

RAPPORT

Förslag till objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2020-2022) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2023-2025)



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2020-2022) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2023-2025)

Dokumentdatum: 2019-03-29

Ärendenummer: TRV 2018/132219

Kontaktperson: Martin Ullberg, Trafikverket

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
1 INLEDNING	6
2 FÖRDELNING AV DEN EKONOMISKA RAMEN	7
3 UTGÅNGSPUNKTER.....	8
4 FÖRSLAG TILL OBJEKT SOM BÖR FÅ BYGGSTARTA ÅR 2020-2022 (ÅR 1-3)	9
4.1 Planeringsstatus	11
4.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler	11
4.3 Samlade effektbedömningar (SEB).....	11
4.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	12
4.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan	15
4.4 Medfinansiering.....	16
4.5 Förskottering	16
4.6 Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.....	16
4.6.1 Avvikelse byggstarter	16
4.6.2 Kostnadsmässiga avvikelser	17
5 OBJEKT SOM INGÅR I REGERINGENS BESLUT OM BYGGSTARTER ÅR 2018-2020 (ÅR 1-3)	18
6 FÖRSLAG TILL OBJEKT SOM BÖR FÅ FÖRBEREDAS FÖR BYGGSTART ÅR 2023-2025 (ÅR 4-6)	21
6.1 Planeringsstatus	23
6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler	23
6.3 Samlade effektbedömningar (SEB).....	23
6.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	24
6.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan	26
6.4 Medfinansiering.....	26

6.5	Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.....	26
6.5.1	Avvikelse byggstarter	27
6.5.2	Kostnadsmässiga avvikelser	27
7	OBJEKT SOM INGÅR I REGERINGENS BESLUT OM FÖRBEREDELSE FÖR BYGGSTART ÅR 2021-2023 (ÅR 4-6)	28
8	PÅGÅENDE OBJEKT MED STATLIG MEDFINANSIERING	30
9	NAMNGIVNA REINVESTERINGAR.....	31
	BILAGOR	34

Sammanfattning

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i regeringens beslut den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. I uppdraget ingår även att föreslå vilka objekt som regeringen bör besluta att Trafikverket bör få byggstarta år 1-3 (2020-2022) samt vilka objekt som bör förberedas för byggstarts år 4-6 (2023-2025). Objekt som ingår i regeringens beslut och som har byggstartats eller bedöms byggstarta innan utgången av 2019 omfattas inte av kravet på redovisning av status.

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt inom utvecklingsramen antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2020-2022 till 50 932 miljoner kronor och för perioden 2023-2025 antas den uppgå till 54 048 miljoner kronor.

Trafikverket föreslår att fjorton objekt som inte ingick i byggstartsbeslut för år 2018-2020 bör få beslut om att få byggstartas under åren 2020-2022. Bland dessa ingår fyra objekt som i regeringens beslut om Nationell plan ingår i övriga aktuella investeringar (2024-2029). Motivet för att föreslå en tidigare byggstart än vad som framgår av nationell plan är att det är rationellt att samordna dessa med andra objekt och en mycket stor efterfrågan av åtgärderna från näringslivet. Ytterligare skäl är minskad trafikpåverkan under genomförandet. De aktuella objekten är; Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana, Dunsjö-Jakobshyttan, Jakobshyttan-Degerön och LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg. Ett objekt, Malmöpendeln Lommabanan - etapp II, föreslås flyttas från grupp 1-3 till grupp 4-6 orsaken är behov av att ytterligare fördjupning av planeringen.

Planering för de objekt som ingick i regeringens beslut om byggstarter 2018-2020 och som ännu inte byggstartat fortskrider enligt plan. Innan utgången av 2019 bedöms 22 objekt ha byggstartat och ingår därför inte i statusrapporteringen.

Vidare föreslår Trafikverket att nio objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 2021-2023 bör få beslut om att få förberedas för byggstart under åren 2023-2025. I förslaget ingår objekt där planeringen inte kommit så långt att de uppfyller alla kriterier, men föreslås ingå för att alla förutsättningar ska kunna klarläggas och utredas.

Även för de objekt som ingick i regeringens beslut om förberedelse för byggstart 2021-2023 (år 4-6) men som inte uppfyller kraven för att lyftas till grupp 1-3 fortskrider arbetet enligt plan. Alla objekt har godkända och publicerade SEB:ar. Flertalet av objektens kalkyler uppfyller kraven.

Detaljerad information om respektive objekt finns i bilaga 1 och 2. I bilagorna redovisas även status för övriga objekt som ingick i regeringens beslut 31 maj 2018. Undantaget är de objekt som har byggstartats eller bedöms byggstarta innan utgången av 2019.

Trafikverket har även valt att redovisa aktuellt läge för de namngivna reinvesteringarna och de största underhållsåtgärderna.

1 Inledning

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i regeringens beslut den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. I uppdraget ingår även att föreslå vilka objekt som regeringen bör besluta att Trafikverket bör få byggstarta år 1-3 (2020-2022) samt vilka objekt som bör förberedas för byggstart år 4-6 (2023-2025). Objekt som ingår i regeringens beslut och som har byggstartats eller bedöms byggstarta innan utgången av 2019 omfattas inte av kravet på redovisning av status.

Redovisningen omfattar information om beräknade utgifter i förhållande till den nationella planen och ekonomiskt utrymme för år 1-3. Anslagsnivå för perioden 2022 och framåt är indikativ och baseras på fördelning av planeringsramar i nationell infrastrukturplan 2018-2029.

Objektens status kommenteras i form av information om den fysiska planeringen, avvikelser jämfört med Nationella plan, den samlade effektbedömningen, kostnadsunderlag samt eventuell medfinansiering. Detaljerade uppgifter om respektive objekt finns i bilagorna 1 och 2. I bilagorna framgår bland annat objektens status i den fysiska planeringen, samlad effektbedömning, kostnadsunderlag, finansieringskällor, prognos totalkostnad samt information om medfinansiering. Kostnaderna redovisas i löpande pris och omräknas till fastpris 2017-02 för jämförelse mot plan.

I avsnitt 4 redovisas de objekt som föreslås för byggstart år 1-3 (2020-2022). Statusen för de objekt som ingick i regeringens beslut om byggstart 2018-2020 kommenteras i avsnitt 5. Där framgår även objekt som har startat eller bedöms byggstarta innan utgången av 2019.

I avsnitt 6 redovisas de objekt som föreslås för att förberedas för byggstart år 4-6 (2023-2025). Statusen för de objekt som ingick i regeringens beslut om förberedelser för byggstart 2021-2023 kommenteras i avsnitt 7.

Aktuellt läge för de namngivna reinvesteringarna och de största underhållsåtgärderna under planperioden på väg respektive järnväg redovisas i avsnitt 9.

Med byggstart avses i det här sammanhanget den ekonomiska byggstarten, det vill säga när entreprenaden är upphandlad och därmed när medlen är uppbundna. Den fysiska byggstarten, när produktionen påbörjas (det vill säga i samband med första spadtag) kan ske senare.

2 Fördelning av den ekonomiska ramen

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt inom utvecklingsramen antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2020-2022 till 50 932 miljoner kronor och för perioden 2023-2025 till 54 048 miljoner kronor. Anslagsnivå 2020 och 2021 baseras på budgetpropositionen 2018/19:1 med beaktande av de förändringar som oppositionen föreslog i sina respektive budgetmotioner som riksdagen beslutade om 2018-12-12 (2018/19:FiU1). Anslagsnivå för perioden 2022 och framåt är indikativ och baseras på fördelning av planeringsramar i nationell infrastrukturplan 2018-2029. Ramarna fördelas enligt Tabell 2.1.

Tabell 2.1: Fördelning av det totala ekonomiska utrymmet för utvecklingsramen 2020-2022 och för 2023-2025.

Löpande pris, mnkr	År 2020-2022	År 2023-2025
Pågående produktion, nationell plan ¹	30 877	20 898
Nystarter nationell plan 2020 - 2022 inkl. projektering	12 424	14 928
Nystarter nationell plan 2023 - 2025 inkl. projektering	5 711	15 447
Projektering för objekt med byggstart efter 2025	1 920	2 775
Total ekonomisk planeringsram	50 932	54 048

I Tabell 2.2 redovisas fördelningen av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för finansieringen för objekt med byggstart under perioderna 2020-2022 och 2023-2025. Objekten som byggstartar i respektive grupp kan även ha kostnader både före och efter perioden.

Tabell 2.2: Fördelning av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för projekt med byggstart 2020-2022 och 2023-2025.

Löpande pris, mnkr	År 2020-2022	År 2023-2025
a) Anslag namngivna objekt (exkl. trängselskatt och TEN)	12 424	15 447
b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag	1 826	84
c) Förskottering		
d) Trängselskatt (anslag)		920
e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt		
f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgift		
g) Anslag övrigt - samfinansiering	65	62
h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	1 941	730
Totalt inklusive övrig alternativ finansiering och förskottering	16 256	17 243

De samlade effektbedömningarna (SEB) kan innehålla andra totalkostnader som avviker mot sammanställningen i objektlistorna (bilagorna 1 och 2) och andra ekonomiska tabeller. Detta kan bero på olika prisnivåomräkningar. På Trafikverkets hemsida finns information om pågående investeringsobjekt. Informationen på hemsidan är i huvudsak inriktad på att redovisa planeringsläget för objekten, varför kostnadsuppgifterna som finns där inte alltid är aktuella.

¹ I de ekonomiska ram för pågående ingår även objekt som ingick i regeringens beslut om byggstartar 2018-2020 och byggstartat innan utgången av 2019.

3 Utgångspunkter

Föreliggande rapport innehåller sammanfattande information om de objekt som Trafikverket föreslår för beslut om byggstart 2020-2022 (år 1-3) respektive förberedas för byggstart 2023-2025 (år 4-6). Det innehåller även en sammanfattning av status för de objekt som ingick i regeringens beslut om byggstart 2018-2020 (år 1-3) och som inte har byggstartat eller bedöms byggstarta innan utgången av 2019. Status redovisas även för de objekt som ingick i regeringens beslut om förberedelse för byggstart 2021-2023 (år 4-6) men som inte är mogna för att föreslå för beslut om byggstart 2020-2022 (år 1-3) vid denna rapportering.

Det gjordes en ändringen avseende tillämpning av NNK värde i den senaste ASEK-version (6.1) som började gälla 2018. Ändringen innebär att NNK-idu används istället för NNK-i. Det betyder att NNK-värdet för SEB:ar med beräkningsförutsättning 2018 inte är jämförbara med NNK-värdet i SEB:ar framtagna före 2018. För de objekt som föreslås byta grupp har NNK-i värdet kompletterats med NNK-idu värde för att möjliggöra jämförelser.

Enligt Trafikverkets rutin för anläggningskostnads kalkylering, kvalitetssäkras kostnadsbedömningar genom att två separata bedömningar görs via två olika metodiker. Underlagskalkylen är en form av traditionell kalkyl, där relativt detaljerade kalkylposter kostnadsbedöms med å-priser. Den andra metodiken som tillämpas är osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, vilken bygger på att en kompetent analysgrupp bedömer kostnaden och dess osäkerhet via relativt få och grova kalkylposter.

Kvalitetssäkringen genomförs vid ett antal tillfällen under planläggningsprocessen, vilket innebär att kostnadsbedömningarna förbättras i takt med att kunskapen om projektet och dess förutsättningar ökar. För de åtgärder som inte kräver väg- eller järnvägsplan ska kvalitetssäkring ha genomförts innan upphandling av entreprenad.

Kostnadsavvikelser jämfört med nationell plan kommenteras om avvikelserna överstiger +/- 10 %.

För att bedöma om *ett objekts placering i en grupp bör förändras* har Trafikverket med utgångspunkt i uppdragsdirektivet och det ekonomiska utrymmet för perioderna utgått från nedanstående prioriteringskriterier:

1. Objektens prioritet enligt Nationell plan för transportsystemet (i vilken objektens bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse ingår)
2. Objektens uppfyllelse av kraven i regeringens uppdragsdirektiv för respektive grupp
3. Objektens behov av samordning med andra objekt t ex utifrån ett trafikeringsperspektiv eller andra lösningar till följd av tecknade avtal med extern part

Bland de objekt som ingick i regeringens beslut om förberedelse för byggstart 2021-2023 (år 4-6) men som inte uppfyller kriterierna för att lyftas till grupp 1-3 fortskrider arbetet i enligt plan. Planeringen har i några fall kommit relativt långt och en ny bedömning om möjlig byggstart kommer att tas vid kommande års byggstartsrapporteringar.

4 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 (år 1-3)

Enligt regeringens direktiv ska de objekt som föreslås för byggstart 2020-2022 omfatta objekt där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och det i princip inte råder några osäkerheter kring att de kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de kostnader som Trafikverket anger. Den fysiska planeringen bör vara så långt gången att väg- och järnvägsplaner vunnit lagakraft.

Under perioden 2020-2022 bedöms fjorton objekt, se

Tabell 4.1, vara klara för byggstart (varav ett är statlig medfinansiering). Bland de fjorton objekten ingår fyra som i regeringens beslut av nationell plan ingår i övriga aktuella investeringar som Trafikverket får planera för genomförande under planperioden (år 7 - 12). Motivet är att det är rationellt att samordna dessa med andra objekt och en mycket stor efterfrågan av åtgärderna från näringslivet. Ytterligare skäl är minskad trafikpåverkan under genomförandet.

Följande fyra objekt föreslås flytta från år 7-12 till grupp 1-3

- Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana
Barkarby ska bli en gemensam bytespunkt mellan tunnelbanan och pendeltåg och åtgärden samordnas med Tunnelbaneutbyggnaden (Stockholmsöverenskommelsen 2013) vilket medför att byggstarten behöver anpassas i tid. Genomförandeavtal finns.
- Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan respektive Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår
Arbetet med att bygga ut sträckan Hallsberg-Degerön till dubbelspår är uppdelat i 6 deletapper där 2 redan är klara, en pågår och tre ska byggstartas inom planperioden. Utbyggnaden görs för att tillgodose främst näringslivets kapacitetsbehov. Det är från näringslivet och branschen en av de högst prioriterade investeringarna i landet. Stora effekter i kapaciteten väntas när alla etapper på hela sträckan är färdig. Planarbetet har bedrivits med denna ambition och det finns nu förutsättningar att genomföra åtgärderna rationellt i syfte att tillmötesgå näringslivets uttalade behov.
- LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
Stort önskemål från näringslivet/branschorganisationer att påbörja åtgärder samordnat med andra åtgärder för att göra det möjligt att köra längre tyngre tåg. Underlag för sträckorna Pepparholmen-Malmö-Hallsberg/-Malmö-Göteborg finns. Åtgärderna kommer att sträcka sig över en lång tidsperiod, men det finns stor potential att nå goda effekter i närtid om åtgärderna kan påbörjas inom 1-3 år.

Tabell 4.1: Förslag på objekt som bör få byggstarta åren 2020-2022. Information om målkonflikter och eventuellt ändrad måluppfyllelse jämfört med NTP framgår av bilaga 1.

Trafikslag	Objekt	Laga kraft	Prognos laga kraft år	Godkänd SEB	NNK-idu	NNV	Beräkningsförsättning 2018	Godkänd AKK-kalkyl	Kalkyltyp	Övriga kommentarer
Jvg	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Roma-resväg)		2019	X	0,15	516	X	X		Tidplanen för objektet är samordnat med Lund-Flackarp-Arlöv, Åstorp-Teckomatorp III, Lommabanan. Samordningen är nödvändig ur ett trafikeringsperspektiv.
Jvg	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	X		X	< 0	-776	X	X		Objektets genomförande är kopplat till genomförandet av Flackarp-Arlöv, fyrspar vilket ger minskad trafikpåverkan och effektivisering. Samordning nödvändigt med Åstorp-Teckomatorp III, Lommabanan ur ett trafikeringsperspektiv.
Väg	E22 Trafikplats Lund S		2019	X	0,91	320	X	X		Tydliga samordningsvinster finns med E22 Tpl Ideon och Lv 108 Lund-Staffanörp (regionalt namngivet objekt).
Väg	Rv 56 Katrineholm - Bie		2019	X	2,09	512	X	X		Objektet samordnas med Objekt Bie-Stora Sundby på grund av stora samordningsvinster gällande såväl trafikpåverkan som massahantering.
Väg	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen		2019	X	1,50	1072	X	X		Objektet samordnas med Objekt Katrineholm-Bie på grund av stora samordningsvinster gällande såväl trafikpåverkan som massahantering.
Jvg	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	X		X	< 0	-435	X	X		Objektet är olönsamt sett till de prissatta effekterna. Nytt ställverk i Karlstad C säkerställer befintlig funktion, där ombyggnaden ger en högre samtidighet och mer flexibel trafikerings, samt förbättrar möjligheten till en framtida utbyggnad av banan.
Väg	E20 Vårgårda - Vara	X		X	2,17	3521	X	X		
Väg	E20 Förbi Vårgårda		2019	X	2,00	727	X	X		Objektet är en del av utbyggnaden av hela E20 genom Västra Götaland till mötesfri landsväg för ökad trafiksäkerheten och förbättrad tillgänglighet.
Väg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	Ingen plan krävs	Ej aktuellt		-	-			Statlig med f	Objektet är ett resultat av Sverigeförhandlingens storstadsförhandling. Beslutsunderlag för dessa förhandlingar är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.
Jvg	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering	Ingen plan krävs	Ej aktuellt		-	-			GKI	Objektet innefattar förutsättningsskapande åtgärder för bland annat ERTMS.
Jvg	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	Ingen plan krävs	Ej aktuellt	X	-	-	X	X		Barkarby ska bli en gemensam bytespunkt mellan tunnelbanan och pendeltåg och åtgärden samordnas med Tunnelbaneutbyggnaden (Stockholmsöverenskommelsen 2013) vilket medför att byggstarten behöver anpassas i tid. Genomförandeavtal finns.
Jvg	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	Överklagad	2019	X	-	-	X	X		Arbetet med att bygga ut sträckan Hallsberg-Degerön till dubbelspår är uppdelat i 6 deletapper där 2 redan är klara, en pågår och tre ska byggstartas inom planperioden. Utbyggnaden görs för att tillgodose främst näringslivets kapacitetsbehov. Det är från näringslivet och branschen en av de högst prioriterade investeringarna i landet. Stora effekter i kapaciteten väntas när alla etapper på hela sträckan är färdiga. Planarbetet har bedrivits med denna ambition och det finns nu förutsättningar att genomföra åtgärderna rationellt i syfte att tillmötesgå näringslivets uttalade behov. Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats för deletapperna av dubbelspårsutbyggnaden. Hela sträckan Hallsberg-Degerön bör ses i ett sammanhang då effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut
Jvg	Godsstråket Jakobshttan-Degerön, dubbelspår		2019	X	-	-	X	X		Se objektet ovan.
Jvg	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	Ingen plan krävs	Ej aktuellt		1,14	215			GKI	Stort önskemål från näringslivet/branschorg. att påbörja åtgärder samordnat med andra åtgärder för att göra det möjligt att köra längre tyngre tåg. Underlag för sträckorna Pepparholmen-Malmö-Hallsberg/-Malmö-Göteborg finns. Åtgärderna kommer att sträcka sig över en lång tidsperiod, men det finns stor potential att nå goda effekter i närtid om åtgärderna kan påbörjas inom 1-3 år. SEB ej aktuellt, befintlig SEB grundar sig på tidigare AKK. Ny SEB tas fram under 2019.

4.1 Planeringsstatus

Av de föreslagna objekten kräver tio stycken väg- eller järnvägsplan varav två stycken har en plan som vunnit laga kraft. Resterande planer bedöms alla vinna laga kraft under 2019, vilket också är motivet till avsteg. Två av planerna är i dagsläget överklagade.

För fyra objekt är bedömningen att järnvägsplan inte krävs för genomförandet eftersom de görs inom ramen för befintlig anläggning. Ett av objekten avser statlig medfinansiering som ingår i storstadsförhandling (Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)).

4.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

I årets byggstartsrapportering har samtliga objekt föreslagna för byte till 1-3 och som genomgått planläggningsprocess (tio stycken), godkända anläggningskostnadskalkyler.

Det är fyra objekt som inte behöver genomgå planläggningsprocess som föreslås för byte till grupp 1-3. Objekten genomförs inom befintlig anläggning och är av karaktären reinvestering, följdinvestering kopplad till andra beslutade projekt och/eller åtgärd enligt EU-direktiv respektive storstadsförhandlingen. Objekten följer inte den ordinarie planeringsprocessen och kan utifrån det inte analyseras enligt de principer som gäller för nyinvesteringsobjekt. Tre av objekten har endast så kallad GKI (Grov kostnadsindikation) som underlag, motiven framgår av Tabell 4.2.

Tabell 4.2 Objekt i grupp 1-3 som saknar kvalitetssäkrad kalkyl.

Objekt	Typ av kalkyl	Kommentar
LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	GKI	Aktuell kalkyl, baserad på ett antal utredningar och PM, är framtagen och kvalitetssäkrad av konsult samt genomgången av sakkunniga inom Trafikverket.
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering	GKI	Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplaneringen.
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	--	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.

E22 Trafikplats Lund S har i tidigare publicerad SEB (daterad 161208) redovisats med skede "plan inför val av lokaliseringsalternativ". Objektet har dock inte haft alternativa korridorer utan det är olika lösningar som utretts inom en och samma lokalisering, vilket då bedömdes motsvara detta skede. Senaste osäkerhetsanalys (apr 2016) är baserad på aktuellt lösningsalternativ och har kvalitetssäkrats med ny underlagskalkyl och en enklare kvalitets-säkring i grupp under 2018.

4.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Av de fjorton objekt som föreslås få byggstarta år 1-3 där regeringen inte tidigare har beslutat att de får byggstarta inom 1-3 år innehar elva objekt samlade effektbedömningar (SEB) som är baserade på aktuella beräkningsförutsättningar. Ett objekt har enbart en SEB baserat på tidigare beräkningsförutsättningarna upprättad. Resterande tre objekt har ingen upprättad SEB eller befintlig SEB är inte aktuell.

I bilaga 1 anges bland annat den beräknade nettonuvärdeskvoten (NNK) för respektive objekt. Det bör dock noteras att ASEK-rapporten², som årligen rekommenderar de kalkylvärden och analysmetoder som bör användas, har i den senaste versionen ändrat den beräkningsformel som används för att beräkna NNK. I tidigare beräkningsförutsättningar så har NNK-i tillämpats, vilket utgör kvoten av nettonuvärdet av nyttorna som den givna åtgärden ger upphov till och dess investeringskostnad. Enligt de aktuella beräkningsförutsättningarna så tillämpas istället NNK-idu, vilket utgör kvoten av nettonuvärdet av nyttorna och summan av åtgärdens investeringskostnad och drift- och underhållskostnader (inklusive reinvesteringskostnader). Detta innebär att NNK-idu per definition är lägre än NNK-i, förutsatt att objektet ger upphov till drift- och underhållskostnader. I bilagan finns uppgifter på NNK-idu som rapporterades i samband med förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (för de åtgärder som föreslås som nya i respektive grupp). Hädanefter refererar benämningen NNK till NNK-idu om inget annat anges.

NNK har beräknats för åtta av de totalt elva objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 och har SEB med de senaste beräkningsförutsättningarna. Av dessa åtta objekt har sex objekt positiv NNK, vilket innebär att objektet är samhällsekonomiskt lönsamt enligt den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen. Av de två objekt som har negativ NNK bedöms inte de ej värderbara effekterna totalt sett väga upp de negativa kvoterna. Det finns dock potential för realisering av ytterligare nyttor om åtgärderna samordnas med andra kringgående åtgärder, se exempelvis objekt Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår.

I bilaga 1 finns även, utöver NNK, en redovisning av de respektive åtgärdernas beräknade nettonuvärde (NNV), sammanfattning av bidrag till de transportpolitiska målen, eventuella målkonflikter samt förändring av måluppfyllelse relativt motsvarande SEB när regeringen fastställde nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

I Tabell 4.3 redovisas dels de objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 men saknar aktuell SEB, vilket innebär att ingen säkerställd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet och transportpolitisk måluppfyllelse kan redovisas, men även de objekt där en SEB inte har uppdaterats med de senaste beräkningsförutsättningarna.

Tabell 4.3: Objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 och saknar SEB med senaste beräkningsförutsättningar.

Objekt	Kommentar
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering	Ingen SEB enligt rutin är framtagen, internt underlag till åtgärdsplanering finns.
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhusvärdmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.
LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	SEB ej aktuellt, befintlig SEB grundar sig på tidigare AKK. Ny SEB tas fram 2019.

4.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål som avser tillgänglighet och

² Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn

ett hänsynsmål som avser säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet och hänsynsmålet ska vara jämbördiga.

I de samlade effektbedömningarna för respektive objekt görs en bedömning avseende objektens bidrag till transportpolitisk målluppfyllelse relativt ett referensalternativ (vilket generellt sett innebär ett framtida scenario där åtgärden inte utförs). Ställning tas till objektens relativa bidrag till funktionsmålet genom att utvärdera dess påverkan på faktorer som berör medborgares resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och mellan länder, jämställdhet, funktionshindrade, barn & unga samt kollektivtrafik, gång & cykel. Därutöver tas ställning till objektens bidrag till hänsynsmålet genom att utvärdera dess påverkan på faktorer som berör klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.

I de samlade effektbedömningarna görs även en bedömning avseende eventuella målkonflikter som de givna objekten ger upphov till.

Av de elva objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 och har en SEB, är den mest förekommande målkonflikten mellan funktionsmålen tillgänglighet och/eller framkomlighet och hänsynsmålet landskap. Målkonflikten förekommer i sex av de elva objekten. En mindre frekvent förekommande målkonflikt är mellan funktionsmålen tillgänglighet och/eller framkomlighet och hänsynsmålet klimat som förekommer i två av de elva objekten. För ett av objekten rapporteras inga betydande målkonflikter. För en detaljerad redovisning av bidrag till funktionsmålet och hänsynsmålet samt målkonflikter hänvisas till SEB för respektive objekt.

4.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

En överhängande majoritet av objekten som föreslås som nya i grupp 1-3 bidrar positivt till medborgarnas resor genom bland annat förbättrad restidssäkerhet, ökad punktlighet och minskade störningar i väg- och järnvägstrafiken. På samma vis bidrar en klar majoritet av objekten till mer tillförlitlighet och kvalitet i näringslivets transporter på väg och järnväg.

Majoriteten av objekten som föreslås som nya i grupp 1-3 ger ett positivt bidrag till *tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder*. Detta genom bland annat förbättrade förutsättningar för pendling, genom minskade restider och mer tillförlitliga resor på väg och järnväg. Bortsett från ett objekt bidrar samtliga objekt till förbättrade förutsättningar för pendling. Därutöver resulterar en stor del av åtgärderna till förbättrade möjligheter till att ta sig till och från Stockholm, Göteborg och Malmö men även Oslo och Köpenhamn.

Objekten bedöms i de flesta fall inte ge något betydande bidrag till *jämställdhet*. Fyra av objekten bedöms utgöra ett positivt bidrag till att främja invånares lika valmöjligheter med avseende på utformning av liv genom att framförallt göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Ett objekt förväntas ge negativt bidrag då åtgärden främst gynnar vägtrafikanter som i större utsträckning är män.

Knappt hälften av objekten bedöms ge ett positivt bidrag till *kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade*. Detta genom bland annat tillgänglighetsanpassade stationsbyggnader, plattformar och busshållplatser.

Hälften av åtgärderna bedöms ha en positiv påverkan på *barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistats i trafikmiljöer*. Förbättrade och säkrare möjligheter för unga att gå eller cykla på egen hand säkerställs bland annat.

Ungefär hälften av objekten förväntas ge ett positivt bidrag till förutsättningar *för att välja kollektivtrafik, gång och cykel*.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av Tabell 4.4. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 4.4 Bidrag till funktionsmålet för objekt som föreslås som nya i grupp 1-3.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Medborgarnas resor	Överhängande majoritet av objekten bidrar positivt till målen
Näringslivets transporter	Klar majoritet av objekten bidrar positivt till målen
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Majoritet av objekten bidrar positivt till målen
Jämställdhet	Objekten bedöms i de flesta fall inte utgöra något betydande bidrag till målet. Ett objekt förväntas ha ett negativt bidrag
Funktionshindre	Knappt hälften av objekten bedöms utgöra ett positivt bidrag till målet
Barn & unga	Hälften av objekten bedöms utgöra ett positivt bidrag till målet
Kollektivtrafik, gång och cykel	Ungefär hälften av objekten förväntas utgöra ett positivt bidrag

4.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

Samtliga åtgärder på väg bedöms öka mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag (person- och lastbilstrafik) medan samtliga åtgärder på järnväg, förutom ett, bedöms minska mängden fordonskilometrar för de energiintensiva trafikslagen. Därutöver förväntas fem av objekten inte ha någon påverkan på energianvändning per fordonskilometer medan fem av objekten bedöms ge ett negativt bidrag och två av objekten bedöms utgöra ett positivt bidrag.

Vad gäller *hälsa* förväntas samtliga objekt, förutom ett, minska antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden genom framförallt bullerskydd. Dessutom bedöms knappt hälften av åtgärderna bidra positivt till att främja fysisk aktivitet genom att dels öka det kollektiva resandet men även underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Sex av objekten, varav samtliga är åtgärder på järnväg, bedöms ge ett positivt bidrag till luftkvalitén genom att reducera mängden kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM₁₀). Det positiva bidraget sker till följd av förväntad överflyttning av trafik från väg till järnväg. Fyra av objekten, varav samtliga är åtgärder på väg, bedöms ge ett negativt bidrag till luftkvalitén.

Vad gäller påverkan på *landskap*, bedöms en överhängande majoritet av objekten bidra negativt till att värna om den naturliga, inhemska biologiska mångfalden genom att, i

olika utsträckningar, utgöra intrång i landskap. Därutöver bedöms majoriteten av objekten resultera i betydande barriäreffekter för djurliv, dels till följd av anläggningarna men även på grund av viltstängsel och bullerskyddsåtgärder i anslutning till anläggningarna.

Samtliga objekt i gruppen, förutom ett, bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet framgår av Tabell 4.5. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 4.5: Bidrag till hänsynsmålet för objekt som föreslås som nya i grupp 1-3.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Påverkan på mängden fordonskilometrar för energintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	Samtliga åtgärder på väg bedöms utgöra ett negativt bidrag till målet. Samtliga åtgärder på järnväg, förutom ett, utgör ett positivt bidrag till målet
Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	Fem av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målet. Fem objekt bedöms utgöra ett negativt bidrag och två objekt bedöms utgöra ett positivt bidrag
Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	Samtliga objekt, förutom ett, förväntas utgöra ett positivt bidrag till målet
Fysisk aktivitet i transportsystemet	Knapp hälften av åtgärderna bedöms bidra positivt till målet
Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	Sex av objekten bedöms bidra positivt till målet. Fyra av objekten bedöms utgöra ett negativt bidrag till målet
Landskap	Överhängande majoritet av objekten bedöms bidra negativt till målet
Trafiksäkerhet	Samtliga objekt, förutom ett, bedöms bidra positivt till målet

4.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan

I bilaga 1 finns det, som ovannämnt, uppgifter om förändring av transportpolitisk måluppfyllelse relativt motsvarande SEB när regeringen fastställde nationell plan för transportsystemet 2018-2029 för respektive objekt. Uppgifterna är baserade på jämförelser av bidrag till de transportpolitiska målen i de aktuella SEB:arna och de SEB:ar som låg till grund för Trafikverkets planförslag. För de objekt där SEB inte har uppdaterats eller inte är aktuell har ingen jämförelse gjorts.

Av de totalt femton objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 har denna jämförelse gjorts för elva objekt. För två av objekten finns ingen betydande förändring av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. För fem av objekten har en förändring gjorts som påverkar funktionsmålet och en som avser hänsynsmålet. För tre av objekten finns förändringar avseende bidrag till enbart hänsynsmålet och för ett objekt finns förändringar av bidrag till enbart funktionsmålet. Förändringarna kan vara till följd av innehållsförändringar men även till följd av tillkommande ny information och/eller ändrad bedömning av bidrag till måluppfyllelse. Se bilaga 1 för detaljerad beskrivning av samtliga förändringar av transportpolitisk måluppfyllelse.

4.4 Medfinansiering

Totalt fem medfinansieringsobjekt ingår i förslag på objekt som bör få byggstarta år 2020-2022. För de objekten finns fyra medfinansieringsavtal. För ett objekt har avtal tecknats av kommunen och inom kort även av Trafikverket.

Tabell 4.6: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i förslag på objekt år 1-3).

Löpande pris, mnkr	Total	Grundutförande	Tillägg
Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Roma-resväg)	472	416	56
Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	44		44
Laxå – Arvika, ökad kapacitet	17		17
E20 Vårgårda - Vara	983	342	641
E20 Förbi Vårgårda	203	71	132
Total medfinansiering	1 719	829	890

För de objekt som ingår i förslag för byggstartar år 2020-2022 finns tre objekt med medfinansiering i grundutförande. Motivering för medfinansiering i grundutförande enligt nedan:

- Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Roma-resväg)
En betydande minskning av restider och möjligheter till ett ökat turutbud för kommunens invånare.
- E20 Vårgårda – Vara
Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.
- E20 Förbi Vårgårda
Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

4.5 Förskottering

För planperioden 2020-2022 ingår inga objekt med byggstartar genom förskottering.

4.6 Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Jämfört med nationell plan avviker detta förslag avseende utgifter och genomförandetid. Orsaken är förändrade förutsättningar som påverkar möjligheterna att genomföra olika objekt.

4.6.1 Avvikelse byggstartar

Tidigareläggning

Följande objekt som ingick i grupp 2024-2029 i NTP föreslås för byggstart under perioden 2020-2022:

- Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana
- Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspar
- Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspar
- LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg

Tidigareläggningar hänförs till bl.a. samordning med andra objekt, trafikpåverkan och koordinering under byggtiden samt även med hänsyn till efterfrågan och nyttan för näringslivet.

Senareläggning

Följande objekt som ingick i grupp 2018-2020 har senarelagts till perioden 2023-2025.

- Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2

4.6.2 Kostnadsmässiga avvikelser

Objekt som har större kostnadsförändringar i förhållande till nationell plan presenteras i Tabell 4.7.

Tabell 4.7: Objekt med större kostnadsförändringar i förhållande till NTP inom grupp år 1-3 (förslag till byggstart). Fastpris 201702.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Orsak
2 497	2 857	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	Tillkommande väg- och järnvägsbroar och GC broar samt utökning avseende spårväxlar, icke linjebunden elkraft och ombyggnation av ställverk.
1 152	920	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår	Bro över Ringvägen utgår.
509	423	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	Genomgång av detaljer av tidigare kalkyl (GKI) och justering av poster för bl.a. projektering och byggnadsverk resulterat i kostnadsminskning.
412	491	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	Förändrad totalkostnad i samband med uppdatering av kalkyl i senare skede. Ökade kostnader hänförs främst till ändrad förutsättning för vägbredd och skyddsåtgärder.
516	587	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	Förändringar berör innehåll och kostnad. Innehållsförändring berör mötesstation vid Brunsberg. I samband med uppdatering av ny kalkyl i bygghandlingsskedet har nya kunskap inarbetats vilket medfört ökade kostnader på mark- och bestarbeten, samt åtgärder på Karlstad C.
585	364	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	Enklare lösningar i vissa fall, till exempel skärning istället för tunnel. Vid Skeppsjön valdes tunnel istället för bro över sjön. Även riskmarginaler har minskat.
1 200	829	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	Enklare lösningar i vissa fall, till exempel skärning istället för tunnel. Även riskmarginaler har minskat.
143	166	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	Förändrad innehåll och kostnad efter genomgång och uppdatering av ny kalkyl. Kalkylen innehåller schabloniserad kostnadsberäkning av ofta återkommande typfall.

Mindre kostnadsjusteringar har även skett på fler objekt efter genomgång av ny planeringsstatus där mer detaljkunskap har tillkommit och kostnadskalkylerna reviderats.

5 Objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 2018-2020 (år 1-3)

Av de objekt som ingick i regeringens beslut om byggstarter 2018-2020 har 22 objekt byggstartat eller bedöms byggstarta under 2019. Information om pågående investeringsobjekt finns på Trafikverkets hemsida.

- Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan
- Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation
- Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
- Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighets anpassning 160 km/tim och ökad kapacitet
- Kontinentalbanan, persontrafikanpassning
- Norrbottenbanan Umeå-Dåva, ny järnväg
- Bergsåker, triangelspår
- Sundsvall, resecentrum, statlig med finansiering
- Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
- Olskroken, planskildhet
- E45/Rv70 genom Mora steg 1-3
- E4 Ljungby-Toftanäs
- E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats
- E14, Sundsvall-Blåberget
- E20 Förbi Skara
- E6.20 Hisingsleden, Södra delen
- Teletransmissionsanläggning
- Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar) - storstadsöverenskommelse
- Helsingborg cykelobjekt - storstadsöverenskommelse
- Hagalund, tunnelbanestation - storstadsöverenskommelse
- Stockholm, cykelobjekt - storstadsöverenskommelse
- Spårväg Lund C-ESS - storstadsöverenskommelse

Tolv objekt är i järnvägssystemet, nio i vägssystemet och ett objekt en spårväg. Fem av objekten ingick i storstadsförhandlingen.

Objekt Teletransmissionsanläggning finansierades tidigare med medel för trimning och effektivisering och bör därför bedömas vara pågående, vilket inte beaktats i tidigare byggstartsrapportering. I samband med att ny plan beslutades så förändrades finansieringen och att objektet blev ett namngivet objekt järnväg.

I Tabell 5.1 redovisas objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 2018-2020 (år 1-3) men som ännu inte har byggstartat. I tabellen framgår planeringsstatus och objektens framdrift jämfört med Nationell plan. Objekten som ingick i regeringens beslut om byggstarter 2018-2020 följer plan.

Tabell 5.1: Planeringsstatus för objekt som ingår i regeringens beslut om byggstartar 2018-2020 (inom grupp år 1-3). Objekt markerade med * ingick i Sverigeförhandlingens storstadsöverenskommelse.

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell pro- gnos	Planerad Byggstart Jmf NTP
Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	Fastställelsehandling	2019	Enligt plan
Rv 25 Boasjön - Annerstad	Fastställelsehandling	Laga kraft	Enligt plan
E4 Salmis - Haparanda	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan
E10, Morjärv - Svartbyn	Plan inför granskning	2020	Enligt plan
E10, Avvakko-Lappeasuando	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
E22 Trafikplats Ideon	Fastställelsehandling	2020	Enligt plan
Kontinentalbanan, miljöskademål	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Malmö cykelobjekt*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Helsingborg, Kollektivtrafik*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E18 Danderyd-Arninge	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	Plan inför granskning	2020	Enligt plan
E4 Djäkneboda-Bygdeå	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan
Rv 56 Kvicksund-Västjädra	Överklagad	2019	Enligt plan
Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Göteborg, Linbanan Centrum*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Göteborg, Citybuss Backa-stråket*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Göteborg cykelobjekt*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	Plan inför granskning	2019	Enligt plan
Elväg, pilotsträcka	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan

Av de totalt 21 av regeringen beslutade men ej byggstartade objekt ingick sju stycken i den storstadsförhandling som Sverigeförhandlingen genomförde. Av de resterande fjorton objekten är det tre objekt som inte fullt ut uppfyller gällande krav för kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkylerna.

- E10, Morjärv – Svartbyn har en kalkyl som är baserad på en tidig fas i planläggningsprocessen. Ny kalkyl är planeras under hösten 2019.
- För objektet Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2 pågår planläggning i form av elva järnvägsplaner i varierande faser för sträckan Järna-Tallboda och den 12:e järnvägsplanen för sträckan Tallboda-Bergsvägen är under uppstart. Kalkylen för sträckan Tallboda-Bergsvägen är en GKI baserad på åtgärdsvalsstudie.
- Elväg, pilotsträcka saknar kvalitetssäkrad kalkyl då slutligt beslut om sträcka inte har beslutats. Under 2019 kommer utredningar motsvarande åtgärdsvalsstudie genomföras inklusive SEB och anläggningskostnadskalkyl.

Ojekt i Tabell 5.2 har större kostnadsförändringar i förhållande till nationell plan (uppgifterna nedan är i miljoner kronor och totalkostnad brutto i fastpris 2017):

Tabell 5.2: Större kostnadsförändringar i förhållande till NTP för objekt som har redan byggstartsbeslut inom grupp år 1-3.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
435	386	E10, Avvakko–Lappeasuando	Minskade kostnader i samband med uppdatering av kalkyl hänförs till bl.a. för viltpassager, väganläggning och även minskade osäkerhetsmarginaler.
311	233	Kontinentalbanan, miljöskademål	Reviderad kalkyl i skede bygghandling visar på en lägre totalkostnad i förhållande till tidigare. Detaljkunskap kring mängden nya bullerplank medför kostnadsminskningen.
265	38	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	Mycket stora innehållsförändringar i förhållande till NTP då tidigare lösning ej är genomförbar. Önskad funktion kommer att uppnås med mindre omfattande åtgärder som inte kräver vägplan.
176	234	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	Förändringar tillkommit efter genomgång och uppdatering av ny kalkyl. Den nya kalkylen är mer detaljerad med avseende på räcken och räckestyp. Ökade kostnader hänförs till bl.a. H2-räcken, högre pris per kvm för två portar samt högre kostnader för pumpstationerna.

För E10, Morjärv-Svarthyn finns viss risk för förändrade totalkostnad i förhållande till bifogade bilaga 1. Orsaken är omtag av innehåll på grund av förändring i lösningar för broar och möjliga lösningar för att tillmötesgå rennäringens behov.

För de objekt som överensstämmer med regeringens beslut om byggstarter ingår totalt tre medfinansieringsobjekt, se Tabell 5.3. För objekten finns ett medfinansieringsavtal och ett ramavtal (Höghastighetsbana). För objektet Elväg, pilotsträcka pågår val av sträcka. Byggandet av pilotsträckan förutsätter medfinansiering från näringslivet. Statens finansiering får uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor. I Tabell 5.3 framgår även att inte något objekt har medfinansiering i grundutförande.

Tabell 5.3: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1-3).

Löpande pris, mnkr	Total	Grundutförande	Tillägg
E22 Trafikplats Ideon	35		35
Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	684		684
Eleväg, pilotsträcka	300		300
Total medfinansiering	1 019		1 019

För planperioden 2020-2022 ingår inte något objekt med byggstarter genom förskottering.

6 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 (år 4-6)

Enligt regeringens direktiv ska de objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 2023-2025 ”omfatta objekt där förberedelser gällande projektering (inklusive bedömning av konsekvenser) och kostnadsberäkningar är långt gångna och eventuella alternativa finansieringsförutsättningar är lösta. Objekten ska med stor sannolikhet kunna genomföras på det sätt och till de utgifter Trafikverket anger. Dock bör objekt kunna tillåtas ingå i gruppen 4-6 även om inte alla förutsättningar är helt klarlagda och utredda”.

Nio objekt bör få beslut om att fortsätta förberedas för byggstart år 2023-2025, se Tabell 6.1. I förslaget ingår objekt där planeringen inte kommit så långt att de uppfyller alla kriterier, men föreslås ingå för att alla förutsättningar ska kunna klarläggas och utredas.

Objekt Malmöpendeln Lommabanan - etapp II föreslås flyttas från grupp 1-3 till grupp 4-6 på grund av att planeringen är i ett väldigt tidigt skede och därmed inte uppfyller kriterierna för att ingå i grupp 1-3.

Tabell 6.1: Förslag på objekt som bör få fortsätta förberedas för att byggstarta åren 2023-2025. Uppgifter inom parenteserna är information från senast publicerade SEB, granskning av ny SEB pågår.

Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Prognos laga kraft år	Godkänd SEB	NNK-idu	NNV	Beräkningsföret- sättning År 2018	Godkänd AKK- kalkyl	Kalkyl typ	Kalkyl skede	Övriga kommentarer
Jvg	Malmöpendeln Lommaban - etapp 2	Planläggnings- process påbörjad	2024								Storstadsförhandling. Planeringspro- cessen är i ett väldigt tidigt skede, objektet nedflyttad från grupp 1-3 till 4-6.
Väg	E16 Borlänge-Djurås	Fastställelse- handling	2019	X	0,10	59		X			Ny SEB tas fram under 2019.
Väg	Rv 40 förbi Eksjö	Plan inför granskning	2022	X	1,72	445	X	X			
Väg	E22 Gladhammar-Verke- bäck	Plan inför granskning	2023	X	1,02	345	X	X			
Sjö- fart	Farled Södertälje-Lands- ort	Farledsutred- ning pågår	Ej ak- tuellt	X	1,90	385			GKI	ÅVS	Ny kalkyl och SEB tas fram under 2019.
Väg	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stock- holm	Plan inför be- slut om BMP	2021	X	5,91	5786			GKI	ÅVS	Ny kalkyl och SEB tas fram under 2019. Vägplanen samordnas med Objektet E4/Lv 259 Tvärförbindelse Söder- törn.
Väg	E4/E20 Tomtebodabre- däng, ITS	Ingen plan krävs	Ej ak- tuellt	X	0,81	420			GKI	U	Ny kalkyl och SEB tas fram under 2019. Samordnad med underhållsåtgärd ITS Essingeleden och behöver byggstarta 2021.
Jvg	Norrbottenbanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järn- väg	Samråds- handling	2021	(X)	(-0,56)	(-11 735)		(X)	FKS	Platt	Granskning av ny SEB och kalkyl pågår. Framtaget material indikerar att olönsamheten minskar.
Jvg	Införande av FRMCS	Ingen plan krävs	Ej ak- tuellt						GKI	ÅVS	Ny kalkyl och SEB tas fram under 2019.

6.1 Planeringsstatus

För alla de sex objekt som kräver väg- eller järnvägsplan har planläggningsprocessen påbörjats, se Tabell 6.1. För tre objekt krävs inte väg- eller järnvägsplan för genomförandet eftersom två av objekten genomförs inom ramen för de befintliga anläggningarna och ett är ett sjöfartsobjekt.

6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

Av de objekt som kräver väg- eller järnvägsplan är det endast två objekt som saknar godkänd anläggningskostnadskalkyl baserad på skede ”plan inför val av lokaliseringalternativ” eller senare.

Därutöver föreslås tre objekt som inte kräver väg- eller järnvägsplan, för byte till grupp 4-6. Enligt kalkylrutinen har denna typ av objekt krav på kvalitetssäkring först i slutfasen av planeringsprocessen vilket är vara en orsak till att dessa endast har kalkyler i form av GKI:er. I Tabell 6.2 listas objekt som saknar kvalitetssäkrad kalkyl.

Tabell 6.2: Objekt i grupp 1-3 som saknar kvalitetssäkrad kalkyl.

Objekt	Typ av kalkyl	Kommentar
"E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm"	GKI	Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Kalkylen består av en GKI baserad på ÅVS-skede. Objektet planläggs gemensamt med vägplan för objektet "Tvärförbindelse Södertörn" och ny kalkyl planeras under sommaren 2019.
Införande av FRMCS	GKI	Kräver inte planläggning. Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplaneringen. Det råder osäkerhet om vissa tekniska lösningar.
Farled Södertälje-Landsort	GKI	Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Ny kalkyl tas fram under 2019 efter att den pågående farledutredningen avslutats.
E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	GKI	Planläggning behövs inte. Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Ny kalkyl tas fram under 2019.
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2		Objektet kräver planläggning, vilken precis har påbörjats.

När det gäller kvalitetssäkringen av anläggningskostnadskalkylerna för objektet *E16 Borlänge-Djurås* bör beaktas att det består av tre etapper (vägplaner) varav en är klar för fastställelse. För övriga två etapper krävs ytterligare utredning efter Länsstyrelsens yttrande om val av lokalisering. Nya kalkyler (och SEB) tas fram under 2019.

6.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Sju av de totalt nio objekt som bör få byggstarta år 4-6 där regeringen inte tidigare har beslutat att de får byggstarta inom 4-6 år innehåller samlade effektbedömningar (SEB). Två är baserade på aktuella beräkningsförutsättningar och övriga fem objekt har samlade effektbedömning baserat på beräkningsförutsättningar som gällde år 2016-17. För samtliga av dessa objekt har NNK beräknats.

Ett objekt (Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg) visar på negativ NNK, vilket innebär att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt enligt den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen. I detta fall bedöms de kvalitativt bedömda nyttorna inte vara tillräckligt stora för att väga upp den negativa kvoten. Framtaget material indikerar dock att olönsamheten mins-kar jämfört med underlag i beslutad Nationell Plan. Granskning av ny SEB pågår.

I Tabell 6.3 redovisas de objekt som föreslås som nya i grupp 4-6 men som saknar aktuell SEB, samt de objekt från samma grupp som har en SEB baserat på beräkningsförutsättningar som gällde år 2016-17.

Tabell 6.3: Objekt som föreslås som nya i grupp 4-6 och saknar SEB med aktuella beräkningsförutsättningar.

Objekt	Beräkningsförutsättningar (år)	Kommentar
Införande av FRMCS	-	SEB saknas. Finns andra underlag till åtgärdsplaneringen.
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	-	SEB saknas. Ingick i storstadsförhandlingen. Planeringsprocessen är i ett väldigt tidigt skede,
E16 Borlänge-Djurås	2016	Ny SEB planeras till november 2019.
Farled Södertälje-Landsort	2016	Ny SEB tas fram hösten 2019.
E4/E18 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2016	Ny SEB har tagits fram 2018 men behöver bearbetas ytterligare innan den är klar. Prognos är att den är klar våren 2019.
E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	2016	Ny SEB kommer att tas fram under 2019.
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	2016	Ny SEB kommer redovisas 2019.

6.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Bedömningen av transportpolitisk måluppfyllelse för objekt som föreslås som nya i grupp 4-6 har gjorts på samma sätt som för föreslagna objekt år 1-3.

Den mest förekommande målkonflikten är mellan funktionsmålen tillgänglighet och/eller framkomlighet och den del hänsynsmålet som kan hänföras till landskap, vilket även gäller för objekt som föreslås för grupp 1-3. Denna målkonflikt förekommer för fyra av de sju objekten som har en SEB. För ett objekt rapporteras inga betydande målkonflikter. För en detaljerad redovisning av målkonflikter hänvisas till bilaga 2 samt SEB för respektive objekt.

6.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

Samtliga objekt, förutom ett, bedöms bidra positivt till *medborgarnas resor* genom att bland annat förbättrad framkomlighet och tillförlitlighet. På samma vis bedöms dessa objekt bidra till mer tillförlitlighet och kvalitet i *näringslivets transporter* på väg, järnväg och sjöfart.

Alla objekt förutom ett bedöms även bidra till *förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner*. Det genom bland annat förbättrade förutsättningar för pendling till följd av minskade restider och bättre framkomlighet. Dessutom bidrar tre av objekten till bättre tillgänglighet till storstäder samt interregionala resmål genom att öka tillgängligheten till framförallt Stockholmsområdet.

Två av objekten i gruppen bedöms bidra till att *andelen kollektivtrafik av alla resor* minskar då de framförallt gynnar biltrafiken. Två av objekten bedöms bidra positivt till att *öka andelen kollektivtrafik*.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av Tabell 6.4. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 6.4: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Medborgarnas resor	Samtliga objekt, förutom ett, bidrar positivt till målen
Näringslivets transporter	Samtliga objekt bidra positivt till målen
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Samtliga objekt, förutom ett, bedöms bidra till förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner genom förbättrad pendling. Tre av objekten bidrar till bättre tillgänglighet till storstäder samt interregionala resmål
Kollektivtrafik, gång och cykel	Två av objekten bedöms bidra negativt mål avseende andel kollektivtrafik av alla resor. Två av objekten bedöms bidra positivt till samma mål

6.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

Från ett klimatperspektiv bedöms tre av åtgärderna minska mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag (personbils- och lastbilstrafik). Två objekt bedöms öka mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag.

Två objekt minskar energianvändning per fordonskilometer medan ett objekt bedöms öka energianvändning. För övriga objekt förväntas inte någon förändring i energianvändning per fordonskilometer.

Vad gäller hälsa, förväntas tre objekt minska antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden genom dels bullerskyddsåtgärder och dels genom ny sträckning av väg. I ett fall bedöms antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden öka till följd av åtgärden. Tre av objekten bidra positivt till att främja fysisk aktivitet genom att framförallt underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Luftkvaliteten bedöms påverkas positivt till följd av fem av objekten i gruppen. Detta genom att reducera mängde kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM₁₀). Det positiva bidraget sker till följd av dels överflyttad trafik från väg till järnväg och sjöfart men även på grund av vägförkortningar. Övriga två objekt förväntas öka mängden kväveoxider och partiklar.

Majoriteten av objekten, fem stycken, bedöms bidra negativt till att värna om den naturliga, inhemska biologiska mångfalden genom att utgöra intrång i landskap. Trafiksäkerheten bedöms påverkas positivt till följd av samtliga objekt förutom ett, där inget bidrag till trafiksäkerhet förväntas.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet framgår av Tabell 6.5. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 6.5: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Påverkan på mängden fordonskilometrar för energintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg	3 av objekten bedöms bidra positivt till målet. 2 av objekten bedöms bidra negativt till målet
Påverkan på energianvändning per fordonskilometer	2 objekt bedöms bidra negativt till målet och ett objekt bedöms bidra positivt
Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller	3 objekt bedöms bidra positivt till målet. I ett fall bedöms objektet bidra negativt till målet
Fysisk aktivitet i transportsystemet	3 av objekten bidrar positivt till att främja fysisk aktivitet i transportsystemet
Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)	5 av objekten i gruppen bedöms bidra positivt till målet. Övriga 2 objekt förväntas bidra negativt till målet
Landskap	Majoriteten av objekten, 5 stycken, bedöms bidra negativt till målet
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten bedöms påverkas positivt till följd av samtliga objekt förutom ett, där inget bidrag till trafiksäkerhet förväntas

6.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan

Av de sju objekt som har SEB är två framtagna med aktuella beräkningsförutsättningar. Därav är det enbart de som kan jämföras med motsvarande SEB:ar som låg till grund för objekten i nationell plan. Det ena objektet visar ingen betydande skillnad i måluppfyllelse mot nationell plan och det andra objektet visar på en förändring avseende bedömning av objektets bidrag till hänsynsmålet trafiksäkerhet.

6.4 Medfinansiering

Ett medfinansieringsobjekt (Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2) ingår i förslag på objekt för förberedelser inför byggstart år 2023-2025. För objektet finns ramavtal i samband med storstadsförhandlingen och arbete med medfinansieringsavtal pågår. Medfinansieringen avser grundutförande i form av kommunernas finansiering av stationer enligt ramavtal för storstadsförhandling.

Tabell 6.6: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i förslag på objekt för förberedelser inför byggstart år 4-6).

Löpande pris, mnkr	Total	Grundutförande	Tillägg
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	60	60	
Total medfinansiering	60	60	

6.5 Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Jämfört med nationell plan avviker detta förslag avseende utgifter och genomförandetid. Orsaken är förändrade förutsättningar som påverkar möjligheterna att genomföra olika objekt.

6.5.1 Avvikelse byggstarter

Senareläggning

Följande objekt som ingick i grupp 2018-2020 i NTP har senarelagts till grupp 4-6, år 2023-2025.

- Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2.

6.5.2 Kostnadsmässiga avvikelser

Objekt som har större kostnadsförändringar i förhållande till nationell plan presenteras i Tabell 6.7.

Tabell 6.7: Objekt med större kostnadsförändringar i förhållande till NTP inom grupp år 4-6. Fastpris 201702.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Orsak
215	245	E22 Gladhammar-Verkeback	Aktuell totalkostnad baseras på nytt val av alternativ med bl.a. nybyggnation av längre vägsträcka än vad som ingick i plan.

Mindre kostnadsjusteringar har även skett på fler objekt efter genomgång av ny planeringsstatus där mer detaljkunskap har tillkommit och kostnadskalkylerna reviderats.

Objekten i grupp år 4-6 är i ett tidigt sked i planeringen och allt eftersom kunskapen ökar om objekten och uppdateringar av kostnadskalkylerna genomförs kommer kostnaderna för en del av objekten att justeras. För flera objekt i gruppen pågår genomgång och uppdatering av objektens förutsättningar och aktuella kostnadskalkyler och därmed kvalitetssäkring av kalkylsammanställningar.

7 Objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelser för byggstart år 2021-2023 (år 4-6)

Objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelser för byggstart inom grupp år 4-6 redovisas i Tabell 7.1. I tabellen framgår planeringsstatus och objektens framdrift jämfört med Nationell plan. Objekten som ingick i regeringens beslut följer plan.

Tabell 7.1: Planeringsstatus för objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelser för byggstart år 4-6.

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell pro- gnos	Planerad Byggstart Jmf NTP
ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B)	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E22 Lösen -Jämsjö	Fastställelsehandling	2020	Enligt plan
E45 Vattnäs-Trunna	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E4 Kongberget-Gnarp	Plan inför granskning	2023	Enligt plan
Rv 40 Nässjö-Eksjö	Plan inför granskning	2020	Enligt plan
Rv 25 Österleden i Växjö	Fastställelsehandling påbörjad	2021	Enligt plan
E22 Fjälkinge–Gualöv	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
E65 Svedala-Böringe	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
Hagalund, bangårdsombyggnad	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	Plan inför granskning	2022	Enligt plan
Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	Plan inför granskning	2020	Enligt plan
E20 Förbi Mariestad	Samrådshandling	2021	Enligt plan
E45 Tösse-Åmål	Fastställelsehandling påbörjad	2020	Enligt plan
Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
E22 Förbi Söderköping	Plan inför granskning	2021	Enligt plan
Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan

Av totalt sjutton objekt är det fyra som har vissa brister i kalkylunderlagen. Tre av objekten, se nedan, kräver inte formell planläggning. Enligt kalkylrutinen har denna typ av objekt krav på kvalitetssäkring först i slutfasen av planeringsprocessen vilket är en orsak till att de endast har kalkyler i form av GKI:er.

- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid
- Hagalund, bangårdsombyggnad Hagalund, bangårdsombyggnad
- Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar

Det fjärde objektet, E45 Tösse-Åmål, har en kalkyl som består av en GKI baserad på en åtgärdsvalsstudie. Ny SEB inkl anläggningskostnads kalkyl planeras under 2019.

För flera objekt i grupp år 4-6 pågår genomgång och uppdatering av objektens förutsättningar och aktuella kostnads kalkyler och därmed kvalitetssäkring av kalkylsammanställningarna. För denna grupp finns därför osäkerheter i kostnadsbedömningarna jämfört med bilaga 2.

Alla objekt har godkända och publicerade SEB:ar, några objekt kommer att ta fram ny SEB under 2019.

För de objekt som överensstämmer med regeringens beslut om förberedelse inför byggstart ingår tre objekt med medfinansiering, se Tabell 7.2.

Tabell 7.2: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i regeringens beslut om förberedelser inför byggstart år 4-6).

Löpande pris, mnkr	Total	Grundutförande	Tillägg
Rv 25 Österleden i Växjö	88		88
E20 Förbi Mariestad	33	11	22
E22 Förbi Söderköping	30		30
Total medfinansiering	151	11	140

Ett objekt, E20 Förbi Mariestad, har medfinansiering i grundutförande. Motivet är att åtgärden innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

8 Pågående objekt med statlig medfinansiering

I Tabell 2.1 och Tabell 2.2 ingår utgifter för den statliga medfinansiering som planeras och genomförs under perioderna 2020-2022 och 2023-2025. I Tabell 8.1 redovisas för respektive period totala utgifter för de objekt med statlig medfinansiering som inte ingår i Bilaga 1 och Bilaga 2.

Tabell 8.1: Pågående objekt med statlig medfinansiering.

Objekt	Byggstart	Löpande pris (mnkr)	
		Utgifter 2020 – 2022	Utgifter 2023 – 2025
Statlig medfinansiering till regionala spårfordon	Pågående	216	
Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana	Pågående	25	
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	Pågående	4 519	5 542
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig omdefiniering)	Pågående	105	
Södertälje Sluss, Mälaren	Pågående	1 193	
Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	Pågående	45	
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	Pågående	230	520
Helsingborg cykelobjekt	Pågående	30	25
Hagalund, tunnelbanestation	Pågående	86	
Stockholm, cykelobjekt	Pågående	24	54

9 Namngivna reinvesteringar

I nationell plan för transportsystemet 2018-2029 redovisas de största reinvesteringarna och de största underhållsåtgärderna under planperioden på väg respektive järnväg. I Tabell 9.1 och Tabell 9.2 redovisas aktuellt läge för åtgärderna. Flertalet av åtgärderna följer planen.

Tabell 9.1: Större namngivna reinvesteringar på järnväg. Observera att tabellen fortsätter på nästa sida.

Järnvägsstråk	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad planunderlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Örebro-Frövi, kontaktledning			X	2024-2025		270-330	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Kinnekullebanan	Mariestad-Håkanstorp, spår			X	2027	Förarbeten planerat 2026.	475-580	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerhet förorenade massor.
Göteborg	Sävenäs rangerbangård	X	X	X	2018	Ställverksbyte pågår t.o.m. 2022. Ombyggnation spårbytet och kontaktledning är planerat 2022-2025	1 900-2 300	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerheter finns fortfarande kring omfattning och utförande, utredning pågår.
Fryksdalsbanan	Sunne-Torsby, spår		X		2023	Förarbete planerat 2022.	240-290	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerhet förorenade massor.
Fryksdalsbanan	Kil-Rottneros, spår			X	2024	Förarbeten planerat 2023.	205-250	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerhet förorenade massor.
Kust till kustbanan	Hillared-Hestra, spår		X		2026	Senarelagd till 2026 för att inrymma Dalabanan och Sävenäs i de ekonomiska ramarna. Ökade underhållsinsatser i kombination kontinuerliga analyser gör att åtgärden kan skjutas utan trafikal påverkan. Förarbeten planerat 2025.	230-280	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Malmbanan	Gällivare-Kiruna C, kontaktledning	X			2017		320-395	280	Minskad kostnad för produktion, effektivare utförande än planerat förkortade produktionstiden per enhet
Malmbanan	Boden- Harrträsk, spårbyte (f.d. Ljuså-Harrträsk, spår)		X		2026	Produktion senarelagd till 2026-2028 för att inrymma Dalabanan och Sävenäs i de ekonomiska ramarna. Med ett utökat rälsbearbetningsprogram samt fortsatta rälsbyten kan åtgärden skjutas utan trafikal påverkan, utifrån dagens analysdata.	330-400	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Markarydsbanan	Eldsberga-Hässleholm, kontaktledning		X	X	2023	Osäkert då denna banan är omledningsbana för S Stambanan och åtgärden krockar med upprustningen kontaktledningsupprustning Älmhult-Hässleholm.	245-300	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Ostkustbanan	Gävle-Åänge, spår		X		2020	Tidigarelagd på grund av snabbare tillståndsförsämring.	385-470	490	Ökade kostnader pga. höga anbud.

Järnvägsstråk	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad planun- derlag (Mnkr)	Kostnad pro- gnos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Sala-Oxelösund	Flens övre-Eskilstuna, spår	X			2019		265-325	332	Utökade kostnader för att även inkludera växelbyten
Stockholm	Getingmidjan	X	X		Pågå		1 900-2 100	2150	Utfall före 2018 ingår inte
Södra stambanan	Älmhult-Hässleholm, kontaktledning	X	X		2021	Projektet har inte kunnat tilldelas de tider i spår som krävs för att utföra åtgärden enligt plan, produktion förlängs därför med två år, produktion 2021-2024	320-390	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Viskadalsbanan	Borås-Varberg, spår och kontaktledning	X	X		2021	Förarbete planerat 2020. Åtgärden är en förutsättning för arbeten på Västlänken, banan är en omledningsbana.	670-830	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Värmlandsbanan	Laxå-Kil, spår	X	X		2021	Start förarbeten 2019. Samplanering Karlstad C, flera mötesspår på linjen.	660-810	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerhet förorenade massor.
Västra stambanan	Herrljunga-Alingsås, Floby-Alingsås, spår	X			2018	Klart 2018. Eventuell efterjustering 2019.	370-460	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Västra stambanan	Falköping-Alingsås, kontaktledning		X		2024	Senarelagd för samordning på Västra stambanan. Åtgärdena har bytt plats tidsmässigt för att minska trafikal påverkan under produktion.	430-530	Ingen avvikelse jf planunderlag	Risk högre kostnad pga. produktion under längre tid.
Västra stambanan	Alingsås-Partille, kontaktledning		X	X	2021	Tidigarelagd för samordning på Västra stambanan. Samplanering trimningsåtgärder, ombyggnad i Lerum, Västlänken. Preliminär start stolpsättning 2020.	270-330	420	Förlängd produktion för att minska trafikpåverkan har gett ökade kostnader
Västra stambanan	Järna-Sköldinge, Förstärkningslina + ktl upprustning + 22 kV hjälpkraft (f.d.Järna-Katrineholm, kontaktledning)			X	2025		530-650	Ingen avvikelse jf planunderlag	
Ådalsbanan	Västeråsby-Långsele, spår och kontaktledning		X		2022	Förarbete spår planerat 2021	450-550	625	Sämre markförhållanden än befarat har gett ökade kostnader.
Älmhult-Olofström	Älmhult-Olofström, spår	X	X		2020		240-295	325	Mer omfattande markundersökningar samt förorenade massor än planerat.
Älvsborgsbanan	Öxnared-Håkantorp, spår	X			2020	Förarbete planerat 2019.	240-295	Ingen avvikelse jf planunderlag	Osäkerhet förorenade massor.
Älvsborgsbanan	Vänersborg Trollhättekanal, brobyte		X		2023	Senarelagd till 2023 för att hinna med planlägningsprocess och vattendomar.	510-620	635	Nytt läge på bron inklusive en ej planerad planlägningsprocess har ökat kostnaderna.
Älvsborgsbanan	Herrljunga-Borås, spår	X	X		2021	Förarbete planerat 2020.	265-325	Ingen avvikelse jf planunderlag	Inkomna anbud för bygghandling pekar på kostnadsökning. Broåtgärder har tillkommit.
Nationellt	Vägskyddsanläggning Alex	X	X	X	2019	Pilotprojekt för utbyte till en ny typ av vägskyddsanläggningar.	700-900	1440	Utökad för att byta ut alla vägskyddsanläggningar, anläggningen är mycket eftersatt.

Tabell 9.2: Reinvesteringar och större underhållsåtgärder på väg.

Vägnummer	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad planun- derlag (Mnkr)	Kostnad pro- gnos (Mnkr)	Kommentar kostnad
E4	ITS Essingeleden	X	X		2019	Reinvestering	110-140	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	
E4	Bro över Kalix älv vid Kalix	X			2019	Reinvestering. Pågå till år 2021.	220-250	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	
E6	Bro över Nordre älv Kungälv	X			2019	Produktion pågår till 2021. Försenad jf NTP pga. omtag i upphandling.	220-250	254 mnkr	Högre anbud pga. överhettad marknad för broåtgärder i Väst
E22	Bro över Helge å Kristianstad	X	X		2020	Planläggningsprocess pågår.	110-140	200	Högre kostnad pga. val av brotyp och överhettad marknad för broåtgärder i Väst
222	Skurubroarna		X		2022	Planläggningsprocess pågår. Reinvesteringen sker först när produktion av nya broar är klar.	200-250	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	
55	Strängnäsbron	X	X	-	-	Åtgärden utgår, genomförd utredning visar att reinveste- ringen inte behövs.	100-120	-	
E45	Strömsundsbron	X			2020	Bygghandling pågår för ka- belutbyte. Produktion plane- rat till år 2020-2021.	100-130	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	
277	Lidingöbron	X	X		2019	Bron repareras i etapper, ut- byte av höghållfasta lager år 2019-2023. Samtidigt pågår planering inför år 2020 och framåt för ytterligare utbyten av höghållfasta lager.	100-120	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	
E6.20	Älvsborgsbron	X	X	X	2019	Produktion pågår för utbyte av tätskikt mm. Planering på- går av ytterligare åtgärder som planeras att genomföras 2021 och framåt.	270-300	496 mnkr år 2019- 2029	Tidigareläggning av arbeten med finger- fogar, justering pri- ser, tillägg av åtgär- der för mittlås och backstag.
160	Tjörnbron	X	X	X	2019	Utbyte kablar sker 2019- 2021. Planering pågår av yt- terligare åtgärder som plane- ras att genomföras 2022 och framåt.	270-300	343 mnkr år 2019- 2029	Justering av priser
137	Ölandsbron	X	X	X	2019	Utbyte av höghållfasta lager och reparation av tätskikt på- går 2019-2020. Samtidigt planeras fortsatt reparationer av tätskikt, balkar och platta för genomförande 2025-2028.	600-650	178 mnkr år 2019- 2029	Senareläggning av planerade åtgärder med ihopgjutning, övergångskonstrukt- ioner, tätprofiler, av- vattning, tätskikt.
E4	Högakustenbron	X	X	X	2019	Ommålning av hängare på- går. Samtidigt planeras repa- rationer av pyloner och tvär- balkar, bättringsmålning, tät- skiktsbyte samt omlindning kabel för genomförande 2020 och framåt.	100-120	Ingen avvikel- kelse jf pla- nunderlag	

Bilagor

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut.

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6.

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Skåne	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	Fastställelsehandling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Objektet består av två åtgärder. En mindre del (GC-port) som inte kräver plan startar tidigare. Denna del medfinansieras. Ambition är att skriva kontrakt med entreprenören vår 2020. Tidplanen för objektet är samordnat med Lund-Flackarp-Arlöv, Åstorp-Teckomatorp III, Lommabanan. Samordningen är nödvändig ur ett trafikeringsperspektiv.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,15	0,15	516	De positiva prissatta effekterna är större än kostnaderna och de ej prissatta effekterna bedöms vara positiva. Förbättring av spårbunden transport på sträckan förväntas leda till överflyttning av resor från väg till järnväg och därmed minskade CO2-utsläpp. Landskapet påverkas negativt bland annat för aspekterna visuell karaktär, barriär och störningar genom bullerskydd och stängsel. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden bidrar dock även till en samhällsekonomisk hållbarhet i ett övergripande stråkperspektiv för Västkustbanan då utbyggnaden till dubbelspår möjliggör positiva effekter på andra delar av banan. Åtgärden bidrar till ökad social hållbarhet med ökad attraktiviteten hos ett kollektivt färdmedel tillgängligt för alla.	Mark och resurser tas i anspråk för att förbättra järnvägens möjligheter. Skyddsvärda områden och djurliv påverkas i viss mån, men kompenseras.	Ny SEB	Ny kalkyl.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	2 617	2 360		Projekt Info	
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Skåne	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)				Medfinansiering som tillägg berör anpassning för gång- och cykeltrafik söder om Maria station, nedlagda ledningar i marken i Gyhult och ny GC port Björkavägen.									b) Medfinansiering genom bidrag	472	437	En betydande minskning av restider och möjligheter till ett ökat turutbud för kommunens invånare. Möjlighet till anpassning av Maria station till utbyggnaden av Mariastaden. Dessutom genom att anlägga en ny planskild korsning för gång- och cykeltrafik söder om Maria station binds ett övergripande cykelstråk i grönområden på västra respektive östra sidan om järnvägen samman			

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Skåne	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)														g) Anslag övrigt - samfinansiering	68	59		
					Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg) Summa															3 157	2 857		
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Skåne	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår	Laga kraft	Laga kraft		Objektet är beroende av att detaljplan vinner laga kraft. Objektets genomförande är kopplat till genomförandet av Flackarp-Arlöv, fyrspår vilket ger minskad trafikpåverkan och effektivisering. Samordning nödvändigt med Åstorp-Teckomatorp III, Lommabanan ur ett trafikeringsperspektiv.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	< 0	< 0	-776	Kostnaderna överstiger sammanvägda nyttor. Nyttorna underskattas dock då verkligt resande Malmö-Lund är större än det modellberäknade. Vid en samordning med den intilliggande och pågående fyrspårsutbyggnaden finns potential för ytterligare nyttor och kostnadsbesparingar. Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara resor och transporter. Åtgärden tar dock värdefull åkermark i anspråk vilket inte bidrar till ekologisk hållbarhet. Det totala bidraget till ekologisk hållbarhet bedöms vara positivt. Då kostnaderna överstiger nyttorna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget inte bedöms kunna väga upp detta bedöms åtgärden inte bidra till samhällsekonomisk hållbarhet. Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför	Inom de transportpolitiska målen finns det målkonflikter mellan de positiva bidragen till funktionsmålen och de negativa bidragen avseende hänsynsmålet landskap.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	975	878		Projekt Info.
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Skåne	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår				Avtal tecknat med Lunds kommun om medfinansiering av planlägningsprocessen för ny regionaltågsstation i Lund.										b) Medfinansiering genom bidrag	44	40	Medfinansieringen avser ny regionaltågsstation vid Klostersgården. Stationen ökar tillgängligheten för kommunens invånare.	
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Skåne	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår														g) Anslag övrigt - samfinansiering	2	2		
					Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspår Summa															1 020	920		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Skåne	E22 Trafikplats Lund S	Fastställelseh andling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Tydliga samordningsvinster finns med E22 Tpl Ideon och Lv 108 Lund-Staffanstorp (regionalt namngivet objekt).	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,91	0,91	320	Bara restidsnyttan är prissatt. Därtill kommer nyttor av minskade utsläpp, fordonskostnader och olyckor och trots att intrånget kommer att öka bedöms åtgärden vara tydligt lönsam. Minskad trängsel och köbildning bidrar till minskade utsläpp. Förbättra framkomlighet riskerar dock att på marginalen bidra till ökad biltrafik (inducerad trafik) med påföljande negativa effekter som ökade utsläpp. Åtgärden bidrar till minskade res- och transportkostnader och kan stärka regionens utveckling bland annat med avseende på möjligheterna att koppla samman bostads- och arbetsmarknader. Åtgärden främjar framkomlighete för såväl biltrafik som kollektivtrafik. Möjligheterna att välja var man bor och arbetar förbättras, vilket bidrar positivt till social	Mål om ökad tillgänglighet och framkomlighet står i konflikt med mål om överflyttning till gång och cykel samt intrång i landskapet till följd av större markanspråk och risk för ökad fragmentering. Såväl biltrafik som den kollektivtrafik som trafikerar trafikplatsen drar nytta av utbyggnaden.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	290	265		Projekt Info
					E22 Trafikplats Lund S	Summa														290	265		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Södermanland	Rv 56 Katrineholm - Bie	Fastställelsehandling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Vägplan inlämnad för fastställelse. På grund av ändrade regler granskas planen igen under mars och april. Utifrån tidigare granskningsyttringar förväntas inga synpunkter som påverkar planeringen. Planerad byggstart till tidigt 2021. Objektet samordnas med Objekt Bie-Stora Sundby. Stora samordningsvinster gällande trafikpåverkan och massahantering.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,09	2,09	512	Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som lönsam med tanke på att de samlade nyttorna markant överstiger investeringskostnaden. Effekter som ej beräknats monetärt bedöms vara försumbara i sammanhanget. Projektets fokus på vägåtgärd bidrar ej till ekologisk hållbarhet då åtgärden gynnar fordonstrafiken. Intrånget i landskapsbilden bedöms bli negativt, men eftersom åtgärden följer befintlig väg bedöms effekterna bli små. Åtgärden bedöms sammantaget ge negativt bidrag till ekologisk hållbarhet. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till minskade restider och säkra transporter på väg. Åtgärden bedöms ge positivt bidrag till ekonomisk hållbarhet. Åtgärden i form av cykelväg gynnar	Målkonflikt mellan miljö, klimat, trafiksäkerhet och framkomlighet.	Ny SEB		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	169	153		Projekt Info
2021-2023	2020-2022		Väg	Södermanland	Rv 56 Katrineholm - Bie														g) Anslag övrigt - samfinansiering	8	8		
					Rv 56 Katrineholm - Bie Summa															177	161		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Södermanland	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	Fastställelsehandling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Vägplan inlämnad för fastställelse. Objektet samordnas med Objekt Katrineholm-Bie. Stora samordningsvinster gällande trafikpåverkan och massahantering.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,50	1,50	1 072	Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som lönsam då de samlade nyttorna markant överstiger investeringskostnaden. Ca två tredjedelar av nyttan utgörs av minskade olyckskostnader pga höjd trafiksäkerhet och resterande tredjedel består av restidsvinster. Effekter som ej beräknats monetärt bedöms sammantaget bli försumbara. Därmed kan åtgärden bedömas bli lönsam. Lönsamheten minskar betydligt om prognostiserad trafikökning uteblir som i Trafikverkets klimatscenario, men förblir även då något positiv. Åtgärden bedöms bidra negativt till ekologisk hållbarhet. Skydd av vattentäkter och vattenförekomster kommer visserligen att förbättras, men åtgärden främjar främst motortrafik på väg. Intrånget i	Målkonflikt mellan kultur- och naturmiljö (då vi får ett intrång i landskapet), klimatpåverkan (i och med produktionen) å ena sidan gentemot förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet å andra sidan.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	544	491		Projekt Info
					Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen Summa															544	491		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Värmland	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	Laga kraft	Laga kraft		Objektet bestod ursprungligen av tre delar, Vålsviken, Brunsviken och Karlstad C. Mötesstationen vid Brunsberg har nu visat sig inte vara en lämplig placering varför åtgärden Brunsberg planeras utgå ur objektet. Järnvägsplan för delen Vålsviken har vunnit laga kraft. Åtgärder vid Karlstad C kräver ingen järnvägsplan.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	< 0	< 0	-435	Objektet är olönsamt sett till de prissatta effekterna. Nytt ställverk i Karlstad C säkerställer befintlig funktion, där ombyggnaden ger en högre samtidighet och mer flexibel trafikering, samt förbättrar möjligheten till en framtida utbyggnad av banan. Dessvärre innebär nytt mötesspår i Vålsviken att intrånget ökar i området kring befintlig anläggning. De ej värderbara effekterna bedöms totalt sett som positiva men väger ej upp det återstående negativa nettonuvärdet. Åtgärden gynnar kollektivtrafik på järnväg, vilket bedöms vara en miljömässig fördel jämfört med kollektivtrafik på väg och jämfört med personbil. Mötesspår och ombyggnation av Karlstad C tar dock mer mark i anspråk kring befintlig infrastruktur. Samtidigt innebär åtgärderna en förbättring i förhållande till nuläget	Åtgärden riskerar att öka barriäreffekten för vilt i de fall där man bygger i orörd natur, men i gengäld ger det bättre framkomlighet och större möjligheter för kollektivt resande på järnväg.	Ny SEB.	Nya kalkyler (FKS) för Vålsviken och Karlstad C.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	642	572		Projekt Info
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Värmland	Laxå – Arvika, ökad kapacitet														g) Anslag övrigt - samfinansiering				
2021-2023	2020-2022		Järnväg	Värmland	Laxå – Arvika, ökad kapacitet														b) Medfinansiering genom bidrag	17	15	Planskildheten skapar en säker passage för alla transporter, både GC- och fordonstrafik, lokalt inom Väse tätort. Ny gestaltning i centrummiljön skapar lokal nytta.	
					Laxå – Arvika, ökad kapacitet Summa															658	587		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götaland	E20 Vårgårda - Vara	Laga kraft	Laga kraft			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,17	2,17	3 521	Objektet är samhällsekonomiskt lönsamt där trafiksäkerhetsåtgärder får störst påverkan. De ej prissatta effekterna har totalt sett bedömts som negativa, främst på grund av ökat intrång till följd av nysträckning. Hastigheten höjs på sträckan, vilket innebär att mål rörande utsläppsmängder riskerar att påverkas negativt. Vidare påverkas bariäreffekterna för vilt negativt av viltstängsel och ny sträckning men positivt av att faunapassager anläggs på sträckan. Åtgärden innebär förbättringar för den genomgående trafiken som till stor del antas vara regionala och nationella resenärer samt transporter av varor. Därmed bör åtgärden kunna sägas bidra till en balanserad regional utveckling på nationell nivå och är kostnadseffektiv sett till sin samhällsekonomiska	En högre hastighet ger negativ måluppfyllelse för utsläppsmängder men positiv måluppfyllelse angående framkomlighet. Ny sträckning, mitträcke och viltstängsel ger förbättrad trafiksäkerhet för trafikanter på en olycksdrabbad sträcka. Viltpassager kan mildra de negativa bariäreffekterna från viltstängsel och nysträckning. Parallellvägnätet ger förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig i transportsystemet.	Ny SEB	Ny kalkyl.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	229	210		Projekt Info
2021-2023	2020-2022		Väg	Västra Götaland	E20 Vårgårda - Vara														b) Medfinansiering genom bidrag	984	894	Motiv för att bidra till finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen. Medfinansierarna (VGR, Göteborgsregion, Skaraborg, Borås, Fyrbodal och Västsvenska Handelskammaren) tillskjuter 1350 mnkr för E20 5 etapper varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg	
					E20 Vårgårda - Vara Summa															1 213	1 104		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Vårgårda	Fastställelsehandling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året		SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,00	2,00	727	Objektet är samhällsekonomiskt lönsamt sett till de effekter som kvantifieras i EVA. Därutöver finns ej prissatta effekter exempelvis ifråga om förändrade barriäreffekter samt trafiksäkerhet. Det finns även en osäkerhet angående ruttval och nygenererad trafik. Totalt sett bedöms de ej prissatta effekterna vara försumbara då åtgärden sker i befintlig sträckning och på en relativt kort sträcka som gör att omgivningspåverkan bedöms som mindre. Drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp ökar till följd av en högre hastighet. Barriäreffekter som uppkommer av viltstängsel och mitträcke reduceras med hjälp av faunapassage eller torrtrumma för småvilt. Totalt sett bedöms mängden viltolyckor på sträckan minska. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till att	Åtgärden leder till negativa konsekvenser för utsläppsmål till följd av högre hastighet. Samtidigt anläggs faunapassage/torrtrumma, tillsammans med viltstängsel, som bidrar till att minska viltolyckorna. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras vid väg 181 till följd av en säker GC-passage.	Ny SEB	Ny kalkyl.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	79	71		Projekt Info
2021-2023	2020-2022		Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Vårgårda														b) Medfinansiering genom bidrag	203	183	Motiv för att bidra till finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen. Medfinansierarna (VGR, Göteborgsregion, Skaraborg, Borås, Fyrbodal och Västsvenska Handelskammaren) tillskjuter 1350 mnkr för E20 5 etapper varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg	
					E20 Förbi Vårgårda Summa															282	254		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Objektet är ett resultat av Sverigeförhållandens storstadsförändring. Beslutsunderlag för dessa storstadsförändringar är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Objektet är ett resultat av Sverigeförhållandens storstadsförändring. Beslutsunderlag för dessa storstadsförändringar är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	370	298			
2021-2023	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)														g) Anslag övrigt - samfinansiering	73	59			
2021-2023	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	437	357			
					Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen) Summa															881	715			
2021-2023	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Hela Landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i konmmunikationsnät inkl. vägklassifiering	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Objektet innefattar förutsättningsskapande åtgärder för bland annat ERTMS och en mindre del startar 2019.								Ingen SEB. Finns andra underlag till åtgärdsplanering	Objektet är budgetstyrd och har endast tagit ca 70 % av totalkostnad inom planperioden.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	2 451	2 090			
					Ny optoanläggning för ökad kapacitet i konmmunikationsnät inkl. vägklassifiering Summa															2 451	2 090			

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2024-2029	2020-2022	Tidigare än	Järnväg	Stockholm	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Barkarby ska bli en gemensam bytespunkt mellan tunnelbanan och pendeltåg och åtgärden samordnas med Tunnelbaneutbyggnaden (Stockholmsöverenskomsten 2013) vilket medför byggstarten behöver anpassas i tid. Genomförandeavtal finns.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-	-	Åtgärdens huvudsakliga nyttor utgörs av effektivare byten och förbättrad tillgänglighet. Någon samhällsekonomisk kalkyl har inte upprättats för åtgärden och det bedöms vara osäkert om storleken på nyttorna överstiger investeringskostnaden. Åtgärden bedöms bidra till ekologisk hållbarhet då den främjar kollektivtrafikresande och kan bidra till överflyttning från resor med bil till kollektivtrafik. Åtgärdens bidrag till ekonomisk hållbarhet är svårbedömt. Åtgärden stödjer utvecklingen av den regionala stadskärnan i Barkarby-Jakobsberg. Åtgärden bidrar till social hållbarhet genom förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresande. Stationen tillgänglighetsanpassas för funktionshindrade och möjliggör hämtning/lämning med	Åtgärden bedöms i huvudsak ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet. Ökad attraktivitet i kollektivtrafiken medför potential för överflyttning från resor med bil till kollektiva färdmedel med positiva hälso, miljö- och klimateffekter som följd. Åtgärden medför många konfliktpunkter för gående och cyklister vilket kan leda till fler olyckor.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	238	212			
2024-2029	2020-2022		Järnväg	Stockholm	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana														b) Medfinansiering genom bidrag					
2024-2029	2020-2022		Järnväg	Stockholm	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning		237	212		
					Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana Summa																476	423		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2024-2029	2020-2022	Tidigare än	Järnväg	Örebro	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	Överklagad	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Arbetet med att bygga ut sträckan Hallsberg-Degerön till dubbelspår är uppdelat i 6 deletapper där 2 redan är klara, en pågår och tre ska byggstartas inom planperioden. Utbyggnaden görs för att tillgodose främst näringslivets kapacitetsbehov. Det är från näringslivet och branschen en av de högst prioriterade investeringarna i landet. Stora effekter i kapaciteten väntas när alla etapper på hela sträckan är färdig. Planarbetet har bedrivits med denna ambition och det finns nu förutsättningar att genomföra åtgärderna rationellt i syfte att tillmötesgå näringslivets uttalade behov.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-	-	Åtgärden utgör en deletapp av utbyggnaden av dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Degerön och bör ses i sammanhang med hela utbyggnaden. De totala effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut och därför har ingen samhällsekonomisk kalkyl upprättats för denna deletapp. Troligtvis är deletappen olönsam då effekterna till stor del har bedömts som försumbara, de positiva effekterna för godstrafiken bedöms inte leda till att etappen kan betraktas som en lönsam åtgärd. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet hänvisas även till den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg-Degerön, BVST030d. Åtgärden bidrar till att miljökvalitetsmålet avseende begränsad klimatpåverkan nås i och	Ökat intrång i miljöerna kring befintligt spår ställs mot positiva trafikanteffekter för tågtrafiken och positiva effekter för godstrafiken på järnväg samt positiva effekter för människors hälsa.	Ny SEB. Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats för del-etapperna av dubbelspårsutbyggnaden. Hela sträckan Halls-berg-Degerön bör ses i ett sammanhang då effekter-na av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut.	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	397	364		Projekt Info	
					Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår Summa																397	364		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning								Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2024-2029	2020-2022	Tidigare än	Järnväg	Östergötland	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	Fastställelseh andling	2019	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Arbetet med att bygga ut sträckan Hallsberg-Degerön till dubbelspår är uppdelat i 6 deletapper där 2 redan är klara, en pågår och tre ska byggstartas inom planperioden. Utbyggnaden görs för att tillgodose främst näringslivets kapacitetsbehov. Det är från näringslivet och branschen en av de högst prioriterade investeringarna i landet. Stora effekter i kapaciteten väntas när alla etapper på hela sträckan är färdig. Planarbetet har bedrivits med denna ambition och det finns nu förutsättningar att genomföra åtgärderna rationellt i syfte att tillmötesgå näringslivets uttalade behov.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-	-	En samhällsekonomisk kalkyl har inte tagits fram i denna SEB:en men däremot i SEB:en för hela sträckan Hallsberg-Degerön, objekt-ID BVST030d, där den samhällsekonomiska kalkylen visar på en stor samhällsekonomisk olönsamhet. De icke värderade effekterna på denna delsträckan bedöms som försumbara. Den samlade bedömningen för denna delsträcka blir samma som för SEB:en för hela sträckan Hallsberg-Degerön och bedöms som olönsam, de samhällsekonomiska nyttorna är små i relation till den samhällsekonomiska kostnaden. Påverkan på klimatet bedöms som försumbart, åtgärden förväntas ge viss överflyttning från väg till järnväg vilket ger ett minskat koldioxidutsläpp medan byggskedet medför ökad klimatpåverkan.	Åtgärden möjliggör en överflyttning från väg till järnväg vilket stödjer klimatmålet. Samtidigt motverkas miljömålet avseende landskap i och med intrång i områden med natur- och kulturvärden.	Ny SEB. Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats för del-etapperna av dubbelspårsutbyggnaden. Hela sträckan Hallsberg-Degerön bör ses i ett sammanhang då effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut.	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	926	829		Projekt Info
					Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	Summa														926	829		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag			Total prognos (Fastpris 201702)	Nytta för medfinansierare av berörd investering		
2024-2029	2020-2022	Tidigare än	Järnväg	Hela Landet	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Stort önskemål från näringslivet/branschorg. att påbörja åtgärder samordnat med andra åtgärder för att göra det möjligt att köra längre tyngre tåg. Underlag för sträckorna Pepparholmen Malmö-Hallsberg/-Malmö-Göteborg finns. Åtgärderna kommer att sträcka sig över en lång tidsperiod, men det finns stor potential att nå goda effekter i närtid om åtgärderna kan påbörjas inom 1-3 år.	SEB.pdf	Ej aktuell	1,14	1,14	215	Åtgärdens bidrag till ekologisk hållbarhet är positivt på grund av att förutsättningar förbättras för överflyttning av transporter från väg till järnväg. Detta bedöms överväga effekter av utsläpp under byggskedet. Åtgärden påverkar inte social hållbarhet. Beräknade nyttoeffekter är större än bedömda kostnader vilket innebär att åtgärden bedöms bidra till samhällsekonomisk effektivitet och ekonomisk hållbarhet. Eftersom bedömningarna är positiva eller neutrala enligt alla tre hållbarhetsperspektiven kan åtgärden bedömas bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning.	Inga betydande målkonflikter	SEB ej aktuellt, befintlig SEB grundar sig på tidigare AKK. Ny SEB tas fram 2019.	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	191	166			
					LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	Summa								193						191	166			
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Kronoberg	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	Fastställelseh andling	2019	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Två vägplaner varav den första bedöms vinna laga kraft 2019.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,74		193	Åtgärden bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom främjande av biltrafiken. Åtgärden bedöms bidra positivt till samhällsekonomisk hållbarhet och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper.	Åtgärden bidrar positivt till mål om ökad tillgänglighet men negativt till mål om minskad klimatpåverkan.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	191	171		Projekt Info.	
2018-2020	2020-2022		Väg	Kronoberg	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)															g) Anslag övrigt - samfinansiering	19	19		
					Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	Summa															211	190		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Kronoberg	Rv 25 Boasjön - Annerstad	Fastställelseh andling	Laga kraft		Vägplan vann laga kraft 2015. Ett förslag till ändring av planen för delen gång- och cykelväg Skene-Annerstad har överklagats.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,56		89	Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och bidrar till social hållbarhet främst på grund av ökad trafiksäkerhet. Ekologisk hållbarhet kan påverkas negativt då bättre framkomlighet för bil på marginalen kan medföra ökad biltrafik.	Positivt bidrag för trafiksäkerhet och tillgänglighet med bil ställs mot negativt bidrag för klimat och landskap.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	123	113		Projekt Info.	
2018-2020	2020-2022		Väg	Kronoberg	Rv 25 Boasjön - Annerstad															g) Anslag övrigt - samfinansiering	5	5		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
					Rv 25 Boasjön - Annerstad Summa															128	118		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Norrbotten	E4 Salmis - Haparanda	Laga kraft	Laga kraft		Planerad byggstart 2020. Upphandlingsprocess påbörjad.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,12		27	Åtgärden ger ett positivt bidrag till social och samhällsekonomisk hållbarhet och negativt bidrag till ekologisk hållbarheten. NNK är svagt positiv och åtgärden bidrar till ett säkrare, tillgängligare och robustare vägtrafiksystem på bekostnad av ökad barriäreffekt för ren och vilt	Åtgärdens trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande effekt sker på bekostnad av intrång i naturmiljö samt ökade utsläpp i form av CO2.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	174	163	Projekt Info.	
					E4 Salmis - Haparanda Summa															174	163		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Norrbotten	E10, Morjärv - Svartbyn	Plan inför granskning	2020	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Omtag av innehåll pga förändring av lösningar för broar, ger bättre plan och profil samt samordnas med renbro.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-0,18		-99	Åtgärden bidrar positivt till en långsiktig social hållbarhet. För ekologisk och samhällsekonomisk hållbarhet är bidraget negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till den sociala hållbarheten genom att trafiksäkerheten ökar. Den ekologiska aspekten påverkas främst av ökade utsläpp till följd av högre hastighet, minskat utrymme för ekosystemtjänster och barriäreffekter för vilt på grund av viltstängsel och mitträcke. Den samhällsekonomiska bedömningen baseras på EVA-kalkylen som visar på ett negativt bidrag.	Åtgärdens trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande effekter sker på bekostnad av ökade CO2-utsläpp, intrång i landskaps- och naturmiljö och ökade barriäreffekter. På regional nivå innebär åtgärden en målkonflikt i Norrbottens gemensamma utvecklingsstrategi (RUS) där ökad tillgänglighet står i konflikt med målet om minskad energianvändning i transportsektorn.	Planerad tidpunkt för ny SEB 201912	Kalkyl som är baserad på en tidig fas i planläggning sprocessen. Planerad tidpunkt för ny FKS 201909	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	448	407	Projekt Info.	
					E10, Morjärv - Svartbyn Summa															448	407		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Norrbotten	E10, Avvakko–Lappeasundo	Plan inför granskning	2021	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Första delen av objektet (genom Skalu) avser smärre åtgärder för oskyddade trafikanter som inte kräver vägplan. Lagakraft senarelagt på grund av synpunkter från rennäringen.	Seb.pdf	Godkänd och Publicerad	-0,47	-0,47	-247	Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet men ett negativt bidrag till den samhällsekonomiska och ekologiska hållbarheten. Genom en negativ nettonuvärdeskvot bedöms inte åtgärden bidra till en samhällsekonomisk effektivitet eller ha en positiv påverkan på den långsiktigt hållbara transportförsörjningen. De ökade utsläppen av CO2 ger ett negativt bidrag till den ekologiska hållbarheten. Det finns dock ett antal icke-prissatta effekter som framförallt bedöms påverka trafikmiljön och trafiksäkerheten positivt.	Åtgärdens trafiksäkerhets-, tillförlitlighets- och tillgänglighetsförbättrande effekter sker på bekostnad av ökat intrång i naturmiljön i form av barriäreffekter för djurlivet.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	432	386	Projekt Info.	
					E10, Avvakko–Lappeasuando Summa														432	386			
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Skåne	E22 Trafikplats Ideon	Fastställelsehandling	2020	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Tydliga samordningsvinster finns med E22 Lund S och Lv 108 Lund-Staffanstorp (regionalt namngivet objekt).	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,93		623	Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och förbättrar trafiksäkerheten totalt men kan missgynna oskyddade trafikanter. Den ökade framkomligheten för biltrafik kan på marginalen bidra till ökad biltrafik.	Målen om ökad tillgänglighet står i det här fallet i konflikt med målet om överflyttning till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare påverkar den nya trafikplatsen målet om god trafiksäkerhet negativt för oskyddade trafikanter.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	206	190	Projekt Info.	
2018-2020	2020-2022		Väg	Skåne	E22 Trafikplats Ideon														b) Medfinansiering genom bidrag	35	32	Avlastning av det kommunala vägnätet, förbättrad tillgänglighet till Ideon/Pålsjö området samt möjliggör stadsutveckling i Brunnshög och Ideon/Pålsjö utan negativ påverkan på riksintresse är bland de beskrivna nyttor.	

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning								Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022		Väg	Skåne	E22 Trafikplats Ideon														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	17	16		
					E22 Trafikplats Ideon Summa															259	239		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Skåne	Kontinentalbanan, miljöskademål	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Alla handlingar är framtagna. Planerad byggstart 2020.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-	-310	Bulleråtgärder ger boende runt omkring lägre ljudnivåer från järnvägen och bidrar på så sätt till bättre livsmiljöer vilket bidrar positivt till ekologisk- och socialhållbarhet. Hur stor effekten blir och hur många som påverkas är svårt att bedöma varav åtgärden bedöms som samhällsekonomisk osäker.	Bullerskyddsåtgärderna bedöms ge måttliga till stora förbättringar för boende intill Kontinentalbanan genom en tydlig sänkning av ljudnivåerna såväl inomhus som utomhus. Samtidigt medför nya och högre bullerskärmar att påverkan på stadsbilden ökar och effekten av järnvägen som visuell barriär förstärks. Genom åtgärder för att anpassa utformningen av bullerskärmar och miljön intill dessa bedöms den negativa påverkan kunna begränsas och den bedöms sammantaget som liten, men lokalt måttlig.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	243	227		Projekt Info.
2018-2020	2020-2022		Järnväg	Skåne	Kontinentalbanan, miljöskademål														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	6	6		
					Kontinentalbanan, miljöskademål Summa															249	233		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Skåne	Malmö cykelobjekt	Ingen väg-	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderl	Beslutsunderl	a) Anslag	171	146		
2018-2020	2020-2022		Väg	Skåne	Malmö cykelobjekt														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	511	439		
					Malmö cykelobjekt Summa															682	585		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag		Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Skåne	Helsingborg, Kollektivtrafik	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	209	178		
2018-2020	2020-2022		Väg	Skåne	Helsingborg, Kollektivtrafik														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	195	178		
					Helsingborg, Kollektivtrafik Summa															404	357		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Skåne	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	43	41		
2018-2020	2020-2022		Väg	Skåne	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	130	124		
					Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage) Summa															174	165		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Stockholm	E18 Danderyd-Arninge	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Arbetet pågår för att kunna starta arbetet 2020.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	5,57		2 450	Åtgärderna bedöms vara samhällsekonomiskt effektiva. Åtgärderna bidrar positivt till den sociala hållbarheten genom att kollektivtrafiken och dess tillförlitlighet förbättras samt genom förbättrad trafiksäkerhet med ett mindre antal döda och svårt skadade i trafiken. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt av att objektet bidrar till ökade partikelhalter och koldioxidutsläpp till följd av höjda hastigheter. Även barriäreffekterna och bullernivåerna bedöms öka marginellt	Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och tillgänglighet samt trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade utsläpp av växthusgaser och ökade partikelhalter		Finns endast en förenklad osäkerhetsanalys. En kvalitetssäkring av kalkylen görs innan upphandling av entreprenör.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	356	329		Projekt Info.
					E18 Danderyd-Arninge Summa															356	329		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Stockholm	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Mycket stora innehållsförändringar i förhållande till NTP då tidigare lösning ej är genomförbar. Önskad funktion kommer att uppnås med mindre omfattande åtgärder som inte kräver vägplan.	SEB.pdf	Ej aktuell	0,24		86	Åtgärden bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Både de sociala och ekonomiska effekterna bedöms som positiva. Detta främst eftersom åtgärden bidrar till färre olyckor, kortare restider och mindre trängsel. Åtgärdens effekt på den långsiktiga ekologiska hållbarheten bedöms som negativ eftersom den påverkar luftkvaliteten negativt genom att partikelhalterna i luften ökar och CO2-utsläppen blir större.	Det finns mål om hög framkomlighet i Stockholmsregionen vilket åtgärden bidrar till genom ökad framkomlighet i vägnätet. Det finns mål om att avlasta innerstaden vilket åtgärden bidrar till genom att öka framkomligheten på södra länken - essingeleden i relationen Nacka-Kista. Detta är emellertid i konflikt med regionala mål om ökad kollektivtrafikandel	Omtag krävs. När det är klart vilken åtgärd som ska göras kommer nya prognoser att lämnas. Ny SEB tas fram under 2019	Ny FKS tas fram under 2019	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	40	38		Projekt Info.
					E4/E20 Essingeleden-Södra Länken Summa															40	38		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västerbotten	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	Plan inför granskning	2020	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv		SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,38	0,38	134	Monetära och ej monetära effekter visar sammantaget på samhällsekonomisk lönsamhet främst ur aspekten trafiksäkerhet. Åtgärden ger negativt bidrag genom ombyggnaden av vägen som innebär förändringar av den ekologiska hållbarheten och ökat utsläpp av CO2 , ökat markanspråk samt ökad barriäreffekt för vilt. Åtgärden stödjer tillväxt och regional utveckling och ger förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter vilket bidrar till ekonomisk hållbarhet. Åtgärden är lönsam och därmed kostnadseffektiv. Åtgärden bedöms ge ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten då åtgärden förbättrar tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Stängning av anslutningar och få öppningar i mitträcket innebär lokalt ökade	Förbättringar för resor, transporter, trafiksäkerhet och hälsa står mot barriäreffekter och intrång under landskapdelen samt negativa klimateffekter av ökad drivmedelsåtgång.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	252	229		Projekt Info.
2018-2020	2020-2022		Väg	Västerbotten	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering														g) Anslag övrigt - samfinansiering	5	5		
					E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering Summa															257	234		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västerbotten	E4 Djäkneboda-Bygdeå	Laga kraft	Laga kraft		Planerad byggstart 2020. Upphandlingsprocess påbörjad.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,65		181	Åtgärden ger ett positivt bidrag till samhällsekonomisk och social hållbarhet och negativt bidrag till ekologiska hållbarheten. Åtgärden har en positiv NettoNuvärdesKvot och bidrar till ett säkrare, tillgängligare och robustare vägtrafiksystem. Att ny mark tas i anspråk och barriäreffekter är de största negativa effekterna	Åtgärdens framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande effekter sker på bekostnad av ökade CO2-utsläpp samt intrång i landskaps- och naturmiljö.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	219	205		Projekt Info.
					E4 Djäkneboda-Bygdeå Summa															219	205		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västmanland	Rv 56 Kvicksund-Västjädra	Överklagad	2019	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv		SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,88		660	Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och bidrar även positivt till social hållbarhet. Dock påverkar åtgärden negativt för den ekologiska hållbarheten eftersom att biltrafiken gynnas mer än andra transportsätt.	Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet och transportkvalitet men också till ökade emissioner och barriäreffekter för djurlivet.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)		276	257		Projekt Info
					Rv 56 Kvicksund-Västjädra Summa																276	257		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Västra Götaland	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)		2 660	2 124		
2018-2020	2020-2022		Järnväg	Västra Götaland	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen														g) Anslag övrigt - samfinansiering		410	327		
2018-2020	2020-2022		Järnväg	Västra Götaland	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning		3 022	2 451		
					Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen Summa																6 092	4 901		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götaland	Göteborg, Linbanan Centrum	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändring är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)		258	230		
2018-2020	2020-2022		Väg	Västra Götaland	Göteborg, Linbanan Centrum														g) Anslag övrigt - samfinansiering		49	46		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2018-2020	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg, Linbanan Centrum														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning		876	847		
					Göteborg, Linbanan Centrum Summa																1 183	1 123		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Backa-stråket	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)		199	171		
2018-2020	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Backa-stråket														g) Anslag övrigt - samfinansiering		37	34		
2018-2020	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg, Citybuss Backa-stråket														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning		216	204		
					Göteborg, Citybuss Backa-stråket Summa																452	409		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Västra Götal	Göteborg cykelobjekt	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförändling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförändling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)		69	62		
2018-2020	2020-2022		Väg	Västra Götal	Göteborg cykelobjekt														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning		207	185		
					Göteborg cykelobjekt Summa																276	246		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Järnväg	Östergötland	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	Plan inför granskning	2019	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Objektet består av flera etapper och första järnvägsplan beräknas fastställas 2019. Objektet är inlämnat för tillåtlighetsprövning.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-0,66		-54 032	Åtgärden bidrar till långsiktig hållbarhet genom att den minskar utsläpp från både väg- och flygtrafik. Däremot innebär åtgärden betydande intrång i landskapet. Åtgärden leder också till ökad tillgänglighet vilket leder till positivt för den sociala hållbarheten. Däremot är den samhällsekonomiska kostnaden betydande vilket medför att åtgärden förväntas vara samhällsekonomiskt olönsam.	Det finns uppenbara målkonflikter mellan de regionala målen, funktions- och hänsynsmålen och det övergripande transportpolitiska målet. Målkonflikterna är i synnerhet uppenbara inom hänsynsmålet. Järnvägen gör ett omfattande intrång i landskapet och orsakar påverkan på närmiljön, bland annat i form av buller. Samtidigt ger åtgärden ett antal positiva effekter inom hänsynsmålet, bland annat förbättrad tillgänglighet för människor som saknar möjlighet att använda bil och minskade		För objektet Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2 pågår planläggning i form av 11 st järnvägsplaner i varierande faser för sträckan Järna-Tallboda och den 12:e järnvägsplanen för sträckan Tallboda-Bergsvägen är under uppstart. Kalkylen för sträckan Tallboda-Bergsvägen är en GKI baserad på åtgärdsvalsstudie.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	65 221	53 605		Projekt Info
2018-2020	2020-2022		Järnväg	Östergötland	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2														b) Medfinansiering genom bidrag	684	531	Ingår i Sverigeförhandling med motivering för Bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner.	
2018-2020	2020-2022		Järnväg	Östergötland	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2														g) Anslag övrigt - samfinansiering	0	0		
					Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2 Summa															65 904	54 136		
2018-2020	2020-2022	Enligt plan	Väg	Hela Landet	Elvåg, pilotsträcka	ÄVS		Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Inventering pågår av aktuella vägsträckor, planerad byggstart 2020. Under 2019 genomförs åtgärdsvalsstudie.									Saknar kvalitetssäkrad kalkyl då slutligt beslut om sträckan inte har beslutats.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	300	300		

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2020-2022 samt status för objekt som redan har byggstartsbeslut

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris prognos (Fastpris 201702)	Medfinansiering Nyttä för medfinansiärer av berörd investering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag				
2018-2020	2020-2022		Väg	Hela Landet	Elväg, pilotsträcka				Byggandet av pilotsträckan förutsätter omfattande medfinansiering från näringslivet. Statens finansiering får uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor totalt.									b) Medfinansiering genom bidrag	300	300	Elvägar skulle kunna vara en del av ett framtida, icke fossilberoende transportsystem.	
					Elväg, pilotsträcka	Summa													600	600		
					Totalsumma														91 477	76 546		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag				Total prognos (Fastpris 201702)	Nytta för medfinansiärer av berörd investering	
2018-2020	2023-2025	Senare än	Järnväg	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	Planläggningsprocess påbörjad	2024		Storstadsförhandling. Planeringsprocessen är i ett väldigt tidigt skede. Objektet nedflytta från grupp 1-3 till grupp 4-6.								Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	110	92			
2018-2020	2023-2025		Järnväg	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2														g) Anslag övrigt - samfinansiering	12	10			
2018-2020	2023-2025		Järnväg	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	53	51			
2018-2020	2023-2025		Järnväg	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2														b) Medfinansiering genom bidrag	60	51			
					Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2 Summa															234	204			
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Väg	Dalarna	E16 Borlänge-Djurås	Fastställelsehandling	2019		Ettapp 1 klar och inlämnad för fastställelse. För etapp 2 och 3 pågår planläggning.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,11	0,10	59	Åtgärden är svagt samhällsekonomiskt lönsamt, där de ej prissatta effekterna bedöms som negativa. Men risk för intrång i landskapet och ökade utsläpp gör det svårt att bedöma dess sammanvägda lönsamhet. Positiv social hållbarhet pga trafiksäkerhetshöjande åtgärder, såsom mitträcke och GC-åtgärder. Ekologisk hållbarhet ses som negativ pga marginellt ökat intrång i landskap och ökade utsläpp	En ökad trafiksäkerhet och framkomlighet sker på bekostnad av risken för ökat intrång i landskapet i samband med breddning samt ökade barriäreffekter i samband med mittseparering.	Ny SEB planeras till november 2019.	Ny FKS skattas fram. Klar för etapp 2 201912 samt för etapp 3 201905	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	447	396		Projekt Info.	
2024-2029	2023-2025		Väg	Dalarna	E16 Borlänge-Djurås														g) Anslag övrigt - samfinansiering	13	13			
					E16 Borlänge-Djurås Summa															461	410			

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Väg	Jönköping	Rv 40 förbi Eksjö	Plan inför granskning	2022		Planläggning pågår, lokalisering vald.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,72	1,72	445	Stora beräknade nyttor bedöms inte uppvägas av de negativa intrångseffekterna. Väg i ny sträckning medför intrång i landskapet och en ny barriär för djurlivet. Vägförkortning bidrar dock till minskat utsläpp av koldioxid. Åtgärden förbättrar pendlingsmöjligheterna i en region med relativt långa avstånd. Stadsmiljön i Eksjö förbättras när genomfartstrafiken (framförallt lastbilar) flyttas ut. Risken att dödas eller skadas svårt minskar	Mål om ökad tillgänglighet påverkas positivt men medför i det här fallet ökat intrång i landskapet.	Ny SEB		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	209	179		Projekt Info.
					Rv 40 förbi Eksjö Summa															209	179		
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Väg	Kalmar	E22 Gladhammar-Verkeback	Plan inför granskning	2023		Planläggning pågår, lokaliseringsstudie genomförd.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,02	1,02	345	Positiv NNK. De ej prissatta intrångseffekterna är betydande men bedöms inte vara så stora att åtgärden blir olönsam. Högre hastighet medför ökad klimatpåverkan. Intrång i värdefulla livsmiljöer och ökad barriär för djurlivet. Åtgärden förbättrar pendlingsmöjligheterna i en region med relativt långa avstånd. Trafiksäkerheten förbättras	Mål om ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet påverkas positivt men åtgärden medför ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.	Ny SEB	Kalkyl för alt blå är underlag till ny SEB	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	289	245		Projekt Info.
					E22 Gladhammar-Verkeback Summa															289	245		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Sjöfart	Stockholm	Farled Södertälje-Landsort	Farledsutredning pågår	Ej aktuellt		Farledsutredning pågår och blir klar 2019. Miljödom och tillåtighet från regeringen bedöms vara klar 2020.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,90	1,90	385	Åtgärden bedöms bidra till samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Åtgärden har en positiv nettonuvärdekvot och bidrar till ett (trafik)säkrare och mer kostnadseffektivt transportsystem samt bidrar till minskade utsläpp. Detta bedöms bidra till ekologisk hållbarhet, även om negativ påverkan förekommer genom breddningen och fördjupningen av farleden. Identifierade icke prissatta effekter, t.ex. ökad robusthet och minskad störningskänslighet, bedöms sammantaget som positiva.	Målkonflikter föreligger mellan positiva effekter inom funktionsmålet som t.ex. ökad robusthet, och hänsynsmålet, t.ex. störning under byggskedet eller påverkan på bottenstrukturen. Målkonflikter föreligger även inom hänsynsmålet som t.ex. ökad säkerhet kontra påverkan på bottenstrukturen eller påverkan på skyddsvärda områden.	Ny SEB tas fram hösten 2019	FKS tas fram 2019 efter att den pågående farledsutredningen avslutats.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	151	133		
2024-2029	2023-2025		Sjöfart	Stockholm	Farled Södertälje-Landsort														g) Anslag övrigt - samfinansiering	23	23		
					Farled Södertälje-Landsort Summa															174	156		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Väg	Stockholm	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Plan inför beslut om BMP	2021		Vägplanen samordnas med Objektet E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	5,91	5,91	5 786	Åtgärdens bidrag till ekologisk hållbarhet är negativ på grund av ökad klimatpåverkan och ökat intrång i området kring Gömmarravinen. Åtgärden ger positivt bidrag till samhällsekonomisk hållbarhet genom att offentliga medel kan användas på ett sätt som är ekonomiskt lönsamt för samhället. Åtgärden ger ökade möjligheter till sysselsättning och företagande då framkomligheten och tillgängligheten till arbetsmarknadsregionen ökar. Negativt bidrag till social hållbarhet då hälsoeffekterna är negativa (genom ökat buller och luftföroreningar), män gynnas mer än kvinnor och trafiksäkerheten försämras. Ökad tillgänglighet kan dock ge positiva sociala effekter. Tillgängligheten för barn och funktionshindrade påverkas inte av åtgärden.	Målkonflikt uppstår mellan målet om framkomlighet och klimatmålen samt målen om människors hälsa och miljö.	Ny SEB har tagits fram 2018 men behöver beabeta ytterligare innan den är klar.	Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Kalkylen består av en GKI baserad på ÅVS-skede. Objektet planläggs gemensamt med vägplan för objektet "Tvärförbindelse Södertörn". Ny FKS tas fram under 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	825	721		Projekt Info
					E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm Summa														825	721			
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Väg	Stockholm	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Samordnad med underhållsår-gård ITS Essingeleden och behöver byggstarta 2021.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,25	0,81	420	Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med minskade restider som största nyttopost. Åtgärden bedöms ge ett positivt bidrag till social hållbarhet genom minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet. Åtgärdens effekter nås utan omfattande byggåtgärder vilket är positivt sett ur ett miljöperspektiv. Åtgärden kan dock bidra till marginellt ökad biltrafik med ökat buller och ökade utsläpp.	Inga betydande målkonflikter har identifierats.	Ny SEB tas fram under 2019.	Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Ny kalkyl tas fram under 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	131	118		Projekt Info
2024-2029	2023-2025		Väg	Stockholm	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS														g) Anslag övrigt - samfinansiering	157	139		
					E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS Summa															288	257		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	Samrådshandling	2021		Järnvägsplan pågår, korridor vald.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-0,64	-0,56	-11 735	Åtgärden ger ett negativt bidrag till den samhällsekonomiska hållbarheten men positivt bidrag till den sociala hållbarheten och svagt positivt bidrag till den ekologiska hållbarheten. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har åtgärden ett negativt bidrag, kostnaderna överstiger nyttorna. Ur ekologisk synpunkt uppstår positiva effekter i form av minskade utsläpp från biltrafik och sjöfart. Negativa effekter uppstår i form av utsläpp under byggskedet samt ökade barriäreffekter men sammantaget ett svagtpositivt bidrag till den ekologiska hållbarheten. Åtgärden bidrar till social hållbarhet genom ökad tillgänglighet mellan orter där vissa har väldigt specialicerade målpunkter (ex. universitet).	De två negativa bidragen i hänsynsmålen (klimatbelastningen under bygg- och driftskedet samt intrång i landskap) bedöms uppvägas av positiva bidrag i funktions- och hänsynsmålen (tillgänglighet, säkerhet och hälsa).	Granskning av ny SEB och kalkyl pågår. Framtaget material indikerar att olönsamheten minskar.	Kalkyl baserad på skede U (utredning). Ny anläggningskostnads-kalkyl väntas under 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	14 384	11 347		Projekt Info	
					Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg Summa															14 384	11 347			
2024-2029	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Hela Landet	Införande av FRMCS	Ingen väg- eller jvgspän krävs	Ej aktuellt		Under 2020 startar förberedande arbeten i form av kabelmontage i vissa tunnlar i samband med att andra åtgärder genomförs.								Ingen SEB. Finns andra underlag till åtgärdsplanering	Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplaneringen. Det råder osäkerheter kring vissa tekniska lösningar.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	378	324			
					Införande av FRMCS Summa																378	324		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Hela Landet	ERTMS, ScanMed	Ingen väg-	Ej aktuellt		Systemhandling finns för	Analys.pdf		-		-	Förbättrade möjligheter		Nyttor		a) Anslag	7 092	6 189			
					ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B) Summa																7 092	6 189		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag			Total prognos (Fastpris 201702)	Nytta för medfinansiering av berörd investering	
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Blekinge	E22 Lösen -Jämjö	Fastställelsehandling	2020			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,92	0,92	936	Trots betydande negativa ej prissatta effekter, i form av bland annat intrång i landskapet, bedöms åtgärden till följd av stora prissatta nyttor vara lönsam. Åtgärden innebär intrång i åker- och skogsmark samt landskapsbild. Åtgärden minskar res- och transportkostnaden och kan stärka regionens utveckling. Åtgärden bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö i Jämjö. Den nya cykelvägen medför även bättre möjligheter till självständig förflyttning för barn- och unga på landsbygden.	Mål om ökad tillgänglighet står mot mål om bevarande av landskapet, åkermarken och den biologiska mångfalden.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	799	720		Projekt Info.
					E22 Lösen -Jämjö Summa															799	720		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Dalarna	E45 Vattnäs-Trunna	Plan inför granskning	2021		Laga kraft har senarelagts på grund av oväntat stor mängd granskningsyttrande samt stor risk för överklagan.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,75		229	Åtgärden har positiv nettonuvärdeskvot och är samhällsekonomisk lönsam. Åtgärden bidrar till effektivare transporter med bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och stora tidsvinster. Åtgärderna bedöms öka tillgängligheten för barn, unga, funktionshindrade och äldre att själva eller med kollektivtrafik nå sina målpunkter. Åtgärden förväntas öka tillgängligheten för det rörliga friluftslivet i området. Den nya vägen gör dock ett tydligt avtryck i det öppna jordbrukslandskapet. Uppsplittning av brukningsbar mark ökar risken för igenväxning av det öppna landskapet. Bullernivåerna förväntas öka kraftigt av ökade hastigheter. Högre hastigheter och ökad trafikmängd ger även sämre luft.	Tydlig konflikt mellan målet ökad tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet och målen om att värna landskapsbilden, naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv . Vägprojektet bedöms komma i konflikt med både betes- och åkermark då vägen dras om i ny sträckning.	Ny SEB planeras till 2019.		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	254	228		Projekt Info.
					E45 Vattnäs-Trunna Summa															254	228		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Dalarna	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Avser åtgärder inom banområdet för att trimma systemet.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,23		212	Sett till den ekologiska hållbarheten bidrar åtgärderna positivt då de bidrar till en överflytt av resande från väg till järnväg vilket minskar utsläppen. Samhällsekoniskt bidrar åtgärderna positivt till långsiktig hållbarhet då kalkylen visar på ett positivt resultat. Sett till den sociala hållbarheten bedöms inte åtgärderna ha något bidrag.	Inga målkonflikter		Enligt kalkylrutinen har denna typ av objekt krav på kvalitetssäkring först i slutfasen av planeringsprocessen vilket är en orsak till att dessa endast har kalkyler i form av GK:er	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	145	131		Projekt Info.	
2021-2023	2023-2025		Järnväg	Dalarna	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid														g) Anslag övrigt - samfinansiering	0	0			
					Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid Summa															145	131			
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Gävleborg	E4 Kongberget-Gnarp	Plan inför granskning	2023		Laga kraft har senarelagts på grund av att val av korridor har tagit längre tid än planerat samt stor risk för överklagan.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,73		983	Minskade restider och antal olyckor med viss ökning av CO2 utsläpp. Åtgärden ger en god samhällsekonisk nytta genom minskade olyckskostnader, trafikeringskostnader.	Målkonflikt föreligger främst mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. En något genare och säkrare väg är i linje med funktionsmålet men att göra intrång i natur- och kulturområden strider mot hänsynsmålet.	Ny SEB planerat under 2020	Ny kalkyl tas fram 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 101	965		Projekt Info.	
					E4 Kongberget-Gnarp Summa																1 101	965		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Jönköping	Rv 40 Nässjö-Eksjö	Plan inför	2020			SEB.pdf	Godkänd	2,82	2,82	1 410	Vanlig åtgärd med relativt	Åtgärden uppfyller	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag	374	337		Projekt Info.	
					Rv 40 Nässjö-Eksjö Summa																374	337		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Kronoberg	Rv 25 Österleden i Växjö	Fastställelsehandling påbörjad	2021		Vägplan kan inte fastställas innan upphävande av naturreservat är klart vilket är överklagat till regeringen. På grund av denna överklagan är lagakraft senarelagd.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,16	1,16	463	Stora beräknade nyttor jämfört med förhållandevis begränsade negativa ej prissatta effekter. Negativt bidrag: Intrång i naturreservatet. Åtgärden gynnar biltrafikens framkomlighet vilket på sikt kan bidra till ökad trafik med dess negativa effekter på bland annat klimat. Positivt bidrag: Projektet effektiviserar transporter inom regionen samt mellan regioner vilket gynnar utveckling och tillväxt. Projektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt. Positivt bidrag: Trafiksäkerheten förbättras för alla transportslag. Tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och fotgängare mellan Högstorp och centrum samt till skolor förbättras eller bibehålls.	Åtgärden skapar ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer men medför ökat intrång i naturreservat.	Ny SEB		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	238	214		Projekt Info
2021-2023	2023-2025		Väg	Kronoberg	Rv 25 Österleden i Växjö														b) Medfinansiering genom bidrag	88	78	Anpassning och förändrade vägutformningen och dimensionering för framtida stadsutveckling/exploatering.	
					Rv 25 Österleden i Växjö Summa															326	292		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Skåne	E22 Fjälkinge–Gualöv	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,87		1 062	Positiv påverkan på social hållbarhet med säkrare väg och på ekonomisk hållbarhet med minskade transportkostnader. Den ekologiska hållbarheten kan påverkas negativt då mark tas i anspråk och ökad framkomlighet för bil kan på marginalen bidra till ökad trafik.	Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskap.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	458	406		Projekt Info
					E22 Fjälkinge–Gualöv Summa															458	406		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Skåne	E65 Svedala-Börringe	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,86	2,86	1 605	Enligt EVA-kalkylen är åtgärderna lönsamma, detta kvarstår då de icke värderade effekterna beaktats. Höjd hastighet och vägförlängning medför ökad klimatpåverkan. Ny sträckning passerar genom område av riksintresse för naturmiljö och medför intrång i landskapet. Ökad framkomlighet bidrar till regionens utveckling. Ökad trafiksäkerhet och minskat buller samt förbättrad tillgänglighet längs befintlig väg bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.	Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.	Ny SEB		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	421	377		Projekt Info.
					E65 Svedala-Börringe Summa															421	377		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Stockholm	Hagalund, bangårdsombyggnad	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Framtagnade av systemhandling pågår.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-		-697	Åtgärden bedöms bidra till en ekologisk hållbarhet. Dock finns det osäkerheter kring bidraget till social hållbarhet då eventuella systemeffekter vid utebliven åtgärd är osäkra. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet mot dess samhällsekonomiska investeringskostnaden är inte beräknad men bedöms sammataget bidra positivt med fler nyttor än onyttor.	Nybyggnation kräver energi vid produktion samt vid drift och underhåll. Samtidigt krävs nybyggnation för att bangården inte ska bli obrukbar. Dessutom förväntas en minskning av energiförbrukning per fordons-km efter åtgärd, vilket delvis motverkar byggskedets energiförbrukning. Det finns även positiva effekter av föreslagen åtgärd i form av bättre förutsättningar för kollektivt resande med bättre tillförlitlighet.	Ny SEB tas fram inom ramen för systemhandlingen under senhösten 2019.	Enligt kalkylrutinen har denna typ av objekt krav på kvalitetssäkring först i slutfasen av planeringsprocessen vilket är en orsak till att dessa endast har kalkyler i form av GK!:er. Ny AKK tas fram inom ramen för systemhandlingen under 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	576	523		Projekt Info.
					Hagalund, bangårdsombyggnad Summa															576	523		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Stockholm	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	Plan inför granskning	2022		Projektets tidsplan har setts över bland annat utifrån risk för överklagan. Prognos för laga kraft har senarelagts med två år. Vägplanen samordnas med Objektet E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,43		6 231	Den samhällsekonomiska kalkylen indikerar att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam med restidsvinster för resenärer och godstransporter som största nyttopost. Ej prissatta effekter bedöms ge ett negativt bidrag men den sammantagna bedömningen är att åtgärden är lönsam och bidrar till samhällsekonomisk effektivitet. Känslighetsanalyserna visar att åtgärdens lönsamhet är avhängig en personbilstrafiktillväxt. Vägen kan förväntas få systemövergripande långsiktiga effekter på nya bostäder och arbetsplatser som är svåra att fullt ut modellera. I den aktuella trafikprognosen saknas också viktiga kollektivtrafikåtgärder så som Spårväg Syd och planerade stombusslinjer som antas bidra positivt till den	Konflikter mellan mål rörande tillgänglighet och goda kommunikationer och mål gällande begränsad klimatpåverkan, bullernivåer, en resurseffektiv region samt påverkan på landskap och naturmiljö. Nuvarande utredningsalternativ skapar särskilda konflikter mellan begränsad klimatpåverkan och påverkan på naturmiljö då ökad andel tunnel medför ökad klimatpåverkan under byggskedet men minskar påverkan på naturmiljö under drift.	Ny SEB tas fram under 2019.	Ny FKS klar under 2019	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	12 029	10 105		Projekt Info
2021-2023	2023-2025		Väg	Stockholm	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn							-							d) Trängselskatt (anslag)	432	395		
2021-2023	2023-2025		Väg	Stockholm	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn							-							e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt				
2021-2023	2023-2025		Väg	Stockholm	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn							-							g) Anslag övrigt - samfinansiering	55	55		
					E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn Summa															12 515	10 554		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag		Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Framtagnade av systemhandling påbörjas 2019.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-		-188	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den möjliggör ökade transporter på järnväg vilket kan leda till minskad lastbilstrafik. Åtgärden bidrar även till ett robustare järnvägssystem vilket ökar pendelresenärernas tilltro till järnvägen som ett pålitligt transportsystem. Dock kan finnas risk för påverkan på vattenmiljön under byggskedet. Någon samhällsekonomisk kalkyl har inte genomförts, men åtgärden bedöms ändå bidra till samhällsekonomisk hållbarhet då åtgärden minskar risken för omfattande stopp i tågtrafiken med stora samhällsekonomiska kostnader som följd. Bidraget till social hållbarhet bedöms som försumbart.	Inga målkonflikter har identifierats.	Ny SEB tas fram 2020	Enligt kalkylrutinen har denna typ av objekt krav på kvalitetssäkring först i slutfasen av planeringsprocessen vilket är en orsak till att dessa endast har kalkyler i form av GK:er. Ny FKS tas fram 2020.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	168	141		Projekt Info
					Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar Summa														168	141			
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Järnväg	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling								Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	4 818	3 763		
2021-2023	2023-2025		Järnväg	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer		Ej aktuellt												d) Trängselskatt (anslag)	5 924	4 752		
2021-2023	2023-2025		Järnväg	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer														g) Anslag övrigt - samfinansiering	1 083	844		

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025		Järnväg	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer														h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	4 208	3 506		
					Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer Summa															16 033	12 866		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Västmanland	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	Plan inför granskning	2020		Granskning av vägplan våren 2019, fastställelsehandling hösten 2019. Framflyttad laga kraft på grund av kompletterande bullerutredning.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,36		2 754	Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och ett mer tillgängligt transportsystem bidrar till detta. En förbättrad väg med högre hastighet kan dock leda till ökat bilresande vilket i sin tur kan medföra ökade utsläpp.	Bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs aktuell sträcka. Projektets åtgärder hamnar i konflikt med hänsynsmålet avseende klimat.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	997	856		Projekt Info.
2021-2023	2023-2025		Väg	Västmanland	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister														g) Anslag övrigt - samfinansiering				
					E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister Summa															997	856		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Mariestad	Samrådshandling	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,50		964	Åtgärden sker till stor del i befintlig sträckning och bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Marginella intrång i landskapet bedöms ske på grund av delen i ny sträckning samt breddning i befintlig. Negativa barriäreffekter mildras med hjälp av faunapassager och säkra GC-passager.	Åtgärdens positiva effekter med ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet måste vägas mot intrång i landskapet och ökade utsläpp.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 610	1 396		Projekt Info.
2021-2023	2023-2025		Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Mariestad														b) Medfinansiering genom bidrag	33	29	Motiv för att bidra till finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen. Medfinansierarna (VGR, Göteborgsregion, Skaraborg, Borås, Fyrbodal och Västsvenska Handelskammaren) tillskjuter 1350 mnkr för E20 5 etapper varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg	

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag				
					E20 Förbi Mariestad Summa														1 643	1 426		
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Västra Götaland	E45 Tösse-Åmål	Fastställelsehandling påbörjad	2020			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,04		297	Åtgärden bedöms vara samhällsekononiskt lönsam och därmed bidra till en samhällsekononiskt effektiv transportförsörjning. Åtgärden medför förbättrad trafiksäkerhet och förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig i transportsystemet, och bedöms därmed medför ökad social hållbarhet. Åtgärden medför dock ökade barriäreffekter för djur, samt ökade utsläpp, varför den inte kan sägas bidra till den ekologiska hållbarheten.	Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet, men leder till ökade emissioner.	Ny SEB tas fram 2019.	FKS tas fram under 2019.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	235	210	Projekt Info.
2021-2023	2023-2025		Väg	Västra Götaland	E45 Tösse-Åmål														g) Anslag övrigt - samfinansiering	1	1	
					E45 Tösse-Åmål Summa															236	211	
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Örebro	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,72		1 364	Åtgärden är samhällsekononiskt lönsam trots intrång i natur, kultur och landskap. Den ger ökad trafiksäkerhet för alla trafikslag och bidrar till minskade restider för bil och lastbil. Den bidrar till minskat trafikarbete och minskade emissioner.	Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskapet.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	742	649	Projekt Info.
					Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka) Summa															742	649	

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025 samt status för objekt som har beslut förberedelser för byggstart år 4-6

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Fastpris (Fastpris 201702)	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida	
Plan 2018-2029	Byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Trafikslag	Län	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK aktuell	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2021-2023	2023-2025	Enligt plan	Väg	Östergötland	E22 Förbi Söderköping	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,90		3 039	Åtgärderna har positiv nettonuvärdeskvot och är samhällsekonomiskt mycket lönsam. Åtgärderna bidrar till effektivare transporter med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms bidra positivt till barns och äldres möjligheter att nå sina mål inom tätorten på egen hand. Luften i tätorten bedöms bli mycket bättre när genomfartstrafiken flyttas. Byggnationen av E22 förbi Söderköping kommer dock att ha stor påverkan på det omgivande landskapet. I det öppna landskapet kommer vägen att bli en ny visuell barriär. Nya korsningspunkter, enskilda vägar, broar, mitträcke, viltstängsel och akvedukt kommer att förändra landskapet.	Att vägen flyttas ut från tätorten gynnar genomfartstrafiken samtidigt som den nya vägsträckningen fragmenterar viktig jordbruks- och betesmark och tar mer mark i anspråk. En annan målkonflikt är att åtgärden innebär att genomfartstrafik flyttas ut från tätorten vilket är positivt för luftkvaliteten i stadskärnan samtidigt som centrumhandel kan missgynnas av att trafik flyttas ut från stadskärnan.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 286	1 127		Projekt Info
2021-2023	2023-2025		Väg	Östergötland	E22 Förbi Söderköping														b) Medfinansiering genom bidrag	30	26	Medfinansiering baseras på de nyttor som kan uppstå genom alternativ markanvändning i området vid passage av Göta Kanal. båttrafiken.	
					E22 Förbi Söderköping	Summa														1 316	1 154		
					Totalsumma															62 438	51 867		