

MS-X-CR-0027/AMK



Til Metroselskabets ejere:
Transportminister Benny Engelbrecht
Overborgmester Frank Jensen
Borgmester Simon Aggesen

Fremsendelsesbrev til Ejerorientering – Cityring nr. 11

Bestyrelsen har godkendt vedlagte Ejerorientering – Cityring nr. 11 for juli 2019, der hermed fremsendes til selskabets ejere.

I fortsættelse af Metroselskabets orientering af ejerne i maj 2019 om en ændret tidsplan for færdiggørelsen af Cityringen offentliggjorde selskabet ultimo juni tidspunktet for åbning af Cityringen, den 29. september 2019.

Den ændrede tidsplan er, som nævnt i Ejerorientering nr. 9, udarbejdet i samarbejde med de to entreprenører og drøftet med den uafhængige assessor og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal stå for sikkerhedsgodkendelsen af Cityringen. Det skal dog fortsat understreges, at forudsætningen for overholdelse af den ændrede tidsplan er, at begge entreprenørerne arbejder konstruktivt sammen med Metroselskabet om at sikre den planlagte fremdrift.

Medio juli opnåede begge entreprenører den væsentlige milepæl Hand Over/Take Over (HO/TO-milepælen). Entreprenørerne afleverede således hver deres del af Cityringsanlægget til Metroselskabet, som herefter overdrog det samlede anlæg til operatøren HRSTS med Metro Service som underleverandør. Opnåelsen af HO/TO-milepælen indebærer samtidig, at CMT' manglende RHO-milepæl blev opfyldt. Herefter udestår alene én milepæl - den endelige Metro Ready for Operation (MRO-milepæl) - som skal opnås ultimo september 2019.

Som led i opnåelsen af HO/TO-milepælen afleverede HRSTS og CMT de relevante Safety Cases for Cityringens infrastruktur til den uafhængige assessor. Den uafhængige assessor udarbejder på dette grundlag sin rapport med indstilling til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om sikkerhedsgodkendelse af Cityringens infrastruktur.

Den uafhængige assessor modtog, som nævnt, alle relevante As Built safety cases vedrørende Cityringens infrastruktur medio juli 2019. Forud herfor havde assessoren haft lejlighed til at gennemgå og kommentere udkast til disse safety cases, ligesom de to entreprenører havde besvaret assessorens spørgsmål og imødekommet dennes ønsker om uddybninger. Assessoren kunne derfor, som forudsat, fremsende sin rapport med indstilling til TBST den 29. juli 2019.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2019-07-29



Assessorens rapport indeholder, som forventet, en række forbehold, som skal afklares i den nærmeste tid, blandt andet gennem de test, som Metroselskabet har valgt at overtage fra CMT, (jf. afsnit nedenfor) så TBST' endelige godkendelse kan baseres på en opdateret assessorrapport uden eller med kun få ikke-væsentlige forbehold.

Cityringstogene er typegodkendt af TBST og testning og godkendelse af de enkelte tog er, ligesom behandlingen af safety cases for stationerne, i fuld gang hos både assessor og TBST, i overensstemmelse med tidsplanen.

Efter opnåelse af HO/TO-milepælen og aflevering af Safety Cases til den uafhængige assessor udestår entreprenørernes udbedring af fejl og mangler – såkaldt 'snagging' – på de fysiske arbejder, herunder AF-arbejderne og M&E-arbejderne, som dog på grund af projektets størrelse er ganske omfattende, samt tests af en række tekniske systemers funktionalitet. CMT er af den opfattelse, at deres medvirken til disse tests ikke indgår i kontrakten, hvilket Metroselskabet er uenig i. For at sikre rettidig gennemførelse af disse tests har Metroselskabet derfor nu besluttet at overtage denne opgave fra CMT og selv gennemføre den med bistand fra ekstern ekspertise. Metroselskabet vil efterfølgende søge disse udgifter modregnet iht. kontraktens bestemmelser.

Ud over 'snagging' og tests af tekniske systemers funktionalitet gennemføres Operational Trial Run, hvor det testes, at Cityringens drift og vedligeholdelse kan gennemføres hensigtsmæssigt, når Cityringen åbner for passagerer. Trial Run, der udgør en del af grundlaget for TBST' godkendelse både af infrastrukturen og af Metro Service som drifts- og vedligeholdelsesorganisation, gennemføres parallelt med den uafhængige assessors evaluering og TBST' arbejde med sikkerhedsgodkendelse af det samlede system.

Det skal understreges, at selv med disse forberedende tiltag – herunder især Trial Run, hvor de tekniske systemer afprøves i praksis, og drifts- og vedligeholdelsesorganisationen får mulighed for at træne inden åbningen for passagerer - må det forventes, at Cityringen, som alle nye højtekniske systemer, i den første driftsperiode vil møde såvel tekniske som betjeningsmæssige udfordringer, såkaldte 'børnesygdomme'. Driftsoperatøren vil - ligesom Metroselskabet - have fuld fokus på at forebygge og begrænse omfanget af gener for de kommende passagerer og for at løse de problemer, som uundgåeligt opstår, så hurtigt som muligt. Træning i hurtigt at afhjælpe sådanne 'børnesygdomme' indgår netop som en af opgaverne under Trial Run.

Det skal særligt nævnes, at afgangslinjen fra Cityringen til Nordhavnen (M4) vil skulle testes kort tid efter åbningen af Cityringen. Selv om denne testning i videst muligt omfang vil blive søgt gennemført på Nordhavnsstrækningen, vil en del af testningen uundgåeligt berøre Cityringens hovedlinje (M3) og dermed nødvendiggøre ophold i driften. Sådanne nødvendige indgreb i driften vil blive søgt begrænset til lukning nogle nætter og i enkelte weekender.



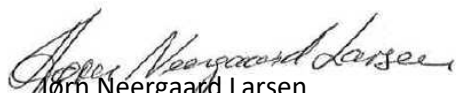
Ud over selve banen og stationerne, rummer Cityringsprojektet også en række fodgængertunneler og trapper, som skal skabe særligt gode forbindelser for passagererne, som skal skifte mellem metro, S-tog og Re-tog på København H, Østerport Station og Nørrebro Station. Som tidligere oplyst har disse anlægsarbejder på København H og Østerport vist sig mere komplicerede at gennemføre end forudsat og vil derfor ikke kunne være færdige til åbningen af Cityringen. Dette vil ikke påvirke åbningen af Cityringen, og passagererne vil fortsat kunne skifte mellem metro og tog i den midlertidige periode, indtil de endelige forbindelser er færdige. På København H vil den permanente forbindelse være færdig primo 2020 og på Østerport i foråret 2020. Der vil blive sikret god skiltning og information til passagererne, som hjælper dem til et godt skift, også i den midlertidige periode.

Der vil omkring stationerne i gadeplan være enkelte områder, som ikke er helt færdige ved åbningen og dermed tilgængelige for borgerne. Helt frem mod åbningen vil stationernes trapper og øvrige elementer være hegnet ind, og der vil efter åbningen også være enkelte lokaliteter, hvor der først bliver plantet de sidste træer i plantesæsonen i det sene efterår. Endvidere kan der mangle enkelte cykelstativer, beplantning og lignende, som endeligt færdiggøres efter åbningen. Særligt byrummet ved stationen på Poul Henningsens Plads, den permanente cykelparkering ved Nørrebro Station og den såkaldte Basargrund vil først færdiggøres efter åbningen. Desuden vil enkelte af de vejprojekter, som kommunerne gennemfører op til stationerne, først færdiggøres efter åbningen. Det gælder for Frederiksberg Allé, Rådhuspladsen, Østerport og København H.

Metroselskabet forventer, at det udmeldte åbningstidspunkt den 29. september 2019, kan overholdes, men må fortsat tage forbehold for, at kvaliteten af entreprenørernes grundlag for sikkerhedsgodkendelsen gør det muligt for myndighederne at godkende inden for den afsatte tidsramme.

Bestyrelsen vil nøje følge fremdriften, ligesom bestyrelsen vil lægge vægt på fortsat at holde ejerne løbende orienteret herom.

Med venlig hilsen


Jørn Neergaard Larsen
Bestyrelsesformand