

Datum
2022-10-27

Adress
August Palms Plats 1

Diarienummer
STK-2022-1157

Yttrande

Till
Københavns Kommune

Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metro linje M5 i Köpenhamn Metro linje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering.

Resumé

Malmö stad tager i mod muligheden givet af Københavns Kommune til at indgive høringssvar i forbindelse med idéhøringssfasen omkring miljøkonsekvensvurdering af ny metro linje M5. Malmö stad peger på, at valget af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en senere etablering af en metro linje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro.

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen – se figur 1.
- At inkludere en udredning af mulighederne for at etablere en tilslutning til en Øresundsmetro. Foruden miljø- og klimapåvirkning bør en sådan udredning give svar på en aktuel vurdering af lokalisering og økonomi for tilslutningen samt de bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem. Udredningen kan tage udgangspunkt i de analyser af en Øresundsmetro, som er gennemført i samarbejde mellem Malmö stad og Københavns Kommune.

Malmö Stads høringssvar

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 25. august 2022 besluttet at igangsætte miljøvurderingsproces for ny metro linje M5 på baggrund af ansøgning fra Metroselskabet. Fra den 5. september til den 31. oktober afholder Københavns Kommune derfor idéfasehøring for den potentielle nye metro linje. I høringen kan borgere, virksomheder og interesseorganisationer mv. komme med idéer og kommentarer til forslagene til de mulige stationsplaceringer og de byggepladser, der vil være i anlægsfasen, ligesom de kan komme med ønsker om forhold, der ønskes yderligere undersøgt.

På baggrund af tidligere forundersøgelse gjort af Metroselskabet har Københavns Kommune og Transportministeriet udpeget to mulige alternativer for linjeføringer til metrobetjening af Lynetteholm: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) og M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm) som kan gennemgå en

efterfølgende Miljøvurderingsproces. Disse to linjeføringsalternativer indgår i den aktuelle idéfase-høringsproces.

Malmö Stad støtter op om udbygningen af metrosystemet i København og peger i dette høringssvar på linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade som den bedste løsning. Med denne linjeføring vil man kunne sikre:

- En ny metroforbindelse mellem Indre By og Amager henover havnesnittet, som vil kunne sikre tilstrækkelig kapacitet i metroen på denne strækning i fremtiden.
- Linjeføringsalternativet M5 Øst via Amagerbrogade giver de bedste muligheder for på kort sigt i en første fase både at sikre mere kapacitet i eksisterende metrosystem og sikre effektiv kollektiv trafikbetjening i eksisterende tætbeholdt område. På længere sigt, i en senere fase, vil denne linjeføring også sikre metrobetjening af Lynetteholm, når denne bliver gradvist udbygget efter 2035 samt mulighed for tilslutning af en Øresundsmetro.

I den svenske statslige infrastrukturplan 2022-2033 har den svenske regering givet den statslige infrastrukturmyndighed Trafikverket til opgave, at udrede spørgsmålet om fremtidig kapacitet og redundans for trafikken over Øresund med henblik på mulige fremtidige Øresundsforbindelser¹. I sammenhæng med dette har Malmö Stad politisk besluttet igangsætning af en Fördjupad Översiktsplan (kommuneplantillæg) for linjeføring af en Øresundsmetro ind til Malmö Centralstation².

På den baggrund peger Malmö Stad på, at valget af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade vil være den mest ideelle løsning i en metrobetjening af Lynetteholm, fordi linjeføringen giver mulighed for en senere etablering af en metrolinje til Malmö C – såkaldt Øresundsmetro. En Øresundsmetro er siden 2012 blevet udredt i et samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune³. Derfor ønsker Malmö Stad, at der i tillæg til kommende VVM-udredning også igangsættes en deludredning om tilslutning af Øresundsmetro til ny M5 Øst:

- Med igangsætning af en VVM-undersøgelse af linjeføringsalternativ M5 Øst via Amagerbrogade opfordrer Malmö Stad til, at der også gennemføres en deludredning i sammenhæng med den samlede VVM-udredning, som belyser mulighederne for at etablere en tilslutning på M5 Øst Amagerbrogade af en fremtidig Øresundsmetro, f.eks. på strækningen mellem Prags Boulevard og CMC-anlæg på Prøvestenen – se figur 1.
- At inkludere en udredning af mulighederne for en tilslutning til en Øresundsmetro vil give en aktuel vurdering af placering og økonomi ved etablering af tilslutning samt bredere systemeffekter for det københavnske metrosystem, der bygger videre på

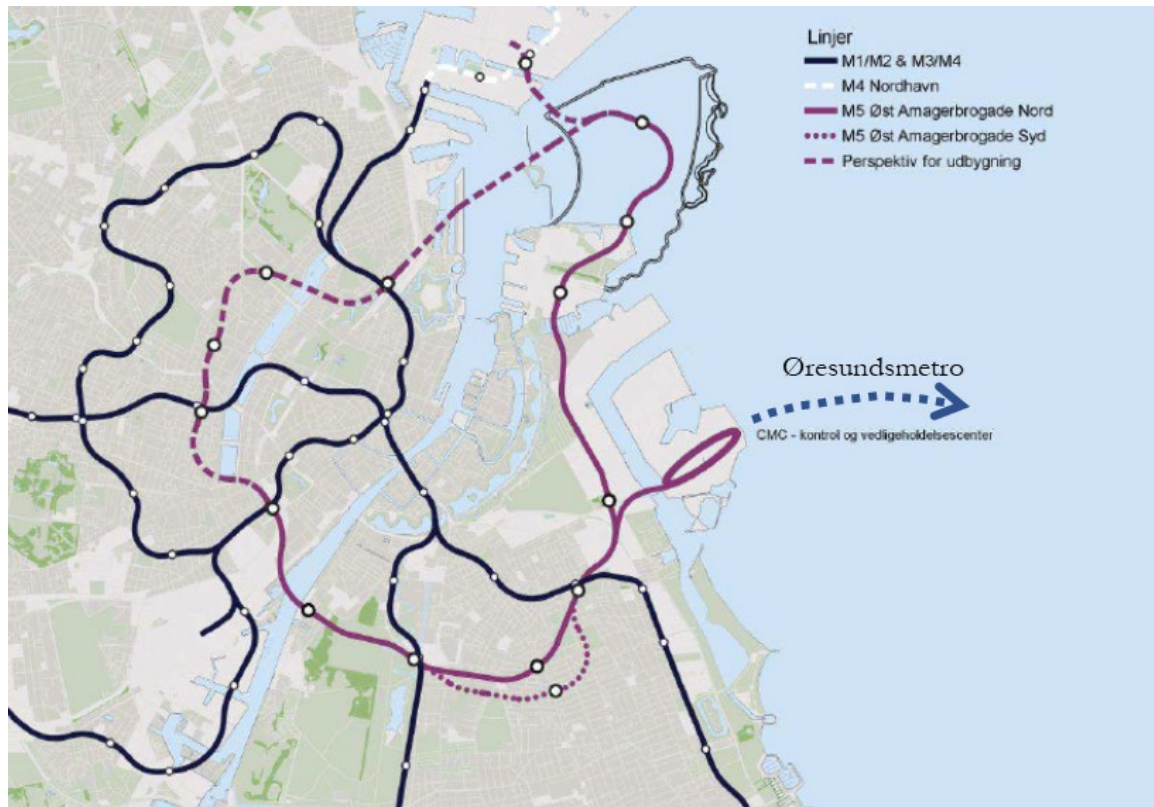
¹ <https://www.regeringen.se/49d845/contentassets/8f25bdb90a764c4490f27fe9a13d3ccb/nationell-planering-for-transportinfrastrukturen-20222033-skr.-202122261>

² [Øresundsmetrans sträckning i Malmö ska utredas | Malmö stad \(mynewsdesk.com\)](#)

³ www.oresundsmetro.com

eksisterende beregningsgrundlag for en Øresundsmetro gennemført i samarbejde mellem Malmö Stad og Københavns Kommune⁴.

Malmö Stad medvirker gerne med ressourcer og kompetencer i gennemførelsen af en deludredning af tilslutningsmuligheder for en Øresundsmetro i samarbejde med Københavns Kommune og Metroselskabet.



Figur 1: Linjeforslaget M5 Øst (lilla linje) med angivelse af mulig tilslutning af Øresundsmetro (stiplet blå linje) ved den sydlige del af Prøvestenen.

Baggrund for Malmö Stads hørings svar

Malmö Stad har i samarbejde med Københavns Kommune i en årrække udredt grundlaget for og mulige effekter af en Øresundsmetro mellem København og Malmö⁵.

- Københavns Lufthavn er et vigtigt internationalt trafikknudepunkt for både Danmark og det sydlige Sverige. En Øresundsmetro vil kunne give større redundans og mindre sårbarhed over for driftsforstyrrelser i den kollektive trafikbetjening mellem det sydlige Sverige og Københavns Lufthavn⁶.

⁴ Øresundsmetro Fase 3. Uddybende studie af en boret tunneløsning. Rambøll, 2016.

⁵ www.oresundsmetro.com.

⁶ Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastrukturensystem og dens betydning for Københavns Lufthavn. Rambøll, 2019.

- Integration på tværs af Øresund har en række positive effekter for borgere og virksomheder i kommuner på begge sider af Sundet, idet det skaber mulighederne for bedre udnyttelse af ledig arbejdskraft, bedre jobmatch og forbedret konkurrence. Det er væsentlige forudsætninger for at skabe såkaldte storbyeffekter, der kan højne produktiviteten og væksten for hele regionen omkring Øresund⁷. En fremtidig Øresundsmetro vil betyde kortere rejsetider mellem de to store trafikale knudepunkter København H og Malmø C således at op imod 2,3 mio. indbyggere på begge sider af Øresund ville kunne nå 0,5 mio. flere arbejdspladser indenfor 60 minutters rejsetid end tilfældet er idag⁸.
- Kapaciteten på jernbanen omkring Øresund er udfordret og det kan forventes at efterspørgslen på yderligere kapacitet til godstog og fjerntog vil vokse efter åbningen af Fehmern-forbindelsen i 2029. På den danske side af Øresund vil særligt Københavns Hovedbanegård blive presset på kapaciteten af ledige spor til at afvikle lokal, regional og international togtrafik⁹. Etablering af en Øresundsmetro mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö Centralstation vil kunne overflytte lokal og regional trafik fra det nuværende Øresundsregionale togsystem og dermed give plads til øvrige regional- og fjerntogsforbindelser til og fra Københavns Hovedbanegård¹⁰.
- Åbningen af Femern Bælt forbindelsen i 2029 vil forbedre mulighederne for trafikering med gods- og fjerntog mellem Skandinavien og Kontinentet. For at realisere europæiske og nationale målsætninger om at reducere miljø- og klimabelastningen fra transportsektoren er der behov for tilstrækkelig kapacitet på spornettet over Øresund til at kunne øge antallet af gods- og fjerntog. En Øresundsmetro vil kunne frigøre sporkapacitet på Øresundsbroen ved at overflytte lokaltrafik og dermed frigøre kapacitet til gods- og fjerntog¹¹.
- Både København og Malmø er storbyer som forventer en markant befolkningsvækst frem mod 2035 og allerede i dag har de samlet mere end 1 mio. indbyggere. I København vil byudviklingsprojekter på Refshaleøen, i Nordhavn og ikke mindst på Lynetteholm give et betydeligt tilskud af nye indbyggere og arbejdspladser omkring det centrale København. På samme vis byudvikles der i tidligere industrielle områder omkring havnen i Malmö, som forventes at rumme ca. 35.000 nye boliger og ca. 42.000 nye arbejdspladser i områderne Västra Hamnen, Nyhamnen og Värvstaden. De mange nye byudviklingsområder på begge sider af Øresund vil kunne blive forbundet gennem en fremtidig Øresundsmetro.

⁷ *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen*. Københavns Kommune, 2019.

⁸ *Øresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter*. ÅF, 2019.

⁹ *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö*. WSP, 2021.

¹⁰ *Øresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

¹¹ *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Formand

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekretær

.....
Pernilla Mesch
.....

Vänsterpartiet har bemærkninger til høringssvaret og vil gerne indsende en skriftlig bemærkning til protokollen.

Moderaterne har gjort mundtlige bemærkninger til høringssvaret.

Centerpartiet har gjort mundtlige bemærkninger til høringssvaret.