

STORA PROJEKT

Nycklar för framgång

SVEN LANDELIUS

Seniorkonsult Stora Projekt
F.d. VD för ÖresundsbroKonsortiet (1994 – 2007)



Öresundsförbindelsen invigdes 1 juli 2000

Fyra månader före tidplan

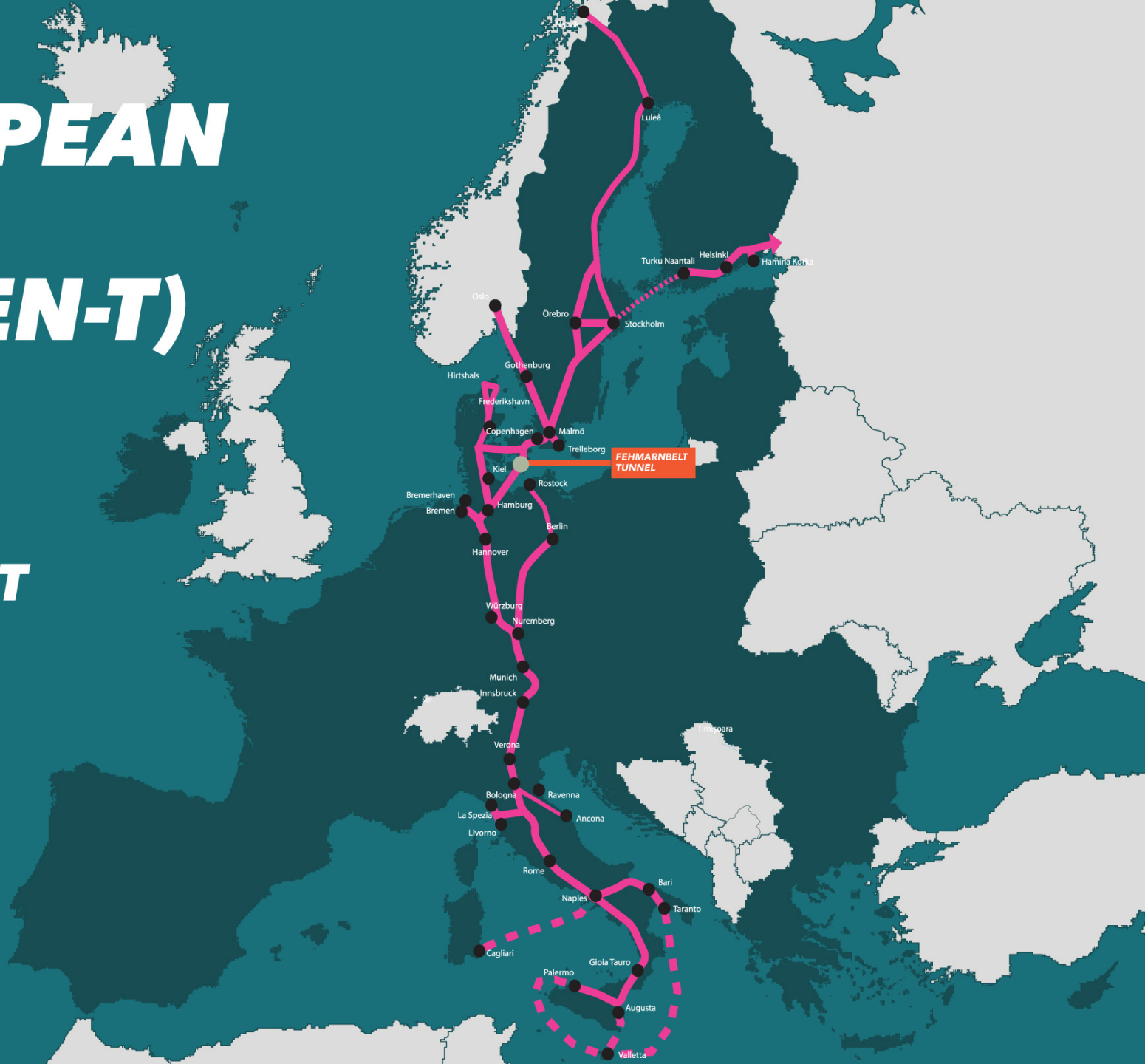
Inom budget

Inga påvisbara negativa miljökonsekvenser för Öresund

En viktig trafiklänk och en kraftfull katalysator för regional utveckling

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)

PART OF THE FUTURE
EUROPEAN TRANSPORT
NETWORK



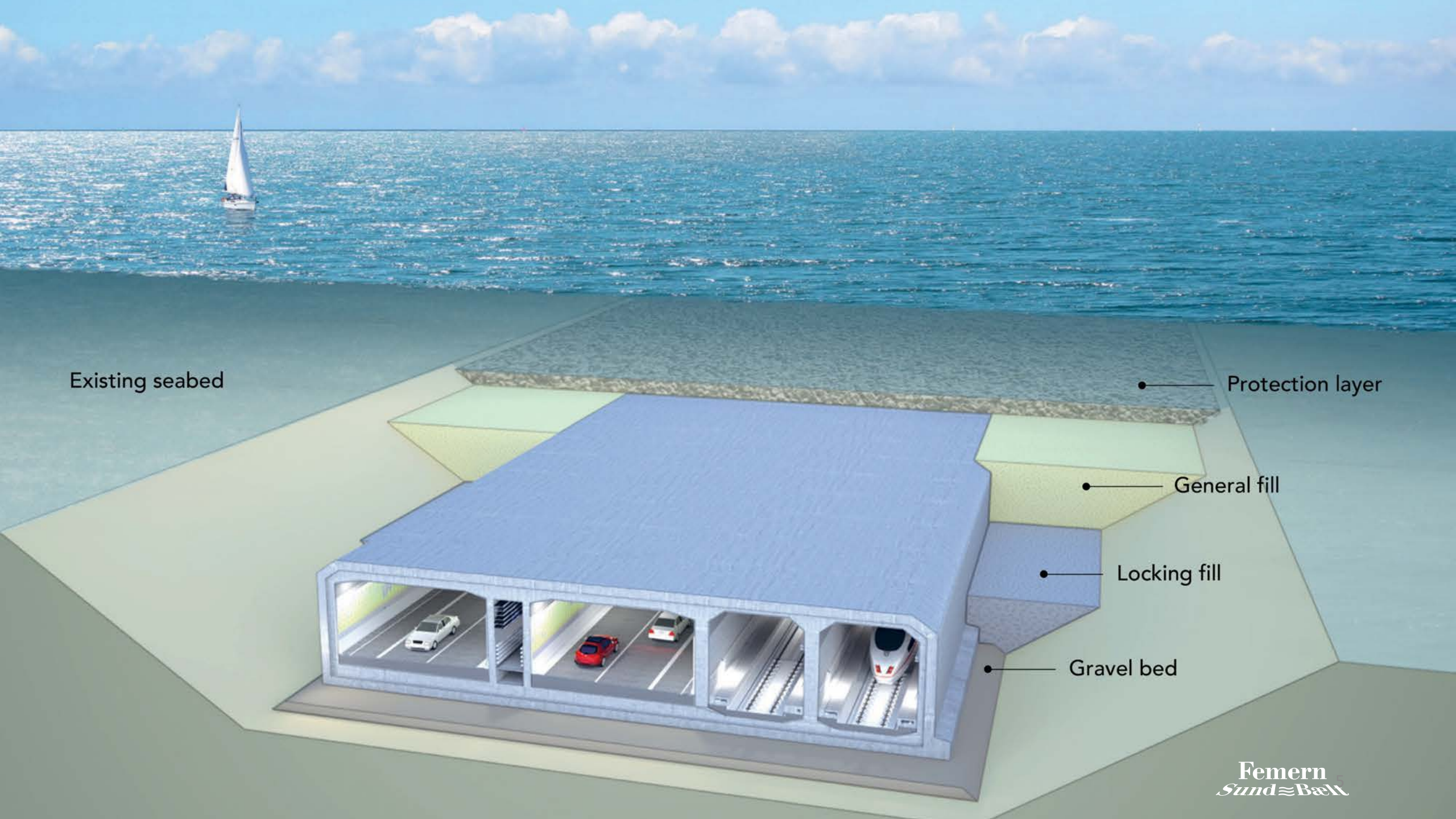
INVESTMENTS IN THE FEHMARN CORRIDOR

**RINGSTED - LÜBECK
IN TOTAL:
OVER DKK 100 BILLION**

BUDGET (DKK BILLION IN 2021 PRICES)

*DKK 55.1 BILLION (2015 PRICES), C.F. THE FEHMARNBELT PROJECT'S OVERALL ECONOMIC FRAMEWORK





Existing seabed

Protection layer

General fill

Locking fill

Gravel bed

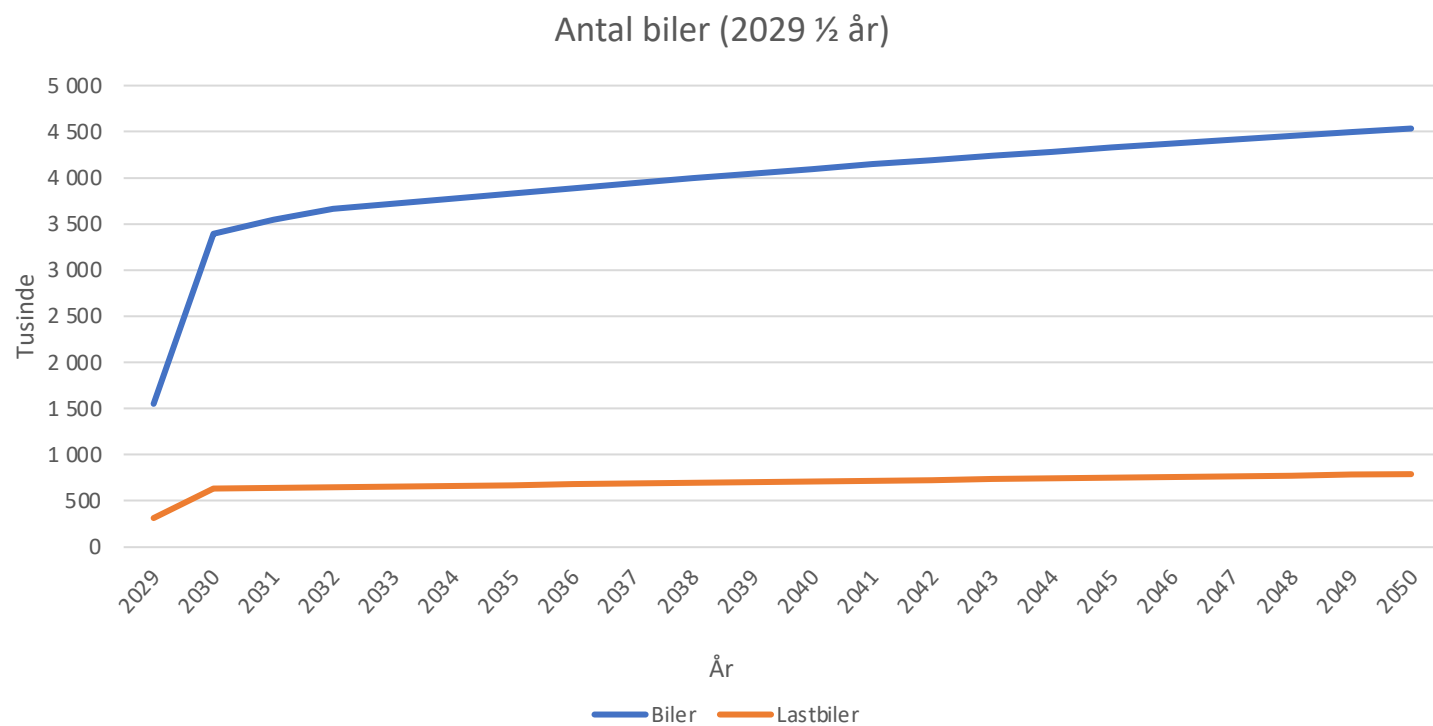
Rødby, September 2022



Puttgarden



Trafikprognose Femern

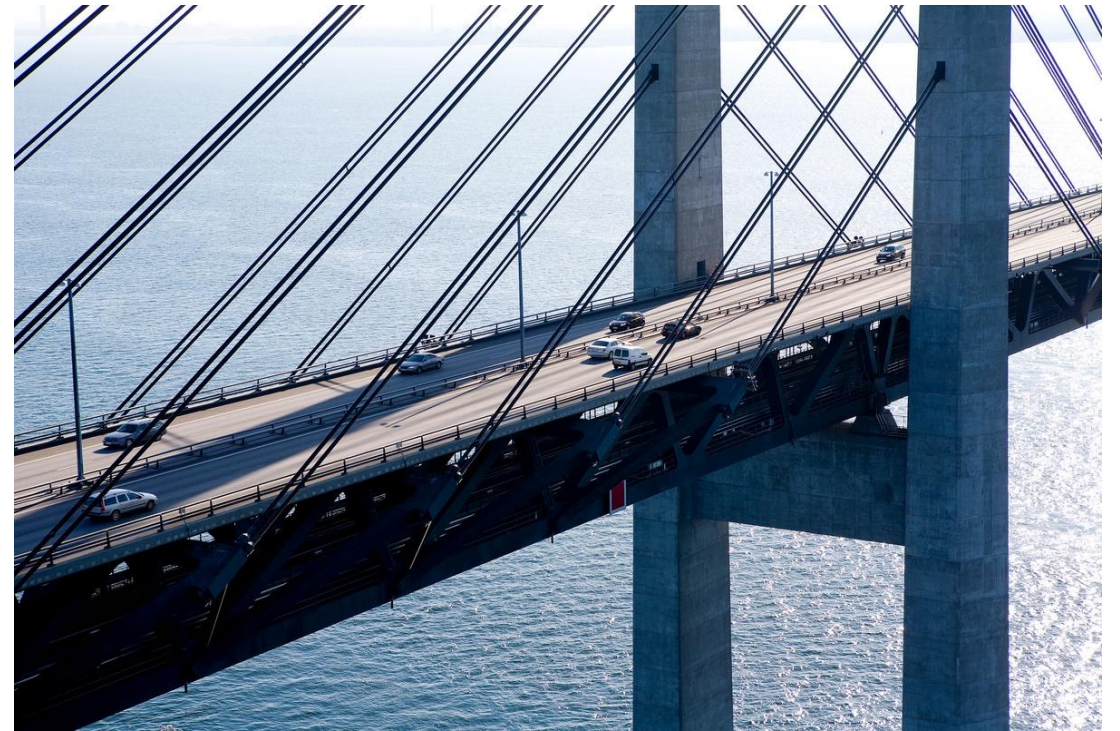


Prognose for jernbanetrafikken på Femern Bælt-forbindelsen

Antal tog pr. dag	I dag	3 år efter åbning	13 år efter åbning
Passagertog	8-10	36	40
Godstog	0	65	74
Tog i alt	8-10	101	114

Kilde: "Fehmarnbælt Forecast 2014" (Intraplan og BVU, november 2014)

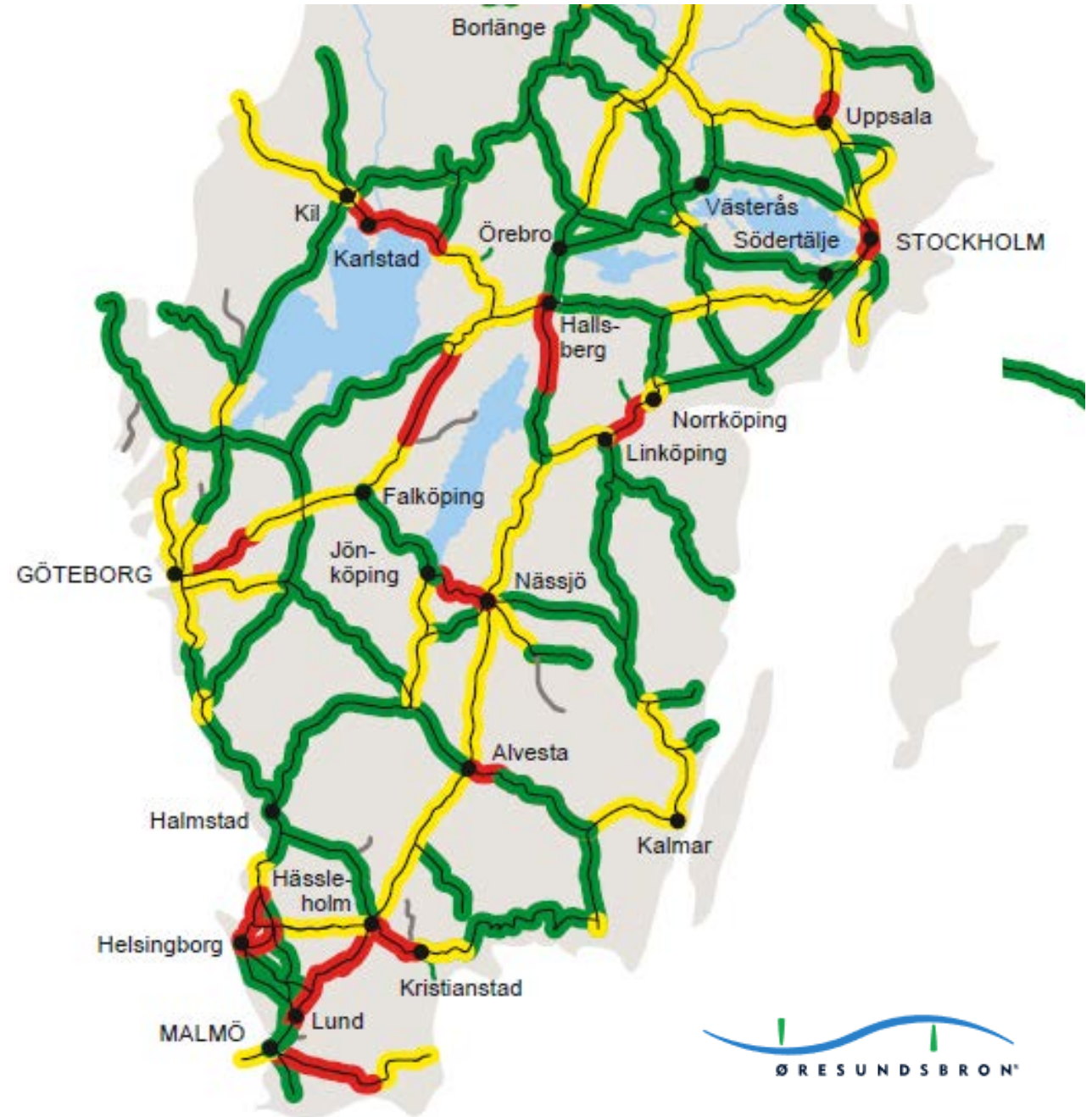
Öresundsbronns dimensionerande kapacitet:
4000 fordon per timme i vardera riktning på motorvägen
12 persontåg och 2 godståg per timme i vardera riktning på järnvägen
En kapacitet som bedöms tillräcklig fram till år 2050



Men det finns många flaskhalsar på väg till och från bron-



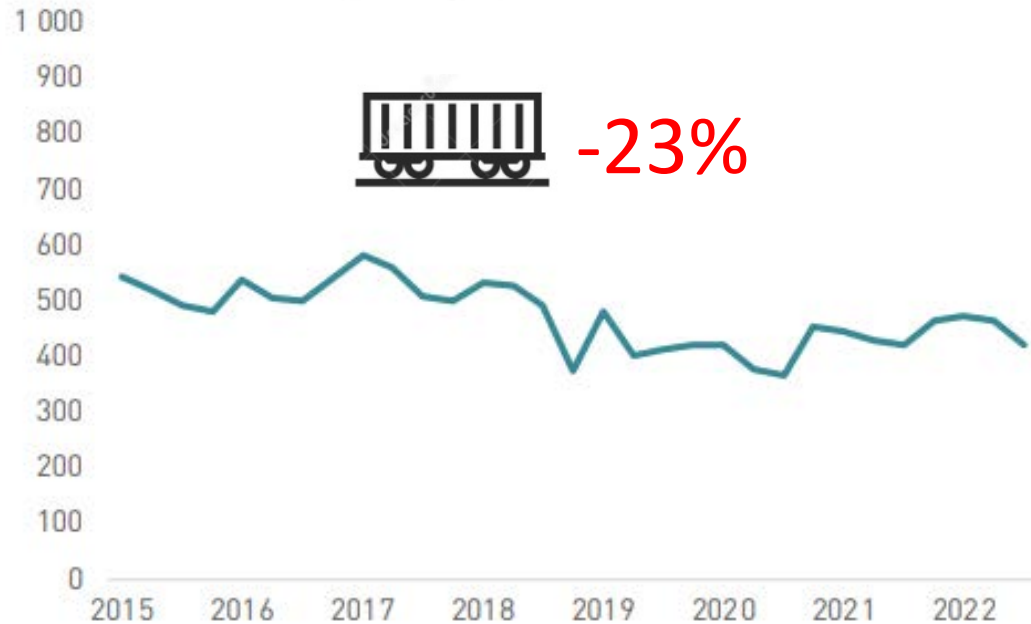
Konsekvens för godsflödet:
Flaskhalsen flyttas norr om
Öresundsbron



Nuläge:

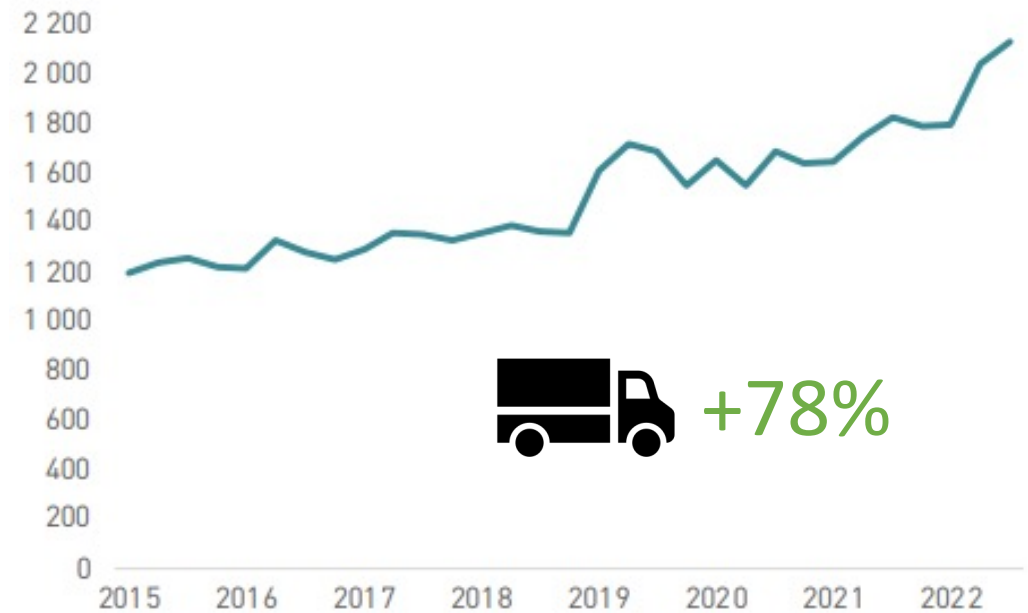
Finns en hållbar omställning i godstransportsystemet?

Antal godstågsvagnar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)



Källa: Øresundsbro Konsortiet, Forsea, Trafikverket

Antal varu- och lastbilar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)





För högre kapacitet på järnväg och för en hållbar omställning:

Vi i Sverige behöver ta beslut som omfattar hela stråk

Vi behöver ett antal stora projekt

Lärdomar från ett stort projekt - Öresundsbron



Regeringens proposition 1990/91: 158

med anledning av ett avtal mellan Sverige
och Danmark om en fast förbindelse över
Öresund



Prop.
1990/91: 158

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Föredragande vid regeringssammanträdet har varit statsrådet G. Andersson.

Stockholm den 25 mars 1991

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas de bedömningar regeringen har gjort beträffande en fast förbindelse över Öresund, och som den 23 mars 1991 lett till ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en sådan förbindelse (bilaga 1). Avtalet innebär att regeringarna är ense om att en fast järnvägs- och vägförbindelse skall byggas mellan Köpenhamn och Malmö.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner avtalet samt ger tillstånd till erforderlig bolagsbildning och upptagande av lån m. m.

Förslagen innebär i huvudsak följande.

- En kombinerad järnvägs- och vägförbindelse skall byggas mellan Köpenhamn och Malmö.
- Öresundsförbindelsen anläggs i sträckningen Kastrup-syd Saltholm-Limhamn och utformas som en kombinerad järnvägs- och vägbro, utom delen Kastrup-syd Saltholm som förläggs i sänktunnel.
- Öresundsförbindelsen ansluts till de nationella järnvägs- och vägnäten med en dubbelspårig järnväg resp. motorväg med fyra körfält.
- Öresundsförbindelsen skall ägas av svenska och danska staten med hälften vardera genom nationella bolag som samverkar i ett konsortium.

Genom Proposition 1990/91:158 manifesterades tydlig *VILJA* och *MÖJLIGHET* gavs att genomföra uppdraget

- Mellan den svenska och danska regeringen råder enighet om att en fast förbindelse över Öresund bör komma tillstånd.
- Öresundsförbindelsen anläggs i sträckningen Kastrup – Limhamn som kombinerad järnvägs- och vägbro. Slutlig utformning ska ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
- Öresundsförbindelsen är ett stort och tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt komplicerat projekt. Det är därför angeläget att det skapas en särskild organisation med hög kompetens för projektet.
- Bolaget kommer inledningsvis att behöva betydande ekonomiska tillskott. Dessa medel bör få lånas upp av bolaget på den öppna marknaden.

Öresundsförbindelsen

Några andra nycklar till framgång

- *Tydlig vision och gemensamma mål
- *Engagerad, kraftfull och krävande beställare
 - *Hög kompetens hos alla involverade
 - *Alla vet förutsättningar, roller och ansvar
 - *Öppenhet
 - *Effektiv problemlösning
 - *Väl etablerad teknik
- *Väl genomarbetad tidplan och kostnads kalkyl
 - *Internationell konkurrens
- *Avtalsform väl avvägd gentemot projektets karaktär
 - *Noggrann uppföljning
 - *Bra team-anda

Komplicerat att hantera stora projekt inom ordinarie anslag och inom ordinarie organisation.

Sammanhållet projekt med tryggad finansiering ger en effektivare och snabbare utbyggnad till lägre kostnad.

- Möjliggör kostnadseffektiv utbyggnad med höga miljökrav
- Möjliggör teknik för industriell utbyggnad som säkrar snabb byggnation och mer förutsägbar slutkostnad
- Möjliggör en utbyggd bana säkrad för framtida trafik och regionala nyttor
- Möjliggör öppning för trafik år 2030
- Möjliggör beredskap för fortsättning norrut med gjorda erfarenheter

Optimerad lösning med brobanor ?



Södra Stambanan delen Hässleholm - Lund

Stort och komplicerat projekt - därför

Manifestera den politiska viljan och målet

*Skapa en särskild projektorganisation med samlat ansvar för utbyggnadens **alla** skeden - planering, projektering, byggande och idrifttagande*

Ge organisationen kraft i form av ett tydligt uppdrag, hög kompetens och tryggad finansiering

Skapa god samverkan med Region Skåne, berörda kommuner och myndigheter