



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-08-06

Vår referens

Patrik Widerberg

Enhetschef

Patrik.Widerberg@malmö.se

Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns samråd om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5

STK-2024-976

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med samrådet angående miljökonsekvensbeskrivningen för den nya metrolinje M5 inklusive anslutningen av Öresundsmetron i Köpenhamn. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på kommunens tidigare politiska beslut och de utredningar som har genomförts inom ramen för Öresundsmetroprojektet sedan 2012. Kommunstyrelsen föreslås besluta att avge yttrande till Köpenhamns kommun i enlighet med stadskontorets förslag.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Köpenhamns kommun.

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse KSAU 240812 Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns samråd om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5
- Förslag till yttrande KSAU 240812 Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns samråd om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5
- Miljökonsekvensrapport för M5
- Bilagerapport till miljökonsekvensrapport för M5
- Samrådshandling miljökonsekvensbeskrivning och utkast till § 25 tillstånd för metrolinje M5



- Utkast till § 25-tillstånd för anläggande av metrolinje M5
- Översiktskarta M5
- Avgränsningsredogörelse för utarbetande av miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5
- Ansökan om VVM-tillstånd

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-08-12

Kommunstyrelsen 2024-09-11

Beslutet skickas till

Köpenhamns kommun

[Miljökonsekvensrapport Metrolinje M5 \(kk.dk\)](#)

Sagsnummer i F2 2024 - 12755

Ärendet

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med det offentliga samrådet avseende miljökonsekvensbeskrivningen för den nya metrolinje M5. Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar även resultaten av delutredningen om att ansluta M5 till en eventuell framtida Öresundsmetro och perspektivanalysen av att utforma M5 som en ny metroringlinje.

Samrådet pågår under perioden 1 augusti och 26 september 2024. Vidare planeras en vitbok med alla yttrandena sammanställas i december 2024. Vitboken kommer att ligga till grund för den fortsatta politiska beredningen i Köpenhamns kommun i början av 2025. Därefter planeras anläggningslagen att antas i Folketinget mitten av år 2025.

Bakgrund

Malmö stad och Köpenhamns kommun har sedan 2012 gemensamt planerat för att etablera en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn. Metroförbindelsen kommer att utgöra ett komplement till Öresundsbron, öka möjligheterna för hållbara transporter och öppna upp för täta och snabba resor mellan städerna.

Malmö stad har tidigare yttrat sig över remiss från Köpenhamns kommun i idéremissfasen angående miljökonsekvensbeskrivningen av metrolinje M5. Malmö stad uttryckte i yttrandet att linjealternativet M5 Öst (motsvarande Köpenhamn H till Østerport via Lynetteholm) är den bästa lösningen för en metroförsörjning. Detta med anledning av att sträckningen medför bästa möjligheter för att etablera en Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn.

Kommunstyrelsen har tagit flera beslut avseende Öresundsmetron. Senaste beslutet var den 5 juni, STK-2024-854, då kommunstyrelsen beslutade att godkänna stadsbyggnadsnämndens förslag på planeringsinriktning inom den fördjupade



översiktsplanen avseende Öresundsmetron. Den fördjupade översiktsplanen fokuserar på Öresundsmetrons exakta sträckning från kusten till Malmö C, inklusive placering av stationer, stadsutveckling i samband med stationslägen samt synkronisering med arbetet kring kustskyddsfrågan och eventuell fortsättning av metron efter Malmö C.

Utöver det har dialog förts med Köpenhamns kommun och Region Skåne för fortsatt arbetet med en framtida Öresundsmetro. I början januari 2023 beslutade kommunstyrelsen, STK-2022-1595, §7 att meddela Köpenhamns kommun sin avsikt att delta i och delfinansiera utredningen av Öresundsmetrons anslutning till linje M5 Öst. Detta förutsatt att beslut fattas av Köpenhamns kommun om att gå vidare med en delutredning för Öresundsmetrons anslutning till linje M5 Öst. Denna delutredning har genomförts av metrosällskapet och har fungerat som ett tilläggsuppdrag till miljökonsekvensbeskrivningen av linje M5 i Köpenhamn.

Miljökonsekvensbeskrivning linje M5 i Köpenhamn

Miljökonsekvensbeskrivningen av linje M5 har publicerats och syftar till att beskriva miljökonsekvenserna av byggandet av metrolinjen M5 inklusive anslutningen av en Öresundsmetro. I Utredningen har följande två alternativa sträckningar utretts för M5:

- En sydlig sträckning från Köpenhamn H till Østerport via Lynetteholm med öppning efter 2035. (Detta alternativ förordade Malmö stad i yttrande till Köpenhamns kommun - idéfas för metrolinje M5, STK-2022-1157)
- En nordlig sträckning från Østerport till Lynetteholm med öppning efter 2045.

Resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen visar att de samhälleliga fördelarna är större än de negativa miljöeffekterna. Val av exakt linje kommer beslutas i ett senare skede. Vad gäller specifikt om Öresundsmetron beskrivs följande:



- Det är tekniskt möjligt att bygga en förgreningskammare mellan mellan Prags Boulevard och Lergravsparken för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5.
- Förbränningskammare beräknas kosta 400 miljoner DKK inkl. 30 % korrektionstillägg. Utöver det tillkommer ytterligare studier till en kostnad av 10–12 miljoner DKK inkl. 30% korrektionsavgift.
- Det går att ansluta Öresundsmetron utan en förgreningskammare, men att det skulle halvera turtätheten.
- Koldioxidavtrycket för byggandet av en förgreningskammare uppskattas till 28 000 ton CO₂-ekvivalenter, medan den totala påverkan från byggandet av M5 uppskattas till 153 000 - 394 000 ton CO₂-ekvivalenter.

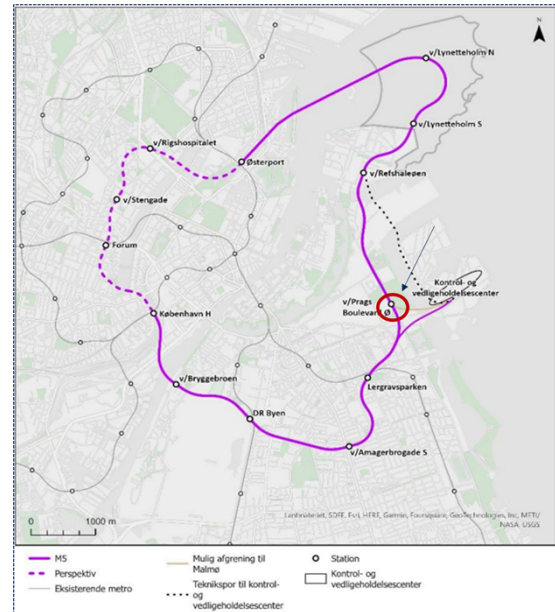


Bild: Bearbetad illustration förgreningskammare

Uppdaterad passagerarprognos visar på ökad samhällsnytta för anslutning Öresundsmetron med förgreningskammare

Malmö stads uppdaterade passagerarprognos för Öresundsmetron visar på att en anslutning av Öresundsmetron, via en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, genererar positiva effekter för både metrolinje M5 och Öresundsmetron.

Detta genom att förgreningskammaren kommer göra det möjligt att resa direkt utan byte mellan Malmö och Köpenhamn H i söder och Østerport station i norr. Direktkopplingen norrut är särskilt intressant då den avlastar kapaciteten på Köpenhamns H och genererar fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i regionen. Utan en förgreningskammare kommer det endast att vara möjligt att resa direkt mellan Malmö och Köpenhamn H utan byte.

Byggandet av en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken påverkar också antalet resenärer som väljer att använda Öresundsmetron. Den uppdaterade prognosen visar att det blir upp till 500 000 fler resenärer per år 2050 och närmare 1 500 000 fler resenärer per år 2070 med en förgreningskammare, jämfört med en anslutning utan en förgreningskammare.



En förgreningskammare kommer också att påverka frekvensen för M5 och Öresundsmetron. Med en förgreningskammare kommer det att vara möjligt att uppnå en frekvens under rusningstrafik med metrotåg var 90:e sekund. Utan en förgreningskammare begränsas frekvensen under rusningstid till ett metrotåg var 180 sekund. Detta påverkar attraktionskraften för att locka resenärer och tunnelbanesystemets kapacitet att transportera resenärer.

Malmö stad bedömer även att en direktkoppling med metroförbindelse mellan de nya stadsutvecklingsområdena (Lynetteholmen och Refshaleöen) i Köpenhamn och (Varvstaden, Nyhamnen och Galeonen) i Malmö skulle bidra med positiva samhällseffekter för städerna. Områdena är placerade på båda sidan av sundet mitt i hjärtat av öresundsregionen och planeras för över 100 000 nya invånare och lika många arbetsplatser inom de närmsta decennierna.

Klimat effekter av anläggandet av M5

I miljökonsekvensbeskrivningen står att ambitionen är att reducera koldioxidutsläppen med 50 procent, jämfört med tidigare metroanläggningar. Detta är förstås positivt.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret anser att miljökonsekvensbeskrivningen inklusive anslutningen av Öresundsmetron är väl genomarbetad och visar på att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna avseende utbyggnaden av M5.

Stadskontoret välkomnar förslaget till miljökonsekvensbeskrivningen för linje M5 inklusive anslutning av Öresundsmetron i Köpenhamn. Det harmoniserar väl tidsmässigt med Malmö kommunstyrelsens beslut den 5 juni 2024 om att godkänna planeringsinriktningen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron. Sammantaget påvisar miljökonsekvensbeskrivningen för M5 i Köpenhamn och den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron i Malmö att det nu finns möjlighet att säkra anslutningarna för Öresundsmetron på båda sidorna av sundet.

Stadskontoret förordar därmed linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och vidare metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Detta anses också vara bästa alternativet rent tidsmässigt för att kunna ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i köpenhamn.

Stadskontoret vill också påtala vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiserar, primärt genom att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken byggs i anslutning till metrolinje M5. Detta med anledning av att Malmö stads nya prognos för Öresundsmetron visar att en förgreningskammare fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt att förgreningskammaren bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer



och arbetspendlare i Öresundsregionen. Förgreningskammaren har också en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinjen M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Stadskontoret bedömer vidare att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det anser stadskontoret att det är viktigt att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i utredningen om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller stadskontoret att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut till Österport, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Med utgångspunkt i det vill stadskontoret framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.
- Malmö stad är öppna för att bidra till utredningar och anslutning av Öresundsmetron i samband med övriga intressenter på svensk och dansk sida av sundet.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör

Magdalena Bondeson Sektionschef

Andreas Norbrant Stadsdirektör