

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

Regeringen har beslutat Lund – Hässleholm ska byggas ut

Regeringsbeslutet oktober 2023

Järnvägstrafiken i Skåne har haft en mycket positiv utveckling de senaste 20 till 25 åren. Men kapaciteten är ansträngd i synnerhet på Södra stambanan och när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar år 2029 bedöms efterfrågan överstiga utbudet mellan Lund och Hässleholm och vidare norrut mot Älmhult och Alvesta. Trafikverket har i sin rapport "Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne" väl beskrivit situationen och kartlagt akuta behov av åtgärder där två nya spår Lund - Hässleholm står överst på prioriteringslistan.

Regeringen har full insikt i dessa kapacitetsproblem och markerade detta genom att den 26 oktober 2023 fatta det ovanliga beslutet om en ändring i nationell plan för transportinfrastrukturen. Genom beslutet gavs Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm samt för ytterligare sex namngivna kapacitetshöjande mindre men betydelsefulla åtgärder i det skånska järnvägssystemet.

Regeringen angav den ekonomiska ramen för utbyggnaden, inkluderande de sex kapacitetshöjande åtgärderna, till totalt 28 070 miljoner kronor i 2021 års prisläge. Av detta belopp ingår 15 900 miljoner i gällande nationell plan för infrastruktur.

Regeringen underströk utbyggnadsbehovet ytterligare genom att i sitt beslut konstatera att det är viktigt att åtgärder för att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet i Skåne kommer till stånd utan stora dröjsmål.

Trafikverkets planering

Trafikverket har tidigare bedrivit en långtgående lokaliseringsutredning gällande utbyggnaden av järnvägen mellan Lund och Hässleholm men då som en del i det av regeringen tidigare avbrutna planeringsarbetet för nya stambanor för höghastighetståg.

Till följd av regeringsbeslutet i oktober 2023 har Trafikverket startat upp ett nytt projekt. Under innevarande år för man en dialog med viktiga samhällsaktörer, bemannar en projektorganisation och förbereder upphandling av en ny lokaliseringsutredning.

Tidplanen för projektet anges på följande sätt:

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

Stambanan.com

Stambanan.com är en organisation som samlar 28 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan för att utveckla Södra stambanan. Med stor tillfredsställelse konstateras att utbyggnaden av sträckan Lund - Hässleholm nu beslutats.

Men den av Trafikverket angivna tidplanen inger mycket stor oro. Frågor som oklarheter kring utbyggnadens omfattning och dess icke helt säkerställda finansiering bidrar ytterligare till denna oro.

Stambanan.com ser en kommande utveckling med nya SJ Delta-tåg och nya operatörer som kommer att medföra att fler snabbtåg, främst i högtrafik, trafikerar sträckan Malmö - Stockholm redan om ett par år. År 2030 förväntas, med Fehmarn Bält-förbindelsen i drift, också godstrafiken öka och godståg kommer att behöva dygnets alla timmar och hålla en hastighet som mer liknar regionaltåg och snabbtåg. Allt detta, tillsammans med EU-krav på två godståg i timmen, innebär att främst sträckan Lund – Hässleholm blir ännu mer belastad med konsekvenser för såväl lokal- som regional trafik i form av längre gångtider och en kapacitetstilldelning som ger så dåliga tider att operatörerna med stor sannolikhet blir tvingade att ställa in trafik.

För många som valt tåget för att ta sig till och från arbetet ter sig ett framtidsperspektiv på 20 till 25 år väldigt utmanande. För exempelvis IKEA i Älmhult, som där sysselsätter ca 5000 personer och har utbildning för anställda från hela världen, är dessa utmaningar extrema. Redan idag är IKEA:s pendlare personal extremt utsatt för ständiga förseningar, överbelastade tåg och inställda tåg. Bara från Malmö/Lund pendlar dagligen ca 1000 personer och en ytterligare förvärrad situation gör deras vardag hart när omöjlig. Detta framgår också av en nyligen publicerad debattartikel (DI 24/3 -24), undertecknad av ansvariga för Ikeabolagen i Älmhult, under rubriken "Tågstrulet är ett hot mot Ikeas verksamheter i Älmhult".

Stambanan.com har genom åren skaffat sig en gedigen kunskap om järnvägstrafiken på Södra stambanan och har också ingående studerat tidigare lokaliseringsutredning gällande utbyggnaden Lund – Hässleholm samt även möjligheterna att på ett effektivt och framtidssäkrat sätt bygga ut Hässleholm C. Behovet av en snabb utbyggnad är uppenbart och beredskapen är stor bland berörda kommuner och hos Region Skåne för att i god samverkan hitta lösningar för bästa lokalisering av en sådan.

Stambanan.com har vidare noterat den politiska diskussion som sedan en tid tillbaka har inletts, bland annat med anledning av ett växande missnöje med hur stora järnvägsprojekt försenas och fördras. Förslag har väckts att inleda en granskning om huruvida sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket varit optimal för skattebetalarna eller om den lett till försämringar och ökade kostnader.

En sådan diskussion, grundad på osäkerhet om hur stora projekt ska drivas, kan vara ytterligare hämmande för hur snabbt utbyggnaden kan genomföras.

Stambanan.com menar att Sverige kan genomföra stora infrastrukturprojekt effektivare och med en säkrare ekonomi. Utbyggnaden av Södra stambanan, första etappen Lund - Hässleholm, är ett tydligt, nyligen beslutat, av region och berörda kommuner starkt efterfrågat, knappt uppstartat projekt och som sådant lämpligt för att pröva ett alternativt genomförande.

Ett stort infrastrukturprojekt

Nycklar för framgång

Stambanan.com bedömer, efter att ha tagit del av framgångskoncepten för ett antal stora och på senare år väl genomförda infrastrukturprojekt, att genom ett alternativt sätt att organisera och finansiera sådana stora projekt är det möjligt att förverkliga dem på ett snabbare och mera effektivt sätt. Några viktiga nycklar för sådan framgång är:

Ett tydligt politiskt uppdrag

Ett stort infrastrukturprojekt berör många, såväl enskilda som kommuner, myndigheter och andra organisationer. En bred samsyn måste skapas och en viktig grund för detta är ett tydligt politiskt uppdrag med angivande av de mål projektet ska uppnå i landets intresse.

En stark organisation med resurser

Då beslut en gång togs om genomförandet av Öresundsförbindelsen konstaterades att detta var ett mycket stort och ett tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt komplicerat projekt varför det var angeläget att skapa en särskild organisation för detsamma. Vidare ansågs det viktigt att denna särskilda organisation, ett statligt ägt bolag, gavs hög kompetens och tillgång till erforderliga finansiella resurser. Erfarenheter från detta projekt och från många andra projekt, exempelvis Botniabanan och Citytunneln i Malmö, talar starkt för att stora och komplicerade infrastrukturprojekt lämpligen organiseras särskilt med ett samlat ansvar för planering, projektering, finansiering, byggande och idriftsättning. Liknande flera goda exempel finns i Danmark (Sund&Baelte) och i Norge (Nye vejer).

En effektiv och rättssäker tillståndsprocess

Regelverken som omfattar tillstånd till infrastrukturåtgärningar är idag omfattande och olika lagstiftningar har många överlappande moment. Dessa överlappningar leder ofta till långa handläggningstider på grund av bristande samordning mellan prövande instanser.

Det finns möjligheter att effektivisera processerna utan ändring i lagstiftning med bibehållen, eller ökad, transparens och rättssäkerhet. Det handlar om en samlad myndighetshantering, om att tidigt säkra personella resurser, om god framförhållning, om väl utformade detaljplaner, om tidiga insatser inom områden såsom miljö, naturvärden, kulturhistoria med flera. Men i lika hög grad handlar det om samverkan, om tydliga mål och om kommunikation och information.

En tryggad finansiering

En säkerställd finansiering är en avgörande förutsättning för ett effektivt och framgångsrik genomförande av ett stort infrastrukturprojekt. Det kan då genomföras utifrån vad som är produktionsmässigt mest lämpligt och utan hänsyn till en årsvis budgetfördelning med stor risk för undanträngningseffekter och en "gasa-bromsa" problematik som med säkerhet medför förseningar och kostnadsökningar.

En god samverkan och aktiv kommunikation

Under planering och genomförande av ett stort infrastrukturprojekt uppkommer under alla skeden - planering, tillståndsprocess, genomförande - ett stort antal frågor som kräver proaktivt agerande och en väl utvecklad struktur för samarbete.

Det tydliga projekt målet skapar förståelse för ambition och innehåll. Professionalism, partnerskap, proaktivitet och ett gott samarbete är viktiga förutsättningar för att nå det.

Ett pilotprojekt för ett effektivt byggande av järnväg i Sverige

Regeringen gav alltså för snart ett år sedan Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningen för utbyggnaden av Södra stambanan, delen Lund - Hässleholm. Utbyggnaden ska till drygt hälften finansieras inom nu gällande nationell plan och till resterande del inom kommande nationell plan. Men Trafikverkets planering utgår från sedvanlig projekthantering och indikerar ett allt för sent färdigställande med ödesdigra konsekvenser.

Då projektet är beslutat och alltså står inför en omstart, menar alltså *Stambanan.com* att det finns ett gyllene tillfälle att pröva ett alternativt genomförande. Regeringen bör därför besluta om ett pilotprojekt - *Södra stambanans utbyggnad, delen Lund - Hässleholm med förstudie av en förlängning mot Älmhult/Alvesta* - med följande grundläggande förutsättningar:

Ett tydligt uppdrag

Regeringen vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft. Utvecklingen av järnvägstrafiken i Skåne ses som väldigt positiv med dess nytta för såväl arbetspendling som godstrafik. Södra stambanan är en del av det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, och dagens besvärande kapacitetsbrist blir än mer påtaglig när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnats och påkallar också Sveriges ansvar att bygga bort flaskhalsar.

Utbyggnaden av Södra stambanan, i första hand delen Lund - Hässleholm, är angelägen av såväl europeiskt som nationellt intresse och den bör komma till stånd utan onödigt dröjsmål. Inriktningen ska vara att två nya spår byggs för hastigheter upp till 250 km/tim på ett kostnadseffektivt sätt i syfte att förbättra för arbetspendling och bidra till ökad kapacitet för godstransporter på järnväg med trafikstart kring år 2035 eller snarast därefter.

Ett särskilt projektbolag

Ett statligt ägt bolag bildas med berörda kommuner och regioner som samägare. Bolagets uppgift är att planera, projektera, bygga, finansiera och driftsätta två nya spår på sträckan Lund - Hässleholm samt att upprätta en förstudie av fortsatt utbyggnad norrut till Alvesta.

Utbyggnaden ska ske i enlighet med av regeringen angiven inriktning och i nära samverkan med berörda regioner, kommuner och berörda myndigheter.

Bolaget ska ha en hög kompetens och säkra att den närmare spårdragningen får en från teknisk, ekonomisk och miljömässig synpunkt bra utformning.

Det framtida ägandet av spåren kan antingen som i fallet Öresundsbron ligga kvar i bolaget eller som i fallet Botniabanan överföras till Trafikverket, som under alla förhållanden bör inneha rollen som infrastrukturförvaltare.

En säkerställd finansiering

Projektet avser utbyggnad av statlig infrastruktur och finansieras ytterst av staten. Regeringen har också som ovan noterats angivit den ekonomiska ramen.

Projektbolaget ges uppgiften att finansiera sitt uppdrag och så snart en lokaliseringsutredning kommit längre och en budget kunnat fastställas, ska en finansieringsplan fastställas.

Den finansieringskälla som ställs projektet till förfogande är förskott genom lån via Riksgälden. Räntebetalning, amortering och eventuella avskrivningar sker genom de av regeringen redan allokerade medlen i gällande och i kommande nationell plan.

En ytterligare viktig finansieringskälla är EU genom CEF (Connecting Europe Facility) för projekt med koppling till de transeuropeiska nätverken TEN-T och med möjlighet till medfinansiering på upp mot 50 % av projekteringskostnaden och 30 % av investeringskostnaden. Då projektet i sin helhet genomförs av ett projektbolag blir möjligheten att få detta bidrag betydligt större än om projektet skulle vara årsvis anslagsfinansierat.

Skulle dessa finansieringskällor inte täcka hela investeringskostnaden, finns möjlighet för regeringen att allokera ytterligare medel genom den utdelning som SVEDAB årligen förväntas göra till sin svenska ägare från år 2030. Under åren 2030 till 2045 kommer Öresundsbrokonsortiets ägare, SVEDAB och A/S Oresundsforbindelsen, göra fortsatta årliga uttag som för den danska ägaren krävs för att kunna hantera lånen för de betydligt mer omfattande danska landanslutningarna. På svensk sida är landanslutningarna mindre omfattande varför SVEDAB beräknas ha avbetalat sina lån år 2030 och uttagen skulle därefter kunna användas för bidrag till projektet och därmed till ett angeläget robust och kapacitetsstarkt stråk för godstrafik genom Sverige.

Sammanfattningsvis

Utbyggnaden av järnvägen Lund – Hässleholm är angelägen och beslutad men beslutet tar med nuvarande planering alldeles för lång tid att förverkliga. I väntan på densamma förvärras dagens kapacitetsbrist och tågtrafiken kommer att drabbas av längre restider och indragna regionaltåg med negativ påverkan på såväl näringsliv som på människors möjlighet att resa hållbart till och från sitt arbete.

Stambanan.com hemställer därför att regeringen snarast fattar ett beslut med följande innebörd:

1.

Utbyggnaden av Södra stambanan delen Lund - Hässleholm ska snarast möjligt byggas ut på ett effektivt och hållbart sätt med beaktande av regionala och lokala ståndpunkter. En fortsatt möjlig 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.

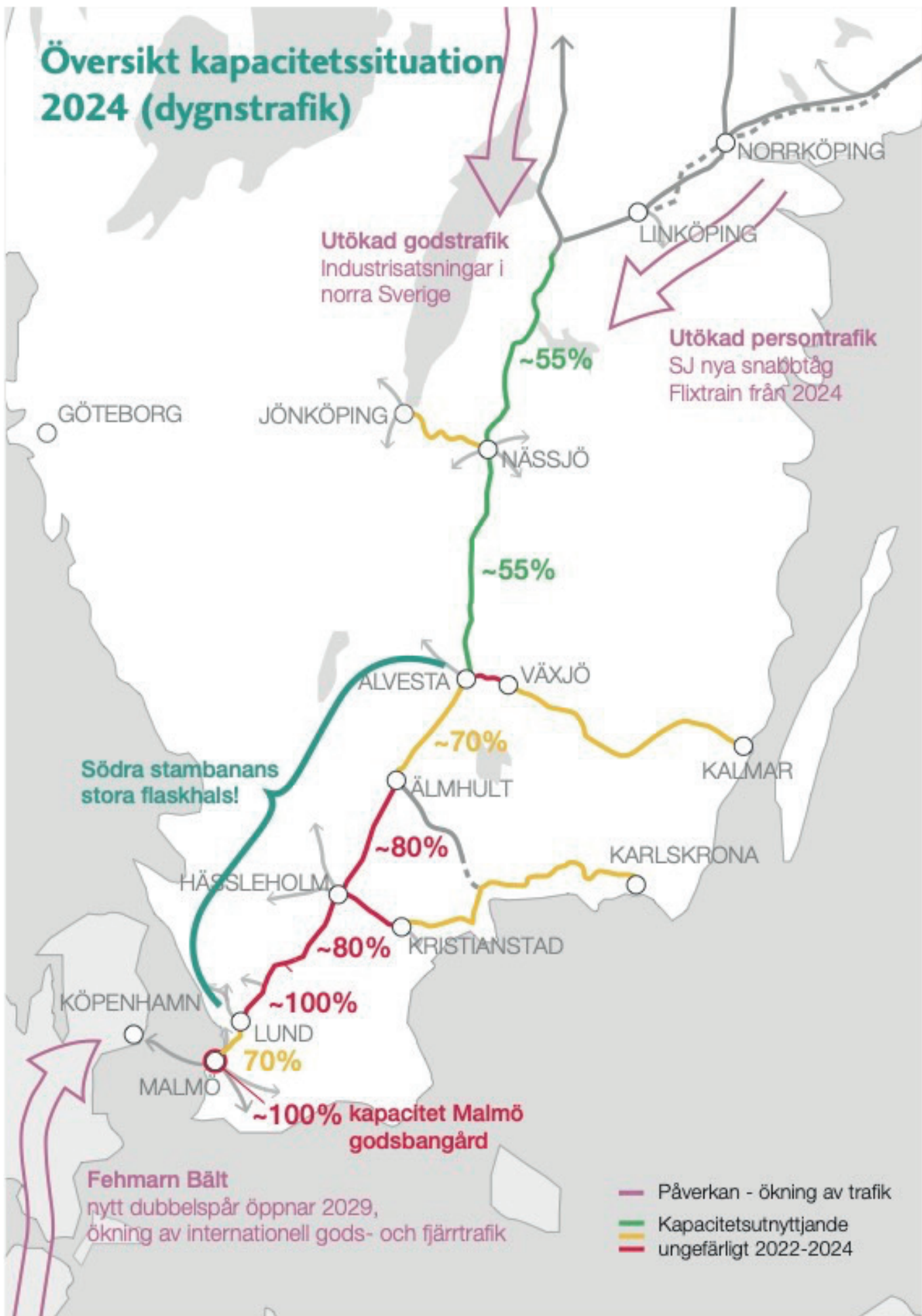
Bolagets uppgift ska vara att planera, projektera, finansiera, bygga och i första hand att driftsätta två nya spår på sträckan Lund - Hässleholm samt att upprätta en förstudie avseende fortsatt utbyggnad till Alvesta.

3.

Projektet finansieras ytterst av staten.

Projektets finansiering säkerställs genom att bolaget ges rätten att låna upp erforderliga medel i Riksgälden. Lånen är ett förskott som 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 upp emot 30 % eller 8 miljarder, samt överskott från Öresundsförbindelsen kan vara möjliga.

Översikt kapacitetssituation 2024 (dygnstrafik)



stambanan.com