

Protokoll - medlemsmöte**Tid** 22 mars 2024 kl. 10-12**Plats** digitalt möte**Närvarande**

Älmhult
Hässleholm
Höör
Aneby
Alvesta
Perstorp
Kalmar
Karlshamn
Karlskrona
Landskrona
Eslöv
Lund
Malmö
Osby
Markaryd
Växjö
Burlöv
Tranås

Gusten Mårtensson, mötesordförande
Lina Bengtsson
Kent Staaf, Anton Klacka
Mikael Wirestam
Per Ribacke, Mario Jonjic
Patrik Ströbeck
Erik Ciardi
Magnus Gärdebring, Daniel Wäppling
Tore Almlöf
Hanna Jensen Skak
Magnus Månsson
Karin Hammarlund
Håkan Fäldt, Magnus Fahl
Lotte Melin
Bengt Germundsson
P O Löfberg
Johan Stein
Jimmy Carlsson, Mats Holmstedt,
Mikael Stenquist

Region Skåne

Anna Jähnke, Anna Ingers,
Martin Risberg, Nicolas Cronberg,
Philip Eriksson

Region Blekinge
Region Kronoberg

Johan Roman,
Agneta Carlsson
Per Hansson, Åsa Forss
Leif Andersson
Peter Wretlund

Region Jönköping
Region Kalmar

Patrik Sterky	Kreera
Sven Landelius	
Per Olof Lingwall	Cloling
Leif Petersson	
Stambanan.com	Göran Svärd, samordnare

Gusten Mårtensson hälsade välkommen till dagens digitala medlemsmöte.

1. Infrastrukturplanen

Göran Svärd, redovisar regeringens beslut att lägga tillbaka utbyggnaden av Lund-Hässleholm i nuvarande plan 2022-2033 med oförändrad finansiering dvs 16 miljarder i den gällande planen och totalt 28 miljarder för hela projektet, dock tillkommer ett antal mindre projekt som också skall ingå.

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

Trafikverkets inriktningsunderlag har redovisats som en del i arbetet med nästa infrastrukturplan 2026-2037.

Trafikverket understryker behovet av utökat underhåll för järnvägen samt ett nytt signalsystem.

Detta tillsammans med att genomföra beslutade projekt i nuvarande plan kräver en utökad ram med 15%,dvs 1100 miljarder kronor i 2023 års prisnivå. Skall ytterligare objekt läggas till så behövs ramen utökas med 20%.

Trafikverket konstaterar att kostnadsutvecklingen måste brytas och beslutade projekt måste kunna omprövas vid ökade kostnader.

Vårt remissvar till regeringen redovisas. Vi föreslår en ökad ram med 15% och en bättre kostnadskontroll. Vi hänvisar till erfarenheter från andra större projekt, tex Norrbotniabanan och Öresundsbron med ny byggteknik, effektivare organisation och en alternativ finansieringsmodell.

2. Acceptansstudie Lund-Hässleholm – Region Skåne

Regionrådet Anna Jähnke, Region Skåne redovisade den politiska bakgrunden till den pågående acceptansstudien för Lund-Hässleholm. Det är viktigt att berörda kommuner och regionen arbetar för en gemensam bild av hur utbyggnaden skall ske för att snabbare kunna genomföra utbyggnaden. Risken är annars att projektet försenas. Anna hänvisar också till det tidigare arbetet med Genomlysningen som gjorts gemensamt.

Martin Risberg redovisar hur arbete fortskrider alltifrån det tidigare arbetet och regeringsbesluten.

Målet med arbetet är att,

1. Till regeringen och riksdagen: skånsk samsyn om behovet av två nya spår Hässleholm-Lund
2. Till Trafikverket: tydliga besked till nästa planeringskede

3. Södra stambanan – snabbare och effektivare utbyggnad

Patrik Sterky, Kreera redovisar uppdraget från stambanan.com om en snabbare och effektivare utbyggnad med industriellt byggande med utgångspunkt för Lund-Hässleholm.

Trafikverket har genom ett GD -beslut bestämt att standardiserat byggande skall tillämpas i all Trafikverkets projekt. Landbrokonceptet, som utvecklats i samverkan med Trafikverket, är ett standardiserat och industriellt koncept.

Fördelar med Landbroar

- minskat ingrepp i naturen
- förenklad planeringsprocess, kortare projekteringstid
- bättre kostnadskontroll
- minskad barriäreffekt
- minskad påverkan av drivsnö
- förbättrad bullersituation för närboende

Beräknad byggtid för Lund-Hässleholm är 5-6 år, vilket är en förkortning jämfört med traditionellt byggande.

Viktigt att Landbrokonceptet används tidigt i planeringsprocessen för att få ett effektivt slutresultat.

4. Erfarenheter av utbyggnader från andra stora projekt

Per Olof Lingwall, Cloling AB har på uppdrag av Svenskt Näringsliv genomfört en studie av Botniabanans utbyggnad.

Botniabanan är en del av järnvägen mellan Sundsvall och Umeå. Botniabanan är 190 km lång och byggdes av ett särskilt bolag, delägt av staten och kommunerna, mellan 2000 och 2010. Projektet beslutades av regeringen 1996.

Finansieringen skedde genom lån som återbetalas via infrastrukturplanen fram till 2050.

Botniabanan AB ansvarar för att bygga järnvägen och ta upp de lån som behövs för att genomföra bygget

Banverket gör förstudier och järnvägsutredningar.

Slutsatser

- stark lokal och regional förankring
- effektivt genomförande, fokus på tidsplanen och budget
- fokuserad organisation
- ändamålsenlig lånefinansiering
- bra samarbete mellan staten och projektbolaget

Botniabanan är en intressant modell för att organisera stora infrastrukturprojekt.

Redovisas också pågående arbete i Norrbotten på stora infrastrukturprojekt som drivs av Trafikverket.

- Dels ser man över sitt interna arbete för att effektivisera och förkorta planeringen.
- Dels ser man över möjligheter att tidigarelägga projekten med alternativa finansieringsmodeller vilket ses som en viktig förutsättning.

Vidare planerar man att använda ny industriell byggteknik för bättre kostnads-kontroll och snabbare utbyggnad.

Vår slutsats av dessa exempel är att det finns goda möjligheter att tillämpa dessa erfarenheter på utbyggnaden av Lund-Hässleholm och vidare till Alvesta.

5. **Bokslut 2023/Budget 2024**

Redovisas bokslutet för 2023 samt budgeten för 2024. Underlaget har varit utskickat.

Beslutas

att godkänna förslaget till bokslut för 2023

att godkänna förslaget till budget för 2024

Nästa medlemsmöte är den 15 november kl. 10.

Gusten Mårtensson
Mötesordförande

Göran Svärd
samordnare