

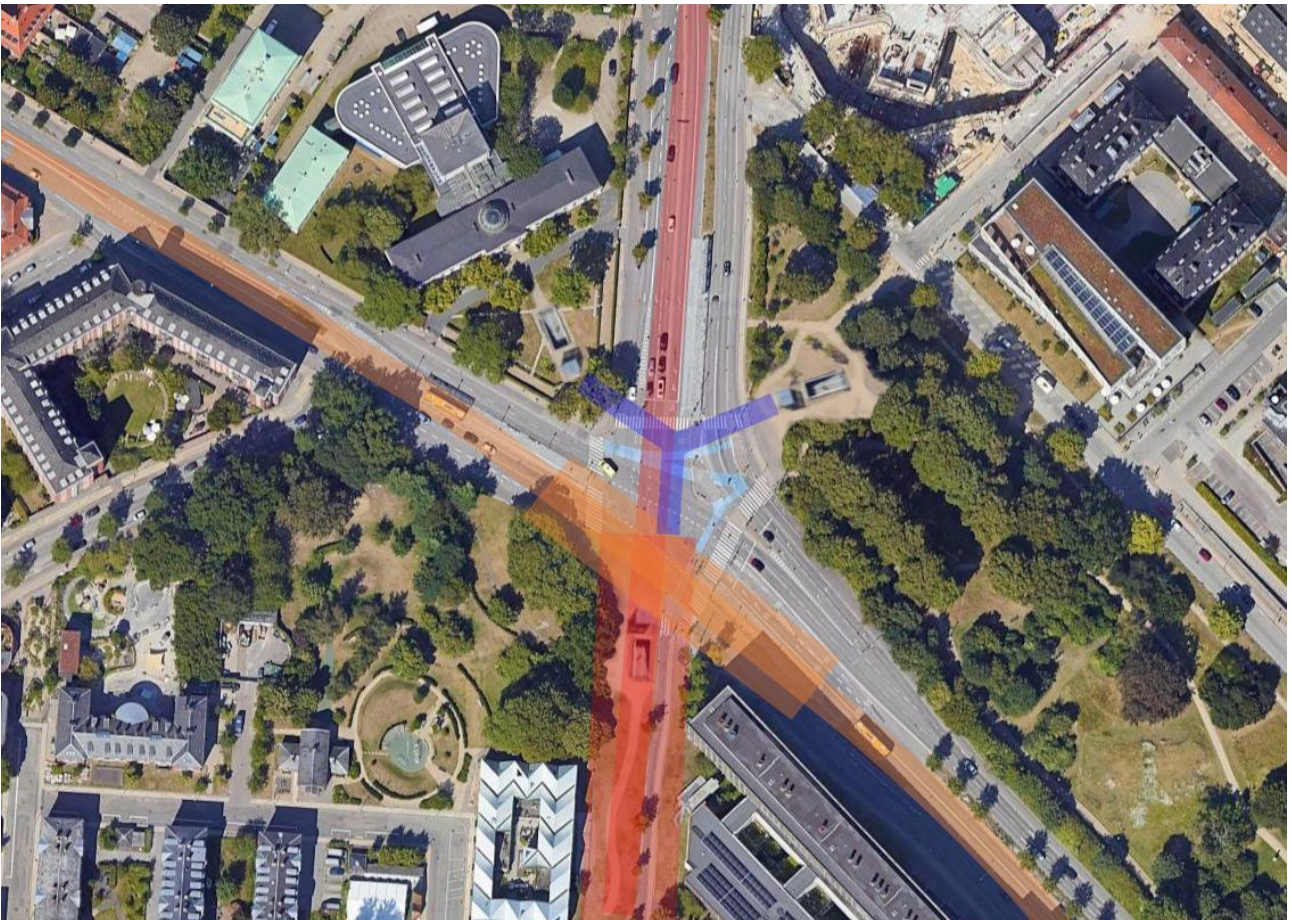
Queen Mary Station

Metro og S-togsknudepunkt ved Rigshospitalet

Danmark har en unik mulighed for at få en station ved Rigshospitalet med både Metro og S-tog, ved at kombinere de to igangværende projekter; Eksprestunnel (Staten) og udvidelse af Metro M5 (Metroselskabet).

Vi vurderer, at en samlet station kan blive Danmarks 3. største og forbinde forstad og by på nye måder. Det kan blive en gamechanger for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, for Rigshospitalet, samt den nye innovationsklynge *Innovation District Copenhagen*.

Vi foreslår konkret en station under Fredrik Bajers Plads med opgange til Rigshospitalet, Københavns Universitet, samt Panum og De Gamles By (bl.a. plejehjem, kræft- og diabetescenter).



Figur 1. Foreslået stationsplacering og opgange. Eksprestunnel S-tog illustreres med rød. Metrolinje illustreres med orange. Gangtunneller illustreret med blå. Vi foreslår stationensgruben placeret på Nørre allé, som i dag har ringe trafikale relevans. Vejen kan enten lukkes eller ensrettes.

Denne løsning giver samtidig fodgængerpassage under et af Danmarks største og mest forurenede lyskryds. Højgravide og børn, som skal til den nye børneafdeling på Riget – eller bare i Fælledparken – skal i dag vente på tre røde lys for at komme over lyskrydset. De bliver her eksponeret for høje doser af sundhedsskadelig partikelforurening, som fx kan igangsætte graviditet og udløse astma.¹

¹ Se fx Bergmann, M., Andersen, Z.J., Massling, A., et al. Short-term exposure to ultrafine particles and asthma hospital admissions in children in Copenhagen, Denmark Thorax 2025

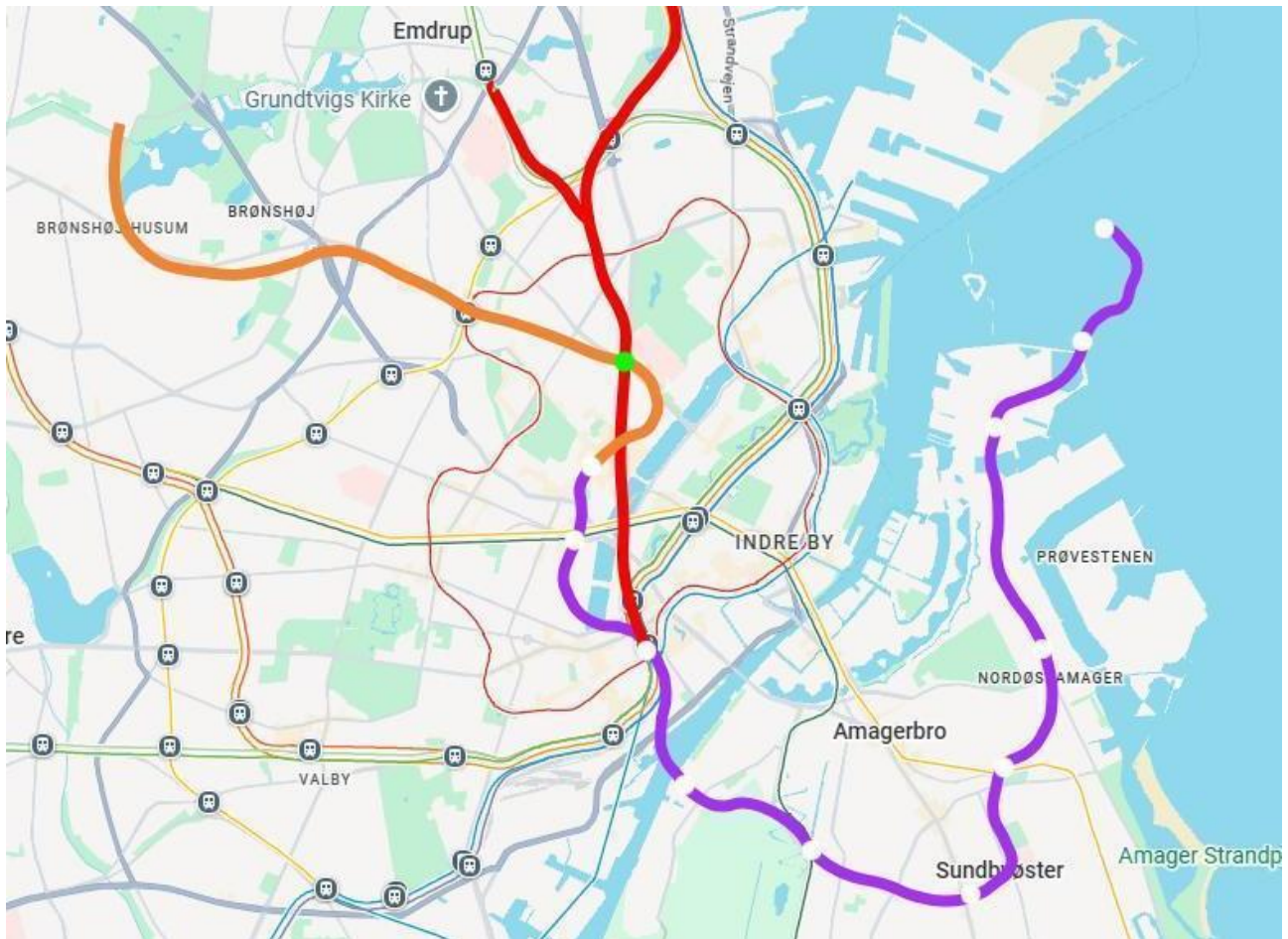
Trafikale effekter

De to projekter, som ligger bag dette forslag – Eksprestunnel og mere Metro – er i dag separate og analyseres ikke samlet. Der er en tendens til at se de to projekter som konkurrenter. Det betyder, at begge projekter fremstår langt ringere drifts- og samfundsøkonomisk, end de bør. De to projekter vil øge passagergrundlaget gensidigt, samt give store positive netværkseffekter til den samlede offentlige transport.

Den forbedrede sammenhæng, kapacitet og rejsetid gennem byen vil afhjælpe kapacitetsproblemer i 'røret' og på stationer som Nørreport og Hovedbanegården. Samtidig vil det aflaste omfartsveje og indfaldsveje (Ring 2, 3, motorveje etc.).

Aflastning af omfartsveje vil ske, fordi det bliver 11 minutter hurtigere at køre gennem byen med S-tog². Eksprestunnel vil samtidig gøre det muligt at have Metro-lignende drift på alle S-togslinjer. Det betyder færre forsinkelser og flere afgang.

Den nye station og omstigningsmulighederne til nye bydele, som ikke i dag er metrobetjent, vil betyde, at der opstår nye attraktive pendlermuligheder, som aflaster indfaldsvejene.



Figur 2. Lilla illustrerer M5 til Stengade. Rød illustrerer Eksprestunnel. Vi har valgt her at vise foreslået metrolinje fra Stengade til Brønshøj. Konceptet kan dog tilpasses tre af de oftest nævnte linjeforslag til mere Metro (som går til Herlev Hospital, Bispebjerg Hospital, Brønshøj og Tingbjerg), samt tilpasses en færdiggørelse af M5 ringmetro mod Østerport.

² Transportministeriet, Helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet – Statusrapport, august 2025

Stationens navn – Queen Mary Station

Vi foreslår *Queen Mary Station*. Navnet vil både signalere barmhjertighed, rigets samhørighed og internationalt udsyn. Stationen vil dele navn med Rigshospitalets helt nye børneafdeling tæt på stationen. Flere institutioner, fx Rigshospitalet og kvanteforskningen, deles af hele Rigsfællesskabet og har stor national betydning. Det internationale udsyn er vigtigt for rekruttering til *Innovation District Copenhagen*.

Stationens placering og konstruktion

Ved at tænke de to projekter sammen i en fælles station, styrkes både drifts- og samfundsøkonomien, samtidig med at adgangen for til uddannelsesinstitutioner, erhverv og sundhedsydelser til danskerne forbedres.

Selve stationsbyggeriet bør kunne optimeres ved sambygning, da gruben ned til stationen vil have stort overlap (se figur 1). Metroselskabet har de senere år arbejdet kreativt med nye stationskoncepter, og det er muligt, at metrostationen i vidt omfang kan holde sig til stationsgruben, som Eksprestunnel skal bruge (kaverne-station).

De to stationer vil være billigere at bygge sammen, end hver for sig på to forskellige lokationer. Vi har valgt så vidt muligt at placere linjerne og stationerne under veje, da dette minimerer risikoen for gener for beboere og skader på bygninger (nogle bygninger er følsomme).

Stationerne i de to separate projekter er foreslået placeret hhv. Amorparken (fredet) og De Gamles By, som har meget gamle og værdifulde træer. Træerne i De Gamles By er Nørrebros ældste træer – nogle af dem er ældre end selve Nørrebro.

Vores forslag giver en mere centralt placeret station, med langt bedre adgangsforhold, uden at man skal inddrage de grønne områder med de gamle træer. Et transportbånd/rullegulv til Rigshospitalet kan overvejes, hvis man ønsker endnu bedre adgang hertil.

Metro-perron placeres øverst, hvilket passer godt med metroens koncept med overfladenære stationer, hvor banen mellem stationerne 'dykker', for at understøtte energirigtig drift. Eksprestunnel skal ifølge COWI (2024) og Transportministeriet (2025) være dybere, hvilket passer godt med S-togets størrelse og krav til små hældningsgrader.

Når stationskonceptet fastlægges, bør brugen til beredskab og beskyttelsesrum indtænkes. Der er udpræget mangel på beskyttelsesrum i området, og ganske mange institutioner med national betydning, samt mange sårbare patientgrupper omkring stationen.

Sammenhæng til Innovation District Copenhagen

Alle institutionerne omkring den foreslåede station har samlet sig i et nyt *Innovation District Copenhagen* (IDC), der stræber efter at være et globalt forbillede for uddannelse og innovation til udvikling af fremtidens løsninger indenfor bl.a. *quantum computing*, sikkerhed, klima, og sundhed.

Det vil være afgørende, at denne innovationsklynge betjenes med god offentlig transport, da det ellers er svært at se, at det lever op til internationale standarder, som forventes i dag. Det gælder både ift. bæredygtighedsprofilen, og især i spørgsmålet om at tiltrække egnet arbejdskraft.

Bilag: Udvalgte kort og referencer

Station ved Rigshospitalet og eksprestunnel

En station ved Rigshospitalet med Eksprestunnel er prioriteret som ét af kun fem projekter af KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden:

PRIORITERET INDSATS: S-TOGSEKSPRESTUNNEL KØBENHAVN H OG HELLERUP Løser flaskehalsproblematikken på S-togsnettet med en S-togseksprestunnel mellem København H – Hellerup. Løsningen skal muliggøre en samlet højere frekvens i hele nettet, øge antal afgang og reducere rejsetider og flaskehalsproblemerne i hele det nuværende system. (Styrket mobilitet for et hovedstadsområde i udvikling, SEPTEMBER 2025)

Både Rigshospitalet og IDC ser positivt på en station ved Rigshospitalet. En ny station i området kan blive blandt de mest benyttede i København, idet op mod 33.000 patienter, studerende, forskere og ansatte dagligt rejser til og fra Rigshospitalet og Panum alene. (Innovation District Copenhagen, 2022).

“Convenient access by public transport will make it a lot easier for our patients to get to their treatment on time, and for their relatives to visit.” (CEO Rigshospitalet Per Christiansen, citeret i Innovation District Copenhagen, 2021)

Samtidig er stationen placeret ved betydelig boligbebyggelse og det øvrige *Innovation District Copenhagen*, der samler hospitaler, universiteter, virksomheder og forskningsmiljøer i et internationalt konkurrencedygtigt innovationsøkosystem.

Ifølge Klimastrategi 2035 ønsker KK at samarbejde med erhvervsliv og institutioner om bæredygtig udvikling af byen.

”Gennem strategiske partnerskaber vil kommunen understøtte borgere og byens aktører i den klimaomstilling, der allerede er i gang.” (Københavns Kommune, 2025)

og

”styrke grønne og pladseffektive transportformer...” og at ”... kollektiv transport skal være det nemmeste og hurtigste valg for både københavnere og besøgende.” (Københavns Kommune, 2025)

Der er et dokumenteret højt og stabilt passagergrundlag, som gør en station ved Rigshospitalet til en relativt god samfundsøkonomisk investering.

Denne del af byen har ingen betjening med skinebåren transport, når man ser på stationsnærhed (600 meter, se nedenfor). Alternativet er en massiv udbygning af parkeringspladser og øget trængsel på vejene.

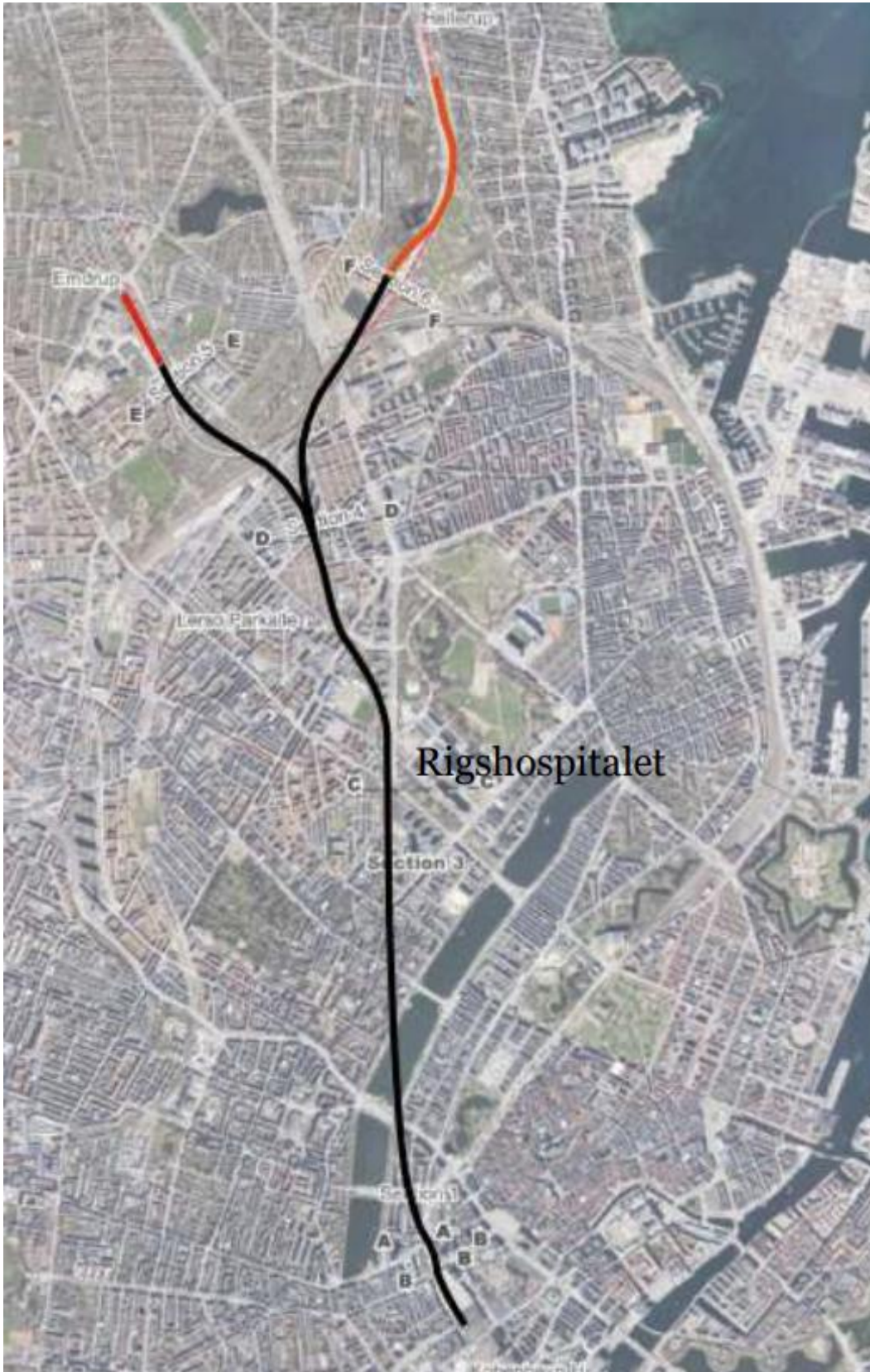
Banenettets dækning i København, 600 m cirkelslag:



Dette ældre kort fra planlægningen af Cityringen viser 'hullet' i dækningen af skinebåren offentlig transport (Leonardsen, Ø., 2004). 'Hullet' består fortsat i dag som et af de eneste i den tætte by.

Planer – Metro og Eksprestunnel

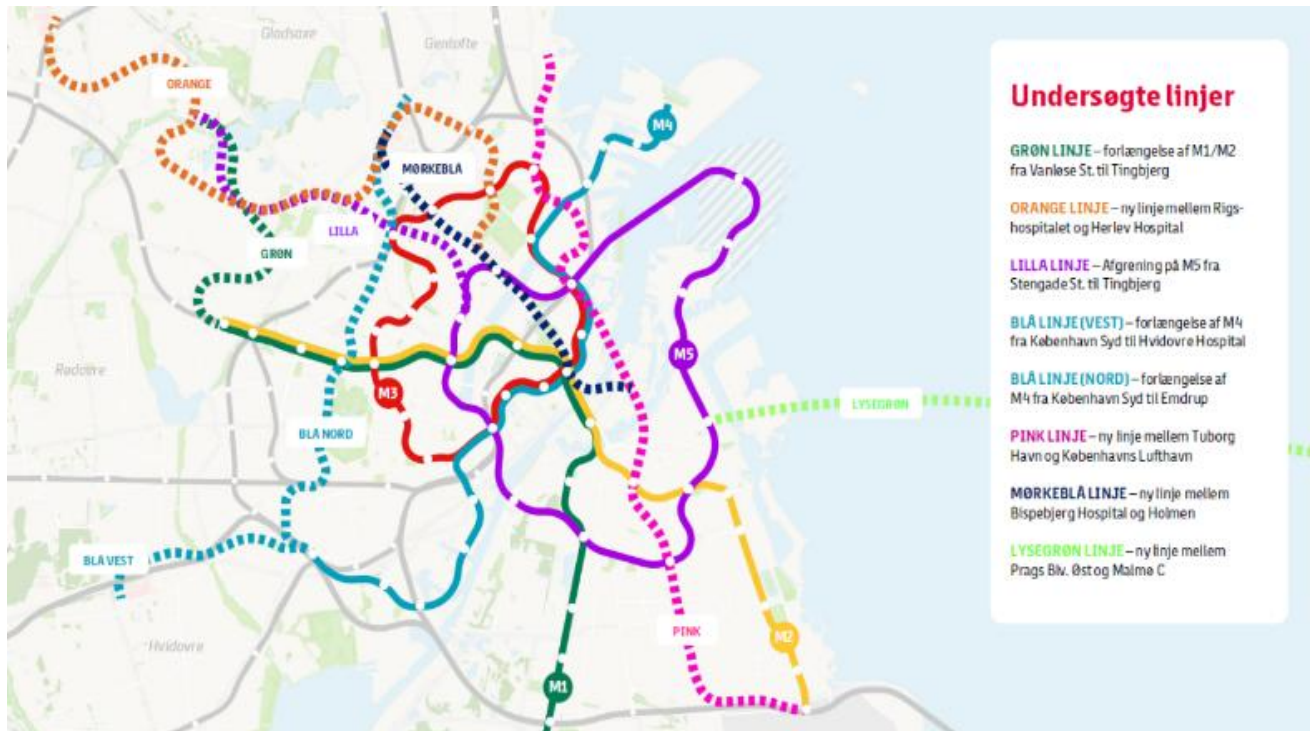
Både Transportministeriet og Metroselskabet har overvejet linjer med stop ved Righospitalet/IDC. Her Eksprestunnel (Transportministeriet, 2025).



Flere af metroselskabets foreslåede linjer (se nedenfor) kører tæt forbi den foreslåede station. De tre oftest nævnte linjer til udbygning af Metro går tæt forbi vores foreslåede stationsplacering og kan indpasses heri.

Det gælder, foruden færdiggørelse af M5 (lilla), Bispebjerg Hospital til Holmen (mørk blå) og Rigshospitalet til Herlev Hospital (orange).

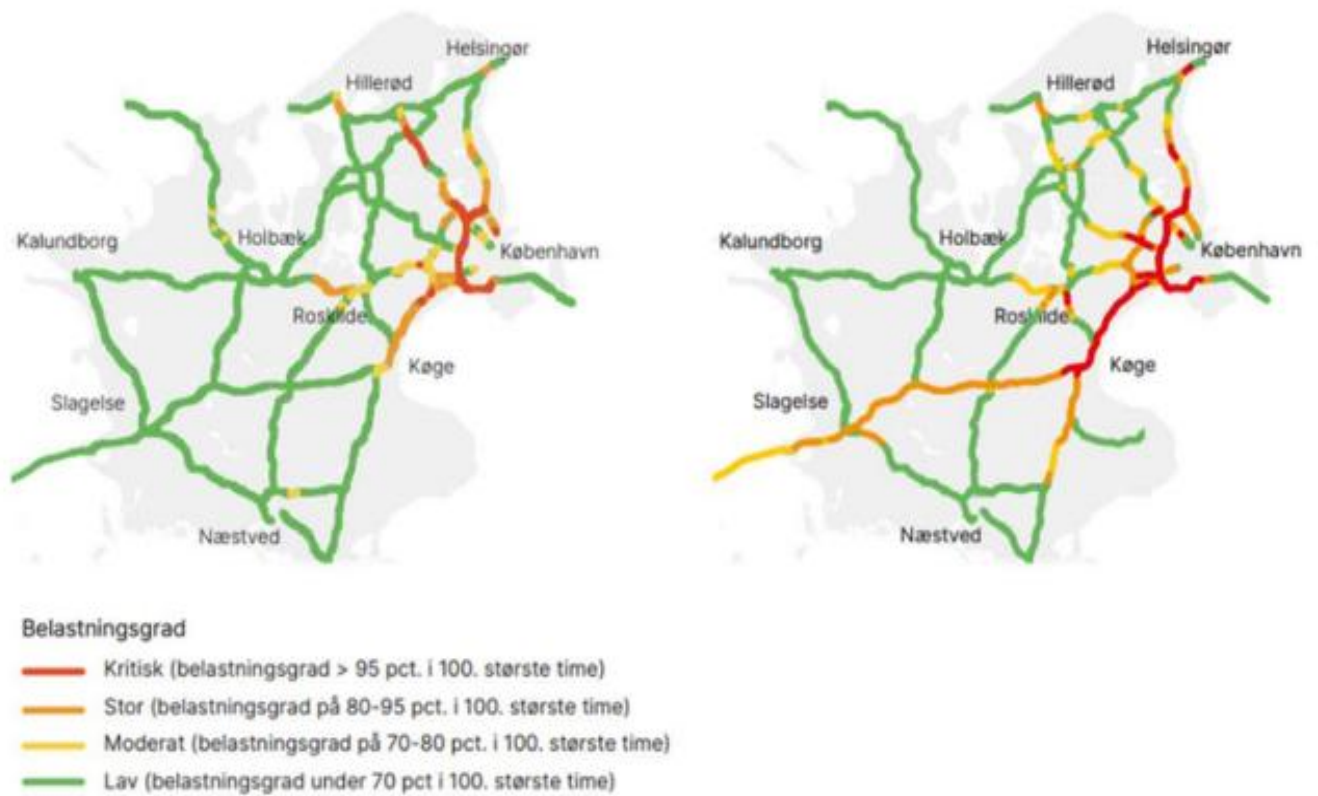
Undersøgte metrolinjer (Metroselskabet, 2025)



Trængsels- & kapacitetsudfordringer

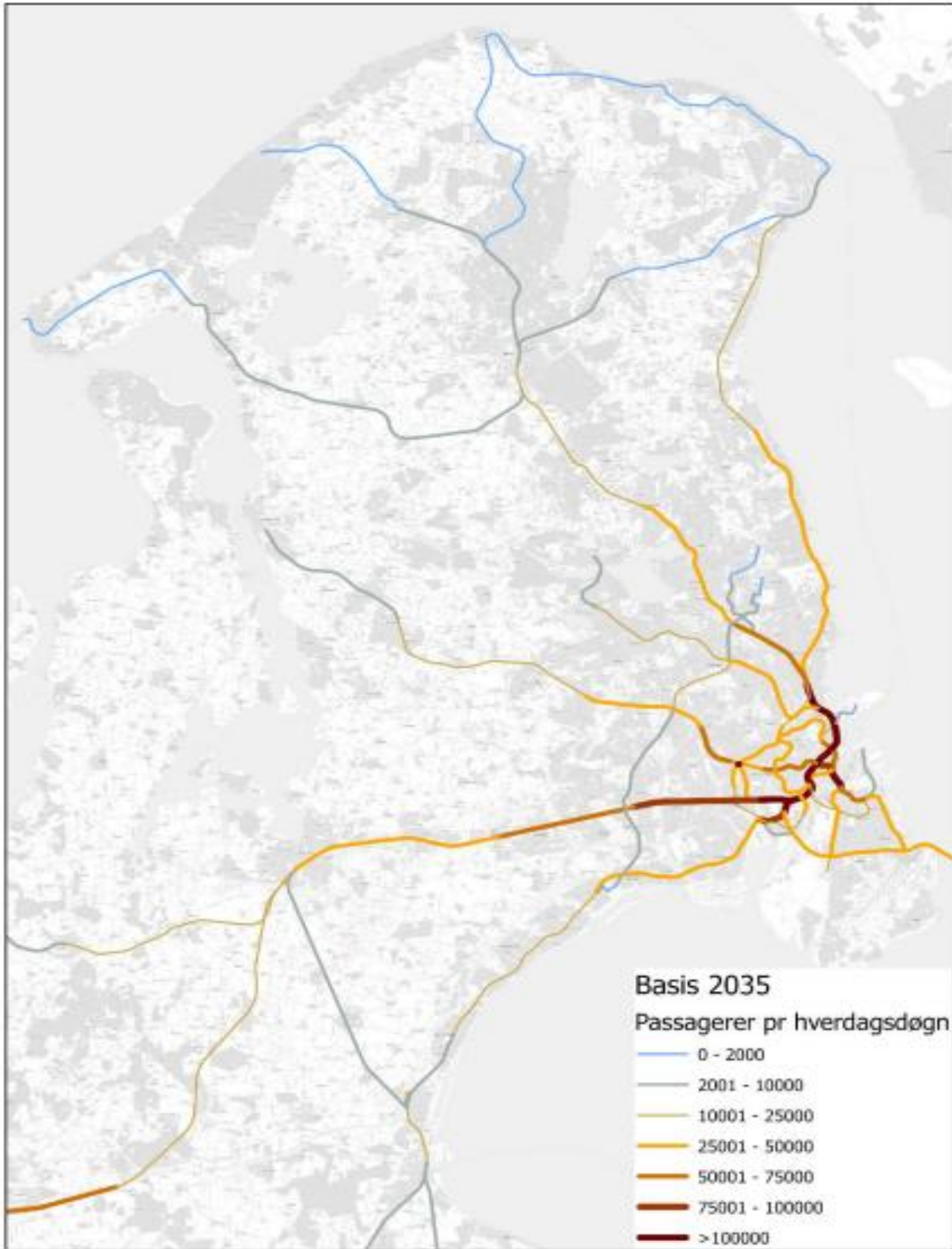
Hovedstadsområdet står over for markante mobilitetsudfordringer som følge af befolkningstilvækst og øget trængsel.

Belastningsgrader på statsvejnettet i 2021(t.v.) og 2035 (t.h.)



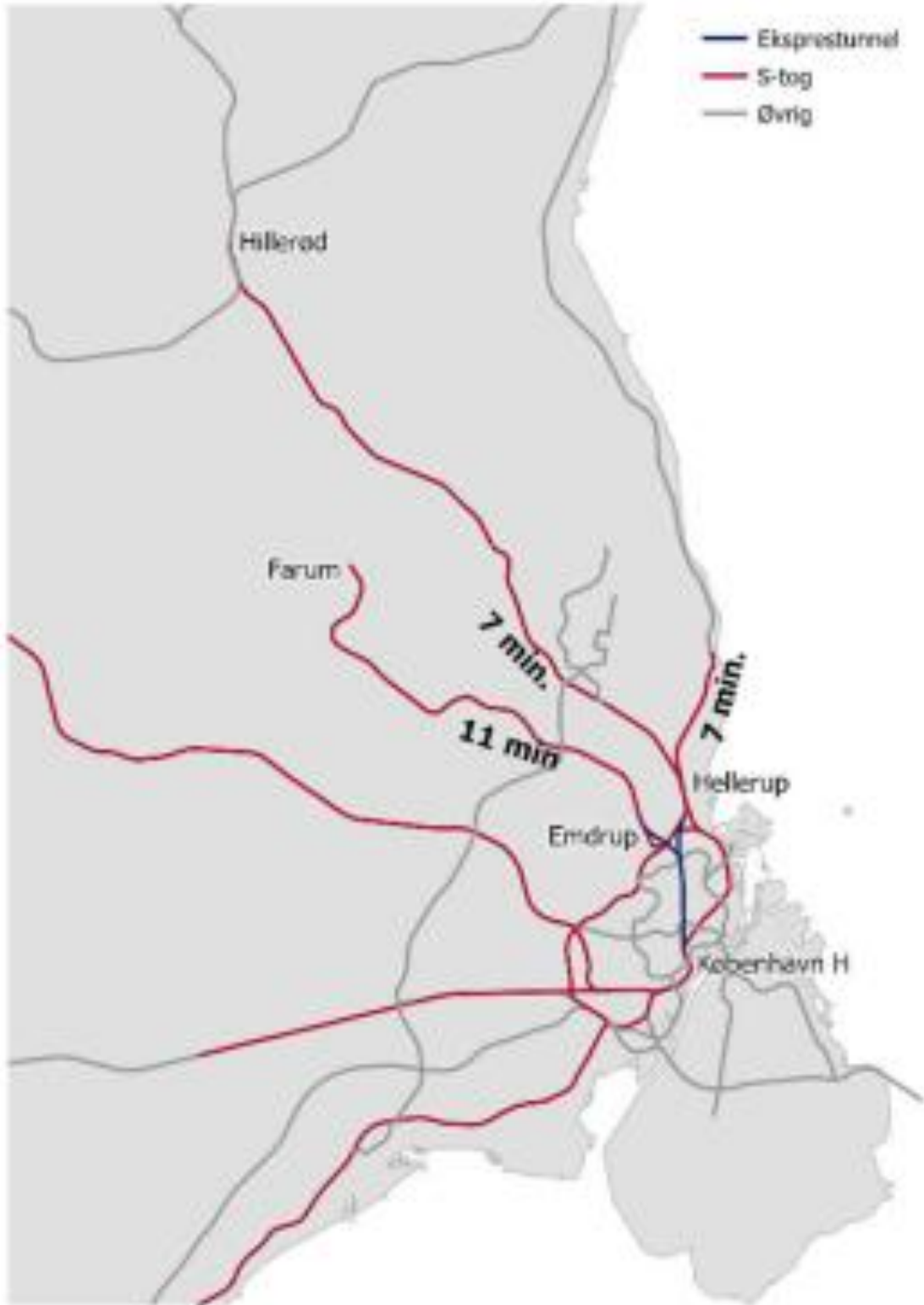
(Transportministeriet, 2025)

Den eksisterende kollektive infrastruktur er ligeledes i stigende grad kapacitetsmæssigt presset – særligt på centrale strækninger i tog- og metrosystemet (Københavns Kommune, Region H, Transportministeriet m.fl., 2025).



(Høj et al., 2025)

Tidsbesparelser ved Eksprestunnel



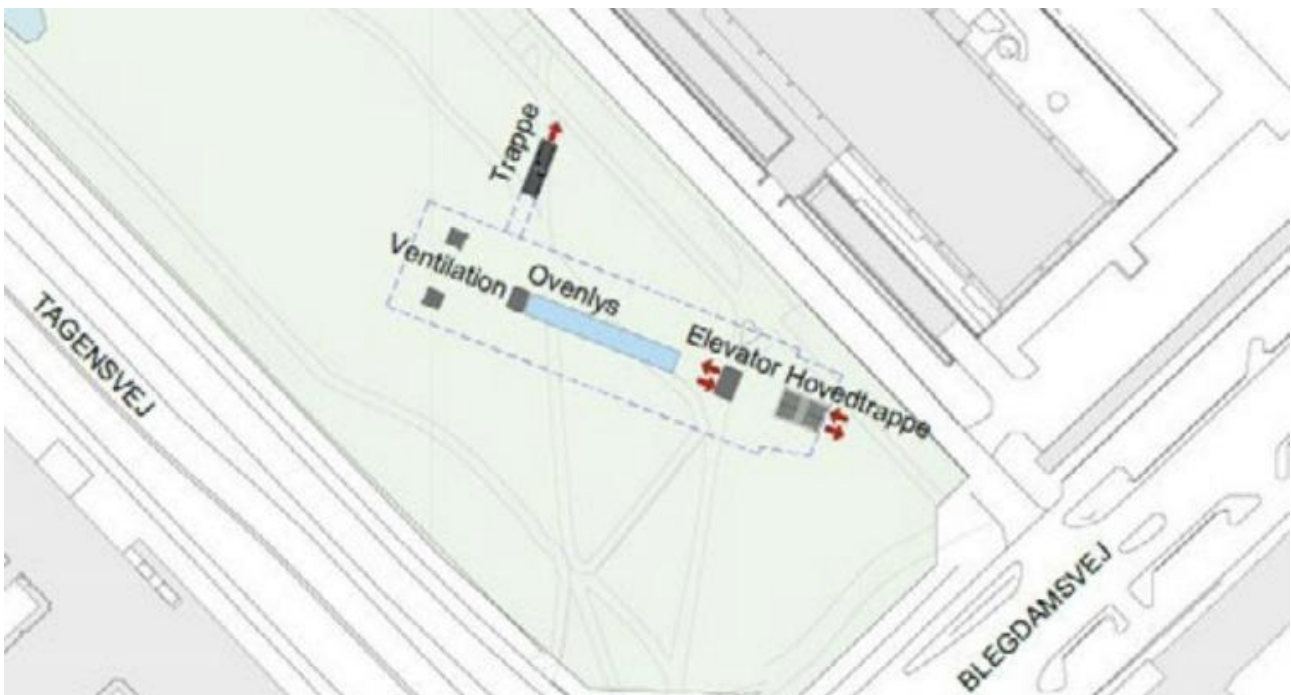
(Transportministeriet, 2025)

Mulig placering af station i De Gamles By, længere væk fra Rigshospitalet (indledende forslag fra COWI, 2024) og under bygninger. Transportministeriet (2025) foreslår senere - hvis man skal kunne køre længere tog i tilfælde af nedbrud i 'røret' (Nørreport) - at stationen anlægges på Nørre allé, hvilket harmonerer med vores forslag.



Figur 6-34 Station ved Rigshospitalet RH1 (nord mod højre)

Metrostation er bl.a. foreslået placeret et sted i Amorparken, se kortet herunder (Metroselskabet, 2020).



Dokumenter

Høj, J., Paag, H., Turpie, P. & Törnqvist, J. (2025) *Tværgående mobilitetsanalyser for hovedstadsområdet; Fase 2 – Opstilling af løsningsmuligheder og scenarier for 2035.*

Innovation District Copenhagen (2022) *Joint effort to bring new Metro station to Copenhagen Science City* [Online] Tilgængelig fra: [<https://innovationdistrictcopenhagen.dk/joint-effort-to-bring-new-metro-station-to-copenhagen-science-city/>] [Læst: 4. marts 2026].

Innovation District Copenhagen (2021) *Expanded metro network could boost Innovation District.* [Online] Tilgængelig fra: [<https://innovationdistrictcopenhagen.dk/expanded-metro-network-could-boost-innovation-district/>] [Læst: 4. marts 2026].

Københavns Kommune (2025) *Klimastrategi 2035.* København: Økonomiforvaltningen.

Københavns Kommune m.fl. (2025) *Kapacitetsanalyse af den kollektive infrastruktur i Hovedstadsområdet.* København: Københavns Kommune.

Metroselskabet (2025) *Otte mulige metrolinjer undersøgt: Sådan kan de komme til at se ud.* Ritzau. [Online] Tilgængelig fra: [<https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/14580642/otte-mulige-metrolinjer-undersogt-sadan-kan-de-komme-til-at-se-ud>] [Læst: 4. marts 2026].

Region Hovedstaden og KKR Hovedstaden (2025) *Styrket mobilitet for et hovedstadsområde i udvikling.*

Region Hovedstaden (2022) *Mobilitetsplan for Rigshospitalet.* Hillerød: Region Hovedstaden.

Transportministeriet (2025) *Helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet – statusrapport.* København: Transportministeriet.

Leonardsen, Ø. (2004) *Mere Metro.* København: Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune.

Eksprestunnel, screening af løsningsrum, COWI for DSB (2024).

Original idé om Eksprestunnel, samt DTU afhandling med beregning i Landstrafikmodellen: www.ekspresgruppen.dk [Læst: 4. marts 2026].