

Protokoll - medlemsmöte**Tid** 20 mars 2026 kl. 10-11.50**Plats** digitalt möte**Närvarande**

Hässleholm	Lena Wallentheim, ordförande
	Joakim Karlsson
Älmhult	Thomas Harrysson
	Paul Robertsson
	Henrik Johansson
Höör	Kent Staaf
	Anton Klacka
Aneby	Michael Wirestam
Alvesta	Thomas Haraldsson
	Therese Lindström
Växjö	Per- Olof Löfberg
Karlshamn	Magnus Gärdebring
	Daniel Wäppling
	Öjvind Hatt
Kristianstad	Åsa Hammarstedt
Markaryd	Johan Eberhard
Landskrona	Hanna Jensen Skak
Lund	Karin Hammarlund
Eslöv	Johan Andersson
Perstorp	Ronny Nilsson
	Patrik Ströbeck
Nässjö	Karolina Haag Sjöberg
Osby	Lotte Melin
Sävsjö	Peter Ringberg
Region Skåne	Muhanzu Nice
Region Kronoberg	Per Hansson
Region Jönköping	Leif Andersson
Region Kalmar	Peter Vretlund
	Lina Broby
Kreera	Patrik Sterky
Sven Landelius Consulting	Sven Landelius
IKEA	Åsa Karlsson Björkmarker
Stambanan.com	Göran Svärd, samordnare

Lena Wallentheim hälsade välkommen till dagens digitala medlemsmöte.

1. Förslaget till nationell plan 2026-2037/ remissvaren för utbyggnad en av Lund-Hässleholm

Redovisas remissvar på Trafikverkets förslag på ny infrastrukturplan 2026-2037.

Remissvaret från AB Volvo

Volvokoncernens tåg mellan Umeå och Gent (Belgien) går på Södra stambanan. Flödet på denna sträcka är mycket känsligt för störningar i produktionslogistiken

De största är kapacitetsbristerna finns på sträckorna mellan Alvesta och Hässleholm, samt mellan Hässleholm och Lund (Klostergården). Mellan Hässleholm och Lund behövs en snabb utbyggnad till fyra spår.

Åtgärden är prioriterad av AB Volvo som ”prio 1”.

Remissvaret från IKEA

Älmhult är både en global destination och en arbetsmarknadsnod som är helt beroende av ett välfungerande transportsystem. Robust, pålitlig och kapacitetsstark järnväg är en förutsättning för IKEA att fortsätta växa och utvecklas i Älmhult.

Utbyggnad till fyra spår mellan Lund–Hässleholm måste vara högsta prioritet och ges en tidsplan som svarar upp dels mot dagens behov och dels mot trafikökning blir följden av färdigställandet av Fehmarn-Bält förbindelsen.

Både alternativa finansierings- och genomförandelösningar bör prövas för att öka genomförandetakten och öka effektiviteten.

Utbyggnaden av fyra spår mellan Lund-Hässleholm måste därför prioriteras och genomföras sammanhållet och effektivt.

Remissvar från Region Skåne

Säkerställ färdigställandet av två nya spår mellan Lund och Hässleholm.

Region Skåne kräver att regeringen gör ett omtag kring finansieringen av Södra stambanan i den nationella planen

Region Skåne förordar därför att regeringen snarast 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 år 2039– i linje med regeringens tidigare direktiv och behovet av stärkt kapacitet i Skånes järnvägssystem

Medlemsmötet lägger informationen till handlingarna.

2. -Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg. Utredare Claes Norgren

Sven Landelius redovisar Claes Norgren utredning om snabbare och effektivare utbyggnad av infrastrukturen som överlämnats till regeringen.

Utredningsuppdraget:

Föreslå ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar i syfte att skapa effektivitetsvinster och snabbare genomförande.

Ej OM utan HUR!

Utrednings huvudkonklusion:

Den enskilt viktigaste åtgärden för att nå eftersträvade effektivitetsvinster och snabbare genomförande, är att skapa ett statligt ägt bolag som övertar vissa av regeringen utvalda objekt från Trafikverket och som får uppgiften att planera, genomföra och förvalta dessa

Visserligen fångar utredningen upp många av idéerna i vår rapport
”Ett pilotprojekt för snabbare utbyggnad Lund-Hässleholm

- Lund-Hässleholm pekas ut som lämpligt objekt
- Projektbolag utpekas som bästa lösning
- Viktigt att komma in i tidigt skede för att uppnå störst effekt
- Viktigt med ett samlat ansvar planering, projektering, byggande, driftsättning
- Viktigt med hög kompetens i organisationen

MEN

- Finansieringen är långt ifrån säkerställd.
I Trafikverkets förslag till infrastrukturplan finns 3,3 mrd avsatta för tiden 2026-2037 medan resterande 28,7 mrd ligger efter 2037. Tidplanen riskerar att bli allt för utdragen.

SLUTSATS

Norgrenska utredningen ett viktigt steg på vägen men oklart om den medför en snabbare utbyggnad Lund-Hässleholm.

Flera remissinstanser bejakar regeringens vilja att söka alternativa och effektivare former för infrastrukturinvesteringar.

-Uppdaterat förslag för snabbare utbyggnad Lund-Hässleholm/ stambanan.com

- Göran Svärd redovisare ett uppdaterat förslag för snabbare utbyggande av Lund-Hässleholm.

Förslaget från stambana.com i 2024 har nu reviderats i mars 2026.

- Stambanan.com har noggrant följt utvecklingen 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 den bedömning som gjorts av remissinstanser. 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.

[Uppdaterat och reviderat förslag upprättat av stambanan.com år 2026.](#)

- 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.
- 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 250km/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.

Johan Andersson lägger följande anteckning till protokollet ,
Eslövs kommun har ej tagit ställning i kommunstyrelsen till frågan om statligt bolag. Det finns frågetecken kring frågan då projektet är långt framskridet med Trafikverket och samarbetsytorna håller på etableras. Risken är att projektet försenas ytterligare vid omorganisation till bolagsbildning. Vidare är den demokratiska insynen viktig både för kommunen och för invånarna.”

Medlemsmötet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

3. IKEAs behov av väl fungerande Södra stambanan.

Åsa Karlsson Björkmarker, IKEA Älmhult AB redovisar IKEAs behov av en väl fungerande Södra stambana främst för sitt stora antal dagliga pendlare från Malmö och Lund. Det är en viktig förutsättning för att det skall ske fortsatta investeringar i IKEAs centralort Älmhult.

IKEA har arbetat intensivt i kontakter med ministrar och statssekreterare i regeringen under det senaste året. Det är viktigt att utbyggnaden Lund-Hässleholm-Älmhult kan ske närtid.

IKEA arbetar även med andra näringslivsföreträdare för en snabbare utbyggnad.

Medlemsmötet tackar Åsa för denna redovisning.

4. Hässleholm C-Alvesta/ Nästa steg i enlighet med Visionen/etappstrategin

Vid förra medlemsmötet startade en etapp för vårt fortsatta arbete med att utveckla Södra stambanan. Det gäller fortsättningen på utbyggnaden av Lund-Hässleholm från Hässleholm till Alvesta.

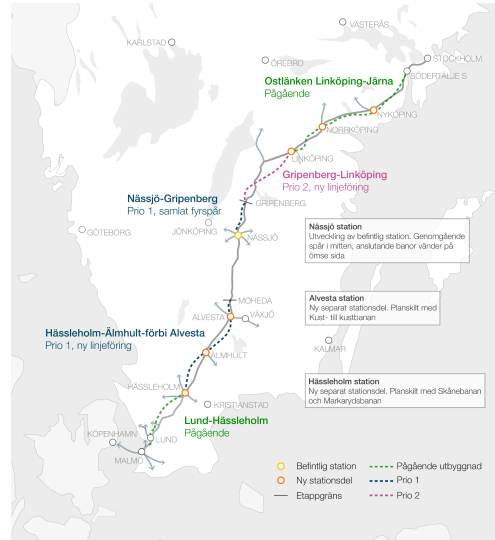
Det är ett arbete som involverar berörda kommuner Hässleholm, Osby, Älmhult och Alvesta i samverkan med stambanan.com.

Arbetet har påbörjats och en redovisning görs av Patrik Sterky, Keera.

Alvesta-Hässleholm

Prioritering (vision/etappstrategi)

- Efter Hässleholm-Lund prio 1 med ny sträckning Älmhult-Hässleholm och Alvesta-Älmhult
- Viktigt att få med stadspassager



Alvesta-Älmhult-Hässleholm

- Nästa gång man kan lägga in ett objekt (ex Alvesta-Hässleholm) i nationell plan är om fyra år
- Alltså TRV kan börja jobba först om fyra år, vilket är dålig framförhållning
- Först om fyra år kan man *börja* sätta en organisation, därefter lokalisering etc
- Man kan inte komma inte gång med byggstart för nästa sträcka förrän på tidigt 2040-tal...

Vi behöver börja nu! Både för att pengarna finns snart och att kapaciteten behövs. Fehmarn öppnar 2030-2032



Särskilda fokusområden

- Gemensam sträckning mellan kommunerna – miljö, intrång, påverkan, militär
- Hässleholm C – anslutning/passage övriga banor, bytespunkt, markanspråk, kapacitet
- Älmhult C – anslutning/passage Sydostlänken, markanspråk och koppling bangård/sydostlänken
- Alvesta C – anslutningsriktningar (kust-kustbanan), plattformskapacitet, planskildhet KTK och station. Bangårdspåverkan
- Övriga tätorter/delar på sträckan



Förslag – kommunal samverkan

- Kommunal samverkan ihop med stambanan.com med syfte att ta fram en Förstudie, ev även lokaliseringstudie
- Förstudie ska svara på vad man ska bygga, hur man tar sig fram och vad det kostar
- När staten bildar ett projektbolag för infrastrukturens utbyggnad, kan det gå snabbare och då gäller det att vara väl förberedda.



Medlemsmötet beslutar att fortsätta arbetet i samverkan med kommunerna.

5. Bokslut 2025

Verksamheten under 2025 påverkades starkt av arbetet med den kommande infrastrukturplanen 2026-2037.

I januari hade vi ett bra möte med statssekreteraren Johan Davidson, infrastrukturdepartementet där vi kunde presentera och diskutera vårt förslag om snabbare utbyggnad av Lund-Hässleholm. Förslaget bygger på erfarenheter från Öresundsbron och Botniabanan samt erfarenheter från projekt i Danmark. Arbetet har skett i nära samverkan med Sven Landelius, seniorforskare och fd Vd för Öresundsbron.

Under hösten redovisade Trafikverket sitt förslag till infrastrukturplan 2026-2037. I vårt remissvar till regeringen var vi mycket kritiska att anslaget för utbyggnaden av Lund-Hässleholm minskat från 16 miljarder kr till 3,3 miljarder kr. Vilket riskerar att utbyggnaden försenas ytterligare.

Samtidigt så pågår utbyggnaden av Fehmarn bält förbindelsen som kommer att öka belastningen på Södra stambanan från 2030.

Ett viktigt objekt som påverkar Södra stambanan och ingår i den nuvarande planen är, etapp 1 av utbyggnaden av dubbelspår mellan Alvesta och Växjö, men projektet har tagits bort av Trafikverket

Ett flertal kontakter har genomförts med riksdagspersoner från olika partier för att redovisa och diskutera läget för Södra stambanan och speciellt utbyggnaden av Lund-Hässleholm.

Bokslutet redovisar ett mindre överskott på 51 000 kr för 2025.

Medlemsmötet beslutar

Att godkänna bokslutet för 2025 och att överskottet tillförs 2026 års verksamhet.

6. Budget 2026

Arbetet med den kommande infrastrukturplanen 2026-2037 har påbörjats och kommer att vara en stor del av arbetet under 2026. Vi kommer att arbeta intensivt för att utbyggnaden av två nya spår Lund-Hässleholm kan ske snabbare och effektivare enligt det förslag som vi utarbetat under 2024. Regeringen har i sitt beslut för ramarna för 2026-2037 pekat på att pröva alternativa genomförande och finansieringar för att uppnå snabbare utbyggnader av infrastrukturen.

Ett förslag på alternativt genomförande har presenterats, där Lund-Hässleholm ingår, och skall beslutas i samband med den nya infrastrukturplanen i vår.

Vidare skall behovet av kapacitetsförstärkning på sträckan Hässleholm-Alvesta studeras för att ligga till grund för nästa infrastrukturplan. Utbyggnaden av Hässleholm C är en viktig integrerad del i detta arbete.

De viktigaste punkterna för arbetet 2026 är följande,

1. Ökad kapacitet på Södra stambanan

Mer än 50% av alla tåg i landet utnyttjar Södra stambanan. Trängseln på spåren är idag stor på delar av banan.

Trots effekterna av pandemin förväntas tågtrafiken att öka de närmaste åren. Fjärtrafiken planerar en utökning med fler förbindelser i närtid vilket kommer att riskera att dagens pendeltågstrafik på Södra stambanan trängs ut. Godstrafiken kommer också att öka, speciellt efter 2030 då Fehmarnbelt invigs. Undanträngningseffekterna för pendeltågstrafiken kommer ytterligare att öka.

En utbyggnad av två nya spår Lund-Hässleholm är nödvändig tillsammans med kapacitetsförstärkningar på delen Hässleholm-Linköping.

2. Fortsatt satsning på underhåll och reinvesteringar på Södra stambanan.

Underhållet och reinvesteringar på Södra stambanan behöver öka de kommande åren för att öka standarden på spåren och säkerställa resenärernas förtroende.

Inriktningen för 2026 är en starkare betoning på Södra stambanans utveckling de närmaste 10-20 åren, med hänsyn till den kommande trafikutvecklingen.

Detta får genomslag på utredningsarbetet och kontakter med beslutsfattare och näringsliv. Fortsatta kontakter med intresserade kommuner/regioner för att blimedlemmar kommer att ske under 2026.

I förslaget till en stram budget för 2026 är tyngdpunkten lagd på att ta fram nya rapporter som kan påverka Södra stambanans utveckling i närtid. Ekonomin hanteras av Alvesta kommun.

Antalet medlemmar uppgår till 28 kommuner, 5 regioner och Sydsvenska handelskammaren.

Medlemsavgiften föreslås vara oförändrad, 50 öre/invånare

Medlemsmötet beslutar

Att godkänna förslaget till budget 2026

Nästa digitala medlemsmöte är den 18 december 2026 kl. 10.

Lena Wallentheim
ordförande

Göran Svärd
samordnare