

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.

Öresundsförbindelsen

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

Erfarenheter från Botniabanan

En modell med ett projektbolag och en stabil finansiering har givna fördelar

**Botniabanan AB – en modell att organisera
genomförande av nationella
infrastrukturprojekt**



Källa: Norrtåg AB
2023-02-20

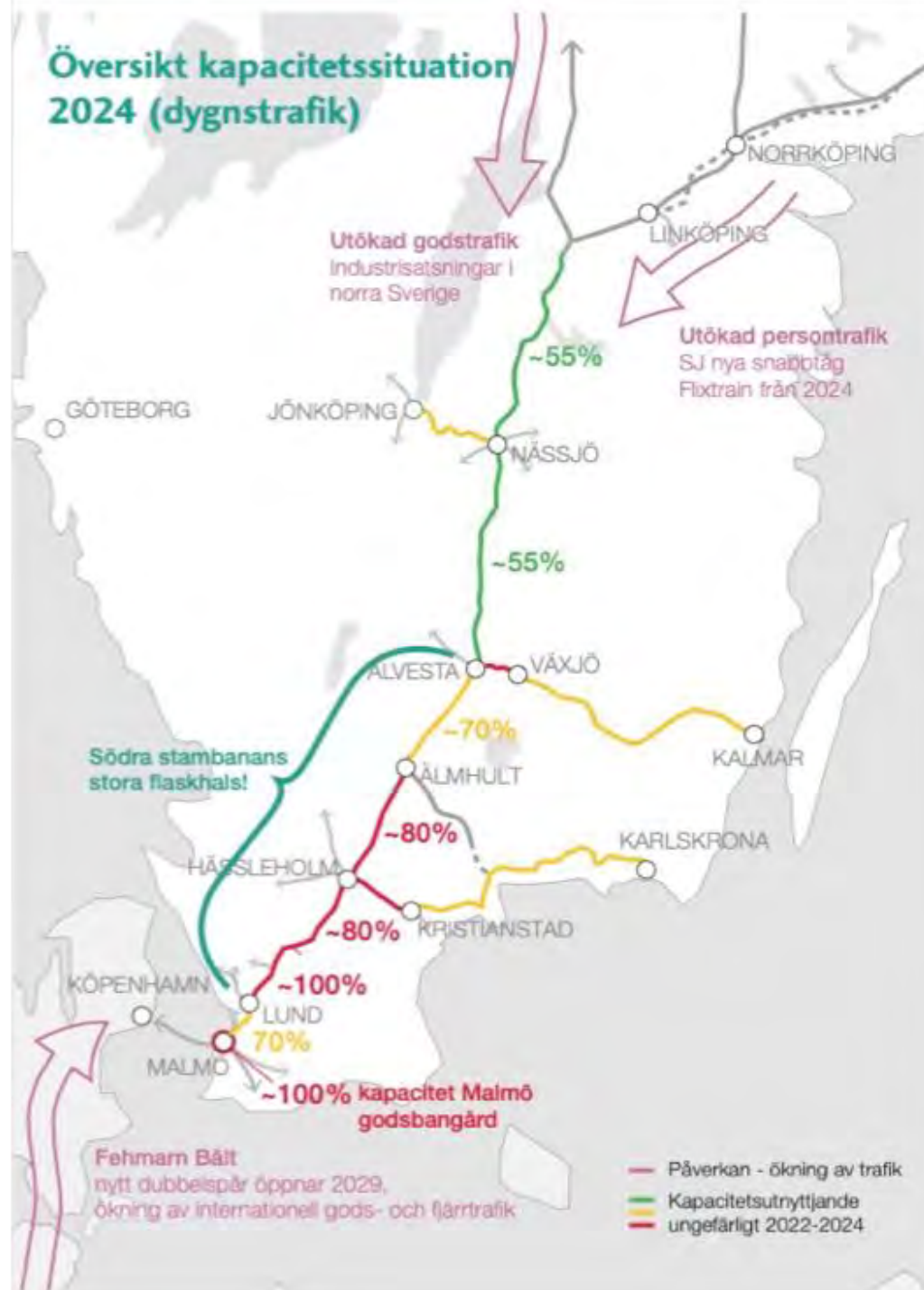
Sammanfattningsvis

En fokuserad organisation med solid finansiering som i god samverkan kunnat leverera ett väl förberett projekt i tid till fastställd budget

Vi ser modiga inslag i Proposition 2024/25:28

- Regeringen har för avsikt att pröva **alternativa finansieringsformer**, under förutsättning att de kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet
- Under kommande planperiod bör test genomföras med investeringsobjekt som **projekteras och byggs av annan aktör** än Trafikverket
- Arbeta vidare med finansieringsformen att rikta framtida intäkter till staten **från Öresundsförbindelsen** till satsningar på transportinfrastrukturen i Öresundsregionen.
- Intensifiera arbetet för **ökad produktivitet och innovation** i anläggningsbranschen
- Arbeta aktivt för att söka **medfinansiering från EU**

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 2024-11-18

TIDPLAN:

- * Uppstart och upphandling 2024–2025**
- * Lokaliseringsutredning 2026–2029**
- * Tillåtlighetsprövning 2030–2031**
- * Järnvägsplaner 2030–2036**
- * Projektering och byggnation, från 2034 (i tidigare version 2034 – 2047)**
- * Trafikstart svårbedömd i nuläget (i tidigare version 2043-2048)**

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

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 och skulle för utbyggnaden Lund – Hässleholm också:

- Möjliggöra teknik för industriell utbyggnad som säkrar snabb byggnation med höga miljökrav och mer förutsägbar slutkostnad
- Möjliggöra öppning för trafik år 2035 eller snarast därefter
- Möjliggöra beredskap för fortsättning norrut mot Alvesta med gjorda erfarenheter

Optimerad lösning med brobanor ?



Södra Stambanan delen Lund - Hässleholm

Stort och komplicerat projekt

Den politiska viljan är tydlig

Nu gäller det att skapa möjligheten:

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

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

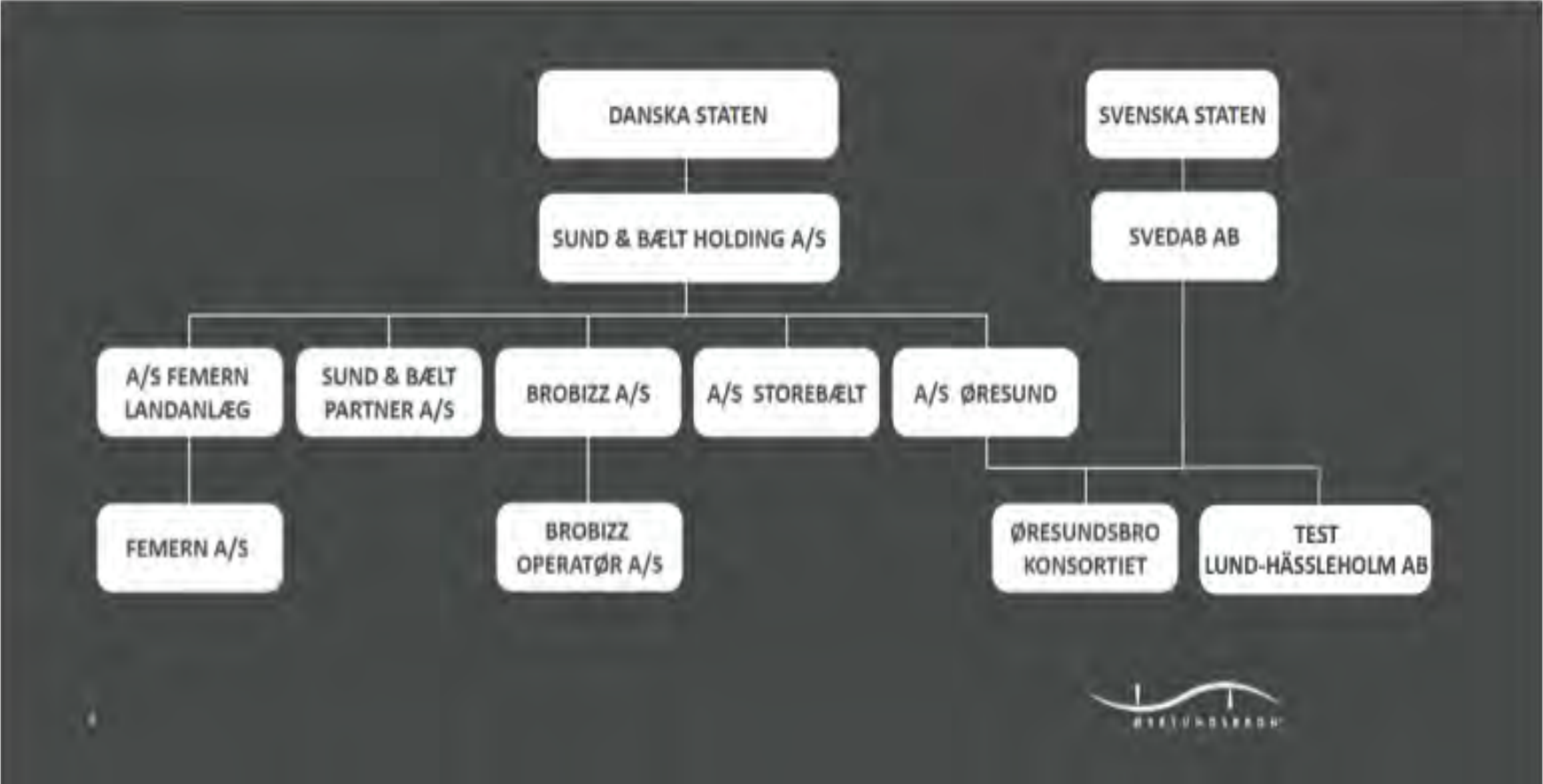
stambanan.com

SWE

Två nya spår Hässleholm – Lund

ACCEPTSTUDIE

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 26 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).

Kort om Øresundsbron:

Konsortium ägt av Svenska och danska staten 50/50

Finansierad med lån

7,5 miljoner fordonspassager 2024

**Resultat år 2024:
1.636 Miljarder DKK**

Construction costs (at opening)	DKK (bn)	EUR (bn)
The Øresund fixed link*	19,5	2,7
Danish land-connections	7,9	1,0
Swedish land-connections	2,6	0,4
Total investment	30	4,0

*EU TNT support of 5% of the construction cost

stambanan.com

menar att

**DET GÅR ATT BYGGA STORA INFRASTRUKTURPROJEKT
SNABBARE OCH EFFEKTIVARE**

**ETAPPEN LUND – HÄSSLEHOLM ÄR LÄMPLIG FÖR ATT PRÖVA
ETT ALTERNATIVT GENOMFÖRANDE**

PRÖVA NYA VÄGAR FÖR ATT EFFEKTIVISERA UTBYGGNADEN
AV JÄRNVÄGSProjekt I SVERIGE

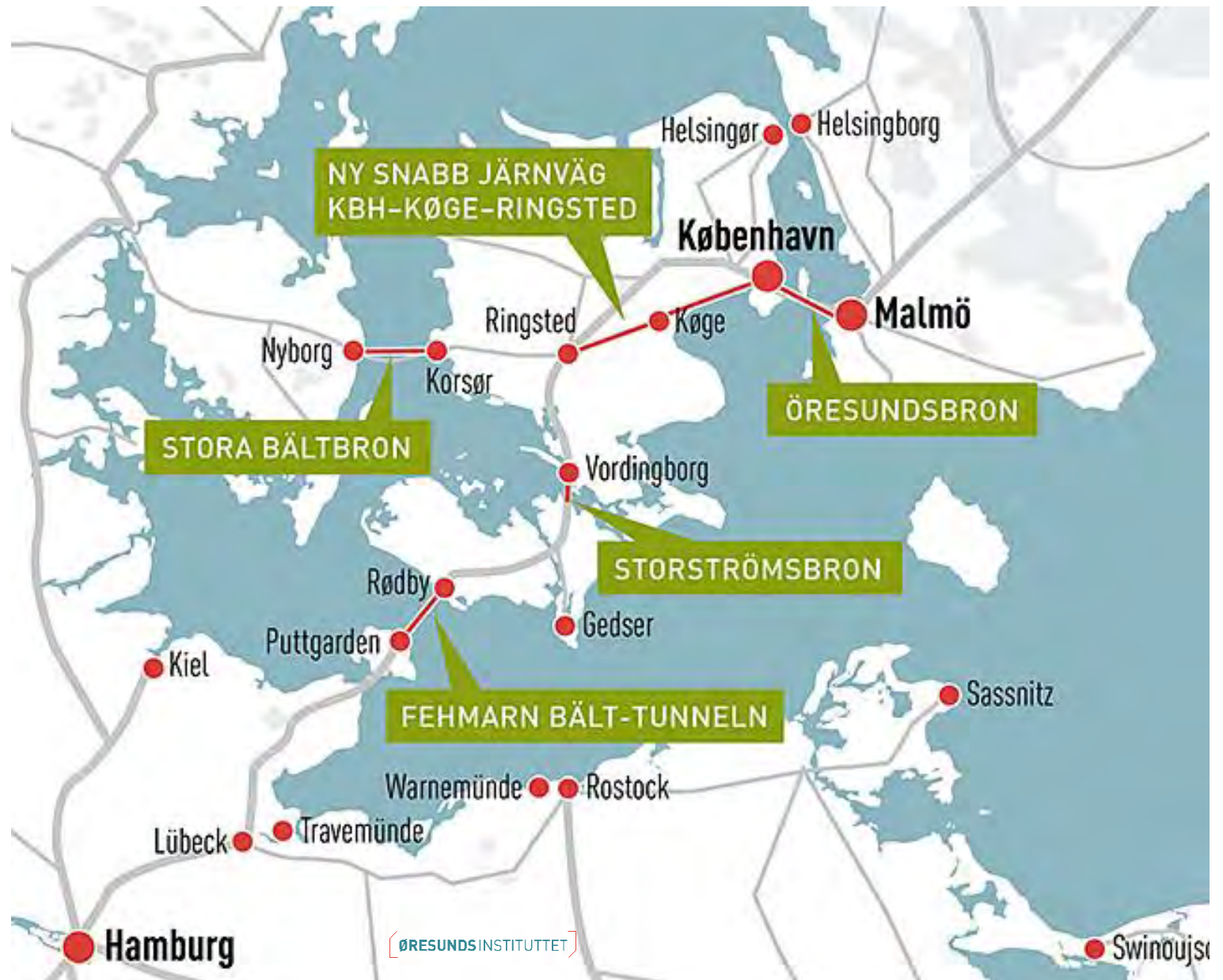
FATTA MODIGA POLITISKA BESLUT

Utbyggnad Lund –Hässleholm ett givet testprojekt

- Ett år efter Regeringsbeslut står projektet inför uppstart
- Behovet av ny kapacitet är inom kort akut
- Hög beredskap hos berörda kommuner och Region Skåne (acceptstudien)
- Hög beredskap för genomförande enligt Regeringens intentioner
- Möjlighet att utnyttja befintlig bolagsstruktur (SVEDAB)

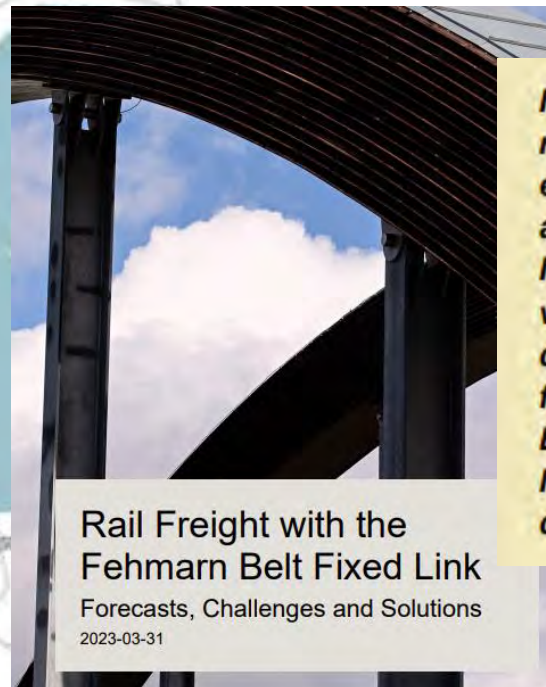
Danmark investerar 100 miljarder DKK

Tyskland - Köpenhamn



2029 blir järnvägen konkurrenskraftigare

Samtidigt flyttar den största flaskhalsen norr om Øresundsbron



In the scenarios in the report, rail freight volumes are expected to increase with about 20 % or less until 2040. It cannot be ruled out that volumes would even decrease. Meanwhile, road freight across the Fehmarn Belt is expected to increase at least by 50 % and it might double.

Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link
Forecasts, Challenges and Solutions
2023-03-31

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 på 28 miljarder i prisläge 2021

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

Nycklar för framgångsrika projekt

Engagerad, kompetent, krävande och närvarande beställare

Gemensamma mål och hög kompetens hos alla involverade

Tydliga ansvarsgränser

Klara förutsättningar, roller och ansvar

Gott samarbetsklimat med effektiv problemlösning

Öppenhet

Genomarbetad systemhandling/väldefinierat projekt

Säkerställd finansiering

Väl etablerad teknik

Väl genomarbetad tidplan och kostnadskalkyl/budget

Avtalsform väl avvägd mot projektets karaktär

Få ändringar under produktionen

Projektanknuten kvalitetsplan

Noggrann uppföljning enligt dokumenterade rutiner

Engagemang, projektsamhörighet och målstyrning