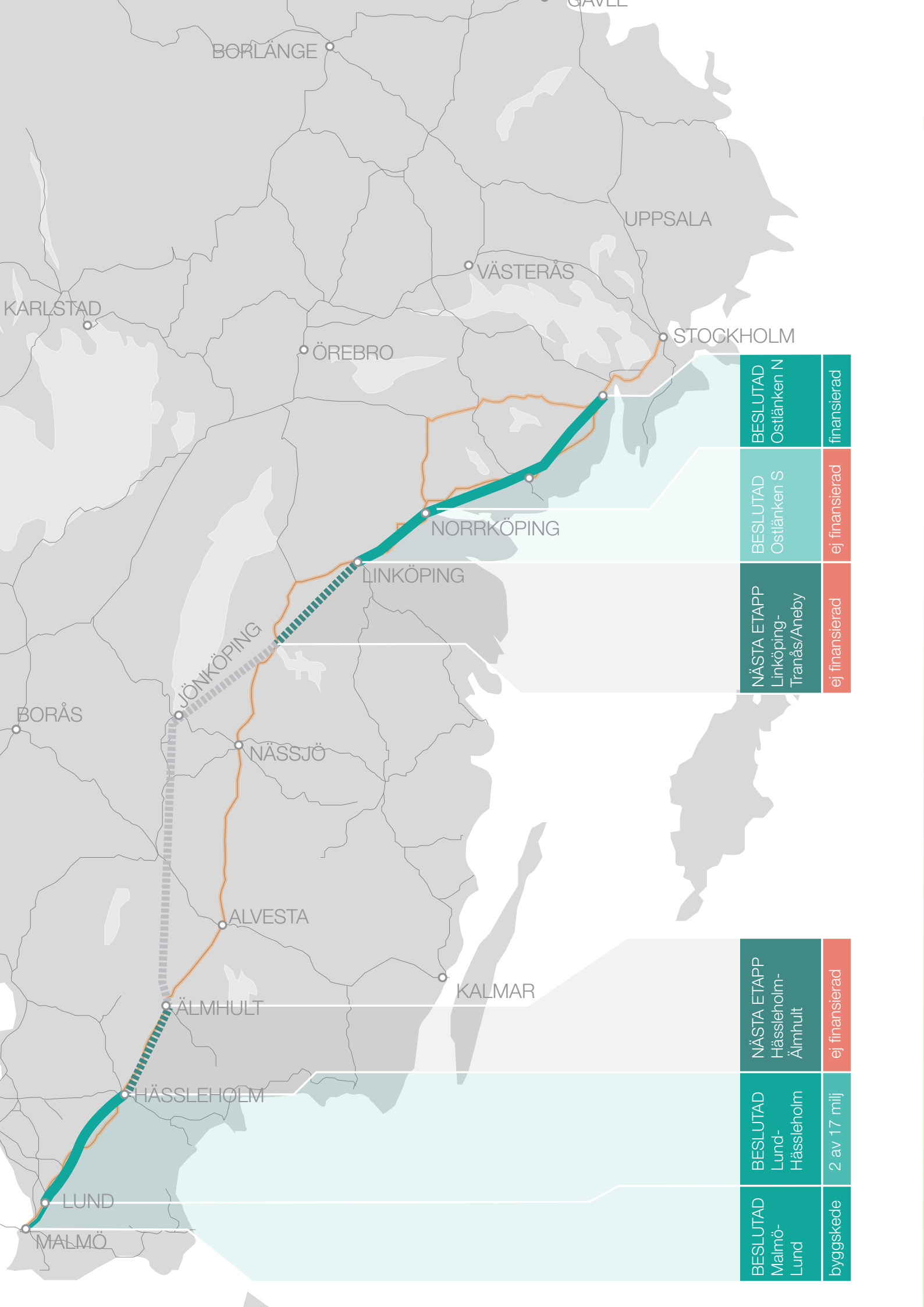


Korta restiden Stockholm-Malmö med 75 minuter

- förslag till en snabbare utbyggnad för ökad kapacitet och konkurrenskraftiga restider

april 2020

stambanan.com



BESLUTAD
Östlänken N
finansierad

BESLUTAD
Östlänken S
ej finansierad

NÄSTA ETAPP
Linköping-
Tranås/Aneby
ej finansierad

NÄSTA ETAPP
Hässleholm-
Älmhult
ej finansierad

BESLUTAD
Lund-
Hässleholm
2 av 17 milj

BESLUTAD
Malmö-
Lund
byggskede

Genomför fortast möjligt nu beslutade och pågående etapper

	investering	i plan 2018-29	planerat färdig	ej finansierat	restidsvinst per delsträcka (min)
Järna-Norrköping	35	35	2030	0	30
Norrköping-Linköping	20-30	0	2035	20-30	10
Lund-Hässleholm	17	2	2035	15	10

Starta planeringen snarast för en fortsatt utbyggnad

	investering	i plan 2018-29	planerat färdig	ej finansierat	restidsvinst per delsträcka (min)
Linköping-Tranås/Aneby	24	0	2038	24	15
Hässleholm-Älmhult	15	0	2038	15	10

Korta restiden mellan Stockholm och Malmö med 75 minuter

- Södra stambanan är Sveriges viktigaste pulsåder för järnvägen. Kapacitetsbristen är redan idag besvärande och det gäller både gods- och persontrafiken. Det kommer att gå snabbare att åka mellan Malmö och Berlin när Fehmarn-Bält förbindelsen är färdig 2030 än att åka från Malmö till Stockholm om inget görs.
- I Skåne ska en växande pendeltågstrafik samsas med fjärrtågen och godstrafiken. Fyrspår mellan Malmö och Lund är klar först 2024. Då borde projektet kunna fortsätta direkt med sträckan upp till Hässleholm, som finns i Nationell plan men först 2028. Hässleholms Resecentrum behöver utvecklas för att trygga och utveckla tågtrafiken till Blekinge, Kristianstad och Helsingborg. Fortsätt sedan utbyggnaden till Älmhult där IKEA har en omfattande verksamhet som kräver god tillgänglighet både för gods- och persontrafik.
- Dubbelspår på godssträckan Hallsberg-Mjölby kommer att stå klara 2027. Då ökar efterfrågan på fler spår för södra stambanan söder om Mjölby. Sträckan till Tranås/Aneby är den sämsta på stambanan och nya spår skulle spara tid för persontrafiken och ge utrymme för att öka godstrafiken som idag är lågprioriterad. För att utveckla Östgötatrafikens pendeltågstrafik behöver de nya spåren fortsätta förbi Linköping.
- För att bygga klart planerade etapper och de nya förslagen Linköping-Tranås och Hässleholm-Älmhult krävs ytterligare ca 80 miljarder. Den årliga merkostnaden för nya spår som skulle ge en restidsförkortning mellan Stockholm och Malmö med 75 minuter skulle vara 4-5 miljarder, om de står klara 2038. Ett starkt näringsliv behöver en bättre svensk infrastruktur.

Södra stambanan är Sveriges viktigaste pulsåder för järnvägen. Över hälften av alla tågresor i Sverige körs där. Järnvägens infrastruktur lider av stora brister eftersom det kraftigt ökande tågresandet inte mötts med nödvändiga investeringar. Kapacitetsbristen är redan idag besvärande och än värre blir det när Fehmarn-Bält förbindelsen står klar 2030

Det är också viktigt att satsa långsiktigt på infrastrukturen för att svenskt näringsliv ska stå bättre rustat i framtiden. Våra förslag sammanfaller med den påbörjade och planerade utbyggnaden av en ny stambana.

Vi föreslår att Södra stambanan förstärks med 2 nya spår på sträckan Lund-Hässleholm och Järna-Tranås/Aneby. Detta skulle minska restiden Malmö - Stockholm om 18 år med 75 minuter!

För mer information se www.stambanan.com eller kontakta oss på info@stambanan.com.

stambanan.com

29 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan