

2021-10-13

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

På uppdrag av Bo Lundgren, ordförande i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, översänds bifogad skrivelse angående kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssystemet i Malmö och på Öresundsförbindelsens svenska landanslutning.

Med vänlig hälsning



Ulf Lundin
Verkställande direktör

Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssystemet i Malmö och på Öresundsbroförbindelsens svenska landanslutning

Bakgrund

Öresundsbron invigdes 2000 och sedan dess har integrationen i Öresundsregionen mellan Sverige och Danmark kontinuerligt fördjupats. Trafikutvecklingen, både på väg och på järnväg, har varit kraftig sedan anläggningen öppnades för trafik. Kapaciteten på Öresundsbrons järnväg med prognosticerad trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos bedöms räcka till ca 2050. I samband med att den fasta förbindelsen över Fehmarn kommer att öppnas 2029, behöver kapaciteten på landanslutningarna på bägge sidor sundet förstärkas liksom att vissa åtgärder genomförs vid Malmö C för att såväl den regionala tågtrafiken som den internationella godstrafiken ska få plats att utvecklas. Annars riskeras kapacitetsbrist i vissa punkter som kan leda till att Öresundsbrons fulla järnvägskapacitet inte kan utnyttjas. Vissa åtgärder krävs också för att förstärka kapaciteten för utökad pendeltågstrafik i Skåne på sträckor som inte direkt berör Öresundsbrons järnvägsanläggning.

Behov av kapacitetshöjande åtgärder

Svedab och Trafikverket har gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet på den svenska sidan som skulle behövas, för att motsvara Öresundsbrons kapacitet i en situation med ökad pendeltågstrafik i Skåne. På den svenska sidan behövs åtgärder för att:

- Bygga bort begränsningar på Malmö C där spåranslutningen till banhallen korsar Södra stambanan i plan samt fler plattformsspår på Malmö C Övre.
- Säkra möjligheten att trafikera banorna med långa godståg mellan kontinenten och Malmö godsbangård.
- Förstärka kapaciteten mellan Östervärn och Malmö C samt ombyggnad av Östervärns station.

Med de föreslagna åtgärderna enligt ovan bedömer Svedab och Trafikverket gemensamt att kapacitet för önskad trafikutveckling för både gods- och persontrafik säkras bortom 2040.

Trafikverket håller för närvarande, i enlighet med regeringens direktiv, på att arbeta fram ett förslag till en ny nationell infrastrukturplan för åren 2022-2033. Trafikverket har för avsikt att belysa nyttan av åtgärderna i denna skrivelse i syfte att kunna föreslå att åtgärderna ska ingå i planförslaget som därefter regeringen väntas fastställa under 2022. Svedab delar Trafikverkets avsikt.

Tidigare studier och utredningar avseende dessa objekt

PM/Utredning Infrastruktur kring Öresundsbron Trafikverket 2019-09-10 (TRV 2018/94074)

Kapacitetsstudie Öresundsbron, Öresundsbrokonsortiet/AFRY (2021)

PM Utredning av åtgärder för att säkerställa kapaciteten i Öresundsförbindelsen (AFRY/ Öresundsbrokonsortiet/Trafikverket) 2021-05-27

Teknisk utredning Malmö närområde – korsande tågvägar, Trafikverket/Norconsult (2021)

Teknisk utredning Malmö C fler plattformsspår, Trafikverket/Norconsult (2021)

Teknisk utredning Dubbelspår Malmö C-Östervärn, Trafikverket/Norconsult (2021)

Trafikverket bedömer att någon åtgärdsvalsstudie inte erfordras då systemperspektivet fångats väl i ovanstående utredningar och PM samt att de föreslagna åtgärderna i praktiken utgör åtgärder som syftar till att redan befintlig infrastruktur ska kunna utnyttjas på ett effektivare sätt.

Tidigare avtal avseende medfinansiering och samverkan mellan Svedab och Trafikverket

Svedab har tidigare samverkat med Trafikverket för att genomföra följande åtgärder:

- Utbyggnad av trafikplats Naffentorp. (Trepartsavtal mellan Svedab, Malmö kommun och Trafikverket)
- Bulleråtgärder längs Kontinentalbanan. (Svedab svarade för projekteringen och Trafikverket bekostade åtgärden)

Tidigare, i anläggningsskedet av Svedabs anläggningar, har också Svedab och Trafikverket (dåvarande Banverket och Vägverket) samarbetet och Svedab har anpassat sin anläggning till nya förutsättningar i och med besluten om att bygga Citytunneln genom Malmö och den Yttre Ringvägen kring Malmö.

Svedab och Trafikverket har driftavtal som innebär att Trafikverket svarar för drift och underhåll av Svedabs väg- och järnvägsanläggning. I driftansvaret ingår också att mot ersättning svara för nyinvesteringar i dessa anläggningar.

Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

1) ÅTGÄRDER I INFRASTRUKTUR TILLHÖRANDE SVEDAB

Åtgärd 1: Förlängning av förbigångsspår Svågertorp.

Utgångspunkten är att undersöka möjligheten att förlänga förbigångsspåren till maximal tåglängd 1050 meter, för att säkerställa möjliga framtida internationella godstågsförbindelser hela vägen till och från Tyskland. Skulle förbigångsspåren anpassas för en kortare tåglängd (835 meter) kan kostnaden bli lägre.

Bedömd totalkostnad: 30-75 miljoner kronor (prisnivå 2021-02). Projektet bekostas och finansieras av Svedab.

2) ÅTGÄRDER I INFRASTRUKTUR TILLHÖRANDE TRAFIKVERKET

Åtgärd 2: Planskild spårkorsning mellan Malmö C Övre och Södra stambanan (objektnr: JSY2208)

De korsande tågvägar som uppstår vid ankomst till och avgång från Malmö C innebär redan idag en begränsad kapacitet och hög störningskänslighet. Det gäller både för tidtabellagda tåg mellan Malmö C Övre och Södra stambanan samt för tåg mellan Malmö Nedre och Södra stambanan. De korsande tågvägarna leder även till begränsningar för anslutande linjer. Åtgärden innefattar en planskild förbindelse mellan Södra stambanans nedspår och Malmö C Övre. Dagens fyra spår kompletteras med ett nytt anslutningsspår på bro (en så kallad fly-over) mellan Sjölundaviadukten och Almedalsbron.

Bedömd totalkostnad: 600-800 miljoner kronor (prisnivå 2021-02). Projektet bekostas och finansieras av svenska staten. Svedabs framtida utdelningar till svenska staten bedöms täcka investeringsutgiften.

Åtgärd 3: Nya spår och plattformar Malmö C Övre (objektnr: JSY2209)

Dagens sex plattformsspår på Malmö C Övre är inte tillräckliga utifrån rådande efterfrågan och prognosticerad trafikökning. Åtgärden innefattar komplettering av ytterligare plattformsspår jämte plattformar vid Malmö C övre för att möta ökade trafikeringsanspråk samt komplettering av ytterligare uppställningsspår. Åtgärden innebär i en första etapp två nya plattformsspår (spår 12 och 13) samt ett uppställningsspår (spår 14). Nytt plattformsspår spår 11 (inklusive justering av befintlig plattform mellan spår 10 och 11) är redan inplanerat för byggnation inom några år. Åtgärden innebär även viss anpassning av spårlängder, signalplacering och plattform för befintligt spår 10.

Bedömd totalkostnad: 140-200 miljoner kronor (prisnivå 2021-02). Projektet bekostas och finansieras av svenska staten. Svedabs framtida utdelningar till svenska staten bedöms täcka investeringsutgiften.

Åtgärd 4: Dubbelspår Malmö C – Östervärn inkl. ombyggnation Östervärns station

Sträckan Malmö C – Östervärn är från banhallen endast enkelspårig, vilket skapar kapacitetsproblem i anslutningen till Kontinentalbanan. Åtgärden innefattar att bygga ut från enkel- till dubbelspår genom att flytta ut spår 44 vid Östervärn station och bygga en ny plattform mellan spår 44 och 45, samt att koppla ihop spåret med Malmö C Övre genom att ansluta till det s.k. bankspåret, som i dagsläget avslutas med en stoppbock strax öster om Frihamnsviadukten.

Bedömd totalkostnad: 150-300 miljoner kronor (prisnivå 2021-02). **OBS!** Preliminär kostnad. Projektet bekostas och finansieras av svenska staten. Svedabs framtida utdelningar till svenska staten bedöms täcka investeringsutgiften.

Svedabs ekonomiska resultat

Öresundsbron förväntas generera ett betydande ekonomiskt överskott som kommer att generera vinster i Svedab, vilka efter att Svedabs kostnader avräknats och skulder återbetalts, kan delas ut till ägaren (svenska staten). De utdelningsbara medlen beräknas bli betydande och täcker mer än väl även de investeringsutgifter för kapacitetshöjande åtgärder som har identifierats på Trafikverkets anläggning i Malmö. Svedab identifierar möjligheten att Trafikverket får tillgodoräkna sig motsvarande medel i Nationell plan för dessa projekt, som därmed kan anses finansieras utanför den ekonomiska ram som Riksdagen fastställt för kommande planperiod 2022-2033.

Principer för fördelning av ansvar

Trafikverkets ansvar

- 1) Trafikverket ska utföra eller låta utföra åtgärderna 1-4.
- 2) Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som Trafikverket ansvarar för.

Svedabs ansvar

- 3) Svedab ska söka nödvändiga miljötillstånd som kan föranledas av förlängningen av mötesspåret.

Ansvarsfördelning i driftskedet

Nya anläggningar i Svedabs infrastruktur ska ägas och förvaltas av Svedab (enligt gällande avtal) men utförande av drift, underhåll och investeringar ska i enlighet med gällande avtal skötas av Trafikverket.

Nya anläggningar i Trafikverkets infrastruktur ska ägas och förvaltas av Trafikverket.

Ansvar för drift och underhåll i förvaltningsskedet gäller enligt gällande avtal för Kontinentalbanan och Öresundsbanan.

På uppdrag av styrelsen i Svedab

Malmö 2021-10-05



Bo Lundgren

Ordförande