



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2022-1157

Till

Köpenhamns kommun

Yttrande från Malmö stad till Köpenhamns kommun över idéfas för miljökonsekvensbeskrivning Metrolinje M5 i Köpenhamn

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med ett remissvar i förbindelse med ideremissfasen omkring miljökonsekvensbeskrivningen av en ny metrolinje M5. Malmö stad anser att linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade är den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Malmö stad framför förslag att:

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade efterlyser Malmö stad att det också, inom den samlade MKB-analysen, genomförs en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard och CMC-anläggningen på Prøvestenen – se figur 1.
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Förutom miljö- och klimatpåverkan bör en sådan utredning ge svar på aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamns Metrosystem. Utredningen kan bygga vidare på de beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun.

Malmö Stads remissvar

Köpenhamns kommuns borgarrepresentation har den 25 augusti 2022, på bakgrund av en ansökan från Metroselskabet, beslutat att sätta igång processen för en miljökonsekvensbeskrivning för en ny metrolinje M5. Från den 5 september till den 31 oktober genomför Köpenhamns kommun därför en idéremissfas för den potentiella nya metrolinjen. Inom remissfasen kan medborgare, verksamheter och intresseorganisationer med flera inkomma med idéer och kommentarer till förslagen på möjliga stationslägen och byggplatser

som blir en del av byggfasen, liksom komma med önskemål om frågor som bör undersökas ytterligare.

Mot bakgrund av tidigare förundersökningar genomförda av Metroselskabet har Köpenhamns kommun och Transportministeriet pekat ut två möjliga alternativa linjedragningar för metroförsörjning av Lynetteholmen som kan bli aktuella för en vidare Miljökonsekvensbeskrivning: M5 Vest (Østerport St. - Lynetteholm) och M5 Øst via Amagerbrogade (Hovedbanegården-Refshaleøen-Lynetteholm). Dessa två linjealternativ ingår i den aktuella remissprocessen.

Malmö Stad stöttar utbyggnaden av metrosystemet i Köpenhamn och lyfter i detta remissvar fram linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade som den bästa lösningen. Med denna linjedragning kan man säkra:

- En ny metroförbindelse mellan den Indre By og Amager över havnesnittet, som kommer kunna säkra tillräcklig kapacitet i metrosystemet på denna sträckning i framtiden.
- Linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade ger de bästa möjligheterna på kort sikt i en första fas både för att säkra mer kapacitet i existerande metrosystem och för att säkra en effektiv kollektivtrafikförsörjning i existerande tätbefolkade område. På längre sikt, i en senare fas, kommer detta linjealternativ säkra metroförsörjningen till Lynetteholmen, i samband när denna gradvis blir utbyggd efter 2035 samt möjligheten för anslutning av en Öresundsmetro.

I den svenska nationella infrastrukturplanen 2022-2033 har den svenska regeringen givit Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om framtida kapacitet och redundans för trafiken över Öresund där det exempelvis ingår att studera möjliga framtida Öresundsforbindelser¹. I detta sammanhang har Malmö stad beslutat att sätta igång en fördjupad översiktsplan över Öresundsmetrons sträckning in till Malmö centralstation².

Mot bakgrund av detta anser Malmö Stad att linjealternativet M5 Øst via Amagerbrogade är den bästa lösningen för en metroförsörjning till Lynetteholmen, eftersom sträckningen medför en möjlighet för att senare etablera en metrolinje till Malmö C – den så kallade Öresundsmetron. Öresundsmetron har sedan 2012 utretts i samarbete mellan Malmö stad og Köpenhamns kommun³. Därför önskar Malmö stad att det som ett tillägg till kommande MKB-utredning också initieras en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5 Øst:

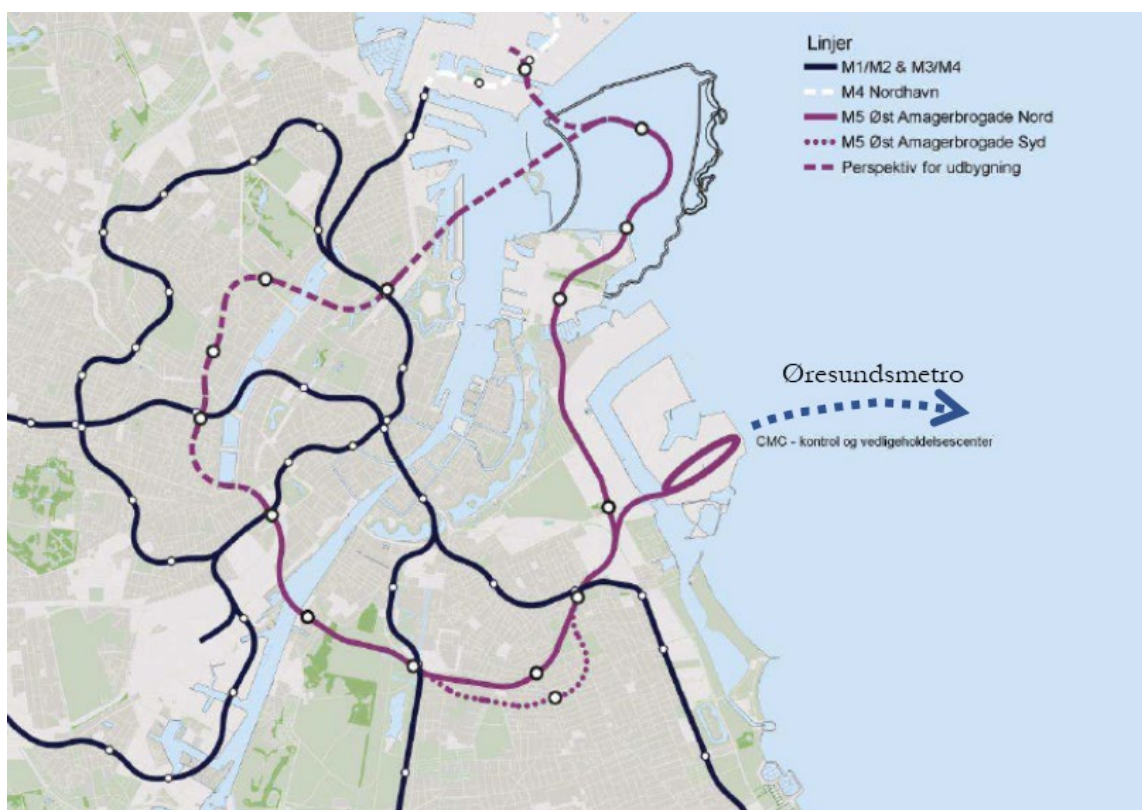
¹ <https://www.regeringen.se/49d845/contentassets/8f25bdb90a764c4490f27fe9a13d3ccb/nationell-planering-for-transportinfrastrukturen-20222033-skr.-202122261>

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

³ www.oresundsmetro.com

- i samband med igångsättandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för linjealternativ M5 Øst via Amagerbrogade efterlyser Malmö stad att det också, inom den samlade MKB-analysen, genomförs en delutredning som belyser möjligheterna för att etablera en anslutning av en framtida Öresundsmetro, exempelvis på sträckan mellan Prags Boulevard och CMC-anläggningen på Prøvestenen – se figur 1.
- att inkludera en utredning av möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro. Utredningen bör ge svar på en aktuell bedömning av placering och ekonomi för anslutningen samt de bredare systemeffekterna för Köpenhamns metrosystem. Utredningen kan bygga vidare på de beräkningar av en Öresundsmetro som genomförts i samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun.

Malmö stad medverkar gärna med resurser och kompetens i genomförandet av en delutredning om möjligheterna för att etablera en anslutning av en Öresundsmetro, i samverkan med Köpenhamns kommun och Metroselskabet.



Figur 1: Linjealternativet M5 Øst (lila linjen) med markering av en möjlig anslutning av Öresundsmetron (den sträckade blå linjen) vid den sydligaste delen av Prøvestenen.

Bakgrund till Malmö stads remissvar

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö⁴.

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats⁵.
- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet, genom att det skapas möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, bättre kompetensmatchning och förbättrad konkurrens. Det är viktiga förutsättningar för att skapa så kallade storstadseffekter, som kan öka produktiviteten och tillväxten omkring hela Öresund⁶. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora trafikala knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C så att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag⁷.
- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik⁸. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns huvudbangård och Malmö centralstation kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet och därmed skapa plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg till och från Köpenhamns huvudbangård⁹.
- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och

⁴ www.oresundsmetro.com.

⁵ *Öresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastruktursystem og dens betydning for Københavns Lufthavn*. Rambøll, 2019.

⁶ *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen*. Københavns Kommune, 2019.

⁷ *Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter*. ÅF, 2019.

⁸ *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö*. WSP, 2021.

⁹ *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund för att kunna öka antalet gods- och fjärrtåg. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg¹⁰.

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till 2035 och redan idag samlar städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen i Malmö, som förväntas ge plats åt cirka 35.000 nye bostäder och cirka 42.000 nya arbetsplatser i Västra Hamnen, Nyhamnen och Värvstaden. De många nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman av en framtida Öresundsmetro.

Ordförande

.....
 Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

.....
 Pernilla Mesch

Vänsterpartiet reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation till protokollet.

Moderaterna reserverar sig muntligen mot beslutet.

Centerpartiet reserverar sig muntligen mot beslutet.

Sverigedemokraterna reserverar sig muntligen mot beslutet.

¹⁰ *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.