

”En tydlig vilja och möjlighet till genomförande”

Förslag till en snabbare utbyggnad av två viktiga järnvägsprojekt, Linköping – Järna (Ostlänken) och Lund – Hässleholm, som är beslutade i den nationella planen 2018 – 2029 och som påverkar Södra stambanan.

juni 2019

stambanan.com

INLEDNING

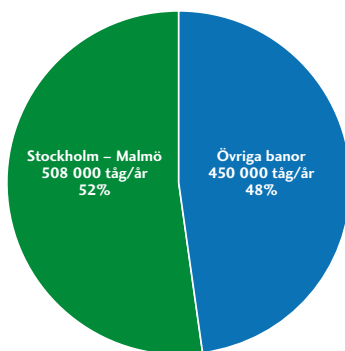
Stambanan.com är ett nätverk med 28 kommuner ,5 regioner samt näringslivet som arbetar för Södra stambanans utveckling

Södra stambanan, Malmö-Stockholm, är Sveriges viktigaste järnväg.

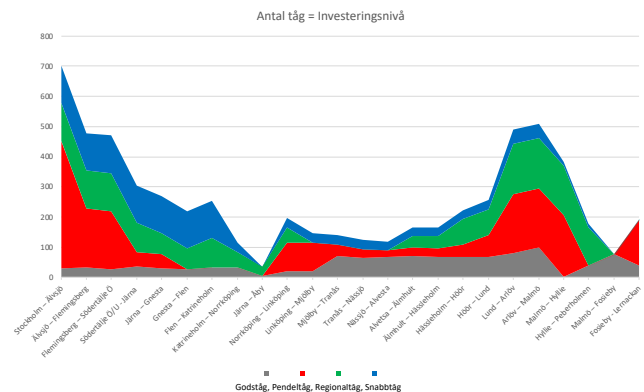
Mer än 50% av tågerna i Sverige använder hela eller delar av banan. Störst är belastningen på delarna Linköping- Stockholm och Hässleholm – Malmö.

Antal tåg i Sverige per år / 2015

Trafikering 958 000 tåg/år

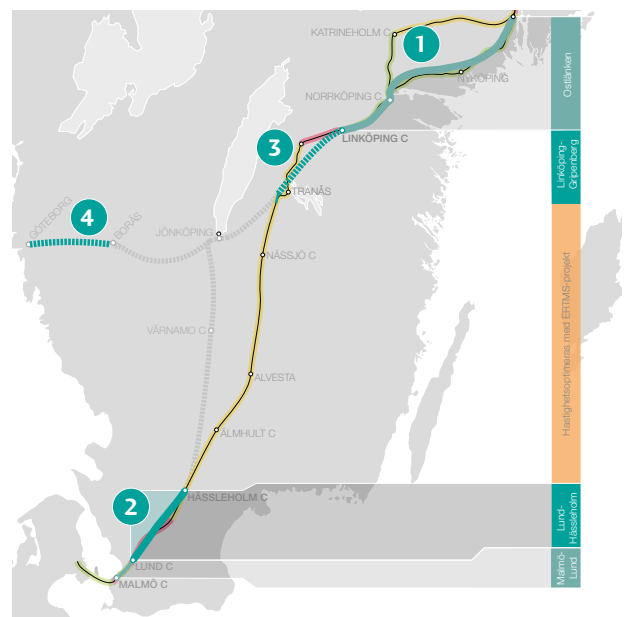


Södra stambana



I den beslutade Nationella planen för infrastrukturen 2018-2029 ingår utbyggnaden av järnvägen Lund-Hässleholm och Ostlänken(Linköping-Järna) med två nya spår. Sen tidigare pågår också utbyggnaden Lund-Malmö med två nya spår. Dessa utbyggnader säkrar nödvändig kapacitetsförstärkning samt minskar restiden Malmö-Stockholm med upp till 45 minuter till 3,5 timmar.

Enligt nuvarande planer kommer Ostlänken byggstartas 2022 och vara klar 2035. Enligt nya prognoser har Ostlänken fördyrats med 10 miljarder kronor. Lund-Hässleholm planeras byggstartas innan 2029 med en 10 årig byggtid, dvs klar för trafik 2039.



Snabbare utbyggnad behövs

Redan idag är kapaciteten mycket hårt ansträngd på både den norra och södra delen av Södra stambanan. Den planerade långsamma utbyggnaden av de två sträckorna påverkar järnvägstrafiken mycket negativt. Här kommer några exempel.

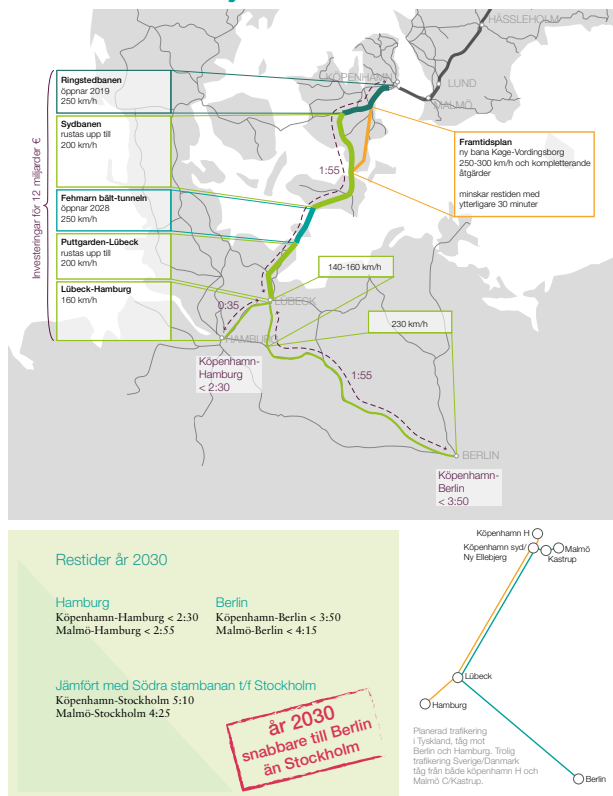
I Östergötland bedömer man att efterfrågan på mer trafik på Södra stambanan riskerar att tränga ut den viktiga regionala trafiken som behöver förstärkas för att kunna öka marknadsandelarna för kollektivtrafiken. Effekterna märks redan idag.

IKEA som har nästan 5500 anställda i Älmhult, som ligger vid Södra stambanan, är mycket beroende av goda tågförbindelser för en stor del av sina anställda som pendlar från Malmö/Lund. Svårigheter att tillfredsställa dessa resbehov påverkar IKEA negativt.

Vidare kommer Fehmarn bältförbindelsen mellan Tyskland och Danmark att vara färdig 2028 och innebär ökad tågtrafik med både gods- och persontrafik på Södra stambanan med negativa följeffekter på den nuvarande tågtrafiken. Danmark och Tyskland satsar 120 miljarder på denna utbyggnad och kompletterande landförbindelser. Restiden Malmö-Berlin kommer 2030 att vara kortare än Malmö-Stockholm!

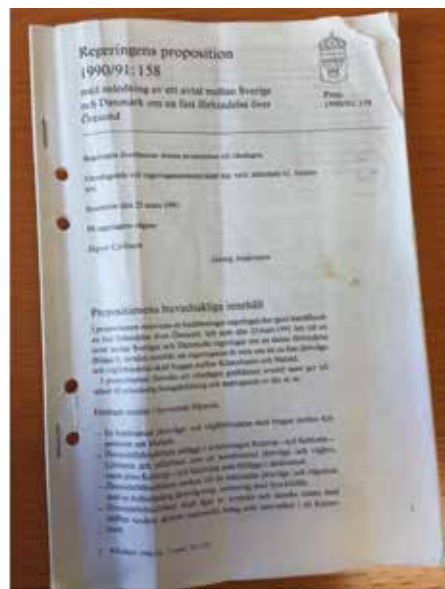
Regionaltågstrafiken i södra Sverige planeras att utökas men blir svår att genomföra förrän efter 2040.

År 2030 Fehmarn bält förbindelsen förenar Danmark och Tyskland



En tydlig vilja och möjlighet till genomförande

Med erfarenhet från Öresundsbron och andra stora komplicerade projekt konstateras att det är en viktig förutsättning för ett framgångsrikt projekt att *det finns en tydlig vilja och det ges en möjlighet till genomförande*.



Trafikutskottet föreslår att Sverige

- i strävan att bättre knyta samman Malmö och Stockholm med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider, att bidra till att utveckling sker även i mellanliggande regioner och i övriga Sverige samt att bidra till att landets ambitiösa miljömål kan förverkligas
- med hänsyn till den beslutade Nationella infrastrukturplanen 2018–2029 och de viktiga projekten Lund-Hässleholm och Ostlänken (Linköping-Järna) som ingår i planen, genomföra en snabb och effektiv utbyggnad

1.

Det fortsatta arbetet ska inriktas mot byggstart 2022/2025 så att de två sträckorna kan vara öppna för trafik år 2035.

2.

Den slutliga utformningen av de två projekten ska ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs. Vad gäller etappen Järna – Linköping är utgångspunkten för utformningen dock Regeringens tillåtlighetsbeslut av den 7 juni 2018.

3.

Bildar ett särskilt av staten, direkt eller indirekt, helägt projektbolag med samlat ansvar för planering, projektering, finansiering och byggande av de två sträckorna. Erfarenheterna från detta projektet skall ligga till grund för fortsatt snabb utbyggnad av det svenska järnvägsnätet, Projektbolaget måste få hög kompetens och leds av en Projektdirektör/Verkställande direktör som är underställd en Projektstyrelse/Styrelse; Trafikverkets kompetens inom området ska tas tillvara.

4.

Finansierar byggandet av Ostlänken och Lund-Hässleholm via eget anslag genom statliga anslag, lån i Riksgälden samt kommunal medfinansiering i enlighet med överenskommelsen i Sverigeförhandlingen. För projektet finns en bedömd kostnad om 70 miljarder i prisläge 2016 varav 37 miljarder är finansierade via fastställd Nationell Plan 2018 – 2029. Projektbolaget ges möjlighet att i Riksgälden uppta lån på resterande del på 33 miljarder och i samband därmed fastlägga en tioårig plan för återbetalning via kommande statliga anslag.