationernes og skaktenes overfladeelementer samt disses rette funktion.





Tilpasningerne omfatter, svarende til hvad der var tilfældet på metroens etape 1 og 2, kun nærområdet omkring tunnelstationernes og skaktenes konstruktioner, typisk ud til en afstand af 10-20 m fra disse, kaldet forpladsområdet. Inden for dette område foretages en fuldstændig retablering af overfladen tilpasset tunnelstationens og skaktens fremtidige funktion, i et kvalitetsniveau, der plads for plads er afstemt med de lokale forhold og svarer til det gennemførte på etape 1 og 2A.

Forpladsarbejderne omfatter jf. de eksisterende aftaler på etape 1 og 2 plads-, fortovs- og vejbelægninger inkl. afstribninger, afvandings og afløbssystemer, beplantninger samt tilslutninger til eksisterende bygninger og belægninger. Forpladsarbejderne til stationerne omfatter også etablering af pladsinventar i form af bænke, buslæskærme, cykelstativer, pullerter, trafikskilte, signalstandere og signallys, reklamestandere, belysningsmaster inkl. armaturer og samt andet informationsudstyr vedrørende HUR-busser. I det omfang sådant udstyr, f. eks. reklamestandere, stilles til rådighed for kommunen uden udgift, stilles det også til rådighed for Cityringsprojektet uden udgift.

Alle overfladeelementer, der er en fysisk del af tunnelstations- eller skaktkonstruktionen, dvs. trapper med tilhørende rækværker, elevatorhuse, ovenlys, ventilationsskakte etc. henregnes ikke til forpladsarbejderne, men til tunnelstations- og skaktarbejderne. De nødvendige ledningsarbejder og arkæologiske udgravninger forud for anlægget af tunnelstationerne og skaktene betragtes som selvstændige arbejder og henregnes derfor heller ikke til forpladsarbejderne.

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, der anvises af kommunen.

Uden for forpladsområdet foretages kun simpel retablering, hvor f.eks. ledningsarbejder eller trafikomlægninger har beskadiget de bestående gadeanlæg.



## Bilag 2 B

### To stationer, der efterfølgende er besluttet placeret

For følgende to stationer gælder, at der efter afslutningen af udredningsarbejdet er truffet beslutning om placeringen. For disse stationer gælder det nedenfor angivne.

#### *Station v/Enghave Plads*

Stationen placeres midt på den østlige del af pladsen. Stationen er beliggende i nærhed til Istedgade ca. 100 m fra Enghavevej.

#### *Placering og udformning*

Stationen udføres som en tpestation, placeret midt på den østlige del af Enghave Plads med orientering imod vest. Der etableres en supplerende hovedtrappe, kombineret med en nødtrappe fra stationens østlige ende med orientering imod Istedgade, se figur 1.

Det bemærkes at stationen i princippet lige så godt kan orienteres med hovedtrappen imod øst.

#### *Arkitektonisk indpasning*

Ved ændring af den nuværende pladsudformning på den østlige del af pladsen, er det muligt at skabe en sammenhængende stationsforplads med gode adgangsforhold, både fra hovedtrappen og den supplerende hovedtrappe. Det er muligt at gendanne de to eksisterende rækker af træer langs pladsen og dermed bevare den rumskabende effekt.

Stationsforpladsen med fast belægning og stationens elementer i terræn vil fint kunne indpasses med pladsens vestlige grønne og bløde del og sammen med den udgøre en arkitektonisk helhed. Med en placering af en station på dette sted vil stationen ikke alene få en meget synlig placering, Enghave Plads vil ligeledes blive opgraderet til en primær og mere dynamisk plads i bydelen.

#### *Trafikale forhold*

Stationen vil få gode adgangsforhold fra såvel Istedgade og Enghavevej, hvor der er muligheder for omstigning til bus. Trafikken genetableres efter anlæg af stationen til de nuværende forhold.

Der er mulighed for evt. etablering af cykelparkering midt på Enghave Plads i nærheden af hovedadgangen til stationen.

#### *Arealer og rettigheder*

Permanent placering: Placeringen af stationen på den østlige del af Enghave plads vil ikke udløse erstatninger af betydning. Stationen med anlæg vil blive placeret på kommunale arealer. I lighed med de allerede etablerede stationer vil de omliggende naboejendomme sandsynligvis blive pålagt stationsservitut, med de deraf følgende mindre begrænsninger i anvendelsen af de berørte ejendomme. Alle ejendomme vil i den permanente situation lovligt kunne anvendes som i dag.



Midlertidige indgreb: Byggepladsen skal udformes således, at der er fornøden brand- og redningsadgang til adresserne Enghave Plads 5 - 11. Det vil også sikre, at der vil være tilstrækkelig adgang, jf. vejlovens § 69, stk. 2, for beboere og butikker i anlægsperioden. Det kan ikke udelukkes, at det, på grund af den samlede anlægsperiodes længde, vil blive relevant med delvis huslejekompensation eller tilsvarende erstatning til de forretningsdrivende/erhvervsudlejere på Enghave Plads. De samlede udgifter hertil vurderes at være relativt beskedne.

#### *Ledningsomlægninger*

Af hovedforsyningsanlæg på Enghave plads kan nævnes et krydsende tele tracé i forlængelse af Haderslevgade, hvor omlægning kan undgås, såfremt stationens vestlige begrænsning flyttes 2-3 m længere mod øst. Udgiften til omlægning af teleanlægget udgør ca. 4,0 mio. kr., som er medtaget i anlægsoverslaget.

Øvrige hovedledninger, som skal omlægges, er en kloak-tunnel (Belvedere-ledningen) som krydser Enghave Plads via Haderslevgade og Flensborggade samt en krydsende ø 900 mm kloakledning i pladsens østlige begrænsning. Herudover skal mindre krydsende og langsgående forsyningsledninger, kloak, fjernvarme, gas, vand og el-anlæg flyttes for at give plads til stationen.

#### *Bygningsfredning mv.*

Kbh. Bymuseum oplyser, at stationen på Enghave Plads ikke berører områder af særlig arkæologisk interesse. Anlæg af stationen vil ikke berøre naboejendomme. Ingen bygninger i umiddelbart nærhed af stationen er fredede.

#### *Arbejdspladsforhold samt trafikafvikling i anlægsfasen*

Placering af arbejdspladsen på Enghave Plads er i forhold til de fleste andre arbejdspladser på Cityringen ukompliceret. Der er plads til udformning af arbejdspladsen under hensyntagen til naboer og trafik, og i anlægsfasen vil pladsens vestlige del kunne opretholdes som offentligt rum, se figur 2.

Det forventes i anlægsfasen at blive nødvendigt at inddrage kørebanearealerne på en del af pladsens sydlige del. Dog vil der blive opretholdt et ca. 8 m tracé for adgang til forretninger og beboelsesopgange samt brandredning. Trafikken fra Dybbølsgade til Flensborggade vil formodentlig skulle lukkes.

Arbejdstrafik til og fra pladsen forventes primært at skulle ske via Istedgade og Enghavevej. Lokalveje vil således ikke blive belastet i større omfang.

#### *Station v/Platanvej*

Frederiksberg Kommune har erhvervet matr. nr. 25x på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé. På grunden findes en ældre villa, som kommunen agter at nedrive. Grunden forventes udnyttet til en ikke nærmere fastlagt kulturbygning, der planlægges sammenbygget med metrostationen. Det forudsættes, at grunden, hvor kulturbygningen skal opføres, stilles ryddet og vederlagsfrit til rådighed i anlægsperioden. Grunden forbliver Frederiksberg Kommunes ejendom, og kommunen har retten til at opføre den omtalte bygning oven på metrostationen. Metroens rettigheder sikres ved servitut.

#### *Placering og udformning*



Stationsboksen trækkes så langt væk fra Frederiksberg Allé som muligt, og placeres diagonalt direkte under den kommende kulturbygning. Hovedadgang til stationen (hovedtrappen) og elevator i forbindelse med denne integreres i stueplanet. Stationen udføres uden ovenlys. De øvrige elementer i terræn indpasses i det bagvedliggende gårdrum, idet der dog etableres elevator nr. 2 til concoursniveau og en ekstra cykeltrappe i fortovsareal på Platanvej, således at adgang til gårdrummet kun omfatter teknisk tilsyn og vedligehold samt evakuering og redningsindsats ad nødtrappe i forbindelse med nødsituationer. Ligeledes vil en ventilationsrist skulle indpasses på forpladsen til kulturbygningen, se figur 3.

Placeringen indebærer, at stationsboksen skubbes bagud ind i naboejendommens baggårde. Dette bevirker, at der må nedrives to sammenbyggede baghuse på hhv. 1 og 1½ etage for at få plads til stationsboksen. Der vil kun være marginal mulighed for evt. yderligere justering af stationsboksens viste placering uden yderligere nedrivning.

Konstruktivt forberedes stationen for opførelse af en bygning i op til 6 etager over stationen. Denne forberedelse forventes primært at skulle omfatte en forstærkning af tværgående og langsgående bjælker i selve stationstaget, som vil være beliggende umiddelbart under terræn. De nøjagtige behov for forstærkninger af stationen skal analyseres nærmere i en senere projektfase, hvor udkast til den fremtidige bygning tilvejebringes. Efter stillingtagen til grænsefladen mellem metrostation og bygning skal udformningsmæssige og konstruktive krav, dels til metrostationen, dels til den fremtidige bygning defineres i en kravspecifikation, som vil danne del af grundlaget for projektering og udførelse af såvel metrostation som bygning.

Frederiksberg Kommune finansierer alle omkostninger til byggeriet af kulturbygningen, herunder de omkostninger, som den kommende husentreprenør vil få i tilfælde af, at byggeriet af kulturbygningen ikke er færdigt, når Cityringen åbner, og byggeriet derfor skal gennemføres/færdiggøres med stationen i normal drift uden andet end uvæsentlige gener for driften.

Idet stationen, pga. overliggende bygning, ikke kan etableres med naturlig røggasventilation, vil der være behov for etablering af mekanisk røggasventilation, som det kendes fra stationen på Christianshavn.

#### *Arkitektonisk indpasning*

Med denne placering bliver stationen mindre synlig, og dagslysindfald kan ikke anvendes. Kælderetagen i det kommende byggeri vil ikke kunne benyttes til placering af sekundære funktioner for bygningen. Hovedtrappe og elevator skal udformes i samspil med det kommende byggeri. Ligeledes tænkes lokalgaden og fortovet inddraget til en samlet forplads til både station og den kommende kulturbygning.

Stationens øvrige elementer i terræn indpasses i gården. Indpasningen synes vanskelig, idet der skal tages størst muligt hensyn til beboeres ophold i gården samt til de eksisterende parkeringspladser. Der er i denne undersøgelse indikeret placering af stationselementerne, men det bemærkes, at der vil være behov for yderligere bearbejdning af løsningen.

#### *Trafikale forhold*

Efter anlæg af stationen lukkes lokalgaden i sydsiden af Frederiksberg Allé. Ca. 10 parkeringspladser på Frederiksberg Allé lokalgade samt yderligere 5-10 private parkeringspladser sløjfes i denne forbindelse.



### *Arealer og rettigheder*

Placeringen af stationen skråt under kulturbygningen medfører permanente arealerhvervelser fra yderligere 4 private ejendomme. To eksisterende baghuse, hvori der muligvis er erhvervslejemål nedrives. I lighed med de allerede etablerede stationer vil de omliggende naboejendomme sandsynligvis blive pålagt stationsservitut, med de deraf kommende mindre begrænsninger i anvendelsen af de berørte ejendomme. Alle ejendomme vil i den permanente situation lovligt kunne anvendes som i dag.

I anlægsfasen skal der sikres fornøden brand- og redningsadgang til flere ejendomme, og der skal sikres fornøden vejadgang til en enkelt ejendom. Flere af de berørte ejendomme skal afgive parkeringspladser i anlægsperioden. Det vil muligvis være nødvendigt med midlertidig genhusning af beboerne i de lejligheder der ligger nærmest byggegruben.

### *Ledningsomlægninger*

En krydsende hovedkloak  $\varnothing$  2000 i Madvigs Alle og Platanvej omlægges til Platanvejs vestlige side, og en langsgående vandledning  $\varnothing$  350 mm i Frederiksberg Allés sydlige side omlægges til Frederiksberg Allés nordlig side. De øvrige forsyningsledninger i Platanvejs udmunding til Frederiksberg Allé omlægges af hensyn til stationsboksen, samt for at skabe plads for omlægning af hovedkloakken. Der skal sikres en ledningskorridor på min 6 m mellem stationsboksen og bygningsfacaderne på Platanvej, hvilket skønnes muligt.

### *Bygningsfredning mv.*

Der er ingen bygningsfredede ejendomme i den umiddelbare nærhed. Hvad angår bevaringsværdige ejendomme ligger stationen delvis på grunden, der hører til en ejendom med høj bevaringsværdi, og dels på grunde, der hører til ejendomme med middel bevaringsværdi. For Frederiksberg Allé, og hjørnegrunden, gælder, at træer kun må beskæres eller fældes med Kommunalbestyrelsens tilladelse, hvilket forudsættes at kunne opnås til det begrænsede antal træer på hjørnet af Frederiksberg Allé og Platanvej, der nødvendigvis må fældes. Træer kan genplantes i muligt omfang. Muligheden for fund af arkæologisk interesse er ifølge Københavns Bymuseum lav, idet der ikke er kendte fund eller større bebyggelse/anlæg af særlig interesse.

### *Arbejdspladsforhold samt trafikafvikling i anlægsfasen*

På figur 4 er vist en mulig udformning af arbejdspladsen. En del af Platanvej op mod krydset til Frederiksberg Allé inddrages til arbejdsplads i anlægsfasen, idet der dog opretholdes ca. 3 m passagemulighed forbi Platanvej nr. 2-4 og ca. 8 m friareal foran Platanvej nr. 5. Arbejdsarealet i Frederiksberg Allé strækker sig ca. 10 m ud fra eksisterende bygningsfacader.

Platanvej lukkes for gennemkørende trafik i hele anlægsfasen. Arbejdskørsel til og fra arbejdspladsen vurderes på dette meget foreløbige stade at kunne ske fra krydset Frederiksberg Allé / Platanvej samt fra Platanvej i den sydlige ende af arbejdspladsen.

### *Nye skaktplaceringer som følge af de nye stationsplaceringer, v/Platanvej og v/Enghaveplads*

Flytningen af de to stationer betyder ændringer af linjeføringen mellem Frederiksberg og København H og linjeføringen på sidegrenen til kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC) i Vasbygade. Ændringerne af linjeføringen betyder også flytninger af de skakte, der er knyttet til linjeføringen. Da linjeføringen kun er meget groft skitseret er skaktplaceringerne endnu kun helt indikative. De foreløbige placeringer fremgår af nedenstående tabel.



***Oversigt over ændrede skaktplaceringer på Cityringens vestlige del mellem Frederiksberg og København H***

Skakt	Skakttype	Bemærkning
Sønder Boulevard ud for Skydebanegade	Ventilations- og nødskakt	Placeret ved afgrening imod kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) Udførelsesfasen: Herfra anlægges afgreningskamre
F.eks. Edisonsvej	Nødskakt	Frederiksberg st.-Platanvej
F.eks. Tøndergade	Nødskakt	Platanvej-Enghave Plads
Skydebanegade	Ventilations- og nødskakt	Enghave Plads-København H



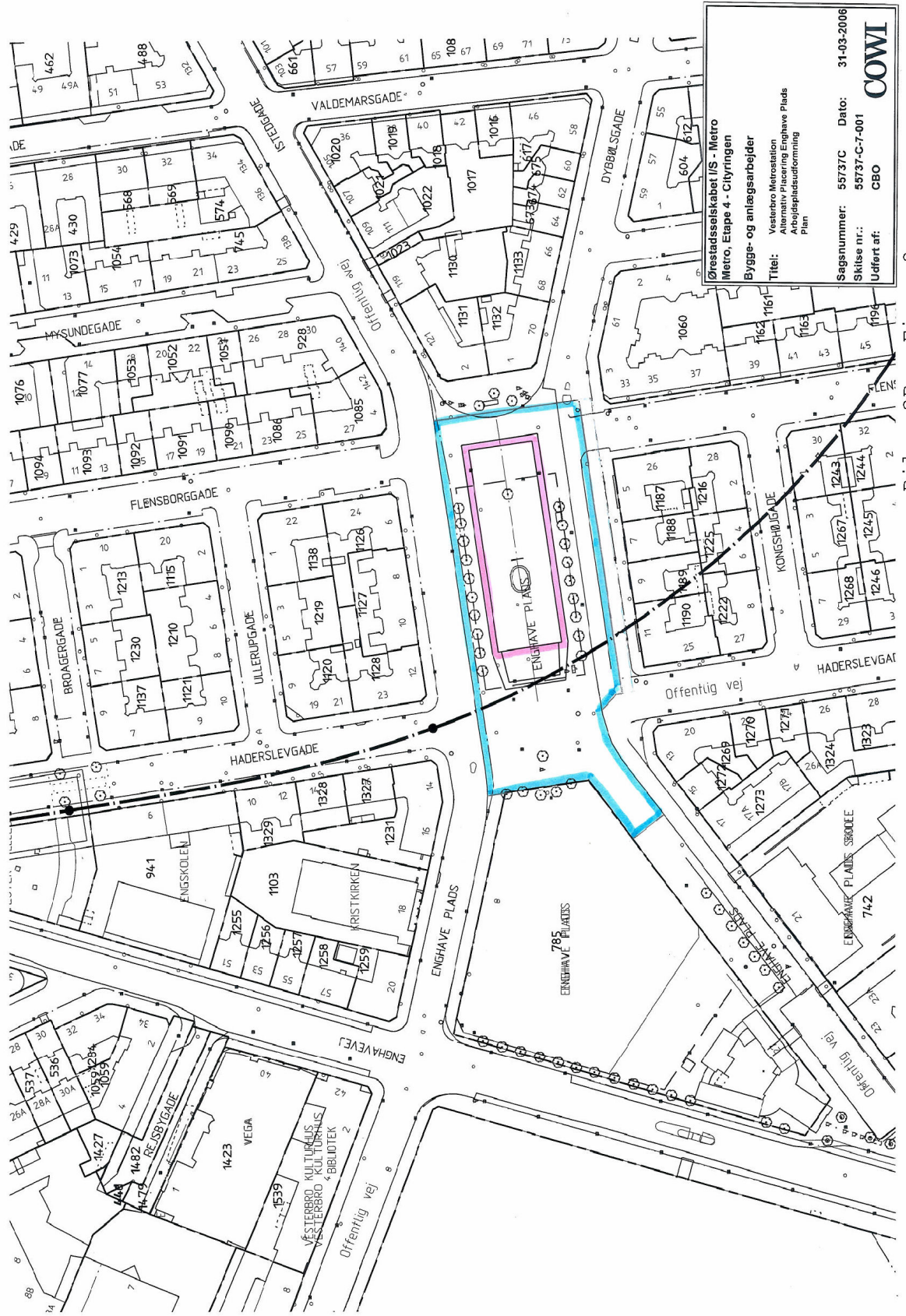
KHR arkitekter

Metro etape 4 - Cityringen

Station Vengshavn Plads, Forundersøgelser på Metro etape 4, mål 1:500 SKitse 63-4-11-073 rev. 0, Dato 2006 03 31, Sagsnr. 1284.01

Ørstedsselskabet IS  
21-MAY-2006 16:22 U:\1300-1999\1284\1284.01\4\1300\_c09\_Engshavn Plads.Ldgn

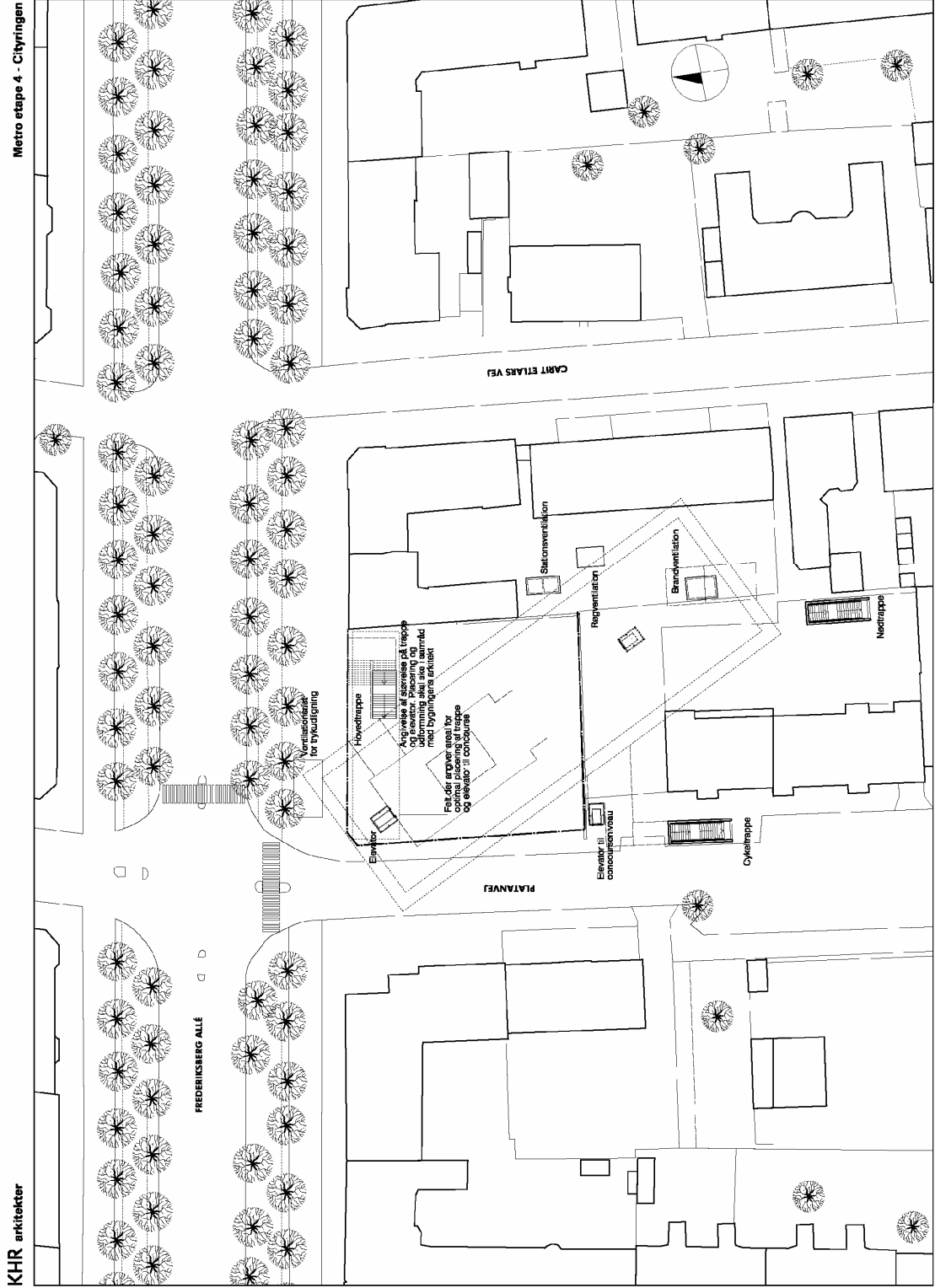
Bilag 2B - Figur 1



<b>Ørestadselskabet I/S - Metro</b>	
<b>Metro, Etape 4 - Cityringen</b>	
<b>Bygge- og anlægsarbejder</b>	
<b>Titel:</b> Vesterbro Metrostation Næstevy Placering Engshavn Plads Afbudspladsudformning Plan	<b>Sagsnummer:</b> 55737C <b>Dato:</b> 31-03-2006
<b>Skitse nr.:</b> 55737-C-7-001	
<b>Udført af:</b> CBO	
<b>COWI</b>	

Bilag 2B - Figur 2

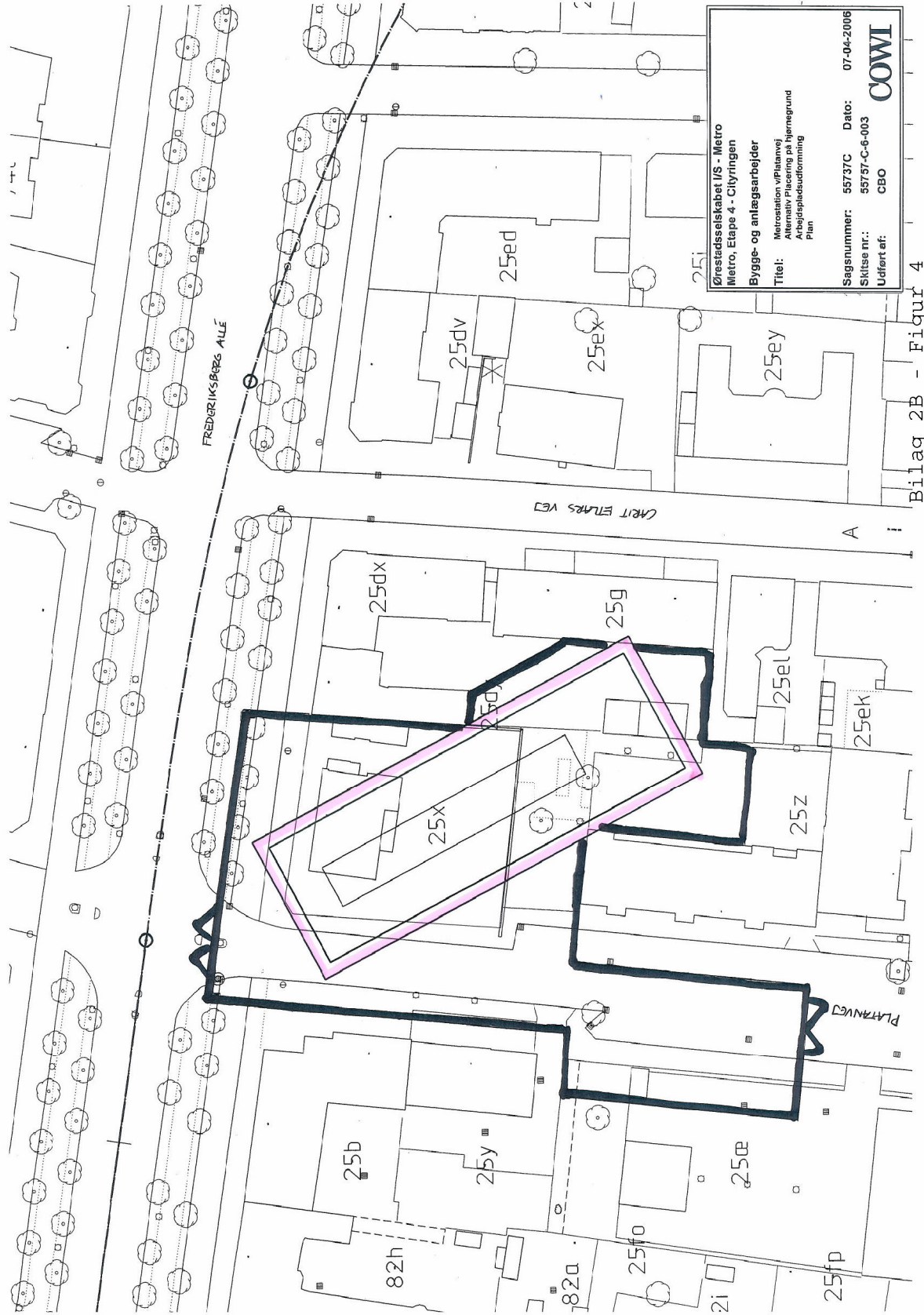




KHR arkitekter

Station v/ Platanvej, Alternativ E, 1:500 Skitse 63-4-11-079 rev. 0, Dato 2006.04.07  
Sags nr. 1284.01

Østtastassekabet /S  
D:\7-APR-2006 10:36 U:\3500-1535\1568\UNYTOR\_1284\02502\_arkrcc1.dgn



**Ørestadselskabet I/S - Metro**  
Metro, Etape 4 - Cityringen  
Bygge- og anlægsarbejder

**Titel:** Metrostation v/Platanvej  
Alternativ Placering på fjerngrund  
Afspejlingsstudier  
Plan

**Sagsnummer:** 55737C    **Dato:** 07-04-2006  
**Skitse nr.:** 55757-C-003  
**Udført af:** CBO

**COWI**

Bilag 2B - Figur 4



## Bilag 3

### ***Optioner eller tilkøb***

Nedenfor er angivet *eksempler på optioner eller tilkøb*, som reguleret i § 6, og som det vil være muligt at udvide projektet med, såfremt det tidsmæssigt er muligt efter § 3, det ønskes af en eller flere parter, og forudsat at den eller de pågældende selv betaler herfor.

- ***Optioner/tilkøb:***

- Senere udvidelser af og tilslutninger til Cityringen***

- Forberedelse af afgrening mod Brønshøj
    - Forberedelse af afgrening mod Sydhavnen
    - Forberedelse af omstigningsmulighed på Østerport station mellem Cityring og havnelinie

- Optimering af driftsforhold***

- Etablering af ekstra henstillingsspor til parkering af fejlramt tog i forbindelse med vendesporskamre ved Halmtorvet og/eller ved Nørrebroparken.

- Passagerfaciliteter***

- Etablering af toiletter i forbindelse med stationerne
    - Rulletrapper fra concourse til forplads på de stationer, hvor dette ikke er forudsat
    - Overdækning af hovedtrapper og nødtrapper på forpladser
    - Ændring af stationsudformning, f.eks. ændring af ovenlys, så der bliver behov for både ovenlys og mekanisk røgventilation eller ændring af adgangsforhold
    - Supplerende adgangsveje for stationerne Trianglen og Rådhuspladsen eller evt. andre stationer.



## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovforslagets baggrund*

##### *1.2. Udredningen om Cityringen*

###### *1.2.1. Organisering af udredningsarbejde*

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune aftalte i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes økonomi for 2002 at se nærmere på en videreudvikling af metroen. Det blev aftalt at igangsætte et udredningsarbejde om mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning i København og på Frederiksberg. Arbejdet er afsluttet i maj 2005 med fremlæggelsen af en teknisk dokumentationsrapport og en resumérapport.

Rapporten er den 27. maj 2005 fremsendt til Folketingets Trafikudvalg (alm. Del - bilag 207).

Opgaven har bestået i - med udgangspunkt i linjeføringen for Cityringen fra Projekt Basisnet (slutrapport i 1999) - at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en egentlig projektering af en Cityring, herunder bl.a. forslag til linjeføring og stationsplaceringer.

Udredningsarbejdet er gennemført i et samarbejde mellem Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR. Transport- og Energiministeriet har varetaget formandskabet. Ørestadsselskabet I/S har stået for den tekniske bistand.

Der har været nedsat arbejdsgrupper om stationsudformninger og miljø. DSB, DSB S-tog, Banedanmark og Trafikstyrelsen har deltaget i en arbejdsgruppe om omstigningsstationer.

I løbet af projektet har der herudover været afholdt møder med følgende interessenter, der på forskellige områder har givet vigtige input til udformningen af projektet: Kulturarvsstyrelsen, Københavns Kommunes kirkegårdsmyndigheder, Beredskabsgruppen for den nuværende metro, herunder Københavns og Frederiksberg Brandvæsen, Københavns og Frederiksberg Politi og HS, Byggemyndighederne i Københavns og Frederiksberg Kommune, Politiets Efterretningstjeneste, Kirkeministeriet, menighedsrådet i Frederiks Kirke (Marmor kirken), De samvirkende Invalideorganisationer og Dansk Center for Tilgængelighed, Akademirådet, Dansk Cyklistforbund og Canal Tours (Havnerundfarten). Endvidere har der været afholdt møder med DSB og Banedanmark om arealspørgsmål.

###### *1.2.2. Linjeføring*

Der har været undersøgt en række varianter af den linjeføring og de stationsplaceringer, der fremgår af rapporterne fra Projekt Basisnet. I den nu foreliggende udredning er for så vidt angår den østlige del af Cityringen, København H-Kongens Nytorv-Østerport-Nørrebro ale- ne foreslået én linjeføring. For så vidt angår den vestlige del af Cityringen mellem Nørrebro og København H indeholder udredningen, udover lovforslagets linjeføring med omstig-



ningstation til den nuværende metro ved Frederiksberg station, også en alternativ linjeføring med omstigningsstation til den nuværende metro på Forum station. Hele ringen føres i tunnel. Rapporten indeholder linjeføring samt udformning og placering af stationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Enkelte stationsplaceringer var i udredningen ikke lagt endeligt fast.

Det fremgår af udredningen, at en etapedeling af anlægsarbejdet med en mulig første deletape København H-Kongens Nytorv-Østerport-Nørrebro station vil medføre væsentlige meromkostninger for det samlede anlæg, samtidig med at der kun opnås marginale tidsbesparelser i forhold til anlæg af hele ringen på én gang.

Det fremgår af udredningen, at eventuelle senere afgreninger fra Cityringen mod Brønshøj og /eller Sydhavnen samt tilkobling af en linje mod Nordhavnen m.v., med fordel kan indtænkes i anlægsarbejdet allerede nu, og linjeføring og længdeprofil er derfor planlagt, så de nævnte afgreninger er mulige. Det fremgår endvidere, at hvis en eventuel senere udbygning af Cityringen skal kunne foregå så billigt som muligt og med så få konsekvenser for passagererne i Cityringen som muligt, skal der mere til. Specielt i tilfældet ved en afgrening mod Brønshøj vil det medføre store gener for driften på Cityringen, hvis ikke de sporskiftekamre, hvor afgreningssporskifterne senere skal placeres, anlægges samtidigt med Cityringen.

### *1.2.3. Tekniske forudsætninger*

Det tekniske udgangspunkt for udredningen har været "mere af samme slags" forstået på den måde, at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro, bl.a. stationstype og togstørrelse, forudsættes genbrugt. Det betyder, at erfaringerne fra de allerede etablerede metroetaper er nyttiggjort, men det hindrer ikke frit udbud af både anlægsopgaver og af togleverance med styre- og passagerinformationssystemer.

Uanset at Cityringen etableres som "mere af samme slags", forudsættes den holdt spormæssigt adskilt fra den nuværende metro. Den forudsættes derfor også forsynet med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter, i princippet svarende til det nuværende. Den forudsatte placering på DSB's tidligere containerterminal i Vasbygade fremgår af rapporten. En sådan fuldstændig adskillelse i uafhængige delsystemer, der tjener til at forhindre at problemer på én linje breder sig til hele systemet, er almindelig på nyere metroer.

Der er fastlagt nogle ganske få undtagelser fra princippet om "mere af samme slags". De vigtigste er nævnt nedenfor.

Hvor stationstypen i øvrigt overalt er tunnelstationer svarende til de nuværende dybe tunnelstationer Forum, Nørreport, Kongens Nytorv, Christianshavn, Amagerbro og Lergravsparken, der alle er anlagt som en boks, udgravet fra gadeniveau, må der på grund af de meget snævre pladsforhold på stationen ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) anvendes en anden type tunnelstation, en såkaldt minestation, hvor stationskammeret udgraves ved en minemetode fra tilstødende skakte. En tilsvarende metode har på den nuværende metro været anvendt ved anlægget af de store sporskiftekamre under Sjæleboderne og Stadsgraven og vil også blive anvendt ved Cityringens sporskiftekamre. På grund af snævre pladsforhold i de tilhørende skakte er det tillige på stationen ved Frederiks Kirke valgt at erstatte rulle-



trapperne mellem perron og forhal med 2 elevatorgrupper. Tilsvarende løsninger kendes flere steder i udlandet.

På den nuværende metro er elevatorerne forbeholdt gangbesværede og passagerer med barnevogne, cykler og lignende. For at imødekomme efterspørgslen fra de øvrige passagerer og for at sikre, at der er elevatorbetjening også ved elevatoredbrud eller -reparation, er det i udredningen forudsat, at alle stationer forsynes med to elevatorer. Dette princip er på omstigningsstationerne udstrakt til at gælde hele omstigningsvejen. Der er altså forudsat efterindbygget ekstra elevatorer på de bestående dele af omstigningsstationerne.

På to stationer, hvor forhallen enten ligger særligt dybt (v/Christiansborg) eller indgår i omstigningsvejen til en anden perron (Nørrebro) etableres rulletrapper mellem forhal og gade.

Som mulige tilvalg, men uden for anlægsoverslaget, er beskrevet etablering af rulletrapper mellem forhal og gade på øvrige stationer, overdækning af hovedtrapper og trapper til cykelkældere, etablering af automatiske toiletter enten på terræn eller forhalsniveau, samt supplerende hovedtrapper på visse stationer. Hvis muligheden for tilvalg udnyttes, skal den part, der ønsker tilvalget, selv betale for merudgiften herved.

#### *1.2.4. Sikkerhedsgodkendelse og normgrundlag*

Der er i udredningen for Cityringen efter høring af jernbanesikkerhedsmyndighederne forudsat anvendt den samme principielle proces for sikkerhedsgodkendelse samt det samme normgrundlag som for den nuværende metro, opdateret i relevant omfang.

#### *1.2.5. Drift*

Cityringen forudsættes anlagt som en dobbeltrettet ringlinje. Da passagerbelastningen er størst på den østlige del af ringen, forudsættes Cityringen trafikeret dels af en linje, der i begge retninger kører hele vejen rundt i ringen, og dels af en pendullinje, der betjener den østlige del af ringen mellem København H og Nørrebro.

Antallet af påstigere på Cityringen er beregnet til 85 mio. påstigere pr. år (beregningsår 2015). Disse tal forventes dog først nået efter en indsvingningsperiode, hvor passagererne vender sig til det nye transportmiddel. Det skønnes, at en 5-årig indsvingningsperiode er realistisk.

Passagererne kommer i stort omfang fra bus. Således forventes antallet af buspassagerer reduceret markant på brogaderne og i city. Ifølge udredningens beregninger med et eksempel på et tilpasset busnet halveres antallet af buspassagerer i det såkaldte Tætbyen, dvs. Indre By, Christianshavn, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Frederiksberg.

Nørreport station aflastes markant, fordi omstigningerne her i betydeligt omfang flyttes til København H og Østerport. DSB afgiver nogle korte rejser til Cityringen, men øger antallet af lange rejser, fordi det samlede banesystem bliver mere attraktivt. Antallet af påstigere falder lidt, men antallet af passagerkilometer stiger.



Af samme årsag afgiver den nuværende metro nogle korte rejser mellem især Nørreport og Kongens Nytorv, men øger antallet af øvrige rejser, således at det forventes, at antallet af påstigere fastholdes.

De samlede driftsudgifter på Cityringen er anslået til ca. 240 mio. kr. pr. år i 2005-priser.

#### *1.2.6. Tidsplan*

I udredningens tidsplan for udførelsen af Cityringen skønnes, at der vil gå ca. 11 år til Cityringen kan ibrugtages fra det tidspunkt, hvor loven er vedtaget og en bygherreorganisation er på plads.

Det ovennævnte tidsforbrug dækker anlægget af en fuld ring svarende til lovforslagets forudsætning.

Efter lovens vedtagelse gennemføres bl.a. geotekniske undersøgelser langs linieføringen, og udarbejdelse af dispositionsforslag med tilhørende økonomisk overslag igangsættes, efter at der er opnået enighed mellem ejerne om grundlaget. Dispositionsforslaget, som foreløbigt forventes at foreligge ca. et år efter lovens vedtagelse, vil være baseret på en mere detaljeret gennemgang af alle dele af projektet, og usikkerheden for det tilhørende anlægsoverslag vil derfor være indskrænket i forhold til udredningens anlægsoverslag. Dispositionsforslaget vil endvidere indeholde eventuelle tilvalgte optioner og tilkøb, som allerede er besluttet på dette tidspunkt, og som er af en sådan karakter, at de skal indgå i VVM-processen.

På baggrund af bl.a. dispositionsforslaget udarbejder kommunerne en VVM-redegørelse, og der gennemføres en VVM-høring. Resultatet af VVM-processen indgår i det såkaldte udbudsprojekt.

Der skal være enighed i ejerkredsen om det endelige indhold i udbudsprojektet, som forventes at foreligge ca. to år efter lovens vedtagelse.

Gennemførelse af udbud af entreprenørarbejder og drift forventes at være gennemført ca. tre år efter lovens vedtagelse, og først på dette tidspunkt, når tilbuddene er modtaget, vurderet og forhandlet, kendes et eventuelt revideret anlægsoverslaget endeligt.

Når ejerne er enige om at sætte arbejdet i gang, kan der indgås kontrakt, og selve anlægsarbejdet kan begynde.

Denne tidsplan forudsætter, at ejerne relativt hurtigt opnår enighed ved de forskellige beslutningspunkter.

#### *1.3. Aftalen mellem regeringen og Københavns og Frederiksberg Kommuner*

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgik den 2. december 2005 en principaftale om anlæg af en Cityring i København og på Frederiksberg, som kan tages i brug omkring år 2017. Principaftalen er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg (alm. del – bilag 142).



Alle partier i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation godkendte bortset fra Enhedslisten, der undlod at stemme, den 15. december 2005 principaftalen om etablering af Cityringen. Principaftalen er endvidere tiltrådt af et flertal i kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune.

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er enige om, at Cityringen vil betyde et stort løft til den kollektive trafik i hovedstaden, hvor 85 pct. af de trafikale mål i Tætbyen fremover vil være banebetjent.

Aftalen om Cityringen indeholder også udvikling af et nyt byområde i Nordhavnen og etablering af en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen. Sammen med Cityringen vil det over de næste år betyde en ny udvikling af hovedstaden, som skal være et attraktivt sted for borgere og virksomheder. Frederiksberg Kommune deltager ikke i denne del.

Ifølge aftalen får Cityringen en linieføring, der dækker City, brokvartererne og Frederiksberg. Cityringen skal anlægges med 17 stationer: Københavns Hovedbanegård, v. Rådhuspladsen, v. Christiansborg, v. Kongens Nytorv, v. Frederiks Kirke(Marmorkirken), Østerport, v. Trianglen, v. Poul Henningsens Plads, v. Vibenshus Runddel, v. Rådmandsmarken, Nørrebro Station, v. Nørrebros Runddel, v. Landsarkivet, v. Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, v. Platanvej samt på Vesterbro (v. Tove Ditlevsens Plads, Enghave Plads eller v. Otto Krabbes Plads).

Med Cityringen vil der være etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed.

Det skønnes at koste ca. 15 mia. kr. at anlægge Cityringen (2005-priser), heraf vurderes driftsindtægterne at betale for 5,4 mia.kr.(nutidsværdi regnet i 2005-priser) Driftsindtægterne omfatter nettodriftsindtægter fra Cityringen, herunder effekten af 1 kr. ekstra i passagerbetaling, renteindtægter fra de indskudte beløb i de år selskabet har nettoaktiver og renteudgifter herefter, samt reinvesteringer. Det er aftalt, at finansieringen af de resterende 9,6 mia.kr. (2005-priser) fordeles mellem ejerne, således at

- Københavns Kommune indskyder 4,8 mia.kr. (50 pct.)
- staten indskyder 4,0 mia.kr. (41,7 pct.) og
- Frederiksberg Kommune indskyder 0,8 mia.kr. (8,3 pct.).

Fordelingen mellem de tre ejere af Cityringen er aftalt, så forholdet mellem Københavns og Frederiksberg Kommune svarer til de budgetterede anlægsudgifter for Cityringen i de to kommuner (85,1 pct. i København og 14,9 pct. på Frederiksberg). Ejerforholdet mellem Københavns Kommune og staten er som i Ørestadsselskabet, 55 pct. til Københavns Kommune og 45 pct. til staten.





Den enkelte kommune kan – under hensyntagen til Cityringens funktionalitet – vælge særlige udformninger eller forbedringer m.v. af stationer, hvis kommunen selv finansierer udgifter hertil (tilkøb).

Vælger en af ejerne særlige udformninger eller forbedringer m.v. må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. Det vil sige, at besluttede merudgifter i forhold til de budgetterede beløb i Udredningen om Cityringen (maj 2005) afholdes fuldt ud af den part, der måtte have ønskerne. Beslutninger om eventuelle forbedringer m.v. skal senest foreligge, således at de kan indgå i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-togs og Bandedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i udredningsrapporten. Hvis kommunerne, staten, herunder Bandedanmark, DSB eller DSB S-tog eller evt. andre berørte jernbanevirksomheder ønsker yderligere ændringer eller supplement, finansieres disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne.

Anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici. Der vil erfaringsmæssigt forekomme uforudsete fordyrelser i løbet af projektet og prognoserne for de fremtidige nettoindtægter er ligeledes usikre. Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og regeringen er enige om at uforudsete merudgifter i Metroselskabet I/S finansieres efter ovenstående fordelingsnøgle.

Der er indregnet udgifter til reinvesteringer til såvel tekniske installationer som tog og stationer i ovennævnte finansieringsmodel for Cityringen.

En del af anlægsudgiften forventes som nævnt finansieret af nettodriftsindtægter på skønnet 5,4 mia.kr. (nutidsværdi 2005). Billetindtægterne er skønnet på baggrund af en passagerprognose og en forudsætning om indførelse af et kvalitetstillæg ved kørsel med metroen. Såfremt der kommer færre passagerer end forventet, eller kvalitetstillægget ikke bliver indført, vil billetindtægterne og dermed finansieringsbidraget fra driften falde. Tilsvarende kan der vise sig ændringer i de forudsatte driftsomkostninger, der ligeledes vil kunne påvirke finansieringsbidraget fra driften.

Det er en forudsætning for finansieringen af Cityringen, at Københavns Havn udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. For at muliggøre dette tilvejebringer Københavns Kommune de nødvendige plangrundlag, etablerer den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne samt sikrer den kollektive trafikbetjening af områderne. Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen i henhold til en separat aftale mellem staten og Københavns Kommune.

Ved en eventuel beslutning om at standse projektet efter vedtagelse af loven fordeles de indtil da afholdte omkostninger i projektet mellem ejerne i et forhold svarende til den ovenfor foreslåede finansiering af Cityringen.

De eksisterende metroaktiver samles i ét selskab, Metroselskabet I/S, der udover ansvaret for den eksisterende metro også får til opgave at anlægge og drive Cityringen. Det for-



udsættes, at der for Cityringen, ligesom den eksisterende metro, skal foretages udbud af faste anlæg og rullende materiel samt drift.

Der henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

#### *1.4. Lovforslagets indhold*

Lovforslaget baserer sig på udredningen og den indgåede principaftale af 2. december 2005 mellem regeringen og Københavns og Frederiksberg kommuner. Lovforslaget er desuden udarbejdet i overensstemmelse med regeringens forlig om en udvidelse af metroen med en Cityring med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti samt Det radikale Venstre af 2. februar 2006, som Socialistisk Folkeparti har tilsluttet sig den 1. marts 2006.

Den samlede anlægsudgift for Cityringen er anslået til ca. 15 mia.kr. (prisniveau 2005), heraf vurderes driftsindtægterne at betale for 5,4 mia. kr. Finansieringen af de resterende 9,6 mia.kr. er fordelt mellem ejerne, således at Københavns Kommune indskyder 4,8 mia.kr., staten 4,0 mia. kr. og Frederiksberg Kommune 0,8 mia.kr. Der henvises i øvrigt til lovforslaget om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. De årlige driftsudgifter vedr. Cityringen er anslået til 240 mio.kr. (prisniveau 2005).

Lovforslaget er endvidere udarbejdet i et samarbejde mellem staten samt Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. En arbejdsgruppe med repræsentanter fra Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Ørestadsselskabet har således drøftet den nærmere udformning af lovforslaget.

Lovforslaget indeholder forslag om både *projektering, anlæg og drift, herunder vedligehold*, af en Cityring.

Der er foretaget et større udredningsarbejde om mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning i København og Frederiksberg, herunder bl.a. med forslag til linieføring og stationsplaceringer, og der er enighed mellem staten og Københavns og Frederiksberg Kommuner om at der skal anlægges en Cityring i overensstemmelse hermed. Efterfølgende er der truffet beslutning om stationsplaceringer ved Frederiksberg Allé/Platanvej og Enghave Plads (i stedet for placeringerne ved henholdsvis Frederiksberg Allé og ved Tove Ditlevsens Plads, der var nævnt i udredningen).

På denne baggrund og på linie med andre større anlægsarbejder som f.eks. anlæg af en fast forbindelse over Storebælt og anlæg af naturgasforsyning, indeholder lovforslaget forslag om både projektering og anlæg af en Cityring.

Lovforslaget indeholder i § 1 forslag om, at transport- og energiministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov. Da det følger af lovforslaget, at det er Metroselskabet I/S, der skal forestå projekteringsarbejdet og det forberedende arbejde med anlægget af Cityringen, kan ministeren ikke bemyndiges til forestå arbejdet. Det foreslås derfor, at ministeren får bemyndigelse til at træffe dispositioner i henhold til loven.



Herudover er ministeren i lovforslaget tillagt nærmere angivne beføjelser i forbindelse med godkendelse af den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer, godkendelse af Metroselskabet I/S' indstilling om indgåelse af kontrakter om anlæg og drift af Cityringen samt beføjelser i forbindelse med pålæg af byggelinjer, nedlæggelse af forbud samt forlods overtagelse af eller ekspropriation af fast ejendom.

Det følger af lovforslagets § 2, at Metroselskabet I/S skal forestå projekteringen og det forberedende arbejde med anlægget af en Cityring. Forslaget svarer til, hvad der har været gældende hidtil i forbindelse med etableringen af metroens 1.–3. etape. Herved kan de erfaringer, der hidtil er opbygget i Ørestadsselskabet I/S, og som overføres til Metroselskabet I/S, nyttiggøres i forbindelse med anlægget af Cityringen.

Lovforslagets § 3 indeholder bestemmelser om, at principperne for linieføring samt udformning og placering af stationer og placering af kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) fremgår af bilag 1 om Cityringens linieføring og placering af stationer m.v. og bilag 2 om udformning af stationer, skakte m.m.

Principperne i bilag 1 er udarbejdet på grundlag af den i afsnit 1.2 nævnte udredning suppleret med efterfølgende aftalte justeringer. Bilag 2 om udformning af stationer er ligeledes udarbejdet på grundlag af den i afsnit 1.2 nævnte udredning suppleret med enkelte ændringer som følge af stationsvalg.

Det følger endvidere af § 3, at den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer m.m. fastlægges i kommuneplanlægningen for Cityringen på grundlag af bilag 1 og 2 om udformning af stationer. Dette indebærer, at kommuneplanlægningen efter planloven skal foregå inden for rammerne af denne lov inkl. bilag 1 og 2, der således går forud for planlovens bestemmelser.

Lovforslaget indeholder herudover en særlig regel i forhold til planlovens bestemmelser, idet det foreslås, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune går sammen om udarbejdelse af VVM-procedure, herunder høring og evt. miljøvurdering, for hele Cityringen i en samlet proces.

Begrundelsen herfor er, at Københavns og Frederiksberg kommuner på baggrund af de hidtidige erfaringer har foreslået en sådan fælles VVM-procedure, der giver mulighed for en mere helhedsorienteret VVM-proces med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen foreslås fortsat gennemført af kommunerne, således at det bliver muligt at gennemføre en proces, der er tæt på borgerne. Samtidig etablerer staten og de to kommuner et samarbejde med henblik på den fornødne koordination undervejs, jf. de specielle bemærkninger til § 3.

Det følger af forslaget § 4, at transport- og energiministeren skal godkende kommunernes forslag, når VVM-processen er tilendebragt.

Af hensyn til den fornødne politiske koordination foreslås i § 4 endvidere, at ministeren forud for sin godkendelse skal foretage en egentlig høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Folketingets Trafikudvalg.



Efter lovforslagets § 5 skal Metroselskabet I/S foretage offentligt udbud af anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen. Efter afholdelsen af dette første udbud og inden Metroselskabet I/S indgår kontrakt om anlæg og drift af Cityringen skal Metroselskabet I/S forelægge sin indstilling for transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, der alle skal godkende indstillingen.

Det følger endvidere af § 5, at Cityringen skal ejes af Metroselskabet I/S sammen med den eksisterende metro.

Lovforslagets § 6 indeholder bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes med fordeling af udgifter til tilkøb eller udnyttelse af optioner, uforudsete udgifter, for myndighedskrav, afløbsledninger, ledningsomlægninger m.m. Hvis der bliver tale om uforudsete udgifter, der skal afholdes af Metroselskabet, vil det skulle aftales mellem ejerne, hvordan udgiften i givet fald finansieres, f.eks. ved tilførsel af ny kapital, eller andre muligheder i den konkrete situation, jf. i øvrigt det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. En eventuel nødvendig finansiering fordeles mellem ejerne i forholdet Københavns Kommune med 50 %, staten med 41,7 % og Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Efter lovforslagets §§ 7-10 gives transport- og energiministeren bemyndigelse til at sikre de nødvendige arealer for projektering og anlæg af Cityringen ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og evt. overtage et areal. Bestemmelserne svarer i det væsentlige til reglerne om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje og sikring af baneanlæg i nyere jernbanelovgivning, jf. lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Som følge af at Cityringen for langt hovedparten af anlægget skal befinde sig under jordoverfladen, forventes det dog, at evt. anvendelse af bestemmelserne kun vil finde sted i meget begrænset omfang. Af hensyn til ejerne af arealer, der rent faktisk bliver påvirket af Cityringen, foreslås mulighederne for at få staten til at overtage arealerne udvidet. Der henvises herved til bemærkningerne til §§ 7-10 og til § 10 henholdsvis § 11.

Efter lovforslagets § 11 kan transport- og energiministeren, uanset om der er pålagt byggelinjer, under visse omstændigheder forlods erhverve en ejendom på begæring af ejeren, hvis der er tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af anlægget. Bestemmelserne svarer i det væsentlige til reglerne om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje og sikring af baneanlæg i nyere jernbanelovgivning, jf. lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Da anlægget gennemføres i et meget tæt bebygget område, er der dog af hensyn til borgerne åbnet op for forlods overtagelse i lidt større omfang end i de nævnte love. Der henvises herved til de specielle bemærkninger til § 11.

Lovforslagets § 12 indeholder hjemmel til, at transport- og energiministeren kan ekspropriere fast ejendom, hvis dette er nødvendigt for at gennemføre anlægget af Cityringen. Erstatning fastsættes efter lovgivningens almindelige regler, jf. i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ekspropriationen foretages i øvrigt efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.



Det følger af lovforslagets § 13, at de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen alene varetages af denne lov og gennem den fysiske planlægning, dvs. efter bestemmelsen i lovforslagets § 3 og herudover i øvrigt efter planloven og f.eks. ikke gennem fredning. Bestemmelsen svarer til den gældende bestemmelse i § 12, stk. 6, i loven om Ørestaden. Da hovedparten af anlægget skal befinde sig under jordoverfladen, forventes det dog, at en evt. anvendelse af bestemmelserne kun vil finde sted i meget begrænset omfang. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne kan der dog evt. blive behov for anvendelse af bestemmelsen.

Lovforslagets § 14 indeholder bestemmelser om Trafikstyrelsens godkendelser i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen.

Efter lovforslagets § 15 bemyndiges transport- og energiministeren til at godkende eller lade nødvendige tilslutningsanlæg m.v. udføre for jernbane.

Det følger af lovforslagets § 16, at transport- og energiministeren i visse nærmere angivne tilfælde kan overlade sine beføjelser til andre statslige myndigheder eller til Metroselskabet I/S. Endvidere kan Metroselskabet I/S i nærmere angivet omfang overlade sine beføjelser til Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, DSB eller Banedanmark. Transport- og energiministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om klageadgang, klagefrister og evt. afskæring af klageadgang.

Det foreslås i lovforslagets § 17, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, således at ikrafttrædelsen kan koordineres med det samtidig fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Med hensyn til sikkerhed og ansvar for Cityringen henvises til jernbanelovens § 2, stk. 2, hvorefter de for jernbanedrift gældende love m.v. også gælder for metro, dvs. herunder også for Cityringen. Trafikstyrelsen varetager således efter de for metroen fastlagte normer og procedurer tilsynet med de jernbanemæssige opgaver og tager stilling til fornødne godkendelser m.v. efter jernbanelovgivningen. Der henvises i øvrigt til det fremsatte lovforslag om ændring af jernbaneloven.

## *2. Økonomiske konsekvenser for stat og kommuner*

Den samlede anlægsudgift for Cityringen er anslået til ca. 15 mia.kr. (prisniveau 2005), heraf vurderes driftsindtægterne at betale for 5,4 mia. kr. For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig. Finansieringen af de resterende 9,6 mia.kr. er fordelt mellem ejerne, således at Københavns Kommune indskyder 4,8 mia.kr., staten 4,0 mia. kr. og Frederiksberg Kommune 0,8 mia.kr. De årlige driftsudgifter vedr. Cityringen er anslået til at udgøre 240 mio.kr. (prisniveau 2005).

Den anslåede udgift på ca. 15 mia. kr. (prisniveau 2005) er beregnet ud fra et anlægsoverslag med 50 % fraktal som det mest sandsynlige anlægsoverslag

I anlægsoverslaget er medtaget omkostninger til alle nødvendige anlægselementer og aktiviteter – dog ikke udgifter til nødvendige opgraderinger af vandforsyningsnettet efter forsla-



gets § 6, stk. 8, eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger og eventuelle udgifter til ekstra nødtrapper o. lign.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, som det er sket på Metroens etape 2B og indtil videre på etape 3, inklusiv mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Der er derimod ikke afsat reserver til imødegåelse af unormalt store forsinkelser af anlægsarbejdet, som de der forekom på etape 1 og 2A, eller større uforudsete vanskeligheder.

Der knytter sig en betydelig usikkerhed til de beregnede anlægsoverslag i dette indledende projektstade. F.eks. er der ikke på nuværende tidspunkt foretaget nye geotekniske undersøgelser af undergrunden. Anlægsoverslaget for Cityringen vurderes således med 80 pct. sandsynlighed at ligge indenfor et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia. kr., dvs. mellem 11,6 og 18,4 mia. kr. Anlægsoverslaget kan desuden blive påvirket af, hvornår loven om Cityringen kan træde i kraft.

Der er ved udarbejdelsen af anlægsoverslaget taget udgangspunkt i, at Cityringen udføres som ”mere af samme slags”.

Dermed har erfaringerne fra tunneldelene på Metroens første etaper, herunder kendskabet til projektets totalpris, kunnet nyttiggøres. I forbindelse hermed er der indregnet en ”effektiviseringsgevinst” på 5 pct., som må forventes at følge med den indhøstede erfaring.

For eksempel forventes udbud af anlægsopgaver at kunne ske på mere detaljeret grundlag og dermed med et forventeligt minimalt behov for projektændringer. Også den indhøstede erfaring med styring af denne type anlægsprojekt kan nyttiggøres, og den gennemførte konceptudvikling kan genbruges mv.

I og med at anlægsmetoder, kvaliteter og standarder er forudsat at svare til Metroens første etaper, vurderes usikkerheden på anlægsoverslagene alt andet lige mindre end ellers på dette indledende projektstade.

Der knytter sig dog betydelige usikkerheder til de skønnede driftsindtægter bl.a. som følge af usikkerhed om det fremtidige passagerantal.

Trafikstyrelsen varetager efter lovforslagets § 14, stk. 1, nr. 3, nærmere angivne godkendelsesopgaver, der på den nuværende metro er varetaget af de kommunale bygningsmyndigheder. Til dækning af udgiften hertil betaler Metroselskabet I/S (fra Cityringsprojektets økonomi) i 2008 et beløb på 11 mio. kr. (prisniveau 2005) til Trafikstyrelsen svarende til den i projektet budgetterede udgift hertil. Betalingen og Trafikstyrelsens modsvarende udgifter optages på forslag til finanslov for 2008. Udgiften afholdes i 2008 og følgende finansår. Op til 75 % af bevillingen kan anvendes til lønudgifter.

Statens eventualforpligtelser medtages i overensstemmelse med de i almindelighed gældende regler i de årlige statsregnskaber.



Forslaget er i øvrigt finanslovmæssigt neutralt, idet anlægget forudsættes finansieret uden for finansloven. Der henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

### *3. Administrative konsekvenser for stat og kommuner*

Forslaget vil indebære administrative konsekvenser for Metroselskabet I/S, idet selskabet med lovforslaget får en række opgaver med projektering, anlæg og drift af Cityringen.

Udgiften hertil afholdes inden for det skønnede budget for Cityringen.

Der forventes herudover ingen væsentlige administrative konsekvenser for stat eller kommuner.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet forslaget fremmer mobiliteten i hovedstaden til gavn for indbyggere, virksomheder, turister, forretningsfolk, kongresdeltagere m.m.

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### *5. Miljømæssige konsekvenser*

Som følge af den forventede nedgang i biltrafik og bustrafik forventes der samlet for hovedstadsområdet marginale, positive effekter på både trafiksikkerhed, støj og luftforurening i gadeniveau ved etablering af Cityringen. Lokalt vurderes der at blive tale om større positive effekter, f.eks. hvor en stor del af bustrafikken forsvinder. Elproduktionen til drift af Cityringen vil betyde marginale, negative effekter på udslip af CO<sub>2</sub> og SO<sub>2</sub>.

I anlægsfasen forventes mindre miljømæssigt negative konsekvenser som følge af støj i gadeniveau og luftforurening.

I forbindelse med projekteringen af Cityringen vil der på grundlag af loven inkl. bilag blive gennemført undersøgelser, som belyser projektets indvirkning på miljøet i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Undersøgelserne vil blive foretaget af Københavns og Frederiksberg kommuner i fællesskab og vil med udgangspunkt i denne lov opfylde gældende krav i planloven. Indkomne bemærkninger i den offentlige høring vil indgå i det videre beslutningsgrundlag for projektet, i det omfang de er forenelige med loven.

### *6. Forholdet til EU-retten*



Den VVM-undersøgelse, der vil blive gennemført, vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Forslaget vil i øvrigt overholde gældende EU-krav vedrørende udbud af offentlig servicetrafik og EU-krav for udbud af offentlige kontrakter.

EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivende myndigheder til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er en betingelse for udbudspligt, at der skal foreligge en gensidigt bebyrdende aftale mellem ordregiveren og leverandøren. Tjenesteydelser, der udføres på grundlag af f.eks. en lov er således ikke omfattet af udbudsreglerne.

Det forhold, at staten med denne lov overlader Metroselskabet I/S en række opgaver, er derfor ikke i sig selv omfattet af EU's udbudsregler.

Derimod vil de kontrakter, som Metroselskabet I/S vil skulle indgå som følge af denne lov, skulle udbydes efter de gældende EU-regler for offentlige udbud. Det antages herved, at Metroselskabet I/S er et offentligretligt organ, jf. herved i øvrigt udbudsdirektivets bilag III, hvor Ørestadsselskabet I/S er opført som et offentligretligt organ.

Forslaget indeholder ikke herudover EU-retlige aspekter.

#### *7. Ligestillingsmæssige konsekvenser*

En svensk ligestillingsvurdering fra oktober 2005 af den offentlige trafik i Sverige viste (bl.a.), at kvinder i højere grad end mænd rejser med tog og bus, mens mænd i højere grad rejser med fly og båd. Danske data for kvinders og mænds benyttelse af den kollektive transport i hovedstadsområdet viser også, at kvinder i større udstrækning end mænd anvender den kollektive transport. Hvis man derfor antager, at det svenske resultat i nogen udstrækning kan overføres til danske forhold, kan det formentlig forventes, at Cityringen vil være en fordel for kvinderne, der antages i højere grad end mænd at anvende den offentlige transport. På grund af Cityringens placering i en storby med mange arbejdspladser, konferencer etc. og i øvrigt også med forbindelser internationalt til Øresundsregionen og Kastrup lufthavnen skønnes Cityringen også at være en fordel i forhold til mænds transportbehov. Sammenfattende vurderes Cityringen derfor at være ligestillingsmæssigt afbalanceret.

#### *8. Høring*

Forslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

### **Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser**





	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	11 mil.kr. (2005-priser) i 2008 til Trafikstyrelsen til varetagelse af nye godkendelsesopgaver, jf. lovforslagets § 14, stk. 1, nr. 3. Udgiften betales af Metroselskabet I/S, og er derfor finanslovmæssigt neutral. Der henvises i øvrigt til pkt. 2 og til det samtidigt fremsatte lovforslag lovforslaget om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Marginale positive konsekvenser. Der henvises til pkt. 5.	Marginale negative konsekvenser. Der henvises til pkt. 5.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Forslaget vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).</p> <p>Forslaget vil desuden overholde gældende EU krav vedrørende udbud af offentlig servicetrafik og EU-krav for udbud af offentlige kontrakter. Forslaget indeholder ikke herudover EU-retlige aspekter. Der henvises til pkt. 6.</p>	



## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Bestemmelsen bemyndiger transport- og energiministeren til at træffe dispositioner i henhold til denne lov til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Det følger af lovforslagets § 2, at det er Metroselskabet I/S, der skal forestå projekteringen og det forberedende arbejde med anlægget af en Cityring, og at selve anlægget skal gennemføres efter, at der er foretaget udbud, jf. § 5. Det foreslås derfor, at transport- og energiministeren får bemyndigelse til at træffe dispositioner efter loven, således at ministeren kan træffe de dispositioner, der er fornødne med henblik på gennemførelsen af loven om projektering og anlæg af en Cityring.

### *Til § 2*

Efter bestemmelsen i § 2 skal Metroselskabet I/S forestå projekteringen, anlægget og driften af en Cityring. Forslaget indebærer, at den viden og erfaring, der er opbygget i Ørestads-selskabet I/S i forbindelse med anlæggelsen af den nuværende metro, etape 1-3, og som fremover videreføres i Metroselskabet I/S, kan nyttiggøres i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen. Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud, jf. § 5, og i øvrigt efter gældende regler, herunder EU-udbudsregler.

### *Til § 3*

På grundlag af det grundige forarbejde, der er udført med den i afsnit 1.2 nævnte udredning, foreslås i stk. 1, at principperne for linieføring samt udformning og placering af stationer og placering af kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) fastlægges i loven inkl. bilag 1 om Cityringens linieføring og placering af stationer og CMC og bilag 2 om udformning af stationer, skakte m.m.

Metroselskabet I/S erhverver arealet til kontrol- og vedligeholdelsescentret fra staten, herunder Banedanmark, eller DSB, jf. forslagens § 6, stk. 13.

Dette indebærer i forhold til loven om planlægning (jf. lovbekendtgørelse nr. 883 af 18. august 2004 med senere ændringer om planlægning), at de planlægningsmæssige hensyn vil blive tilgodeset i dette lovforslag, der tillige vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

I stk. 2 foreslås, at den endelige linieføring, samt udformning og placering af stationer, skakte m.m. fastlægges - efter transport- og energiministerens godkendelse efter § 4 - i kommuneplanlægningen (dvs. efter planloven) for Cityringen på grundlag af Cityringsloven og med udgangspunkt i lovens bilag 1 og bilag 2. Dette indebærer, at kommuneplanlægning-



gen efter planloven skal foregå inden for rammerne af Cityringsloven inkl. bilag 1 og 2, der således går forud for planlovens bestemmelser.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forestår efter stk. 3 i fællesskab udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring og evt. miljøvurdering, for hele Cityringen. Bortset herfra foregår den planmæssige behandling efter reglerne i planloven med tilhørende bekendtgørelser.

Forslaget adskiller sig fra de tidligere gældende regler i loven om Ørestaden m.v., hvor Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejdede hver sin VVM.

På baggrund af erfaringerne herfra foreslår København og Frederiksberg kommuner, at kommunerne nu udarbejder et fælles VVM-arbejde for hele Cityringsstrækningen uanset kommunegrænser.

Der vil herved kunne gennemføres en mere helhedsorienteret VVM-proces med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen bibeholdes herudover uændret som en proces, der gennemføres af kommunerne tæt på borgerne.

Der etableres et formaliseret samarbejde mellem de to kommuner, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, samt staten for at sikre den fornødne koordination undervejs i processen. Metroselskabet I/S bistår med teknisk ekspertise svarende til tidligere metrostrækninger.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejder en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren. Kommunerne udarbejder som hidtil hvert sit kommuneplantillæg. Den enkelte kommunes udgifter i forbindelse med VVM-arbejdet efter lovforslaget afholdes på linie med de gældende regler for udarbejdelse af VVM efter planlovens regler af den pågældende kommune.

Metroselskabet I/S's udgifter til den tekniske bistand til kommunerne i forbindelse med VVM-arbejdet afholdes inden for projektøkonomien.

Forud for igangsættelsen af processen skal der være enighed mellem staten og de to kommuner om grundlaget for dispositionsforslaget samt indhold og form for VVM-redegørelse med tilhørende offentlig høring.

Med henblik på at undgå en forsinkelse og fordyrelse af projektet skal valg af optioner mv., der har miljømæssig betydning og som derfor skal omfattes af VVM-proceduren, efter stk. 4 være truffet forud for igangsættelsen af VVM-proceduren. Dette gælder eventuel beslutning om supplerende adgangsveje for stationer, om udførelse af forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen, eller andre væsentlige ændringer, der skal omfattes af en VVM-procedure.

Det tilføjes herved, at et projektforslag, der omfattes af VVM-reglerne, undervejs i VVM-processen kan blive ændret, således at forslaget skal gennemgå fornyet høring, inden projektet kan beslattes endeligt. Forslag om VVM-proceduren indeholder også mulighed for en



sådan justering, og at et sådant evt. justeret projekt tidsmæssigt kan indgå i det videre arbejde med udbudsmateriale mv.

Efter stk. 5 gælder, at mindre ændringer, der ikke er nødvendige, jf. § 6, stk. 1 og 2, og som kan gennemføres uden VVM-procedure og uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan beslattes mod, at udgiften betales i overensstemmelse med reglerne i § 6, stk. 1, 2 og 5.

#### *Til § 4*

Det følger af stk. 1, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune efter gennemførelsen af VVM-processen, som nævnt i § 3, skal forelægge kommunernes koordinerede indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren.

Efter stk. 2 skal transport- og energiministeren godkende den endelige linieføring samt udformningen og placeringen af stationer, skakte m.m. Det foreslås, at ministeren skal foretage forudgående høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Folketingets Trafikudvalg.

Det forventes, at der vil være enighed mellem de tre parter, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten om den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer.

Når ministeren har godkendt anlægget efter forslaget i § 4, stk. 2, vedtager Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hvert sit kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen.

I stk. 3 foreslås, at transport- og energiministerens godkendelse efter forslagets § 4, stk. 2, træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i loven om planlægning.

#### *Til § 5*

Det følger af stk. 1, at Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen. Forslaget om offentligt udbud af anlæg og drift af Cityringen svarer til, hvad der har været gældende i tidligere etape 1-3. Endvidere foreslås, at Cityringen skal ejes af Metroselskabet I/S sammen med den eksisterende metro. Forslaget hindrer ikke, at der indgås kontrakter med forskellige virksomheder om henholdsvis anlæg, drift og vedligehold.

Offentlige udbud omfatter også de udbudsformer, der kan anvendes efter EU-reglerne.

Efter afholdelsen af offentligt udbud og inden Metroselskabet I/S indgår de første kontrakter om anlæg, drift og vedligehold af Cityringen, forelægger Metroselskabet I/S efter stk. 2 sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Indstillingen skal indeholde en redegørelse om den samlede optimering vedrørende anlægs- henholdsvis drifts- og vedligeholdelsesfasen.



Efter bestemmelsen i stk. 3 kan kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Det forventes, at det vil være nødvendigt, at der er enighed mellem de tre parter om indgåelse af kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold af Cityringen.

Hvis der mod forventning ikke skulle kunne opnås en sådan enighed, vil der skulle træffes beslutning om, hvad der herefter skal foretages. I det omfang en sådan beslutning ikke kan træffes inden for rammerne af denne lov, vil det i første omgang skulle drøftes mellem parterne, om det vil kunne komme på tale at arbejde med forslag til en ændring af loven.

De efterfølgende kontrakter, dvs. efter gennemførelsen af den første kontraktperiode, er ikke omfattet af reglerne om forelæggelse i § 5, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen udelukker ikke, at Metroselskabet I/S herudover kan udbyde og indgå kontrakter om andre forhold end den egentlige togdrift, f.eks. om vedligeholdelse af betonkonstruktioner, af beplantning ved støttemur o. lign., der har forbindelse med togdriften.

#### *Til § 6*

Det fremgår af principaftalen mellem regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, at den enkelte kommune - under hensyntagen til Cityringens funktionalitet - kan vælge særlige udformninger/forbedringer mv. af stationer, når kommunen selv finansierer sådanne tilkøb. Vælger en af ejerne særlige udformninger/forbedringer mv., må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. Det vil sige, at besluttede merudgifter i forhold til de budgetterede beløb i Udredning om Cityringen (maj 2005) afholdes fuldt ud af den part, der måtte have ønskerne.

Beslutninger om eventuelle forbedringer mv. skal foreligge, således at de kan indgå i VVM-proceduren, hvis en sådan er nødvendig, jf. § 3, og i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for det samlede Cityringsprojekt. Der henvises herved til bemærkningerne til § 3. Københavns Kommune har mulighed for at finansiere en forberedelse af Metroforbindelse mod Brønshøj. Såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive besluttet at etablere en Metroforbindelse mod Brønshøj, overtages afgreningen samt de forrentede udgifter hertil af det (evt. nye) selskab, der forestår etablering af forbindelsen.

Cityringsprojektet finansierer de nødvendige tilslutninger til DSB, DSB S-tog A/S's og Banedanmarks stationsanlæg, som de er beskrevet i bilag 2. Hvis kommunerne, staten, herunder Banedanmark, DSB eller DSB S-tog A/S ønsker yderligere ændringer/supplement, finansieres disse særskilt af den part, der ønsker forbedringerne. Hvis DSB eller DSB S-tog ønsker ændringer eller supplement sker finansieringen gennem udmøntning af en del af de midler, der er afsat i DSB's kontraktbetaling til forbedringer af stationerne.

Det foreslås således efter bestemmelsen i stk. 1, at tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option. Af bilag 3 fremgår eksempler på optioner eller tilkøb.



I stk. 2 er defineret, hvad der forstås ved tilkøb og udnyttelse af optioner. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Cityringens gennemførelse, og som Københavns eller Frederiksberg kommuner eller staten derfor har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Cityringen. Det vil dog være en betingelse, at en evt. beslutning, der har indvirkninger på miljøet, træffes på et så tidligt tidspunkt, at der senest som led i VVM-proceduren efter bestemmelsen i forslagens § 3 kan tages højde herfor. Udgiften hertil, herunder eventuelle uforudsete udgifter, betales af den part eller de parter, der ønsker tilkøb eller udnyttelse af optionen.

Begrundelsen for at give mulighed for tilkøb og udnyttelse af optioner skal ses på baggrund af, at det ved senere udnyttelse vil være betydeligt dyrere at gennemføre, og visse af optionerne vil kunne have betydelig indvirkning på driften af Cityringen, der på dette tidspunkt måske er anlagt. Der vil i visse tilfælde kunne blive tale om at lukke dele af Cityringen i længere tid. De største fordele skønnes f.eks. at findes ved forberedelse af afgrening mod Brønshøj, mens f.eks. afgreningen mod Sydhavnen og forberedelse af omstigningsmulighed på Østerport mellem Cityringen og en ny havnelinie er mindre indgribende.

Det følger af forslaget i stk. 3, at uforudsete udgifter betales af Metroselskabet I/S. Hvordan udgiften i givet fald finansieres, f.eks. ved tilførsel af ny kapital, aftales mellem ejerne i den konkrete situation, jf. i øvrigt det samtidigt fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. En eventuel nødvendig finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og af Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

I stk. 4 er det defineret, hvad der forstås ved uforudsete udgifter. Ved uforudsete udgifter forstås således udgifter, der ikke har været forudset i udredningen eller ved dette lovforslag inkl. bilag 1 og 2, men som på et senere tidspunkt viser sig nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af Cityringen.

Som eksempel kan nævnes jordbundsforhold eller arkæologiske og lignende forhold, der ikke kendes i dag, men dukker op f.eks. i forbindelse med projekteringsarbejdet, og hvor det vil være nødvendigt at ændre eller justere projektet under hensyn hertil. I en sådan situation vil det være hensigtsmæssigt, at projektet kan justeres, og at udgiften finansieres efter fordelingen i stk. 3.

For så vidt angår muligheden for at udnytte optioner om henstillingsspor skal formålet være at opnå en endnu bedre driftssituation. Henstillingsspor vil muliggøre, at et tog med en teknisk fejl kan hensættes her. Uden henstillingssporet skal ethvert tog med tekniske fejl køres til kontrol- og vedligeholdelsescenteret. I en række tilfælde må dette ske med nedsat hastighed til gene for den øvrige toggang. Etableres henstillingssporet, kan man reducere den gennemsnitlige tid det tager at få et tog med tekniske fejl væk fra hovedsporene.

I stk. 5 er det præciseret, at de eventuelle yderligere udgifter, der kan blive tale om i forbindelse med uforudsete udgifter, tilkøb eller udnyttelse af optioner både omfatter de deraf følgende anlægsomkostninger og i givet fald de afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.



Det følger af bestemmelsen i stk. 6, at Cityringsprojektet på omstigningsstationerne Københavns Hovedbanegård, Østerport og Nørrebro indeholder de nødvendige omstigningsveje, jf. bilag 2. Mindre ændringer heri, der kan gennemføres uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttes mod, at udgifter hertil betales af den part eller de parter, der ønsker ændringen, dvs. staten, herunder Bane Danmark, DSB, DSB S-tog eller Københavns Kommune. Hvis DSB eller DSB S-tog ønsker ændringer eller supplement vil finansieringen heraf ske gennem udmøntning af en del af de midler, der er afsat i DSB's kontraktbetaling til forbedringer af stationerne.

I stk. 7 er det præciseret, at udgifter som følge af myndighedskrav, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbanesikkerhedsmæssige krav, betales af Metroselskabet I/S. Hvis udgifterne overstiger det niveau, som er forudsat i udredningens anlægsoverslag skal den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og af Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

De tilkøbsmuligheder og optioner, der fremgår af bilag 1 og 2, kan ikke stilles som myndighedskrav, og der kan ikke i øvrigt stilles myndighedskrav i stedet for beslutninger, der efter denne lov skal træffes i fællesskab af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Det forudsættes i øvrigt, at staten eller Københavns Kommune henholdsvis Frederiksberg Kommune vil tilstræbe ikke at stille nye unødigt skærpede krav, der indebærer væsentlige øgede omkostninger for Cityringen. Hvis det evt. skulle blive nødvendigt at stille sådanne krav, forudsættes det, at staten henholdsvis Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune i god tid forinden indleder en dialog herom med Metroselskabet I/S og ejerne med henblik på evt. at afbøde virkningen heraf for økonomien i projektet, og i øvrigt med henblik på tilrettelæggelsen af den fornødne planlægning heraf.

Med hensyn til myndighedsgodkendelser og opkrævning af gebyr henvises til bemærkningerne til § 14.

Det følger af stk. 8, at eventuelle nødvendige opgraderinger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen betales af Metroselskabet I/S. Efter stk. 9 er den respektive kommune forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion for hvilket Metroselskabet I/S betaler sædvanlig tilslutningsafgift.

Efter den gældende lovgivning er den respektive kommune forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion, og kommunen er forpligtet til at betale herfor, hvis stations- og skaktkonstruktionerne udskilles som selvstændige matrikelnumre. Da stations- og skaktkonstruktionerne i alt væsentligt placeres i gadearealer, er en sådan udskillelse af hensyn til den fremtidige praktiske drift af vejarealerne imidlertid uhensigtsmæssig, og der vil derfor ikke ske udskillelse i selvstændige matrikelnumre. Bestemmelsen medfører derfor, at kommunernes forpligtelse også gælder for stations- og skaktkonstruktioner, selv om der ikke er gennemført selvstændig udmatrিকulering.



Der betales ikke vandaflædningsafgift for overfladevand fra Cityringen svarende til de gældende regler for jernbaner. Metroselskabet I/S vil efter bestemmelsen i stk. 9 eventuelt skulle betale for afledning af oppumpet vand fra udgravninger. Beløbet hertil skønnes at udgøre ca. 1 mio. kr.

Metroselskabet I/S's udgifter efter stk. 8 har ikke været medtaget i projektets økonomi. De pågældende udgifter har imidlertid i den nuværende metro vedr. etape 1-3 været afholdt af Ørestadsselskabet I/S. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har derfor foreslået, at disse udgifter også i den foreslåede Cityring afholdes af projektets økonomi. Da der efter de foreliggende oplysninger er tale om relativt begrænsede beløb foreslås, at udgiften efter stk. 8 afholdes af Metroselskabet I/S. Udgiften vil derfor skulle afholdes udover den anslåede beløb til anlæg af cityringen.

Det anslås, at den øgede udgift efter stk. 8 udgør i størrelsesordenen 10-15 mio.kr. Hvis det bliver nødvendigt at tilføre projektet øgede midler som følge af bestemmelserne i stk. 8 fremgår det, at den nødvendige finansiering skal ske efter de almindelige regler herfor ved bidrag i fællesskab af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og af Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Hvis det mod forventning skulle vise sig, at udgifterne overstiger de ovenfor nævnte beløb, vil der skulle indledes dialog m.v. herom med Metroselskabet I/S og ejerne, jf. de ovenfor anførte bemærkninger til § 6, stk. 7.

Udgifter til ledningsomlægninger afholdes efter stk. 10 over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra de tilfælde, hvor udgiften i overensstemmelse med det, der i almindelighed antages at gælde uden direkte lovregulering heraf, betales af ledningsejerne, dvs. omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer (det såkaldte gæsteprincip) og omlægninger af ledninger i vejarealer, der helt eller i ikke uvæsentligt grad er begrundet i ændring af vejforholdene (vejlovens gæsteprincip). I de tilfælde, hvor ledningsejeren skal betale, indebærer betalingsforpligtelsen desuden, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejerne har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til.

Udgifter som følge af øget trafikbelastning på kommuneveje under anlægsarbejdet afholdes efter stk. 11 af de respektive vejbestyrelser og udgifter på statsveje som følge af øget trafikbelastning under anlægsarbejdet afholdes af staten.

Efter stk. 12 kan midlertidig råden over offentlig eller privat fælles vej gennemføres i forbindelse med anlægsarbejdet ved en midlertidig ekspropriation efter reglerne i § 12. De respektive kommuner dækker evt. tab ved midlertidigt eller permanent bortfald af P-pladser, tab af studepladser o.lign. på offentlig vej eller privat fællesvej.

Det følger af stk. 13, at arealet til CMC skal overdrages til Metroselskabet I/S, uanset om det er DSB, Banedanmark eller staten, der ejer arealet. Arealet til CMC ejes p.t. af DSB og Banedanmark. Det følger ligeledes af bestemmelsen, at DSB eller Banedanmark ikke kan overdrage arealet til andre end Metroselskabet I/S. Hvis arealet i fremtiden vil blive ejet af





Transport- og Energiministeriet, vil også Transport- og Energiministeriet overdrage arealet til Metroselskabet I/S. Arealets værdi forventes p.t. at udgøre ca. 100 mio. kr.

#### *Til §§ 7-10*

Bestemmelserne giver transport- og energiministeren bemyndigelse til at sikre de for Cityringen nødvendige arealer ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og evt. overtage et areal. Bestemmelserne svarer i det væsentlige til reglerne om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje og sikring af baneanlæg i nyere jernbanelovgivning, jf. lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Som følge af at Cityringen for langt hovedparten af anlægget skal befinde sig under jordoverfladen, forventes det dog, at evt. anvendelse af bestemmelserne vil finde sted i meget begrænset omfang. Praksis på vejlovens område og i henhold til loven om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil kunne indgå ved anvendelsen af bestemmelserne i §§ 7-10 i denne lov.

Efter indstilling fra Kommissarius ved Statens Ekspropriation på Øerne foreslås ejerens mulighed for at få staten til at overtage arealer efter bestemmelserne i § 10 og § 11 udvidet, således at det ikke vil være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle *totaleksproprieres*. Det vil således kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang. Alle omkostninger i forbindelse med byggelinjer, offentliggørelse heraf, overtagelse af arealer med pålagt byggelinjer efter § 10 og forlods overtagelse efter § 11 afholdes af Metroselskabet I/S.

#### *Til § 7*

Bestemmelsen i stk. 1 giver transport- og energiministeren bemyndigelse til at sikre de for anlægget nødvendige arealer ved at pålægge byggelinjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode der kan pålægges byggelinjer for en periode af højst 10 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

Bestemmelsen i stk. 2 beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transport- og energiministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af udbygningen af banen anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i § 10, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.



Bestemmelsen svarer til § 34 i lov om offentlige veje og § 2 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

#### *Til § 8*

Med bestemmelsen i stk. 1 gives transport- og energiministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af anlægget. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 7, stk. 2.

Bestemmelsens stk. 2 pålægger kommunen (bygningsmyndigheden) at underrette transport- og energiministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af projekteringen. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

Bestemmelsen svarer til § 36 i lov om offentlige veje og § 3 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

#### *Til § 9*

I stk. 1 fastsættes bestemmelser om offentlig kundgørelse af pålæg af byggelinjer, og om at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transport- og energiministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendom.

Bestemmelsen i stk. 2 fastsætter en frist for klager over pålæg af byggelinjer på 4 uger. Bestemmelsen giver hjemmel til tinglysning af byggelinjepålæg, dog først når der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

I stk. 3 fastsættes, at klager over pålæg af byggelinje som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte, at give klagen opsættende virkning. Transport- og energiministerens beføjelser forventes delegeret til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger med klageadgang til Transport- og Energiministeriet.

I stk. 4 fastsættes, at byggelinjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommens ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen.

Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme, er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen i stk. 5 pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri, at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinje efter § 2, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer til § 37 i lov om offentlige veje og § 4 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

#### *Til § 10*

Efter bestemmelsen i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 7, forlange arealet overtaget af transport- og energiministeren mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der



finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer. Alle omkostninger hertil afholdes af Metroselskabet I/S.

Den retsbeskyttelse, bestemmelsen i stk. 1 giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde.

Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Med bestemmelsen i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt bygge- linjer efter § 7, kræve, at transport- og energiministeren overtager arealet mod erstatning, når bygge- linjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren.

»Særlige personlige grunde« vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Kravet om, at bygge- linjerne skal omfatte et areal, der i »væsentligt omfang« er pålagt bygge- linjer efter § 7, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af bygge- linjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om linieføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervs- ejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder. Som eksempel kan nævnes en erhvervs- virksomhed, der ønsker at udvide i form af en tilbygning, men hvor udvidelsen vil strække sig ind over en planlagt station. I et sådant tilfælde vil der kunne pålægges bygge- linjer med den konsekvens, at der ikke vil kunne meddeles tilladelse til det pågældende byggeri.

Udgangspunktet er, at bygge- linjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transport- og energiministeren under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller delvist i betydeligt omfang for at kunne realisere baneanlægget i den linieføring, som bygge- linjen skal sikre.

Det er i øvrigt en betingelse, at bygge- linjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse.

Efter bestemmelsen i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af bygge- linjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning.

Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis bygge- linjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Bygge- linjernes betydning for den enkelte ejer kan ændre sig i tidens løb. Den ændrede betydning kan skyldes ændringer i ejerens personlige forhold, men også ændringer i vilkårene for drift af en på ejendommen værende erhvervs- virksomhed kan betyde, at der adskillige år efter bygge- linjepålægget opstår et ønske om at få overtaget arealet af staten. Det gælder f.eks., hvis der på ejendommen drives erhvervs- virksomhed, og bygge- linjen hindrer en naturlig udbygning af virksomhedens driftsbygninger, som må anses nødvendig for virksom-



hedens fortsatte drift på et rimeligt økonomisk grundlag. Ejeren kan derfor til enhver tid fremsætte begæring om overtagelse.

Efter bestemmelsen i stk. 4 kan ejeren påklage transport- og energiministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transport- og energiministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Efter bestemmelsen i stk. 5 kan spørgsmål om overtagelsesbegæring som følge af bygge- linjepålæg først indbringes for domstolene, når klageadgangen til taksationsmyndighederne er udnyttet. Søgsmål skal anlægges senest 6 måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

Bestemmelsen i § 10 svarer i det væsentlige til § 38 i lov om offentlige veje og § 5 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Praksis på disse områder vil derfor i relevant omfang kunne indgå i vurderingen efter forslaget § 10.

Som nævnt i bemærkningerne ovenfor er borgernes mulighed for at få overtaget et areal eller en ejendom af staten lidt større i § 10 (og § 11) end i de ovenfor nævnte love.

Det vil således ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle *total*eksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

#### *Til § 11*

Bestemmelsen giver mulighed for, at transport- og energiministeren, selv om der ikke er pålagt byggelinjer, for Metroselskabet I/S forlods kan erhverve en ejendom på begæring af ejeren. Der er tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af anlægget. I lighed med den vurdering, der finder sted i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i § 10, stk. 2, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af anlæggets betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal berøre ejendommen i et sådant omfang, at der er risiko for, at denne vil blive eksproprieret i væsentligt omfang eller påført betydelige ulemper i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse.

Der kan også blive tale om forlods at erhverve ejerlejligheder og andelslejligheder, der i væsentlig omfang forventes eksproprieret eller eksproprieret midlertidigt i anlægsperioden, så der skabes adgang til de i øvrigt berørte lejligheder via baggårdene, eller erhvervslejemål, der forventes eksproprieret i væsentligt omfang for at etablere adgang til stationer.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler.

Overtagelsesadgangen kan kun komme på tale, når der foreligger særlige personlige grunde til, at ejeren ønsker ejendommen overtaget. Ved vurderingen af hvilke forhold, der vil kunne begrunde forlods overtagelse, vil der blive lagt vægt på de samme kriterier som ved bestemmelsen i § 10, stk. 2.

Udgifter til en sådan overtagelse afholdes af Metroselskabet I/S.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler, såfremt det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til Cityringen.



Bestemmelsen finder også anvendelse, hvor der er nedlagt forbud efter § 8. Det følger af bestemmelsen i § 11, stk. 2, at overtagelsessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 6 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Som nævnt i bemærkningerne ovenfor er borgernes mulighed for at få overtaget et areal eller en ejendom af staten lidt større i § 11 (og § 10) end i den ovenfor nævnte lov.

Det vil således ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle *totaleksproprieres*. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

#### *Til § 12*

Lovforslagets § 12 indeholder hjemmel til, at transport- og energiministeren for Metroselskabet I/S kan ekspropriere fast ejendom, hvis dette er nødvendigt for at gennemføre anlægget af Cityringen. Ekspropriationen foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Erstatning fastsættes efter lovgivningens almindelige regler, jf. § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje.

Alle omkostninger til ekspropriationen afholdes af Metroselskabet I/S.

#### *Til § 13*

Det følger af lovforslagets § 13, at de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen alene varetages af denne lov og gennem den fysiske planlægning, dvs. efter bestemmelsen i lovforslagets § 3 og herudover i øvrigt efter planloven og f.eks. ikke gennem fredning. Bestemmelsen svarer til den gældende bestemmelse i § 12, stk. 5, i loven om Ørestaden. Da hovedparten af Cityringen vil befinde sig under jordoverfladen og da stationerne vil befinde sig i den indre by forventes det ikke, at der vil blive tale om, at anlægget vil have væsentlige naturfredningsmæssige konsekvenser. Det følger således af bestemmelsen, at naturfredningsloven ikke vil være til hinder for, at der f.eks. under søer kan udføres tunnelbaneanlæg, og at der til gennemførelsen af sådanne anlæg træffes de midlertidige foranstaltninger, der måtte være brug herfor, herunder midlertidig spærring eller tørlægning af søen.

De naturfredningsmæssige interesser varetages således alene gennem denne lov og i kommuneplanlægningen efter lovens § 3 og planloven.

#### *Til § 14*

Anlæg af et så stort projekt som en Cityring er et atypisk og omfangsrigt anlægsprojekt, hvor flere myndigheder er involveret i et kompliceret samspil. Med henblik på at undgå, at



de administrative udgifter eskaleres, foreslås, at der foretages en præcisering af reglerne for godkendelse og betaling for diverse kommunale eller statslige godkendelser i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen.

Byggesagsbehandlingen på metroens etape 1-3 har været delt mellem flere myndigheder. Trafikstyrelsen har således skullet godkende den samlede tunnelkonstruktion uanset hvilken type tunnel, der vil blive tale om, herunder tunnelstrækninger med indbyggede sporskifter, sidespor, nød- og ventilationsskakte og stationer samt de banetekniske anlæg m.m.. Bygningsmyndighederne i de to kommuner, dvs. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, har skullet godkende tunnelstationer og skaktenes bærende konstruktioner, som også godkendes af Trafikstyrelsen som jernbanesikkerhedsmyndighed, samt den indre indretning af stationernes publikums- og teknikområder med tilhørende installationer og ventilation af disse. Også trapper og elevator i nød- og ventilationsskakte har skullet godkendes af de kommunale bygningsmyndigheder.

Med forslaget samles disse godkendelser i Trafikstyrelsen, der således får det samlede ansvar for godkendelsen både efter jernbanesikkerhedsmæssige forhold og bygningsmæssige forhold.

Det følger af stk. 1, nr. 1 og 2, at alle banetekniske anlæg og den samlede tunnelkonstruktion, der bærer eller indfatter banelegemet, samt installationer, der vedrører tunnelstrækningerne, herunder tunnelstationernes sporområder, godkendes af Trafikstyrelsen. Dette gælder tunnelkonstruktionen, uanset om der er tale om boret tunnel, NATM-tunnel, Cut & Cover-tunnel eller NATM- eller Cut & Cover-tunnel med indbyggede sporskifter, sidespor, nød- og ventilationsskakte og stationer. Forslaget i stk. 1, nr. 1 og 2, indebærer en ændring heri i forhold til etape 1-3, idet det foreslås, at det alene skal være Trafikstyrelsen, der skal godkende de pågældende anlæg.

For så vidt angår de underjordiske stationer indebærer stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen godkender den indre indretning af stationernes publikums- og teknikområder med tilhørende installationer. Dette er en ændring i forhold til den nuværende metros etape 1-3, hvor godkendelsen af disse områder alene har været varetaget af de kommunale bygningsmyndigheder.

Trafikstyrelsen får således efter forslaget i § 1, stk. 1, nr. 3, ansvaret for godkendelsen af det underjordiske anlæg ikke bare til perrondørene, som det er situationen på den nuværende metro, men helt op til gadeplan.

For så vidt angår de traditionelle administrations- og værkstedsbygninger, der forudsættes opført på terræn på Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter i Vasbygade, forudsættes ingen ændringer i forhold til situationen på den nuværende metro. Det følger heraf, at det er de kommunale bygningsmyndigheder, der skal tage stilling til byggetilladelse og ibrugtagningstilladelse efter de almindelige regler herfor i bygningsreglementet.

Efter stk. 2 foreslås, at der ikke opkræves gebyr for Trafikstyrelsens godkendelse af de bygningsmæssige forhold. I stedet for vil der blive overført 11 mio. kr. (2005-priser) fra Metro-selskabet I/S i 2008 til Trafikstyrelsen til dækning for varetagelsen af dette arbejde i projektperioden. Dette forslag indebærer ikke nogen fordyrelse af projektet, idet der heri er



forudsat en udgift på 11 mio. kr. til den kommunale byggegodkendelse af tunnelstationer og skakte.

Der forudsættes som hidtil et samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i forhold til øvrige kommunale forhold, som f.eks. kloakforhold, brandforhold og lignende samt med andre myndigheder med hensyn til arbejdsmiljø højspændingsanlæg, herunder kørestrømsanlæg, beredskab og lignende.

For så vidt angår beredskabsspørgsmål forudsættes etableret en særlig rådgivende gruppe - i lighed med den eksisterende metro og i øvrigt Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. Gruppen nedsættes efter aftale med Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Forsvarsministeriet samt Justitsministeriet og vil omfatte de relevante myndigheder vedrørende beredskab. Gruppen vil skulle rådgive bygherren om de beredskabsmæssige spørgsmål, herunder de ventilationsinstallationer, der vedrører tunnelstrækningerne og tunnelstationernes sporområder. Det forventes, at de kommunale myndigheder deltager i den rådgivende gruppe.

For så vidt angår godkendelse af Cityringens højspændingsanlæg forudsættes dette godkendt af Sikringsstyrelsen svarende til den nuværende godkendelsesprocedure.

I et tunnelbaneanlæg som Cityringen, hvor jernbaneanlæg og bygningsanlæg er fuldt integreret i en fælles konstruktion, vil der være overlap mellem jernbaneanlæg, der som udgangspunkt hører under jernbanemyndigheden og bygningsanlæg, der som udgangspunkt hører under bygningsmyndighederne. Med forslaget om at samle administrationen af begge disse områder for tunnelstationer og skakte under Trafikstyrelsen forventes en mere enkel administration med henblik på at undgå dobbeltarbejde. Med forslaget vil der heller ikke kunne opkræves dobbeltgebyr for ”overlappende” godkendelser efter jernbanelovgivningen og bygningsreglementet.

Anlægsforhold, der godkendelsesmæssig hører under jernbanelovgivningen, vil i øvrigt ikke kunne indgå ved fastsættelse af gebyr efter bygningsreglementet - heller ikke i en evt. beløbsmæssig beregning for fastsættelse af gebyret. Der henvises herved i øvrigt til, at bygningsreglementet ikke finder anvendelse på bl.a. ”tunneler og andre anlæg til trafikale formål, som udføres eller godkendes af ..., jernbane- eller andre myndigheder eller selskaber, der ved lov er ansvarlige for byggearbejdet samt midlertidige konstruktioner og anlæg, der er nødvendige for byggearbejdets udførelse”.

Efter stk. 3 kan der således opkræves betaling eller gebyr efter gældende regler for kommunale og statslige godkendelser m.v., herunder godkendelser efter jernbaneloven eller anden lovgivning vedrørende sikkerhed, miljø, o. lign., i forbindelse med projekteringen, anlæg og ibrugtagning.

Endvidere præciseres i stk. 4, at betalingens eller gebyrets størrelse fastsættes på grundlag af den respektive del af anlægget, som godkendelsen vedrører. Bestemmelsen indebærer, at gebyret skal relatere sig den konkrete del af anlægget, som den godkendende myndighed har kompetence til at tage stilling til.



Efter lovforslagets § 15 bemyndiges transport- og energiministeren til at godkende eller lade nødvendige tilslutningsanlæg m.v. udføre for jernbane. Det forventes, at det kun i meget begrænset omfang vil være relevant at foretage justeringer af tilslutningsanlæg for jernbane. Da det ikke på nuværende tidspunkt kan udelukkes, at der kan opstå behov for mindre justeringer, foreslås at transport- og energiministeren bemyndiges til at godkende eller lade udføre nødvendige tilslutningsanlæg m.v. for jernbane. Afholdelse af udgifter til sådanne projekter vil følge de almindelige regler for anlægsprojekter.

Med hensyn til justeringer af vejanlæg forventes det, at der alene bliver tale om kommunale veje, hvorfor der ikke er behov for en bemyndigelsesbestemmelse med hensyn til de statslige veje.

#### *Til § 16*

Det følger af lovforslagets § 16, at transport- og energiministeren i visse nærmere angivne tilfælde kan overlade sine beføjelser til andre statslige myndigheder eller til Metroselskabet I/S.

Transport- og energiministeren kan således efter stk. 1 bemyndige Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i loven. Endvidere kan transport- og energiministeren efter stk. 2 bemyndige Metroselskabet I/S til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Ministerens beføjelser efter §§ 7-11 om byggelinjer, forbud og forlods overtagelse forventes således delegeret til Trafikstyrelsen.

I forbindelse med udførelse af projekterings- eller anlægsarbejder på stationer, der tilhører DSB, DSB S-tog eller Banedanmark kan det være hensigtsmæssigt, at Metroselskabet I/S i nærmere begrænset omfang fastlægger, at DSB eller Banedanmark overtager Metroselskabet I/S' opgaver af hensyn til en rationel og praktisk tilrettelæggelse af arbejdet.

Det foreslås derfor, at Metroselskabet I/S efter stk. 3 kan overlade sine beføjelser i nærmere begrænset omfang til DSB eller Banedanmark i forbindelse med udførelse af projekterings- eller anlægsarbejder på stationer, der tilhører DSB respektive DSB S-tog, eller Banedanmark.

Tilsvarende forhold gør sig gældende i forbindelse med projekterings- og anlægsarbejder på forpladser til stationerne og på arealer rundt om nødsakke. Det foreslås derfor i stk. 4, at Metroselskabet I/S kan overlade sine beføjelser i nærmere bestemt omfang til Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune i forbindelse med udførelse af projekterings- eller anlægsarbejder på forpladser til stationerne og på arealer rundt om nødsakke.

Det foreslås i stk. 5, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til Transport- og Energiministeriet.

#### *Til § 17*





Det foreslås, at transport- og energiministeren fastsætter lovens ikrafttræden, således at ikrafttrædelsen kan koordineres med det samtidig fremsatte lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.