ØKF Kontoret for Selskaber og Rettigheder (2389)
Økonomiforvaltningen

# Orientering

Til Økonomiudvalget

## Metroselskabet – Orientering om anvendelse af Metroen som beskyttelsesfacilitet

**26-10-2026**

Sagsnummer i F2
2026 - 23702

Dokumentnummer i F2
12413937

Sagsnummer eDoc
2026-0384170

Sagsbehandler
Emma Sommerfeldt Lind

**Resumé**
Økonomiudvalget orienteres om, at Metroselskabet har fremsendt et notat vedrørende anvendelsen af metroen som beskyttelsesfacilitet.

**Sagsfremstilling**
Metroselskabet har den 22. oktober 2026 sendt vedhæftede notat til ejerne. På dette tidspunkt blev det også fremsendt til transportordførerne.

Metroselskabet har undersøgt muligheden for at anvende Metroens dybe stationer som beskyttelsesfaciliteter. De overordnede konklusioner fra analysen er:

- Metroens åbne stationsrum er ikke egnede som beskyttelsesfaciliteter
- Enkelte lukkede rum, herunder cykelkældre, vil potentielt kunne tilpasses til kortvarig beskyttelse af passagerer, der måtte være i metrosystemet ved en pludselig opstået krisesituation
- Metroselskabet råder over nogle underjordiske rum, der evt. kan stilles til rådighed for myndighederne, som beskyttelsesfacilitet.

Der pågår tekniske analyser af, hvorvidt enkelte udvalgte lukkede underjordiske rum, f.eks. cykelkældre på concourseniveau kan gøres egnede til anvendelse som beskyttelsesfacilitet ved kortvarigt ophold. Analyserne forventes afsluttet i første kvartal 2027.

Grundet den begrænsede beskyttelseskapacitet vil Metroen ikke kunne stilles til rådighed som beskyttelsesfacilitet for personer, som måtte befinde sig uden for metrosystemet.

Metroselskabet råder over nogle underjordiske rum beliggende mellem stationerne, som selskabet gerne stiller til rådighed for myndighederne, hvis det vurderes, at rummene vil kunne anvendes som beskyttelsesfacilitet.

**Økonomi**
Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser ved orienteringen.

**Videre proces**
Ingen videre proces.

**Bilag**

- Metroselskabets notat af 21. oktober 2026: Anvendelse af Metroen som beskyttelsesfacilitet.

# Notat

| | |
|---|---|
| **Emne:** | Anvendelsen af Metroen som beskyttelsesfacilitet |
| **Fra:** | Metroselskabet |
| **Til:** | By-, Land- og Transportministeriet |
| **Kopi til:** | |
| **Dato:** | 21-10-2026 |

**Baggrund og kort opsummering**
Metroselskabet har undersøgt muligheden for at anvende Metroens dybe stationer som beskyttelsesfaciliteter. Analyserne er bl.a. gennemført med bistand fra internationale eksperter indenfor området.

**Overordnet konklusion**

- Metroens åbne stationsrum er ikke egnede som beskyttelsesfaciliteter
- Enkelte lukkede rum, herunder cykelkældre, vil potentielt kunne tilpasses til kortvarig beskyttelse af passagerer, der måtte være i metrosystemet ved en pludselig opstået krisesituation
- Metroselskabet råder over nogle underjordiske rum, der evt. kan stilles rådighed for myndighederne, som beskyttelsesfacilitet

**Metroens design**
Metroen er designet til effektiv transport med let adgang, også for personer med nedsat mobilitet, og med stationsrum og adgangsveje, der opleves som trygge og overskuelige. På de dybe stationer understøttes dette af åbne stationsrum, fritliggende rulletrapper, elevatorer udført med glas samt dagslys gennem glasoverdækkede ovenlysvinduer, der også fungerer som røgventilation.

Metrosystemet er kendetegnet ved dets nemme tilgængelighed og høje frekvens af tog. Stationsrum og perroner er ikke indrettet med faciliteter, f.eks. bænke og toiletter, til længerevarende ophold. De åbne og direkte adgangsforhold fra gadeplan til de dybe metrostationer har til hensigt at gøre adgangsvejene så korte som mulige og dermed gøre passagerernes tilgængelighed til systemet så nem som muligt.

Ved designet af de dybe metrostationer har det været målsætningen at begrænse stationernes fysiske udstrækning mest muligt, da stationerne skulle indpasses i tæt bymæssig bebyggelse. De dybe metrostationer rummer derfor alle kompakte teknikrum, hvor Metroens tekniske installationer er placeret.

Betonkonstruktionerne omkring stationer og tunnelrør er dimensioneret i forhold til det omkringliggende miljø, herunder jordbundsforhold, vandspejl og trafikbelastning på overfladen. I stationsrummet er der på betonkonstruktionen monteret plader eller fliser, som giver stationerne deres arkitektoniske udtryk.

**Fokus på beskyttelse af passagerer i Metroen ved krisesituation**
Metroselskabet har gennemført analyser, bl.a. med inddragelse af international ekspertise, med henblik på at vurdere metrosystemets egnethed som beskyttelsesfacilitet.

Ved en analyse af Amagerbro Station, som er vurderet at være repræsentativ for øvrige stationer, har det internationale eksperthold foreløbigt konkluderet, at Metroens åbne stationsrum ikke er egnet til civilbeskyttelse, på grund af stationens åbne konstruktioner, vægbeklædning, forekomsten af glas og ventilationsforhold, samt stationernes nærhed til de omkringliggende bygninger.

Vurderingen er videre, at enkelte udvalgte lukkede underjordiske rum, f.eks. cykelkældre på concourseniveau, potentielt kan gøres egnede til anvendelse som beskyttelsesfacilitet ved kortvarigt ophold. Dette forudsætter dog en teknisk analyse af den nødvendige tilpasning af rummene i forhold til at sikre f.eks. tilstrækkelig ventilation, kommunikationssystemer, strømforsyning samt forstærkning af døre. Analysen foregår i samarbejdet med det internationale eksperthold og indeholder følgende delanalyser:

- Tilbundsgående analyse af tekniske forhold (strøm- og vandforsyning, ventilation, adgangsveje mm.) som er nødvendige for anvendelse af de potentielt egnede lukkede rum på Amagerbro station.
- Analyse af Kongens Nytorv (stationer og transfertunnel) efter samme metode som udført på Amagerbro.
- Overordnet screening af alle dybe stationer på M1, M2, M3 og M4. Målet er at give et strategisk overblik og et grundlag for sammenligning af stationer.
- Overordnet estimat for omkostninger forbundet med tilpasning af stationernes potentielt egnede rum.

Analyserne forventes afsluttet Q1 2027.

Det undersøges desuden, hvordan ombygningen af f.eks. cykelkældre kan gennemføres under hensyn til Metroens primære transportopgave.

Det vurderes på det foreliggende grundlag, at den samlede beskyttelseskapacitet, der kan tilvejebringes gennem ombygning af f.eks. cykelkældre, er begrænset.

Ombygning af bl.a. cykelkældrene vil forventeligt ikke kunne sikre den nødvendige kapacitet til beskyttelse af passagererne i Metroen, hvorfor der skal suppleres med ekstra kapacitet til Metroens passagerer uden for metrosystemet. Dette fastlægges i samarbejde med beredskabsmyndighederne og driftsoperatøren, og beskrives i beredskabsplaner.

Grundet den begrænsede beskyttelseskapacitet vil Metroen ikke kunne stilles til rådighed som beskyttelsesfacilitet for personer som måtte befinde sig uden for metrosystemet. Metroselskabet vil, i samarbejde med driftsoperatøren og beredskabsmyndighederne, fastlægge procedurer for de borgere, som måtte vælge at søge mod Metroen i en krisesituation.

**Øvrige rum i Metroen**
Metroselskabet råder over nogle underjordiske rum beliggende mellem stationerne, som selskabet gerne stiller til rådighed for myndighederne, hvis det vurderes, at rummene vil kunne anvendes som beskyttelsesfacilitet. På grund af afstanden til stationerne vurderes rummene ikke at være en relevant beskyttelsesfacilitet for Metroens passagerer.

**Metrostationer andre steder i verden**
I andre lande, herunder Ukraine, findes metrostationer, der fra begyndelsen er indrettet til både transport og beskyttelse.

I Stockholm ses eksempel på, hvordan der kan sikres nærhed mellem beskyttelsesfaciliteter og metrostationer. Tilsvarende kan undersøges for København, hvor stationerne er indrettet med fokus på højfrekvent drift, nem tilgængelighed og passagerernes tryghed i den daglige brug.

**M5**
M5 er designet efter lignende principper som M1-M4, med vægt på at kunne tilbyde effektiv transport, nem tilgængelighed, og tryghed i hverdagen for de mange passagerer.

I M5's design er der desuden lagt større vægt på at opnå et lavt ressourceforbrug med henblik på at begrænse klimaaftrykket fra byggeriet. Ønsket om at begrænse ressourceforbruget betyder, at stationerne på M5 så vidt muligt er placeret tæt ved terræn. I denne sammenhæng betyder det, at der er et mindre egnet areal end på M1-M4, som vil kunne anvendes til beskyttelsesformål.

**Den videre proces**
Metroselskabet fortsætter arbejdet med at skabe overblik over, hvordan rum på dybe stationer på M1-M4 vil kunne forberedes til at fungere som beskyttelsesfacilitet for de passagerer, som måtte befinde sig i Metroen.

Ligeledes fortsætter den indledende dialog med beredskabsmyndighederne om en procedure, der sikrer, at de passagerer, som ikke kan søge beskyttelse i metrosystemet, kan bringes til andre beskyttelsesfaciliteter.