



[Skicka vidare](#) | [Prenumerera](#) | [Sluta prenumerera](#)

Köpenhamn diskuterar utbyggnad av metrosystemet

I Köpenhamn diskuteras hur den nya metrolinjen till den framtida konstgjorda halvön Lynetteholmen ska dras. Det mer ambitiösa alternativet, som Köpenhamns kommunledning och **Metroselskabet** förordar, öppnar för anslutning av en Öresundsmetro till Malmö.

Köpenhamns överborgmästare, socialdemokraten Sophie Hæstorp Andersen, är en stark anhängare av detta alternativ:

– Det är en förutsättning för att Köpenhamn ska kunna fortsätta växa, säger hon i en [intervju i Berlingske](#).



Två alternativ: lila eller orange linje

Alternativet kallas för "M5 lila linjen" och innebär en längre dragning med nio metrostationer. Fördelen är att mer av staden kommer att täckas in av metrosystemet och att betydligt fler invånare får nära till en metrostation. Nackdelen är att det är dyrt, enligt beräkningarna kommer räkningen att landa på 13,7 miljarder danska kronor – vilket betyder att danska staten måste bidra till finansieringen.

Det andra alternativet kallas för "M5 orangea linjen" och innebär en kortare dragning med bara fyra metrostationer. Detta alternativ är mindre än hälften så dyrt, 5,5 miljarder danska kronor, men innebär att betydligt färre av Köpenhamns invånare får nära till en metrostation. Den gör inte samma sväng österut, via Amager, och öppnar därför inte för anslutning av en Öresundsmetro till Malmö.

Vill "lyfta kollektivtrafiken i hela staden"

Överborgmästare Sophie Hæstorp Andersen vill att den nya metrolinjen ska bidra till att "lyfta kollektivtrafiken i hela staden" och minska bilberoendet i Köpenhamn.

– Vi ska självklart hjälpa till och försöka finna finansiering i Köpenhamn, men vi tycker också att det är rättvist att staten hjälper till att betala en del av kostnaden, precis som den gör i resten av landet, säger hon i Berlingske.

Lång utredningsfas inleds

Nu inleds en lång utredningsfas, där de olika alternativen ska analyseras. Det börjar med en åtta veckor lång "idefasehøring" där organisationer och företag (även svenska) samt medborgarna i Köpenhamn har möjlighet att inkomma med synpunkter kopplat till den nya metrolinjen.

– Ur Malmös synvinkel är det viktigt att besluten landar rätt och öppnar för en framtida anslutning av Öresundsmetron till Köpenhamns metrosystem, säger Leif Gjesing Hansen, projektledare med inriktning på mobilitet och transport i Malmö stad.

– Därför kommer vi att följa processen noga. Malmö stad har även möjlighet att yttra sig och vi kommer att initiera ett remissvar, tillägger han.

Läs mer processen för miljökonsekvensutredningen och om de två olika alternativen:

- [Igangsætning af miljøvurderingsproces for metrolinje M5](#)
- [M5 Øst Amagerbrogade. Den orangea linjen.](#)
- [M5 Vest \(1. etape\). Den lila linjen.](#)

Fler fasta förbindelser över Öresund ska utredas - men Trafikverket inväntar besked

I den [nationella infrastrukturplanen för 2022-](#)

2023, som regeringen lade fram i juni, är fler fasta Öresundsförbindelser en prioriterad fråga att utreda. Utredningen ska fokusera på behovet av ökad kapacitet och redundans, men viktiga frågor kring uppdraget återstår att besvara.



– Det är i sig inget ovanligt att direktiv om en utredning kommer som en övergripande formulering och att detaljerna klargörs senare, säger Peter Bernström, samhällsplaneringschef på Trafikverket och tidigare projektledare för HH-utredningen, som genomfördes 2017–2021.

– Vi räknar med att det blir en dialog med Infrastrukturdepartementet och att vi då får tydligare instruktioner om utredningens inriktning och omfattning, tillägger han.

Exakt när denna dialog kommer att ske vet han inte, troligtvis blir det efter valet.

Resultaten ska vara klara senast 2025

Det som framgår av den nationella infrastrukturplanen är att Trafikverket har i uppdrag att genomföra utredningen och att resultaten ska finnas klara så att de kan ligga till grund för nästa planrevidering. Det normala är att den nationella infrastrukturplanen revideras vart fjärde år, vilket betyder att nästa planrevidering ska ske 2026. För att resultaten från utredningen ska kunna användas som underlag behöver dessa finnas klara innan dess, alltså senast 2025.

– Vi vet i nuläget inte om regeringen förväntar sig ett mer omfattande arbete som HH-utredningen eller om det handlar om en mer översiktlig analys. En hel del kunskapsunderlag som togs fram för HH-utredningen kan användas i det kommande arbetet, säger Peter Bernström.

Tillsammans med Danmark

Infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) förklarade i [en intervju i Sydsvenskan 10 juni](#) att ett av de förslag som ska utredas är en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn. I intervjun fastslår han också att utredningen ska genomföras i samarbete med Danmark. Men några instruktioner att ta kontakt med sin danska motsvarighet, Vejdirektoratet, har det svenska Trafikverket ännu inte fått.

– Givetvis finns det en upparbetad relation, men vi inväntar besked från vår uppdragsgivare innan vi tar några sådana kontakter, klargör Peter Bernström.

[Nationell infrastrukturplan - regeringens hemsida.](#)

Trafiken över Öresund fortsätter att öka

Efter nedgången under pandemiåren börjar nu resandet över Öresundsbron nå tillbaka till tidigare nivåer. Under andra kvartalet i år gjordes i snitt 96 200 personresor dagligen över Öresund med bil, tåg eller färja. Det är en ökning med 136 procent jämfört med samma period 2021.



I och med de nya siffrorna från Øresundsindex ligger nu personresor över sundet endast åtta procent lägre än vad de gjorde under samma period 2019. Att persontrafiken ökat så kraftigt under den senaste tiden beror främst på att fritidsresenärerna kommit tillbaka.

– Danska fritidsresenärer har rest över bron sedan tidigare men det som har hänt senaste månaderna är framförallt att tyska och svenska fritidsresenärer har kommit tillbaka, säger Linus Eriksson, vd på Öresundsbron.

Pendlingen över bron ökar också, under andra kvartalet 2022 gjordes 15 200 pendlarsor per dag. En ökning med 53 procent jämfört med samma kvartal förra året. Tågresandet över bron är det som ökar mest under det andra kvartalet – det ligger även över nivån från 2019.

– Tåg är ett hållbart och smidigt alternativ för många som pendlar till arbete i regionens stadskärnor. Sommarens många trafikrekord för såväl färje- som brotrafiken visar att vi tillsammans närmar oss nya höjder för resandet och utbytet över sundet, säger Linus Eriksson.

Nya rekord för godstrafiken

Godstrafiken över sundet ökade med elva procent jämfört med samma kvartal 2021 och når därmed en ny rekordnivå sedan Øresundsinstitutet började med mätningarna 2015. Trots rekordnoteringarna på bron finns det plats för mer gods. Enligt kapacitetsstudier som Öresundsbron har gjort klarar bron av dubbelt så mycket vägtrafik och det finns det även plats för fler godståg, däremot finns det kapacitetsproblem i anslutning till bron.

– När det gäller järnvägen så är flaskhalsarna inte på själva bron utan på land på båda sidor sundet. Det finns begränsningar på kontinentalbanan och citytunneln i Malmö och på danska sidan på Kastrup station och de anslutande spåren där.

– Så det går inte att köra så mycket mer tåg med nuvarande landanslutningar, men byggs de ut så skulle bron klara av godsutvecklingen på järnväg åtminstone fram till 2050 enligt nuvarande trafikprognoser. Men det hänger på att man investerar på land på bägge sidor, säger Linus Eriksson, vd för Öresundsbron.

Tågfärjor till kontinenten viktigast för redundansen

Branschorganisationen Skogsindustrierna anser att den viktigaste åtgärden för att öka redundansen är att säkerställa driften av tågfärjorna mellan Trelleborg och Tyskland.



– Rent allmänt kan jag säga att industrin och handeln i Sverige tycker att den viktigaste åtgärden är att uppgradera och säkerställa färjeförbindelsen till Tyskland, eftersom vi behöver en alternativ väg som inte är beroende av en enkelspårig tågsträcka i Danmark, säger Karolina Boholm, transportdirektör på branschorganisationen Skogsindustrierna.

– En färja är ett enormt mycket billigare alternativ än att bygga en ny bro eller tunnel, och innan färjetrafiken till Tyskland är säkerställd vill vi inte diskutera behovet av en ytterligare fast förbindelse som går via Danmark, tillägger hon.

– Innan det är åtgärdat är vi inte intresserade av någon ytterligare fast förbindelse som går via Danmark. En färja är ett enormt mycket billigare alternativ än att bygga någon ny bro eller tunnel, tillägger hon.

Ett alternativ som går förbi Danmark

I sitt [remissyttrande till den nationella infrastrukturplanen](#) skriver Skogsindustrierna att det behöver finnas en alternativ väg som går förbi Danmark, eftersom Danmark på sina järnvägar inte alltid prioriterar godstransporter.

Tillgängligheten på [Öresundsbron](#) är idag är hög, men branschorganisationen varnar ändå för vad som händer om bron stängs av:

”Vid avbrott på Öresundsbron är tågfärjan mellan Trelleborg och Tyskland ett viktigt alternativ för godstransporter mellan Sverige och kontinenten. Slutar tågfärjorna att gå ökar sårbarheten i transportsystemet”, står det i yttrandet.

Skogsindustrierna vill bland annat därför att Trafikverket får ett större ansvar för dessa tågfärjor och att trafikeringen ska upphandlas på motsvarande sätt som färjetrafiken till Gotland.

Även [Trafikverket konstaterar i en rapport från 2021](#) att det ur ett beredskapsperspektiv är viktigt att det finns olika transportvägar till och från Sverige, och att tågfärjorna ger redundans för järnvägstransporter. Trafikverket framhåller också att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tågfärjeförbindelsen ska kunna upprätthållas.

Kapaciteten över Öresund behöver också öka

Samtidigt anser Skogsindustrierna att godstrafiken på järnväg över Öresund också behöver utvecklas, särskilt med tanke på den planerade Fehmarn Bält-tunneln som ska öppna 2029. Vad som är den bästa lösningen ur ett godsperspektiv behöver utredas ytterligare, menar branschorganisationen.

Det handlar inte bara om nya fasta förbindelser utan även om alternativa investeringar som kan bidra till att lösa behoven. Andra lösningar som nämns är utvecklade rangermöjligheter i södra Sverige, och även tågfärjor från andra hamnar än Trelleborg. Men även en ny fast förbindelse över Öresund lyfts fram.

– Vi har i vårt remissyttrande och i samtal krävt flera utredningar och möjligheter till förbindelser till kontinenten med tåg, så därför är det glädjande att regeringen har lyssnat på vårt önskemål, säger Karolina Boholm.

Stockholms tunnelbana - en djärv satsning som gav utdelning

I en nyutgiven bok – Tunnelbanemiraklet – berättar Pär Isaksson om tunnelbanans tillkomst i Stockholm, och hur den bidrog till att bygga den moderna staden.

– Utan tunnelbanan skulle Stockholm idag ha varit en mindre och sannolikt tätare stad, med betydligt större

trafikproblem och mer trängsel, säger Pär Isaksson, som har en lång bakgrund som journalist och även kommunikationsansvarig inom industrin och EU.



Beslutet togs den 17 juni 1941, mitt under brinnande världskrig.

– Inget annat enskilt beslut har påverkat Stockholms utveckling lika mycket som att bygga tunnelbanan. För dagens invånare är detta blodomlopp idag så självklart att man knappt ens reflekterar över att det finns, konstaterar han.

Djävrv och framsynt satsning

Bakgrunden till beslutet var Stockholms topografi, och behovet av att bygga bort trångboddhet.

– Stockholm var tidigt ute när det gäller att bygga telenät, men samtidigt som jämförelsevis många hade telefoner var vattenklosetter sällsynta. Många levde i vad vi idag skulle betrakta som slum men drog sig för att flytta från stadskärnan för att restiderna blev för långa, berättar Pär Isaksson.

Spårvagnar fanns men dessa trängdes med den övriga trafiken och fastnade ofta, vilket gjorde det svårt och tidskrävande att pendla.

Satsningen på en tunnelbana var både djävrv och framsynt. Idag finns tunnelbanor i över sextio länder, men 1941 fanns det bara tio sådana system i hela världen. Dessa låg alla i världsmetropoler eller i länder med betydligt större befolkning än Sverige. I förhållande till folkmängden har Stockholm än idag ett av världens största tunnelbanesystem.

Satsningen gav utdelning

Förslaget hade utretts och debatterats i många år. Invändningarna var starka – inte minst att bygget skulle bli dyrt och ta lång tid. Debatten i kommunfullmäktige pågick långt in på natten. Men anhängarna vann omröstningen och redan 1950 invigdes den första linjen, sträckan Slussen–Hökarängen. Därefter har Stockholms tunnelbanesystem byggts ut och förlängts 29 gånger.

– Kostnaderna blev betydligt högre än vad man ursprungligen hade räknat med, men samtidigt växte landets ekonomi och nyttan med tunnelbanan var stor. Efter kriget fanns en framtidstro och det uppstod en stolthet kring att Stockholm låg i framkant, berättar Pär Isaksson.

De befolkningsprognoser som fanns för Stockholm när beslutet togs överträffades snart.

– Lyckligtvis valde politikerna att satsa stort och inte underdimensionera systemet, vilket lätt kunde ha blivit fallet om man exempelvis valt att bygga kortare plattformar eller inte låtit den gröna linjen få en lång sträckning som täcker in hela Vasastan, säger Pär Isaksson.

Välkommen till vårt nyhetsbrev

Följ diskussionen och utvecklingen av Öresundsmetron, världens första internationella tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn.

Prenumerera på nyhetsbrevet och få inbjudningar till digitala seminarier.

Prenumerera här...

Vill du se våra webinarier Metrosnack? [Du hittar dem här: malmo.se/Oresundsmetron](https://malmo.se/Oresundsmetron)

Så här hanterar vi personuppgifter

Vi sparar ditt namn och e-postadress i syfte att administrera utskicket. Om du avslutar din prenumeration kommer uppgifterna att raderas. Du har rätt att få besked om vilka personuppgifter vi har om dig och begära rättelse av dessa.

Läs mer om hur Malmö stad hanterar personuppgifter på malmo.se/personuppgifter.