

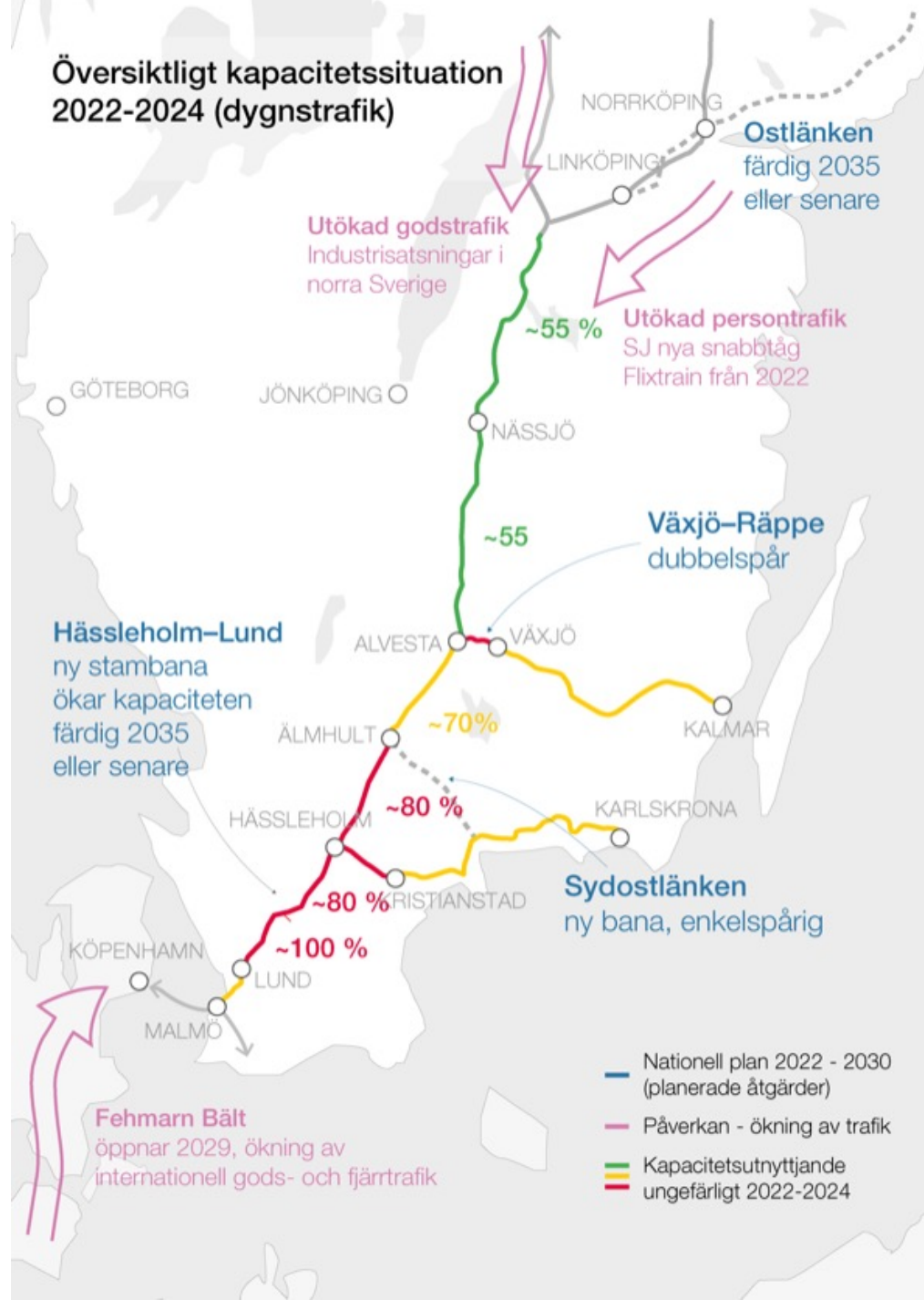
# Lena Wallentheim

---

- Ordförande stambanan.com
- Oppositionsråd Hässleholm



# Översiktligt kapacitetssituation 2022-2024 (dygnstrafik)





# Gusten Mårtensson

---

- [stambanan.com](https://stambanan.com)
- kommunalråd Älmhult



# Sara Lindberg

---

- [stambanan.com](http://stambanan.com)
- Kommunalråd, Nässjö



# Bengt Germundsson

---

- [stambanan.com](http://stambanan.com)
- Kommunalråd, Markaryd



# Riksdagsseminarium

- Stockholm  
25 January, 2023







IKEA VISION

**To create a better  
everyday life for  
the many people**



# Tillsammans







# Infrastruktur – en kritisk förutsättning

**På kort sikt:**

**1. Bättre punktlighet**

**2. Bättre information**

**3. Bättre uppkoppling**

**4. Hela och rena tåg**

**På längre sikt:**

**Ökad kapacitet**



# IKEA Älmhult

- Älmhult är hjärtat
- Vi satsar långsiktigt
- TILLSAMMANS
- Infrastruktur – en kritisk förutsättning







# Skåne och Södra stambanan

Anna Jähnke, regionråd

2023-01-25

# Tågantal och kapacitetsutnyttjande på stambanorna, snitt per dygn

## Tågantal per dygn, Västra stambanan (2019)

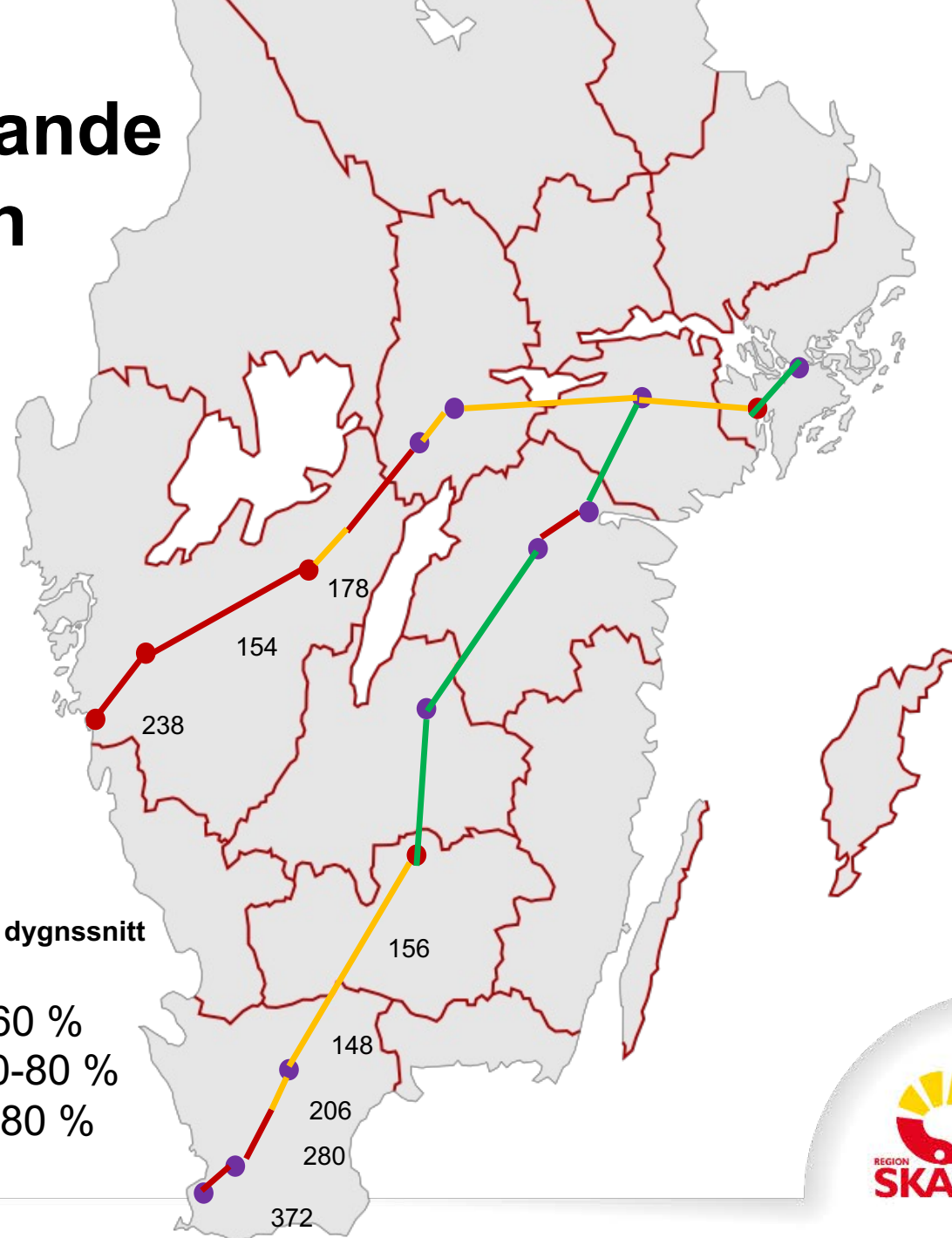
Linjedel	Snabbtåg	Lokal- och regionaltåg	Godståg	Totalt
Skövde-Falköping	54	84	40	178
Falköping-Alingsås	52	56	48	154
Alingsås-Göteborg C	52	148	42	238

## Tågantal per dygn, Södra stambanan (2019)

Linjedel	Snabbtåg	Lokal- och regionaltåg	Godståg	Totalt
Alvesta-Älmhult	30	74	52	156
Älmhult-Hässleholm	30	72	46	148
Hässleholm-Höör	30	136	40	206
Höör-Lund C	30	202	48	280
Lund C-Arlöv	42	280	50	372

Kapacitet, dygnssnitt (2019)

- = < 60 %
- = 60-80 %
- = > 80 %



# Ökat tryck på Södra stambanan framöver

## Långväga persontåg

- SJ: planerar 50 % fler avgångar Stockholm-Lund/Malmö till år 2027

## Regionala persontåg

- Öresundståg och Pågatågen planerar 50 % fler avgångar Lund-Eslöv-Höör-Hässleholm till år 2035-40

## Godståg

- Nuläge: 50 godståg/dygn
- Prognos Trafikverket 2040: 70 godståg/dygn
- Prognos Fehmarn bält: 90-100 godståg/dygn



## Utan nytt dubbelspår Hässleholm-Lund

- Kan SJ **inte utöka** sin snabbtågstrafik Stockholm-Köpenhamn-(Hamburg)
- Kan godstrafiken **inte öka**. Svårt även för lastbilstransporter att öka i och med förarbrist
- Tvingas Skånetrafiken **minska** antalet avgångar på sträckan, särskilt i högtrafik

# Nytt dubbelspår Hässleholm-Lund ger stora effekter

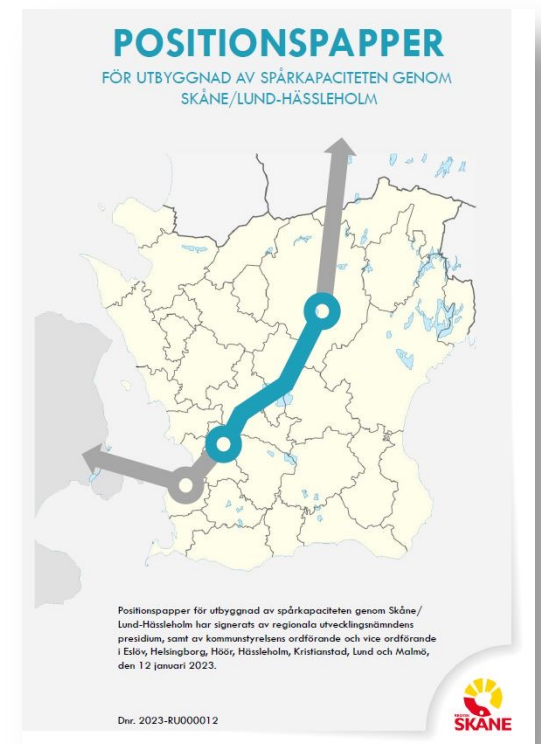
- Givet regeringens prioriteringar om både ökad godstrafik och ökad pendlingstrafik torde nytt dubbelspår Hässleholm-Lund ge störst effekt snabbast ur ett nationellt perspektiv.
- Den utformning som Region Skåne föreslagit (250 km/h, inga nya stationer) är mest kostnadseffektiv.
- Att separera snabb trafik (SJ, Öresundståg) och långsam trafik (Pågatåg, godståg) är effektivast kapacitetsmässigt.





# Skånes förslag till regeringen

- Ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa kapacitetsåtgärder i järnvägskorridoren Hässleholm-Lund som medger ökad trafikering och robusthet genom ytterligare ett dubbelspår på sträckan.
- Ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta utreda den av Region Skåne och berörda skånska kommuner föreslagna alternativa korridoren (Genomlysningen) inom den redan påbörjade Lokaliseringsutredningen Hässleholm-Lund.
- Besluta att genomföra kapacitetshöjande åtgärder i Skåne, finansierade genom Öresundsbrokonsortiets överskott, i enlighet med Trafikverkets förslag till nationell plan 2022-2033.



# STORA PROJEKT

## Nycklar för framgång

*SVEN LANDELIUS*

Seniorkonsult Stora Projekt  
F.d. VD för ÖresundsbroKonsortiet (1994 – 2007)





Öresundsförbindelsen invigdes 1 juli 2000

Fyra månader före tidplan

Inom budget

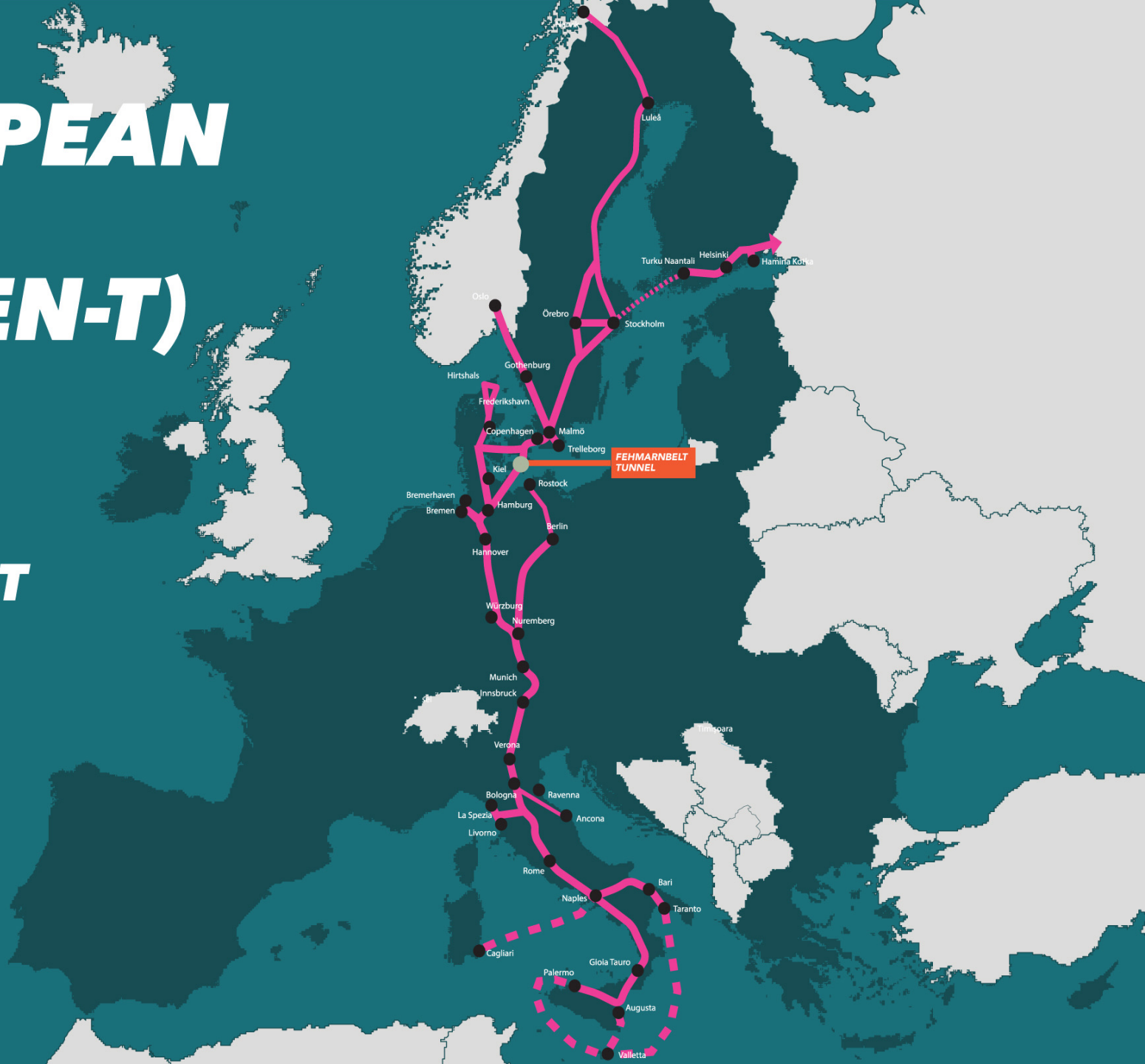
Inga påvisbara negativa miljökonsekvenser för Öresund

En viktig trafiklänk och en kraftfull katalysator för regional utveckling



# ***TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)***

***PART OF THE FUTURE  
EUROPEAN TRANSPORT  
NETWORK***





# INVESTMENTS IN THE FEHMARN CORRIDOR

**RINGSTED - LÜBECK  
IN TOTAL:  
OVER DKK 100 BILLION**

BUDGET (DKK BILLION IN 2021 PRICES)

\*DKK 55.1 BILLION (2015 PRICES), C.F. THE FEHMARNBELT PROJECT'S OVERALL ECONOMIC FRAMEWORK



# FINANCING MODEL

## CONSTRUCTION BUDGET

EUR 7.1 billion (2015-prices)

---

## FINANCING

State guarantees on loans – user-financed;  
repayment of loans by means of revenue  
from traffic through the tunnel

---

## AMORTISATION PERIOD

28 years

---

## FINANCING MODEL

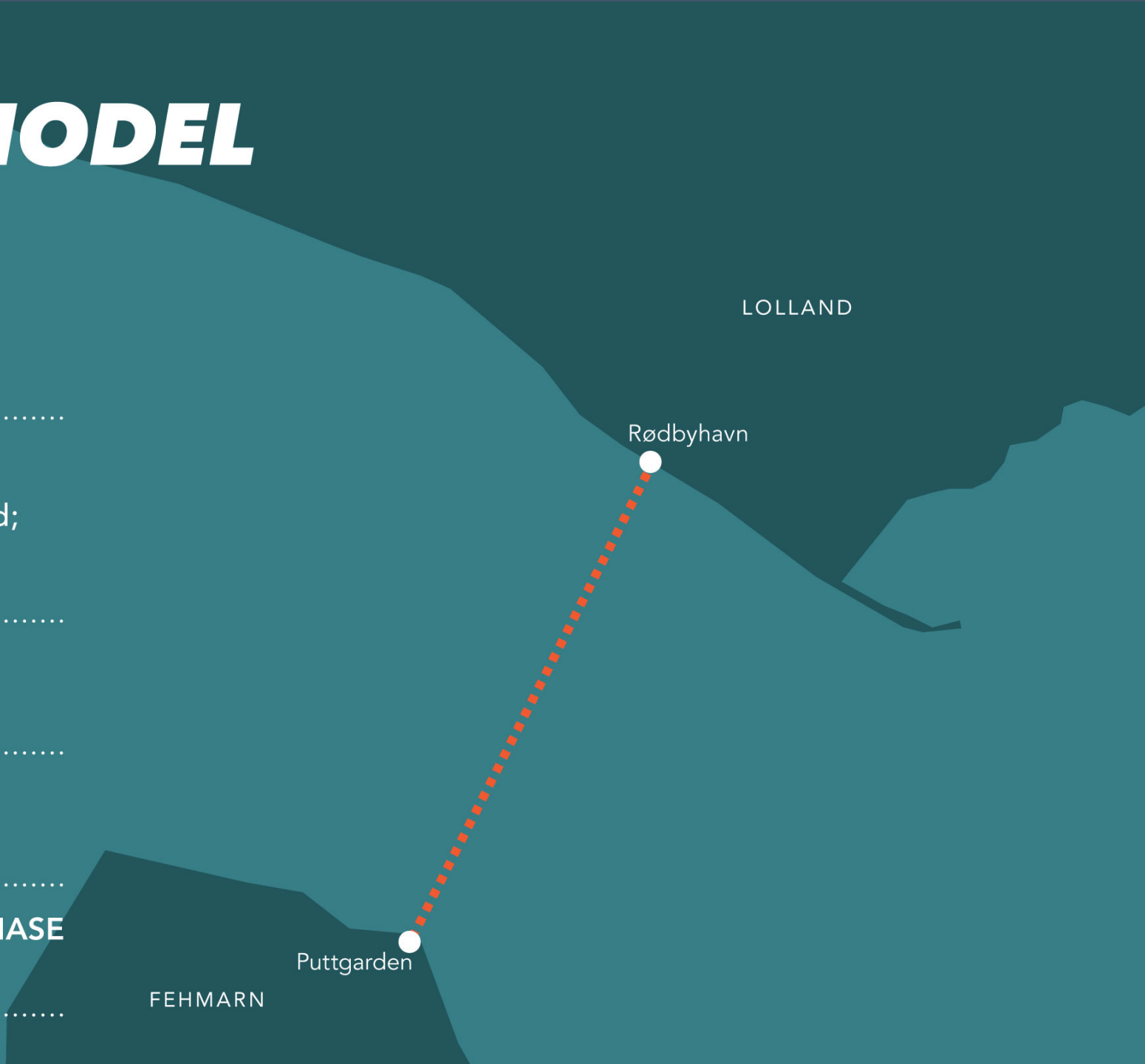
Approved by the European Commission

---

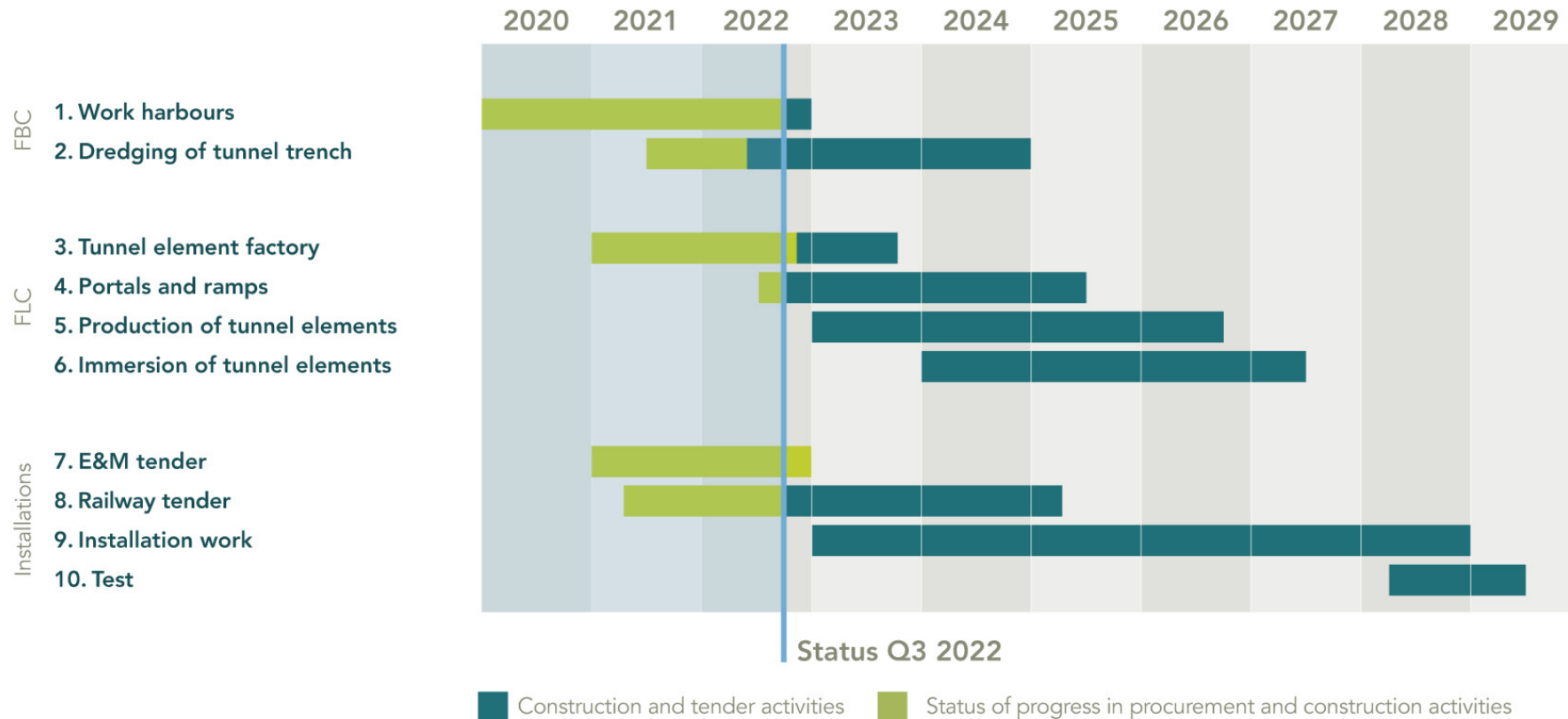
## EU SUPPORT IN THE CONSTRUCTION PHASE

EUR 1.1 billion

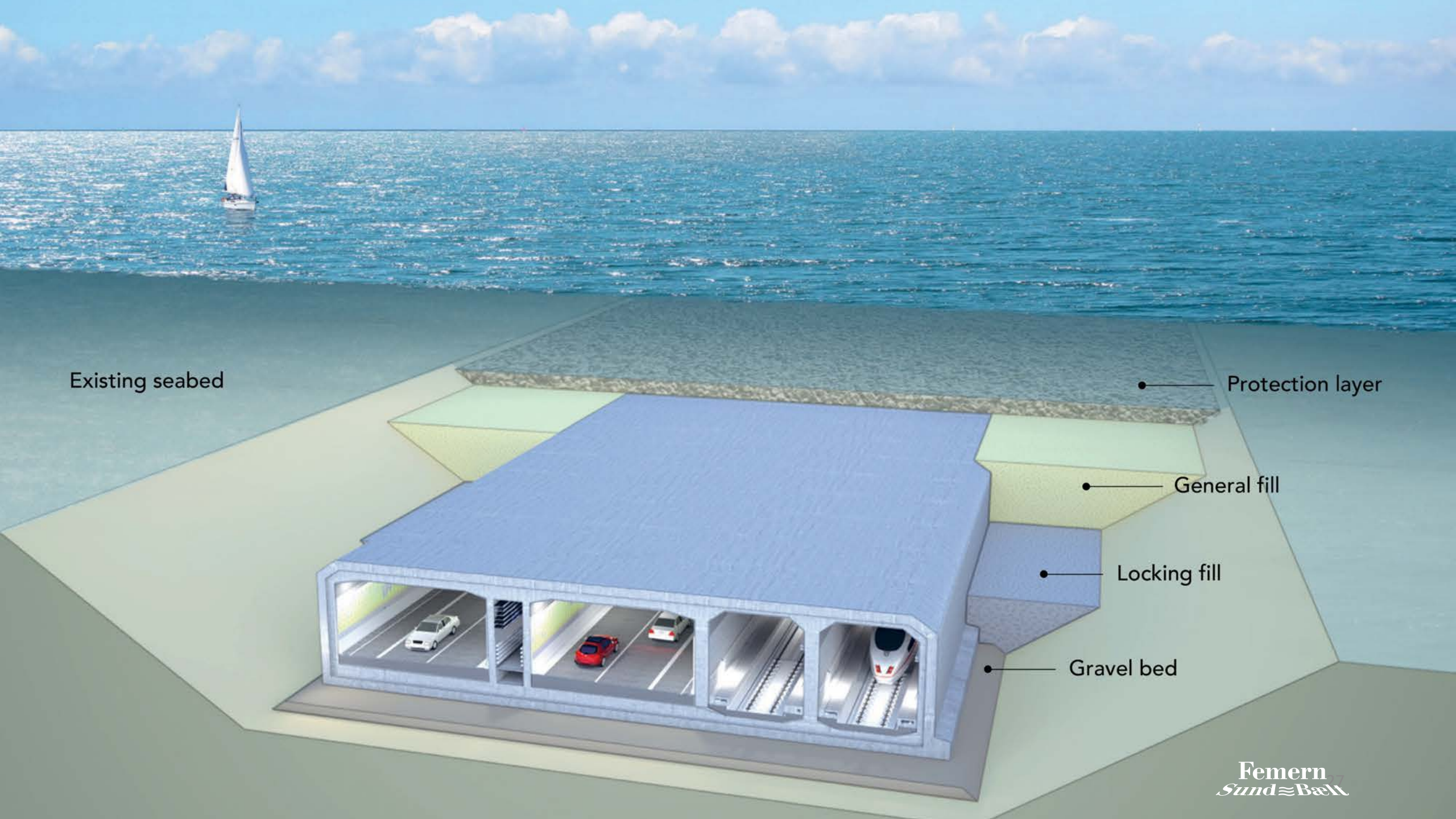
---



# Time schedule







Existing seabed

Protection layer

General fill

Locking fill

Gravel bed



Rødby, September 2022



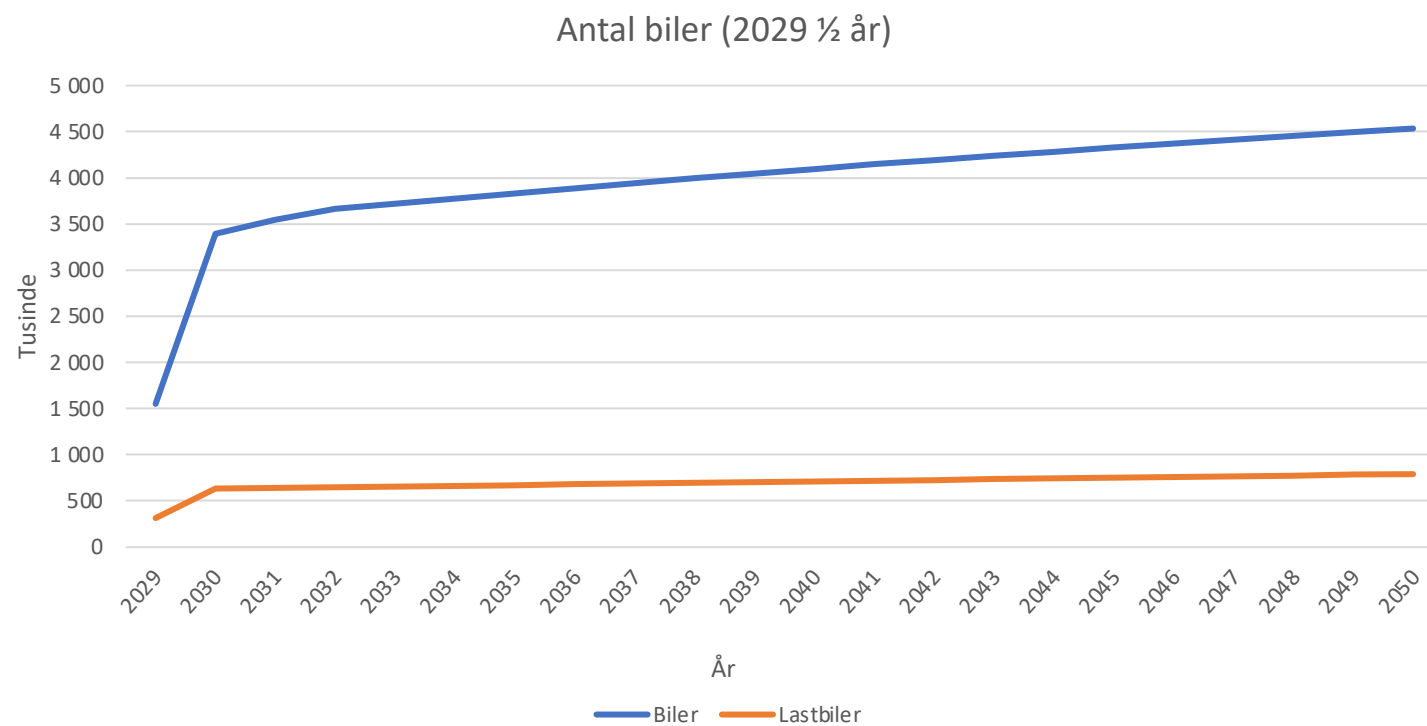


# Puttgarden





# Trafikprognose Femern



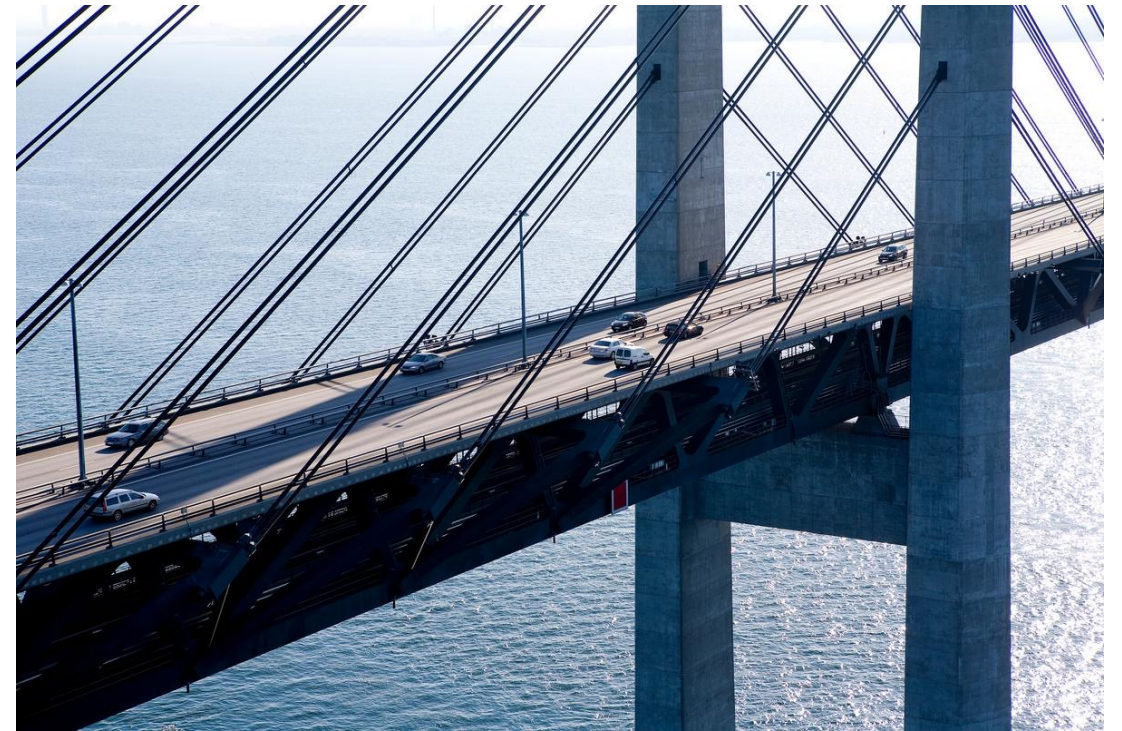


## Prognose for jernbanetrafikken på Femern Bælt-forbindelsen

Antal tog pr. dag	I dag	3 år efter åbning	13 år efter åbning
Passagertog	8-10	36	40
Godstog	0	65	74
<b>Tog i alt</b>	<b>8-10</b>	<b>101</b>	<b>114</b>

Kilde: "Fehmarnbælt Forecast 2014" (Intraplan og BVU, november 2014)

Öresundsbronns dimensionerande kapacitet:  
4000 fordon per timme i vardera riktning på motorvägen  
12 persontåg och 2 godståg per timme i vardera riktning på järnvägen  
En kapacitet som bedöms tillräcklig fram till år 2050

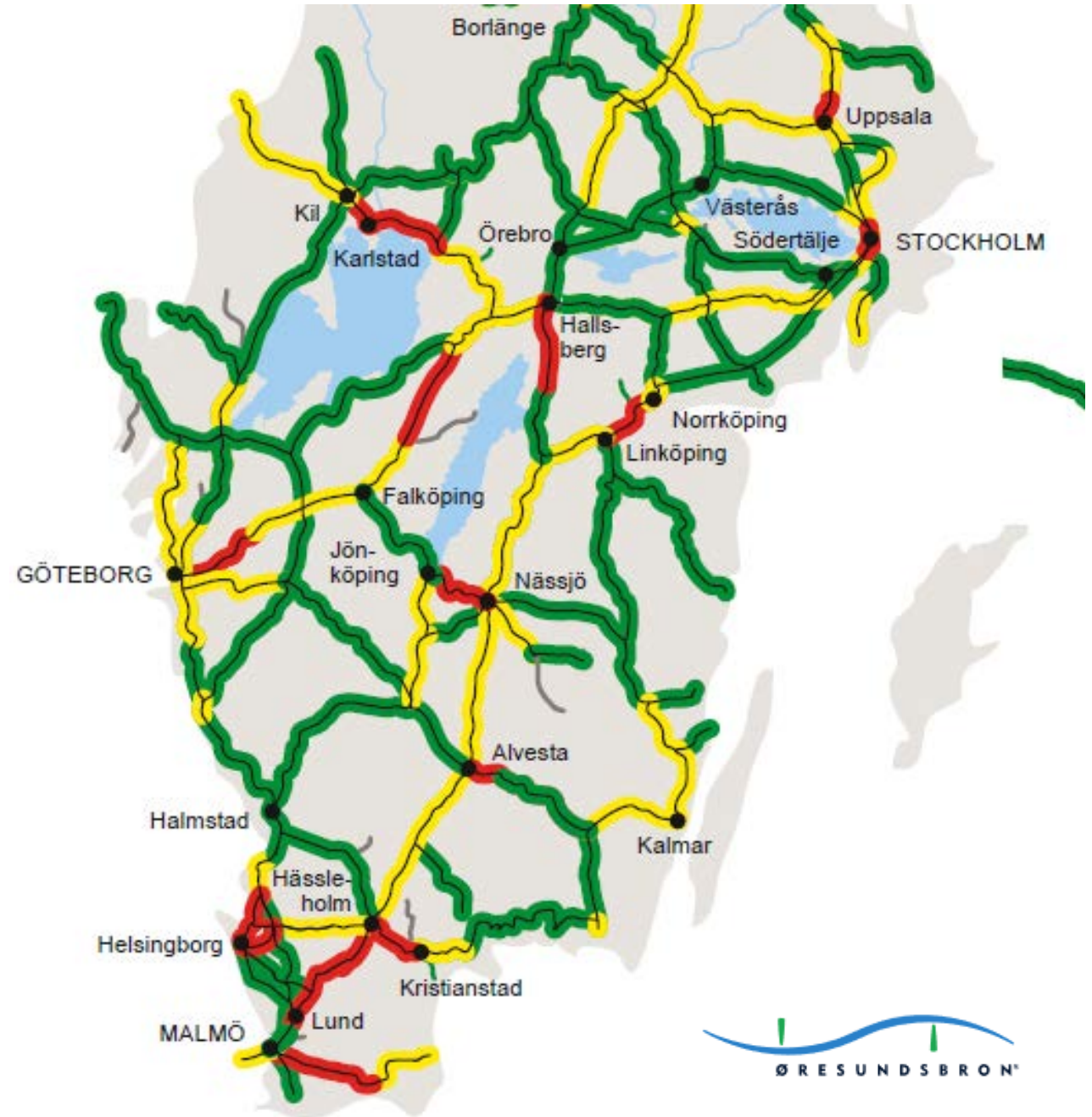


Men det finns många flaskhalsar på väg till och från bron .....-





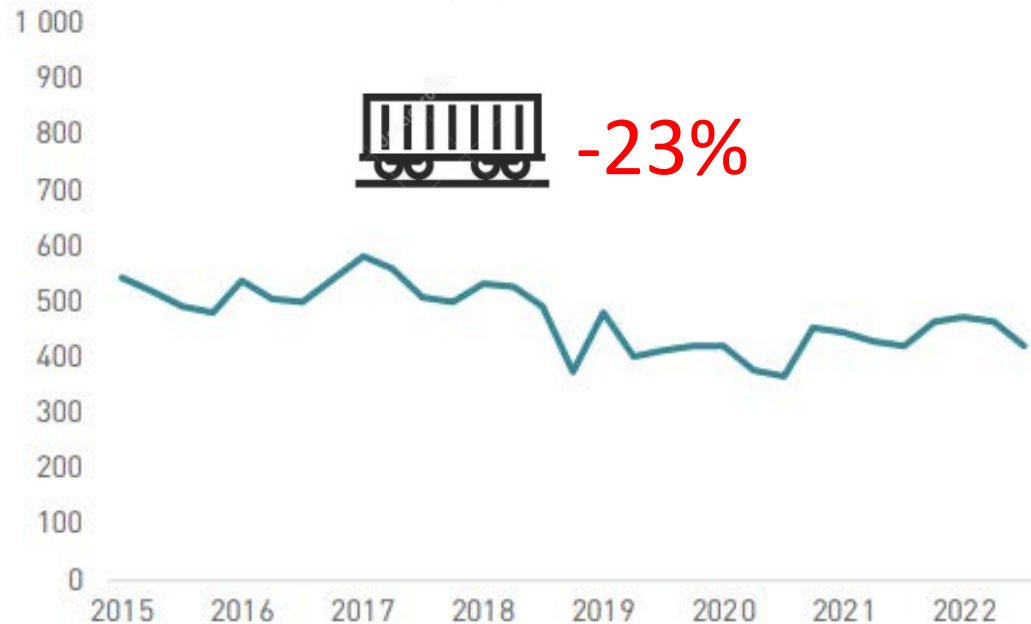
Konsekvens för godsflödet:  
Flaskhalsen flyttas norr om  
Öresundsbron



## Nuläge:

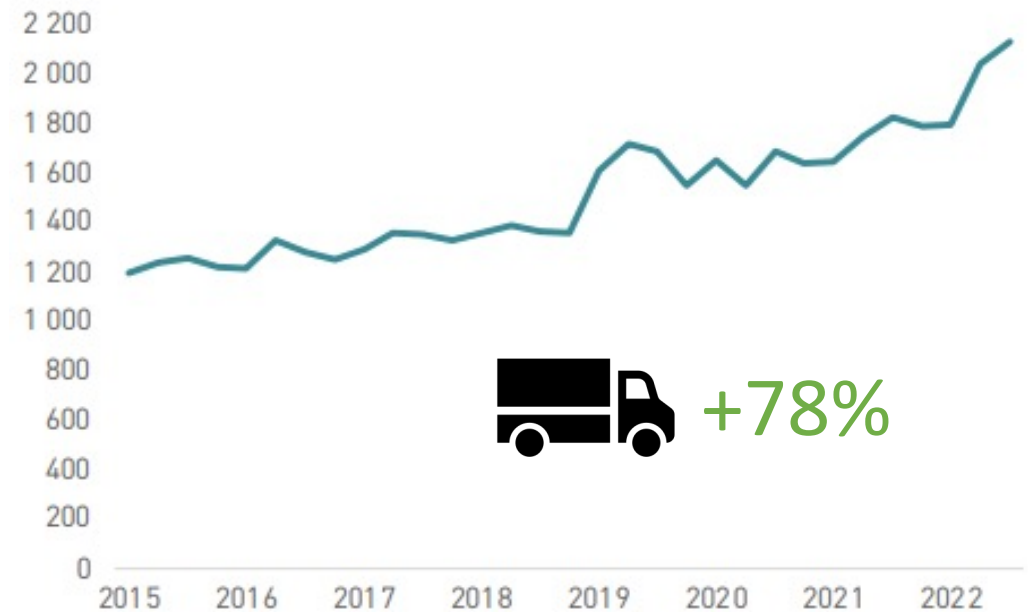
Finns en hållbar omställning i godstransportsystemet?

**Antal godstågsvagnar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)**



Källa: Öresundsbro Konsortiet, Forsea, Trafikverket

**Antal varu- och lastbilar som kör över Öresundsbron per dygn (kvartalsvis 2015-2022)**







**För högre kapacitet på järnväg och för en hållbar omställning:**

Vi i Sverige behöver ta beslut som omfattar hela stråk

Vi behöver ett antal stora projekt

# 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 andra nycklar till framgång*

- \*Tydlig vision och gemensamma mål
- \*Engagerad, kraftfull och krävande beställare
  - \*Hög kompetens hos alla involverade
  - \*Alla vet förutsättningar, roller och ansvar
    - \*Öppenhet
    - \*Effektiv problemlösning
    - \*Väl etablerad teknik
- \*Väl genomarbetad tidplan och kostnadskalkyl
  - \*Internationell konkurrens
- \*Avtalsform väl avvägd gentemot projektets karaktär
  - \*Noggrann uppföljning
  - \*Bra team-anda

## NETLIPSE findings

Define a broad overall vision that will stimulate the whole organisation.

Create a strong client with authority, resources and capability to lead the project.

Success is founded on a clarity of strategic objectives, roles and responsibilities.

Manage by Objectives!

Open a practical approach to stakeholders!

Tackle risks and search for opportunities!

Professionalism, Partnership, Proactivity.



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.

- Möjliggör kostnadseffektiv utbyggnad med höga miljökrav
- Möjliggör teknik för industriell utbyggnad som säkrar snabb byggnation och mer förutsägbar slutkostnad
- Möjliggör en utbyggd bana säkrad för framtida trafik och regionala nyttor
- Möjliggör öppning för trafik år 2030
- Möjliggör beredskap för fortsättning norrut med gjorda erfarenheter

# Optimerad lösning med brobanor ?





# Södra Stambanan delen Hässleholm - Lund

Stort och komplicerat projekt - därför

*Manifestera den politiska viljan och målet*

*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*