

Södra stambanan/läget Lund-Hässleholm

Lägesbeskrivningar från våra kontakter och de vi samverkat med.

- stambanan.com Sven och Göran
- IKEA Åsa Karlsson-Björkmarker
- riksdagsledamöter Torsten Elofsson (KD)
 Thomas Morell (SD) v ordf TU
- Region Skåne Anna Jähnke

Dansk-tyska supertunneln tar form – men Sverige kan gå miste om fördelarna

Publicerad 05:49



Ulf Jönsson från Ystad är betongansvarig vid bygget av Fehmarn Bält-tunneln som byggs i tre produktionshallar i danska Rödbyhamn. Han har varit med i projektet sedan starten 2009. Foto: Anders Hansson

7 januari 2025

För Europaresenären kan den bli en dröm – för svensk infrastruktur snarare en huvudvärk. När dansk-tyska Fehmarn Bält-tunneln invigs 2029 väntas stora förändringar för infrastrukturen i hela regionen.

Men kritiker menar att Sverige riskerar att gå miste om fördelarna.



Hanna Grosshög
Text



stambanan.com

Södra Stambanan Utbyggnad Lund – Hässleholm

Ett pilotprojekt för snabbare utbyggnad
Ett förslag från stambanan.com

Juli 2024

Sven Landelius
tidigare VD Öresundsbron

Göran Svärd
samordnare, stambanan.com

stambanan.com

- En samlad, kompetent organisation med ansvaret från planering till byggande.
- Säkrad finansiering
- Nära samverkan med kommuner och region

- Efter möten och diskussioner har det framkommit ett starkt stöd för vårt förslag.

Riksdagspartier

Departementet

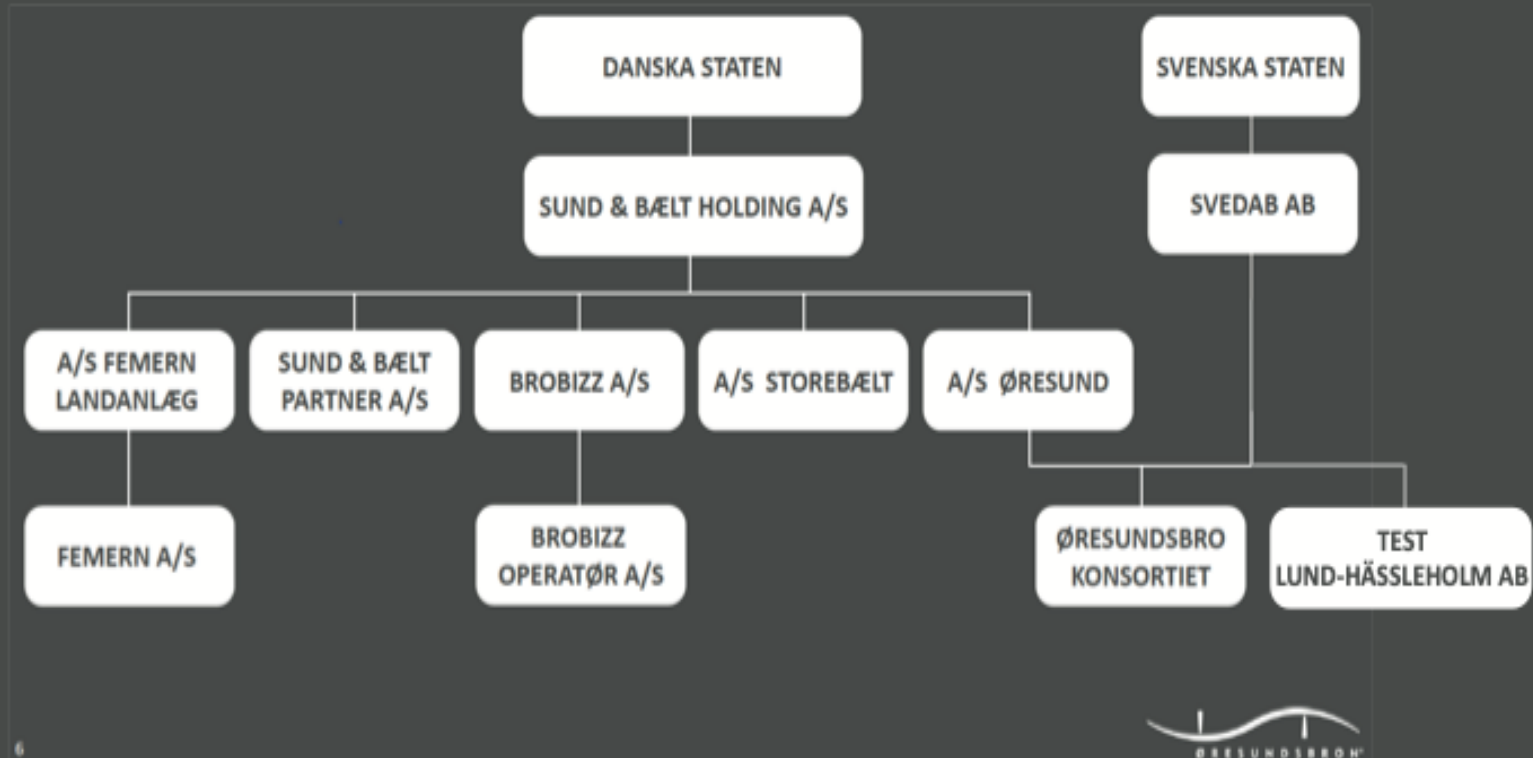
Sydsvenska handelskammaren

IKEA

Öresundsbron

- Vi har också fått förslag att vi skall fördjupa och utveckla förslaget, vilket vi gjort

Dansk ägarmodell – Infrastruktur finansierar infrastruktur



Det behövs ett överordnat politiskt beslut som anger VILJA och ger MÖJLIGHETER att i ett testprojekt bygga två nya spår Lund – Hässleholm Kanske sammanfattningsvis formulerat så här:

- Den svenska regeringen har beslutat att järnvägen i stråket Lund-Hässleholm ska byggas ut utan dröjsmål för att på ett kostnadseffektivt sätt snabbt förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter på järnväg.
- Utbyggnaden ska ske med två nya spår för hastigheter upp till 250 km/h. Den närmare sträckningen ska bestämmas i nära samverkan med region och berörda kommuner samt med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
- Utbyggnaden är ett stort och tekniskt, ekonomiskt, miljö- och tidsmässigt komplicerat projekt med stora krav på samverkan varför SVEDAB ges i uppdrag att snarast möjligt bilda ett särskilt bolag med hög kompetens för projektet. Region Skåne och berörda kommuner ska ges möjlighet till ägande i bolaget. Bolagets angelägenheter tillvaratas av en styrelse samt en verkställande direktör.
- Projektets ekonomiska ram är 28 miljarder i 2021 års priser och bolaget ges rätt att i Riksgälden låna upp medel i den takt projektet kräver. Amortering ska ske med hjälp av årliga anslag via medel i nationell plan. Räntekostnader betalas successivt genom anslag från SVEDAB.
- EU-bidrag ska sökas ur fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF/TEN-T).

IKEA Åsa Karlsson-Björkmarker

31/10 2024

Debatt

Det måste till nya lösningar för järnvägen mellan Lund och Hässleholm

31 oktober 2024 12:00

Sverigedemokraterna gör tillsammans med regeringen en historisk satsning på infrastruktur. Vi är rörande eniga om att behovet av bättre och mer infrastruktur. Däremot är vi lika rörande oeniga om hur transportinfrastrukturen skall organiseras.

i Detta är ett debattinlägg. Skribenterna svarar för åsikterna.



Thomas Morell..

”Så här kan inte Trafikverket få fortsätta. Utbyggnaden av järnvägen mellan Lund-Hässleholm måste komma till stånd mycket snabbare än de av Trafikverket stipulerade 24 åren. För detta krävs nya lösningar.

Här finns det redan idag en organisation som samlar 28 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan, som har förslag på hur detta skulle kunna gå till. Vi har tagit del av underlagen och ser att det finns ett gyllene tillfälle för oss och regeringen att pröva ett alternativt genomförande, via ett pilotprojekt - Södra stambanans utbyggnad, delen Lund - Hässleholm med förstudie av en förlängning mot Älmhult/Alvesta”

stambanan.com

15/1 2025

OPINION | Svensk politik

Aktuella frågor

”Det är orimligt att utbyggnaden av sträckan Hässleholm–Lund ska ta ett kvarts sekel.”

15 januari 2025 05:30

Akuta problem kräver snabba och kreativa lösningar, skriver Torsten Elofsson och Cecilia Engström, riksdagsledamöter för Kristdemokraterna.

i Detta är ett debattinlägg. Skribenterna svarar för åsikterna.



När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark beräknas öppna år 2029 kommer inte minst godstrafiken på järnväg att öka markant. Risken är att den regionala tågtrafiken nedprioriteras, skriver artikelförfattarna.

Bild: Tom Wall

” Akuta problem kräver snabba och kreativa lösningar.

Den modell vi föreslår är beprövad och kostnadseffektiv. Den har använts tidigare och används av danska staten för finansiering av såväl Öresundsförbindelsen och bron över Stora Bält liksom nu för Fehmarnförbindelsen.

För Skånes och Sveriges bästa bör regeringen och Trafikverket anamma en modell som ger förutsättningar för två nya järnvägsspår på sträckan Hässleholm-Lund som kan vara i drift senast 2035.”

Region Skåne Martin Risberg

Kritiska punkter - Infrastrukturdepartementet

”Samtidigt ska tydligen en utredning göras om hur i proppen förutskickade alternativa finansieringsformer och produktionsupplägg skulle kunna se ut.

Vår känsla efter mötet var att det finns en uppenbar risk att någon start på Pilotprojektet Lund-Hässleholm med en snabbare utbyggnad inte kommer att ske förrän tidigast år 2026;

Risken är då Trafikverket påbörjat upphandling av konsulter för lokaliseringsutredningen samt att linjedragningen börjar fastställas med region och kommuner fortsatt ”på läktaren”.

För att få en optimal lösning för en effektivt och snabbare genomförande med bland annat nyteknik krävs att pilotprojektet kan starta första halvåret 2025.

Det skulle samtidigt säkerställa det för ett framgångsrikt genomförande så viktiga inflytandet från region och kommuner.”

Tre stora järnvägsprojekt i infraplanen 2022-2033

-Ostlänken,Linköping-Stockholm,95 miljarder kr,

-Göteborg-Borås,44 miljarder kr,

-Lund-Hässleholm,28 miljarder kr,

Tre stora järnvägsprojekt i infraplanen

- Ostlänken, Linköping-Stockholm, 95 miljarder kr, **byggnation påbörjas nu**
- Göteborg-Borås, 44 miljarder kr,
- Lund-Hässleholm, 28 miljarder kr,

Tre stora järnvägsprojekt i infraplanen

- Ostlänken, Linköping-Stockholm, 95 miljarder kr, **byggnation påbörjas nu**
- Göteborg-Borås, 44 miljarder kr, **genomförandeavtal ok, nära start**
- Lund-Hässleholm, 28 miljarder kr,

Tre stora järnvägsprojekt i infraplanen

-Ostlänken, Linköping-Stockholm, 95 miljarder kr, **byggnation påbörjas nu**

-Göteborg-Borås, 44 miljarder kr, **genomförandeavtal ok, nära start**

-Lund-Hässleholm, 28 miljarder kr, **planeringen skall börja ,färdig 2043/2048**

Samtidigt som Lund-Hässleholm är sträckan med störst kapacitetsbrist.

Infrastrukturplanen 2026-2037

Lund-Hässleholm-Alvesta

- Dagens plan innehåller 16 miljarder av totalt 28 miljarder
- Vad händer med dagens 16 miljarder, kommer de att finnas kvar när utbyggnaden skall ske efter nästa plan 2026-2037?

Nästa steg

”Men projektet behöver komma i gång NU!

Medel finns i nuvarande plan och regeringen behöver inte vänta till nästa plan som börjar 2026 och det borde vara möjligt att redan efter riksdagens beslut om propositionen i december få ett regeringsbeslut för att göra den test man skriver om i propositionen.

Kan vårt förslag vara en utgångspunkt? Hur skulle det politiska hantverket se ut för att nu möjliggöra ett förverkligande av de två nya spåren som ett testprojekt utan att dra det i ytterligare långbänk??”



Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län

Regeringens beslut

Regeringen ger Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) i uppdrag att sondera förutsättningarna att genomföra åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås mot bakgrund av vad som hittills har framkommit inom ramen för regeringens uppdrag till Trafikverket att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (LI2023/03474). Länsstyrelsen ska samråda med regionala och kommunala företrädare i Västra Götalands län och med Trafikverket för att nå en lösning som kan få en större uppslutning i regionen. Länsstyrelsen bör även samråda med representanter för näringslivet. Syftet med uppdraget är att en fortsatt planering ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetters flygplats. En utgångspunkt för planeringen är att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. Om detta inte bedöms möjligt från ett genomförandeperspektiv eller inom statens givna ekonomiska ramar, har länsstyrelsen möjlighet att även sondera kring alternativa åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län.

Trafikverket ska bistå länsstyrelsen med sådana faktauppgifter, beräkningar och klarlägganden som länsstyrelsen begär.

Kostnaden för åtgärder i infrastrukturen får för staten inte överskrida de ekonomiska ramarna, både vad gäller innevarande planperiod 2022–2033 (17 300 miljoner kronor i 2021 års prisnivå) och för objektet som helhet (43 531 miljoner kronor i 2021 års prisnivå), för det tidigare objektet Göteborg–Borås, del av nya stambanor (I2022/01294 m.fl.).

Handlingskraftigt regeringsbeslut