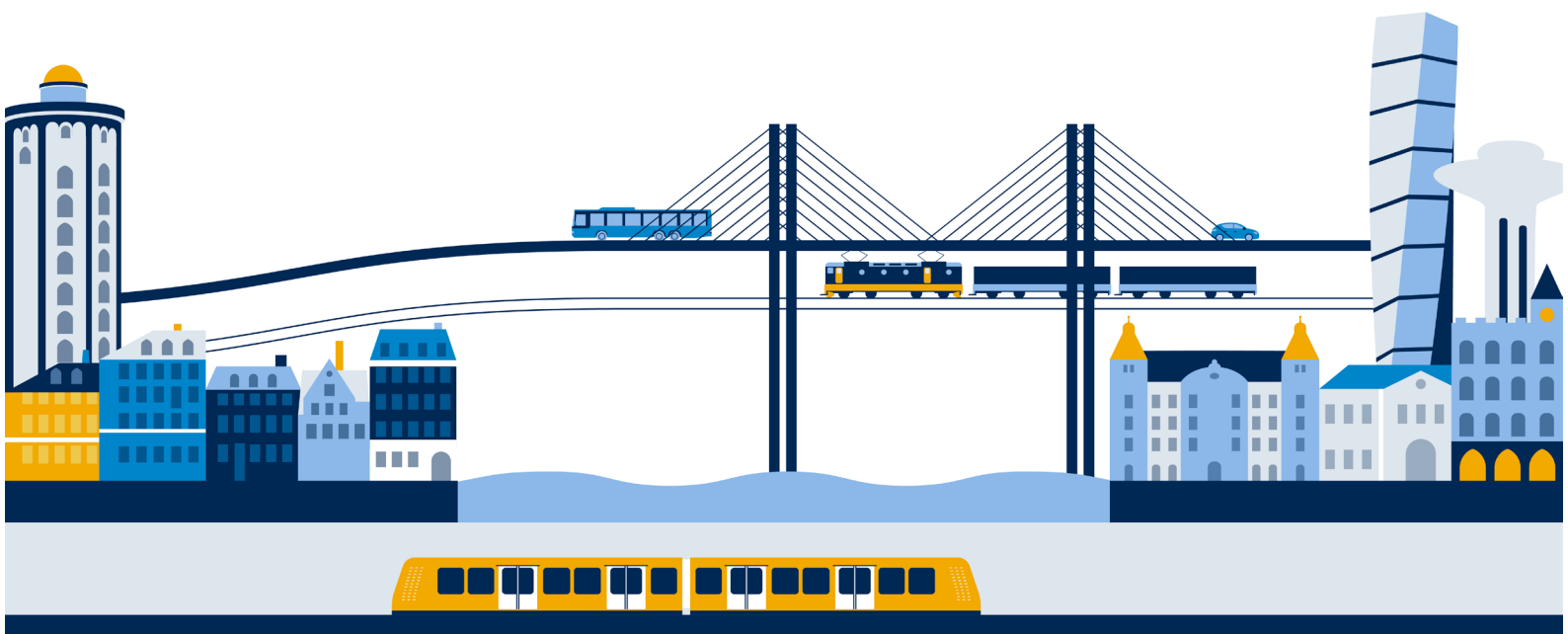


Fördjupad översiktsplan för

Öresundsmetron



VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan, som visar den långsiktiga inriktningen för kommunens utveckling. Syftet är att visa hur användning av mark- och vattenområden och stadsmiljön ska utvecklas. En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men är vägledande för all fysisk planering och exploatering.

Fördjupningar av översiktsplanen kan tas fram när det finns behov av ändringar för att förflytta ett geografiskt eller tematiskt stadsutvecklingsområde i översiktsplanen.

Den fördjupade översiktsplanen sträcker sig över planeringsperioden till år 2050, med en utblick på ytterligare 20 år, efter år 2070.

Förslaget skickas både på samråd och granskning. Antagande i kommunfullmäktige är planerat till år 2027/28.

PROCESS FÖR PLANARBETET

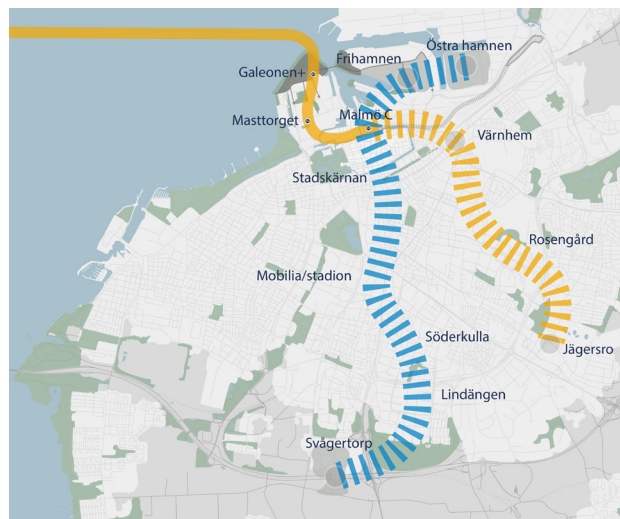
Kommunstyrelsen godkände i september 2022 stadsbyggnadsnämndens begäran att ta fram förslag till fördjupad översiktsplan för Öresundsmetron. i uppdrag att samla och paketera arbetet kring stadsutveckling med kustskydd och Öresundsmetrons utredningsarbete av tekniska karaktär i en fördjupad översiktsplan (FÖP).

Samrådsförslaget skickades ut på samråd av kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-0x-xx.

Under samrådstiden som pågår från xx xx till xx xx 2025 har myndigheter, organisationer och fastighetsägare, boende, föreningar samt allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på samrådsförslaget. Efter samrådstidens slut bearbetas planen med hänsyn till inkomna synpunkter och förslaget utvecklas vidare.

SAMRÅD

Synpunkter på detta samrådsförslag lämnas senast xxx xx 2025 till:
epost: stadsbyggnadskontoret@malmo.se
postadress: Malmö stadsbyggnadskontor
205 80 Malmö



INNEHÅLL

Inledning	3
Öresundsmetron i kuststaden Malmö	4
Strategier	8
Planförslag	10
Utblick	22
Genomförande	26
Strategisk miljöbedömning	30
Medverkande	34
Referenser	35

Bilaga: Miljökonsekvensbeskrivning

LÄSANVISNING

Detta dokument är den fördjupade översiktsplanens samrådshandling. Den innehåller ett övergripande stadsbyggnadskoncept för planområdet, strategier och ett planförslag. I en utblick visas möjliga vidare sträckningar av metron i ett senare skede. Slutligen beskrivs hur det fortsatta arbetet, för att förverkliga den fördjupade översiktsplanen, kan ske. Därefter beskrivs en sammanfattande miljöbedömning. I slutet av dokumentet återfinns referenser till de utredningar som ligger till grund för förslaget. I bilaga återfinns den lagstadgade miljökonsekvensbeskrivningen i sin helhet.

Illustrationer, bilder och foton:
Malmö stads illustrationer och foton om inget annat anges.



INLEDNING

Malmö stad har sedan 2012 arbetat tillsammans med Köpenhamns kommun med utredning och planering av en metrolinje mellan städerna. 2020 gav kommunfullmäktige kommunstyrelsen, med stöd av tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden, i uppdrag att starta arbetet med hur ett nytt metrosystem in i Malmö kan förverkligas när Öresundsmetron etableras. Detta arbete förstärktes 2022 då kommunstyrelsen godkände stadsbyggnadsnämndens begäran att ta fram förslag till fördjupad översiktsplan för Öresundsmetron. I uppdraget ingick att samla arbetet kring stadsutveckling, sammanhängande kustskydd och Öresundsmetrons utredningsarbete av teknisk karaktär i en fördjupad översiktsplan.

Översiktsplanen omfattar Öresundsmetrons sträckning och stationer inom Malmö inklusive depå i första etappen samt korridorer för möjliga utbyggnader i senare skede. Genom metron skapas en utökad arbetsmarknadsregion genom kortare restid. Dessutom tillförs mer kapacitet och redundans i transportsystemet över Öresund.

Den fördjupade översiktsplanen handlar även om att skapa förutsättningar för att bevara och utveckla Malmö till en robust och hållbar kuststad, som både bidrar till och drar nytta av Öresundsmetron. Tillsammans med ett sammanhängande kustskydd skapar detta en stadsutvecklingspotential, inom metrostationernas upptagningsområden, som tillvaratar metrons fulla potential och stärker Malmö som nationell tillväxtmotor.

Den fördjupade översiktsplanen fungerar som ett ramverk och anger planeringsinriktningen för det fortsatta planeringsarbetet och framtida järnvägsplan. Sammantaget bidrar delarna till en större helhet, med stora mervärden.

Ett genomförande av Öresundsmetron kräver beslut både hos svenska och danska staten, eftersom metron är en förbindelse mellan två länder och både en nationell och regional angelägenhet. Finansierings- och ägarformer behöver också lösas innan järnvägsplan, detaljplaner och tillståndprocesser kan ske.

Syfte

Syftet är att skapa förutsättningar för att kunna förverkliga Öresundsmetron 2035+ genom att:

- hantera metrons sträckning i en första etapp inklusive depå- och stationslägen samt trafikförbindelser.
- utveckla med metron i fokus ett samlat långsiktigt stadsbyggnadskoncept med integrerat kustskydd, som skapar nationellt och regionalt intresse.
- visa en utblick med möjliga korridorer för eventuella framtida utbyggnadsetapper av Öresundsmetron inom Malmö.

ÖRESUNDSMETRON I KUSTSTADEN MALMÖ

Öresundsmetron är ett viktigt projekt både för Sverige, Danmark och Europa. När Öresundsregionen växer, då växer hela Skåne och då växer också Sverige. Då behövs utrymme för hållbara godstransporter och fjärrtågsförbindelser samt en utökad arbetsmarknadsregion med kapacitetsstark grön kollektivtrafikpendling kring Öresund.

Klimatsmarta godstransporter stärker Sveriges exporttillväxt

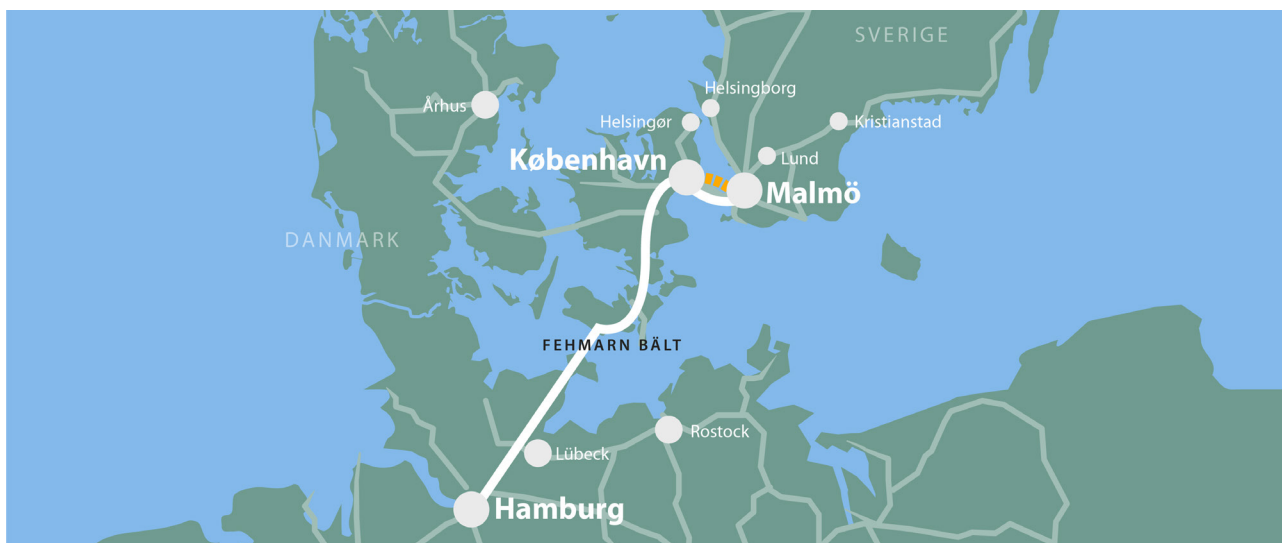
Sverige är ett starkt exportberoende land, men även den svenska importen spelar stor roll för näringslivet. Svensk ekonomi och industri är helt beroende av konkurrenskraftiga godstransporter till och från Europa. Bättre transportmöjligheter stärker konkurrenskraften och när Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 kan antalet godståg som transporterar varor mellan Skandinavien och Centraleuropa komma att fördubblas, samtidigt som restiden halveras med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg. Tåg blir ett realistiskt alternativ både för turister och affärsresenärer.

En överflyttning till godståg och andra fjärrtåg minskar transportsektorns klimatutsläpp. Det bidrar till EU:s mål om att 30 procent av all godstransport som sker på väg ska bytas till andra transportslag, som till exempel järnväg eller sjötransport, år 2030. Denna överflyttning kräver mer utrymme på Öresundsbron.

Öresundsmetron bidrar med att skapa mer plats på Öresundsbron då många resor kan flyttas över till metron. När många pendlare och turister tar metron frigörs utrymme, vilket gör att kapaciteten för fjärrtåg, regionaltåg och godståg kan öka i järnvägsnätet över bron och ge fler transporter till och från kontinenten.

Samtidigt ökar spårtrafikens redundans när mer lokalt resande mellan storstäderna och deras närmaste omgivningar flyttas över till Öresundsmetron och avlastar Öresundsbron. Det innebär att ökade resenärsvolymer inte behöver ta plats och spårkapacitet för ytterligare persontåg på Öresundsbron.

Öresundsmetron skapar samtidigt ett robust transportsystem till och från Köpenhamns flygplats, som är södra Sverige och hela Danmarks internationella flygplats. Öresundsmetron lättar också upp trafiken i Citytunneln och möjliggör bättre regional tågtrafik Malmö - Köpenhamn men också vidare till sydliga sträckningar som Trelleborg och Ystad.



Öresundsmetron gynnar en växande arbetsmarknadsregion

Öresundsregionen är en stark och växande internationell och regional arbetsmarknad, vilket skapar ett ökat utbyte och kollektivtrafikresande mellan Malmö, Skåne och Köpenhamn. Arbetsmarknad, forskning och utbildning, näringsliv, handel, turism och kultur kommer påverkas positivt av Öresundsmetron vilket får effekt för hela Sveriges ekonomi, och för alla de som besöker, passerar och verkar i Öresundsregionen. Ökad integration bidrar till att stärka och utveckla vad som redan idag är nordens största arbetsmarknad. 27 % av Sveriges och Danmarks BNP finns i regionen, vilket gör den till en tillväxtmotor för hela Sverige. Detta bidrar även till att utveckla Malmö som nationell tillväxtmotor då ökad tillgänglighet stimulerar tillväxt, sysselsättning, innovation och forskning.

Befintliga och kommande etableringar med höga koncentrationer av arbetstillfällen, bostäder och besöksmål knyts samman så fler får närmare till en stor variation av arbetstillfällen. Detta kan bidra både till att betalningsförmågan ökar och större möjlighet till inkludering i samhället eftersom förutsättningarna för de som står längst från arbetsmarknaden att hitta ett arbete ökar. Arbete är en viktig del av att kunna integreras i samhället. Metron kopplar även ihop regionens många universitet och forskningsanläggningar, vilket attraherar studenter och världsledande forskning.

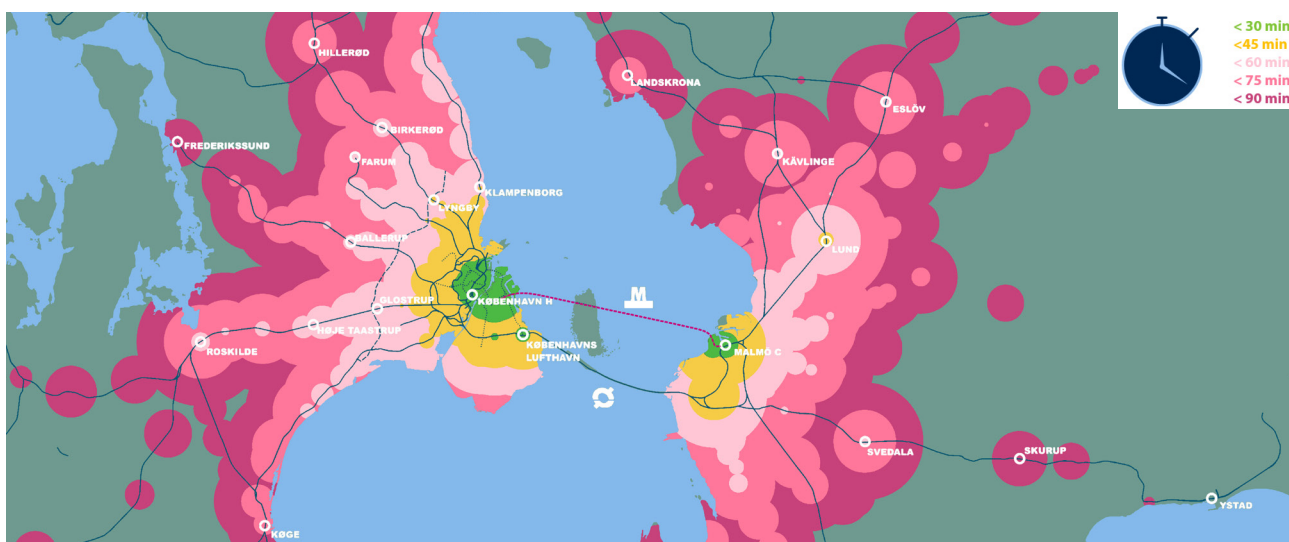
Snabbare, mer flexibel och robust kollektivtrafik

Öresundsmetron bidrar till en ökad närhet med kortare restider när den kopplas ihop med Köpenhamns metrosystem då många resor kan ske utan byte. Det gör även att stadsdelar och målpunkter inom Malmö knyts närmare varandra vilket skapar förutsättningar för staden att byggas hel och hållbar.

Fler, både inom Malmö och i regionen som helhet, kommer att resa mellan Malmö och Köpenhamn. Trafikanalyser pekar på en fördubbling av kollektivtrafikresandet över sundet år 2035 - 2040 jämfört med 2019. Över hälften av alla som reser kollektivt över Öresund beräknas använda Öresundsmetron.

En förlängning av metron in i Malmö förväntas ge en ytterligare ökning av trafiken över Öresund och bidrar till att stärka regionens tillväxt. Med vidare sträckningar inom Malmö i senare etapper ökar närheten till den regionala arbetsmarknaden för boende i Öresundsregionen och Skåne, vilket också ger förändrade resmönster, med ändrad användning av bytespunkter och bussåkande inom och till/från Malmö.

Öresundsmetron bidrar till utveckling och stora samhällsnyttor som ökar Öresundsregionens och Skånes tillväxtkraft, samtidigt som den ger Malmö ett kapacitetsstarkt lokalt- och regionalt kollektivtrafiksystem. En dynamisk och växande Öresundsregion är bra för hela Sverige och Danmark.



Hållbar utveckling för en växande befolkning

Stadsbyggandet möter idag allt snabbare samhälls-, livsstils- och klimatförändringarna vilket gör att den stadsplanering som sker nu behöver vara både robust och flexibel för att möta de möjligheter och utmaningar som framtiden har med sig.

Malmö växer och kan ha en halv miljon invånare om 30 år. Flera faktorer bidrar till att göra Malmö till en attraktiv stad för boende, besökare och ett mångsidigt näringsliv. Storstadsatmosfären i kombination med närheten till havet är viktiga komponenter i Malmös identitet som halvmiljonstad. Denna atmosfär ska fortsätta utvecklas när det bereds plats för nya bostäder, arbetstillfällen, kommunal service och rekreation, samtidigt som infrastrukturen tar höjd för en ökad och yteffektiv arbetspendling. Utbyggnaden av klimatpositiva stadsdelar, infrastruktur, kollektivtrafik och klimatanpassningsåtgärder innebär stora investeringar idag och framöver.

Robust och resilient stad

Klimatförändringarna, med havsöversvämning, skyfall, värme och torka, pågår och kommer så göra under lång tid. Malmös kust behöver skyddas mot havet. Ett sammanhängande kustskydd kan skydda Malmös centrala delar, viktiga hamn- och samhällsfunktioner, sjöfart och infrastruktur. Tillsammans med välavvägda stadsstrukturer, grönska och parkmiljöer kan även effekterna av skyfall, värme och torka minimeras.

Genom satsningar på naturbaserade kustskydd med möjligaste hänsyn till marina habitat, uppgrundningar som möjliggör etablering av ålgräs och andra marinbiologiska värden, kan metrons investeringskraft bidra till havsmiljön.

En lokal, hållbar och trygg energiförsörjning är också en förutsättning för att Malmö ska kunna växa och fortsätta att utvecklas i en hållbar riktning. Av detta skäl behöver lokal energiproduktion få utrymme i stadsutvecklingen. Med resurseffektiva och cirkulära byggnader, verksamheter och miljöer möjliggörs en minskad påverkan på Malmös ekologiska fotavtryck och stadens klimatpåverkan.

Öresundsmetrons klimateffekter kommer innebära en klimatbelastning i byggfasen, men det finns många lösningar för att minska utsläppsgraden. Nya, klimatoptimerade bygglösningar (arbetsprocesser, materialval och teknikhantering) tillsammans med användning av fossilfri och lokal energi i driftskedet kan bidra till minskade klimateffekter. En överflyttning från bil- och lastbilstrafik samt flyg till spårburen kollektivtrafik och godståg ger ytterligare möjligheter att balansera dessa effekter på längre sikt.

Metrons miljöpåverkan, lokalt i havet och runt landanslutningarna, bedöms bli mindre med en borrard tunnellsnäck, varför denna metod valts för metron under Öresund. En traditionell deponihantering med omfattande masstransporter ger omfattande klimatutsläpp. För att minska klimateffekterna ytterligare behöver därför bormassorna användas cirkulärt och



lokalt under etableringen, så att masstransporterna minimeras. I arbetet framöver med planeringen av Öresundsmetrans genomförande är det angeläget att utreda vidare och fördjupa kunskaperna om hur klimat- och miljöeffekterna kan minimeras ytterligare.

Attraktiv kuststad

En öresundsmetro skapar både tillgång till en stark arbetsmarknad, en hållbar och konkurrenskraftig kollektivtrafik och investeringsvilja. Detta ger unika möjligheter för staden att i framtiden växa kring hamninloppet.

Genom att kombinera kustskydd med exploatering och nya trafikförbindelser möjliggörs en stadsutveckling kring hamninloppet som drar full nytta av Öresundsmetrans första station. En havsnära stadsutveckling stärker Malmös identitet som kuststad samtidigt som den skapar förutsättningar för Malmö att utvecklas som nationell och regional tillväxtmotor. Stadsutvecklingen kan bidra till en stationsnära, klimatpositiv stadsdel med hög exploatering och få stort värde som besöksmål, för både staden och hela Öresundsregionen. Exploateringen kan då bidra till finansieringen av ett sammanhängande kustskydd för Malmö. Metrons utbyggnad kan ske oberoende av när kustskyddet sker.

Närheten till metron skapar en framtida omvandlingskraft där en effektivare markanvändning eftersträvas kring inre hamnen. Allt eftersom hamnens verksamhet växer i Norra hamnen och nya kajlägen anläggs som ersätter de tidigare vid Frihamnsbassängen möjliggörs en stadsomvandling med arbetstillfällen, bostäder,

skolor, fritid, kultur samt parker och torg som knyter ihop staden kring vattnet.

Välkomnande och inkluderande stad

Malmös identitet som en öppen, välkomnande och inkluderande stad, med mångkultur och kreativa miljöer gör staden attraktiv för många. De positiva krafter som uppstår i mötet mellan människor med olika förutsättningar och bakgrund ska stödjas av stadens utformning. Stadsplaneringen kring stationslägena ska bidra till goda livsmiljöer och en mer jämlik hälsa för både barn, vuxna och äldre. Blandande boendeformer och tillgång till arbetstillfällen, utbildning och livslångt lärande är viktigt för att säkra försörjningsmöjligheterna och demokratiska värden när Malmö växer. Genom dynamiska och innehållsrika stadsdelar med starka kollektivtrafiknoder, närhet till viktiga målpunkter med en bebyggelsestruktur för gång och cykel skapas förutsättningar för innovation, kreativitet och integration. Den havsnära stadsutvecklingen kan då stärka Malmös position som kuststad och nationell och regional tillväxtmotor.

Den snabba kollektivtrafiken tillsammans med en utveckling som tar tillvara områdets kvalitéer bidrar till stadens fortsatta tillväxt och attraktionskraft. Det skapar nya möjligheter till sysselsättning, integration, stadsomvandling och exploatering. Med metron utökas arbetsmarknadsregionen vilket skapar förutsättningar för fler att komma i arbete.



STRATEGIER

Öresundsmetrans sträckning och stations- och depåläge tillsammans med den anslutande stadsutvecklingen och kustskydd stärker Malmö som kuststad. Det finns många stora och komplexa utmaningar som behöver överbryggas. Strategierna bryter ner och konkretiserar vad som behöver göras för att bidra till en utveckling som följer stadsbyggnadskonceptet och stadens klimat- och miljömål.

Öresundsmetron knyter samman Malmö och regionen

- Stationsplaceringarna ska bidra till att knyta samman staden och bygga den hel och hållbar, med ökad integration. Metrons stationslägen ska placeras med cirka en kilometers avstånd, vilket är genomsnittet i Köpenhamn och Stockholm.
- Inom stationernas upptagningsområde (cirka 600m) ska en tät stadsmiljö utvecklas för ett mångfacetterat näringsliv med betydelse för Öresundsregionen tillsammans med bostäder och mötesplatser. Plats för högre utbildning, forsknings- och innovationsmiljöer ska möjliggöras vid metrons större stationer.
- Inom stationernas upptagningsområde ska det finnas en variation av bostäder, bostadstyper och upplåtelseformer som bidrar till att motverka segregation. Samhällsservice ska planeras och byggas ut i en sådan takt att förväntade behov tillgodoses.

Attraktiva och tillgängliga stationsmiljöer

- Metron ska bidra till ett hållbart och yteffektivt resande i Öresundsregionen där gång, cykel- och kollektivtrafik är grunden. Attraktiva, trygga och säkra cykelstråk och cykelparkering ska finnas vid stationslägena samt vid de regionala målpunkterna inom upptagningsområdena.
- För minskad klimatpåverkan ska samnyttjande i stadsmiljön ökas genom att delningstjänster och hållbar konsumtion underlättas vid stationerna.
- För en trygg och jämställd stadsmiljö som bidrar till god orientering vid stationerna, ska omsorg läggas vid gestaltning och utformning. Gaturummen ska utformas så de blir attraktiva att färdas längs och vistas i, och bidra till rörelsefrihet för barn, unga och äldre.



Gestaltning med kvalitet och minskad klimatpåverkan

- Kvaliteten och tillgängligheten till gröna och blå miljöer ska utvecklas i närheten till stationerna, samtidigt som den biologiska mångfalden ökar. Träd och annan vegetation ska, enligt 3-30-300 modellen, etableras på allmän plats och kvartersmark. Närheten till havet ska öka genom ett sammanhängande rekreations- och gångstråk utmed kusten och kajerna runt inre hamnområdet. Båtliv, vattenlek och aktiviteter samt mellan användning ska främjas i hamnområdet som bidrar till kustliv.
- Gestaltning och konstnärliga uttryck ska stärka Malmös särart, havskontakt och sociala sammanhang. Konst i olika former ska ge stationer och stationsmiljöer identitet så att Öresundsmetron får en karaktäristisk, trivsamt och tilldragande gestaltning. Arkitekturen och byggandet ska präglas av långsiktighet, resurs- och energieffektivitet samt klimatneutrala och cirkulära materialval.
- Klimatbudget ska användas genom stadsbyggnadsprocessen för att möjliggöra en klimatpositiv stadsutveckling och minimera metrorns klimatpåverkan, både under bygg- och förvaltningsskedet. Öresundsmetrorns klimateffekter vid etablering och drift ska minimeras genom användning av klimatoptimerade bygglösningar (arbetsprocesser, masshantering, materialval och teknik).

Robust och resilient klimatanpassning

- Malmö ska bevaras och utvecklas som kuststad genom anläggande av ett sammanhängande kustskydd. Stadens centrala delar, viktiga hamn- och samhällsfunktioner, sjöfart och infrastruktur skyddas genom upp- och utfyllnader utmed Galeonen+ och Mellersta hamnen med en skyddsport på ca 50m. Skyddsportar, >5m öh, integreras i den öppningsbara bron och i Industrihamnsrännan.
- Naturbaserade och multifunktionella lösningar ska utvecklas för kustskyddet >50 m bredd, så att det bidrar till ökad tillgång till havet samt rekreativa gröna stråk och parker. Kustskyddet i Galeonen+ upp- och utfyllnadsområde ska även nyttjas för exploatering, så att stationens upptagningsområde kan dra full nytta av Öresundsmetron.
- Utvecklingen ska bidra till havsmiljön genom satsningar på naturbaserat kustskydd. Uppgrundning med ålgräsplantering och rev ska möjliggöras.
- Effekterna av skyfall ska minskas genom multifunktionella åtgärder, både på kvartersmark och allmän plats. Skyfallshanteringen ska integreras med rekreativa gröna stråk- och parkmiljöer. Stadsstruktur, bebyggelse och platser samt stationsmiljöer ska utformas så att mikroklimatet, värme, torka och vind kan hanteras på bästa sätt.



PLANFÖRSLAG

Översiktsplanen fungerar som ramverk för den fortsatta planeringen. Här visas en övergripande struktur för Öresundsmetron i Malmö och anslutande stadsutveckling, år 2050, som tar tillvara metrons potential. Stations- och depåläge samt sträckningen av metrons första etapp läggs fast. I en utblick visas möjliga vidare sträckningar. I planen ingår även ett sammanhängande kustskydd som efter år 2070 skyddar centrala Malmö från havet.

Öresundsmetrons sträckning och stations- och depålägen

Öresundsmetron är en viktig nationell angelägenhet som även ger stor lokal och regional nytta. Öresundsmetron byggs integrerad med Köpenhamns metrosystem och knyter ihop Malmö med Köpenhamn, vilket stärker Malmö central som nationell knutpunkt. Metrostationen, söder om Malmö C, blir en stark knutpunkt mellan olika kollektivtrafikslag som bidrar till stora nationella, regionala och lokala nyttor.

Öresundsmetron ansluter på den svenska sidan i Västra Hamnen, i utvecklingsområdet Galeonen¹, och går sedan till Malmö Central via ytterligare en station söder om Masttorget. Metrosystemet ger båda städerna potentiella skalfördelar, högre nyttjandegrad och en effektiv driftsorganisation. Metroförbindelsen kan utbyggnadsmässigt genomföras oberoende av när Malmös sammanhängande kustskyddet och stadsutveckling sker men en synkronisering mellan delarna skapar stora sammantagna nyttor och mervärden.

Trafikanalyserna visar på ett stort resande utmed Öresundsmetron. Analyserna indikerar 51 000 påstigande/dag på metron totalt i Malmö, i den initiala utbyggnaden när stadsutvecklingen är fullt genomförd. Metron stärker det regionala resandet samtidigt som den ger Malmö en effektiv och hållbar kollektivtrafik. Öresundsmetron avlastar Öresundsbron och spårtrafikens redundans ökar. Avlastningen gör även att kapaciteten för fjärrtåg, regionaltåg och godståg kan öka i järnvägsnätet över bron vilket gör metron till en viktigt nationell angelägenhet.

Genom Öresundsmetrons stationslägen knyts de framtida stadsutvecklingsområden i Malmös översiktsplan, Hamninloppet (U1) och Mellersta hamnen (U2),

ihop och deras utvecklingspotential stärks. Detta gör att inom metrostationernas samlade upptagningsområde kan det, när det är fullt utbyggt, potentiellt finnas cirka 58 000 arbetstillfällen och 19 000 bostäder som får tillgång till en högvärdig kollektivtrafik och bidrar till Öresundsregionens arbetsmarknad. Hamnverksamheten norr om Terminalgatan kan fortgå.

I översiktsplanens utblick, efter år 2070, beskrivs möjliga vidare sträckningar och hur dessa ytterligare kan bidra och stärka Malmö som halvmiljonstad och Öresundsregionen. I framtida etapper kan Öresundsmetron binda samman regionala knutpunkter som Värnhem, Södervärn, Rosengård, Svågetorp.

Depålokalisering och funktioner

För att driva och underhålla Öresundsmetron behövs funktioner som verkstad, klottersanering, tvätthall, städ, uppställningsspår, testspår, hjulsvarvsbänk, kontrollcenter, reservdelslager och personalutrymme. En sådan depåfunktion behövs från start i Malmö även då den initiala delen av Öresundsmetron är integrerad med metron i Köpenhamn. Ytterligare framtida metrolinjer inom Malmö behöver också denna typ av anläggning.

Genom en lokalisering vid Västkustvägen i Östra hamnen minimeras depåns och teknikspårets störnings- och barriäreffekter och påverkan på kommande stadsutveckling. Genom innovativa utformningsprinciper kan yteffektiva funktioner för metrons drift- och underhåll skapas. Teknikspåret från Malmö Central kan byggas kostnadseffektivt i ett tråg som kan överdäckas stor del av sträckan. Detta gör att en framtida överdäckning av bangården mellan Lundavägen och Västkustvägen inte försväras och att teknikspåret inte skapar nya barriärer, utan bidrar till stadsutvecklingen.

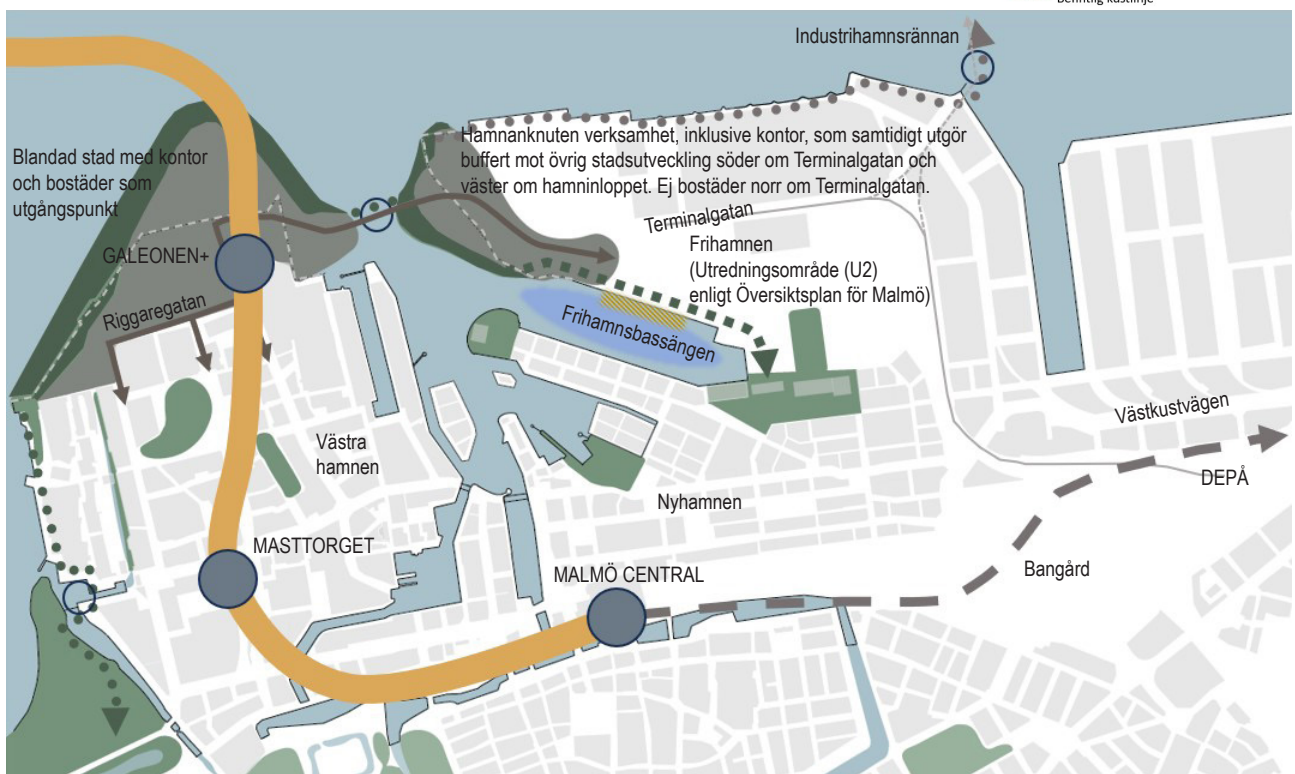
1. Galeonen+ är samlingsnamnet på stadsutvecklingen kring Malmö hamninlopp, som omfattar norra delen av Västra hamnen, utfyllander i havet med integrerat kustskydd samt västra delen av Frihamnen.



Metron möjliggör tillsammans med ett sammanhängande kustskydd en robust och hållbar stadsutveckling.

Plankartan illustrerar planförslaget för ett långsiktigt övergripande stadsbyggnadskoncept, runt år 2050, med metron i fokus.

- Metro**
 - Öresundsmetron, under jord
 - Metrostation, under jord
 - Teknikspår, ovan jord norr om bangården
- Sammanhängande kustskydd**
 - Skyddsportsläge integrerat i bro
 - Kantskydd
 - Vallskydd med grönstråk
 - Naturbaserat kustskydd med park
- Stadsutveckling**
 - Grönstråk med gång- och cykel
 - Stadshuvudgator
 - Stadsbebyggelse med kustskydd
 - Flytande kvarter med revfunktion
 - Uppgrundning, ålgräsäng
 - Befintlig kustlinje



Ett kustskydd³ som skyddar och utvecklar Malmö som kuststad

För att skydda Malmö från havsöversvämningar och extrema stormar behövs ett sammanhängande kustskydd och skyddsportar efter år 2070. Kustskyddet behöver ge bästa möjliga skydd för hamnen, stadens centrala delar och ett stort antal samhällsviktiga funktioner. Utformningen har utretts utifrån olika aspekter under flera års tid⁴. Det förslagna kustskyddet behöver upp- och utfyllnader och är det alternativ som ger störst multifunktionalitet och flest nyttor även till vardags. Kustskyddets upp- och utfyllnadsform samt skyddsportar skyddar Malmös inseglingsränna, manöverutrymme, Industrihamnsrännan samt Malmös centrala delar, samtidigt som så stor hänsyn som möjligt har tagits till marina habitat.



Utfyllnadernas skyddsfunktion gör att manöverutrymme kan flyttas norrut, vilket gör Core-hamnen framtidssäkrad för större fartyg samtidigt som fartygsbullret kommer längre ifrån bebyggelsen. Utfyllnadsformen möjliggör att skyddsportarna inte behöver stängas lika frekvent. Skyddsportarnas placering, yteffektivt integrerad i broarna, minskar risken för störningar och driftsstopp av industriverksamhet och fartygslogisk vid en portstängning. Naturbaserade och multifunktionella lösningar utgör en viktig del i att hantera klimatförändringarnas effekter samtidigt som det skapar attraktiva livsmiljöer. Den exakta kustlinjen utreds i detalj i samband med framtida tillståndprocesser. Utformningen möjliggör även exploatering där framtida näringslivetableringar i området bidrar till Öresundsregionens tillväxt och ger bostäder för Malmös växande befolkning. Förutsättningarna för att dela finansieringen av kustskyddet mellan flera parter ökar med förslaget.

Stadsutveckling vid stationslägena²

Genom att ta vara på det strategiska läget som Öresundsmetron ger tillsammans med behovet av ett sammanhängande kustskydd, skapas en unik möjlighet för Malmö. Det skapar förutsättningar för att skydda staden samtidigt som det ger nya ytor för en klimatpositiv stadsutveckling för bostäder och näringsliv. Exploateringen möjliggör ett utökat regionalt näringsliv, en stadsutveckling med hög kvalitet och minskad klimatpåverkan och skapar en möjlighet till medfinansiering av kustskyddet.

Den största stadsutvecklingspotentialen finns därmed runt hamninloppet i anslutning till metrostationen i Galeonen+. Alla tre metrostationer är placerade i en tät och grön stadsmiljö med en kraftfull dynamik av bostäder, arbetstillfällen, mötesplatser och rörelse. De ligger nära viktiga målpunkter, attraktiva gång- och cykelstråk och kan bidra till minskat bilberoende, hållbart resande och ökad fysisk aktivitet för boende och besökare.

Hamnverksamheten kommer på sikt koncentreras till Norra hamnen samt i Mellersta hamnen norr om Terminalgatan. Fartyg som idag angör norra Frihamnskajen kommer flyttas, vilket möjliggör en framtida stadsomvandling av Frihamnen. Omvandlingen underlättas även av en järnvägsbro, över Industrihamnsrännan, som förenklar samutnyttjandet av hamnverksamhetens ytor i Mellersta och Norra hamnen. Kring Terminalgatan möjliggörs en modern kontors- och verksamhetsutveckling med ett effektivt markutnyttjande som också kan fungera som buffert mellan hamn- och stadsutveckling. En bro som kopplar ihop Västra hamnen med Frihamnen gör att även detta område på sikt kan dra nytta av en metrostation i Galeonen+. Närheten till metron skapar en viktig omvandlingskraft i området som gör att en effektivare markanvändning kan skapas.

Ambitionen är att planförslaget skapar en hållbar utveckling och klimatanpassning av stort allmänt intresse som ger bäst kustskydd och tar hänsyn till hälsa och säkerhet, där alla genomförbara mildringsåtgärder har vidtagits samt är det tekniskt och ekonomiskt rimligaste alternativet för platsen och behovet. Det sammanhängande kustskyddet utgör riksintresseanspråk.

2. Metrostationernas närmaste upptagningsområde är inom en radie av cirka 600 meter.

3. Malmös sammanhängande kustskydd ska, utifrån Malmös syn på klimatrelaterade risker, skydda mot en översvämningssituation om 200 år baserat på år 2024 års klimatdata för: RPC8,5 medianvärde år 2225 tillsammans med medianvärdet för en extremhändelse med en återkomstid på 200 år tillsammans med våg- och vindeflekter av en våghändelse med en återkomstid på 100 år.

4. Följande utredningar kan lyftas särskilt: DialogPM 2008, Ett resilient Malmö 2014, Plan för Malmös vatten 2016, Strategi mot extrema högvatten 2015, Framtidens kuststad 2018, Parallella utredningar 2022, Strategi för kustskydd 2023, Översiktsplan 2012, 2018 och 2023.

Öresundsmetro



Stadsutveckling



Kustskydd



Depå



Inspirationsbilder för fortsatt planering av Öresundsmetro, stadsutveckling, sammanhängande kustskydd och depå

Bilder utöver Malmö stad: SWECO, foto depå: Jernhusen, foto flytande kvarter/byggemenskap: Space&Matter, foto metro: Metroselskabet/Büro Jantzen

Metrostation Malmö Central

Med en metrostation söder om Malmö centralstation blir platsen en mycket viktig nod för kollektivtrafikresor i Öresundsregionen. Resmöjligheterna både internationellt, nationellt, regionalt och lokalt stärks markant. En metrostation här ger förutsättningar att hantera stora delar av de framtida resbehov som en halvmiljonstad behöver.

Metro



Metrostationen ökar tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer till en förstorad arbetsmarknad och skapar en unik och kapacitetsstark bytespunkt i Sverige och Öresundsregionen.

Från metrostation Malmö Central nås Köpenhamn på 23 minuter samtidigt som närheten till den regionala arbetsmarknaden stärks för fler malmöbor. Det rör sig redan idag dagligen cirka 60 000 gående i området och år 2050 beräknas cirka 190 000 personer röra sig kring metrostationen. Stationsläget ger ett centralt och starkt upptagningsområde med mycket bostäder, arbetsplatser, mötesplatser och rörelse samtidigt som den stärker platsens funktion som kollektivtrafiknod och avlastar Öresundsbron.

Mobilitet



Stationen är den största metrostationen och Malmös viktigaste bytespunkt, särskilt för resor mellan Malmö och Köpenhamn, med närhet till många stora målpunkter.

Den övergripande trafikstrukturen bidrar till att resmöjligheterna stärks och kommer förändra hur resor med stadsbusstrafiken fördelar sig i staden. Det stora resflödet ställer höga krav på utformningen, med fokus på byteskvalitet, upplevelse och orienterbarhet samt korta och trygga gångvägar från plattform till de viktigaste bytesfunktionerna (tåg, regionbussar, stadsbussar och cykelparkering). Entréer ska placeras så att gatornas och kanalens barriäreffekter minimeras.

Funktion



Stadsmiljön vid Malmö C är ett komplext trafiknav, där många funktioner behöver rymmas. Det finns potential att utveckla både de trafikala funktionerna och värdena i stadsmiljön.

Inom metrostationens upptagningsområde inryms när det är fullt utbyggt cirka 33000 arbetstillfällen och 5500 bostäder i den befintliga täta stadsmiljön tillsammans med den stadsutveckling som nu pågår, främst i Nyhamnen. Stationsläget möjliggör att den befintliga stadsmiljön kan utvecklas så att kopplingen till centrum stärks.

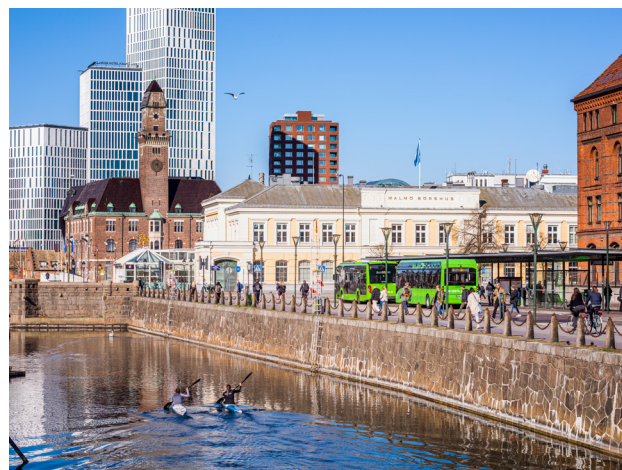
Stor vikt ska läggas vid upplevelsekviteterna som trygghet, välbefinnande och jämlikhet när stationen och stationsmiljön gestaltas. Entréplaceringarna ska underlätta både tillgängligheten, orienterbarheten och stärka kopplingarna till befintliga stråk och målpunkter. En underjordisk direktförbindelse mellan det befintliga cykelgaraget (Bike n ride) vid Malmö Central och metrostationens plattform underlättar snabba byte mellan cykel och metro.

Stationsläget stärker också centrumfunktionerna och de målpunkter som finns i de befintliga centrala delarna av Malmö, så att attraktionskraften kan bibehållas även när staden växer norrut.



De befintliga broarna över kanalen (Mälarbron, Petribron och Centralbron) kan breddas för att rymma fler funktioner och värden. Barriäreffekten vid Norra Vallgatan och kanalen kan minskas genom gångbroar och en omsorgsfull gestaltning som lyfter närmiljön.

De kulturvärden som finns utmed kanalen med bastioner och byggnadsverk ska bibehållas och bidra till stationsområdets gestaltning. Entréer ska utformas så att även kollektivtrafikens attraktionskraft består under den mörka årstiden eller vid dåligt väder. Stadens höga ambition kring klimatneutralitet ska också prägla materialval och formgivning.



Gröna och blå miljöer



Stationsmiljön ligger vackert i centrala Malmö, där arkitektur, grönska, folkliv och vattenrum visar stadens unika särart. Den marina karaktären ska vidareutvecklas.

Kontakten med kanalen och inre hamnbassängen ska stärkas både genom gestaltning, sittplatser, utblickar och konstnärliga inslag. Kajstråket och kanalrummet ska utformas anpassat till klimatförändringarna så att stadens centrala delar skyddas vid högre vattenstånd. Vistelsemiljön och grönska ska bidra både till kolsänkor och regnbäddar och leda skyfall till hamnbassängen och kanalen då det inte finns behov av fördröjningsmagasin.



Metrostation Galeonen+

Med en metrostation norr om Riggaregatan, i Östra Varvsgatans förlängning, blir Galeonen+, och i förlängningen Frihamnen, det område i Malmö med bäst förbindelse till Köpenhamn. Här visas en maximal utväxling av stationsläget, år 2050, som ger en viktig stadsbyggnation⁵ runt hamninloppet vilket bidrar till hållbara transporter, besöksmål och en större arbetsmarknadsregion kring Öresund.

Metro



Metrostationen gör området kring Malmö hamninlopp mycket tillgängligt i framtiden för både tågpendlare från hela regionen och från i andra delar av Malmö och Köpenhamn.

Från metrostation Galeonen+ nås Köpenhamn på mindre än 20 minuter och i andra riktningen nås Malmö C på endast ett par minuter. Utfyllnaderna för kustskyddet möjliggör en exploatering som ger ett starkt upptagningsområde. Stationen kommer samtidigt vara avgörande för stadsutvecklingspotentialen kring hamninloppet och bidrar till att locka större koncentrationer av arbetstillfällen, service och besöksmål. Detta bidrar till Malmös sociala hållbarhet, ökad sysselsättning och stärker Malmös konkurrenskraft.

Mobilitet



Stationen användas av resenärer med start- och målpunkt i närområdet samt Frihamnen via en ny bro, för resor till Köpenhamn, övriga Malmö och regionen.

Stationsplaceringen tillsammans med en öppningsbar bro mellan Galeonen+ och Frihamnen gör att även Frihamnen kan dra nytta av stationen och stärker sambandet kring hamninloppet. På så sätt skapas ett större upptagningsområde för metrostationen. Utvecklingen i hamnområdet och sambandet med den befintliga stationen skapar attraktiva gång- och cykelavstånd till viktiga målpunkter, som bidrar till minskat bilberoende och ökad fysisk aktivitet för boende och besökare.

Funktion



Effektiv markanvändning ska ske inom stationens upptagningsområde. Närmast stationen och runt hamninloppet ska särskilt hög bebyggelse-täthet eftersträvas.

Inom metrostationens upptagningsområde möjliggörs cirka 8000 nya arbetstillfällen och 4500 nya bostäder, delvis på utfylld mark som en del av Malmös sammanhängande kustskydd. Totalt ger detta tillsammans med befintlig bebyggelse totalt ca 9000 arbetstillfällen och 5000 bostäder inom upptagningsområdet när det är fullt utbyggt.

Ett näringslivskluster ska skapas kring hamninloppet och metrostationen, som fungerar som ett skydd mellan hamnverksamheten och känsligare bebyggelse. En varierad platsutveckling skapas kring metrostationen, med ett stort inslag av arbetstillfällen, kultur och besöksmål samt publika intressen. Kontor, verksamheter och målpunkter ska blandas och lokaliseras så att starka flöden av människor skapas som gynnar hållbara transporter och kollektivtrafiken. Tillsammans med forskning och högre utbildning blir området en stark målpunkt som kan öka andelen arbetstillfällen och investeringsviljan. Ytkrävande offentliga verksamheter, som skolor och förskolor, ska placeras i Galeonen+ västra del och på sikt i Frihamnens centrala del. För att täcka behovet av kommunal service kommer troligen en fullstor grundskola behövas i Galeonen+ och i framtiden en till två i Frihamnen samt förskolor för ca 400 barn i vardera stadsdel.

5. Galeonen+ är samlingsnamnet på stadsutvecklingen kring Malmö hamninlopp, som omfattar norra delen av Västra hamnen, utfyllnader i havet med integrerat kustskydd samt västra delen av Frihamnen.



Gröna och blå miljöer



Malmöns identitet som kuststad stärks genom gestaltningen av kvarter och rekreativa vattennära platser och stråk, som lockar människor med olika intressen och behov.

Båtlivet i den inre hamnmiljön utvecklas tillsammans med kreativa användningar, som flytande kvarter. Parker och stråk i Västra hamnen och Nyhamnen förlängs genom Galeonen + och Frihamnen så att det blir lätt att orientera sig och röra sig genom området, möjliggör folkliv samtidigt som Malmöns centrala delar knyts närmare. Promenadstråket längs Ribersborgsstranden vidareutvecklas till ett vattennära stråk runt hela inre hamnen. Kustlinjens karaktär längs Ribersborg ska inspirera till en mjuk och organisk kustlinje mot väster och norr, som utformas som en rekreativ kuperad naturmiljö.

I Galeonen+ utvecklas en multifunktionell parkmiljö tillsammans med ett naturbaserat kustskydd⁶ mot väst och norr, som tillsammans med mildrings- och kompensationsåtgärder tar möjligaste hänsyn till den marina miljön. Industrihamnens karaktär ska inspirera till en flikig struktur med en tydlig artificiell kustlinje och kajmiljö kring hamninloppet. Innanför skyddsporten kan en inbjudande urban grönbå kajmiljö skapas som stärker kopplingen till vattnet. Det lugna och väderskyddade läget ger förutsättningar för både båtliv och flytande kvarter samt marina habitat, som musselbankar. Ålgräsetablering kan möjliggöras om uppgrundning i Frihamnsbassängen sker. Parker och grönska ska placeras strategiskt kombinerade med skyfallshantering, som tillsammans med ökad vattenkontakt ger rekreativa kvaliteter. Brutna gator, varierande husvolymmer ger utblickar över sundet och gott mikroklimat som skydd mot havet.



6. Kustskyddets upp- och utfyllnader inkl skyddsportar behöver vara på plats efter år 2070. Kustskyddet ska terrasseras till minst +4,5 meter och byggnaderna ska ha golvnivå på minst +5 meter. Exakt kustlinje utreds i samband med framtida tillståndprocesser. Höjdskillnaderna mot befintlig marknivå tas upp av en terrasserad bebyggelsestruktur.

Metrostation Masttorget

Med en metrostation söder om Masttorget, vid Stora Varvsgatan får västra delen av Malmö en stark och effektiv bytespunkt från buss och cykel för resor till Köpenhamn. Stationen ger också en väsentligt förbättrad kollektivtrafik i Malmö och knyter ihop stadsutvecklingen i Galeonen+ och Västra hamnen med centrum.

Metro



Metrostationen bidrar både till ett geografiskt upptagningsområde med koppling västerut och som avlastning av metrostationen Malmö Central.

Från metrostation Masttorget nås Köpenhamn på 20 minuter samtidigt som stationsläget ger kortare restider för alla metroresenärer som har start- eller målpunkt i västra Malmö. Metrostationens tillgänglighet ökas genom entréplaceringar, exempelvis vid Tåtplatsen, som möjliggör passager under Stora Varvsgatan och Skeppsgatan. Att placera entréerna i anslutning till dessa stora stråk ger även ett ökat antal fotgängare, som bidrar till folkliv och trygghet.

Mobilitet



Stationen kommer att användas både av resenärer med start- och målpunkter i Västra hamnen och som bytespunkt för busslinjer från västra Malmö för resor till Köpenhamn.

Det är därför viktigt att stationsfunktionen blir effektiv, med snabba och enkla byten till övrig kollektivtrafik så att hela resan från start- till målpunkt blir attraktiv. Resandet via station Masttorget kommer vara i nivå med vad många av metrostationerna i Köpenhamn har idag.

Hållplatser för bussar behöver anläggas i anslutning till metrostationen längs Stora Varvsgatan för att underlätta byten. Västra hamnens välutbyggda cykelnät gör stationsläget attraktivt för cyklister från stadens västra och sydvästra delar, som ska resa vidare till Köpenhamn. Behovet av stora ytor för cykelparkering är därför extra stort vid metrostation Masttorget. Stor vikt ska också läggas vid närområdets gestaltning kring stationen så att en trygg och attraktiv kollektivtrafiknod kan utvecklas. Nya rörelsestråk genom området bidrar till att knyta samman stadsdelen och underlätta rörelse, särskilt för cyklister och fotgängare, till olika målpunkter som skolor och förskolor.

Funktion



Den strategiska placeringen av metrostationen ger ett starkt upptagningsområde med bostäder, arbetstillfällen, samhällsservice, mötesplatser och rörelse i den befintliga stadsmiljön.

Inom metrostationens upptagningsområde inryms till år 2050 cirka 13000 arbetsplatser och 5500 bostäder i den befintliga täta stadsmiljön tillsammans med den stadsutveckling som nu pågår, främst i Varvstaden. Stationsläget ger även möjlighet till viss förtätning samtidigt som den befintliga stadsmiljön kan utvecklas och stärka kopplingen till området.



Stationsområdet ska utformas med människan i fokus, och präglas av kvalitet och långsiktig hållbarhet. En god tillgång till grundläggande funktioner som samhällsservice, kultur och rekreation bidrar till att utveckla Malmö till en mer hållbar, rättvis och levande stad.

Då stationen placeras i befintlig stadsmiljö är det viktigt att ta hänsyn till de fysiska och sociala platsspecifika förutsättningarna. För att skapa liv och rörelse i stationsmiljön behöver gestaltningen bidra till en levande stadsmiljö och aktivitet i gatunivån.

Gestaltningen ska bidra till orienterbarhet och god trygghetsupplevelse. Ljussättning och att öppna upp fasader med utsikt över området och Kockums park bidrar även till en ökad trygghet.



Gröna och blå miljöer



Stationsmiljön ligger söder om Masttorget, under Kockums park. Parken kommer påverkas under byggskedet och restaurering och utveckling av parken behövs efteråt.

Parken och grönstrukturen ska formas så att platsen blir mångfunktionell. Stor omsorg ska läggas på att utveckla en god miljö, grönska och gestaltning som skapar en hög tillgänglighet till stationen genom stråk och samband. Trygghetsupplevelsen, hälsa och välbefinnande ska ligga i fokus så att en jämlik mötesplats bildas. Det ska vara lätt att orientera sig och röra sig genom parken samtidigt som omkringliggande delar och funktioner knyts närmare. En multifunktionell skyfallshantering ska utvecklas och integreras i parkmiljön runt stationen.



Öresundsmetrans depå

För att Öresundsmetrans ska fungera fullt ut på den svenska sidan behövs redan initialt en depåfunktion i Malmö, för daglig service och uppställning. En placering längs Västkustvägen i anslutning till befintlig kombiterminal minimerar depåns miljö- och omgivningspåverkan.

Depålokalisering, samlad bedömning

En metrodepå tar mycket mark i anspråk, runt 8-10 hektar som kan jämföras med 12 fotbollsplaner. En depå utgör en stor barriär och behöver lokaliseras så att barriäreffekterna minimeras. Genom att placera funktioner under mark kan barriäreffekterna minskas, men det ger en betydande merkostnad och vissa funktioner behöver av arbetsmiljöskäl finnas ovan mark. Det är också angeläget att depån placeras på ett rimligt avstånd från metrons spårdragning av kostnadsskäl.

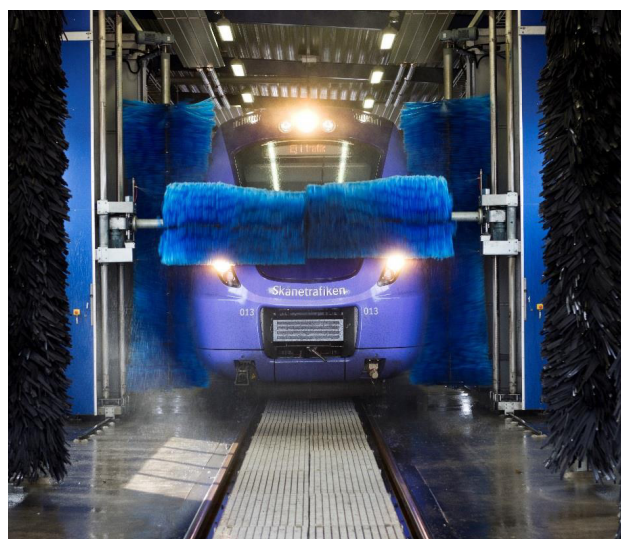
Den initiala samlade bedömningen, utifrån tillgång till mark, stadsutveckling, miljö- och omgivningspåverkan samt byggbarhet och kostnad, är att en lokalisering norr om Sjölundaviadukten intill Sege industriområde är mest lämplig. Mer detaljerade utredningar behöver dock ske innan lokaliseringen fastställs i den framtida järnvägsplanen.

Genom att lokalisera depån vid Västkustvägen i Östra hamnen möjliggörs att funktionerna placeras ovan mark samtidigt som dess risker, störnings- och barriäreffekter samt påverkan på kommande stadsutveckling minimeras. Läget är i ett område som i översiktsplanen främst är utpekad som framtida verksamhetsområde, vilket är en lämplig markanvändning för en depå. En mindre del är utpekad som park/natur.

Metron ansluts till depån med ett teknikspår som utgår från metrosträckningen i närheten av Malmö Central. Teknikspåret blir kostnadseffektivt då det efter att korsat bangården i en tunnel under jord går vidare till depån vid Sjölundaviadukten i ett överdäckningsbart tråg norr om bangården. Projekteringen ska ta hänsyn till stadsbilden, naturmiljön, minimerade barriäreffekter, kostnadseffektivitet samt överdäckning av bangården. Stadsutvecklingen kring Västkustvägen och i närområdet kring Östra hamnen ska inte hindras.



Foto: COWI

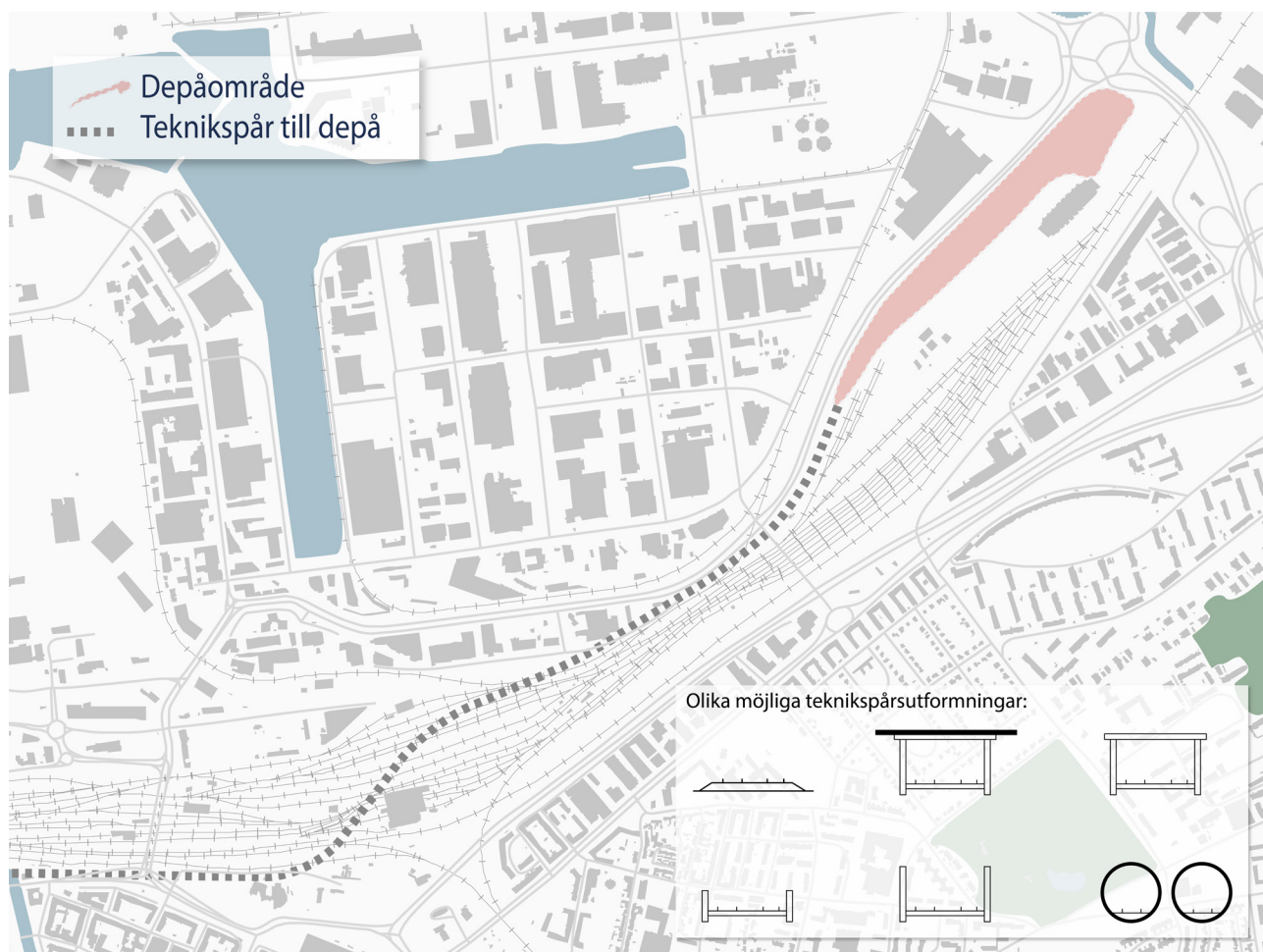


Depåns funktioner och kapacitet

För att metron ska fungera behöver tågen ha tillgång till service, verkstad och uppställning. De funktioner som ingår i en depå är verkstad, hjulsvarv, möjlighet till vändning, tvätt- och städning, uppställnings-spår, testspår, reservdelslager, kontorsutrymme med personalrum samt kontrollcenter.

Funktionerna ska täcka behovet av cirka 30 tåg, och dimensioneras för att kunna nyttjas av tåg som är ännu längre än de som i dagsläget trafikerar metron i Köpenhamn.

Vid framtida etapputbyggnader av metron kommer fler tåg ha behov av en depå. Depålokaliseringen längs Västkustvägen ligger i närheten av den Malmölinje som beskrivs i översiktsplanens utblick och har därmed potential att försörja även den linjen. En ytterligare depå vid Malmölinjens södra slutstation bedöms nödvändig om linjen byggs ut i större omfattning.



UTBLICK efter år 2070

Det finns ett framtida behov av snabb, kapacitetsstark, effektiv och hållbar kollektivtrafik för att möta kraven från ett växande Malmö, Skåne och Öresundsregionens expanderande arbetsmarknad. I utblicken för Malmö efter år 2070 beskrivs möjliga korridorer för hur Öresundsmetron kan förlängas vidare in i Malmö på ett sätt som stärker både Malmö och hela regionen samt underlättar för framtida stadsomvandling.

Ett framtida utvecklat metrosystem

I utblicken beskrivs möjligheten att i ett framtida scenario förlänga Öresundsmetrons linje efter Malmö Central, Köpenhamnslinje, och genom en separat metrolinje inom Malmö, Malmölinje. Köpenhamnslinjen är en förlängning av den metrolinje som går över sundet, medan Malmölinjen är en separat linje. De bägge linjerna möts och knyts samman vid Malmö Central, där två plattformar behövs framöver. Fullt utbyggt med både fullstor Köpenhamnslinje och Malmölinje föreslås metrosystemet i Malmö bli cirka 19 km långt och rymma totalt 16 stationer.

Utblicken efter år 2070 ersätter inte behovet av att fortsätta vidareutveckla dagens kollektivtrafik. Då det även efter nuvarande planerade insatser kommer att finnas stora kapacitetsbrister behöver fortsatt kontinuerliga kollektivtrafiksatsningar ske i det ordinarie systemet. Dessa kollektivtrafiksatsningar ingår inte i denna handling.

Metrokorridorerna syftar till att på lång sikt möjliggöra ytterligare kapacitet i olika etapper i lokala och regionala kollektivtrafikstråk som annars riskerar att bli hårt överbelastade i framtiden. Att koppla samman viktiga bytespunkter som Värnhem, Södervärn och Malmö Central avlastar både Malmö Central och de busslinjer som leder dit. Trafikanalys för år 2070 visar att det utbyggda metrosystemets delar i Malmö får över 200 000 resor per dag. Det är nästan tre gånger så många än de som beräknas resa i Öresundsmetrons första etapp Malmö - Köpenhamn. Trafikanalyserna visar att 40-50% av samtliga metroresor i Malmö har start- eller målpunkter i andra kommuner.

Ett metrosystem med flera mervärden

Två breda korridorer föreslås för metrosystemets utbyggnad inom Malmö. Det föreslagna fullskaliga metrosystemet i Malmö ger flera stora lokala och regionala mervärden och nyttor. Genom en förlängning av Öresundsmetron in i Malmö förbättras människors möjligheter att förflytta sig till arbetsplatser, utbildning och andra målpunkter. På så sätt knyts Malmö och Öresundsregionen samman.

Metrolinjerna når flera områden som kan bli föremål för framtida stadsomvandling och genom en metro skapas möjlighet till en hög koncentration av både arbetsplatser och bostäder. De förbättrade förbindelserna i Malmö kan stärka integrationen och generera arbetsplatser i områden längs linjerna som annars skulle haft en lägre potential för en sådan utveckling.

Flera möjliga etappindelningar

Korridorerna för Öresundsmetrons framtida linjeutbyggnad inom Malmö speglar tidshorisonten för stadens utveckling i norr och söder, som Frihamnen, Östra hamnen och Svågetorp samt stöttar dagens utveckling i Rosengård och Jägersö. Förlängningarna går att dela upp i etapper och byggas ut utifrån när olika stadsomvandlingsområden planeras utvecklas.

Inför den framtida utbyggnaden kommer ett stort flertal utredningar behövas för att mer i detalj hantera spårdragningarnas och stationernas läge och olika etapper, drift, ägande, kostnader och finansiering. I detta sammanhang utreds flera olika kostnadsaspekter. I framtida järnvägsplaner och detaljplaner läggs projekteringen fast och utgår från nya tekniska lösningar.



Foto: Metroselskabet/Büro Jantzen

Kartbilden visar en utblick med korridorer för vidare sträckningar inom Malmö, som stärker den kommunövergripande översiktsplanens utvecklingsambitioner för att tillhandahålla bostäder och arbetsplatser för halvmiljonstadens behov.



Många olika utbyggnadsetapper är möjliga, allt från att förlänga Öresundsmetron med en station eller flera stationer till Köpenhamnslinjen i sin fulla sträckning. Det går också att i stället eller parallellt påbörja och successivt bygga ut ytterligare en linje, Malmölinjen. Visionen om ett fullt utbyggt metrosystem i Malmö, enligt Utblicken, kan ta sekel att genomföra.

Viktiga målpunkter inom framtida metroetappers upptagningsområde

De två breda korridorerna för metrosystemets utbyggnad inom Malmö är uppdelad i en korridor för en förlängning av den integrerade metrolinjen med Köpenhamn, Köpenhamnslinjen och en separat Malmögeografisk metrolinje, Malmölinjen.

Korridor: Köpenhamnslinjen

Köpenhamnslinjen, som är integrerad med metrosystemet i Köpenhamn, föreslås på sikt förlängas efter Malmö Central. En initial bedömning är att ytterligare fem metrostationer kan rymmas i den framtida etapputbyggnaden. Slutstationen för linjen föreslås i Jägersro, som planeras omvandlas från fritidsområde till blandad stad med en framtida större bytespunkt för kollektivtrafik. Korridoren för Köpenhamnslinjen, via Värnhem med slutstation i Jägersro, når inom sitt upptagningsområde stora delar av den stadsutveckling som pågår eller planeras i östra delen av Malmö.

Korridoren stärker stadsutvecklingen i Värnhem, Sorgenfri, Rosengård, Almgården och Jägersro, som blir ett stråk helt integrerat med Köpenhamn. Detta innebär stora integrations- och arbetsmarknadseffekter som stärker regionen. Totalt cirka 60 000 befintliga och planerade arbetsplatser och 49 000 bostäder knyts ihop genom ett snabbt, sömlöst och bekvämt kollektivtrafiksystem, från Jägersro, Rosengård via Malmö Central till Köpenhamns centrum.



Sorgenfri



Rosengård



Almgården

Slutstation Jägersro/Rosengård



Visionsbild: Malmö stad

Korridor: Malmölinjen

Korridoren för Malmölinjen når inom sitt upptagningsområde stora regionala målpunkter och den stadsutveckling som planeras i norra och södra Malmö. Knutpunkten vid Malmö Central möjliggör snabba byten till Köpenhamnslinjen.

Korridoren, fullt utbyggd, bedöms rymma nio metrostationer och knyter samman Östra hamnen och Frihamnen, via Malmö Central och stadskärnan, med Södervärn, Mobilia/Stadionområdet, Lindängen och Svågetorp. Den når därmed totalt cirka 53 500 arbetsplatser och 71 500 bostäder utöver Malmö Central. Genom denna satsning på hållbar och yteffektiv mobilitet ökar närheten till stadens och regionens alla funktioner. Stadsutvecklingen kommer att stärka Malmö som nationell- och regional tillväxtmotor och tillgängligheten till korridorens arbetsplatser skapar attraktionskraft för hela Öresundsregionen samtidigt som den ökar resandegraden med Öresundsmetron.

Med en slutstation i Frihamnen⁷/Östra hamnen och en slutstation i Svågetorp bidrar Öresundsmetron till den omvandlingsambition som den kommunomfattande Översiktsplanen har för utredningsområdena Hamninloppet (U1), Mellersta hamnen (U2), Östra hamnen (U3) och Svågetorp/Petersborg (U6). När behovet uppstår är svårt att förutsäga, men allt eftersom stadens befolkning ökar och marktillgången minskar kan en sådan utveckling komma att accelerera.

Slutstation Frihamnen/Östra hamnen



Malmö centrum/Södervärn



Mobilia/Stadionområdet



Slutstation Svågetorp

7. Framtida utbyggnadsmöjlighet med urban, tät, klimatpositiv, grön bebyggelse med ett starkt kustliv. Kring en framtida metrostation bör det regionala näringslivet utvecklas, vars byggnader mot terminalgatan bidrar till att skydda mot industribuller. På lång sikt finns behov av två grundskolor och flera förskolor samt en park på ca 5ha med skyfallshantering. Potentiellt kan ca 9000 arbetsplatser och 3000 nya bostäder rymmas. Bebyggelsestrukturen läggs fast inför framtida detaljplaner.

GENOMFÖRANDE

För att Öresundsmetron ska kunna förverkligas behövs starka allianser och en bred samverkan med flera parter. Både svenska och danska staten kommer vara viktiga aktörer, både för finansiering och organisation. Utvecklingen av Öresundsmetron och den anslutande stadsutvecklingen kommer att ske etappvis under flera decennier. Vissa ställningstaganden kan komma att behöva omprövas i takt med att metron och staden byggs ut.

Samordning och samverkan

Det krävs en bred uppslutning och politisk vilja för att gå från tanke till handling, så att Öresundsmetron, kustskyddet och stadsutvecklingspotentialen kan förverkligas. Både de statliga, regionala och lokala intressena behöver samverka för ett genomförande. Flera organisationsmodeller kan vara möjliga, exempelvis koncessions- eller konsortiemodell⁸. Driften av Öresundsmetrons integrerade linje med Köpenhamnsmetron bör hanteras av samma part för att vara kostnadseffektiv och dra nytta av ett större system. Delarna kan ske var för sig men det finns fördelar med att övergripande hålla samman både metrons och stadsutvecklingens genomförande. Detta ger bättre ekonomiska förutsättningar och hållbarhetsmässiga synergieffekter samt rådighet över utbyggnadstakten. Bildandet av ett samverkansbolag ger en stark startsignal, men vilken organisationsform som är mest lämplig behöver utredas vidare.

Långsiktig finansieringsmodell

Öresundsmetron har betydande samhällsnyttor och visar på en robust lönsamhet, där Öresundsregionen stärks och bidrar till ekonomisk tillväxt. Öresundsmetron väntas generera betydande intäkter från resenärer och ett positivt driftsnetto. Metron kommer ändå kräva, framför allt nationell, offentlig finansiering för att täcka investeringskostnaderna. Privat medfinansiering och EU-stöd kan bidra till att minska det offentliga finansieringsbehovet. Genom synkronisering med stadsutvecklingen kan både exploateringen generera intäkter och takten på etapputbyggnaden anpassas till byggnationen. En möjlig finansieringsmodell är en kostnadsfördelning mellan Danmark och Sverige, där den svenska finansieringen hanteras genom en Malmö/Skåneförhandling, med fokus på hållbar mobilitet, stadsutveckling och klimatanpassning, som ett storskaligt europeiskt spetsprojekt. Även finansierings- och ägarmodeller för det sammanhängande kustskyddet behöver utvecklas tillsammans med staten.

Grafisk sammanfattning av planförslaget



8. Koncessionsmodellen bygger på att det offentliga handlar upp ett projektbolag för utförande av, eller både projektering och utförande av en verksamhet. Konsortiemodellen innebär ett samägt bolag av den svenska och danska staten, med möjlighet till fler parter, där investeringar kan vara lånefinansierade och återbetalas via intäkter.

Kontinuerlig hållbarhetsambition

Ett sammanhållet arbetssätt behöver formas, som aktivt driver genomförandet av planförslaget för att få full utväxling av stadsbyggnadskonceptet och strategierna. Ett ambitiöst förhållningssätt ska också prägla hela planerings- och genomförandeprocessen, där nya rön och innovationer tas tillvara så att en robust och god resurshushållning, resliens och klimatanpassning samt lägsta klimatpåverkan kan uppnås tillsammans med en jämlik gestaltning med god kvalitet⁹.

Cirkularitet och återbruk tillsammans med en god gestaltad livsmiljö behöver vara ett övergripande tema, både i byggnader och anläggningar. Genom att systematiskt arbeta med klimatbudget och uppföljning av hur stadens utveckling, liv och innehåll bidrar till jämlika och hållbara miljöer skapas utrymme för den innovationsförmåga som behövs.

För att utveckla förutsättningarna för lokal energidelning på stadsdelsnivå och cirkulära lösningar för att hushålla med vatten krävs också att olika regelverk utmanas. Genom att använda 3D-fastighetsbildning och olika upplåtelseformer strategiskt möjliggörs både storskalig kommersiell lokal energiproduktion i taklandskap samt levande bottenvåningar med stora sociala målpunkter. Arkitektävlingar är ett lämpligt förfarande för att hantera viktiga geografiska etappområden och landmärken för staden, som kring hamninloppet och bron för att utveckla Malmös identitet och särart.



Successivt anspråkstagande

Staden behöver aktivt arbeta med att förvärva mark i strategiska lägen för att skapa så stor rådighet som möjlig över genomförandet. Olika omvandlingsbehov som sker över tid behöver bedömas i förhållande till planförslaget. Genom ett strategiskt nyttjande av plan- och exploateringsprocessens olika verktyg kan både nya möjligheter tas tillvara samtidigt som konceptualiseringen säkerställs. Genom ett aktivt arbete med de fastighetsrättsliga frågorna kan framdriften för stationer, spårdragning och etablering hanteras.

Tillfällig användning och involering

Genom att över tid aktivt skapa ett successivt anspråkstagande, med mellan användningar och programmering av platser, rum och vatten, skapas incitament för omvandlingen och förståelse för den samhällsutveckling som Öresundsmetron i kuststaden Malmö ger. Rekreativ stråk utmed kustlinjen, aktivering av båt- och vattenlivet, flytande kvarter, kultur- event och startups företagsamhet är exempel på aktivering.

Genom en involverande och medskapande process kan olika intressenter och målgrupper bidra med de behov, kvaliteter och funktioner som behöver rymmas i närheten av metrostationerna och i omvandlingsområden för att ta höjd för halvmiljonstaden Malmös utmaningar och möjligheter.

	STADEN	RUMMET	HUSET/PLATSEN
FUNKTION	Arkitekturen ska tillföra värden till alla människor i Malmö	Arkitekturen ska främja livet i stadens rum	Arkitekturen ska vara inbjudande och tillgänglig
FORM	Arkitekturen ska stärka Malmös särart	Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning	Arkitekturen ska ge sinnliga upplevelser
FRAMTID	Arkitekturen ska bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet	Arkitekturen ska kunna utvecklas över tid	Arkitekturen ska åldras med skönhet och värdighet

9. Arkitekturstaden Malmö (tematiskt tillägg till Översiktsplan för Malmö) är idag utgångspunkten för gestaltning av byggnader och stadsrum. I Arkitekturstaden Malmö formuleras Malmö stads ambitioner i arkitekturfrågor genom nio teser. Tillsammans utgör de ett verktyg vid formandet av arkitekturen i dagens planeringsprocesser.

Utbyggnadsmöjligheter

Ett genomförande av Öresundsmetron kräver beslut både hos svenska och danska staten. Därtill behöver finansiering och ägarformer lösas innan järnvägsplan, detaljplaner och tillståndprocesser kan ske. Hur en etappindelning kan göras och i vilken ordning de olika ytorna tas i anspråk påverkas av flera olika genomförandefrågor. Utbyggnadsmässigt kan metroförbindelsen genomföras oberoende av när det sammanhängande kustskyddet och stadsutvecklingen sker. Depåutbyggnaden, spårdragningsstationer är beroende av marktillgång både ovan och under mark, vilket förutsätter järnvägsplan.

För att utbyggnaden av det sammanhängande och integrerade kustskyddet ska vara ekonomiskt, tekniskt och juridiskt genomförbar behöver flera utmaningar lösas samtidigt. Utbyggnaden är även beroende av exploateringsgrad, masshantering och tillståndprocesser. För att kunna få tillstånd till utfyllnaderna krävs undantag från försämringsförbudet¹⁰ av ytvattenförekomsternas MKN vatten. Nya samhällsviktiga verksamheter kan få tillstånd om verksamheten är av stort allmänintresse eller om fördelarna för människors hälsa, säkerhet eller hållbar utveckling överväger samt det saknas tekniska eller ekonomiska rimliga alternativ och genomförbara mildringsåtgärder vidtagits. Galeonen+ med ett integrerat sammanhängande kustskydd och multifunktionella klimatpositiva stadsutveckling bör kunna vara ett sådant allmänintresse av större vikt som möjliggör undantag.

Fortsatta utredningar krävs inför framtida tillståndprocess för att utveckla den framtida kustlinjens form och funktion. Vid utformning av den framtida nya kustlinjen kan olika kompensations- och mildringsåtgärder ske, som naturbaserat kustskydd med strandäng och erosionsskydd, spontade kajer och flytande kvarter med artificiell revfunktion för musselbankar och andra marina habitat samt uppgrundning för ålgräsplantering. Flertalet förändringar av lagstiftningen och vattenförvaltningen av de berörda ytvattenförekomsterna kommer troligen också ske innan tillståndsprövning blir aktuellt.

Etapputbyggnaden behöver också synkroniseras med stadens behov av kommunal service i form av skolor och förskolor samt bostads- och arbetsplatsutveckling. Utbyggnaden av skyddsporten är lämplig att samlokalisera med bron för att ge bättre yteffektivitet, då den behöver utrymme för hela sin längd under mark när den inte är i bruk. Detta behöver utredas tillsammans med brons och utfyllnadernas slutliga gestaltning och beaktas i projekteringen. Arkitektävling är en lämplig modell då platsen blir ett viktigt landmärke.

Omvandlingen av Frihamnen är beroende av olika avtalsfrågor och hur snabbt omvandlingstrycket sker. Etappen påverkas också av behovet av kommunal service. För en god utväxling av den framtida metrostationen i Malmölinjens korridor behöver omvandlingen ligga i fas med den. En fortlöpande, långsiktig dialog och samverkan behöver ske med Copenhagen Malmö Port och VA-syd för att säkerställa både hamnens fortsatta verksamhet, avloppsreningssystemet MAXIMAs byggnation tillsammans med stadens långsiktiga utveckling.

För att få en överblick över den fortsatta processen, utredningsbehov, etappindelningar och ledtider, har en juridisk färdplan¹¹ tagits fram. Även en översiktlig finansiell färdplan för hamnområdets samlade utveckling har tagits fram. I färdplanerna anges flera utredningar och fördjupningar som behöver tas fram under årens lopp för en etablering år 2035+.

Hållbar masshantering

En fråga av stor praktisk, klimatmässig och ekonomisk betydelse är hantering av Öresundsmetrons borrhänsor. Att använda massorna cirkulärt och lokalt för att minska den stora klimatpåverkan som en bortförsel annars skulle generera är högtintressant och kostnadseffektivt. Massorna kan användas för uppgrundning och landutfyllnad, som ger nya livskraftiga havsmiljöer och stadsutveckling med naturbaserat kustskydd. Det är därför angeläget att utreda massornas geotekniska kvalitet och föroreningskriterier för att bedöma hur de kan användas. En terrasseringsutredning behövs för det integrerade kustskyddet och skyfallshantering samt för att beräkna massbalansen, inkl kolinlagring.

Plats för arbetsområde och byggtrafik

Byggtiden är omfattande och det behövs arbetsområden och hantering av byggtrafik och massor under lång tid. Hur störningar under byggtiden ska hanteras behöver förberedas och planeras nogsamt. För att minimera störningar i samband med byggandet av metron är det en fördel om byggtrafiken, förutom via sjövägen, leds via Terminalgatan och den nya öppningsbara bron mellan Västra och Mellersta hamnen, vilken då behöver byggas initialt.

För att möjliggöra arbetsområde för Galeonen+, sammanhängande kustskydd och Öresundsmetron, samtidigt som omgivningsstörningarna minimeras, behöver all befintlig mark norr om Riggaregatan vara fri från provisoriska och permanenta verksamheter från och med år 2030. Arbetsområdet ska fungera som startschakt för tunnelbormaskiner, både mot Köpenhamn och in i Malmö. Ytan ska även rymma materialupplag, bormassor och terraseringsarbetet för Galeonen+ upp- och utfyllnader. Även permanenta anläggningar som räddnings- och utrymningsschakt samt växelförbindelser behöver utrymme.

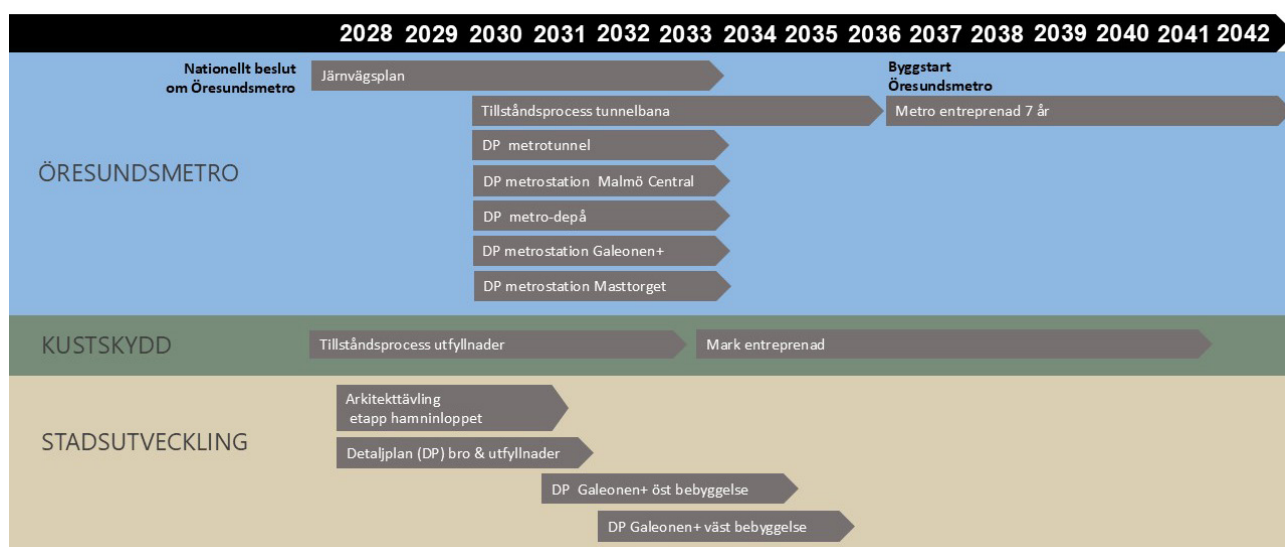
Även övriga stationer och depån har behov av arbetsområden. Ytor behöver säkras så möjligheten att kostnadseffektivt anlägga dessa kvarstår även om etableringen förskjuts i tiden.

Strategiska utredningsbehov

Genomförandet av den fördjupade översiktsplanen innebär att strategiska beslut behöver tas både nationellt och inom Malmö stad.

Några angelägna steg för Malmö är:

- Driva på att en järnvägsplan med ägarskap hos staten påbörjas samt samlat planera det fortsatta förberedande tekniska utredningsarbetet som behövs till denna tillsammans med berörda aktörer
- Driva på en översyn av riksintresse Malmö hamns precisering och miljötillståndens omfattning
- Vidareutveckla föreslagna upp- och utfyllnader tillsammans med naturbaserade lösningar, mildrings- och kompensationsåtgärder, som förberedelse inför framtida tillståndprocesser
- Inleda markförvärv och fastighetsrättsliga avtal för stationer, depå och stadsutveckling
- Arbeta vidare med en hållbarhets- och klimatstrategi för planförslagets genomförande, inkl en cirkulär masshanteringsstrategi och kolinlagring
- Utveckla en process med samverkan och involvering av många olika intressenter och målgrupper under genomförandet samt kontinuerlig samordning med angränsande planering



10. Mer om Vattenförvaltningsförordningen (VFF) 4kap11-12§§ och övrig lagstiftningen kring Sveriges vattenplanering återges i Malmö hamnområde Ytvattenförekomst, lagstiftning och förvaltning (2025) Malmö stad

11. Den översiktliga juridiska färdplanen visar hur olika planerings- och tillståndprocesser för hur den fördjupade översiktsplanens genomförande kan förhålla sig till varandra, om de mest optimerade ledtiderna möjliggörs för en etablering år 2035+.

STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

Den strategiska miljöbedömningen har breddats med en övergripande hållbarhetsbedömning. Ambitionen med bedömningen är att belysa hur planförslaget uppfyller en hållbar utvecklings samtliga dimensioner, ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Den lagstadgade miljökonsekvensbeskrivning återfinns som helhet i bilaga till den fördjupade översiktsplanen.

Malmö stads hållbarhetsmål



Malmö stad har höga ambitioner gällande hållbarhet. Den fördjupade översiktsplanen syftar till att stärka Malmös ekonomiska, sociala och klimat- och miljömässiga hållbarhet.

Bedömningen belyser planförslaget i förhållande till de 17 Globala målen och stadens kommunfullmäktigemål, med särskild fokus på målen 10 till 14 samt 17.

Klimat- och miljömässig hållbarhet innebär ett samhälle som långsiktigt tillåter jordens ekosystem att behålla önskade funktioner och har en hållbar användning av jordens resurser. Detta innefattar minskade klimatutsläpp, klimatanpassning, cirkulär- och resurseffektiv markanvändning, ekosystemtjänster och hållbar mobilitet.

Social hållbarhet innebär ett samhälle som ger varje individ möjlighet till självförverkligande och hälsa samt långsiktigt främjar stabilitet, tilltro och uppbyggnad av socialt kapital. Detta innefattar god och jämlik utbildning, försörjningsmöjligheter, socialt deltagande och fysiska miljöer som möjliggör en god hälsa.

Ekonomisk hållbarhet innebär ett ekonomiska system, med en arbetsmarknad och ett näringsliv, som skapar välfärd och mervärde för samtliga medborgare utan negativa konsekvenser för klimat och miljö samt bidrar till jämlikhet. Detta innefattar tillväxt, näringslivsutveckling och investeringsvilja.

Målet i planeringen för ett hållbart samhälle är att avväga och sammanväga lösningar som maximerar positiva effekter för alla hållbarhetsdimensionerna.

Sammanvägda konsekvenser

Planförslaget med dess strategier utgår från att Malmö ska kunna växa hållbart som halvmiljonstad.

Resultatet av hållbarhetsbedömningen är att den fördjupade översiktsplanens inriktning och strategier stödjer en socialt, ekonomiskt och klimat- och miljömässigt hållbar utveckling om planens intentioner implementeras. Vidare visar den samlade bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att miljökvalitetsmålen och målen från stadens miljöprogram kan uppnås och de negativa konsekvenserna begränsas.

Planförslaget gynnar en växande arbetsmarknadsregion genom en snabbare, mer flexibel och robust kollektivtrafik tillsammans med en resurseffektiv stadsutveckling och markanvändning. Förslaget bidrar till klimatsmarta godstransporter som stärker Sveriges exporttillväxt. Genom en robust, resilient och flexibel stadsplanering utvecklas en attraktiv, välkomnade och inkluderande stad. Gestaltningen utformas med god kvalitet och minskad klimatpåverkan. En avgörande del är klimatanpassningen med kustskydd som skyddar centrala staden, hamn- och samhällsfunktioner.



**INGEN SKA
LÄMNAS
UTANFÖR**



Hållbarhetsöversyn

Utöver miljökonsekvensbeskrivningen har Malmö stad valt att göra en hållbarhetsöversyn för att fånga upp relevanta frågor inom samtliga hållbarhetsdimensioner i planeringen i detta tidiga skede. Hållbarhetsöversynen baseras på tillämpbara mål i Agenda 2030.

Planförslaget beskriver generellt främjandet av en hållbar utveckling, med fokus på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet väl. Planen beaktar flera mål från Agenda 2030, som minskad ojämlikhet, hållbara städer, hållbar konsumtion, bekämpning av klimatförändringar och bevarande av biologisk mångfald. Planen bedöms sträva efter resurseffektivitet, klimatanpassning, social inkludering och ekonomisk tillväxt. Flera osäkerheter behöver hanteras för att säkerställa att planens ambitioner blir genomförda.

Sammantaget är den fördjupade översiktsplanens bidrag till uppfyllelse av de globala hållbarhetsmålen positivt. För några av målen bedöms inte planen sammantaget ha en väsentligt positiv påverkan utifrån att det inte går att utläsa eller bedöma vad den faktiska påverkan är. För flera av aspekterna behövs vidare utredningar av hur påverkan ser ut. Inget av de utpekade relevanta målen bedöms påverkas negativt även om det finns vissa aspekter inom delmålen som kortsiktigt kan ha en negativ påverkan.

Miljökonsekvenser

Ytvatten

Planförslaget bedöms sammantaget inte äventyra möjligheterna att på sikt följa miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomsterna Malmö hamnområde och Lommabukten. I kommande arbete behöver dagvattenutredningar säkerställa att belastningen av närsalter och föroreningar inte ökar jämfört med nuläget. Planförslaget bedöms innebära att god ekologisk och kemisk status uppnåts i vattenförekomsterna vid målåret 2050, samt att miljöstatusen är god i havsbassängerna.

Naturmiljö

Planförslaget medför att havsområden som är viktiga för biologisk mångfald initialt kommer minska, men områden pekas också ut för att kompensera för förlusten av dessa och på sikt kan värdefulla grunda havsområden öka. Planförslaget medför också att ett område som kan ha betydelse för känsliga fågelarter minskar. Planförslaget bedöms få små negativa konsekvenser för naturmiljön.

Kulturmiljö

Påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och skyddad bebyggelse bedöms sannolikt bli störst vid stationsläget Malmö central, som även omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Beroende på placering av upp- och nedgångar samt gestaltning av eventuella byggnadsverk finns risk för att negativa konsekvenser kan uppstå. Vidare går det inte utesluta en påverkan på fornlämningar.



Visionsbild: Arkitema

Stadsbild

Planförslaget bedöms kunna medföra både positiva och negativa konsekvenser för stadsbilden beroende på utformning i kommande arbete. Stadsbilden påverkas framförallt genom att; kustskyddet och ny bebyggelse förskjuter den visuella och fysiska kontakten med havet/kusten längre norrut, öppna ytor som ej är bebyggda idag exploateras samt att Galeonen+ föreslås utvecklas med hög exploateringsgrad.

Klimat

Sammantaget bedöms planförslaget ge en yteffektiv markanvändning och ökat resande med kollektivtrafik, jämfört med nuläget och nollalternativet. Öresundsmetron bedöms även möjliggöra att godstrafik flyttas från väg till järnväg genom att kapacitet frigörs på Öresundsbron, vilket inte sker i nollalternativet. Initialt kommer projektet bidra till stora utsläpp från själva anläggandet av Öresundsmetro, kustskydd och stadsutveckling. För att minska påverkan från anläggandet krävs nya tekniker, tydliga strategier, krav och att klimatarbetet genomsyrar hela planeringen. Ur klimatanpassningssynpunkt bedöms planförslagets kustskydd och skyddsportar medföra positiva konsekvenser för planområdet och stora delar av centrala Malmö jämfört med nuläget, och framförallt jämfört med nollalternativet. Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen inom området till år 2050 om planen inte kommer till stånd.

Hälsa och säkerhet

Sammantaget, utifrån planförslagets övergripande nivå och befintligt underlag, går det inte tydligt att bedöma vilka konsekvenser för människors hälsa och säkerhet som planförslaget innebär varken i förhållande till nollalternativet eller nuläget.

Riksintressen

Det bedöms finnas möjlighet att planförslaget tillgodoser de berörda riksintressena. Riksintresse för hamn bedöms inte påverkas negativt. Positiva konsekvenser bedöms uppstå till följd av kustskyddets skyddseffekter på hamnen.

Mål och riktlinjer

Planförslaget bedöms sammantaget inte äventyra möjligheterna att på sikt följa miljökvalitetsnormer för vattenförekomsterna Malmö hamnområde och Lommabukten. Vidare är den preliminära bedömningen att åtgärder under byggtiden kan genomföras utan negativ påverkan på möjligheterna att följa miljökvalitetsnorm inom havsmiljöförvaltningen.

Hur luftkvaliteten och bullersituationen, och därmed miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet och omgivningsbuller, påverkas av genomförande av planförslaget har inte utretts. Frågorna behöver hanteras i den fortsatta planeringen.



Möjligheten för planförslagets uppfyllelse av samtliga relevanta miljö kvalitetsmål går inte att bedöma i detta tidiga planeringsskede, men planförslaget bedöms i många fall styra mot de nationella miljömålen. Där målen bedöms motverkas handlar främst om ökad resursförbrukning och växthusgasutsläpp, samt påverkan på biologisk mångfald på kort sikt.

Fortsatt arbete och uppföljning

Uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som planförslaget medför kan hanteras genom miljökontrollprogram för kommande exploateringar och inkluderas lämpligen i kommande järnvägsplan, detaljplanarbeten och tillståndsprövningar. De betydande miljöaspekter som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen behöver vara en del av den uppföljning som görs inom relaterade kommande planer.

Inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har möjligheter att mildra negativa effekter och konsekvenser samt fortsatt utredningsbehov identifierats. Dessa handlar bland annat om klimatpåverkan, dagvattenfrågor och påverkan på människors hälsa och säkerhet. Vidare bedöms ett antal tillståndsprövningar kunna bli aktuella, exempelvis tillstånd för vattenverksamhet.

Miljöaspekter i byggskedet

Byggskedets konsekvenser behandlas inte i en översiktsplan. Konsekvenserna under byggskedet gällande landutfyllnader och metron kommer att vara föremål för prövning både inom ramen för en framtida järnvägsplan och i tillståndsärenden.

För att få bygga det sammanhängande kustskyddets utfyllnader krävs tillstånd för vattenverksamhet. En sådan tillståndsprövning kräver att byggnationen ges undantag från miljö kvalitetsnormen för ytvattenförekomsternas försämringsförbud. Detta kan ske, enligt Vattenförvaltningsförordningen 4kap 11-12§§ för nya samhällsviktiga verksamheter under vissa förutsättningar. Planförslaget bedöms sammantaget kunna utgöra ett sådant allmänt intresse av större vikt.

För att miljö- och samhällspåverkan från byggskedet ska bli så liten som möjligt är det dock viktigt att tidigt ha med sig frågorna i planeringen. Några av de aspekter som bedöms viktiga att arbeta med tidigt för att minimera en negativ påverkan i byggskedet är:

- Klimatpåverkan och resurshushållning
- Buller, vibrationer och stomljud
- Tillgänglighet och framkomlighet
- Grundvattenpåverkan
- Naturmiljö
- Kulturmiljö



MEDVERKANDE

Arbetet har letts från stadsbyggnadskontoret i nära samarbete med stads-kontoret, fastighets- och gatukontoret samt miljöförvaltningen. Framtagandet av samrådshandlingen har utgått från kommunstyrelsens beslutade planeringsinriktning och genomförts med en bred involvering från medverkande förvaltningar. Förankring av framtagandet har skett i styrforum med chefsrepresentanter samt berörda nämnder.

Direktörsforum:

Marcus Horning (SBK), Tobias Nilsson (FGK), Rebecka Persson (MF), Micael Nord (STK)

Styrforum geografi:

Vesna Vasiljkovic (SBK), Anna-Carin Mårtensson (SBK), Viktoria Moren (FGK), Anna Modig (FGK), Sofie Holmqvist (MF), Gunnar Blomé/Anna Bjärenlöv (STK)

Operativ chefsgrupp:

Daniel Svanfelt (SBK), Pernilla von Strokirch (FGK), Åsa Andersson/Barbro Yngveson (FGK), Anna Bjärenlöv/Leif Gjesing Hansen (STK)

Öresundsmetrans samordningsgrupp:

Leif Gjesing Hansen projektledare Öresundsmetron (STK), Lisa Janzon (STK), Josephine Nellerup (SBK), Annika Reichmann (SBK), Patrik Widerberg/Martin Warmark (FGK), Andreas Nordin (FGK), Jenny Blom (FGK)

Projektledning Fördjupad översiktsplan:

Josephine Nellerup projektledare (SBK), Annika Reichmann bitr. projektledare (SBK), Helena Denvall delprojektledare (SBK)

Förvaltningsövergripande utredningsresurser:

Lukas Lindgren (SBK), Gustav Aulin (SBK), Kenneth Frykländer (SBK), Katarina Jaereus (SBK), Anita Cardinali (SBK), Per Wisenborn (FGK), Conny Ragnarp (FGK), Andreas Nordström (FGK), Bim Byström (FGK), Pär Svensson (FGK), Anna Johansson (FGK), Linnea Lindqvist (FGK), Anders Nilsson (FGK), Jonathan Jönsson (FGK), Malena Möller (FGK), Jan Johansson (FGK), Emmy Harlid Westholm (STK), Emanuel Toft (MF), Roland Zinkernagel (MF)

Referenskompetenser:

Hanna Björklund (SBK), Tyke Tykesson (SBK), Åke Hesselkrans (SBK), Kajsa Lawacsek Körner (SBK), Andreas Eggertsen (SBK), Hanna Irvénå (SBK), Asterios Tolikas (SBK), Linda Wisenborn (FGK), Magnus Persson (STK), Johan Edgren (STK), Jesper Olsson (STK), Agneta Persson (STK), Jessica Pettersson (STK), Tim Delshammar (VA SYD)

Övriga medverkande:

Sjöfartsverket, Copenhagen Malmö Port



REFERENSER

Samrådshandlingen är en vidareutveckling av 2020 års budgetuppdrag och utifrån Kommunstyrelsens beslutade planeringsinriktning. Arbetet är baserat på ett omfattande utredningsarbete kring stadsutveckling, regionalekonomi, klimat och metrons teknik, byggbarhet mm. Här redovisas de underlagsrapporter av större vikt för de analyser, avvägningar och sammanvägningar som ligger till grund för planförslaget.

Underlagsrapporter

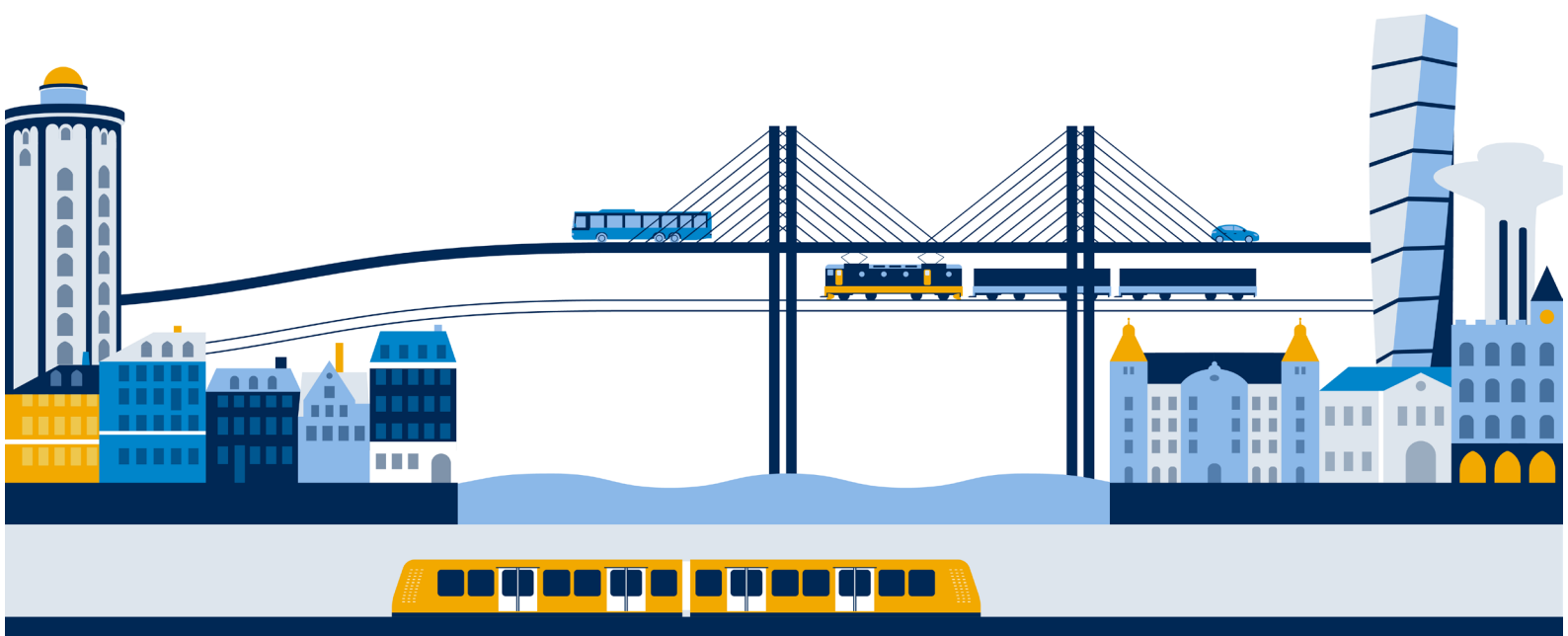
Översiktsplan, Malmö stad (2023)
Trafik- och mobilitetsplan, Malmö stad (2018)
Strategi för kustskydd, Malmö stad (2023)
Arkitekturstaden Malmö, Malmö stad (2018)
Åtterrapporering av uppdrag från Malmö stads budget, Malmö stad (2021)
Passagerarprognos för Öresundsmetron, Malmö stad (2024)
Finansiering, organisering och samhällsnyttor av Öresundsmetron, WSP (2024).
Analys av klimateffekter vid byggande och drift av en Öresundsmetro, AFRY (2023)
Förstudie av broförbindelse Västra hamnen - Mellersta hamnen, Norconsult (2022)
Riskutredning, Bricon (2025)

Malmö hamnområde, lagstiftning och förvaltning, Malmö stad (2025)
Hamnporten - stadsdelen som säkrar Malmö för framtiden, parallella utredningar, SWECO (2022)
Galeonen+, parallella utredningar, COWI (2022)
Malmö tar in havet i staden, parallella utredningar, White (2022)
Juridisk färdplan, Ramböll (2023)
Hamnporten i Malmö, effekter, mildringsåtgärder, kompensationsåtgärder, mervärden, Medins (2023)
Simulering av ny svängbassäng, Sjöfartsverket (2024)
Öresundsindex - Integrationen över Öresund, Öresundsinstitutet (2023)
Depå för Öresundsmetro, COWI (2024)

Bilaga

Miljökonsekvensbeskrivning (2025), Tyréns





Malmö stad