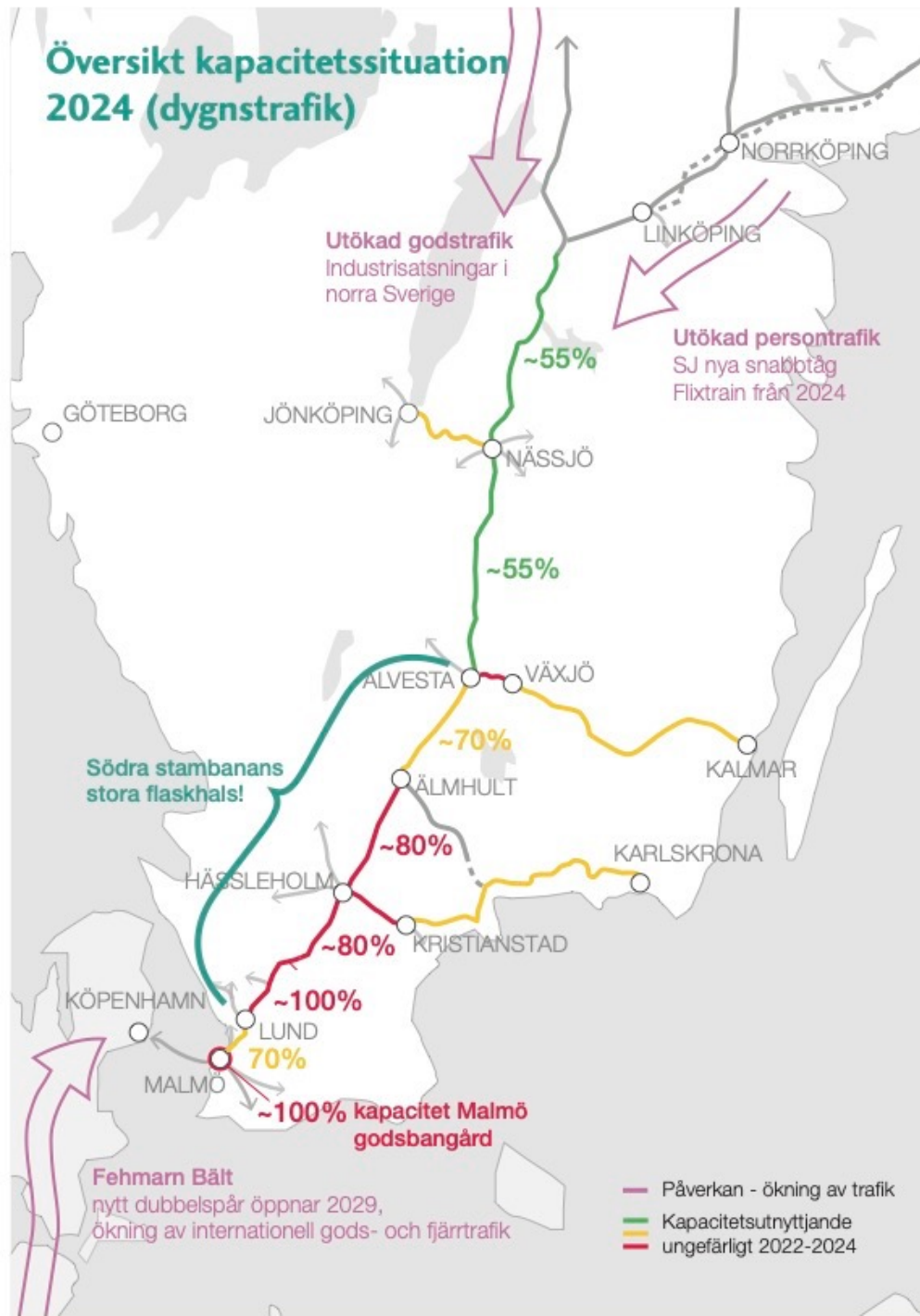


Översikt kapacitetssituation 2024 (dygnstrafik)



Regeringens beslut

Södra stambanans betydelse och utveckling har kommit i fokus med regeringens nya ställningstagande.

-Lund-Hässleholm läggs tillbaka i nuvarande plan 2022-2033 med oförändrad finansiering, 16 mdr i nuvarande plan, totalt 28 mdr.
dock till kommer ett antal mindre objekt

Regeringens beslut

-Beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder bred samsyn kring.

-Trafikverket föreslår också ytterligare utredningar av ett antal kapacitetsåtgärder.

Hässleholm C

Hässleholm-Alvesta

Hässleholm-Kristianstad dubbelspår

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

- Underhåll är lönsamt
- Vi kommer i framtiden i största utsträckningen använda dagens system

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

- Nytt signalsystem ,ERTMS, behövs
- Nuvarande systemet är svårt att underhålla

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Nya investeringar

- Nuvarande plan + ökat underhåll + nytt signalsystem kräver en ökad ram på +15%, från 959 mdr kr till 1100 mdr kr i 2023 års prisnivå.
- Om nya objekt skall tillkomma krävs en ökad ram på +20%, från 959 mdr kr till 1151 mdr kr i 2023 års prisnivå.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Frågeställningar

- Kostnadsutvecklingen, kommer projekten att senareläggas?
- Trafikverket vill kunna ompröva objekt som blivit dyrare = osäkrare planering.
- Klarar nuvarande planeringssystem stora järnvägsprojekt?

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037 remissvar

Öka underhåll, inklusive ett säkert signalsystem
Genomför nuvarande plan, + 15% ökad ram
Effektivare genomförande med bättre
kostnadskontroll för stora järnvägsprojekt som
Lund-Hässleholm, se förslag för Norrbotniabanan
Ny byggteknik, effektivare organisation, annan
finansieringsmodell