

Bilaga 1 Rättelse till byggstartsrapporten 2023-05-10

6 Förslag på objekt som bör få byggstarta år 2024–2026 (år 1–3)

Nedan redovisas rättelse till byggstartsrapporten 2023-05-10 avseende avsnitt 6.7 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat.

Rättelsen har rödmarkerats i texten.

6.7 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat

I tabell 6.7 nedan redovisas kronologisk information om bedömd objektkostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet passerat.

Redovisningen gäller objekt med förändring av status från byggstartsår 4–6 till 1–3.

Utgångspunkten är när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Jämförelsen är i fastpris 2021 med prisutveckling enligt Trafikverkets infrastrukturindex för väg- och järnvägsinvesteringar.

Tabell 6.7: Kronologisk information om förändringar i planeringssteg för objekt inom grupp år 1–3 (förslag till byggstart). Fastpris 2021-02.

Objekt	Kommentar
Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede funktionsutredning). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan handlade förändringar om att Opto.2.0 och Alex-teknik för vägskydd tillkommit (ökning med ca 51 mnkr, 29% 41%).
E45 Rengsjön–Älvros	Objektet ingick i plan 2010–2021 (Skede åtgärdsvalsstudie). Jmf mellan plan 2014–2025 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om att infarten Älvros–Sveg blev huvudinfart till tätorten och därigenom fick ökad trafik p.g.a. förbifarten, vilket krävde förbättringsåtgärder som t.ex. trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att bygga bort siktsvackor etc. (ökning med ca 47 mnkr 35% 54%). Jmf mellan plan 2018–2029 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om alternativet med längre sträcka och justeringar av kostnader för de olika posterna (ökning med ca 90 93 mnkr 40% 69%). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför fastställelsehandling) mot tidigare plan handlade förändringar om bl. a komplettering av en cirkulationsplats, viltstängsel samt en faunapassage vid den föreslagna bron över vattendraget Rengnan tillkommit (ökning med ca 20 17 mnkr 8%).
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie) Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om ändrade förutsättningar och krav, tillägg med bulleråtgärder, ökade åtgärder för

Objekt	Kommentar
	föreningar på området och byte av trummor i sin helhet. (ökning med ca 64 mnkr, 34% 52%).
Uppsala, Plankorsningar	<p>Objektet ingick i plan 2014–2025 (skede åtgärdsvalsstudie).</p> <p>Jmf mellan plan 2018–2029 (skede plan inför betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om att under systemhandlingsprojekteringen uppkom att åtgärden kräver en förändring i banvallens läge i höjd samt spårnära bullerskydd. Åtgärden innebär mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och därmed krav på järnvägsplan (ökning med ca 64 mnkr 15% 18%).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan handlade förändringar om att krav ställts på mer komplicerat markarbete och tillkommande bullerskyddsåtgärder. Det har även gjorts ett omtag på en nästan färdig järnvägsplan vilket lett till bl. a. ökade kostnader. (ökning med ca 184 mnkr 30% 43%).</p>
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering	<p>Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie)</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan handlade förändringar om att objektet har utökats med byggnation av trafikplats i Sikeå, ökade kostnader för konstbyggnader, ändrad omfattning av enskilt vägnät samt komplettering av ren- och viltstängsel. Ytterligare har marknadsläge haft en negativ utveckling, varvid generella osäkerheter har ökat (ökning med ca 184 199 mnkr, 30% 61%).</p>
Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	<p>Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede funktionsutredning).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan handlade förändringar om att Opto.2.0 och Alex-teknik för vägskydd tillkommit (ökning med ca 49 mnkr, 26% 36%).</p>
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtgärder	<p>Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede funktionsutredning).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan handlade förändringar om att objektet kompletterats med OPTO 2.0 samt att ALEX-teknik installerades på föreslagna plankorsningsåtgärder. I samband med ett planerat brobyte i Erikslund har objektet även kompletterats med en linjerätning för att kunna höja hastigheten (ökning med ca 136 mnkr, 40% 66%).</p>
Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	<p>Objektet ingick i plan 2010–2021 (skede funktionsutredning).</p> <p>Jmf mellan plan 2014–2025 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan handlade förändringar om att prioriterade snabba omstigningar krävde ändringen med tillgängligheten till resecentrum från två håll. Förändringen innebär bland annat förlängd plattformsförbindelse från Jernhusens nya resecentrum samt anslutning till befintliga plattformar med trappor och hissar samt med en förlängning över hela spårområdet till planerad pendelparkering på andrasidan bangården. Lösningen förutsätter att ett nytt ställverk 95 är på plats i Bergsakersprojektet. Med denna lösning behöver då inte befintligt signalställverk på Sundsvall C ersättas med ett nytt. Statlig medfinansiering som ingick i detta objekt redovisat som separat objekt. (minskning med ca -64 mnkr -17% -15%).</p>

Objekt	Kommentar
	<p>Jmf mellan plan 2018–2029 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan handlade förändringar om förlängning och breddning av plattformarna, i kombination med ett växelkryss mellan plattformarna samt behov av spåråtgärder på bangården och uppställningsspår för persontåg (ökning med ca 248 mnkr 40% 67%).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede bygghandling påbörjats) mot tidigare plan handlade förändringar om att byte till ställverk 95 på bangården tillkommit som en konsekvens av utbyggnad av flera järnvägsprojekt i Sundsvall samt tillkommande spår och spårväxlar i västra ändan av spår 10–18, och på Sundsvall Västra m.m. Då ERTMS införs 2026 måste också styrområdena ses över i Sundsvall vilket medför ökade kostnader i objektet (ökning med ca 378 mnkr 38% 61%).</p>
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg	<p>Objektet ingick i plan 2014–2025 (skede åtgärdsvalsstudie).</p> <p>Jmf mellan plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie) mot tidigare plan handlade förändringar om att objektet utökats med en bro och två förbigångsspår om 1000 meter. Objektet tillämpades enligt kraven i riktlinje landskap, buller och vibrationer (ökning med ca 538 mnkr 21% 27%).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan har inga större innehållförändringar skett (ökning med ca 180 mnkr 7%).</p>
E20 Förbi Mariestad	<p>Objektet ingick i plan 2014–2025 (tillkom i samband med planbeslut – förhandlingar pågick för E20 fem etapper).</p> <p>Jmf mellan plan 2018–2029 (skede plan inför val av lokalisering) mot tidigare plan handlade förändringar om att medfinansieringen enligt avtal har lagts till i totalkostnaden och objektet tillämpades enligt krav i riktlinjer för landskap, buller och vibration (ökning med ca 537 mnkr 33% 49%).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan handlade förändringar om att omfördelning och justering mellan de fem etapper för E20 genomförts. Omfördelningen berör både finansiering av anslag och medfinansiering (ökning med ca 254 mnkr 13% 16%).</p>
E20 Götene–Mariestad	<p>Objektet ingick i plan 2014–2025 (skede åtgärdsvalsstudie – förhandlingar pågick för E20 fem etapper).</p> <p>Jmf mellan plan 2018–2029 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om att medfinansieringen enligt avtal har lagts till i totalkostnaden och objektet tillämpades enligt krav i riktlinjer för landskap, buller och vibration. (ökning med ca 704 mnkr 52% 110%).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan handlade förändringar om att omfördelning och justering mellan de fem etapper för E20 genomförts. Omfördelningen berör både finansiering av anslag och medfinansiering (ökning med ca 27 mnkr 2%).</p>
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	<p>Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie).</p> <p>Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) mot tidigare plan handlade förändringar om att detaljeringsgraden och kunskap om åtgärden har förbättrats gentemot tidiga skeden. Detta innebär bland annat att behovet av uppställningsspår har ökat</p>

Objekt	Kommentar
	jämfört med tidigare bedömning. Vidare har kostnader för mark och fastighet, byggherrekostnader, miljöåtgärder, markarbeten och geoteknik, BEST-arbeten förändrats (ökning med ca 590 mnkr, 37% 58%)

7 Förslag på objekt som bör få förberedas för byggstart år byggstarta år 4–6 (2027–2029)

Nedan redovisas rättelse till byggstartsrapporten 2023-05-10 avseende avsnitt 7.6 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat.

Rättelsen har rödmarkerats i texten.

7.6 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat

I tabell 7.6 nedan redovisas kronologisk information om bedömd objektkostnad och eventuell innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet har passerat.

Redovisningen gäller objekt som föreslås ingå i grupp 4–6. Utgångspunkten är när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Jämförelsen är i fastpris 2021 med prisutveckling enligt Trafikverkets infrastrukturindex för väg- och järnvägsinvesteringar.

Förändringar i planeringsstegen utgår från Trafikverkets planförslag i tidigare planeringsomgångar.

Tabell 7.6: Kronologisk information om förändringar i planeringssteg för objekt inom grupp år 4–6 (förslag till byggstart). Fastpris 202102.

Objekt	Kommentar
Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede åtgärdsvalsstudie) mot tidigare plan handlade förändringar om att objektskostnaden har ökat något på grund av ökade kostnader för miljöåtgärder, tillkommande signalåtgärder samt ökade byggherrekostnader (ökning med ca 23 mnkr, ca 17% 20%).
Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede funktionsutredning). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede funktionsutredning) mot tidigare plan har inga större förändringar tillkommit (minskning med ca -9 -8 mnkr, -7%).
Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede åtgärdsvalsstudie) mot tidigare plan handlade förändringar om att objektet har utökats med bland annat bangårdarna i Olofström och Karlshamn samt ett mötesspår på Blekinge kustbana. Förändrad omfattning baseras på vad genomförd kapacitetsutredning visar och behov av de funktioner som krävs för att

Objekt	Kommentar
	möjliggöra prognosticerad trafikering i hela stråket Älmhult–Olofström–Karlshamn (ökning med ca 2227 mnkr, 42% 73%).
E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede åtgärdsvalsstudie) mot tidigare plan handlade förändringar om att behov av ombyggnation av ett flertal broar samt faunapassage identifierats (ökning med ca 228 mnkr, 58% 136%).
E4 Broänge–Daglösten mötesseparering	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede åtgärdsvalsstudie) mot tidigare plan handlade förändringar om att en ökning av à-priser för förstärkning av vägkropp har påverkat totalkostnaden. Ytterligare har marknadsläge haft en negativ utveckling, varvid generella osäkerheter har ökat (ökning med ca 176 mnkr, 44% 80%).