

RAPPORT

Förslag till objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2021-2023) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026)



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 (2021-2023) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026)

Dokumentdatum: 2020-03-31

Ärendenummer: TRV 2020/21080

Kontaktperson: Martin Ullberg, Trafikverket

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
1 INLEDNING	6
2 FÖRDELNING AV DEN EKONOMISKA RAMEN	7
3 UTGÅNGSPUNKTER.....	9
4 OBJEKT SOM INGÅR I REGERINGENS TIDIGARE BESLUT OM BYGGSTARTER ÅR 1-3.....	10
5 OBJEKT SOM INGÅR I REGERINGENS BESLUT OM FÖRBEREDELSE FÖR BYGGSTART ÅR 4-6.....	13
6 FÖRSLAG TILL OBJEKT SOM BÖR FÅ BYGGSTARTA ÅR 2021-2023 (ÅR 1-3)	16
6.1 Planeringsstatus	17
6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler	17
6.3 Samlade effektbedömningar (SEB).....	18
6.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	19
6.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan	23
6.4 Medfinansiering.....	23
6.5 Förskottering	23
6.6 Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.....	24
6.6.1 Avvikelse byggstarter	24
6.6.2 Kostnadsmässiga avvikelser	24
7 FÖRSLAG TILL OBJEKT SOM BÖR FÅ FÖRBEREDAS FÖR BYGGSTART ÅR 4-6 (2024-2026)	26
7.1 Planeringsstatus	27
7.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler	27
7.3 Samlade effektbedömningar (SEB).....	27

7.3.1	Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	27
7.3.2	Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan	29
7.4	Medfinansiering.....	30
7.5	Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.....	30
7.5.1	Avvikelse byggstarter	30
7.5.2	Kostnadsmässiga avvikelser	30
8	PÅGÅENDE OBJEKT MED STATLIG MEDFINANSIERING	32
9	NAMNGIVNA REINVESTERINGAR.....	33
	BILAGOR	37

Sammanfattning

Regeringen har, genom regeringsbeslut I2020/00421/TP, givit 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 att Trafikverket dels ska redovisa status för objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter dels föreslå objekt som Trafikverket bör få byggstarta år 1-3 (2021-2023) och vilket objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026). Objekt som ingår i regeringens beslut och som har byggstartats eller bedöms byggstarta innan utgången av 2020 omfattas inte av kravet på redovisning av status.

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt för utveckling av transportsystemet i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2021-2023 till 54 375 miljoner kronor och för perioden 2024-2026 till 58 052 miljoner kronor.

Planering för de objekt som ingick i regeringens tidigare beslut om byggstarter och som ännu inte byggstartat fortskrider enligt plan. Innan utgången av 2020 bedöms 19 objekt ha byggstartat och ingår därför inte i statusrapporteringen.

Arbetet fortlöper för de objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1-3 och som ännu ej är byggstartade eller bedöms byggstarta innan utgången av 2020. Även för de objekt som ingick i regeringens beslut om förberedelse för byggstart år 4-6 men som inte uppfyller kraven för att lyftas till grupp 1-3 fortskrider arbetet enligt plan.

Trafikverket föreslår att nio objekt som inte ingick i byggstartsbeslut för år 1-3 enligt byggstartrapportering år 2019 bör få beslut om att få byggstartas under åren 2021-2023. Ett objekt, Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, ingår i sverigeförhandlingen. Objekt Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering som inte ingick i grupp 4-6 i tidigare rapportering föreslås till grupp 1-3 pga att objektet behöver genomföras före ERTMS genomförande.

Vidare föreslår Trafikverket att fem objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 4-6 enligt byggstartrapportering 2019 bör få beslut om att få förberedas för byggstart under åren 2024-2026. 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.

Detaljerad information om respektive objekt finns i bilaga 1 och 2.

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

1 Inledning

Regeringen har, genom regeringsbeslut I2020/00421/TP, givit 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 att Trafikverket dels ska redovisa status för objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter dels föreslå objekt som Trafikverket bör få byggstarta år 1-3 (2021-2023) och vilket objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026).

Redovisningen omfattar förutom ovanstående även information om beräknade utgifter i förhållande till den nationella planen och ekonomiskt utrymme. Anslagsnivå för perioden 2023 och framåt är indikativ och baseras på fördelning av planeringsramar i nationell infrastrukturplan 2018-2029. Status för namngivna reinvesteringar redovisas också.

I avsnitt 4 redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter för år 1-3. Där framgår om objekten avviker från nationell plan, planeringsläge, prognos för laga kraft, kostnadsförändringar samt eventuell medfinansiering och förskottering. För mer detaljerade uppgifter om respektive objekt hänvisas till bilaga 1. I bilaga 1 redovisas bland annat kostnaderna i löpande pris och omräknas till fast pris 2017-02 för jämförelse mot plan. 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.

Vidare redovisas i avsnitt 5 objekt som ingår i regerings beslut om förberedelser för byggstart för åren 4-6. Även där framgår om objekten avviker från nationell plan, planeringsläge, prognos för laga kraft, kostnadsförändringar samt eventuell medfinansiering och förskottering. För mer detaljerade uppgifter om respektive objekt hänvisas till bilaga 2. I bilaga 2 redovisas bland annat kostnader i löpande pris och omräknas till fast pris 2017-02 för jämförelse mot plan.

I avsnitt 6 redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstart inom år 1-3 (2021-2023). Information ges om planeringsläge, kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler, samlade effektbedömningar, eventuell medfinansiering och förskottering samt jämförelse med nationell plan. För mer detaljerade uppgifter om respektive objekt hänvisas till bilaga 1.

I avsnitt 7 redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart inom år 4-6 (2024-2026). Information ges om planeringsläge, kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler, samlade effektbedömningar, eventuell medfinansiering och förskottering samt jämförelse med nationell plan. För mer detaljerade uppgifter om respektive objekt hänvisas till bilaga 2.

Pågående objekt med statlig medfinansiering redovisas i avsnitt 8 och aktuellt läge för de namngivna reinvesteringarna och de största underhållsåtgärderna under planperioden på väg respektive järnväg redovisas i avsnitt 9.

2 Fördelning av den ekonomiska ramen

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt för utveckling av transportsystemet i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2021-2023 till 54 375 miljoner kronor och för perioden 2024-2026 till 58 052 miljoner kronor. Anslagsnivå 2021 och 2022 baseras på budgetpropositionen 2019/20:1 Anslagsnivå för perioden 2023 och framåt är indikativ och baseras på fördelning av planeringsramar i nationell infrastrukturplan 2018-2029. Ramarna fördelas enligt Tabell 2.1 för perioden 2021-2023 och Tabell 2.2 för perioden 2024-2026.

Tabell 2.1: Fördelning av det totala ekonomiska utrymmet avseende anslag för namngivna objekt under perioden 2021-2023.

Löpande pris, mnkr	År 2021-2023
Pågående produktion, nationell plan ¹	38 343
Nystarter nationell plan 2021 - 2023 inkl. projektering	9 027
Projektering för objekt med byggstart 2024 - 2026	3 993
Projektering för objekt med byggstart efter 2026	3 012
Total ekonomisk planeringsram	54 375

Tabell 2.2: Fördelning av det totala ekonomiska utrymmet avseende anslag för namngivna objekt under perioden 2024-2026.

Löpande pris, mnkr	År 2024-2026
Pågående produktion exklusive byggstart 2021-2023, nationell plan ²	40 696
Pågående objekt med byggstart 2021 - 2023	8 295
Nystarter nationell plan 2024 - 2026 inkl. projektering	7 135
Projektering för objekt med byggstart efter 2026	1 926
Total ekonomisk planeringsram	58 052

Detaljerad information för redovisade anslagsuppgifter för perioden 2021-2023 och 2024-2026 enligt Tabell 2.1 och Tabell 2.2 finns i bilaga 1 och 2. I Trafikverkets investeringsplan och planeringssystem ingår posterna pågående produktion och posten projektering för objekt med byggstart efter 2026.

För investeringar av åtgärder i transportsystemet sker finansieringen utöver anslag även via lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt och brukaravgift samt de tillskott som erhålls via medfinansiering. I Tabell 2.3 redovisas fördelningen av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för finansieringen av objekt med byggstart under period 2021-2023. I tabellen framgår även fördelning av finansieringen mellan objekt som ingår i regeringens beslut om byggstart år 1-3 men som inte är byggstartade innan utgången av 2020 och de objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta år 1-3.

¹ I de ekonomiska ramarna för pågående objekt ingår även objekt som ingick i regeringens beslut om byggstart 2018-2020 och 2020-2022 och som har byggstartat innan utgången av år 2020.

² I de ekonomiska ramarna för pågående objekt ingår även objekt som ingick i regeringens beslut om byggstart 2018-2020 och 2020-2022 och som har byggstartat innan utgången av år 2020. Pågående objekt med byggstart 2021-2023 särredovisas i tabellen.

Tabell 2.3: Fördelning av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för objekt med byggstart 2021-2023.

Löpande pris, mnkr	År 2021-2023	Varav	
		enligt beslut	förslag
a) Anslag namngivna objekt (exkl. trängselskatt och TEN)	9 027	3 872	5 155
b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag	331	331	
c) Förskottering			
d) Trängselskatt (anslag)	584		584
e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt			
f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgift			
g) Anslag övrigt - samfinansiering	207	119	88
h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	1 852	1 806	46
Totalt inklusive övrig alternativ finansiering och förskottering	12 001	6 128	5 873

I Tabell 2.4 redovisas fördelningen av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för finansieringen för objekt med förberedelse för byggstart under period 2024-2026. Tabellen visar även fördelning av finansieringen för objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelse för byggstart år 4-6 och de objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart år 4-6.

Tabell 2.4: Fördelning av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för objekt som bör få förberedas för byggstart 2024-2026.

Löpande pris, mnkr	År 2024-2026	Varav	
		enligt beslut	förslag
a) Anslag namngivna objekt (exkl. trängselskatt och TEN)	7 135	5 390	1 745
b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag	102	102	
c) Förskottering			
d) Trängselskatt (anslag)	373	373	
e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt			
f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgift			
g) Anslag övrigt - samfinansiering	8	8	
h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	46	46	
Totalt inklusive övrig alternativ finansiering och förskottering	7 664	5 919	1 745

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.

3 Utgångspunkter

Föreliggande rapport redovisar de objekt som Trafikverket föreslår bör få beslut om byggstart 2021-2023 (år 1-3) respektive objekt som bör få fortsätta att förberedas för att kunna byggstarta 2024-2026 (år 4-6). Rapporten innehåller även en statusuppdatering för de objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1-3 och som inte har byggstartat eller bedöms byggstarta innan utgången av 2020. Vidare redovisas statusen för de objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om fortsatta förberedelse för byggstart år 4-6 men som inte är mogna för att föreslås byta byggstartsgrupp 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 som angetts i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029.

Enligt Trafikverkets rutin för anläggningskostnadskalkylering, kvalitetssäkras kostnadsbedömningar genom att två separata bedömningar görs med hjälp av 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 år 4-6 i tidigare rapportering men som inte uppfyller kriterierna för att lyftas till grupp 1-3 fortskrider arbetet 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 Objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstartar år 1-3

I detta avsnitt redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstartar år 1-3 och som ännu inte byggstartade eller bedöms byggstarta innan utgången av år 2020. Här redovisas även en lista över vilka objekt som har byggstartat eller bedöms byggstarta innan ingången av 2021 med stöd av regeringens tidigare beslut om byggstartar.

I Tabell 4.1 redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstartar år 1-3 och som ännu ej är byggstartade eller bedöms byggstarta innan utgången av 2020. I tabellen framgår planeringsläge och objektens framdrift jämfört med Nationell plan. Observera att även objekt som föreslogs byggstarta år 1-3 i byggstartsrapport år 2019 finns med i listan.

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

*Tabell 4.1: Planeringsläge och planerad byggstart jämfört med nationellplan för objekt som ingår i regeringens beslut om byggstartar år 1-3 och inte byggstartade innan utgången av 2020. Objekt markerade med * ingick i Sverigeförhandlingens storstadsöverenskommelse.*

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Planerad Byggstart Jmf NTP
Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	Laga kraft	Laga kraft	Senare än plan
E10, Morjärv – Svartbyn	Plan inför granskning	2021	Senare än plan
E10, Avvakko–Lappeasundo	Plan inför granskning	2021	Senare än plan
E22 Trafikplats Ideon	Överklagad	2020	Senare än plan
E22 Trafikplats Lund S	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan
Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Tidigare än plan
Rv 56 Katrineholm – Bie	Fastställelsehandling	2020	Enligt plan
Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan
E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	Plan inför granskning	2020	Senare än plan
Rv 56 Kvicksund-Västjädra	Laga kraft	Laga kraft	Senare än plan
Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
Göteborg, Linbanan Centrum*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
Göteborg, Citybuss Backa-stråket*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)*	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	Plan inför granskning	2020	Tidigare än plan

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Planerad Byggstart Jmf NTP
Elväg, pilotsträcka	Planläggningsprocess pågår	2021	Senare än plan

Av de totalt sexton av regeringen beslutade men ej byggstartade objekt innan utgången av 2020 ingick fyra stycken i den storstadsförhandling som Sverigeförhandlingen genomförde. Av de resterande tolv objekten är det ett objekt som inte fullt ut uppfyller gällande krav för kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkylerna.

- Elväg, pilotsträcka: Statens finansiering får uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor totalt. Val av sträcka pågår parallellt med initiering av projektering.

För objekt som ingår i storstadsförhandling lämnas årligen (sista mars) separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet för uppföljning av storstadsavtalen. Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.

Av de objekt som ingick i regeringens beslut om byggstarter år 1-3 enligt byggstartsrapportering år 2019 har nitton objekt byggstartat eller bedöms byggstarta innan utgången år 2020, se lista nedan. Information om pågående investeringsobjekt finns på Trafikverkets hemsida. Åtta objekt är i järnvägssystemet och elva i vägsystemet. Fyra av objekten ingick i storstadsförhandlingen (markerade med *).

- Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering
- LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
- Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)
- Lund (Högevall)-Flackarp, fyrspår
- Kontinentalbanan, miljöskademål
- Laxå-Arvika, ökad kapacitet
- Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår
- Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2
- Rv 25 Boasjön-Annerstad
- E4 Salmis-Haparanda
- E18 Danderyd-Arninge
- E4/E20 Essingeleden-Södra Länken
- E4 Djäkneboda-Bygdeå
- E20 Vårgårda-Vara
- E20 Förbi Vårgårda
- Helsingborg, Kollektivtrafik*
- Malmö cykelobjekt*
- Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)*
- Göteborg cykelobjekt*

I Tabell 4.2 redovisas större kostnadsförändringar ($\pm 10\%$) i förhållande till nationell plan för objekt som ingår i tidigare regeringsbeslut om byggstart år 1-3 och ännu ej är byggstartade eller bedöms byggstarta innan utgången av 2020. Uppgifterna nedan är i miljoner kronor och totalkostnad brutto i fastpris 2017.

Tabell 4.2: Större kostnadsförändringar i förhållande till NTP för objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1-3.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
176	286	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. ökad kunskap om förutsättningar som framkommit i fortsatt projektering, högre standard på bl.a. räcken, högre pris per kvm för konstbyggnader.
412	491	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	Ingen förändring sedan föregående rapportering. Förändrad totalkostnad i förhållande till plan tillkommit i samband med uppdatering av kalkyl i senare skede. Ökade kostnader hänförs främst till ändrad förutsättning för vägbredd och skyddsåtgärder.
435	386	E10, Avvakko–Lappeasuando	Ingen förändring sedan föregående rapportering. Förändrad totalkostnad i förhållande till plan beror på att ytterligare dialog genomfördes med berörd sameby och beslut togs om att omarbeta viltstängsel och mitträcke på vissa delar av sträckan. Denna omarbetning börjar nu bli klar och ny kalkyl baserat på den tas fram under våren 2020. Risk finns för ytterligare kostnadsökning.
509	423	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	Ingen förändring sedan föregående rapportering. Genomgång av detaljer i tidigare kalkyl (GKI) och justering av poster för bl.a. projektering och byggnadsverk resulterat i kostnadsminskning.
1 200	829	Godsstråket Jakobshttan-Degerön, dubbelspår	Ingen förändring sedan föregående rapportering. Enklare lösningar i vissa fall, till exempel skärning istället för tunnel. Även riskmarginaler har minskat.

Bland de objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1-3 och som inte byggstartas innan utgången av 2020 finns två medfinansieringsobjekt, se Tabell 4.3. Ingen av objekten har medfinansiering i grundutförande. För objekt E22 Trafikplats Ideon finns ett medfinansieringsavtal tecknat med Lunds kommun. 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.

Tabell 4.3: 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	37		37
Eleväg, pilotsträcka	300		300
Total medfinansiering	337		337

För planperioden 2021-2023 ingår inte något objekt med byggstarter genom förskottering.

5 Objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

I detta avsnitt redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstart år 4-6. Det vill säga objekt som fått beslut om att få fortsätta och utredas för att kunna börja bygga inom år 4-6.

Objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om förberedelser för byggstart år 4-6 redovisas i Tabell 5.1. I tabellen framgår planeringsstatus och objektens framdrift jämfört med Nationell plan.

Tabell 5.1: Planeringsläge för objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelser för byggstart år 4-6.

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Planerad Byggstart Jmf NTP
Införande av FRMCS	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Enligt plan
E45 Vattnäs-Trunna	Plan inför granskning	2021	Senare än plan
Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
E4 Kongberget-Gnarp	Plan inför granskning	2023	Senare än plan
Rv 40 förbi Eksjö	Plan inför granskning	2022	Enligt plan
E22 Gladhammar-Verkeback	Plan inför granskning	2023	Enligt plan
Rv 25 Österleden i Växjö	Fastställelsehandling påbörjad	2021	Senare än plan
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	Planläggningsprocess påbörjad	2024	Senare än plan
E22 Fjälkinge-Gualöv	Plan inför granskning	2021	Senare än plan
E65 Svedala-Böringe	Plan inför granskning	2022	Senare än plan
Hagalund, bangårdsombyggnad	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	Plan inför granskning	2022	Senare än plan
Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt	Senare än plan
Farled Södertälje-Landsort	Farledsutredning pågår	Ej aktuellt	Enligt plan
E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Plan inför beslut om BMP	2022	Enligt plan
Norrbottenabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	Samrådshandling	2022	Enligt plan
E20 Förbi Mariestad	Samrådshandling	2021	Senare än plan
Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	Plan inför granskning	2021	Senare än plan
E22 Förbi Söderköping	Plan inför granskning	2021	Senare än plan

För flera objekt i grupp år 4-6 pågår genomgång och uppdatering av objektens förutsättningar och aktuella kostnadskalkyler och därmed kvalitetssäkring av kalkylsammanställningarna. För denna grupp finns därför osäkerheter i kostnadsbedömningarna. Av totalt nitton objekt har sex objekt brister i kalkylunderlagen och ett objekt berör storstadsförhandlingen. Tre objekt (se nedan) kräver inte formell planläggning. De övriga tre objekten är i tidigt skede av planeringsprocessen vilket är en orsak till att de endast har kalkyler i form av ULK (underlagskalkyl) och GKI (grov kostnadsindikation).

- Införande av FRMCS: Samma underlag (GKI) som låg till grund för åtgärdsplaneringen. Det råder osäkerheter kring vissa tekniska lösningar.
- Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2: Storstadsförhandling. Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet för uppföljning av storstadsavtalen.
- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid: Kräver inte formell planläggning. Underlagskalkyl (ULK) som kalkyltyp och skede är funktionsutredning (FU)
- Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar: Kräver inte formell planläggning. Underlagskalkyl (ULK) som kalkyltyp och skede är funktionsutredning (FU)
- Hagalund, bangårdsombyggnad: Kräver inte formell planläggning. GKI som kalkyltyp och FU som kalkylskede
- Farled Södertälje-Landsort: GKI som kalkyltyp och ÅVS som kalkylskede
- E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm: GKI som kalkyltyp och ÅVS som kalkylskede

För de objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelse inför byggstart ingår sju objekt med medfinansiering, se Tabell 5.2.

Tabell 5.2: 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 40 förbi Eksjö	26		26
Rv 25 Österleden i Växjö	98		98
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	60	60	
Hagalund, bangårdsombyggnad	2	2	
Norrbottenabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	100	100	
E20 Förbi Mariestad	24	8	16
E22 Förbi Söderköping	44		44
Total medfinansiering	354	170	184

4 objekt har medfinansiering i grundutförande. Motivet för respektive objekt redovisas nedan:

- Malmöpendel Lommabanan – etapp 2: Medfinansieringssavtalet utformat i enlighet med de avtal som tecknats i samband med sverigeförhandlingen.

Motiveringen är förbättrade regionala kollektivtrafik- och pendlingsmöjligheter i västra Skåne, utvecklingsmöjlighet för godstrafiken, avlastning av det nationella väg- och järnvägsnätet, förutsättningar för ett mer miljöanpassat och hållbart transportsystem och ökad bostadsbebyggelse i stationsnära länen samt ökad attraktivitet för orterna Alnarp och Flädie (t.ex. arbetstillfällen) i och med möjligheter till nya stationer samt ett mer miljöanpassat resande med kollektivtrafik.

- Hagalund, bangårdsombyggnad: Ett samverkansavtal som berör framtagande av systemhandling. Parternas gemensamma mål är bl.a. att skapa förutsättningar för att kunna styra nyttjande och kapacitetstilldelning så att Hagalund kan tillgodose behovet av trafiknära uppställning för fjärr- och regionaltåg som angör Stockholms Central och främja logistiken i underhållsproduktionen för dessa fordon.
- Norrbotniabanan (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg: EU finansiering för upprättande av järnvägsplaner på sträckan Umeå-Skellefteå samt bygghandling på delsträckan. Utbetalning sker efter slutredovisning.
- E20 Förbi Mariestad: Enligt avtal för E20:s fem etapper tillskjuter medfinansierarna 1 350 mnkr varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg (% fördelning för respektive etapp). Motiv för att bidra till finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

6 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 (år 1-3)

I detta avsnitt redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstart inom år 1-3 det vill säga år 2021-2023.

Enligt regeringens direktiv ska de objekt som föreslås för byggstart 2021-2023 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 ryms inom planeringsramen i den fastställa nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 samt inom berörda beräknade anslagsramar i budgetpropositionen. Den fysiska planeringen bör vara så långt gången att väg- och järnvägsplaner vunnit lagakraft.

Under perioden 2021-2023 bedöms nio objekt, vara klara för byggstart (varav ett är statlig medfinansiering och berör Storstadshandling), se Tabell 6.1. Åtta objekt byter byggstartperiod från år 4-6 och ett objekt, Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering, byter byggstartperiod från år 7-12. Detta på grund av att objektet bör genomföras innan ERTMS-objektet.

Tabell 6.1: Förslag på objekt som bör få byggstarta år 1-3 (2021-2023). 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	Beräkningsförsäkring 2018	Godkänd AKKalkyl	Kalkyltyp	Övriga kommentarer
Väg	E22 Lösen-Jämsjö		2020	Ja	0,92	936	Ja	Ja	FKS	Plan fastställd. Planen är överklagad och skickad till departementet 2019-05-28. Förväntad laga kraft under våren/sommaren 2020.
Väg	E16 Borlänge-Djurås	X	Laga kraft	Ja	1,66	1 293	Ja	Ja	FKS	Etapp 1 har laga kraft. För etapp 2 och 3 pågår planläggning. I etapp 1 finns behov av att skydda vattentäkt i Borlänge innan Trafikverket får föreläggande från kommunen.
Väg	Rv 40 Nässjö-Eksjö		2020	Ja	2,82	1 410	Ja	Ja	FKS	Överklagansmöjlighet till den 18 april. Laga kraft senare under året.
Jvg	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer		Ej aktuellt				-	-	Statlig medf.	Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet.
Väg	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS		Ej aktuellt	Ja	3,35	1 318	Ja	Ja	FKS	Samordnad med underhållsåtgärd ITS Essingeleden och behöver byggstarta 2021.
Jvg	Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering		Ej aktuellt	Ja	1,06	353	Ja	Ja	FKS	Åtgärderna bör genomföras innan ERTMS-objektet. Anpassning av ATC 2 inför införande av ERTMS.
Väg	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister		2020	Ja	4,04	6 517	Ja	Ja	FKS	Prognos Lagakraftvunnen plan hösten 2020
Väg	E45 Tösse-Åmål		2020	Ja	1,41	472	Ja	Ja	FKS	Ny laga kraft 202004 och med överklagan 202012.
Jvg	ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B)		Ej aktuellt			-	-		FKS	Planerade åtgärder för ERTMS baseras på EU:s krav på nytt signalsystem på TEN-T nätet.

6.1 Planeringsstatus

Av de föreslagna objekten kräver fem stycken väg- eller järnvägsplan varav ett objekt har en väg- eller järnvägsplan som vunnit laga kraft. Resterande planer bedöms alla vinna laga kraft under 2020. Plan för E22 Lösen-Jämsjö är i dagsläget överklagad. 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 iorstadsförhandling (Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer).

6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

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

För objekt Tomtebodabredäng ITS är SEB:en godkänd med kvarstående brist. Skälet är att osäkerhetsanalys enligt Successivprincipen av anläggningskostnadskalkylen har genomförts med en mindre analysgrupp än vad gällande rutin föreskriver. Det finns en väl genomarbetad underlagskalkyl. Befintlig ITS-anläggning har passerat sin tekniska livslängd och det är brist på reservdelar, varför det är angeläget att objektet genomförs.

SEB för Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering är SEB:en godkänd med kvarstående brist. Skälet är att underlagskalkyl avseende anläggningskostnaden enligt gällande riktlinje saknas som underlag till SEB. Det finns en kalkyl i ett annat format framtagen i samband med funktionsutredning som ersätter denna underlagskalkyl. Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen har genomförts. Objektet kräver inte järnvägsplan och kräver därav en betydligt enklare planering jämfört med planläggningsobjekten. Det är angeläget att objektet får beslut om byggstart (inom 1-3 år) då åtgärden är en förutsättning för ERTMS.

Planerade åtgärder för ERTMS baseras på EU:s krav på TEN-T nätet och kommer att pågå under flera år. De samhällsekonomiska effekterna till följd av införande av ERTMS har beskrivits i underlag till Nationell Plan 2018-29. Det är ett totalt systemskifte där ett helt nytt signalsystem införs och de olika utredningsalternativen bygger därför på hur utrustningen genomförs tidsmässigt. Några beräkningar av samhällsekonomi för de olika delsträckorna i systemet är inte relevant att göra då effekterna bygger på att hela systemet ska byggas ut och de äldre signalsystemen kan fasas ut.

Objekt Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer ingår i storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet för uppföljning av storstadsavtalen. Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.

6.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Av de nio objekt som föreslås få byggstarta 2021-2023 har sju objekt samlade effektbedömningar (SEB) varav samtliga är baserade på aktuella beräkningsförutsättningar.

Tabell 6.2: Objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 och saknar SEB.

Objekt	Kommentar
Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuvudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten.
ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B)	Införande av ERTMS är ett totalt systemskifte där ett nytt signalsystem införs. Kraven och samhällsekonomiska nyttan av genomförandet är beskrivet i underlag till Nationell Plan 2018-29. Det är inte relevant att ta fram SEB för enskilda delsträckor då införande bygger på att hela signalsystemet uppgaderas och det gamla systemet ska fasas ut

Nettonuvärdeskvoten (NNK), som är en beräkning på hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona, har beräknats för samtliga sju objekt. Objekten beräknas ha positiva NNK-värden vilket innebär att de uppskattas vara samhällsekonomiskt lönsamma enligt den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen. Därutöver bedöms

samtliga objekt även vara samhällsekonomiskt lönsamma när de kvantitativt beräknade nyttorna sammanvägs med de kvalitativt beskrivna nyttorna.

I bilaga 1 finns, 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.

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

I SEB:arna för respektive objekt görs en bedömning avseende objektens bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse relativt ett referensalternativ, vilket generellt sett innebär ett hypotetiskt 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, funktionshinder, barn & unga samt kollektivtrafik och 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 objekten ger upphov till.

Av de sju objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 och har en SEB finns det för samtliga fall målkonflikter mellan funktions- och hänsynsmålet. Bland annat finns det för fem av objekten målkonflikter i form av förbättrad framkomlighet på bekostnad av åtminstone ett hänsynsmål (framförallt klimat- och barriäreffekter). Därutöver finns det målkonflikter med avseende på delmålen inom hänsyns- respektive funktionsmålet. För en detaljerad redovisning av bidrag till funktionsmålet och hänsynsmålet samt målkonflikter hänvisas till bilaga 1 alternativt till SEB för respektive objekt.

6.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

I SEB:arna görs, som ovannämnt, bedömningar avseende objektens bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Denna bedömning görs i den transportpolitiska målanalysen där funktions- och hänsynsmålet har brutits ner i tretton respektive tjugonio delmål varav bedömning av objektens bidrag – som kan vara positivt, inget eller negativt – till respektive delmål görs.

Delmålen vad gäller funktionsmålet kan grupperas i följande kategorier: medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och mellan länder, jämställdhet, funktionshinder, barn & unga samt kollektivtrafik, gång och cykel. Nedanstående övergripande sammanställning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse utgår från dessa grupperingar.

En överhängande majoritet av objekten som föreslås som nya i grupp 1-3 bidrar positivt till *medborgarnas resor* med avseende på tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Detta genom bland annat förbättrad restidssäkerhet, ökad robusthet samt bättre väg- och banutformning. Likaså bedöms majoriteten av objekten bidra positivt till *näringslivets transporter* med avseende på tillförlitlighet och kvalitet. Inget objekt bedöms bidra negativt till delmålen.

Flera av objekten bedöms bidra positivt till delmålen avseende *tillgänglighet regionalt och mellan länder*, då samtliga objekt bedöms öka förutsättningar för pendling till följd av framförallt kortare restider. Även tillgänglighet till interregionala resmål förväntas förbättras för drygt hälften av objekten. Inget objekt bedöms bidra negativt till delmålen som berör tillgänglighet regionalt och mellan länder.

Majoriteten av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till *jämställdhet*, vare sig avseende invånares möjlighet att utforma sina liv eller dess påverkansmöjligheter. Ett av objekten bedöms bidra negativt till jämställdhet med avseende på möjligheten att utforma sina liv eftersom objekten i stor utsträckning gynnar biltrafikanter som i större utsträckning antas vara män.

Totalt fyra objekt bedöms bidra positivt till delmål avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för *funktionshindrade*. Orsaken är att objekten kommer att ge upphov till nya alternativt förbättrade tillgänglighetsanpassade busshållplatser. Resterande objekt bedöms inte ge upphov till något bidrag till delmålen.

Knappt hälften av objekten bedöms bidra positivt till *Barn & Unga* och deras möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. De förbättrade förutsättningarna för barn och unga uppstår till följd av bland annat förbättrade gång- och cykelförbindelser. Inga av objekten bidrar negativt till delmålen.

Majoriteten av objekten förväntas ge ett positivt bidrag till förutsättningar för att välja *kollektivtrafik, gång och cykel*. Sett till andelen gång- och cykelresor av totalt antal kortväga resor bedöms ett objekt ha en negativ påverkan då objektet kan resultera i inducerad vägtrafik. Sett till andelen kollektivtrafik av alla resor bedöms två objekt bidra negativt till delmålet.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av Tabell 6.3. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 6.4 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	Överhängande majoritet av objekten bidrar positivt till målen
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Betydande andel av objekten bidrar positivt till målen. Inga objekt bidrar negativt till målen
Jämställdhet	Objekten bedöms i de flesta fall inte utgöra något betydande bidrag till målen. Ett objekt bidrar negativt till ett av delmålen avseende jämställdhet
Funktionshindrade	Drygt hälften av objekten bidrar positivt till målet. Övriga objekt utgör inget bidrag
Barn & unga	Knappt hälften av objekten bedöms utgöra ett positivt bidrag till målet. Övriga objekt utgör inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Majoriteten av objekten förväntas utgöra ett positivt bidrag

6.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

Som ovan nämnt har hänsynsmålet brutits ner i 29 delmål som ligger till grund för SEB:ens transportpolitiska målanalys med avseende på hänsynsmålet.

Delmålen vad gäller hänsynsmålet kan grupperas i följande kategorier: klimat, människors hälsa, befolkning, luft, vatten, mark, landskap, biologiska mångfald, växtliv samt djurliv och forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse. Nedanstående övergripande sammanställning av bidrag till transportpolitisk måloppfyllelse utgår från de uppräknade grupperingarna. För mer information vad gäller objektens bidrag till varje delmål hänvisas till objektens respektive SEB.

En betydande andel av objekten bidrar negativt till målen avseende *klimat*. Vad gäller påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bidrar samtliga objekt negativt och vad gäller bidrag till delmål om påverkan på energianvändning per fordonskilometer utgör samtliga objekt förutom ett negativt bidrag till delmålet. Däremot utgör en majoritet ett positivt bidrag till mål avseende påverkan på totala mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag.

Vad gäller *människors hälsa* bidrar majoriteten av objekten positivt till målen. Detta då flertalet åtgärder inkluderar bland annat bulleråtgärder på delar av sträckor där riktvärden överskrids samt gång- och cykelvägar som bedöms ge upphov till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. I några enstaka fall bedöms objekten bidra negativt till delmålen.

Även för målen avseende *befolkning* bedöms majoriteten av objekten utgöra ett positivt bidrag då objekten bedöms förbättra förutsättningar för barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egenhand ta sig fram till sina mål samt till ökad tillgänglighet för att med kollektivtrafik, till fots eller cykel ta sig till utbud och aktiviteter. Inga av objekten bedöms bidra negativt till målen.

Majoritet av objekten bedöms bidra negativt till ett av målen avseende *luft*. Vad gäller delmålet som avser transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar

ger samtliga objekt förutom två ett negativt bidrag. För övriga delmål ger en majoritet av objekten inget bidrag.

Samtliga objekt förutom två bedöms bidra positivt till mål avseende *vatten*. Objekten bedöms bidra till att kvaliteten på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv höjs till följd av bland annat stärkt skydd för närliggande vattentäkter.

En övergripande majoritet av objekten ger inget bidrag till mål avseende *mark*. Enbart ett objekt bidrar negativt till ett av delmålen som berör mark.

Samtliga objekt förutom två bedöms bidra negativt till mål avseende *landskap*. Objektens betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter är negativt då flera av dessa åtgärder bland annat innefattar breddning av vägar samt uppställning av bullerskydd. De övriga två objekten utgör inget bidrag till mål avseende landskap.

Vad gäller *biologisk mångfald, växtliv samt djurliv* bedöms en betydande andel av objekten utgöra ett negativt bidrag. Detta gäller särskilt delmålen om betydelse för barriärer och störningar där majoriteten av objekten har en negativ påverkan. Därutöver utgör flera objekt inget bidrag till målen.

Majoriteten av objekten utgör inget bidrag vad gäller *forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse*. Undantag till detta är delmålet betydelse för uttradering där majoriteten av objekten utgör ett negativt bidrag.

Samtliga objekt bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.

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

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Klimat	En betydande andel av objekten bedöms bidra negativt till målen undantaget delmålet avseende påverkan på totala mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag där majoriteten utgör ett positivt bidrag
Människors hälsa	Majoriteten av objekten bedöms bidra positivt till målen avseende människors hälsa
Befolkning	Majoriteten av objekten bedöms bidra positivt till målen avseende befolkning
Luft	Majoriteten av objekten bedöms bidra negativt till delmålet som avser transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar.
Vatten	Samtliga objekt förutom två bedöms bidra positivt till mål avseende kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv
Mark	En övergripande majoritet av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen
Landskap	Samtliga objekt förutom två bedöms bidra negativt till målen avseende landskap
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	En betydande andel av objekten bedöms utgöra ett negativt bidrag
Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Majoriteten av objekten bedöms inte utgöra något bidrag vad gäller målen
Trafiksäkerhet	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet

6.3.2 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 nio objekt som föreslås som nya i grupp 1-3 har denna jämförelse gjorts för sju objekt. För två av objekten finns ingen betydande förändring av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Ett av objekten har förändringar enbart med avseende på bidrag till hänsynsmålet. Övriga fyra objekt har förändringar i bedömning avseende både hänsyns- och 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.

6.4 Medfinansiering

Inga medfinansieringsobjekt ingår i förslag på objekt som bör få byggstarta år 2021-2023.

6.5 Förskottering

För planperioden 2021-2023 ingår inga objekt med byggstarter genom förskottering.

6.6 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.

6.6.1 Avvikelse byggstart

Tidigareläggning

Följande objekt som ingick i grupp 2024-2029 i NTP föreslås för byggstart under perioden 2021-2023 i denna rapportering:

- E16 Borlänge-Djurås
- E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS
- Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering

Tidigareläggningar hänförs till bl.a. samordning med andra objekt, trafikpåverkan och koordinering under byggtiden.

Tidplan för övriga objekt i förslag till byggstart år 2021-2023 överensstämmer med planperiod enligt regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029.

6.6.2 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 1-3 (förslag till byggstart). Fastpris 201702.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
132	250	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	Efterföljande planeringsarbete och osäkerhetsanalys har visat på att utöver signalarbeten krävs arbeten med kanalisering, spår, kontaktledning och lågspänningsanläggning. Därtill har det konstaterats att omfattande bullerskyddsåtgärder måste utföras.
410	538	E16 Borlänge-Djurås	Föregående kalkyl byggde på ombyggnation av E16 i befintligt läge. Denna kalkyl inkluderar en ny lokalisering av etapp 2 och en nydragning genom Djurmo och förskjutningen av ny E16 mot järnvägen för etapp 3. Denna kalkyl inkluderar även 80 km/h genom Djurmo jämfört med tidigare 60 km/h. Utökat vattenskyddsområde Lennheden under projektiden har även bidragit till höjda kostnader.
856	1 061	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	Kostnadsökning pga. bl.a. bulleråtgärder, mer omfattande arkeologi och generella osäkerheter.
257	217	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	Kostnadsminskning i förhållande till plan när osäkerheterna har minskat i takt med att projektet närmar sig produktionsstart. Pilot- och teststräckorna genomförs och förutsättningarna för projektet blir tydligare.

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

7 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2024-2026)

I detta avsnitt redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart år 4-6 det vill säga år 2024-2026.

Enligt regeringens direktiv ska de objekt som föreslås få förberedas för byggstart 2024-2026 omfatta objekt där regeringen inte tidigare har beslutat att de får förberedas för byggstart år 4-6. Förslaget ska omfatta objekt där förberedelser gällande projektering (inklusive bedömning av konsekvenser) och kostnadsberäkningar är långt gångna och eventuella alternativa finansieringslösningar är utredda. Objekten ska med stor sannolikhet kunna genomföras på det sätt och till de kostnader som ryms inom planeringsramen i den fastställda nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 samt inom berörda beräknade anslagsramar i budgetpropositionen. Dock bör objekt kunna tillåtas ingå i gruppen år 4-6 även om inte alla förutsättningar är helt klarlagda och utredda.

Trafikverket föreslår att fem objekt bör få beslut om att fortsätta förberedas för byggstart år 2024-2026, se Tabell 7.1 **Fel! Hittar inte referensskälla..** 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.

Tabell 7.1: Förslag på objekt som bör få fortsätta förberedas för att byggstarta åren 2024-2026.

Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Prognos laga kraft år	Godkänd SEB	NNK- idu	NNV	Beräkningsförutsättning År 2018	Godkänd AKK- kalkyl	Kalkyl typ	Kalkyl skede ³	Övriga kommentarer
Jvg	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	Plan inför granskning	2025	Ja	<0	-3 831	Ja	Ja	FKS	Plbmp	Lokaliseringsalternativ väst är valt
Väg	E45 Rengsjön-Älvros	Plan inför granskning	2021	Ja	4,47	1 271	Ja	Ja	FKS	Plgr	Överklagan mycket trolig pga negativ opinion på delar av sträckan.
Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	Farledsutredning klar	-	Ja	1,38	4 580	Ja	Ja	FKS	U	Farledsutredning klar. Projektet är godkänt i mark och miljödomstolen
Väg	Rv 56 Sala - Heby 2+1	Vägplan pågår	2020	Ja	1,24	411	Ja	Ja	FKS	Plgr	Fastställelseprövning jan-okt 2020
Jvg	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	Plan inför granskning	2021	Ja	-	-4 577	Ja	Ja	FKS	Plgr	Deletapp i system-SEB:en som är gjord för hela sträckan "Godsstråket Hallsberg-Degerön, dubbelspår"

³ Se bilaga 1 för begreppsförklaring.

7.1 Planeringsstatus

För alla de fyra objekt som kräver väg- eller järnvägsplan har planläggningsprocessen påbörjats, se Tabell 7.1.

7.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

Alla objekt som ingår i förslaget har kvalitetssäkrade anläggningskostnadskalkyler.

7.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Av de fem objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 4-6 innehar samtliga objekt en SEB. För Godsstaket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår har en SEB upprättats utan samhällsekonomisk kalkyl (SEK) vilket innebär att det bl.a. inte har räknats fram någon NNK. För övriga fyra objekt har en SEK upprättats baserat på de senaste beräkningsförutsättningarna.

Av de objekt som innehar en upprättad SEB med SEK så visar tre objekt på en positiv NNK medan ett objekt har en negativ NNK. För objektet Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning visar negativ NNK, dvs att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt enligt den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen och kvalitativt beskrivna nyttorna bedöms inte de vara tillräckligt stora för att väga upp den negativa kvoten.

7.3.1 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. Delmålen för funktions- respektive hänsynsmålet i nedanstående beskrivning har grupperats på samma sätt som för objekten som föreslås som nya i grupp 1-3.

Samtliga objekt som föreslås som nya i grupp 4-6 visar på målkonflikter. Samtliga objekt visar bland annat på målkonflikter i form av förbättrad tillförlitlighet/kvalitet på näringslivets transporter och åtminstone ett hänsynsmål. I samtliga fall är detta på bekostnad av bl.a. delmål avseende biologisk mångfald, växtliv samt djurliv. För samtliga objekt finns även målkonflikter mellan delmål inom hänsynsmålet. I många fall mellan åtminstone ett delmål avseende klimat och ett annat hänsynsmål. För en detaljerad redovisning av målkonflikter hänvisas läsaren till bilaga 2 samt SEB för respektive objekt.

7.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

Av de fem objekt som föreslås som nya i grupp 4-6 bedöms fyra bidra positivt till delmålen vad gäller *medborgarnas resor*. Ett objekt bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen. Vad gäller *näringslivets transporter* bedöms däremot samtliga objekt bidra positivt till målen genom att förbättra tillförlitligheten samt kvaliteten.

En betydande andel av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen avseende *tillgänglighet regionalt och mellan länder*. Ett undantag till detta är delmålet pendling där tre av objekten bedöms bidra positivt till delmålet. Inga objekt bedöms bidra negativt till delmålen avseende tillgänglighet regionalt och mellan länder.

Vad gäller *jämställdhet* bedöms majoriteten av objekten inte utgöra något bidrag. Vad gäller delmålet lika möjlighet att utforma sina liv bedöms ett objekt utgöra ett negativt bidrag.

Samtliga objekt bedöms inte utgöra något bidrag till delmål avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för *funktionshindrade*. Däremot bedöms en dryg majoritet av objekten bidra positivt till *barn & unga* och deras möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. Inget objekt bedöms bidra negativt till målet.

Tre av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen avseende *kollektivtrafik, gång & cykel*. Resterande två objekt bedöms bidra positivt till målen.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av Tabell 7.2. För en detaljerad beskrivning hänvisas läsare till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 7.2: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Medborgarnas resor	Samtliga objekt förutom ett bedöms bidra positivt till målen
Näringslivets transporter	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till målen
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Betydande andel av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen
Jämställdhet	Majoriteten av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen
Funktionshindrade	Samtliga objekt bedöms inte utgöra något bidrag till målet
Barn & unga	Majoritet av objekten bedöms bidra positivt till målet
Kollektivtrafik, gång och cykel	Majoritet av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen

7.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

Vad gäller delmålen avseende *klimat* så bedöms tre av objekten bidra positivt till delmål avseende påverkan på – totala – mängden fordonskilometrar med energiintensiva trafikslag. Övriga två objekt bedöms inte utgöra något bidrag. Två objekt bidrar positivt till delmål avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer medan två objekt inte utgör något bidrag.

Vad gäller *människors hälsa* så bedöms majoriteten av objekten inte utgöra något bidrag till målen undantaget delmål avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärdena där tre av objekten utgör ett positivt bidrag.

En betydande andel av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen avseende *befolkning*. Två av objekten utgör inget bidrag till barns, funktionshindrades och äldres möjligheter att på egen hand ta sig fram till sina mål medan fyra av objekten utgör inget bidrag vad gäller delmål avseende tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.

Majoriteten av objekten bedöms inte heller utgöra något bidrag vad gäller målen avseende *luft*. Ett undantag från detta är dock delmålet avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxer och partiklar där samtliga objekt förutom ett bedöms utgöra ett positivt bidrag till delmålen.

Samtliga objekt förutom ett bedöms inte utgöra något bidrag till delmål avseende *vatten*.

En överhängande majoritet av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen vad gäller *mark*.

Samtliga objekt förutom ett bedöms utgöra ett negativt bidrag till delmål avseende *landskap*.

Majoriteten av objekten bedöms dessutom utgöra ett negativt bidrag till delmålen avseende *biologisk mångfald, växtliv samt djurliv*.

En majoritet av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till delmålen avseende *forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse*.

Samtliga objekt bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet framgår av Tabell 7.3. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 7.3: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Klimat	En betydande andel av objekten bedöms bidra positivt till målen
Människors hälsa	Majoriteten av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen avseende människors hälsa
Befolkning	En betydande andel av objekten bedöms inte bidra till målen
Luft	Majoriteten av objekten bedöms inte bidra till målen
Vatten	Samtliga objekt förutom ett bedöms inte utgöra något bidrag till delmål avseende vatten
Mark	En övergripande majoritet av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen
Landskap	Samtliga objekt förutom ett bedöms bidra negativt till målen avseende landskap
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Majoriteten objekten bedöms utgöra ett negativt bidrag till målen
Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Majoriteten av objekten bedöms inte utgöra något bidrag till målen
Trafiksäkerhet	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet

7.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan

För ett av de fem objekten som föreslås som nya i grupp 4-6 finns ingen betydande förändring av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Ett av objekten har enbart en

förändring avseende bidrag till hänsynsmålet. Övriga tre objekt har förändringar i bedömning avseende både hänsyns- och 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 2 för detaljerad beskrivning av samtliga förändringar av transportpolitisk måluppfyllelse.

7.4 Medfinansiering

För de objekt som Trafikverket föreslår för förberedelser inför byggstart år 2024-2026 ingår ett objekt med medfinansiering, Objektet har inte medfinansiering av grundutförande, se Tabell 7.4.

Tabell 7.4: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (förslag till förberedelser inför byggstart år 4-6).

Löpande pris, mnkr	Total	Grund- utförande	Tillägg
Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	14		14
Total medfinansiering	14	0	14

7.5 Jämförelse med Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Jämfört med nationell plan avviker detta förslag avseende byggstarter och konstnader.

7.5.1 Avvikelse byggstarter

Tidplan för objekt som föreslår bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 överensstämmer med planperiod 2024-2029 (år 7-12) enligt regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029.

7.5.2 Kostnadsmässiga avvikelser

Objekt som har större kostnadsförändringar i förhållande till nationell plan presenteras i Tabell 7.5.

Tabell 7.5: 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	Kommentar
126	232	Rv 56 Sala - Heby 2+1	Förändringar beror främst på tillkommande GC-väg utmed sträckan, planskildhet för GC och större omfattning av räcken och viltstängsel.

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 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.

8 Pågående objekt med statlig medfinansiering

I Tabell 8.1 redovisas utgifter för den statliga medfinansiering som har planerat genomförande under perioderna 2021-2023 och 2024-2026. I tabellen redovisas respektive periods totala utgifter för de pågående objekt med statlig medfinansiering som inte ingår i Bilaga 1 och Bilaga 2.

Tabell 8.1: Pågående objekt med statlig medfinansiering.

Objekt	Löpande pris (mnkr)	
	Utgifter 2021–2023	Utgifter 2024– 2026
Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	20	0
Statlig medfinansiering till regionala spårfordon	0	386
Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	0	285
Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	0	415
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	161	200
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	5 022	4 146
Södertälje Sluss, Mälaren	863	0
Hagalund, tunnelbanestation	60	0
Stockholm, cykelobjekt	17	54
Göteborg cykelobjekt	27	30
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	475	578
Malmö cykelobjekt	36	78
Helsingborg, Kollektivtrafik	59	63
Helsingborg cykelobjekt	27	14
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	7	39

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 plan- underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Örebro-Frövi, kontaktledning			x	2024-2025	AKJ 2024, produktion 2026-2028. Ser över samordning med andra åtgärder Frövi. Nytt namn Hallsberg-Örebro-Frövi Kontaktledningsupprustning + FÖ	270-330	300	Senarelagd (Bromsad sept 2019)
Kinneullebanan	Mariestad-Håkanstorp, spår			x	2027	Utredning Förarbeten planerat 2025-2026	475-580	589	Osäkerhet förorenade massor. Ej kvalitetssäkrad prognos av utförare.
Göteborg	Sävenäs rangerbangård	x	x	x	2018	Stlv-byte pågår t.o.m 2022, Byggnationen (spårbytet och kontaktledning) är planerat 2024-2026	1 900-2 300	2102	Osäkerheter finns fortfarande kring omfattning och utförande, utredning pågår. Finansieras delvis av "Längre, tyngre och större tåg. Beloppet i kostnad prognos avser B43.
Fryksdalsbanan	Sunne-Torsby, spår		x		2023	Förarbete planerat 2023	240-290	281	Osäkerhet förorenade massor.
Fryksdalsbanan	Kil-Rottneros, spår			x	2024	Förarbeten planerat 2025	205-250	252	Osäkerhet förorenade massor.
Kust till kustbanan	Hillared-Hestra, spår		x		2026	Senarelagd till 2026 för att inrymma Dalabanen och Sävenäs, förarbeten planerat 2025	230-280	321	Ökad prognos för att inkludera växelbyten.
Malmbanan	Gällivare-Kiruna C, kontaktledning	x			2017	Pågår som planerat och planeras färdigställas 2020	320-395	280	Minskad kostnad för produktion, effektivare utförande än planerat förkortade produktionstiden per enhet. Total budget inkl utfall från 2016 och framåt: 298 mnkr
Malmbanan	Ljuså-Harrträsk, spår		x		2026	Produktion senarelagd till 2026-2029 för att inrymma Dalabanen och Sävenäs	330-400	1050	Ökad omfattning till ett spårbyte, låg tidigare som ett rälsbyte. Med ett utökat rälsbearbetningsprogram samt fortsatta rälsbyten kan vi skjuta denna åtgärd utan trafikal påverkan, utifrån dagens analysdata. Hänsyn taget till trafikupplägg på 32,5 ton.

Järnvägsstråk	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan- underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
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	288	
Ostkustbanan	Gävle-Ånge, spår	x			2020	Tidigarelagd på grund av snabbare tillståndsförsämring. Bygghandlingsskedet inlett. Produktion 2020-2021.	385-470	510	Ökade kostnader pga höga anbud.
Sala-Oxelösund	Flens övre-Eskilstuna, spår	x			2019	Förarbeten utförda 2018 och produktion 2019, efterarbeten 2020, avvattningsåtgärder ingår i projektet.	265-325	350	Utökade kostnader för att även inkludera växelbyten
Stockholm	Getingmidjan	x	x		Pågår		1 900-2 100	2 124	utfall före 2018 ingår inte
Södra stambanan	Älmhult-Hässleholm, kontaktledning	x	x		2021	Projektet får inte de tider som krävs för att utföra åtgärden enligt plan, produktion förlängs därför med två år, produktion 2021-2025	320-390	382	Ökad prognos då produktionen fördelats ut på fler år samt utökning av omfattningen.
Viskadalsbanan	Borås-Varberg, spår och kontaktledning	x	x		2021	Förarbete planerat 2020, produktion startar 2021. Ute på upphandling av produktion sedan årsskiftet 2019/2020	670-830	1108	Högt anbud för bygghandling samt att broåtgärder har inkluderats. Högt prognos hösten 2019 för kommande entreprenad.
Värmlandsbanan	Laxå-Kil, spår	x	x		2020	Förarbeten 2019-2021. Produktion är senarelagd från 2021-2022 till 2022-2023	660-810	980	Stor prognoshöjning i TKI-säkringen hösten 2019. Sträckan är väldigt lång och kostnader för miljö, masshantering och ballastrening för broar har tillkommit. Osäkerhet finns kring förorenade massor.
Västra stambanan	Herrljunga-Alingsås, Floby-Alingsås, spår	x			2018	Klart 2018. Överlämning och efterjustering 2019.	370-460	375	
Västra stambanan	Falköping-Alingsås, kontaktledning		x		2024	Senarelagd för samordning på Västra stambanan. Preliminär produktion 2024 -2026.	430-530	490	Risk för högre kostnad pga att produktionen pågår under en längre tid.
Västra stambanan	Alingsås-Partille, kontaktledning		x	x	2021	Tidigarelagd för samordning på Västra stambanan. Fundamentsättning startar 2022 och produktion är planerad att pågå till 2025 .	270-330	421	Förlängd produktion för att minska trafikpåverkan har gett ökad prognos
Västra stambanan	Järna-Katrineholm, kontaktledning			x	2025	AKJ 2022. produktion är planerad 2025-2028 Nytt namn på åtgärden, "Järna-Sköldinge, Förstärkningslina + ktl upprustning + 22 kV hjälpkraft"	530-650	590	
Ädalsbanan	Västeråsby-Långsele, spår och kontaktledning		x		Spår: 2021, Ktl: 2022	Byte av spår och växlar, samt upprustning av kontaktledning. Bygghandlingsskedet inlett.	450-550	625	Sämre markförhållanden än befarat har gett ökade kostnader.

Järnvägsstråk	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan- underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Älmhult-Olofström	Älmhult-Olofström, spår	x	x		2020	Beställd och löper på enligt plan, förarbete 2019 och produktion 2020-2021.	240-295	325	Mer omfattande markundersökningar samt förorenade massor än planerat.
Älvsborgsbanan	Öxnared-Håkantorp, spår	x			2020	Förarbete planerat 2019.	240-295	253	Osäkerhet förorenade massor. Risk för ytterligare prognosökningar om 20-40 mnkr.
Älvsborgsbanan	Trollhättekanal, bro		x		2023	Senarelagd till 2023 för att hinna med planlägningsprocess och vattendomar. Fullständig benämning är "Vänersborg Trollhättekanal, brobyte"	510-620	635	Nytt läge på bron inklusive en ej planerad planlägningsprocess har ökat kostnaderna. Ny prognos kommer inte förrän senare under året, preliminär bedömning är att den nya prognosen kommer avvika från befintlig budget med minst 100 mnkr, troligtvis flera hundra.
Älvsborgsbanan	Herrljunga-Borås, spår	x	x		2021	Förarbete planerat 2020. Produktion hösten 2021.	265-325	380	Inkomna anbud för BH pekar på kostnadsökning. Broåtgärder har tillkommit. Prognosökning tidig vår 2020, efter underlag från konsult och projektets bedömning.
Nationellt	Vägskyddsanläggning Alex	x	x	x	2019	Pilotprojekt för utbyte till en ny typ av vägskyddsanläggningar. Bygghandlingsskedet inlett. Produktion 2019-2028.	700-900	1460	Utökad för att byta ut alla vägskyddsanl, anläggningen är mycket eftersatt.

Tabell 9.2: Reinvesteringar och större underhållsåtgärder på väg.

Väg-nummer	Åtgärd	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Möjlig/ planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan- underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
E4	ITS Essingeleden	x	x		2019	Produktion pågår etapp 1, något försenad pga resursbrist hos entreprenör	110-140	oförändrad mot budget	
E4	Bro över Kalix älv vid Kalix	x			2019	Skede produktion planerat att starta i år och pågå till år 2021.	220-250	oförändrad mot budget	Projektet klart 2021 vilket är ett år senare än prognos i nationell plan
E6	Bro över Nordre älv Kungälv	x			2019	Skede produktion pågår för utbyte av bro 2019-2021. Försenad jfrt NTP pga omtag i upphandling pga höga anbud	220-250	254	Omtag i upphandling har senarelagt projektet vilket medfört högre kostnader än prognos. Färdigställs 2021
E22	Bro över Helge å Kristianstad	x	x		2020	Skede planläggningsprocess pågår för utbyte av bro. Produktion från år 2020.	110-140	210-220	Högre kostnad beror på val av brotyp och överhettad marknad för broåtgärder i Väst. Byggstart 2020 vilket är en senareläggning på ett år.
222	Skurubroarna		x		2022	Skede planläggning pågår för utbyte av bron. Utbytet (skede produktion) kan ske först när produktion av de nya broarna (investeringen) är klar.	200-250	oförändrad mot budget	Senarelagd byggstart till 2023 och ÖFT 2024
55	Strängnäsbron	x	x	-	-	-	100-120		
E45	Strömsundsbron	x			2020	Skede bygghandling pågår för kabelutbyte. Skede produktion planerat till år 2020-2021.	100-130	130-150	Färdigställs 2021. Prognosökning pga temporära förstärkningsarbeten.
277	Lidingöbron	x	x		2019	Bron repareras i etapper, utbyte av höghållfasta lager år 2019-2023. Samtidigt pågår planering inför år 2020 och framåt för ytterligare utbyten av höghållfasta lager.	100-120	oförändrad mot budget	Åtgärden (ommålning) senarelagd till perioden 2024-2029, val av åtgärd/metod måste utredas närmare.
E6.20	Älvsborgsbron	x	x	x	2019	Skede produktion pågår: utbyte av tätskikt och reparation av övergångskonstruktioner. Samtidigt pågår planering inför åtgärder 2021 och framåt för komplettering av mittlås, reparation av fingerfogar och pyloner samt bättringsmålning.	270-300	600-700	Dyrare upphandling. Förkortad genomförandetid ger ökad risk i genomförandet och därmed ökad kostnad. Ny kostnad 600-700 mnkr
160	Tjörnbron	x	x	x	2019	Skede produktion pågår 2019-2021: Utbyte kablar. Samtidigt pågår planering inför åtgärder 2022 och framåt för målning av kablar, utbyte kablar samt tätskiktsbyte.	270-300	300-350	Ökad prognos, mer detaljerat planeringsunderlag. Ny kostnad 300-350 mnkr
137	Ölandsbron	x	x	x	2019	Skede produktion pågår 2019-2020: utbyte höghållfasta lager och reparation av tätskikt. Samtidigt pågår planering inför fortsatt reparation av tätskikt, balkar och platta år 2025-2028.	600-650	200-250	Senareläggning av planerade åtgärder med ihopgjutning, övergångskonstruktioner, tätprofiler, avvattning, tätskikt.
E4	Högakustenbron	x	x	x	2019	Skede produktion pågår: ommålning hängare. Samtidigt pågår planering inför åtgärder 2020 och framåt för reparationer av pyloner och tvärbalkar, bättringsmålning, tätskiktsbyte samt omlindning kabel.	100-120	230-250	Prognosökning 2025, tidigare läggning av målning av låda, har tidigare varit inplanerat efter planperioden.

Bilagor

Bilaga 1: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3.

Bilaga 2: Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6.

Bilaga 3: Definition och begrepp

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

49	49	49	49	49	75	25	25	12	27	19	18	50	19	19	18	14	15	49	41 213	34 087	2	20				
Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning										Kostnadsunderlag			41 213	34 087	2	20
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf med NTP	Län	Trafik-slag	Objekt	Planerings-läge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål			Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnads-underlag	Finansier-ingskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierär av berörd investering	Projekt info. På hemsida		
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Blekinge	Väg	E22 Lösen - Jämjö	Överklagad	2020	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Planen är överklagad och skickad till departementet 2019-05-26. Laga kraft under våren/sommaren 2020	SEB.pdf	Godkänd och Publicera d	0,92	936	Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålet avseende medborgarnas resor och näringslivetstransporter. Bidrag till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregional resmål bedöms som positivt. Bidrag till delmål avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade samt skolväg - gå eller cykla på egenhand (barn & unga) bedöms också som positivt. Bidrag till delmål avseende andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålet vad gäller påverkan på mängden fordonskilometer för energintensiva trafikslag. Däremot bedöms åtgärden bidra negativt till delmål vad gäller påverkan på energianvändning per fordonskilometer och påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Åtgärden bidrar positivt till delmål avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller men negativt till delmål avseende betydelse för förekomst av områden med hög ljudkvalitet. Bidrag till mål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms som positivt. Bidrag till delmålet barn, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål bedöms som positivt. Delmål avseende tillgänglighet med kollektivtrafik till forts och med cykel till utbud och aktivitet bedöms också som positivt, likaså delmål avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar. Delmål vad gäller vatten bedöms som positivt. Likaså bidrag till mål avseende mortalitet. Däremot bedöms åtgärden utgöra ett negativt bidrag till delmål avseende landskap. Åtgärden bedöms även bidra negativt till delmål avseende betydelse för barriärer, störning, förekomst av livsmiljöer samt betydelse för att värna den naturliga inhemska biologiska mångfalden. Även bidrag till delmål avseende betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för uttradering bedöms som negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.			Mål om ökad tillgänglighet står mot mål om bevarande av landskapet, åkermarken och den biologiska mångfalden.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	853	720		Projekt info		
					E22 Lösen -Jämjö Summa																853	720				
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Dalarna	Väg	E16 Borlänge-Djurås	Fastställelseh andling	Laga kraft	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Ettapp 1 har vunnit laga kraft 2020-02-18. För ettapp 2 och 3 pågår planläggning. I ettapp 1 finns behov att skydda vattenläkt i Borlänge innan Trafikverket får ett föreläggande från kommunen.	SEB.pdf	Godkänd och Publicera d	1,66	1 293	Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till mål vad gäller tillgänglighet regionalt och mer specifik pendling bedöms som positivt. Åtgärden bedöms även bidra positivt till målen avseende transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning samt barn & unga. Lika så bidrar åtgärden positivt till målen avseende förbättrade förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel. Åtgärden bedöms däremot bidra negativt till hänsynsmålen vad gäller klimat. Bidrag till mål vad gäller antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller samt buller nivåer högre än 10 dBA över riktvärde är positiv. Åtgärden bidrar positivt till mål avseende fysisk aktivitet i transportsystem. Likaså bidrar åtgärden positivt till målen vad gäller barns, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt målen om tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Åtgärden bidrar däremot negativ till mål vad gäller transportsystemets totala emissioner av NOx och PM10. Bidrag till hänsynsmål avseende vatten kvalitet är positivt medan bidrag till mål avseende betydelsen för skyddsvärda områden är negativt. Bidrag till mål avseende betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter samt mål om betydelse för utpekade värdeområden är negativt. Utöver bidrag till hänsynsmålet avseende betydelse för mortalitet, som är positivt, så är målen vad gäller biologisk mångfald, växtliv samt djurliv negativt. Bidrag till mål vad gäller betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden är positivt medan bidrag till mål avseende betydelse för uttradering är negativt. Slutligen är bidrag till mål vad gäller trafiksäkerhet positivt.			Åtgärden ger en förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för både den genomgående och den lokala trafiken. Det innebär att fordonstrafiken, där en majoritet antas vara män, gynnas men att även de oskyddade trafikanterna får en bättre trafiksäkerhetsmässig situation längs befintlig väg. Samtidigt innebär nysträckningen att mark tas i anspråk och att barriäreffekterna för djur ökar. Det kan även finnas risk för att forminnen eventuellt påverkas i samband med schaktning för nysträckning men även att förorenad mark avlägsnas samt att bullersituationen längs befintlig väg förbättras.	Ny SEB	Nya Kalky. 3 etapper (ettapp 1 är i BH skede).	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	632	524		Projekt info		
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Dalarna	Väg	E16 Borlänge-Djurås																g) Anslag övrigt - samfinansiering	13	13			

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag		Fastpris 20: Medfinansiering			
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida
					E16 Boriälge-Djurås Summa														646	538		
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Jönköping	Väg	Rv 40 Nässjö-Eksjö	Fastställelseh andling	2020	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Överklagansmöjlighet till den 18 april. Laga kraft senare under året.	SEB.pdf	Godkänd och Publicera d	2,82	1 410	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmål avseende trygghet & bekvämlighet för medborgarnas resor. Likaså bedöms bidrag till näringslivets transporter med hänsyn till kvalitet vara positivt. Åtgärdens bidrag till delmål vad gäller pendling, tillgänglighet storstad och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende kollektivtrafiken användbarhet för funktionshindrade samt skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) bedöms som positivt. Lika så bedöms bidrag till delmål avseende andel gång- och cykelresor av totala kortvägar som positivt. Däremot bedöms bidrag till delmål avseende andel kollektivtrafik av alla resor som negativt. Vad gäller hänsynsmålet så bedöms åtgärden bidra positivt till delmål avseende påverkan på mängden fordonskilometer för energintensiva trafikslag. Bidrag till delmål vad gäller påverkan på energianvändning per fordonskilometer samt påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms dock vara negativ. Bidrag till delmål vad gäller antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller samt antalet exponerade för hög bullernivåer bedöms som positivt. Bedomning vad gäller betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet är negativ. Bidrag till mål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms som positivt. Likaså bedöms bidrag till delmålen barns, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter vara positivt. Bidrag till delmål avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativ. Bidrag till delmål avseende vatten bedöms som positivt. Bidrag till mål avseende landskap bedöms som negativt. Bidrag till delmål avseende betydelse för barriärer bedöms som positivt medan bidrag till betydelse för störningar och förekomst av livsmiljöer bedöms vara negativ. Bidrag till mål avseende betydelse för utradering bedöms vara negativ och bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positiv.	Åtgärden uppfyller målen med projektet genom att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och transportkvaliteten samt medföra ökad komfort för alla trafikslag. Åtgärden bedöms även främja den regionala utvecklingen. Samtidigt så medför åtgärden negativa konsekvenser genom att utsläppen av CO2 och vissa andra luftföroreningar ökar samt att natur- och kulturmiljöer tas i anspråk för ny väg och GC-väg.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	397	337	Projekt info	
					Rv 40 Nässjö-Eksjö Summa														397	337		
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Kronoberg	Väg	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	Laga kraft	Laga kraft		Två vägplaner bägge har vunnit laga kraft.	SEB.pdf	Godkänd och Publicera d	0,71	193	Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålet med avseende på medborgarnas resor och näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms också som positivt. Dessutom bedöms bidrag till mål avseende kollektivtrafikens användbarhet för funktionshindrade och skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) som positivt liksom bidrag till delmål avseende andel gång- och cykelresor av totala kortvägar. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Bidrag till delmål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms vara positiv. Likaså bedöms bidrag till barn, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter vara positivt. Bidrag till vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativ. Bidrag till delmål avseende landskap, betydelse för förekomst av livsmiljöer samt betydelse för utradering bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkert.	Åtgärden bidrar positivt till mål om ökad tillgänglighet men negativt till mål om minskad klimatpåverkan.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	201	171	Projekt info	
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Kronoberg	Väg	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)														19	19		
					Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats) Summa														220	190		

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning										Kostnadsunderlag		Fastpris 20:	Medfinansiering	Projekt
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mmkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Info. På hemsida		
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Norrboten	Väg	E10, Morjärv - Svartbyn	Plan inför granskning	2021	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	-0.16	-99	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor och näringslivets transporter. Åtgärden bedöms även bidra positivt till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Bidrag till delmål avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden bedöms som positivt. Bidrag till delmål avseende landskap samt betydelse för barriärer bedöms vara negativ medan bidrag till delmål avseende betydelse för mortalitet och trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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 2020	Kalkyl som är baserad på en tidig fas i planläggningsprocessen. Det kommer att göras en successivanalys i mitten på mars 2020, efter det kommer en reviderad kalkyl att finnas tillgänglig	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	478	407		Projekt info		
					E10, Morjärv - Svartbyn Summa														478	407				
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Norrboten	Väg	E10, Avvakko–Lappeasundo	Plan inför granskning	2021	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Första delen av objektet (genom Skälv) avser smärre åtgärder för oskyddade trafikanter som inte kräver vägplan. Lagakraft senarelagt på grund av synpunkter från rennaringen. Objektet är bland de utpekade satsningar	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-0.46	-247	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor. Därutöver bedöms åtgärden bidra positivt till näringslivets transporter med hänsyn till tillförlitlighet. Bidraget till delmålen tillgänglighet till interregionala resmål, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bidra åtgärden positivt till delmål avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer. Däremot är bidrag till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen antalet exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshinder och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar. Bidrag till delmål avseende landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet betydelse för mortalitet bedöms vara positivt till skillnad från betydelse för barriärer som bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra negativt till delmålen betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden, betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för utredning. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärdens trafiksäkerhets-, tillförlitlighets- och tillgänglighetsförbättrande effekter sker på bekostnad av ökat intrång i naturmiljön i form av barriäreffekter för djurlivet.		Det kommer att göras en successivanalys i mitten på mars 2020, efter det kommer en reviderad kalkyl att finnas tillgänglig.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	456	386		Projekt info		
					E10, Avvakko-Lappeasundo Summa														456	386				
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Skåne	Väg	E22 Trafikplats Ideon	Överlagad	2020	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Tydliga samordningsvinster finns med E22 Lund S och Lv 108 Lund-Staffanstorps (regionalt namngivet objekt).	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1.93	623	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor med hänsyn till tillförlitlighet samt näringslivets transporter. Åtgärden bedöms även bidra positivt till delmålen pendling, tillgänglighet storstad samt tillgängligheten till interregionala resmål. Däremot bedöm åtgärden bidra negativt till delmålen kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshinder, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga), andel gång- och cykelresor av totala kortväga samt andel kollektivtrafik av alla resor. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen påverkan på mängden fordonskilometer med energintensiva trafikslag samt påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålet påverkan på energianvändning per fordonskilometer bedöms som positivt. Bidrag till delmålen antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för bullernivåer samt antalet exponerade för höga bullernivåer bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshinder och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgänglighet med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, betydelse för förorenade områden samt trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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)	222	191		Projekt info		

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning										Kostnadsunderlag			Fastpris 20:		Medfinansiering		
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida					
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Skåne	Väg	E22 Trafikplats Ideon				Avtal tecknat med Lunds kommun berör en anpassning för att bl.a. avlasta det kommunala vägnätet									b) Medfinansiering genom bidrag	37	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.						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Skåne	Väg	E22 Trafikplats Ideon													h) Extern del finansiering som berör extern parts anläggning	19	16							
					E22 Trafikplats Ideon Summa														277	238							
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Skåne	Väg	E22 Trafikplats Lund S	Laga kraft	Laga kraft		Tydliga samordningsvinster finns med E22 Tpl Ideon och Lv 108 Lund Staffanstorp (regionalt namngivet objekt).	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,91	320	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till samtliga delmål avseende medborgarnas resor och näringslivets transporter. Bidrag till delmålen avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen avseende påverkan på mängden fordonskilometer för energointensiva trafikslag samt påverkan på energianvändning vid byggande drift och underhåll. Bidrag till delmålet påverkan på energianvändning per fordonskilometer bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller samt antalet exponerade för höga bullernivåer bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Åtgärden bedöms bidra negativt till delmålen avseende landskap, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för utpekade värdeområden, betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden samt betydelse för utdränering. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	309	265		Projekt info					
					E22 Trafikplats Lund S Summa														309	265							
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Stockholm	Järnväg	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet.							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)	4 865	3 763		Projekt info					
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Stockholm	Järnväg	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer													d) Trängselskatt (anslag)	5 979	4 752							
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Stockholm	Järnväg	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer													g) Anslag övrigt - samfinansiering	1 093	844							
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Stockholm	Järnväg	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer													h) Extern del finansiering som berör extern parts anläggning	4 247	3 506							
					Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer Summa														16 184	12 865							

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering			Samlad effektbedömning							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida		
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Järnväg	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 (Stockholmsöverenskommelsen 2013) vilket medför byggstarten behöver anpassas i tid. Genomförandeavtal finns.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv bedöms vara positivt. Likaså bidrag till delmålen kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade och andel kollektivtrafik av alla resor. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålet påverkan på mängden energintensiva trafikslag. Bidrag till påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende andel personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller och fysisk aktivitet i transportsystemet. Bidrag till delmål avseende barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Åtgärden bedöms bidra positivt till samtliga delmål avseende luftkvalitet. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara negativt.	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.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	242	212			
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Järnväg	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana													b) Medfinansiering genom bidrag					
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Järnväg	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana				SLL och Trafikverket finansierar projektet tillsammans och kostnaderna delas lika (50% respektive part)									h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	244	212			
					Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana Summa								1 318		Målkonflikt mellan ökad framkomlighet och miljö, då den förbättrade framkomligheten kan orsaka en ökad trafik vilket ger ökade utsläpp.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	486	423			
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Väg	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Samordnad med underhållsåtgärd ITS Essingeleden och behöver byggstarta 2021.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	3,35	1 318	Åtgärden bedöms bidra positivt till att förbättra medborgarnas resor och näringslivets transporter. Likaså bedöms den regionala tillgängligheten förbättras. Åtgärden bedöms bidra negativt till förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel. Åtgärden bidrar också negativt till mål vad gäller påverkan på mängden fordonskilometer för energintensiva trafikslag. Däremot uppskattas åtgärden bidra positivt till mängden energianvändning per fordonskilometer till följd av stabilare trafikflöde. Bidrag till mål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms som negativt. Därutöver bedöms åtgärden bidra negativt till mål avseende transportsystemets totala emissioner av NOx och PM10 samt NO2. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.						128	111		
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Väg	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS													g) Anslag övrigt - samfinansiering	122	107			
					E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS Summa														250	217			

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering			Samlad effektbedömning					Kostnadsunderlag	Finansieringsskäl	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida			
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Järnväg	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	Funktionsutredning	Ej aktuellt		Åtgärderna bör genomföras innan ERTMS-objektet. Anpassning av ATC 2 inför utförande av ERTMS.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,06	353	Åtgärden bedöms bidra positivt till tillförlitlighet och trygghet & bekvämlighet vad gäller medborgarnas resor. Likaså bedöms åtgärden bidra positivt till tillgänglighet vad gäller regionala och interregionala resmål. Åtgärden bedöms även bidra positivt till jämställdhet. Bidrag till mål avseende kollektivtrafik, gång och cykel bedöms som positivt. Kopplat till klimat bedöms åtgärden bidra till positivt mål avseende påverkan på mängden fordonskilometrar för energintensiva trafikslag. Detta då åtgärden möjliggör överflyttning från bil till tåg. Däremot bedöms energianvändning per fordonskilometer öka till följd av högre hastigheter, lika så för energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Åtgärden bedöms bidra positivt till mål vad gäller bullernivåer samt fysisk aktivitet i transportsystemet. Åtgärden bedöms bidra till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik. Åtgärden bedöms därutöver bidra positivt till mål avseende luftkvalitet samt trafiksäkerhet.	Åtgärden förbättrar för kollektiva färdmedel och därmed även ett mer hållbart resande, exempelvis för arbetspendling och bör därför gynna både kvinnor och män. Vidare påverkas energianvändningen av byggande, då anläggning byggs ut men också i samband med en högre hastighet.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	287	250		
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Stockholm	Järnväg	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering													g) Anslag övrigt - samfinansiering	1	0		
					Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering Summa														287	250		
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Södermanland	Väg	Rv 56 Katrineholm - Bie	Fastställelsehändning	2020	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	512	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor med hänsyn till trygghet och bekvämlighet. Bidrag till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Åtgärden bedöms även bidra positivt till delmålen avseende lika påverkningsmöjligheter (jämställdhet), kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga. Vad gäller hänsynsmålen bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer samt påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riklinjerna för buller och antalet exponerade för höga bullernivåer bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen barns, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende transportsystemets totala emission av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen betydelse för barriärer samt betydelse för störning bedöms vara negativt medan bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Målkonflikt mellan miljö, klimat, trafiksäkerhet och framkomlighet.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	177	153		Projekt info
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Södermanland	Väg	Rv 56 Katrineholm - Bie													g) Anslag övrigt - samfinansiering	9	9		
					Rv 56 Katrineholm - Bie Summa														186	161		
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Södermanland	Väg	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	Laga kraft	Laga kraft		Objektet samordnas med Objekt Katrineholm-Bie. Stora samordningsvinster gällande trafikpåverkan och massahantering.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,50	1 072	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor med hänsyn till trygghet och bekvämlighet. Bidrag till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Åtgärden bedöms även bidra positivt till jämställdhet med avseende på lika påverkningsmöjlighet. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Bidrag till delmålet antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter, betydelse för barriärer, betydelse för störning samt betydelse för utpekade värdeområden bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	581	491		Projekt info
					Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen Summa														581	491		

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektb ed ömming							Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mmkr)	Total prognos fastpris	Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag					
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västerbotten	Väg	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	Plan inför granskning	2020	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv		SEB.pdf	Ej aktuell	0,38	134	Med hänsyn till funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor och näringslivetstransporter. Åtgärden bedöms bidra till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms som positivt. Bidrag till delmål avseende kollektivtrafikkätets användbarhet för funktionshindrade samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmål avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, fysisk aktivitet i transportsystemet samt barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen betydelse för skyddsvårda områden och betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet betydelse för mortalitet bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för barriärer, betydelse för störningar, betydelse för förekomst av livsmiljöer samt betydelse för att värna den naturliga och inhemska biologiska mångfalden bedöms vara negativt. Bidrag till betydelse för strukturomvandling samt betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.	Förbättringar för resor, transporter, trafiksäkerhet och hälsa står mot barriäreffekter och intrång under landskapdelen samt negativa klimateffekter av ökad drivmedelsåtgång.	SEB baserat på den gamla kalkylen	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	329	281		Projekt info
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västerbotten	Väg	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering													g) Anslag övrigt - samfinansiering	5	5		
					E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering Summa														334	286		
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västmanland	Väg	Rv 56 Kvikksund-Västjädra	Laga kraft	Laga kraft		Laga kraft 15 mars 2020.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,69	660	Vad gäller funktionsmålet bedöm åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor med hänsyn till trygghet och bekvämlighet samt näringslivets transporter med hänsyn till kvalitet. Åtgärden bedöms även bidra positivt till delmålen avseende pendling, tillgänglighet till interregionala resmål samt lika påverkansmöjlighet (jämfällighet). Med avseende på hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Bidrag till antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, betydelse för barriärer samt betydelse för utpekade värdeområden bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet och transportkvalitet men också till ökade emissioner och barriäreffekter för djurlivet.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	293	257		Projekt info
					Rv 56 Kvikksund-Västjädra Summa														293	257		
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västmanland	Väg	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	Plan inför granskning	2020	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Prognos Lagakraftvunnen plan hösten 2020	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	4,04	6 517	Vad gäller funktionsmålet bidrar åtgärden positivt till medborgarnas resor och näringslivets transporter. Åtgärden bidrar även positivt till delmålet avseende pendling. Vad gäller hänsynsmålet bidrar åtgärden negativt till delmålen påverkan på energianvändning per fordonskilometer och påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålet antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet kvaliteten på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter, betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för störning samt betydelse för utredning bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.	Åtgärderna bidrar till projektmålen avseende ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs aktuell sträcka, men står i konflikt med hänsynsmålet avseende klimat.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 276	1 061		Projekt info
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västmanland	Väg	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister													g) Anslag övrigt - samfinansiering				
					E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister Summa														1 276	1 061		

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning										Kostnadsunderlag			Fastpris 20:		Medfinansiering	Projekt info. På hemsida
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf med NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Totalt progn löpande (mnkr)	Totalt prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering					
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Järnväg	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet.							Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	2 709	2 124		Projekt info. På hemsida				
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Järnväg	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen													g) Anslag övrigt - samfinansiering	415	327						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Järnväg	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen													h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	3 050	2 451						
					Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen Summa														6 174	4 902						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Linbanan Centrum	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet. Projektet avslutas eventuellt pga. kostnadsökningar och förseningar. Beslut tas i april							Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	265	230		Projekt info. På hemsida				
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Linbanan Centrum													g) Anslag övrigt - samfinansiering	50	46						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Linbanan Centrum													h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	935	847						
					Göteborg, Linbanan Centrum Summa														1 251	1 123						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Citybuss Backa-stråket	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet.							Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	Beslutsunderlag för storstadsförhandling är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafikhuudmannen att ansvara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	201	171		Projekt info. På hemsida				
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Citybuss Backa-stråket													g) Anslag övrigt - samfinansiering	38	34						
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	Göteborg, Citybuss Backa-stråket													h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	218	204						
					Göteborg, Citybuss Backa-stråket Summa														457	408						

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning										Kostnadsunderlag			Fastpris 20:		Medfinansiering	Projekt
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggstart jämf med NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida				
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västra Götalän	Väg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport till regeringen från sekretariatet. Första etappen börjar 2021. Etapp 2 byggstartas 2030							Objektet är ett resultat av Sverige förhandlings storstadsförhandling. Beslutsunderlag för dessa storstadsförhandlingar är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att svara för att relevant underlag finns för objekten	Objektet är ett resultat av Sverige förhandlings storstadsförhandling. Beslutsunderlag för dessa storstadsförhandlingar är inte samlat hos Trafikverket. Det åligger respektive trafik huvudmannen att svara för att relevant underlag finns för objekten	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	376	298		Projekt info				
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västra Götalän	Väg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)													g) Anslag övrigt - samfinansiering	74	59						
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västra Götalän	Väg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)													h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	442	357						
					Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen) Summa														891	715						
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västra Götalän	Väg	E45 Tösse-Ämål	Fastställelseh andling	2020	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Ny laga kraft 202004 och med överklagan 202012.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,41	472	Vad gäller funktionsmålet bidrar åtgärden positivt till medborgarnas resor och näringslivets transporter. Åtgärden bidrar även positivt till delmålet avseende pendling. Åtgärden bedöms dock bidra negativt till jämställdhet med avseende på lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjligheter). Bidrag till delmålen kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga), andel gång- och cykelresor av totala kortväga samt andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bidra åtgärden negativt till delmålen påverkan på energianvändning per fordonskilometer och påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, antalet exponerade för höga bullernivåer samt fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms vara positivt. Likaså så bedöms åtgärden bidra positivt till barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål och tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Bidrag till transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen avseende kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv, betydelse för förorenade områden, betydelse för skyddsvärda områden samt betydelse för skyddsvärda områden under driftskede bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende betydelse för mortalitet bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden samt betydelse för utpekade värdeområden bedöms vara negativ. Bidrag till delmålet betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden bedöms vara positiv. Bidrag till delmål avseende betydelse för utradering bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärden ger en förbättrad framkomlighet för resenärer och godstransporter, men innebär att utsläppen ökar. Trafiksäkerheten förbättras på sträckan i samband med mitträcke och viltstängsel, men innebär samtidigt att barriäreffekterna ökar för vilt i området och breddningen av vägen samt GC-vägen riskerar att påverka fornlämningar negativt.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	273	226		Projekt info				
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Västra Götalän	Väg	E45 Tösse-Ämål													g) Anslag övrigt - samfinansiering	1	1						
					E45 Tösse-Ämål Summa														275	228						

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering			Samlad effektbedömning					Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida				
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK- idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag						
2024-2029	2021-2023	Tidigare än plan	Östergötland	Järnväg	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	Plan inför granskning	2020	Plan bedöms vinna laga kraft under året	Ny granskning av plan gjorts i slutet av år 2019. Beräknat lagakraftvunnen plan 202009. 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	-	-		Vad gäller funktionsmålet bidrar åtgärden positivt till medborgarnas resor och näringslivets transporter. Åtgärden bidrar även positivt till delmålet avseende pendling. Bidrag till delmål avseende skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålet avseende påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag. Åtgärden bidrar dock negativt till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller samt antalet exponerade för höga buller nivåer. Bidrag till delmålen barns, funktionshindrades och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål, tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter samt transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Åtgärden bidrar negativt till delmålen avseende kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv samt landskap. Åtgärden bedöms även bidra negativt till delmålen betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden. Bidrag till delmål avseende trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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.	Ingen samhällsekonomisk kalkyl har upprättats för deletapperna av dubbelspårutbyggnaden. Hela sträckan Hallsberg-Degerön bör ses i ett sammanhang då effekterna av dubbelspåret uppstår först när hela sträckan har byggts ut.		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	943	829		Projekt info
Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår Summa																			943	829			
2018-2020	2021-2023	Senare än plan	Hela Landet	Väg	Elvåg, pilotsträcka	Planläggning sprocess pågår	2021	Ingår i tidigare regeringsbeslut/direktiv	Inlämning av plan sommaren 2021. Byggstart 2021/2022							Saknar kvalitetssäkrad kalkyl då slutligt beslut om sträckan inte har beslutats.		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	300	300			
2018-2020	2021-2023	Enligt plan	Hela Landet	Väg	Elvåg, 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	Elvågar skulle kunna vara en del av ett framtida, icke fossilberoende transportsystem.			
Elvåg, pilotsträcka Summa																				600	600		

Bilaga 1 Förslag till objekt som bör få byggstarta år 2021-2023 samt objekt som redan har byggstartsbeslut år 1-3

Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering			Samlad effektbedömning						Kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida			
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggsstart jämf mot NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål	Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida	
2021-2023	2021-2023	Enligt plan	Hela Land	Järnväg	ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B)	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Planerade åtgärder för ERTMS baseras på EU:s krav på nytt signalsystem på TEN-T nätet.	Analys.pdf			-	Förbättrade möjligheter till gränsöverskridande trafik. Lägre kostnader för underhåll och reinvesteringar. Ökning av den tillgängliga kapaciteten samt möjlighet till ökad maximal hastighet.		Införande av ERTMS är ett totalt systemskifte där ett nytt signalsystem införs. Kraven och samhällsekonomiska nyttan av genomförandet är beskrivet i underlag till Nationell Plan 2018-29. Det är inte relevant att ta fram SEB för enskilda delsträckor då införande bygger på att hela signalsystemet uppgraderas och det gamla systemet ska fasas ut. Nyttor beskrivna i form av PM, i stället för SEB. PM framtaget med 2013 års förutsättningar vilket inte uppfyller direktivet.	Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplaneringen.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	7 110	6 189			
					ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B) Summa														7 110	6 189			
					Totalsumma															41 213	34 087		

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

46	46	46	46	46	71	24	24		31	22	22	41	22	22	22	16	18	46	52 499	42 073	7	18				
Byggstartsperiod			Objektinformation			Status fysisk planering				Samlad effektbedömning												Kostnadsunderlag		Fastpris 20:	Medfinansiering	
Plan 2018-2029	Förslag byggstart aktuell	Byggnadsplan i enlighet med NTP	Län	Trafikslag	Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Motivering avsteg från laga kraft	Övriga kommentarer	SEB	SEB status	NNK-idu aktuell	NNV aktuell	Uppfyllelse transportpolitiska mål		Eventuella målkonflikter	Kommentar SEB	Kommentar kostnadsunderlag	Finansieringskällor	Total progn löpande (mnkr)	Total prognos fastpris	Nytta för medfinansierare av berörd investering	Projekt info. På hemsida			
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Hela Län	Järnväg	Införande av FRMCS	Ingen väg- eller jvgsplan 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)	404	324					
					Införande av FRMCS Summa															404	324					
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Dalarna	Väg	E45 Vattnäs-Trunna	Plan inför granskning	2021		Laga kraft har senarelagts på grund av oväntat stor mängd granskningsyttrande samt stor risk för överklagan. Översyn pågår kring om ytterligare utställande för granskning behövs på grund av hur mark ska tas i anspråk för gång och cykel väg.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,76	229	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till medborgarnas resor samt näringslivetstransporter med hänsyn till tillgänglighet. Åtgärden bedöms även bidra positivt till delmålen avseende pendling, tillgänglighet till interregionala resmål samt skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga). Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Likaså bedöm bidrag till delmålet antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller vara negativt. Bidrag till delmålen fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshinder och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara negativt. Åtgärdens bidrag till delmål avseende betydelse för skyddsvärda områden och landskap bedöms vara negativt. Likaså bedöms bidrag till delmålen betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för störning samt betydelse för förekomst av livsmiljöer vara negativt. Bidrag till delmålet betydelse för att värdena den naturliga, inhemska biologiska mångfalden bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen betydelse för utpekade värdeområden, betydelse för strukturomvandling samt betydelse för utradering bedöms vara negativ. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.		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 2020	Ny kalkyl vid behov inför framtagnig av ny SEB 2020	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	266	228		Projekt Info			
					E45 Vattnäs-Trunna Summa															266	228					
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Dalarna	Järnväg	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	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv samt andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålet avseende påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag. Åtgärden bidrar dock negativt till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmål avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshinder och äldre möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål, tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter samt vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.		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)	155	131		Projekt Info			
2021-2023	2024-2026	Enligt plan	Dalarna	Järnväg	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid														g) Anslag övrigt - samfinansiering	0	0					
					Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid Summa															155	131					

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Gävleborg	Väg	E4 Kongberget-Gnarp	Plan inför granskning	2023		Laga kraft 2023 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	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara negativt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmål påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet. Bidrag till delmålen avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fot och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, kvaliteten på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv, betydelse för bakgrundshalt metaller, betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar samt landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för strukturmöjligheter bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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 2020.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 207	965		Projekt Info			
E4 Kongberget-Gnarp Summa																				1 207	965			Projekt Info	
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Gävleborg	Järnväg	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	Plan inför granskning	2025		Lokaliseringsalternativ väst är valt	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	<0	-3 831	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjligheter) samt lika påverkningsmöjligheter bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålet avseende påverkan på mängden fordonskilometrar för energintensiva trafikslag. Åtgärden bidrar också negativt till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen avseende barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål och transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för skyddsvärda områden, landskap, betydelse för barriärer, betydelse för störning samt betydelse för förekomst av livsmiljöer bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Målkonflikt mellan bevarandet av skyddsvärda områden, framförallt Testboån och Hamrångeån, och medborgarnas resor och näringslivets transporter behov av tillförlitliga och kvalitativa resor. Detta ska minimeras genom samlokalisering med E4.	Ny SEB. Lokaliseringsalternativ väst är valt	Ny kalkyl. Alternativ väst är valt.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	6 672	5 160		Projekt Info			
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Gävleborg	Järnväg	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning																1	1			
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning Summa																					6 673	5 161			

[illegible]

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Kalmar	Väg	E22 Gladhammar-Verkeback	Plan inför granskning	2023		Planläggning pågår, lokaliseringsstudie genomförd.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,02	345	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara negativt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålet avseende påverkan på mängden fordonskilometrar för energointensiva trafikslag. Bidrag till delmålet påverkan på energianvändning per fordonskilometer samt påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet avseende landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för utpekade värdeområden, betydelse för strukturomvandling samt betydelse för utdrering bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Mål om ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet påverkas positivt men åtgärden medför ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.		Kalkyl för alt blå är underlag till ny SEB	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	315	245		Projekt Info			
					E22 Gladhammar-Verkeback Summa															315	245			Projekt Info	
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Kronoberg	Väg	Rv 25 Österleden i Växjö	Fastställelseh andling påbörjad	2021		Vägplan inlämnad men inte fastställd. Beräknas fastställd 202004. Vägplanen förväntas då överklagas.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,16	463	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Bidrag till delmålet antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet avseende betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet avseende landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende mortalitet bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer samt betydelse för utdrering bedöms vara negativt. Bedömning avseende trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärden skapar ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer men medför ökat intrång i naturreservat.			a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	245	210		Projekt Info			
2021-2023	2024-2026	Enligt plan	Kronoberg	Väg	Rv 25 Österleden i Växjö				Avtal tecknat med Växjö kommun handlar om en anpassning för framtida stadsutveckling/exploatering.										b) Medfinansiering genom bidrag	98	82	Anpassning och förändrade vägutformningen och dimensionering för framtida stadsutveckling/exploatering.		Projekt Info	
					Rv 25 Österleden i Växjö Summa																342	292			Projekt Info
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Norrbotten	Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	Farledsutredning klar	-		Farledsutredning klar. Projektet är godkänt i mark och miljödomstolen	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,38	4 580	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende näringslivets transporter. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer samt påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt betydelse för förorenade områden bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende betydelse för skyddsvärda områden under driftskede bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende landskap bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende mortalitet bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende störning bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för förekomst av livsmiljöer samt betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden samt trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärden innebära vissa målkonflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet, samt mellan olika delmål inom hänsynsmålet. Åtgärdens bidrag till mer energieffektiva transporter, minskade utsläpp till luft respektive minskad underhållsmuddring sker på bekostnad av ingrepp och störning i bottenvegetationen och bottenfaunan under byggskedet.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	1 520	1 166					

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Norrbottn	Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled				Avsiktsförklaring tecknat med Sjöfartsverket, Luleå kommun, Luleå Hamn AB och LKAB. Princip för finansiering av sjöfartsåtgärder som arbetats fram av Trafikverket och Sjöfartsverket innebär att hamnområdesgränsen kommer att utgöra gräns mellan statens finansiering av investeringsåtgärder i farleden och övriga aktörens ansvar								b) Medfinansiering genom bidrag	14	14	Svaveldirektivets införande ger ökade transportkostnader och större fartyg krävs därmed för att uppnå miljö- och kostnadseffektiva sjötransporter. Befintlig farled till hamnen och hamnanläggningar i Luleå motsvarar inte de krav på djup och bredd som krävs för effektivare transporter med större fartyg med bibehållen sjösäkerhet	
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Norrbottn	Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled				Avtalsparterna ansvarar för övriga åtgärder i form av anläggandet av kajer, järnväg och övrig hamninfrastruktur samt anskaffande av lasthanteringsutrustning mfl.								h) Extern del - finansiering som berör extern parts anläggning	2 505	1 891		
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Norrbottn	Sjöfart	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled												g) Anslag övrigt - samfinansiering	9	9		
					Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled Summa													4 048	3 080		
2018-2020	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Järnväg	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	Planläggning sprocess påbörjad	2024		Storstadsförhandling. Årligen (sista mars) lämnas en separat rapport per ramavtal till regeringen från sekretariatet. 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 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)	111	92		Projekt Inf 2.
2018-2020	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Järnväg	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2												g) Anslag övrigt - samfinansiering	12	10		

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2018-2020	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Järnväg	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2														b) Medfinansiering genom bidrag	60	51	Förbättrade regionala kollektivtrafik- och pendlingsmöjligheter i västra Skåne, utvecklingsmöjlighet för godstrafiken, avlastning av det nationella väg- och järnvägsnätet, förutsättningar för ett mer miljöanpassat och hållbart transportsystem och ökad bostadsbebyggelse i stationsnära länen samt ökad attraktivitet för orterna Alnarp och Flädie (t.ex. arbetsstillfällen) i och med möjligheter till nya stationer samt ett mer miljöanpassat resande med kollektivtrafik.	
2018-2020	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Järnväg	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2														h) Extern delfinansiering som berör extern parts anläggning	57	51		
					Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2 Summa															240	204		
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Väg	E22 Fjälkinge–Gualöv	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	4,82	3 516	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål. Bidrag till delmålen avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga), andel gång- och cykelresor av totala kortväga samt andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, antalet exponerade för höga bullernivåer, fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Åtgärden bedöms bidra negativt till delmålen avseende transportsystemet totala emissioner av kväveoxider och partiklar. Bidrag till delmålen kvalitet på vatten ur ett dricksvattenperspektiv och betydelse för förorenade områden bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet avseende landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen betydelse för mortalitet och betydelse för barriärer bedöms vara positivt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskap.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	576	484	Projekt Info		
					E22 Fjälkinge–Gualöv Summa															576	484		

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Skåne	Väg	E65 Svedala-Böringe	Plan inför granskning	2022			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	2,86	1 605	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Åtgärden bedöm bidra positivt till delmålet avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller. Bidrag till delmålen avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende transportsystemet totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende betydelse för mortalitet och betydelse för barriärer bedöms vara positivt. Bidrag till betydelse för störning och betydelse för förekomst av livsmiljöer bedöms vara negativt. Bidrag till delmål avseende betydelse för utpekade värdeområden bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för strukturomvandling och betydelse för utredning bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till trafiksäkerhet.	Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.				a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	450	377		Projekt Info
E65 Svedala-Böringe Summa																		450	377				
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Järnväg	Hagalund, bangårdsombyggnad	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		Framtagande av systemhandling pågår.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-697	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål. Bidrag till delmålet avseende andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen påverkan på mängden fordonskilometer med energiintensiva trafikslag samt påverkan på energianvändning per fordonskilometer. Bidrag till delmålen tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt halter av kvävedioxid och inandningsbara partiklar.	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 maj 2020 enligt den nya basprognoserna.	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 våren 2020.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	600	521			
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Järnväg	Hagalund, bangårdsombyggnad				Samverkansavtal med Jernhusen Verkstäder AB berör framtagande av systemhandling										b) Medfinansiering genom bidrag	2	2	Parternas gemensamma mål är bl.a. att skapa förutsättningar för att kunna styra nyttjande och kapacitetstilldelning så att Hagalund kan tillgodose behovet av trafiknära uppställning för fjärr- och regionaltåg som angör Stockholms Central och främja logistiken i underhållsproduktionen för dessa fordon.	
Hagalund, bangårdsombyggnad Summa																			602	523			

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Väg	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	Plan inför granskning	2022		Projektets tidsplan har setts över bland annat utifrån risk för överklagan. Vägplanen samordnas med Objektet E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,39	6 231	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till påverkan på mängden fordonskilometrar med energintensiva trafikslag. Bidrag till delmålen påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll samt fysisk aktivitet i transportsystemet bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter samt transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Åtgärden bedöms bidra negativt till delmålen avseende betydelse för skyddsvärda områden, betydelse för skyddsvärda områden under driftskede, landskap, betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden, betydelse för utpekade värdeområden, betydelse för strukturmöndling, betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden samt betydelse för utradering. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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 2020 med de nya basmallarna.	Ny kalkyl under 2020	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	11 765	9 788		Projekt Info	
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Väg	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn														d) Trängselskatt (anslag)	501	442		
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Väg	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn														e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt				
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Väg	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn														g) Anslag övrigt - samfinansiering	55	55		
					E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn Summa															12 321	10 285		
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Stockholm	Järnväg	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	Ingen väg- eller jvgsplan krävs	Ej aktuellt		AKJ pågår. Systemhandling påbörjas så fort som AKJ är klar och levererad.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-188	Vad gäller funktionsmålet bidrar åtgärden positivt till delmålen avseende medborgarnas resor med hänsyn till tillförlitlighet samt näringslivets transporter med hänsyn till tillförlitlighet. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen påverkan på mängden fordonskilometrar med energintensiva trafikslag, fysisk aktivitet i transportsystemet, tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt antalet exponerade för halter över MKN.	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			
					Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar Summa															168	141		
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Stockholm	Sjöfart	Farled Södertälje-Landsort	Farledsutredning pågår	Ej aktuellt		Farledsutredning klar 2019. Miljödom och tillåtighet från regeringen bedöms vara klar 2020. MKB klar 2020.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,90	385	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende näringslivets transporter. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende tillgänglighet till interregionala resmål. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer. Bidrag till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende betydelse för skyddsvärda områden, landskap, betydelse för mortalitet, betydelse för störning samt betydelse för att värna om den naturliga, inhemska biologiska mångfalden bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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 maj 2020.	Kalkyl tas fram efter att den pågående farledsutredningen avslutats (troligtvis våren 2020).	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	164	133			
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Stockholm	Sjöfart	Farled Södertälje-Landsort														g) Anslag övrigt - samfinansiering	23	22		
					Farled Södertälje-Landsort Summa															187	156		

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Stockholm	Väg	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Plan inför beslut om BMP	2022		Vägplanen samordnas med Objektet E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	5,91	5 786	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, tillgänglighet storstad samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjligheter) bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet lika påverkansmöjlighet bedöms vara positivt. Bidrag till delmålen avseende andel gång- och cykelresor av totala kortväga och andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara negativt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen påverkan på mängden fordonskilometer med energintensiva trafikslag, påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll, antalet exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, antalet personer exponerade för höga bullernivåer samt fysisk aktivitet i transportsystemet. Åtgärden bedöms även bidra negativt till delmålen avseende vägtransportssystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, halter av kvävedioxid och inandningsbara partiklar, antalet exponerade för halter över MKN, betydelse för skyddsvärda områden, betydelse för skyddsvärda områden under driftskede samt betydelse för strukturmvandling.	Målkonflikt uppstår mellan målet om framkomlighet och klimatmålen samt målen om människors hälsa och miljö.	Ny SEB tas fram efter maj 2020 inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn. SEB som har tagits fram 2018 krävdes ytterligare beaktning.	Ingen ny kostnadsbedömning efter åtgärdsplaneringen. Kalkylen består av en GKI baserad på ÄVS-skede. Objektet planläggs gemensamt med vägplan för objektet "Tvärförbindelse Södertörn". Ny FKS tas fram under 2020.	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	892	721					
E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm Summa																				892	721				
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Uppsala	Väg	Rv 56 Sala - Heby 2+1	Vägplan pågår.	2020		Fastställelseprövning jan-okt 2020	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,24	411	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling, skolväg - gå eller cykla på egen hand samt andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen avseende påverkan på energianvändning per fordonskilometer och påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Bidrag till delmålen antalet exponerade för bullernivåer högre än riktvärdena för buller, fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt landskap bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet betydelse för mortalitet bedöms vara positivt. Betydelse till delmålen betydelse för barriärer och betydelse för störning bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Den planerade utbyggnaden bedöms i stort bidra positivt till funktionsmålet, framför allt till ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet för resor med bil men även med kollektivtrafik och gång och cykel. Beräkningarna visar på kortare restider, men totalt sett bedöms framkomligheten endast vara bibehållen, till följd av stängda anslutningar och det faktum att det inte är möjligt att anordna omkörningssträckor på mer än 24% av sträckan. Vad gäller hänsynsmålet så bedöms utbyggnaden ha viss negativ inverkan på klimatet och ny mark kommer att tas i anspråk. Men tillgängligheten med gång och cykel ökar vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv och trafiksäkerheten kommer att öka kraftigt utmed sträckan, för såväl bil- som oskyddade trafikanter. Den tydligaste målkonflikten står mellan ökad trafiksäkerhet till följd av mötesseparerad väg samt separerad gång- och cykelväg mot ianspråktagandet av produktiv jordbruksmark.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	292	226		Projekt Info 2.			
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Uppsala	Väg	Rv 56 Sala - Heby 2+1															7	6				
Rv 56 Sala - Heby 2+1 Summa																						299	232		
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Västerbotten	Järnväg	Norrbottenbanan (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg	Samrådshandling	2022		Järnvägsplan pågår, korridor vald.	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	< 0	-8 784	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till samtliga delmål. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålet avseende påverkan på mängden fordonskilometer för energintensiva trafikslag. Bidrag till delmålet påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende fysisk aktivitet i transport systemet, barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål, tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, halter av kvävedioxid och inandningsbara partiklar, antalet personer exponerade för halter över MKN, kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv samt betydelse för förorenade områden. Bidrag till delmålen avseende landskap och betydelse för barriärer bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	De flesta positiva bidragen till funktions- och hänsynsmålen (tillgänglighet, säkerhet och hälsa) bedöms vara större än de få negativa bidragen till hänsynsmålen (klimatbelastningen under bygg- och driftskede, landskapsbild samt barriäreffekter).	SEB är för hela sträckan (berör 2 objekt) Framtaget material indikerar att olönsamheten minskar.		a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	14 240	11 060		Projekt Info 1.			

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Västerbotten	Järnväg	Norrbotten (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg					Samfinansiering från regional plan (från gamla plan och befintlig)								a) Anslag övrigt - samfinansiering	178	176		
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Västerbotten	Järnväg	Norrbotten (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg					EU finansiering gemensamt med finansiering från Västerbottens- och Norrbottens län								b) Medfinansiering genom bidrag	100	90		
					Norrbotten (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg Summa														14 518	11 326		
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	E20 Förbi Mariestad	Samrådshandling	2021		SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	0,48	964	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling och tillgänglighet till interregionala resmål bedöms också vara positivt. Bidrag till delmålet jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet) bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) och andel gång- & cykelresor av totala kortväga bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till delmålen påverkan på energianvändning per fordonskilometer och påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, antalet exponerade för höga bullernivåer, barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål, tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, kvaliteten på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv samt betydelse för mortalitet. Bidrag till delmålen betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden samt betydelse för utpekade värdeområden bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Åtgärdens positiva effekter med ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet måste vägas mot intrång i landskapet och ökade utsläpp.			a) Anslag namngivna objekt (exkl. frångeslask och TEN)	1 703	1 405		Projekt Info	
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Västra Götaland	Väg	E20 Förbi Mariestad								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.					b) Medfinansiering genom bidrag	24	20	Enligt avtal för E20:s fem etapper tillskjuter Medfinansierarna (VGR, Göteborgsregion, Skaraborg, Borås, Fyrbodal och Västsvenska Handelskammaren) 1350 mnkr varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg (% fördelning för respektive etapp). Motiv för att bidra till finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.	
					E20 Förbi Mariestad Summa														1 727	1 426		

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Örebro	Väg	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	Plan inför granskning	2021		Granskning våren 2020	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,64	1 364	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmålen avseende pendling och skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålet påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än rikvärden för buller, antalet exponerade för höga bullernivåer, fysisk aktivitet i transportsystemet, barn, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål, tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar samt kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Bidrag till delmålen avseende landskap, betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för störning, betydelse för förekomst av livsmiljöer, betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden, betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för utredning bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Mål om ökad tillgänglighet står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och bevarande av landskapet.				a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	842	649		Projekt Info	
					Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka) Summa														842	649				
2024-2029	2024-2026	Enligt plan	Örebro	Järnväg	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	Plan inför granskning	2021		Deletapp i system-SEBen som är gjord för hela sträckan "Godsstråket Hallsberg-Degerön, dubbelspår"	SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	-	-4 577	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmålen avseende pendling, skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) och andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag och påverkan på energianvändning per fordonskilometer. Bidrag till delmål påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll bedöms vara negativt. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar. Bidrag till delmålen avseende landskap, betydelse för mortalitet, betydelse för barriärer, betydelse för utpekade värdeområden samt betydelse för utredning bedöms vara negativt. Bidrag till trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	Konflikter går att finna mellan funktionsmålen och vissa av hänsynsmålen som berör landskapet.	Ny SEB	Ny kalkyl	a) Anslag namngivna objekt (exkl trängselskatt och TEN)	4 359	3 575		Projekt Info		
					Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår Summa														4 359	3 575				
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Östergötland	Väg	E22 Förbi Söderköping	Plan inför granskning	2021			SEB.pdf	Godkänd och Publicerad	1,87	3 039	Vad gäller funktionsmålet bedöms åtgärden bidra positivt till delmålen avseende medborgarnas resor samt näringslivets transporter. Bidrag till delmål avseende pendling samt tillgänglighet till interregionala resmål bedöms vara positivt. Bidrag till delmålet skolväg - gå eller cykla på egen hand (barn & unga) bedöms vara positivt. Bidrag till delmål avseende andel gång- och cykelresor av totala kortväga bedöms vara negativt. Bidrag till delmålet andel kollektivtrafik av alla resor bedöms vara positivt. Vad gäller hänsynsmålet bedöms åtgärden bidra negativt till samtliga delmål avseende klimat. Åtgärden bedöms bidra positivt till delmålen avseende antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller, barns, funktionshindrades och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål samt tillgängligheten med kollektivtrafik till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Bidrag till delmålen vägtransportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar, betydelse för skyddsvärda områden, landskap, betydelse för barriärer, betydelse för störning samt betydelse för förekomst av livsmiljöer bedöms vara negativt. Bidrag till delmålen betydelse för utpekade värdeområden, betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden samt trafiksäkerhet bedöms vara positivt.	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)	1 325	1 079		Projekt Info		
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Östergötland	Väg	E22 Förbi Söderköping				Avtal med Söderköpings kommun berör nyttor genom alternativ markanvändning.											b) Medfinansiering genom bidrag	44	36	Medfinansiering baseras på de nyttor som kan uppstå genom alternativ markanvändning i området vid passage av Göta Kanal, båtlyften.	
2021-2023	2024-2026	Senare än plan	Östergötland	Väg	E22 Förbi Söderköping															g) Anslag övrigt - samfinansiering	42	39		
					E22 Förbi Söderköping Summa															1 410	1 153			

Bilaga 2 Förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 2024-2026 samt objekt som redan har beslut om förberedelser för byggstart år 4-6

					Totalsumma													52 499	42 073		

Begrepp och definitioner

Definitionerna nedan är i bokstavsordning:

Begrepp	Definition
AKK	Anläggningskostnadskalkyl. Kalkyl för att bedöma totalkostnaden för en infrastrukturåtgärd, från start av planeringsarbetet (exklusive ÅVS) t o m slutfört byggande.
ASEK	Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet är namnet på den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. Trafikverket tar beslut om att tillämpa gällande ASEK-rekommendationer.
ASEK 5.1	De rekommendationer från ASEK som gällde för Trafikverkets rapportering.
BH	Bygghandling
Budgetstyrd	Används för åtgärder som har en begränsad budget, för att genomföra ex vis "Nationellt tågledningssystem".
FKS	Fastställd kalkylsammanställning är anläggningskostnadskalkyl avseende ett projekt enligt successivprincipen.
Fyrstegsprincipen	Är ett förhållningssätt för planering av förbättringar inom transportinfrastrukturen som innebär att åtgärder ska provas stegvis. 1. Tänk om: Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. 2. Optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. 3. Bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. 4. Bygg nytt: De fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.
FU	Funktionsutredning
FS	Gamla skede för Förstudie/Problemlösning och tidiga studier
Fysisk planläggningsprocess	Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg.
Förskottering	Räntefritt lån från kommuner, landsting eller enskilda för att tidigarelägga byggandet av allmänna vägar och investeringar i järnvägsanläggningar.
GKI	Grov kostnadsindikation är en kalkylmetod för att beräkna anläggningskostnaden för ett objekt. Metoden används för att få en första indikation om storlek på olika investerings-objekt och för att få en insikt om osäkerheten. Förfaringssättet är av enklare karaktär med syftet att få en enhetlig dokumentation även för de objekt som inte är långt gångna och därmed väldigt osäkra. Upprättandet utgörs av att fasta- och objektsspecifika förutsättningarna definieras och sedan görs en kostnadsbedömning. Det finns tre olika bedömningsnivåer beroende på hur

Begrepp	Definition
	detaljerat underlaget är. Handledningen föreskriver bland annat att kostnadsbedömningen inte bör ta längre än "någon timme" givet att antaganden är tydligt beskrivna.
Klimatkalkyl	Trafikverkets modell för beräkning av infrastrukturhållningens energianvändning och klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv.
Medfinansiering	Annan parts finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur.
NNK	Nettonuvärdeskvot. Resultat av den samhällsekonomiska kalkylen där de beräknade nyttorna ställs i relation till objektets investeringskostnad. NNK beräknas i generella drag som $(\text{summa nyttor} - \text{investeringskostnad}) / \text{investeringskostnad}$. En kvot över 0 betyder att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. En kvot på 0,2 betyder att samhället får tillbaka 1,2 kronor för varje satsad krona.
Objekt	Namn given investeringsåtgärd.
Osäkerhetsanalys enligt successivprincipen	(vid kalkylering av anläggningskostnader inom investeringsverksamheten) – Metod för bedömning av kostnader för ett investeringsprojekt och osäkerheter i projektets kostnader eller tidsplan. ¹⁷⁸ En grupp med olika kompetenser möts för att uppskatta kostnader och osäkerheterna i kostnadsposter för ett objekt. Analysen resulterar i en totalkostnad med ett osäkerhetsspann/standardavvikelse.
Pl	Gamla skede för Arbetsplan (Vägplan) och Järnvägsplan
Planläggningsprocess	Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg.
Plalt	Plan inför val av lokaliseringsalternativ
Planläggningsskede eller Skede	Avgränsad tidsperiod som används för definiering av status för investeringsåtgärd före, under och efter planläggningsprocessen. Det beskriver var i den fysiska planläggningsprocessen väg- och järnvägsplanen för ett objekt befinner sig i, exempelvis Samrådshandling.
Plbmp	Plan inför beslut om BMP (betydande miljöpåverkan)
Plfh	Fastställelsehandling
Plgr	Plan inför granskning (Länsstyrelsens slutliga yttrande)
Samhällsekonomisk analys	Innebär en samlad bedömning av ett objekts samhällsekonomiska lönsamhet baserat på en sammanvägning av de prissatta effekter som beräknats i en samhällsekonomisk kalkyl samt de icke prissatta effekterna som bedömts på annat sätt.
Samhällsekonomisk kalkyl	I en samhällsekonomisk kalkyl beräknas först effekterna av en åtgärd genom att genomföra en trafikprognos där åtgärden ingår (utredningsalternativ, UA) med en trafikprognos där åtgärden inte ingår (jämförelsealternativ, JA). Effekterna räknas sedan om till monetära nyttor genom att tillämpa kalkylvärden. Exempelvis värderas en timmes kortare restid till arbetet med bil till 87 kronor per timme. Nyttorna kan både vara positiva och negativa. Till exempel fås positiva restidsnyttor om åtgärden leder till förkortade restider och negativa utsläppsnyttor om objektet leder till ökade utsläpp. Slutligen beräknas objektet nettonuvärdeskvot (NNK), se NNK.
Samfinansiering	Finansiering genom ianspråktagande av flera anslag eller lån.
SEB	Samlad effektbedömning. Sätt att strukturerat och sammanfattande beskriva en föreslagen åtgärd inom transportsektorn, dess kostnader och de effekter som den förväntas få om den skulle genomföras. ¹⁸⁰ Dokumentet innehåller, förutom en bakgrundsbeskrivning av de ingående åtgärderna, tre oviktade beslutsalternativ; en samhällsekonomisk analys, en fördelningsanalys samt en transportpolitisk målanalys för åtgärden.

Begrepp	Definition
SH	Gamla skede för Systemhandling. Används även för Samrådshandling
Statlig medfinansiering	Statens finansiella bidrag till annan parts anläggning enligt förordning och regelverk.
Trafikprognos	En framtidsprognos för hur mycket trafik som kommer att ske på respektive trafikslag och väg- och järnvägslänkar. Indata till en trafikprognos är bland annat socioekonomiska faktorer per område såsom körkortsinnehav, bilinnehav, inkomst, åldersfördelning, var det finns bostäder och arbetsplatser, omvärldsfaktorer såsom kostnader för att köra bil och att åka kollektivt, ekonomisk utveckling samt utbud av vägar och kollektivtrafik.
Typfall	Typfall är ett begrepp som används inom den fysiska planläggningsprocessen. Trafikverket har kategoriserat objekt i fem olika typfall beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet har betydande miljöpåverkan, om tillåtlighetsprövning behövs eller om alternativa lokaliseringar behöver utvärderas. • Typfall 1: är det enklaste fallet och för dessa objekt krävs inte någon väg- eller järnvägsplan då förändringar sker i befintlig anläggning. • Typfall 2: Ej betydande miljöpåverkan • Typfall 3: Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar • Typfall 4: Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar • Typfall 5: avser de mest komplicerade objekten där olika lokaliserings- och utformningsalternativ föreligger, objektet ska tillåtlighetsprövas och kräver en miljökonsekvensbeskrivning då länsstyrelsen bedömer att de innebär betydande miljöpåverkan.
U	Gamla skede för Utredning. Används även för farledsutredning
ULK	Underlagskalkyl till anläggningskostnadskalkyl avseende ett projekt.
Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)	Analys av brister och problem i transportsystemet i ett tidigt skede innan planeringsprocessen, där man förutsättningslöst söker efter och föreslår lösningar enligt fyrstegsprincipen.