

København den 3. oktober 2008

Tænkte spørgsmål og svar om dispositionsforslaget for Cityringen

Dette notat er emneopdelt i følgende 4 emner:

- A. Dispositionsforslagets forbedringer
- B. Sikkerhed
- C. Økonomi
- D. Lokale forhold

A. Dispositionsforslagets forbedringer

Hvilke forbedringer er der i dispositionsforslaget?

Dispositionsforslagets væsentligste forbedringer består for af:

- Sprinkleranlæg, der øger sikkerheden i togene.
- Fjernelse af en række skakte, således at generne i anlægsperioden bliver væsentligt mindre, dels for naboerne til de fjernede skakte, dels for en række andre borgere, fordi lastbilkørslen mindskes.
- Højere placering af flere stationer. Det giver betydeligt lettere adgang for et stort antal passagerer i mange år frem i tiden. Den højere placering vil samtidig begrænse omfanget af udgravninger og lastbilkørsel i anlægsperioden.

Kan anlægsperioden forkortes, når der bliver færre byggepladser?

Nej, desværre kan anlægsperioden ikke forkortes, fordi nogle af skaktene udelades.

Bliver der mindre lastbilkørsel?

Ja, udeladelsen af skaktene og sporskiftekamrene samt de højere liggende stationer vil bidrage til at reducere lastbiltrafikken fra anlægsarbejderne.

Når der ikke skal føres en linje til Brønshøj, kan begge linjer så køre hele vejen rundt?

Teknisk set er der ikke noget til hinder for, at begge Cityringens linjer kan køre hele vejen rundt, men det kræver naturligvis indkøb af flere tog. Det vil give højere driftsomkostninger men nok også flere passagerer.

B. Sikkerhed

Sætter man sikkerheden på spil for at spare?

Nej. Sikkerheden bliver ikke sat på spil. Kravet er, at løsningen med sprinklere kombineret med udeladelse af skaktene skal have mindst lige så høj sikkerhed som løsningen i den eksisterende Metro, er fortsat helt i front blandt de mest sikre metroer i verden.

Hvorfor ikke både sprinklere og skakte?

Det er fuldt ud muligt at opnå mindst samme høje sikkerhedsniveau med sprinklerne uden skakte, som det, der findes i den nuværende Metro, som fortsat er en af verdens sikreste metroer.

Hvorfor har man ikke sprinklere i den eksisterende Metro?

Der er ikke sprinklere i den nuværende Metro, fordi systemet ikke var tilstrækkeligt afprøvet, da denne Metro blev projekteret i 1996. I dag er systemet i brug i blandt andet Hamburg med gode resultater.

Bliver der langt at gå for at komme i sikkerhed, hvis der sker en ulykke?

Blot få meter fra et forulykket tog vil tunnelen være røgfri, fordi ventilatorer sender røg og varme væk fra det område, passagererne ledes ud i. Togene er i øvrigt bygget af fortrinsvist ikke-brandbare materialer. Passagerer og deres bagage udgør den væsentligste brandfare.

Bliver det vanskeligere at redde folk ud af tunnelen?

Kun få meter fra et forulykket tog vil tunnelen være røgfri, fordi røg og varme ledes væk fra stedet af kraftige ventilatorer. Transporten af tilskadekomne og eventuelt dårligt gående til en station vil derefter kunne ske igennem en røgfri tunnel. Tværforbindinger mellem de to tunnelrør, som har været nævnt som en mulighed, er unødvendige for at opnå det høje sikkerhedsniveau, som er målet for Cityringen, og som er mindst på samme høje niveau som for den eksisterende Metro.

Bliver redningsfolkenes arbejde vanskeligere?

Redningsfolkenes arbejde med at bringe passagererne ind i røgfrit område bliver ikke vanskeligere end i den eksisterende Metro. Men transporten af tilskadekomne til en station kan i nogle tilfælde blive længere end i den eksisterende Metro. Metroselskabet er i dialog med brandvæsenet om at finde løsninger, som kan lette dette arbejde. Samtidig vil det blive lettere og hurtigere at evakuere passagerer og transportere tilskadekomne ud gennem en station end op gennem en skakt.

C. Økonomi

Når anlægsoverslaget allerede nu er blevet højere, kan økonomien så hænge sammen?

Som led i udarbejdelsen af dispositionsforslaget, der er det første egentlige projekt for Cityringen, er der udarbejdet et nyt anlægsoverslag. Dette anlægsoverslag er det første overslag, der bygger på et egentligt projekt, hvor alle de konkrete lokale forhold, herunder de geotekniske forhold, er taget i betragtning. Overslaget ligger inden for lovens ramme på 15 mia. kr. (i 2005-priser) plus tre procent, hvilket må siges at bekræfte lovens forudsætninger, herunder Udredningsrapporten.

Kan der ikke spares yderligere, så overslaget på de 15 milliarder kan holdes?

Umiddelbart kan der ikke spares mere uden at forringe forholdene for passagererne. Men Metroselskabet vil i det videre arbejde fortsætte bestræbelserne på først og fremmest at forbedre forholdene for de kommende passagerer og mindske generne for omgivelserne i anlægsperioden, men også på at finde mulige besparelser, der ikke forringer Cityringens funktionalitet.

Lovens/Udredningens anlægsoverslag må have været alt for lavt?

Nej. Lovens/Udredningens anlægsoverslag bygger på erfaringer fra den eksisterende Metro om, hvad en typestation og et stykke tunnel koster. Ved udarbejdelse af dispositionsforslaget er der for første gang udarbejdet projekter for de enkelte stationer m.m. på grundlag af de foretagne geotekniske undersøgelser og med konstruktioner, der er tilpasset de konkrete lokale forhold. Det er derfor helt naturligt, at nogle opgaver har vist sig dyrere, og andre er blevet billigere. Man kan snarere sige, at Lovens/Udredningens antagelser under de givne forudsætninger har vist sig meget holdbare.

Hvad er blevet dyrere?

De omkostninger, der har vist sig højere end forudsat i Udredningen, er primært en følge af vanskeligere jordbundsforhold og vanskeligere konstruktionsbetingelser end forventet, herunder både dyrere konstruktioner og større forventede omkostninger til projektering. Desuden vurderes omkostningerne til ledningsomlægninger, erstatninger til naboer for gener og arkæologiske udgravninger at blive større end ved anlæg af den eksisterende Metro, som lå til grund for Udredningsrapporten.

Holder det nuværende anlægsoverslag?

Det anlægsoverslag, der er udarbejdet i forbindelse med dispositionsforslaget, er udtryk for en realistisk bedømmelse af anlægssomkostningerne på det nu kendte grundlag. Et egentligt anlægsbudget vil dog først foreligge, når man kender tilbuddene fra entreprenører og leverandører, og kontrakterne på det grundlag er forhandlet, hvilket forventes at ske i sommeren 2010. Tilbud og kontrakter må forventes bl.a. at afhænge af de konkrete konkurrenceforhold på dette tidspunkt, som ifølge sagens natur ikke kendes på nuværende tidspunkt. Med henblik på styringen af projektøkonomien bemærkes, at ejerne i deres tilsyn med Metroselskabet fortsat vil have fokus på anlægspjektets forventede totaludgift samt reagere på overskridelser heri. Anlægsoverslaget forventes fortsat at ligge inden for den fastlagte ramme også efter VVM'en er gennemført. Tærskelværdien på de +/- tre procent i forhold til den forventede totaludgift er aftalt mellem interessenterne for at have en klar grænse for, hvornår de kompetente politiske organer som minimum skal inddrages.

Hvorfor er der ikke afsat nogen reserve?

I Cityringsloven er der ikke afsat reserver til uforudset store forsinkelser eller fordyrelser, idet ejerne af projektet, staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, i stedet har indgået aftale om, hvorledes eventuelle uforudsete fordyrelser skal håndteres og fordeles mellem parterne. I overensstemmelse hermed er der ikke indarbejdet nogen reserve i lovens anlægsbudget på 15 mia. kr. og derfor heller ikke i dispositionsforslagets anlægsoverslag.

D. Lokale forhold

Nørrebro

Kan besparelsen på skaktene ikke bruges til at flytte tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken til DSB-arealet?

Anlægsoverslaget, der er udarbejdet i forbindelse med dispositionsforslaget, svarer i princippet til lovens anlægsoverslag. Selv om der spares ved at undlade skaktene, er der andre forhold, som er blevet tilsvarende dyrere. Derfor er der ingen besparelse, som kan anvendes til andre formål, som for eksempel flytning af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken til det tidligere DSB-areal.

Hvis vendesporet under Nørrebroparken kan undværes, kan tunnelarbejdspladsen så flyttes til DSB-arealet?

Vendesporet er blot en ekstra komplikation ved sporskiftetekammeret under Nørrebroparken. Så selv om vendesporet viser sig at kunne undværes, er der under alle omstændigheder brug for sporskiftetekammeret både til at sikre regulariteten og for at gøre det muligt at køre natkørsel samtidig med vedligehold af banen.

Der skal være tre færre sporskiftekanaler. Hvorfor kan man ikke undvære det i Nørrebroparken?
Sporskiftekanalerne skal ligge jævnt fordelt på Cityringen for at sikre en stabil drift og mulighed for natkørsel samtidig med, at banen vedligeholdes.

Når man kan undvære stort set alle andre nødsakke, hvorfor skal der så stadig være en nødsakt i Nørrebroparken?

Nødsakten under Nørrebroparken er forbundet med sporskiftekanalen og er derfor ligesom de øvrige nødsakke ved sporskiftekanaler fortsat nødvendige.

Sortedams Søen

Der skal være tre færre sporskiftekanaler. Hvorfor kan man ikke undvære det ved Øster Søgade?
Sporskiftekanalerne skal ligge jævnt fordelt på Cityringen for at sikre en stabil drift og mulighed for natkørsel samtidig med, at banen vedligeholdes.

Når man kan undvære stort set alle andre nødsakke, hvorfor skal der så stadig være en nødsakt ved Øster Søgade?

Nødsakten under Sortedams Sø er forbundet med sporskiftekanalen og er derfor ligesom de øvrige nødsakke ved sporskiftekanaler fortsat nødvendige.

Kongens Nytorv

Bliver generne fra anlægsarbejdet på Kongens Nytorv større ved en højtliggende station?

Generne fra anlægsarbejdet for en station på Kongens Nytorv vil hverken blive større eller mindre ved den højere beliggenhed, bortset fra at kældrene i Magasin og A'Porta skal anvendes i forbindelse med arbejdet. Dette forhold vil blive afhandlet direkte med de berørte ejere af de to ejendomme. Fordelene ved den højere beliggenhed er, dels at stationen vil blive lettere tilgængelig for de fremtidige passagerer, dels at indgrebet i driften af den eksisterende Metro vil blive langt mindre.

Kommer den højtliggende station på Kongens Nytorv til at ødelægge Krinsen?

En højtliggende station på Kongens Nytorv vil berøre Krinsen i samme omfang som den dybtliggende løsning. Krinsen forudsættes bragt tilbage til sin nuværende tilstand, når anlægsarbejdet er afsluttet.

Enghave Plads

Forhindrer den højere liggende station på Enghave Plads, at der ikke kan plantes et træ ovenpå som forudsat?

Nej, en højere placering af stationen betyder ikke, at oversiden af stationen kommer til at ligge højere, blot at bunden - og dermed perron og tog - kommer til at ligge højere. Den højere liggende placering af Enghave station har således ingen betydning for, at der kan plantes et træ, når stationen står færdig.