

Två nya spår Hässleholm - Lund

Ett pilotprojekt för snabbare och effektivare utbyggnad

SVEN LANDELIUS

Seniorkonsult Stora Projekt

F.d. VD för ÖresundsbroKonsortiet (1994 – 2006)

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.

STORA PROJEKT

Några nycklar till framgång

Ett tydligt uppdrag

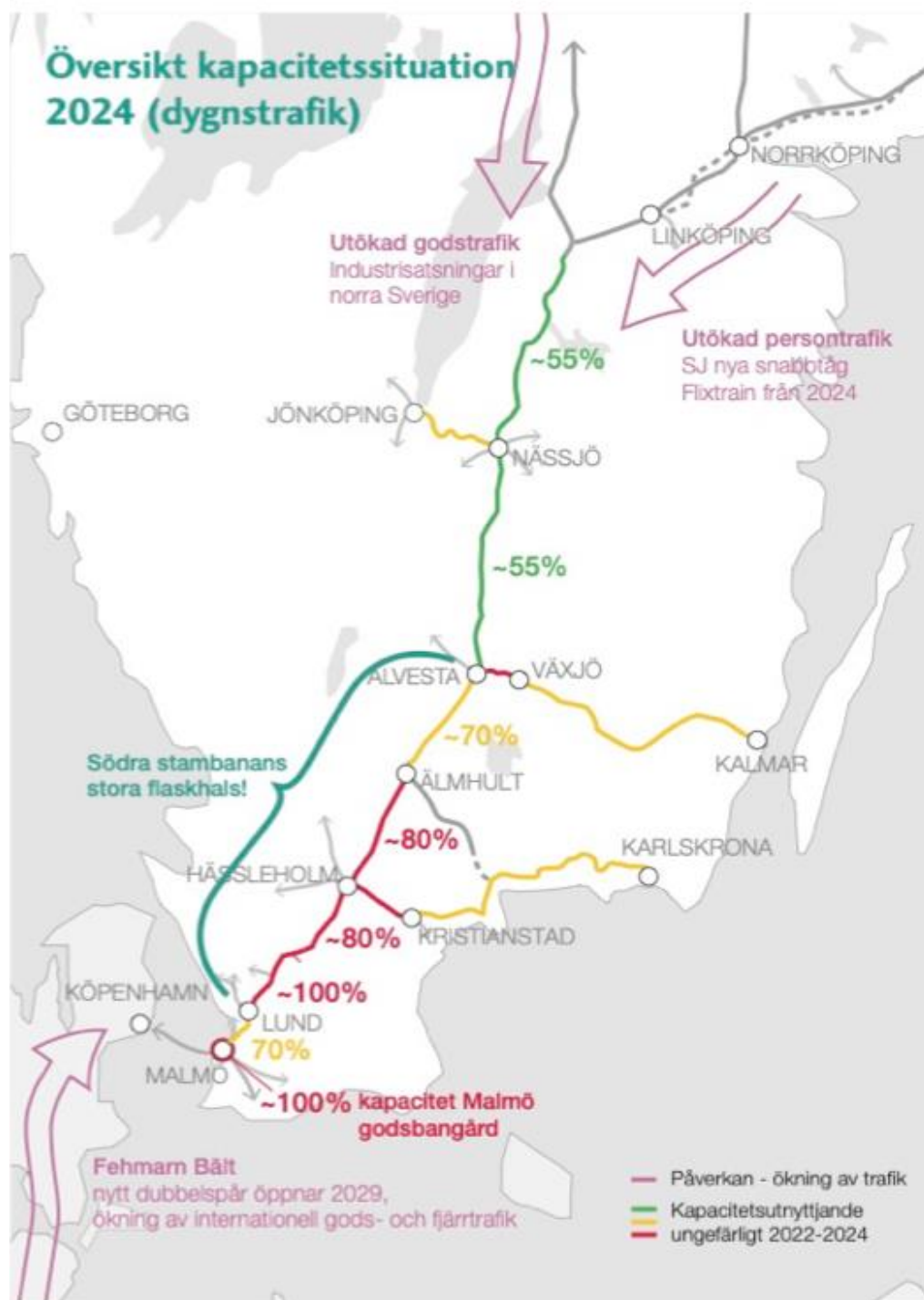
En stark organisation med samlat ansvar och resurser

En effektiv och rättssäker tillståndsprocess

En tryggad finansiering

En god samverkan och kommunikation

Översikt kapacitetssituation 2024 (dygnstrafik)



Regeringsbeslut den 26 oktober 2023

För Skåne har regeringen **beslutat om två nya spår mellan Hässleholm och Lund** samt en rad andra kapacitetshöjande åtgärder som ska ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur. Dessa åtgärder ryms inom den ekonomiska ramen för det tidigare objektet Hässleholm–Lund, del av nya stambanor.

Regeringen bedömer att dessa åtgärder är **viktiga**, framför allt **för godstrafiken** genom Skåne **och för ökad kapacitet** i järnvägsnätet inför öppnandet av den nya Fehmarn Bält-förbindelsen.

Regeringen anser samtidigt att det är **viktigt** att åtgärder för att förbättra kapaciteten i Skåne kan komma till stånd **utan för stora dröjsmål**.

Ur Trafikverkets hemsida Hässleholm –Lund, två nya spår

Senast uppdaterad 2024-04-23

TIDPLAN:

- * Uppstart och upphandling 2024–2025**
- * Lokaliseringsutredning 2026–2029**
- * Tillåtlighetsprövning 2030–2031**
- * Järnvägsplaner (beroende på val av sträckning) 2030–2036**
- * Projektering och produktion (beroende på val av sträckning)
2034–2047**
- * Trafikstart (beroende på val av sträckning) 2043–2048**

Södra Stambanan Utbyggnad Lund – Hässleholm

Ett pilotprojekt för snabbare utbyggnad
Ett förslag från stambanan.com

Juli 2024

Sven Landelius
Seniorkonsult
Fd VD för Öresundsbrokonsortiet

Göran Svärd
Samordnare
stambanan.com

stambanan.com

Södra Stambanan delen Lund - Hässleholm

Stort och komplicerat projekt
Den politiska viljan är tydlig

Nu gäller det att:

Manifestera uppdraget och dess mål

*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

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 öppning för trafik år 2035 eller snarast därefter
- Möjliggör beredskap för fortsättning norrut med gjorda erfarenheter

Optimerad lösning med brobanor ?



Ett pilotprojekt

Södra stambanans utbyggnad delen Lund – Hässleholm
med förstudie av en förlängning mot Älmhult/Alvesta

Med ett tydligt uppdrag

I ett särskilt projektbolag

Med säkerställd finansiering

stambanan.com hemställer att regeringen fattar ett beslut med följande innebörd

1.

Utbyggnaden av Södra stambanan delen Lund – Hässleholm ska snarast möjligt byggas ut med två nya spår på ett effektivt och hållbart sätt med beaktande av regionala och lokala ståndpunkter. En fortsatt utbyggnad norrut mot Älmhult/Alvesta ska belysas.

2.

Ett statligt majoritetsägt bolag bildas för projektets genomförande. Berörda regioner och kommuner ska beredas möjlighet till samägande. Bolagets uppgift ska vara att planera, projektera, finansiera, bygga och i första hand driftsätta två nya spår på sträckan Lund – Hässleholm samt upprätta en förstudie avseende fortsatt utbyggnad norrut till Alvesta.

samt

3.

Projektets finansiering säkerställs genom att bolaget ges rätten att låna upp erforderliga medel i Riksgälden. Lånen amorteras med de årliga anslag som tillfaller projektet genom i nationell plan beslutad ram, för närvarande 15,9 miljarder i nuvarande nationella plan och ytterligare 12,2 miljarder i kommande plan.

Ytterligare finansieringskällor såsom EU-bidrag på uppemot 30 % samt överskott från Öresundsförbindelsen kan vara möjliga.

stambanan.com

Dagens viktiga budskap

DET GÅR ATT BYGGA STORA INFRASTRUKTURPROJEKT
SNABBARE OCH EFFEKTIVARE

ETAPPEN LUND – HÄSSLEHOLM LÄMPLIG FÖR ATT PRÖVA
ETT ALTERNATIVT GENOMFÖRANDE

PRÖVA NYA VÄGAR FÖR ATT EFFEKTIVISERA UTBYGGNADEN
AV JÄRNVÄGSProjekt I SVERIGE

FATTA MODIGA POLITISKA BESLUT