

Södra Stambanan

Utbyggnad Lund – Hässleholm

Ett pilotprojekt för snabbare utbyggnad
Ett uppdaterat och reviderat förslag från stambanan.com

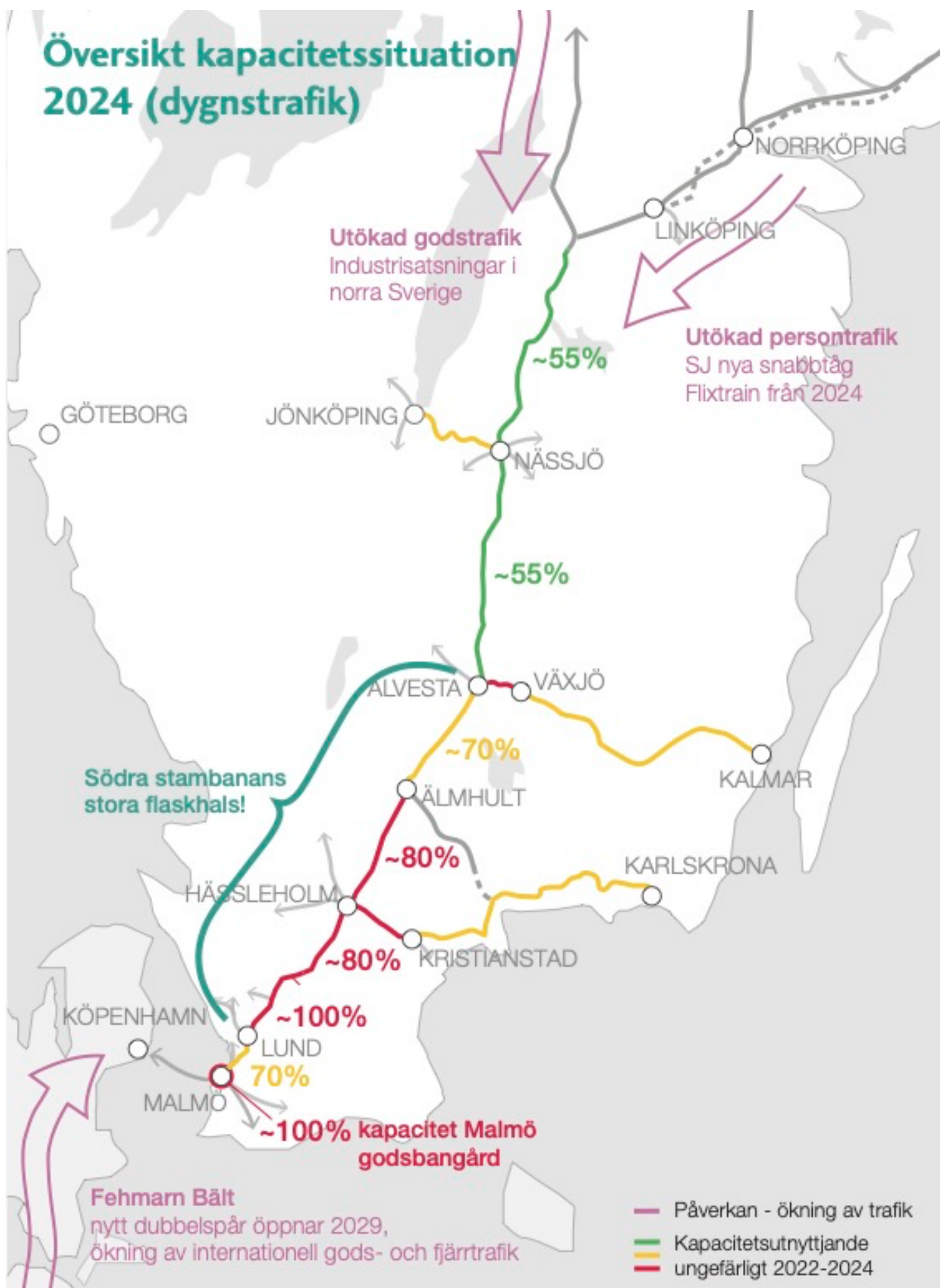
Mars 2026

Sven Landelius
Seniorkonsult
Fd VD för Öresundsbrokonsortiet

Göran Svärd
Samordnare
stambanan.com

stambanan.com

Översikt kapacitetssituation 2024 (dygnstrafik)



Snabbare utbyggnad av järnvägen Lund-Hässleholm

Ett uppdaterat förslag från stambanan.com i mars 2026

Bakgrund

Mot bakgrund av den ansträngda kapacitetsbristen på Södra stambanan, gav regeringen i oktober 2023 Trafikverket i uppdrag att påbörja planeringen för en utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm. Regeringen underströk utbyggnadsbehovet ytterligare genom att betona vikten av att åtgärder för förbättrad kapacitet i det skånska järnvägssystemet kommer till stånd utan stora dröjsmål.

Till följd av detta regeringsbeslut startade Trafikverket direkt upp ett nytt projekt ”Två nya spår Hässleholm-Lund” och angav en tidplan som pekade på en trafikering av de nya spåren först någon gång 2043–2048.

stambanan.com hade noterat regeringsbeslutet med tillfredsställelse men tagit del av Trafikverkets planering med stor oro och därför under våren 2024 arbetat fram ett förslag till ett pilotprojekt för en snabbare utbyggnad och, med hänsyn till ett viktigt stråkperspektiv, inkluderande en förstudie av en förlängning av utbyggnaden mot Älmhult/Alvesta. Förslagets huvudupplägg var:

- 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

Detta förslag, som enligt stambanan.com kunde effektivisera utbyggnaden och korta genomförandetiden från Trafikverkets målbild, ett kvarts sekel, till ca 10 år, har fram till nu presenterats för statssekreteraren i Infrastrukturdepartementet, för politiker i Trafikutskottet, för regeringens utredare gällande alternativa former för genomförande av infrastrukturprojekt, för Järnvägsföretagen och för många andra och det har rönt stort intresse.

Under de två år som gått sedan våren 2024 har bland annat följande hänt:

- Trafikverket har presenterat sitt förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037
- Trafikverket har presenterat en projektrapport samt en samrådsredogörelse gällande projektet ”Två nya spår Hässleholm-Lund”
- Remissvar har inkommit gällande Trafikverkets förslag till nationell plan
- Utredning om effektivitetsvinster genom alternativ organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur har presenterats
- Remissvar har inkommit gällande förslag enligt denna utredning

Stambanan.com har med beaktande av ovanstående uppdaterat sitt förslag enligt nedan.

Utbyggnaden Hässleholm – Lund med två nya spår Regeringens beslut och aktuell status inom Trafikverket

Regeringen beslutade i oktober 2023 att ändra infrastrukturplanen 2022 – 2033 och gav samtidigt Trafikverket i uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne med följande innebörd:

- Trafikverket ska påbörja planeringsarbetet för utbyggnad av två nya järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm med inriktningen att järnvägen utan tidsutdräkt ska byggas ut för att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra för arbetspendling och bidra till kapacitet för godstransporter på järnväg
- Sex namngivna kapacitetshöjande åtgärder tas in i den nationella planen, bland annat åtgärder Malmö C och godsbangård samt mötesspår på godsstråket genom Skåne
- Åtgärdskostnaden för dessa åtgärder ska ingå i gällande, ändrad nationell plan och får som helhet inte överskrida 28 070 miljoner kronor i prisnivå 2021

Trafikverket arbetar för närvarande med planeringen i enlighet med detta regeringsuppdrag. Man har dock i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen (2025-09-30) skjutit fram den huvudsakliga finansieringen av projektet till efter år 2037.

Arbetet är enligt Trafikverket för dagen inriktat mot samarbete med viktiga samhällsaktörer, kommuner och myndigheter, mot att bygga en organisation och mot att förbereda för en utredning om var de nya spåren ska läggas. Dagsläget kan, också baserat på senaste projektrapport (2025-10-10) och Samrådsredogörelse (2026-02-13), sammanfattas på följande sätt:

- Finansiering omfattar enligt förslag till nationell infrastrukturplan för tiden 2026 – 2037 endast 3,3 miljarder avseende planperioden 2026-2037 medan det resterande beloppet om 28,7 miljarder skjuts till efter planperioden
- Arbetet bedrivs i två delprojekt – fyra spår genom Lund från Klostergården till och med Stångby, där planarbetet sägs kunna påbörjas efter redan genomförd lokaliseringstudning, samt resterande del, norr Stångby till Skånebanans anslutning till Södra stambanan söder Hässleholm, där lokaliseringstudning påbörjas först efter genomförd konsultupphandling
- Samråd med berörda kommuner är genomfört och utgör underlag inför kommande beslut av Länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan
- Aktuell tidplan anger tidigast byggstart från år 2034 och att tidpunkt för trafikstart är svårbedömd varför den har lämnats öppen

Aktuell bedömning gjord av flera tunga remissinstanser i yttrande över Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2026 - 2037

Flera remissinstanser pekar på att utbyggnaden Lund-Hässleholm måste prioriteras och genomföras sammanhållet, effektivt, fullt finansierat och i betydligt snabbare takt än planerat. Utbyggnaden är som en del i Södra stambanan en viktig del i ett stråk som möjliggör för export från hela Sverige och man kräver att omtag görs i Trafikverkets förslag till infrastrukturplan, bland andra:

- Volvo anger utbyggnadsåtgärden som prio 1
- IKEA anger att pulsådern Södra stambanan är förutsättning för att växa och utvecklas i Älmhult
- Region Skåne menar att Trafikverkets nuvarande planering visar på bristande förmåga att skapa förutsättningar för effektivisering och snabbare genomförande och förordar att regeringen uppdrar till ett fristående statligt bolag att bygga anläggningen genom lån, där ränta och amortering finansieras via statens infrastrukturbudget. Målet bör vara byggstart år 2029 och trafikstart 2039 samt att utredning gällande kapacitetsförstärkning noden Hässleholm görs skyndsamt för att undvika misstag i framtiden
- SVEDAB välkomnar förslagen till åtgärder som förbättrar kapaciteten i och omkring Malmö samt utbygganden av dubbelspåret mellan Lund och Hässleholm. Åtgärderna bedöms nödvändiga då Femarn Bält-förbindelsen börjar trafikeras med godståg och vara väsentliga för regional/nationell järnvägstrafik.

Li 2025:04 Utredningen om effektivitetsvinster genom alternativ organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur (Norgrenska utredningen)

Utredningen, som presenterades i december 2025, bedömer att det nu både finns anledning och möjligheter att i Sverige utveckla effektivare genomförandeformer. Detta inbegriper val av alternativa modeller och metoder för planering, etablering och förvaltning av objekt samt en effektivare interaktion med intressenter – det kan inte vänta; det är angeläget att leverera effektivitetshöjande åtgärder för den nationella planen 2026 – 2037.

Utredningen konstaterar att den enskilt viktigaste åtgärden för att komma till rätta med dagens problem är att skapa en ny organisation som bidrar till institutionell konkurrens vilket i sin tur skapar effektivitetsvinster och föreslår därför att ett statligt ägt bolag skapas med uppgiften att planera, genomföra och förvalta utvalda objekt.

Förslaget innebär i korthet:

- Ett statligt ägt bolag
- Portföljstyrning av utvalda stora väg- och järnvägsprojekt
- Sammanhållen planering, projektering, entreprenader och underhåll
- Samordnar befintliga bolag och vid behov enskilda projektbolag
- Finansiering via anslag, inte avgifter
- OPS där analys visar att det är lämpligt

Och förväntas ge följande resultat:

- Utmana etablerade rutiner
- Ansvar och incitament i bolagsform
- Institutionell konkurrens
- Kortare ledtider
- Kostnadsmässig effektivitet
- Riskspridning

Utredningens plan för genomförande:

- Proposition om bolagsbildning som aviserar regeringens avsikt att gå vidare med att genomföra projekt i bolagsform
- Förslag om bolagets ansvar, uppdrag m.m. i vårändringsbudgeten
- Regeringens beslut om fastställelse av nationell plan våren 2026
- Riksdagens godkännande av proposition enligt ovan
- Uppdrag till genomförandekommitté att förbereda bolagisering med stöd av Trafikverket och rådgivare
- Förvärv av lagerbolag och bolagsstämma för beslut om bolagsordning, ägaranvisning, interimsstyrelse, affärsplan 2026-2028 samt avtal med Trafikverket
- Fastställande av samverkansformer mellan bolaget och Trafikverket för överföring av utpekade projekt samt upphandling av rådgivare för etablering av bolaget
- Bolaget operativt

Remissinstanserna instämmer i sina svar med utredningens bedömning gällande det tydliga behovet att öka effektiviteten i tidplan och kostnad samt att det finns en potential att effektivisera genomförandet av investeringar i transportinfrastrukturen. De flesta stödjer också utredningens förslag men pekar i flera fall på behovet av ytterligare utredning, bland annat frågor gällande finansiering och gränsdragning. Många tillstyrker att regeringen går vidare med förslaget och någon föreslår att förslaget prövas vidare genom pilotprojekt.

Bedömning och reviderat förslag från stambanan.com i mars 2026

Som ovan nämnts konstaterade stambanan.com redan våren 2024 att den planering Trafikverket initierat efter regeringsbeslut om utbyggnad Lund – Hässleholm inte var så effektiv som behovet av utbyggnad påkallar, och lämnade förslag till ett pilotprojekt för snabbare utbyggnad delen Lund – Hässleholm med förstudie av en förlängning mot Älmhult/Alvesta.

Stambanan.com har sedan dess noggrant följt utvecklingen beskriven ovan och ser, trots i flera fall en positiv utveckling, med fortsatt stor oro på såväl tid- som finansieringsplan för genomförandet av ”Två nya spår Lund-Hässleholm” som Trafikverket nu anger.

Stambanan.com delar alltså den bedömning som gjorts av remissinstanser ovan. Vi har också med intresse tagit del av den Norgrenska utredningen och noterar att vårt förslag gällande möjlig effektivisering genom ett tydligt uppdrag och ett särskilt projektbolag stämmer väl med utredningens förslag, liksom med dess konstaterande att effektivitetsvinster uppnås särskilt genom att involvera ett projekts tidiga skede.

Men samtidigt ger utredningen inte svar på frågan om en tryggad finansiering och Trafikverkets förslag att senarelägga densamma, också jämfört med regeringens uppdrag från oktober 2023, inger fortsatta farhågor om kraftiga förseningar med stora kapacitetsproblem som följd.

Stambanan.com lämnar därför följande uppdaterade förslag till pilotprojektet

”En snabbare utbyggnad av järnvägen Lund-Hässleholm”:

- Ett statligt majoritets ägt bolag bildas varvid berörda kommuner och regioner ges möjlighet till samägande. Bolagets uppdrag ska vara att planera, projektera, bygga och driftsätta två nya spår på sträckan Lund, Norr Stångby, till Hässleholm, anslutningspunkt Skånebanan söder Hässleholm C, för hastigheter upp till 250 km/tim. Utbyggnaden ska göras utan tidsutdräkt med målsättningen att trafikstart sker snarast möjligt och senast 2039. Den närmare sträckningen ska bestämmas i nära samverkan med region Skåne, berörda kommuner och myndigheter med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Uppdraget omfattar även att genomföra en förstudie av en förlängning mot Älmhult/Alvesta.
- Samverkansformer mellan Trafikverket och bolaget ska avtalas för överföring av kunskap/kompetens, av redan gjord konsultupphandling och av kommande drift
- Projektets ekonomiska ram uppgår till 32 miljarder i prisnivå februari 2025 och finansiering sker genom anslag som fastställs i kommande nationell infrastrukturplan. Bolaget ges dock rätten att i Riksgälden låna upp medel för att säkerställa en utbyggnad enligt en snabbare tidplan än den som tillgängliga anslag skulle medge. Sådana lån ska amorteras i takt anslag görs tillgängliga och upplupna räntekostnader ska bäras inom kommande anslag.
- Ett sammanhållet projekt för Lund-Hässleholm med utblickar norrut ger möjligheter att beakta ett för hela Sverige viktigt stråkperspektiv och öppnar för möjligheten till större EU bidrag. Sådant ytterligare finansiering ska sökas ur fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF/TEN-T)
- Skulle ett statligt bolag med ett mer omfattande uppdrag enligt Norgrenska utredningen inrättas, kan om så bedöms lämpligt nu föreslagna bolag senare införlivas. I synnerhet om ett sådant bolag kommer att hantera projekt som ingår i såväl europeiska som nationella viktiga stråk för gods- och persontrafik.

stambanan.com