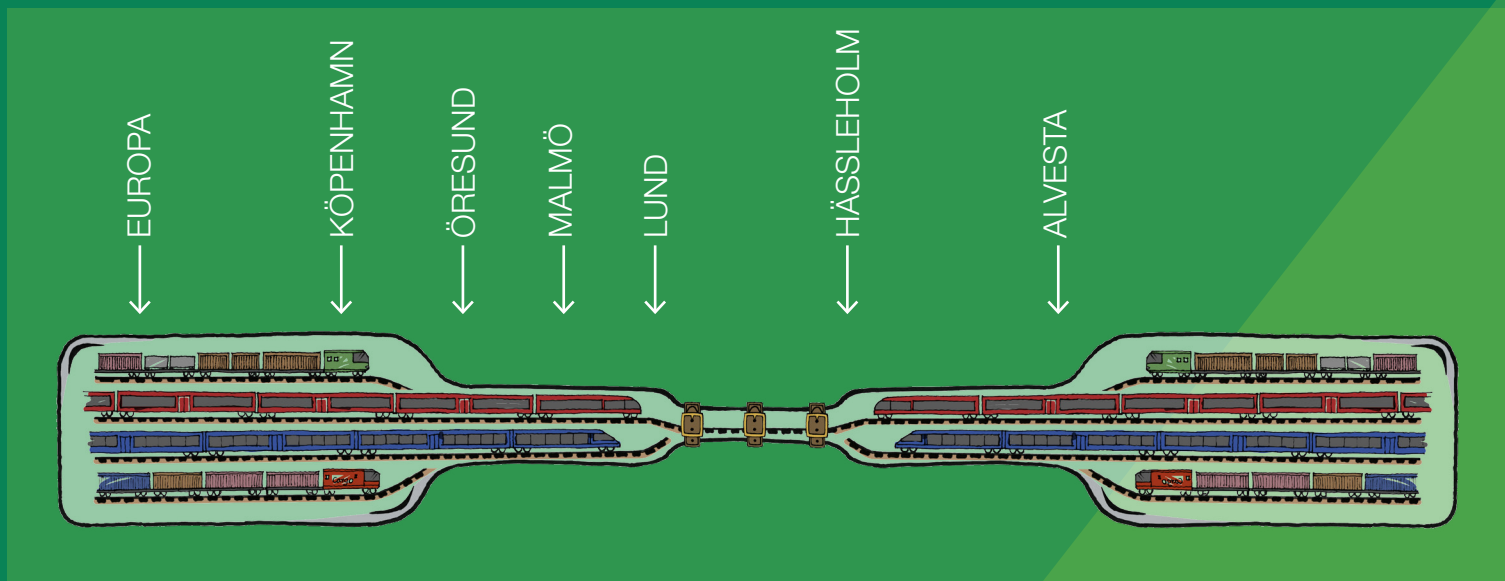


Södra Stambanan

- Behov av höjt utbyggnadstempo



november 2023

stambanan.com

Nuläge och investeringar

Södra stambanan

- Största godstrafikstråket
- Näst största snabbtågsstråket
- Huvudstråk för största regiontrafiksystemet
- Huvudstråk för Pågatåg/pendeltåg

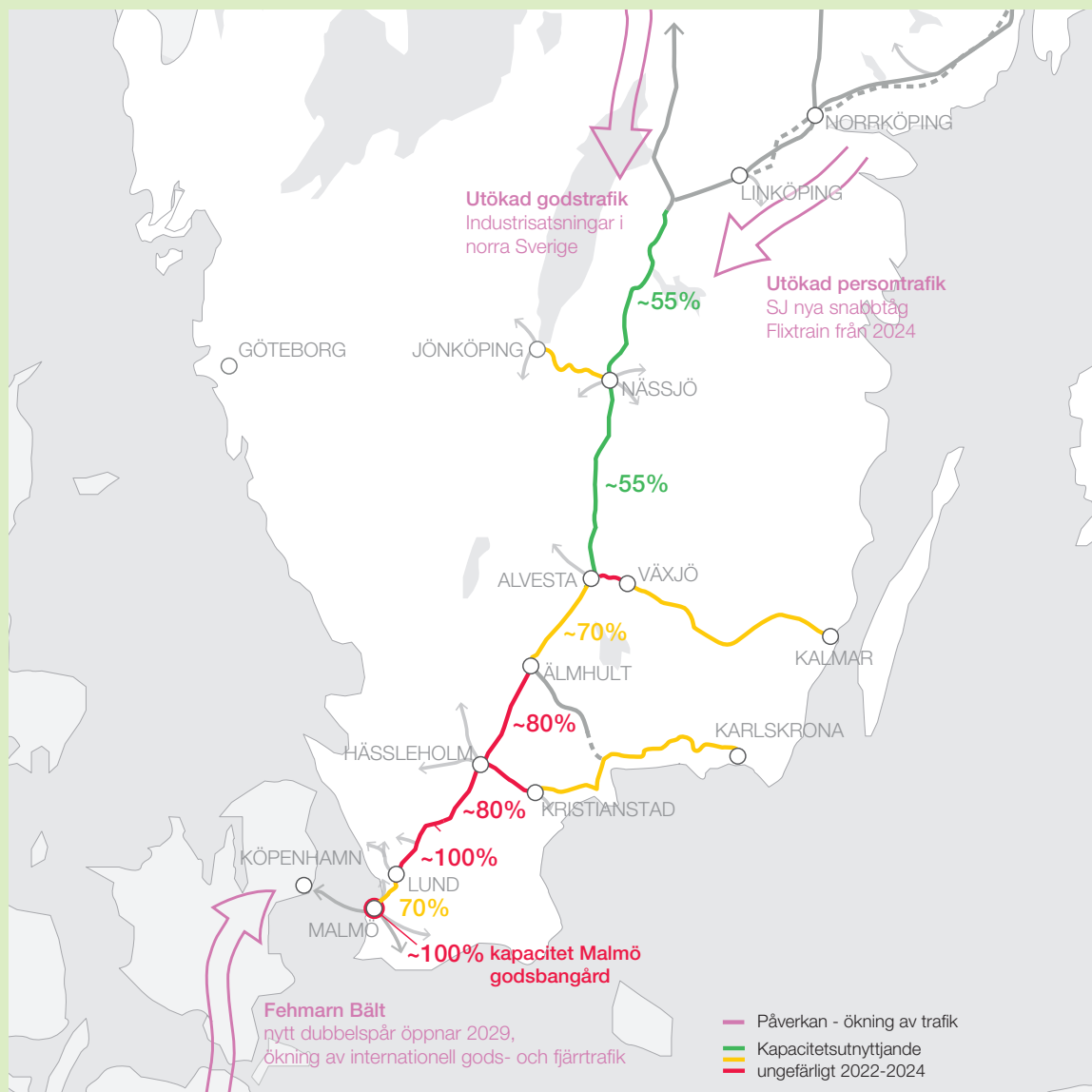
Kapacitetssituation (nuläge)

- Ca 90-100% Lund - Hässleholm och Mgb
- Ca 80% Hässleholm – Alvesta

Investeringar – rullande material

- Upprustning X2000 (fler tåg till Danmark)
- Nya SJ snabbtåg
- DSB och DB har beställt nya generationer snabbtåg
- Flixtrain har ansökt om Stockholm-Köpenhamn (- Tyskland)
- Öresundståg 2.0 – nästa generation regiontåg är under framtagande (FU)

Översikt kapacitetssituation 2024 (dygnstrafik)



Ökade godsflöden

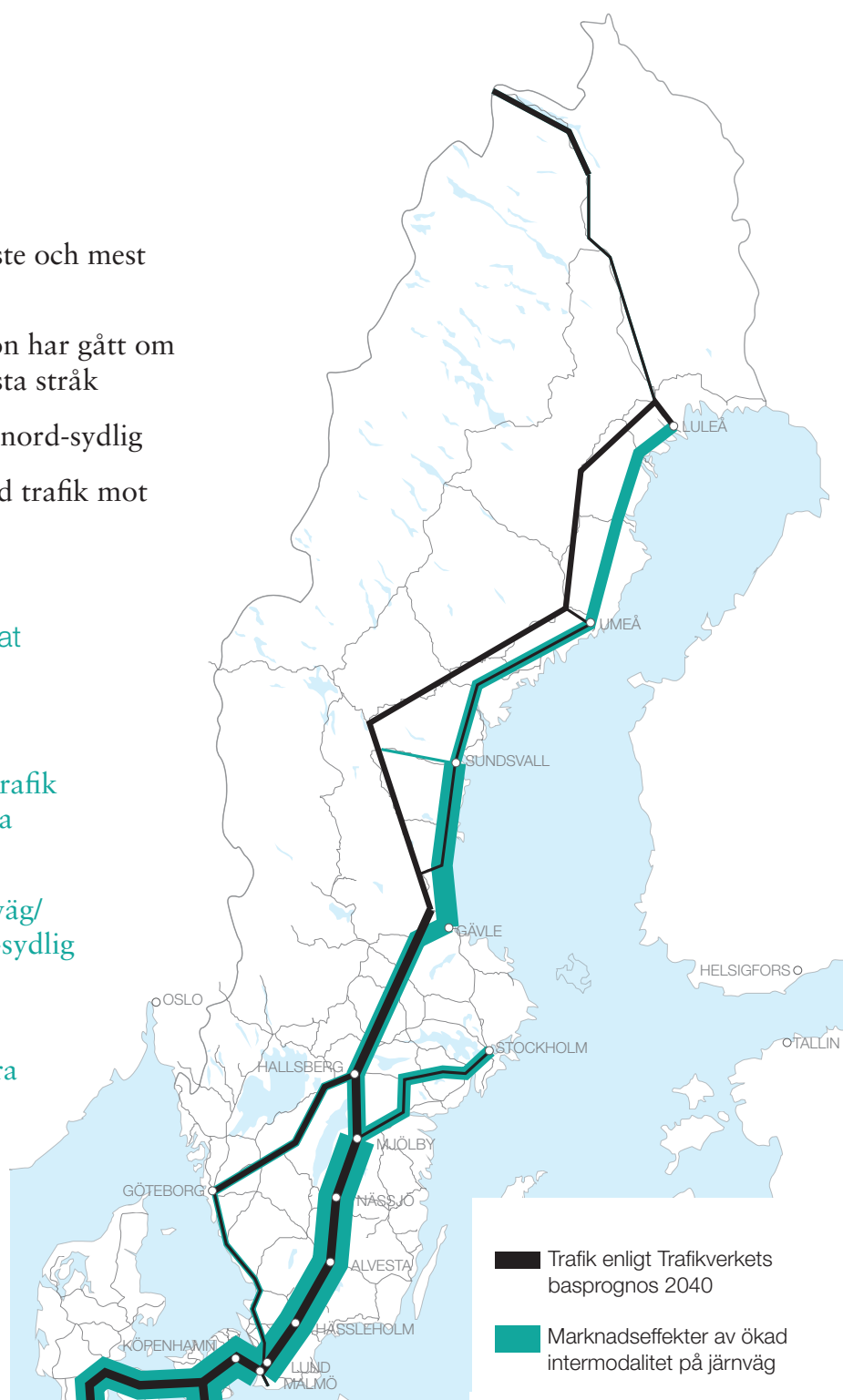
- Södra stambanan är Sveriges viktigaste och mest belastade godstrafikstråk
- Skåne med hamnar och Öresundsbron har gått om Göteborg/Göteborgs hamn som största stråk
- Godstrafik på järnväg är i huvudsak nord-sydlig
- Godsoperatörer beställer tåg för ökad trafik mot kontinenten

Del av Trafikverket har extensivt analyserat förändringar på godsmarknaden

Slutsatser:

- Godstrafik på järnväg växer, lastbilstrafik dyrare till följd av färre östeuropeiska chaufförer
- Stor potential för överflyttning från väg/sjöfart till järnväg framförallt i nord-sydlig riktning längs Södra stambanan mot Kontinenten
- Ökning kan bli + 50-75% längs Södra stambanan. Scenariot med Lund-Hässleholm och åtgärder till Alvesta begränsas av Öresundsbrons totala kapacitet (72 godståg/dygn)

(EUs nya regler för utsläppshandel för sjöfarten ingick ej i analysen)

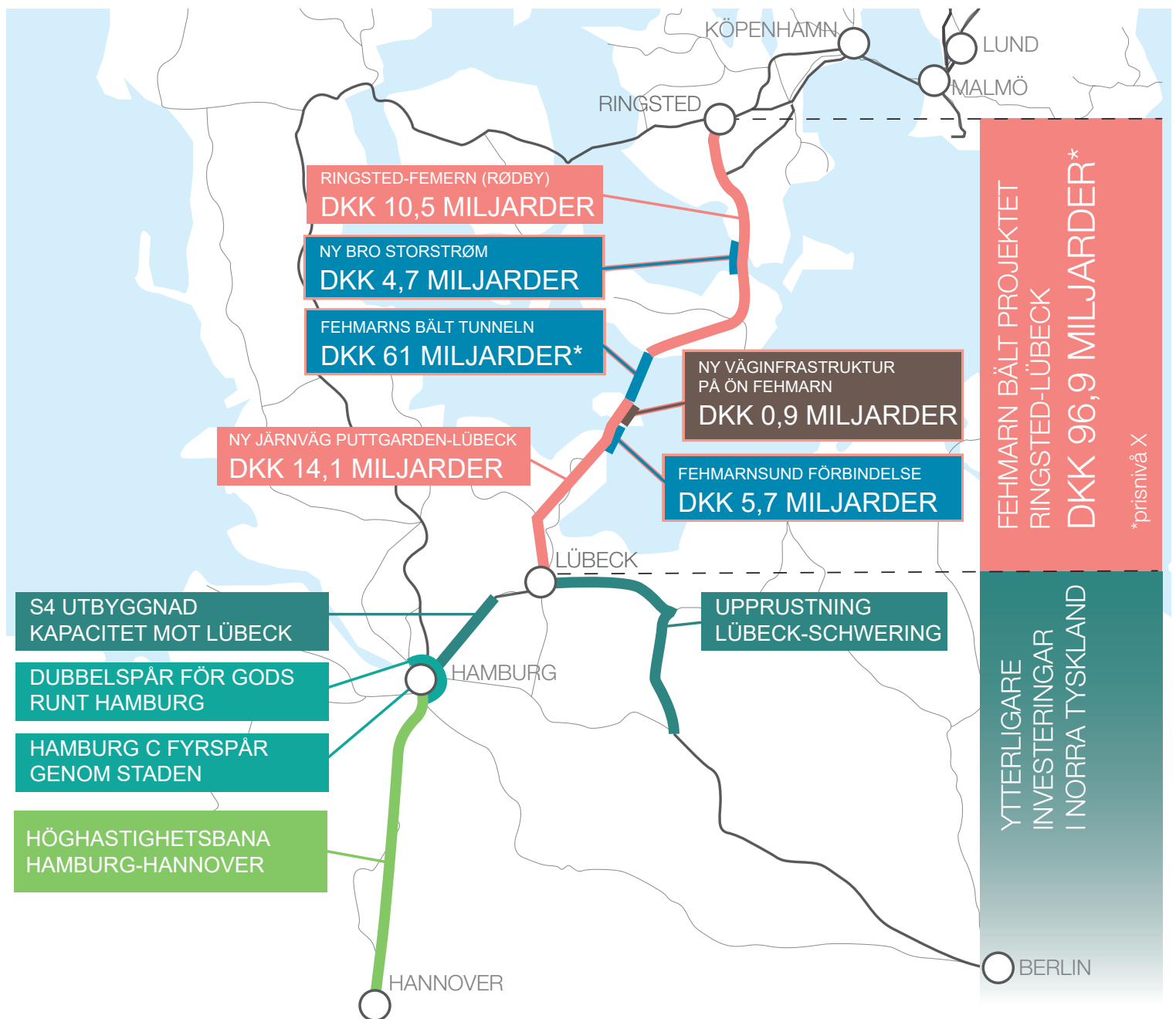


Fit for '55 - förändringar som påverkar

Integreringen av sjöfarten i EUs utsläppshandel ("fit for 55") med start 2024 medför ökade kostnader för sjöfart

- Idag: Finland – Tyskland direktbåt, Norge-Kontinenten via Jylland/Danska hamnar
- Framtidsscenario: Mer konkurrenskraftigt att Sverige fungerar som landbro för grannländers godstransporter
 - Exempel: Järnvägstransporter över Öresundsbron och Södra stambanan till Stockholm och kortare sjöfart ex Norvik - Hangö

Investeringar i Fehmarn-korridoren och norra Tyskland



Köpenhamn-Lübeck totalt över XX miljarder i investeringar

Stora investeringar krävs för eliminera flaskhalsar i Sverige

Akuta nationella behov:

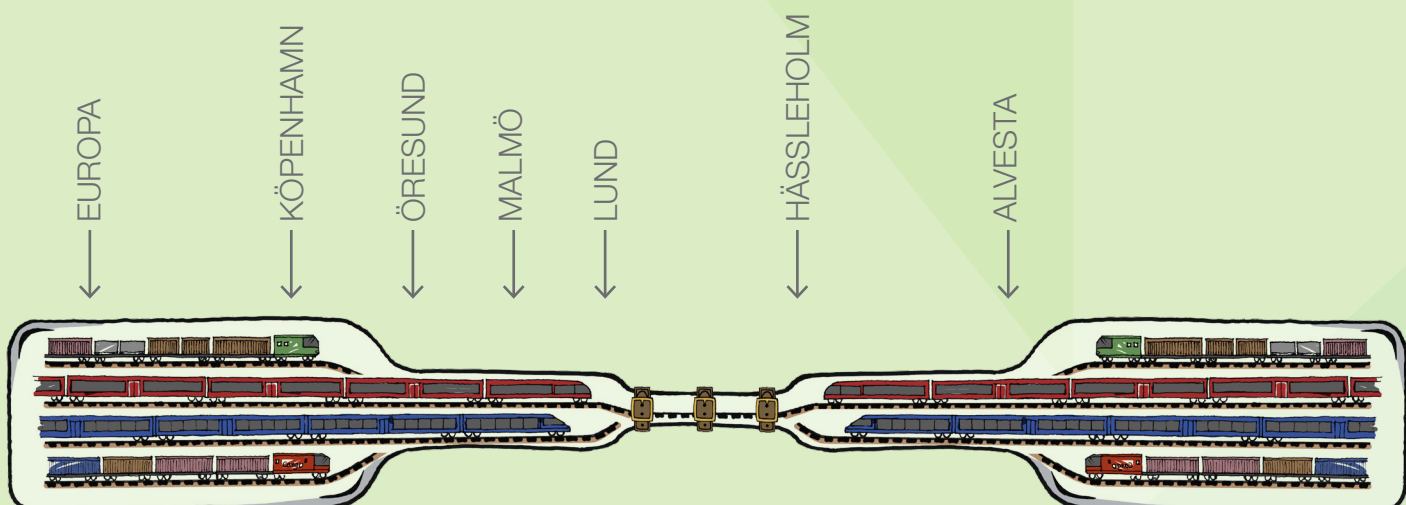
- Trimningsåtgärder för Öresundsbronns landanslutningar
- Nytt dubbelspår Lund-Hässleholm minst 250 km/h, inklusive Hässleholms station
 - Förbigångsspår längs Södra stambanan
 - Ny godsbangård i Skåne

Nationella brister meddellångt perspektiv:

- Dubbelspår Hässleholm-Älmhult-Alvesta minst 250 km/h
- Utökad godskapacitet i godsstråket genom Skåne
 - Ökad kapacitet över Öresund

Regionala dubbelspårsbehov:

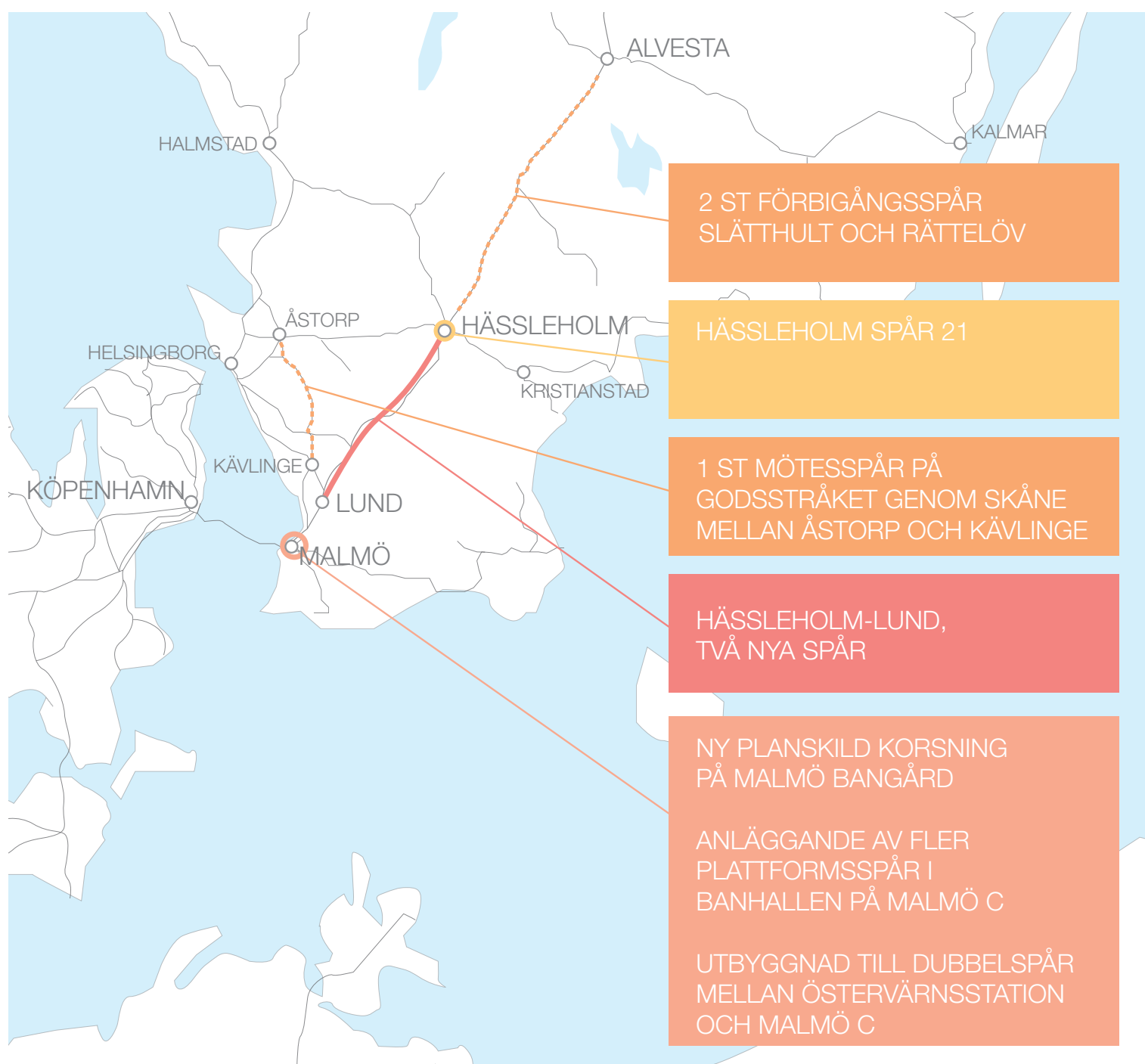
- Hässleholm-Kristianstad
 - Alvesta-Växjö
- Nässjö-Jönköping



Regeringsbeslut oktober 2023

De nya objekt som tillkommer i planen för 2022–2033 är:

- Hässleholm – Lund, två nya spår
- Ny planskild spårkorsning på Malmö bangård
- Anläggande av fler plattformsspår i banhallen på Malmö C
- Utbyggnad till dubbelspår mellan Östervärns station och Malmö C
- Förbigångsspår Slätthult (Södra stambanan)
- Mötespår på godsstråket genom Skåne
- Förbigångsspår Rättelöv och spår 21 i Hässleholm (Södra stambanan)



Ett effektivt genomförande

- Förankra behov och lösning mellan kommuner, region och myndighet
- Skapa en separat effektiv genomförandeorganisation för Lund-Hässleholm med ansvar för hela arbetet
- Exempel på effektiva organisationer:
 - Botniabanan AB (statligt bolag, statsgaranterade lån, övergår till TrV 2050)
 - Öresundsbro konsortiet (50% Sund & Belt/Femarn A/S, 50% SVEDAB AB)
- Fehmarn Bält drivs som eget bolag som dotterbolag till Sund & Belt
- Forma en effektiv målfokuserad organisation med lånefinansiering via statsgaranterade lån för effektiv produktion. Medel tilldelas från nationell plan 2022-2033 (16,9 mdkr)
- Organisation och produktion kan optimeras mot tid, kostnad och effektivt genomförande för öppnande ca 2035

Applicera ett industrialiserat byggande

Trafikverket har tagit fram olika koncept för att kunna standardisera olika delar av järnvägsbyggandet med hjälp av industrialiserade anläggningstyper.

Dessa anläggningstyper bör användas för utbyggnad av ny järnväg för att ytterligare effektivisera genomförandet.

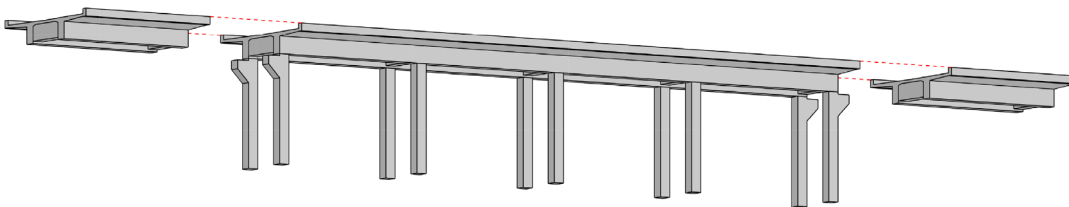


Illustration på Trafikverkets standardiserade rambro som kan användas för att bygga upp landbroar

Jobba vidare med kvarvarande brister

- Ny godsbangård i Skåne
- Dubbelspår Hässleholm-Älmhult-Alvesta minst 250 km/h
- Utökad godskapacitet i godsstråket genom Skåne
- Ökad kapacitet över Öresund
- Hässleholm-Kristianstad
- Alvesta-Växjö
- Nässjö-Jönköping

stambanan.com