TRAFIKVERKET

RAPPORT

Förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029)

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029)

Författare: Jennie Danielsson, Lars Eriksson, Anna Hansson, Agnes von Koch, Leena Taillefer, Josefin Tervo, Azardokht Zojaji

Dokumentdatum: 2023-05-10
Ärendenummer: TRV 2023/33611
Version: 1.0

Kontaktperson: Josefin Tervo och Anna Hansson, Trafikverket

TMALL 0004 Rapport generell 3.0

Innehåll

1 Inledning 6

2 Fördelning av den ekonomiska ramen 7

3 Utgångspunkter 9

3.1 Förändring av nettonuvärdeskvoten (NNK) 9

3.2 Anläggningskostnadskalkylering 9

3.3 Processen inför förslag om byggstartsgrupp 9

4 Objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1–3 11

5 Objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om förberedelser för byggstart år 4–6 13

6 Förslag på objekt som bör få byggstarta år 2024–2026 (år 1–3) 17

6.1 Planeringsstatus 17

6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler 20

6.3 Samlade effektbedömningar (SEB) 20

6.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse 20

6.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan 22

6.4 Medfinansiering 23

6.5 Förskottering 24

6.6 Jämförelse med nationell plan för 2022–2033 och byggstartsbeslut 24

6.6.1 Förändring tidplan 24

6.6.2 Kostnads- och innehållsförändringar 24

6.7 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat 25

7 Förslag på objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029) 28

7.1 Planeringsstatus 28
7.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler 29
7.3 Samlade effektbedömningar (SEB) 29
7.3.1 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse 29
7.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till den nationella planen 30
7.4 Medfinansiering 31
7.5 Jämförelse med den nationella planen 31
7.5.1 Förändring tidplan 31
7.5.2 Kostnads- och innehållsförändring 32
7.6 Kronologisk information om förändringar i de planeringssteg som objektet passerat 32

8 Kompletterande statusinformation för objekt som föreslås byta grupp 34
8.1 Byggstartsgrupp år 1-3 34
8.2 Byggstartsgrupp år 4-6 40

9 Namngivna reinvesteringar 42

Bilagor 45

Sammanfattning

Regeringen har, genom regeringsbeslut LI2023/02221, gett Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i regeringens beslut den 7 juni 2022 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (som i denna rapport fortsättningsvis benämns ”den nationella planen”) och det kompletterande regeringsbeslutet om byggstarter, LI2023/00664, den 9 mars 2023. 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 (2024–2026) och objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029). Objekt som ingår i regeringens beslut och som har byggstartats eller bedöms byggstarta före ingången av år 2024 omfattas inte av kravet på redovisning av status.

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt i den nationella planen antas uppgå (i löpande pris) för perioden 2024–2026 till 72 359 miljoner kronor. Anslagsramarna för perioden utgår från de prognoser som myndigheten har lämnat till Regeringskansliet enligt uppdrag i regleringsbrevet. Beräknade anslagsnivåer efter 2026 fram till 2033 är på schablonnivå och ryms inom den långsiktiga ekonomiska ramen för den nationella planen för perioden 2022–2033.

Arbetet fortlöper enligt plan för de objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1–3 och som ännu ej är byggstartade och inte bedöms byggstarta före ingången av 2024. Före ingången av år 2024 bedöms tio objekt ha byggstartat och ingår därför inte i statusrapporteringen. 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 tolv objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 1–3 enligt byggstartsrapporteringen 2021 och den beslutade nationella planen för 2022–2033 bör få beslut om att få byggstartas under åren 2024–2026.

Vidare föreslår Trafikverket att fem objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 4–6 enligt byggstartsrapporteringen 2021 och den beslutade nationella planen bör få beslut om att få förberedas för byggstart under åren 2027–2029.

Trafikverket har i rapporteringen även valt att redovisa aktuellt läge för de reinvesteringar som finns namngivna i den nationella planen.

När det gäller objektet dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Sundsvall C–Dingersjö, består det av två utbyggnadsetapper där endast etapp 1 nu föreslås för beslut om byggstart. Etappindelningen ska ses som ett led i Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och kostnadsstyrning. Det ger projektet möjlighet att se över bl.a. tekniska lösningar och produktionsmetoder för att begränsa eventuella kostnads- eller innehållsförändringar för etapp 2, utan att för den skull försena ombyggnaden av Sundsvall resecentrum för vilken etapp 1 utgör en nödvändig förutsättning.

1 Inledning

Regeringen har, genom regeringsbeslut den 5 april 2023 (LI2023/02221), gett Trafikverket i uppdrag att redovisa status för objekt som ingår i regeringens beslut den 7 juni 2022 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (fortsättningsvis benämnd ”den nationella planen”) och i det kompletterande regeringsbeslutet om byggstarter den 9 mars 2023 (LI2023/00664). I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa status för objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter, föreslå objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026) och objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029).

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

Redovisningen omfattar förutom ovanstående även information om beräknade utgifter i förhållande till den nationella planen och ekonomiskt utrymme. Anslagsnivån för perioden efter 2026 och fram till 2033 är indikativ och baseras på fördelning av planeringsramar i den nationella planen. Status för namngivna reinvesteringar ingår också i redovisningen.

I avsnitt 4 redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter för år 1–3. Där framgår om objekten avviker från den nationella planen, planeringsläge, prognos för laga kraft, kostnadsförändringar samt eventuell medfinansiering och förskottering.

Vidare redovisas i avsnitt 5 de objekt som redan ingår i regeringsbeslut om förberedelser för byggstart för åren 4–6. Även där framgår om objekten avviker från den nationella planen, planeringsläge, prognos för laga kraft, kostnadsförändringar samt eventuell medfinansiering och förskottering.

I avsnitt 6 presenteras objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026). Här redovisas planeringsläge, kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler, samlade effektbedömningar, eventuell medfinansiering och förskottering samt jämförelse med den nationella planen. Se även bilaga 1, en översikt över samtliga objekt.

I avsnitt 7 presenteras objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart inom år 4–6 (2027–2029). Här redovisas planeringsläge, kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler, samlade effektbedömningar, eventuell medfinansiering och förskottering samt jämförelse med den nationella planen.

I avsnitt 8 redovisas kompletterande statusinformation för den fysiska planeringen, förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan samt kostnads- och innehållsförändringar för de objekt som föreslås för gruppbyte.

I avsnitt 9 redovisas aktuellt läge för de namngivna reinvesteringarna under planperioden på väg respektive järnväg.

I bilaga 1 redovisas en översikt över samtliga redan beslutade och föreslagna namngivna objekt för byggstart år 1–3 (2024–2026) och år 4–6 (2027–2029). Bilaga 2 innehåller begrepp och definitioner.

2 Fördelning av den ekonomiska ramen

Det totala ekonomiska utrymmet för namngivna objekt i den nationella planen beräknas uppgå (i löpande pris) för perioden 2024–2026 till 72 359 miljoner kronor. Anslagsramarna för perioden utgår från de prognoser som myndigheten har lämnat till Regeringskansliet enligt uppdrag i regleringsbrevet. Beräknade anslagsnivåer för åren efter 2026 fram till 2033 är på schablonnivå och ryms inom den långsiktiga ekonomiska ramen för planen. Ramarna för anslaget för perioderna 2024–2026 och 2027–2033 fördelas enligt tabell 2.1.

Tabell 2.1: Fördelning av det totala ekonomiska utrymmet avseende anslag för namngivna objekt under perioderna 2024–2026 och efter 2026 fram till 2033

Löpande pris, mnkr	2024–2026	2027–2033
Pågående produktion, nationell plan[1]	51 714	110 000
Nystarter nationell plan 2024–2026 inkl. projektering	7 938	6 100
Finansiering för objekt med byggstart för åren efter 2026 fram till 2033	12 707	101 900
Total ekonomisk planeringsram	**72 359**	**218 000**

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 2.2 redovisas fördelningen av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för finansieringen av objekt med byggstart under period 2024–2026. I tabellen framgår även fördelning av finansieringen mellan objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstart år 1–3 men som inte är byggstartade före ingången av år 2024 och de objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta år 1–3.

Tabell 2.2: Fördelning av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för objekt med byggstart 2024–2026.

Löpande pris, mnkr	År 2024–2026	Varav	
		enligt beslut	förslag
a) Anslag namngivna objekt (exkl. trängselskatt och TEN)	7 938	3 771	4167
b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag	900	63	837
c) Förskottering			
d) Trängselskatt (anslag)			
e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt			
f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgift			
g) Anslag övrigt – samfinansiering	57	57	
h) Extern del – finansiering som berör extern parts anläggning	1 716	1 651	65
Totalt inklusive övrig alternativ finansiering och förskottering	**10 611**	**5 542**	**5 069**

I tabell 2.3 redovisas fördelningen av anslag och övrig alternativ finansiering, inklusive förskottering av finansieringen för objekt med förberedelse för byggstart under perioden 2027–2029. Av tabellen framgår även fördelning mellan objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om förberedelse för byggstart år 4–6 och de objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart år 4–6.

[1] I de ekonomiska ramarna för pågående objekt ingår även objekt som ingick i regeringens beslut om byggstarter 2022-2024 och som har byggstartat före ingången av år 2024.

Tabell 2.3: Fördelning av anslag och övrig alternativ finansiering inklusive förskottering för objekt som bör få förberedas för byggstart 2027–2029.

Löpande pris, mnkr	År 2027–2029	Varav	
		enligt beslut	förslag
a) Anslag namngivna objekt (exkl. trängselskatt och TEN)	28 066	26 294	1 771
b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag	87	87	
c) Förskottering			
d) Trängselskatt (anslag)	140	140	
e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt			
f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgift			
g) Anslag övrigt – samfinansiering	177	33	144
h) Extern del – finansiering som berör extern parts anläggning	618	618	
Totalt inklusive övrig alternativ finansiering och förskottering	**29 087**	**27 172**	**1 915**

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

I denna rapport redovisas de objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026) respektive objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2027–2029). 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 inte bedöms byggstarta före ingången av år 2024. Vidare redovisas statusen översiktligt för de objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om förberedelse för byggstart år 4–6 men som inte är mogna för att föreslås byta byggstartsgrupp vid denna rapportering. Mer detaljerad information om dessa objekt kommer i den redovisning som enligt regeringsuppdraget ska lämnas in den 15 september 2023.

3.1 Förändring av nettonuvärdeskvoten (NNK)

Både SEB:ar som analyseras i samband med den nu föreliggande byggstartsrapporteringen och SEB:ar som upprättades inför den nationella planen bygger på nu gällande ASEK.version 7.0, som började gälla 2020-06-15.

3.2 Anläggningskostnadskalkylering

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 à-priser. Den andra metodiken är osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, vilken bygger på att en 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 före upphandling av entreprenad.

3.3 Processen inför förslag om byggstartsgrupp

I arbetet med att ta fram förslag till gruppbyte utgår Trafikverket från regeringsuppdraget och de ekonomiska ramarna enligt de beräknade anslagsnivåer som Trafikverket har lämnat till Regeringskansliet samt den långsiktiga ekonomiska ramen för planen.

Trafikverket har en beslutad rutin (TDOK 2015:0375) som beskriver vilka krav som ställs på ett objekt för att det ska föreslås för gruppbyte. Rutinen utgår från propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118). För att ett objekt ska föreslås för gruppbyte ska det uppfylla de kriterier som rutinen ställer för respektive byggstartsgrupp. Vissa undantag har gjorts i denna rapportering, vilket framgår i varje särskilt fall. Anledningen har i dessa fall varit att det är särskilt angeläget att projektet kan genomföras i närtid, trots att t.ex. väg- eller järnvägsplan inte vunnit laga kraft vid den tidpunkt när detta deluppdrag rapporteras. I två fall föreslås även att byte till byggstart år 1–3 ska kunna hanteras i särskild ordning under året när alla förutsättningar för detta finns på plats. I beskrivningarna av objekten framgår vilka objekt det har gjorts undantag för.

Sedan hösten 2022 har Trafikverket infört ett internt arbetssätt som innebär att kostnads- eller innehållsförändringar i ett namngivet objekt i ett tidigt skede ska tas upp för bedömning och beslut i en s.k. regional revisionsgrupp och vid behov på ett nationellt revisionsmöte. Inför denna rapportering har flertalet objekt som föreslås byta byggstartsgrupp och som har kostnads- eller innehållsförändringar varit uppe vid ett nationellt revisionsmöte (i något fall i regional revisionsgrupp). Vad som framkommit vid revisionsmötet redovisas under respektive objekt i avsnitt 8.

4 Objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1–3

I detta avsnitt redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1–3 och som ännu inte är byggstartade eller inte bedöms byggstarta före ingången av år 2024. Vidare redovisas även en lista över vilka objekt som har byggstartat eller bedöms byggstarta före ingången av år 2024 med stöd av regeringens tidigare beslut om byggstarter. Redovisningen är exklusive de objekt som ingår i de s.k. storstadsavtalen som Sverigeförhandlingen har ingått överenskommelser om med kommuner och landsting (numera regioner).

I tabell 4.1 redovisas objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstarter år 1–3 och som ännu inte är byggstartade eller inte bedöms byggstarta före ingången av år 2024. I tabellen framgår planeringsläge och objektens framdrift jämfört med det byggstartsbeslut som togs samtidigt som den nationella planen fastställdes i juni 2022.

Tabell 4.1: Planeringsläge och planerad byggstart jämfört med nationell plan för objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1–3 och inte bedöms byggstarta före ingången av år 2024.

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Planerad Byggstart Jmf nationell plan	Övrig kommentar
E10, Avvakko–Lappeasuando	Fastställelsehandling	2023	Enligt plan	Vägplanen skickades in för fastställelseprövning i januari 2020. Vägplanen fastställdes i april 2023.
E10, Morjärv–Svartbyn	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan	Har fått laga kraft januari 2023.
Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	Bygghandling	Ej aktuellt	Enligt plan	Farledsutredning är genomförd och miljödom har vunnit laga kraft. Framtagande av bygghandling pågår. Finansierings- och samverkansavtal underskrivet.
E22 Trafikplats Ideon	Laga kraft	Laga kraft	Enligt plan	Vägplanen har vunnit laga kraft i november 2020. Arbete pågår inför upphandling.
Rv 56 Sala–Heby 2+1	Laga kraft	Laga kraft	Senare än plan	Vägplanen har vunnit laga kraft i oktober 2020 men har behövt omarbetas pga. Dalabanan. Ändrad vägplan beräknas lämnas in för fastställelseprövning i oktober/november 2023.

Jämfört med byggstartsgrupperna i samband med den nationella planen avviker detta förslag avseende genomförandetiden för Rv 56 Sala–Heby. Orsaken är förändrade förutsättningar främst i fråga om korsningar med Dalabanan samt viltuthopp som har påverkat genomförandet av objektet.

Av de objekt som ingick i tidigare regeringsbeslut om byggstarter år 1–3 och beslutet 2023-03-09 (LI2023/00664) har tio objekt byggstartat eller bedöms byggstarta före ingången av år 2024, se lista nedan. Information om pågående objekt finns på Trafikverkets hemsida.

- FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel
- Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)
- Rv 25 Österleden i Växjö
- E22 Fjälkinge–Gualöv

- E22 Trafikplats Lund S
- Rv 40 Nässjö–Eksjö
- Årstaberg–Flemingsberg, signalåtgärder optimering
- Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar
- E45 Tösse–Åmål
- Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår

Inga kostnadsförändringar i förhållande till den nationella planen redovisas för objekt som ingår i tidigare regeringsbeslut om byggstart år 1–3 och ännu ej är byggstartade eller bedöms byggstarta före ingången av år 2024. För Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled pågår dock provtagningar för att reda ut hanteringsbehovet av massor, då tidigare utökade studier visat att mängden sugbara massor minskat samtidigt som andelen grävbara massor ökat. Grävmuddring är kostsammare än sugmuddring vilket kan innebära att kostnaderna kan komma att öka.

Bland de objekt som ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1–3 och som inte byggstartas före ingången av år 2024 finns tre medfinansieringsobjekt, se tabell 4.2. Ett av objekten, Rv 56 Sala–Heby 2+1, har medfinansiering av grundutförande. Motivet är den princip som gäller i berört län för gång- och cykelinfrastruktursatsningar längs med regional statlig infrastruktur, där kommunen eller annan avtalspart alltid medfinansierar åtgärden.

Tabell 4.2: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i regeringens beslut om byggstarter år 1–3).

Löpande pris, mnkr	Total	Grund-utförande	Tillägg
Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	14		14
E22 Trafikplats Ideon	70		70
Rv 56 Sala–Heby 2+1	6	6	
Total medfinansiering	**90**	**6**	**84**

För perioden 2024–2026 ingår inget objekt med byggstart genom förskottering.

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

I detta avsnitt redovisas objekt som ingår i tidigare regeringsbeslut om förberedelser för byggstarter år 4–6 och beslutet 2023-03-09 (LI2023/00664). Objekten redovisas i tabell 5.1. av vilken framgår planeringsstatus och objektens framdrift jämfört med den nationella planen.

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 nationell plan	Övrig kommentar
ERTMS, TC Stockholm Gävle	Varierande	Ej aktuellt	Enligt plan	Pågår översyn av behovet för respektive ERTMS objekt och omfördelning av dessa medel.
E22 Ronneby Ö–Nättraby	Plan inför granskning	2025	Enligt plan	Fastställelse av plan beräknas till april 2024.
Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	Funktionsutredning	Ej aktuellt	Enligt plan	Avser åtgärder inom banområdet för att trimma systemet.
E45 Vattnäs–Trunna	Fastställelsehandling	2024	Enligt plan	Projekt ligger för fastställelseprövning. Preliminärt beslutsdatum september 2023.
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	Plan inför val av lokaliseringsalternativ	2026	Enligt plan	Lokaliseringsalternativ väst är valt.
Rv 26 Hedenstorp–Månseryd	Plan inför granskning	2025	Enligt plan	Fastställelse av plan beräknas till april 2024.
Rv 26 Mullsjö–Slättäng	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan	2024	Enligt plan	Preliminär inlämning till fastställelseprövning beräknas till november 2023.
Rv 40 förbi Eksjö	Plan inför granskning	2025	Enligt plan	Fastställelse av plan beräknas till september 2024
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	Plan inför beslut om betydande miljöpåverkan	2024	Enligt plan	Järnvägsplan skickas för fastställelseprövning under 2024
E65 Svedala–Börringe	Plan inför granskning	2024	Enligt plan	Två vägplaner med olika tidplaner. Första vägplanen som är för den "mindre" delen av åtgärderna (planskildhet Lemmeströ som motsvarar 14% av totalkostnaden av objektet) har lämnats in till planprövning juni 2022. Den andra vägplanen är försenad och förväntas vinna laga kraft tidigast september 2024 med hänsyn taget till överklagan. Inriktningen är att åtgärderna ska handlas upp samordnat.
E4/E20 Hallunda–Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Överklagad	2023	Enligt plan	Vägplanen samordnas med Objektet E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn. Planen är fastställd i november 2022 och är överklagad. Objektet är tidskritiskt, bör öppna för trafik innan Förbifart Stockholm december 2030.
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	Överklagad	2023	Enligt plan	Vägplanen är fastställd i november 2022 och är överklagad.

Objekt	Planeringsläge	Laga kraft aktuell prognos	Planerad Byggstart Jmf nationell plan	Övrig kommentar
Farled Södertälje–Landsort	Farledsutredning pågår	Ej aktuellt	Enligt plan	Tillståndsansökan beräknas skickas in 2024
Hagalund, bangårdsombyggnad	Systemhandling	Ej aktuellt	Enligt plan	Objektet har en beslutad systemhandling men behöver detaljutredas vad gäller innehållet innan bygghandlingsprojekteringen kan starta.
Högsjö västra, förbigångsspår	Fastställelsehandling	2023	Enligt plan	Plan till fastställelseprövning juni 2022. Beräknas vinna laga kraft 2023.
Katrineholm, förbigångsspår	Fastställelsehandling	2023	Enligt plan	Plan till fastställelseprövning oktober 2022, Beräknas vinna laga kraft 2023.
Heby Mötesspår	Funktionsutredning klar	2024	Enligt plan	Anläggningskrav järnväg (AKJ) pågår
Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	Planläggningsprocess påbörjad	2026	Enligt plan	Uppdelad i två delsträckor, Söder Bergsbrunna–Uppsala och Länsgränsen–Söder Bergsbrunna. Planläggningsprocessen startade för de två etapperna år 2020, respektive år 2021.
E45 Säffle–Valnäs	Laga kraft	2022	Enligt plan	Objektet består av tre etapper: Genomfart Säffle, Säffle-Hammar och Hammar-Valnäs. Genomfart Säffle kräver ingen vägplan. Vägplanen för delen Säffle-Hammar är i skede granskningshandling och planeras lämnas in för fastställelseprövning i februari 2024. Vägplanen för delen Hammar–-Valnäs vann laga kraft i november 2022. Deletappen är ca 35-40% av sträckan.
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	Överklagad	2023	Enligt plan	Samtliga 6 järnvägsplaner som fastställdes i oktober 2022 är överklagade. Fastställelsebeslutet är villkorat av att alla planer ska vinna laga kraft.
Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled	Laga kraft	2023	Enligt plan	MKB och ansökan om miljötillstånd till mark- och miljödomstolen i december 2020. Miljödomen som kom oktober 2022 blev överklagad. Miljödom för hamnens del (byggande av kajplats) har fått laga kraft år 2022 och Trafikverkets del (muddringsarbete inkl. viss ny märkning av farled) har vunnit laga kraft mars 2023.
Laxå, bangårdsombyggnad	Plan inför val av lokaliseringsalternativ	2024	Enligt plan	Val av lokaliseringsalternativ har påbörjats år 2022
Rv 50 Medevi–Brattebro (inkl Nykyrka)	Överklagad	2024	Enligt plan	Planen är överklagad.
E22 Förbi Söderköping	Laga kraft	2023	Enligt plan	Har fått laga kraft februari 2023.

Trafikverket ska, enligt regeringens uppdrag, till den 15 september 2023, för objekt som redan ingår i regeringens beslut om byggstart år 4–6 redovisa bl.a. senaste bedömning av kostnad inkl. eventuella innehållsförändringar, åtgärder för att komma tillrätta med kostnadsökningen m.m. Trafikverket noterar att regeringen således efterfrågar i viss mån liknande uppgifter för samma kategori objekt både till den 12 maj och till den 15 september. Flertalet objekt som har redovisat kostnads- och innehållsförändringar, men kräver översyn

av omfattning och detaljer, ingår därför inte i denna redovisning utan kommer att redovisas i september.

Nedanstående tabell redovisar rättelser av totalkostnad för objekt som ingår i regeringsbeslut om byggstarter år 4–6 jämfört med angiven totalkostnad i Trafikverkets planförslag.

Tabell 5.2: Rättelser av totalkostnad för objekt som ingår i regeringsbeslut om byggstarter år 4–6.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
232	264	Rv 26 Mullsjö–Slättäng	Redovisad totalkostnad i planförslaget baserades på inaktuellt planeringsskede.
15 748	15 235	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	I redovisad totalkostnad i planförslaget ingick felaktigt 500 mnkr som utökad omfattning.

För flera objekt i grupp år 4–6 pågår genomgång och uppdatering av objektens förutsättningar och aktuella kostnadskalkyler och därmed kvalitetssäkring av kalkylsammanställningarna. Av totalt tjugofyra objekt har fem objekt brister i kalkylunderlagen (se nedan), varav två av objekten inte kräver 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).

- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid: Kräver inte formell planläggning. Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplanering. GKI som kalkyltyp och FU (funktionsutredning) som kalkylskede.
- Hagalund, bangårdsombyggnad: Kräver inte formell planläggning. Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplanering. GKI som kalkyltyp och FU som kalkylskede.
- Heby mötesspår: Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplanering. ULK som kalkyltyp och FU som kalkylskede.
- Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm): Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplanering. GKI som kalkyltyp och ÅVS som kalkylskede.
- Laxå, bangårdsombyggnad: Samma underlag som låg till grund för åtgärdsplanering. ULK som kalkyltyp och FU som kalkylskede.

För de objekt som ingår i regeringens beslut om förberedelse inför byggstarter ingår fem objekt med medfinansiering, se tabell 5.3. Två av dessa objekt har medfinansiering av grundutförande. Motivet för respektive objekt redovisas nedan:

- 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) Dåva–Skellefteå ny järnväg: EU-finansiering för upprättande av järnvägsplaner på sträckan Umeå–Skellefteå samt bygghandling på delsträckan berör grundutförande. Medfinansiering från Skellefteå kommun och

Robertsfors kommun berör tilläggsåtgärder i samband med kommunernas utvecklingssatsningar..

Tabell 5.3: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (ingår i regeringens beslut om förberedelser inför byggstart år 4–6).

Löpande pris, mnkr	**Total**	**Grund-utförande**	**Tillägg**
Rv 40 förbi Eksjö	46		46
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	660		660
Hagalund, bangårdsombyggnad	5	5	
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	152	100	52
E22 Förbi Söderköping	41		41
Total medfinansiering	**904**	**105**	**799**

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

I detta avsnitt redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta inom år 1–3 det vill säga år 2024–2026.

Enligt regeringens uppdrag ska de objekt som föreslås för byggstart 2024–2026 omfatta objekt där regeringen inte tidigare har fattat ett sådant beslut. Förslaget ska omfatta objekt där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter om att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de kostnader som ryms inom den långsiktiga ekonomiska ramen enligt den nationella planen samt inom de beräknade anslagsramar som Trafikverket har lämnat till Regeringskansliet. Den fysiska planläggningen bör vara så långt gången att väg- och järnvägsplaner har vunnit laga kraft.

I det fall objekt föreslås få byggstartsbeslut år 1–3 trots att ett eventuellt fastställelsebeslut av objektens väg-/järnvägsplan inte har vunnit laga kraft vid rapporteringstillfället, redovisas status samt en beskrivning av dels varför objektens byggstartsbeslut inte kan avvakta, dels vilka osäkerheter avseende tidplan, kostnad, transportpolitisk måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet som finns kopplade till objektens genomförande.

När det gäller objektet dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Sundsvall C–Dingersjö, består det av två utbyggnadsetapper där etapp 1, delen Sundsvall C–Kubikenborg (2,5 km), nu föreslås för beslut om byggstart. Järnvägsplanen för etapp 1 beräknas fastställas i maj 2023. Ombyggnaden av Sundsvalls bangård förutsätter att byggstartsbeslut för objektet Sundsvall resecentrum och för etapp 1 Sundsvall–Kubikenborg meddelas samtidigt. Etapp 2, dubbelspår på sträckan Kubikenborg–Dingersjö (10 km) föreslås hanteras i kommande års byggstartsrapportering. De två etapperna av objektet dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Sundsvall C–Dingersjö, befinner sig i olika planerings- och planläggningsskeden och objektet som helhet är därför inte moget för ett beslut att få byggstarta. Etappindelningen ska också ses också som ett led i Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och kostnadsstyrning. Det ger projektet möjlighet att se över bl.a. tekniska lösningar och produktionsmetoder för att begränsa eventuella kostnads- eller innehållsförändringar för etapp 2, utan att för den skull försena ombyggnaden av Sundsvall resecentrum för vilken etapp 1 utgör en nödvändig förutsättning. De två etapperna av Sundsvall-Dingersjö är helt oberoende av varandra, och det finns ingen risk för att etappindelningen eller ett byggstartsbeslut för etapp 1 skulle medföra någon kostnadsökning i etapp 2 eller på något annat sätt föregripa planeringen eller planläggningen av etapp 2.

6.1 Planeringsstatus

Under perioden 2024–2026 bedöms tolv objekt vara klara för byggstart, se tabell 6.1. Av de föreslagna objekten kräver åtta objekt väg-/järnvägsplan varav fem objekt har väg-/järnvägsplaner som har vunnit laga kraft. Väg-/järnvägsplaner för de tre andra objekten bedöms vinna laga kraft under 2023 enligt nedanstående bedömning:

- Malmbanan Sikträsk, bangårdsförlängning: Järnvägsplanen skickades in för fastställelseprövning i mars 2022 och beräknas fastställas i juni 2023. Inga yttranden har inkommit under den kommunikation som sker vid fastställelseprövningen och risken för överklagande av boende och samebyar bedöms som liten. I åtgärden kommer de två samebyarnas renbetesmarker att separeras med stängsel på ett sätt som de båda samebyarna är tillfreds med.

Objektet kan upphandlas så snart byggstartsbeslut erhålls. Objektet har stor betydelse för den ökade trafiksäkerhetseffekten i systemet. Sträckan mellan Gällivare och Kiruna trafikeras idag av persontrafik, malmtrafik och övrig godstrafik. För att öka kapaciteten på sträckan, ska Sikträsk bangård förlängas så att 750 meter långa tåg kan mötas där. Ombyggnaden kommer även att öka kapaciteten för persontrafiken och möjliggöra smidigare tågmöten. Åtgärden är prioriterad på grund av de industrisatsningar som sker i regionen. Riskerna är små vad gäller ändringar av tidplan, kostnad, måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet för objektet.

- Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg: Etappen Sundsvall C–Kubikenborg (2,5 km dubbelspår) behöver samordnas med Sundsvall resecentrum och har högre planeringsmognad än delen Kubikenborg–Dingersjö. Planen skickades in för fastställelseprövning i september 2022 och beräknas fastställas i maj 2023. Det nya dubbelspåret byggs inom befintlig järnvägskorridor. Intresset från närboende har gällt mestadels buller och det finns ett visst missnöje med linjedragningen på den del där järnvägen hamnar något närmare bostadsfastigheter än nuvarande dragning. Tre yttranden har inkommit vid kommunikationen under fastställelseprövningen och risken för överklagande bedöms som liten. De två etapperna Sundsvall–Kubikenborg och Kubikenborg–Dingersjö är fristående från och oberoende av varandra, och det finns ingen risk för att etappindelningen eller ett byggstartsbeslut för etapp 1 medför någon kostnadsökning i etapp 2 eller föregriper planeringen eller planläggningen av etapp 2.

  Vad gäller etappen Kubikenborg–Dingersjö (10 km) så ingår den alltså inte i Trafikverkets förslag till byggstartsbeslut, utan föreslås hanteras i kommande års byggstartsrapporteringar. De två etapperna av objektet dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Sundsvall C–Dingersjö, befinner sig i helt olika planerings- och planläggningsskeden och objektet som helhet är därför inte moget för ett beslut att få byggstarta.

- Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår: Järnvägsplanen för delen Lärje fastställdes i maj 2023. Planen bedöms inte vara kontroversiell, inte komplex och har få beröringspunkter med verksamheter eller allmänhet. All den allmänna verksamhet som fanns inom området har flyttats från området vilket gör att allmänhetens intresse för planen är lågt (låg risk för överklagande). Vad gäller järnvägsplanen för delen Pilekrogen har ett omtag skett och samråd planeras ske under 2023.

  Byggstarten av uppställningsspåren 2024 har koppling till Västlänken. I samband med Västlänkens inkoppling av etapp Göteborg C utökas Göteborgs Centrals storlek som säckstation. Det innebär att utökad uppställningskapacitet är av stor betydelse för att få ut effekten.

De tolv föreslagna objekten för byte av byggstartsperiod från år 4–6 till år 1–3 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 6.1: Förslag på objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2024–2026). Information om målkonflikter och eventuellt ändrad måluppfyllelse jämfört med den nationella planen framgår av bilaga 1.

Trafikslag	Objekt	Prognos laga kraft år	Godkänd SEB	NNK-idu	NNV	Godkänd AKKkalk.	Kalkyltyp	Övriga kommentarer
Jvg	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Ej aktuellt	Ja	< 0	-52	Ja	FKS	Består av två delåtgärder, samtidig infart Ornäs och Falun–Borlänge inkl. vägskydd.
Väg	E45 Rengsjön–Älvros	Laga kraft	Ja	3,97	1 297	Ja	FKS	Vägplanen har vunnit laga kraft i februari 2023.
Jvg	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Ej aktuellt	Ja	< 0	-46	Ja	GKI/ FKS	AKJ och bygghandling pågår – tas fram utifrån tidigare gjord FU. Dessa åtgärder avser fortsättning på EU-projektet mittstråket som avslutats 2019. Ny ansökan om EU-medel har skickats in i mars 2023.
Jvg	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtg	Ej aktuellt	Ja	< 0	-217	Ja	GKI/ FKS	En sträcka vid Erikslund har krav på formell planläggning men ligger längre bak i processen. För övriga delar krävs inte någon planläggningsprocess då man jobbar inom banområdet. AKJ och bygghandling planeras pågå och tas fram utifrån tidigare gjord FU. Dessa åtgärder avser fortsättning på EU-projektet mittstråket som avslutats 2019. Ny ansökan om EU-medel har skickats in i mars 2023.
Jvg	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	2023	Ja	< 0	-39	Ja	FKS	Järnvägsplanen är inskickad för fastställelseprövning i mars 2022. Projektet bedömer att planen kan fastställas i juni 2023 och vinna laga kraft i juli 2023.
Jvg	Uppsala, Plankorsningar	Laga kraft	Ja	< 0	-494	Ja	FKS	Järnvägsplanen vann laga kraft i november 2022. Objektet planeras att ske samordnat med trimningsåtgärd Vändspår Österplan och ställverksbyte i Uppsala.
Väg	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering	Laga kraft	Ja	0,45	338	Ja	FKS	Vägplanen vann laga kraft i december 2022.
Jvg	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	Ej aktuellt	Ja	-	-	Ja	FKS	Ingen formell planläggning behövs. Behöver samordnas med Sundsvall C–Dingersjö, etappen Sundsvall C–Kubikenborg.
Jvg	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg	2023	Ja	< 0	-781	Ja	FKS	Etappen Sundsvall C–Kubikenborg (2,5 km dubbelspår) har högre planeringsmognad och behöver samordnas med Sundsvall resecentrum. Järnvägsplanen skickades in för fastställelseprövning i september 2022 och beräknas fastställas i maj 2023.
Väg	E20 Förbi Mariestad	Laga kraft	Ja	0,32	834	Ja	FKS	Objektet har två vägplaner, delen Hindsberg–Muggebo, som vann laga kraft i januari 2023, och delen Muggebo–Tjos, som fastställdes i oktober 2022 och som ligger överklagad hos regeringen. Objektet har inväntat laga kraft för vägplanen för E20 Götene–Mariestad, se nedan.
Väg	E20 Götene–Mariestad	Laga kraft	Ja	0,39	790	Ja	FKS	Vägplanen vann laga kraft i januari 2023.
Jvg	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	2023	Ja	< 0	-686	Ja	FKS	Planen för delen Lärje fastställdes i maj 2023, laga kraft förväntas juni 2023. För delen Pilekrogen, sker ett omtag i järnvägsplanen. Prognos för fastställelse av järnvägsplan för Pilekrogen är 2024. Planerad byggstart 2024 har koppling till Västlänken.

Utöver de föreslagna objekten enligt ovan finns två objekt som det är angeläget att byta byggstart från år 4–6 till år 1–3. Det gäller Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg och farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled.

För Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg blev samtliga sex järnvägsplaner fastställda 2022-10-24. Fastställelsebeslutet är villkorat av att alla planer ska vinna laga kraft. Järnvägsplanerna är överklagade. Trafikverket föreslår att byte till byggstart år 1–3 hanteras i särskild ordning när överklagandena har behandlats.

För objektet farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled, har miljödomen för hamnens del och Trafikverkets del (muddringsarbete inklusive viss ny märkning av farled) vunnit laga kraft. Hamnen behöver komplettera CEF-ansökan med bland annat genomförandetid. Arbete med avtalsskrivning mellan hamnen och Trafikverket pågår. En pre-notifiering om statsstöd är skickad till EU-kommissionen. Svar på denna krävs för att muddringsarbete inklusive viss ny märkning av farled ska kunna genomföras. Trafikverket föreslår att byte till byggstart år 1–3 hanteras i särskild ordning under året när alla förutsättningar är helt klarlagda.

6.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

I denna byggstartsrapportering har samtliga tolv objekt, föreslagna för byte till år 1–3, genomgångna och godkända kostnadsbedömningar. För objekten ” Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder” och ” Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtgärder” har avsteg gjorts från beslutat arbetssätt eftersom osäkerhetsanalys enligt successivprincipen inte har genomförts. Objekten består av ett flertal separata åtgärder över ett större geografiskt område, där var och en av åtgärderna har GKI:er och kvalitetssäkring i grupp.

6.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Samtliga tolv objekt som föreslås få byggstarta 2024–2026 har samlade effektbedömningar (SEB) som är baserade på aktuella beräkningsförutsättningar. Elva av dessa har upprättats med en samhällsekonomisk kalkyl (SEK) som ger upphov till en nettonuvärdeskvot (NNK). Samtliga fyra vägobjekt visar på en positiv NNK vilket innebär att objekten bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma utifrån de kvantifierbara effekterna. Järnvägsobjekten har alla en negativ NNK. För vissa järnvägsobjekt kan inte samtliga nyttor beräknas förrän en hel sträcka är åtgärdad. Det kan därför vara missvisande att dra alltför långtgående slutsatser när NNK visar negativt resultat för enskilda järnvägsobjekt. För objektet Sundsvall Resecentrum har ingen samhällsekonomisk kalkyl tagits fram, då det saknas effektsamband för denna typ av åtgärd.

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 är jämbördiga.

I SEB:arna för respektive objekt görs en bedömning av 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, funktionshindrade, barn och unga samt kollektivtrafik och gång och cykel. Därutöver tas ställning till objektens bidrag till hänsynsmålet genom att utvärdera dess påverkan på faktorer som berör klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. I de samlade effektbedömningarna görs även en bedömning avseende eventuella målkonflikter som objekten bedöms ge upphov till.

Tio objekt som föreslås som nya i grupp 1–3 bedöms ha målkonflikter mellan funktions- och hänsynsmålet, samt avseende delmålen inom hänsynsmålet. Endast ett objekt bedöms ha målkonflikter avseende delmålen inom funktionsmålet. För en detaljerad redovisning av bidrag till funktions- och hänsynsmålen samt målkonflikter hänvisas till SEB för respektive objekt (Länkad SEB i bilaga 1). I bedömningen ingår inte påverkan av ”energianvändning vid byggande och framtida drift och underhåll”.

6.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

I SEB:arna görs, som ovan nämnts, bedömningar avseende objektens bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Denna bedömning görs i den transportpolitiska målanalysen där funktions- och hänsynsmålen har brutits ned 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 grupperas i följande kategorier: medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och mellan länder, jämställdhet, funktionshindrade, barn och unga samt kollektivtrafik, gång och cykel. Nedanstående övergripande sammanställning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse utgår från dessa grupperingar.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av tabell 6.3.1.1. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 6.3.1.1 Bidrag till funktionsmålet för objekt som föreslås som nya i grupp 1–3.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Medborgarnas resor	Samtliga objekt bidrar positivt till åtminstone något av målen.
Näringslivets transporter	Alla objekt utom två bidrar positivt till åtminstone något av målen.
Tillgänglighet regional och mellan länder	Alla objekt ökar tillgängligheten till interregionala resmål. Inget objekt bidrar negativt till något av delmålen.
Jämställdhet	Ett objekt bidrar negativt till ett delmål och två objekt bidrar inte alls. Övriga objekt bidrar positivt till åtminstone något av delmålen.
Funktionshindrade	Sju av objekten bidrar inte till målet.
Barn och unga	Sex objekt bidrar positivt till målet. Övriga objekt bidrar inte.
Kollektivtrafik, gång och cykel	Tre objekt bidrar positivt till båda delmålen och åtta bidrar till något av dem. Ett objekt bidrar inte till något av delmålen.

6.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

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

Delmålen vad gäller hänsynsmålet grupperas i följande kategorier: klimat, människors hälsa, befolkning, luft, vatten, mark, landskap, biologisk mångfald, växtliv samt djurliv och forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse. Nedanstående övergripande sammanställning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse utgår från de uppräknade grupperingarna.

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet framgår av tabell 6.3.1.2. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 6.3.1.2: Bidrag till hänsynsmålet för objekt som föreslås som nya i grupp 1–3.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Klimat	En betydande andel av objekten bidrar positivt till målen.
Människors hälsa	Ett objekt bidrar enbart negativt, två bidrar inte och sex bidrar positivt. Övriga bidrar både positivt och negativt.
Befolkning	Åtta objekt bidrar positivt till målen. Inget objekt bidrar negativt.
Luft	Tre objekt bidrar negativt till delmålet som avser transportsystemets totala emissioner av kväveoxider och partiklar. Övriga objekt bidrar positivt till detta mål, eller något annat av delmålen i kategorin.
Vatten	Tre objekt bidrar positivt.
Mark	Fem av objekten bidrar inte till målen. Ett bidrar positivt, övriga negativt eller både positivt och negativt.
Landskap	Nio objekt bedöms bidra negativt till målet.
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Tre objekt bidrar inte till målen. Tre bidrar negativt och övriga bidrar både positivt och negativt.
Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Fem objekt bidrar inte till målen. Övriga bidrar negativt till åtminstone två av delmålen.
Trafiksäkerhet	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till målet.

6.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till nationell plan

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. Denna jämförelse har gjorts för nio av de tolv objekt som föreslås som nya i grupp 1–3. För övriga tre objekten har någon ny SEB inte tagits fram efter den som togs fram inför planförslaget eftersom varken förutsättningar eller innehåll i objekten har ändrats.

För de flesta objekten finns ingen eller endast små förändringar i bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse jämfört med vad som beskrivits i den nationella planen, vilket framgår av tabell 6.3.2. Förändringarna av bedömning kan vara till följd av innehållsförändringar, tillkommande ny information och/eller ändrad bedömning av bidrag till måluppfyllelse.

Tabell 6.3.2: Förändrad måluppfyllelse för objekt som föreslås som nya i grupp 1–3.

Objekt	Datum ny SEB	Förändringar jämfört med nationell plan
Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2023-02-25	Bidraget till ”tillgänglighet till interregionala resmål” och ”lika möjlighet att utforma sina liv” har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till ”andel gång- och cykelresor av totala kortväga” har gått från positivt till inget bidrag. Bidraget till ”fysisk aktivitet i transportsystemet”, ”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” har gått från positivt till inget bidrag.
E45 Rengsjön–Älvros	2022-12-02	Bidraget till lika möjlighet att utforma sina liv har gått från negativt till inget bidrag. Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från negativt till inget bidrag.
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	2022-06-27	Ingen förändring
Uppsala, Plankorsningar	2023-03-02	Ingen förändring
Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2023-01-27	Bidraget till näringslivets transporter har gått från negativt till inget bidrag. Bidraget till kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade har gått från positivt till inget bidrag. Bidraget till mortalitet, barriärer, förekomst av livsmiljöer, samt betydelsen för biologisk mångfald har gått från negativ till inget bidrag.
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg	2023-01-27	Ingen förändring
Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	2023-02-28	Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från positivt till inget bidrag. Bidraget till antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller har gått från inget bidrag till negativt bidrag. Bidraget till fysisk aktivitet i transportsystemet har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till ”upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter”, ”utpekade värdeområden” och ”strukturomvandling” har gått från inget bidrag till negativt bidrag.
Sundsvall C—Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg	2023-02-25	Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till kvalitet på vatten ur ett dricksvattenperspektiv har gått från negativt till inget bidrag. Bidrag till förorenade områden har gått från negativt till positivt bidrag. Bidraget till skyddsvärda områden under driftskede har gått från inget bidrag till negativt bidrag. Bidraget till förekomst av livsmiljöer samt inhemsk biologisk mångfald har gått från inget bidrag till negativt bidrag.
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	2023-02-05	Bidraget till betydelse för bakgrundshalt av metaller har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till utpekade värdeområden och utradering går från inget bidrag till negativt bidrag.

6.4 Medfinansiering

Två medfinansieringsobjekt ingår bland de förslag på objekt som bör få byggstarta år 2024–2026.

Tabell 6.4: Objekt med medfinansiering fördelat på grundutförande och tillägg (förslag på objekt som bör byggstarta år 2024–2026, år 1–3).

Löpande pris, mnkr	Total	Grund-utförande	Tillägg
Uppsala, Plankorsningar	135		135
E20 Förbi Mariestad	163	57	106
E20 Götene–Mariestad	672	234	438
Total medfinansiering	**970**	**291**	**679**

Objekten E20 Förbi Mariestad och E20 Götene–Mariestad: Enligt avtal för E20:s fem etapper tillskjuter medfinansiärerna 1 350 mnkr varav 470 mnkr avser grundutförande och 880 mnkr tillägg (procent fördelning berör E20 fem etapper). Motiv för att bidra till

finansieringen är att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

6.5 Förskottering

För perioden 2024–2026 ingår inga objekt med byggstarter genom förskottering.

6.6 Jämförelse med nationell plan för 2022–2033 och byggstartsbeslut

6.6.1 Förändring tidplan

Följande objekt som ingick i byggstartsgrupp 4–6, dvs. 2025–2027 enligt regeringens beslut den 7 juni 2022 föreslås för byggstart under perioden 2024–2026 (byggstartsgrupp 1–3) i denna rapportering:

- Borlänge–Falun, Kapacitets och hastighetshöjande åtgärder
- E45 Rengsjön–Älvros
- Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
- Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtgärder
- Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
- Uppsala, Plankorsningar
- E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
- Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
- Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
- E20 Förbi Mariestad
- E20 Götene–Mariestad
- Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår

Tidplan för elva objekt i förslag till byggstart år 2024–2026 överensstämmer med planperiod enligt regeringens beslut om byggstarter den 7 juni 2022, i samband med fastställelse av den nationella planen för perioden 2022–2033.

Det finns risk för att vägplanen för objektet Avvakko–Lappeasuando överklagas och därmed senareläggs, vilket frigör medel som möjliggör en tidigare byggstart för objektet E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering än i regeringens tidigare beslut om byggstarter som togs i juni 2022.

6.6.2 Kostnads- och innehållsförändringar

Objekt som har kostnads- och innehållsförändringar i förhållande till den nationella planen redovisas i tabell 6.6.2.

Tabell 6.6.2: Objekt med förändringar i förhållande till den nationella planen inom grupp år 1–3 (förslag till byggstart). Fastpris 202102.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
175	201	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Förändringar beror på prisjusteringar för ALEX-anläggningar och ökad procentuell byggherrekostnad utifrån Trafikverkets erfarenhetsvärden från likvärdiga projekt (ökning med 26 mnkr, 15%).
245	279	E45 Rengsjön–Älvros	Förändringar beror främst på bullerreducerande åtgärder, nya ersättningsvägar samt att förbiledning som innebär bättre byggbarhet är inräknat. Kostnadsökning beror också på utökade åtgärder över myrarna. Förändringar beror även på viss innehållsjustering och att 8400 m viltstängsel har utgått (ökning med 34 mnkr, 14%).
188	167	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	Ändrad totalkostnad hänförs till flera poster i kalkylen bl.a. på att kravet att förlägga en serviceplats bredvid servicespår har tagits bort, fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för ett antal fastigheter är ej aktuellt, ej klippbart stängsel (suicidstängsel) utbytt mot viltstängsel samt signalkostnaden har minskats efter en skarp budgetoffert erhållits från Alstom (Bombardier) (minskning med -21 mnkr, -11%).
613	577	Uppsala, Plankorsningar	Förändringar beror på rättelse av kalkylunderlaget avseende bl.a. Vändspår, Österplan som inte skulle ingå i totalkostnaden. Åtgärden är en trimningsåtgärd (minskning med -36 mnkr, -6%).
185	114	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Detta objekt samordnas med objektet Sundsvall–Ånge. Påverkar totalkostnaden då åtgärderna för Ånge–Östersund minskar och Sundsvall–Ånge ökar. Förändringar hänförs till minskad sträcka och att mellanblock utgått (minskning med -71 mnkr, -38%).
345	412	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtgärder	Detta objekt samordnas med objektet Ånge–Östersund. Påverkar totalkostnaden då åtgärderna för Ånge–Östersund minskar och Sundsvall–Ånge ökar. Förändringar hänförs till bl.a. tillkommande plankorsnings- och hastighetshöjande åtgärder. Detta för att möjliggöra hastighetshöjningen på sträckan Bräcke–Östersund (ökning med 67 mnkr, 20%).
996	1 211	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	Förändringar hänför till bl.a. utökad utgrävningsdjup för att klara bärighetskrav, anordning av gångförbindelsen över spårområdet och anläggande av planfri anslutning (ökning med 215 mnkr, 22 %).
2 744	784	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg	Etappen Sundsvall C–Kubikenborg (2,5 km dubbelspår) behöver samordnas med Sundsvall resecentrum och har hög planeringsmognad. Etappen har inte tidigare kalkyl, men en ökning från tidigare bedömd kostnad för deletappen har tillkommit med 90 mnkr och berör stödkonstruktioner pga. lokaliseringsval för sträckningen. Etappen Kubikenborg–Dingersjö föreslås hanteras i senare byggstartsrapportering när åtgärden har fått rätt planeringsmognad. Förändringen mot total kostnad i plan handlar om att andra etappen inte ingår i denna byggstartsrapportering, vilket innebär att det inte är en relevant kostnadsjämförelse (minskning -1 960 mnkr, -71%).

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.

Förändringar i planeringsstegen utgår från Trafikverkets planförslag i tidigare planeringsomgångar.

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%).
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%). 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 mnkr 40%). 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 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 föroreningar på området och byte av trummor i sin helhet. (ökning med ca 64 mnkr, 34%)
Uppsala, Plankorsningar	Objektet ingick i plan 2014-2025 (skede åtgärdsvalsstudie). 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%). 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%).
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede åtgärdsvalsstudie) 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 mnkr, 30%).
Ånge–Östersund, 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 49 mnkr, 26%).
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. säkerhetshöjande åtgärder	Objektet ingick i plan 2018–2029 (skede funktionsutredning). 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%).
Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	Objektet ingick i plan 2010–2021 (skede funktionsutredning). 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

Objekt	Kommentar
	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 pendlarparkering på andrasidan bangården. Lösningen förutsätter att ett nytt ställverk 95 är på plats i Bergsåkersprojektet. 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%). 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%). 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%).
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg	Objektet ingick i plan 2014–2025 (skede åtgärdsvalsstudie). 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%). Jmf mellan plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) mot tidigare plan har inga större innehållförändringar skett (ökning med ca 180 mnkr 7%).
E20 Förbi Mariestad	Objektet ingick i plan 2014–2025 (tillkom i samband med planbeslut – förhandlingar pågick för E20 fem etapper). 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%). 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%).
E20 Götene–Mariestad	Objektet ingick i plan 2014–2025 (skede åtgärdsvalsstudie – förhandlingar pågick för E20 fem etapper). 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%). 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%).
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	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 att detaljeringsgraden och kunskap om åtgärden har förbättrats gentemot tidiga skeden. Detta innebär bland annat att behovet av uppställningsspår har ökat 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%)

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

I detta avsnitt redovisas objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart år 4–6 det vill säga år 2027–2029.

Enligt regeringens uppdrag ska de objekt som föreslås få förberedas för byggstart 2027–2029 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 kunna genomföras på det sätt och till de kostnader som ryms inom den långsiktiga ekonomiska ramen för satsningar i transportinfrastrukturen enligt den fastställda nationella planen (se avsnitt 2 Fördelning av den ekonomiska ramen). Objekt bör i undantagsfall kunna tillåtas ingå i gruppen år 4-6 även om inte alla förutsättningar är helt klarlagda och utredda. I dessa fall ska Trafikverket motivera ett sådant förslag till undantag.

Trafikverket föreslår att fem objekt bör få beslut om att förberedas för byggstart år 2027–2029, se tabell 7.1. I förslaget ingår objekt där planeringen inte har kommit så långt att de uppfyller alla kriterier enligt regeringens uppdrag, men föreslås ingå för att alla förutsättningar ska kunna klarläggas och utredas.

7.1 Planeringsstatus

Av de fem föreslagna objekten kräver fyra objekt väg-/järnvägsplan. För dessa har planläggningsprocessen påbörjats, se tabell 7.1.

Tabell 7.1: Förslag på objekt som bör få förberedas för byggstart år 2027–2029.

Trafikslag	Objekt	Prognos laga kraft år	Godkänd SEB	NNK-idu	NNV	Godkänd AKKkalk	Kalkyltyp	Övriga kommentarer
Jvg	Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	2025	Ja	0,70	138	Ja	ULK	Inlämning av plan för fastställelseprövning planeras till april 2024.
Jvg	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	Ej aktuellt	Ja	0,31	48	Ja	GKI	Objektet består av flera samtidiga infarter. Ska samordnas med underhåll av växelbyte på sträckan.
Jvg	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	2027	Ja	< 0	-1 050	Ja	FKS	Korridor för lokalisering vald i september 2022.
Väg	E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering	2025	Ja	0,16	84	Ja	FKS	Plan beräknas fastställas under 2024.
Väg	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering	2025	Ja	0,22	118	Ja	FKS	Vägplan har skickats in för fastställelse december 2022, fastställd i april 2023.

Utöver de föreslagna objekten enligt ovan finns även objektet Göteborg–Borås, del av nya stambanor som är angeläget att byta byggstart från år 7–12 till år 4–6. Enligt regeringsbeslut har planeringen för objektet pausats och Trafikverket har fått i uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 30 juni 2023. Trafikverket föreslår att om utredningen resulterar i

nytt beslut från regeringen för fortsatt planering av objektet, så hanteras byte till förberedelse för byggstart år 4–6 i särskild ordning.

7.2 Kvalitetssäkring av anläggningskostnadskalkyler

I denna byggstartsrapportering har tre av fem objekt föreslagna för byte till år 4–6 genomgångna och godkända kostnadsbedömningar. För två av objekten har avsteg gjorts från beslutat arbetssätt. För Blekinge kustbana, Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp 1) har planläggningen inletts. Järnvägsplanen befinner sig i skede samrådsunderlag. När arbetet har kommit längre kommer en ny SEB att tas fram.

Objektet Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder bedöms i dagsläget inte ha något behov av formell planläggning. Kvalitetssäkring via successivprincipen enligt beslutat arbetssätt genomförs när projektet har kommit längre i planeringen.

7.3 Samlade effektbedömningar (SEB)

Av de fem objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 4–6 har samtliga objekt en SEB, och även SEK har upprättats baserat på de senaste beräkningsförutsättningarna.

Av de fem objekten visar fyra objekt på en positiv NNK. Objektet Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana visar på en negativ NNK, det vill säga att objekten bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamt enligt den kvantitativa samhällsekonomiska kalkylen.

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, se beskrivning under avsnitt 6.3. Delmålen för funktions- respektive hänsynsmålet i nedanstående beskrivning har grupperats på samma sätt som för objekten som föreslås som nya i grupp 1–3. Fem objekt som föreslås som nya i grupp 4–6 bedöms ha målkonflikter mellan funktions- och hänsynsmålen samt inom hänsynsmålet. Inget objekt bedöms ha målkonflikter avseende delmålen inom funktionsmålet. För en detaljerad redovisning av bidrag till funktions- och hänsynsmålet samt målkonflikter hänvisas till SEB för respektive objekt (länkad SEB i bilaga 1). I bedömningen ingår inte påverkan av ”energianvändning vid byggande och drift och underhåll”.

7.3.1.1 Bidrag till funktionsmål tillgänglighet

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet framgår av tabell 7.3.1.1. För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 7.3.1.1: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till funktionsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Medborgarnas resor	Samtliga objekt bidrar positivt till målen.
Näringslivets transporter	Samtliga objekt bidrar positivt till målen.
Tillgänglighet regional och mellan länder	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till målen.
Jämställdhet	Två objekt bidrar positivt till delmålet som avser möjlighet att utforma sitt liv.
Funktionshindrade	Tre av objekten utgör ett positivt bidrag till målet.
Barn och unga	Tre av objekten bidrar positivt till målet.
Kollektivtrafik, gång och cykel	Samtliga objekt bidrar positivt till målen.

7.3.1.2 Bidrag till hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö

En övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet framgår av tabell 7.3.1.2 För en detaljerad beskrivning hänvisas till de respektive objektens SEB:ar.

Tabell 7.3.1.2: Övergripande sammanfattande beskrivning av objektens bidrag till hänsynsmålet.

Transportpolitiska mål	Bidrag till uppfyllelse
Klimat	Tre objekt bidrar positivt till målet, övriga två bidrar negativt.
Människors hälsa	Två objekt bidrar positivt till något av målen, ett bidrar positivt och negativt.
Befolkning	Tre av objekten bidrar positivt till målet.
Luft	Tre objekt bidrar positivt till målet avseende förbättrad luftkvalitet. Övriga två bidrar negativt.
Vatten	Inget objekt bidrar till målet.
Mark	Ett objekt bidrar negativt. Övriga lämnar inget bidrag.
Landskap	Tre av objekten bidrar negativt till målet, övriga två ger inget bidrag.
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	I huvudsak bidrar objekten negativt till målen. Ett undantag är delmålet ”mortalitet” som får ett positivt bidrag från två objekt. Ett objekt påverkar inte målet alls.
Forn och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	I huvudsak bidrar objekten negativt eller inte alls till målen.
Trafiksäkerhet	Samtliga objekt bedöms bidra positivt till målet.

7.3.2 Förändrad måluppfyllelse i förhållande till den nationella planen

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. Denna jämförelse har gjorts för tre av de fem objekt som föreslås som nya i grupp 4-6. För de övriga två objekten har ingen ny SEB tagits fram efter den som tagits fram i samband med den nationella planen.

Endast ett av de tre objekten med en ny upprättad SEB har fått en ändrad bedömning av ett av funktionsdelmålen. För de två andra objekt är bedömningar densamma som de som gjordes inför den nationella planen.

Tabell 7.3.2: Förändrad måluppfyllelse för objekt som föreslås som nya i grupp 4–6.

Objekt	Datum ny SEB	Förändringar jämfört med nationell plan
Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	2022-12-23	Ingen förändring
E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering	2022-06-27	Bidraget till andel gång- och cykelresor av totala kortväga har gått från inget bidrag till positivt bidrag.
E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	2022-07-26	Ingen förändring

7.4 Medfinansiering

För de objekt som Trafikverket föreslår för förberedelser för byggstart år 2027–2029 ingår inga objekt med medfinansiering av grundutförande. Se tabell 7.4.

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

Löpande pris, mnkr	Total	Grund-utförande	Tillägg
Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	6		6
Total medfinansiering	**6**		**6**

7.5 Jämförelse med den nationella planen

7.5.1 Förändring tidplan

Följande objekt föreslås bör få förberedas för byggstart år 2027–2029 (byggstartsgrupp år 4–6) i denna rapportering.

- Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp 1)
- Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
- E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering
- E4 Broänge–Daglösten mötesseparering

Tidplan för de fem objekten som föreslås bör få förberedas för byggstart år 2027–2029 överensstämmer med planperiod enligt regeringens beslut om byggstarter i samband med fastställelsen av den nationella planen för 2022–2033 och beslutet 2023-03-09 (LI2023/00664).

7.5.2 Kostnads- och innehållsförändring

Objekt som har kostnads- och innehållsförändringar i förhållande till den nationella planen redovisas i tabell 7.5.2.

Tabell 7.5.2: Objekt med förändringar i förhållande till den nationella planen inom grupp år 4–6 (förslag att förberedas för byggstart). Fastpris 202102.

Total kostnad enligt plan (mnkr)	Total kostnad aktuell (mnkr)	Objekt	Kommentar
5 287	5 745	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	Förändring är främst kopplat till att korridor för lokalisering valts så att man undviker viktiga natur- och kulturvärden samt samlar infrastrukturen i ett stråk, bl.a. Rv 15. Det ger sammantaget en högre måluppfyllelse än andra studerade alternativ, men kräver fler och längre tunnlar och broar samt ökade behov av markförstärkning (ökning med 458 mnkr, 8,7%).
396	389	E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering	Minskad totalkostnad beror på justering av kostnadsposter i samband med genomgång av kalkylen. Innehållsförändringar hänförs främst till att räcken och bullerplank har tillkommit, tillägg av kostnader för cirkulationsplats produktion (kostnader för utredningen ingick i tidigare kalkyl) samt att bro över Luossajoki byts istället att för att breddas (minskning med -6 mnkr, -1,6%).
396	362	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	Väganläggning har minskat efter mer detaljerad projektering. En del ökning pga. att etappen har förlängts med ca 1 km och att dagens korsning i Broänge byggs om till c-korsning samt en ny bro över Mångbyån har tillkommit sedan förra skedet (minskning med -34 mnkr, -8,5%).

De objekt som har redovisat kostnads- och innehållsförändringar, men kräver översyn av omfattning och detaljer, ingår inte i denna redovisning.

För objekt i grupp 4-6 pågår genomgång och uppdatering av objektens förutsättningar och aktuella kostnadskalkyler och därmed kvalitetssäkring av kalkylsammanställningar. Objekten i byggstartsgrupp år 4–6 är i tidigt skede i planeringen och allt eftersom kunskapen ökar om objekten kommer uppdaterade kostnadskalkyler och SEB:ar tas fram.

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%).
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 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 möjliggöra prognosticerad trafikering i hela stråket Älmhult–Olofström–Karlshamn (ökning med ca 2227 mnkr, 42%).
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%).
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%).

8 Kompletterande statusinformation för objekt som föreslås byta grupp

8.1 Byggstartsgrupp år 1-3

Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder

Status för den fysiska planeringen

En funktionsutredning finns för objektet. Ingen järnvägsplan krävs på grund av att objektet endast omfattar åtgärder i befintlig anläggning. Anläggningskrav järnväg (AKJ) är fastställda för respektive delåtgärd. Arbetet med att ta fram bygghandling pågår.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till tillgänglighet till interregionala resmål och lika möjlighet att utforma sina liv har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till andel gång- och cykelresor av totala kortväga har gått från positivt till inget bidrag. Bidraget till fysisk aktivitet i transportsystemet, 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 har gått från positivt till inget bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet har en ny totalkostnad på 201 mnkr dvs. en ökning med 26 mnkr (15 %) jämfört med 175 mnkr som angetts i den nationella planen.

Regionen redovisade vid ett s.k. nationellt revisionsmöte i december 2022 en ny totalkostnad för objektet på 246 mnkr (2021-02), dvs. en ökning med 71 mnkr (41 %) jämfört med 175 mnkr som angetts i den nationella planen. Ökningen berodde på innehålls- och kostnadsförändringar, bl.a. tillkommande vägskyddsanläggningar samt prisjusteringar för vägskyddsanläggningar och ställverk, ökad procentuell byggherrekostnad och s.k. generella osäkerheter. Objektet består dels av kapacitetshöjande åtgärder, dels av åtgärder för ökad säkerhet i plankorsningar. Efter att det vid revisionsmötet beslutades att regionen skulle se över möjligheten att helt stryka den ena av de två delarna, har regionen arbetat vidare och kommit fram till att det inte är möjligt, men den har identifierat poster som kan reduceras i bägge delarna som minskar kostnadsökningen utan att effekterna påverkas alltför mycket. Minskningen beror främst på ett annat val av ställverk, vilket i sin tur gjort att befintliga vägskyddsanläggningar inte behöver byggas om. Den nya reviderade totalkostnaden uppgår till 201 mnkr.

E45 Rengsjön-Älvros

Status för den fysiska planeringen

Vägplanen vann laga kraft genom regeringsbeslut i februari 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till lika möjlighet att utforma sina liv har gått från negativt till inget bidrag. Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från negativt till inget bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet har en ny totalkostnad på 279 mnkr (2021-02), dvs. en ökning med 34 mnkr (14 %) jämfört med 245 mnkr som angetts i den nationella planen. I samband med framtagandet av förfrågningsunderlag/bygghandling inför produktion har en ny kalkyl tagits fram, som visar på innehålls- och kostnadsförändringar, bl.a. att fler ersättningsvägar behövs, utökade geotekniska åtgärder över myrområden samt utökade miljö- och klimatkrav i entreprenader. För att minska totalkostnaden har objektet bl.a. kortats av genom att en sträcka på 3300 m

utmed befintlig väg med planerade sidoområdesåtgärder och viltstängsel har tagits bort, vilket gett en besparing på 20 mnkr. Enligt regionen har vägen i sig en bra standard i både plan och profil, men berörd sameby vill inte att det sätts upp viltstängsel på sträckan eftersom det försvårar för vinterbetet. Sidområdesåtgärderna skulle fortfarande kunna göras, men man tappar samordningsvinsten med viltstängslet.

Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder

Status för den fysiska planeringen

Objektet består av ett paket med trimningsåtgärder. Ingen åtgärd kräver järnvägsplan. Framtagande av anläggningskrav järnväg (AKJ) och bygghandling pågår.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till näringslivets transporter har gått från negativt till inget bidrag. Bidraget till kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade har gått från positivt till inget bidrag. Bidraget till mortalitet, barriärer, förekomst av livsmiljöer, samt betydelsen för biologisk mångfald har gått från negativt till inget bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objekten Ånge–Östersund och Sundsvall–Ånge, som utgör två trimningspaket, hanteras här samlat. Objektet Ånge–Östersund har en ny totalkostnad på 114 mnkr (2021-02), dvs. en minskning med 71 mnkr jämfört med 185 mnkr som angetts i den nationella planen. Objektet Sundsvall–Ånge har en ny totalkostnad på 411 mnkr dvs. en ökning med 67 mnkr jämfört med 344 mnkr som angetts i den nationella planen.

Fördjupade utredningar har gjorts bl.a. vad gäller samordningen med underhållsåtgärder, och ett reviderat förslag har tagits fram för att uppnå de effekter och de mål som ursprungligen var planerade för de båda objekten. Förslaget innebär en omfördelning mellan objekten men en i princip oförändrad totalkostnad för de båda objekten. En EU-ansökan (ERUF) har lämnats in i mars 2023, där delar av dessa objekt lyfts in för att kunna tillföra 100 mnkr till Mittbanan för ytterligare åtgärder/utredningar. Det är EU:s strukturfondpartnerskap för mellersta Regionen som ska hantera ansökan. Att dessa objekt får byggstartsbeslut till år 2024 är en förutsättning för EU-ansökan.

Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg

Status för den fysiska planeringen

Objektet består av ett paket med trimningsåtgärder. Endast en åtgärd kräver järnvägsplan och den avser linjerätning i Erikslund som ska samordnas med ett brobyte. Det har tidigare gjorts en linjestudie som låg till grund för nationell plan. Planläggningsprocessen ska påbörjas under året och beräknas pågå till 2025.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objekten Ånge–Östersund och Sundsvall–Ånge, som utgör två trimningspaket, hanteras här samlat. Objektet Sundsvall–Ånge har en ny totalkostnad på 411 mnkr dvs. en ökning med 67 mnkr jämfört med 344 mnkr som angetts i den nationella planen. Objektet Ånge–Östersund har en ny totalkostnad på 114 mnkr (2021-02), dvs. en minskning med 71 mnkr jämfört med 185 mnkr som angetts i den nationella planen.

Fördjupade utredningar har gjorts bl.a. vad gäller samordningen med underhållsåtgärder, och ett reviderat förslag har tagits fram för att uppnå de effekter och de mål som ursprungligen var planerade för de båda objekten. Förslaget innebär en omfördelning mellan objekten men en i princip oförändrad totalkostnad för de båda objekten. En EU-ansökan (ERUF) har lämnats in i mars 2023, där delar av dessa objekt lyfts in för att kunna tillföra 100 mnkr till Mittbanan för ytterligare åtgärder/utredningar. Det är EU:s strukturfondpartnerskap för mellersta Regionen som ska bevilja ansökan. Att dessa objekt får byggstartsbeslut till år 2024 är en förutsättning för EU-ansökan.

Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning

Status för den fysiska planeringen

Järnvägsplanen är i skede fastställelsehandling och bedöms fastställas i juni och vinna laga kraft i juli 2023. Projektet ser liten risk för överklagande av boende och samebyar. I åtgärden kommer de två samebyarnas renbetesmarker separeras med stängsel på ett sätt som samebyarna är tillfreds med. Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag för att se över möjligheten att tidigarelägga de planerade åtgärderna på Malmbanan. För att en tidigareläggning ska vara möjlig krävs att produktionen för Sikträsk bangårdsförlängning utförs under åren 2025-2026. Detta för att undvika att produktionen hamnar samtidigt med övriga bangårdsförlängningar samt de omfattande reinvesteringsåtgärderna som planeras på banan, vilket skulle innebära en än större utmaning kopplat till entreprenadmarknaden och störningar av trafiken under byggtiden.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet har en ny totalkostnad på 167 mnkr (2021-02), dvs. en minskning med 21 mnkr (11 %) jämfört med 188 mnkr som angetts i den nationella planen. Kostnadsminskningen beror främst på att signalkostnaden har minskats efter att en skarp budgetoffert erhållits samt att suicidstängsel är utbytt mot viltstängsel.

Uppsala, Plankorsningar

Status för den fysiska planeringen

Järnvägsplanen vann laga kraft genom regeringsbeslut i november 2022.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Ett vändspår på Österplan har utgått från objektet motsvarande 36 mnkr. Åtgärden kommer att göras inom anslaget för trimningsåtgärder till samma kostnad.

E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering

Status för den fysiska planeringen

Vägplanen vann laga kraft genom regeringsbeslut i december 2022.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Inga förändringar.

Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.

Status för den fysiska planeringen

Framtagande av bygghandling och upphandling av entreprenör pågår. En arkitekttävling för den nya gångbron avgjordes i december 2022.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från positiv till inget bidrag. Bidraget till antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller har gått från inget bidrag till negativt bidrag. Bidraget till fysisk aktivitet i transportsystemet har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter, utpekade värdeområden och strukturomvandling har gått från inget bidrag till negativt bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet har en ny totalkostnad på 1 211 mnkr dvs. en ökning med 215 mnkr (22 %) jämfört med 996 mnkr som angetts i den nationella planen.

Regionen redovisade vid ett s.k. nationellt revisionsmöte i februari 2023 en ny totalkostnad för objektet på 1 317 mnkr (2021-02) dvs. en ökning med 321 mnkr (32 %) jämfört med 996 mnkr som angetts i den nationella planen. Ökningen berodde främst på kostnads- och innehållsförändringar, bl.a. förlängd produktionstid, utökad mängd utgrävning för att klara bärighetskrav, ökad kostnad för anläggande av planskild gångförbindelse, utökad omfattning av tillkommande uppställningsspår för godshantering, konvertering av 50 signalobjekt till ERTMS, ombyggnad av 10 vägskyddsanläggningar enligt ALEX-konceptet samt införande av nytt styrområde för ERTMS på sträckan Töva-Sundsvall.

Regionen har inför revisionsmötet sett över möjligheterna att vidta kostnadsreducerande åtgärder och vilka konsekvenser det skulle få. Möjligheterna att reducera investeringskostnaderna utan betydande konsekvenser för funktionen är begränsade. Revisionsmötet beslutade dock att regionen ska genomföra besparingsåtgärder innebärande att införandet av ett nytt styrområde samt ombyggnad av vägskyddsanläggningar utgår motsvarande en besparing på 48 + 70 mnkr, dvs. 118 mnkr; med den omprojektering som måste göras blir den verkliga besparingen dock 98 mnkr. Besparingen ligger i linje med att dessa två åtgärder var kända vid åtgärdsplaneringen men inte togs med i den totalkostnad som lades in i den nationella planen. Besparingsåtgärderna ger en ny reviderad totalkostnad på 1 211 mnkr.

Bangårdsombyggnaden förutsätter att byggstartsbeslut för objektet Sundsvall resecentrum och för etappen Sundsvall—Kubikenborg i objekt Ostkustbanan dubbelspår Sundsvall—Dingersjö meddelas samtidigt.

Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg

Status för den fysiska planeringen

Järnvägsplanen är i skede fastställelsehandling och beräknas fastställas i maj 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till energianvändning per fordonskilometer har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till kvalitet på vatten ur ett dricksvattenperspektiv har gått från negativt till inget bidrag. Bidrag till förorenade områden har gått från negativt till positivt bidrag. Bidraget till skyddsvärda områden under driftskede har gått från inget bidrag till negativt bidrag. Bidraget till förekomst av livsmiljöer samt inhemsk biologisk mångfald har gått från inget bidrag till negativt bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar
Objektet omfattar 12,5 km dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, delen Sundsvall C–Dingersjö, och består av två utbyggnadsetapper.

Etapp 1 avser 2,5 km dubbelspår på sträckan Sundsvall C–Kubikenborg. Järnvägsplanen för etappen är i skede fastställelsehandling och beräknas fastställas i maj 2023. Framtagande av förfrågningsunderlag och bygghandling pågår.

Etapp 2 avser 10 km dubbelspår på sträckan Kubikenborg-Dingersjö. Arbetet med järnvägsplan och systemhandling för etappen har påbörjats.

Objektets totalkostnad enligt den nationella planen är 2 744 mnkr, varav 690 mnkr ligger på etapp 1. Kostnaden för etapp 1 har enligt en ny kalkyl ökat med 90 mnkr från 690 mnkr till 780 mnkr (13 %), på grund av en västlig dragning av spårlinjen, med fler stödkonstruktioner än den östliga som låg till grund för kostnaden i den nationella planen. Den västra dragningen är en direkt förutsättning för att kunna åstadkomma en ändamålsenlig funktion och kapacitet för bangården. Utredningen visar även att den västra dragningen är fördelaktig gällande byggbarhet eftersom större delar av dubbelspåret kan byggas utan att påverka befintligt trafikerat spår jämfört med det östra alternativet, vilket minimerar risker kopplade till trafikering under byggtiden.

Eftersom de två etapperna befinner sig i helt olika planerings- och planläggningsskeden är objektet som helhet inte moget för ett beslut om att få byggstarta. Därför begär Trafikverket nu beslut om byte av byggstartsgrupp och byggstart endast för etapp 1. Ombyggnaden av Sundsvalls bangård förutsätter att byggstartsbeslut för objektet Sundsvall resecentrum (se ovan) och för etappen Sundsvall— Kubikenborg, dubbelspårsutbyggnad, meddelas samtidigt. Utan samtidig ombyggnad krävs ett större omtag i projekteringen med minst 2 års förskjutning av tidplanen samt tillkommande kostnader. Beroendet mellan de två objekten framgår också av underlagsrapporten Namngivna investeringar till Trafikverkets planförslag (*Objektet innehåller ett växelpaket som utgör en förutsättning för genomförande av objektet "Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.*). De två etapperna av Sundsvall-Dingersjö är däremot helt fristående från och oberoende av varandra, och det finns ingen risk för att etappindelningen eller ett byggstartsbeslut för etapp 1 skulle medföra någon kostnadsökning i etapp 2 eller på något annat sätt föregripa planeringen eller planläggningen av etapp 2.

När det gäller planläggningen genomfördes inledande samråd för hela sträckan Sundsvall-Dingersjö samlat från 2015-2020. I september/oktober 2021 genomfördes samråd för järnvägsplanen för sträckan Sundsvall-Kubikenborg, och den var ute på granskning i april 2022. Vid Kubikenborg ansluter det nya spåret på sträckan Sundsvall-Kubikenborg till befintligt spår mot Dingersjö. Beslut att dela upp objektet i två faser togs av styrgruppen för "Ostkustbanan Västernorrland" i maj 2019, för att etappen Sundsvall-Kubikenborg fortsatt skulle bedrivas i regi av projektet Sundsvall resecentrum.

Objektets totalkostnad i planen baserades på en osäkerhetsanalys som genomfördes i slutet av 2020, då projektet var i ett tidigt skede och produktionsplaneringen utförd endast på en övergripande nivå. Det efterföljande arbetet med projektering och den detaljerade produktionsplaneringen visade att produktionen inte gick att bedriva på ett rationellt sätt på stora delar av sträckan Kubikenborg-Dingersjö, vilket skulle påverka kostnaderna. Etappen Kubikenborg-Dingersjö håller nu på att ses över vad gäller bl.a. tekniska lösningar och produktionsmetoder och Trafikverket kommer att redogöra för det arbetet inkl. eventuella kostnads- eller innehållsförändringar m.m. vid den redovisning som enligt regeringsuppdraget ska ske den 15 september 2023.

Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår

Status för den fysiska planeringen

Objektet består av två delar Lärje och Pilekrogen. Järnvägsplanen för uppställningsspår Lärje fastställdes i maj 2023. Efter att omtag gjorts för järnvägsplanen för uppställningsspår Pilekrogen planeras nu samråd ske under 2023 och planen lämnas in för fastställelseprövning under 2024.

Tillgång till uppställningsspår Lärje i december 2026 är viktigt för att;
- Trafikverket ska kunna leverera utlovad uppställningskapacitet till Västtrafik som utökar sin fordonsflotta 2023-2027 och är i behov av de tågmeter som uppställningsspår Lärje levererar
- förhindra påverkan på tågomlopp, avsaknad av Lärje innebära att alla tåg måste ut på linjen för inte bli stående på Göteborg Central (innan de går ut uppställning på Sävenäs alt Göteborg Central)

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Bidraget till betydelse för bakgrundshalt av metaller har gått från inget bidrag till positivt bidrag. Bidraget till utpekade värdeområden och utradering går från inget bidrag till negativt bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar

Inga förändringar.

E20 Förbi Mariestad

Status för den fysiska planeringen

Objektet är uppdelat i två etapper, Hindsberg-Muggebo och Muggebo-Tjos. Vägplanen för delen Hindsberg-Muggebo fastställdes i januari 2022 och vann laga kraft genom regeringsbeslut i januari 2023. Vägplanen för delen Muggebo-Tjos fastställdes i oktober 2022 och har överklagats till regeringen.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Inga nya samhällsekonomiska beräkningar har gjorts sedan nationell plan.

Kostnads- och innehållsförändringar

Inga förändringar.

E20 Götene – Mariestad

Status för den fysiska planeringen

Vägplanen vann laga kraft genom regeringsbeslut i januari 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Inga nya samhällsekonomiska beräkningar har gjorts sedan nationell plan.

Kostnads- och innehållsförändringar

Inga förändringar.

8.2 Byggstartsgrupp år 4-6

Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)

Status för den fysiska planeringen

Järnvägsplanen befinner sig i skede samrådsunderlag och samråd äger rum i maj/juni 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet kvarstår med oförändrad kostnad.

Regionen redovisade vid ett s.k. nationellt revisionsmöte i februari 2023 en ny totalkostnad för objektet på 159 mnkr (2021-02), dvs. en ökning med 22 mnkr (16 %) jämfört med 137 mnkr som angetts i den nationella planen. Förändringarna berodde bl.a. på behov av ett nytt uppställningsspår samt ökade kostnader för masshantering. Vid revisionsmötet gjordes bedömningen att själva innehållsförändringarna var väl motiverade, och det beslutades därför att regionen skulle få gå vidare med sin planering av objektet vad gällde dessa. När det gällde kostnadsökningarna bedömde mötet dock, eftersom objektet befinner sig i ett tidigt skede av planläggningsprocessen, att det skulle kunna finnas möjlighet för regionen att vidta åtgärder för att, även med innehållsförändringarna, hålla sig helt inom, eller i vart fall närma sig, den totalkostnad som angavs i den nationella planen, med bibehållande av objektets huvudsakliga syfte och ändamål. Objektet kvarstår således med oförändrad kostnad.

Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder

Objektet avser Godsstråket genom Bergslagen, sträckan Storvik-Frövi. Åtgärden innebär enligt planen införande av samtidig infart i Torsåker, Dagarn, Jularbo och Skinnskatteberg.

Status för den fysiska planeringen

Ingen järnvägsplan krävs på grund av att objektet endast omfattar åtgärder i befintlig anläggning. Arbetet med att ta fram bygghandling pågår.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Inga nya samhällsekonomiska beräkningar har gjorts sedan nationell plan.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet kvarstår med oförändrad kostnad.

I samband med kvalitetssäkring av objektet i bygghandlingsskede har den samtidiga infarten i Torsåker utgått för att finansiera andra delar av objektet.

Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana

Status för den fysiska planeringen

Korridor för lokalisering valdes i september 2022. Nu pågår upphandling av konsulter som ska ta fram järnvägsplaner på hela sträckan.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan

Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar

Objektet har en ny totalkostnad på 5 745 mnkr (2021-02), dvs. en ökning med 458 mnkr (9 %) jämfört med 5 287 mnkr som angetts i den nationella planen.

För Sydostlänken finns ett s.k. ställningstagande från augusti 2022 angående val av lokalisering för korridor Väst gällande en ny järnvägsdragning mellan Olofström och Blekinge kustbana. Ställningstagandet motiveras bl.a. utifrån att man undviker viktiga natur- och kulturvärden samt samlar infrastrukturen i ett stråk, bl.a. Rv 15. Detta ger sammantaget en högre måluppfyllelse än andra studerade alternativ. Dock innebär vald korridor även en högre kostnad jämfört med t.ex. alternativ Mitt, som legat till grund för kostnaden i den nationella planen. Samtliga identifierade korridor-alternativ medför dock en kostnadsökning mot plankostnaden. För alternativ Mitt en ökning med 188 mnkr (4 %).

E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering

Status för den fysiska planeringen
Vägplanen befinner sig i skede samrådsunderlag och samråd har ägt rum i februari 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan
Bidraget till ”andel gång- och cykelresor av totala kortväga” har gått från inget bidrag till positivt bidrag.

Kostnads- och innehållsförändringar
Objektet har en ny totalkostnad på 389 mnkr (2021-02), dvs. en minskning med 6 mnkr (2 %) jämfört med 396 mnkr som angetts i den nationella planen. Minskningen beror på justering av kostnadsposter i samband med genomgång av kalkylen.

E4 Broänge-Daglösten mötesseparering

Status för den fysiska planeringen
Vägplanen är fastställd i april 2023.

Förändrade måluppfyllelser jämfört med nationell plan
Ingen förändring.

Kostnads- och innehållsförändringar
Objektet har en ny totalkostnad på 362 mnkr (2021-02), dvs. en minskning med 34 mnkr (9 %) jämfört med 395 mnkr som angetts i den nationella planen. Förändringen består av två delar: dels en innehållsförändring inkl. kostnadsökning (22 mnkr) genom att startpunkten för objektet har flyttats söderut och projektet förlängts med ca 980 m, inkl. att en bro behöver bytas ut; dels en kostnadsminskning (54 mnkr). Samtliga förändringar har varit upp vid ett nationellt revisionsmöte, som har beslutat att tillstyrka dem.

Sträckan Grimsmark-Broänge, som ligger söder om objektet Broänge-Daglösten, är en av få kvarvarande sträckor på E4 som inte är mittseparerad. De 980 m som objektet Broänge-Daglösten förlängts med ingår inte i objektet Grimsmark-Broänge, utan utgör en felande länk mellan de båda objekten, och tycks ha fallit mellan stolarna. Det innebär alltså inte att objektet Grimsmark–Broänge påbörjas. Innehållsförändringen inkl. kostnadsökningen får anses vara nödvändig och lämplig.

Kostnadsminskningen på initialt 54 mnkr grundar sig på nyligen uppdaterade kalkyler, och har inte kunnat härledas till annat än att totalkostnaden i den nationella planen kan ha överskattats.

9 Namngivna reinvesteringar

I den nationella planen redovisas de namngivna reinvesteringarna på väg respektive järnväg. I tabell 9.1 och tabell 9.2 redovisas aktuellt läge för åtgärderna.

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

Järnvägsstråk	Åtgärd	2022–2025	2026–2029	2030–2033	Möjlig/planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan-underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Bohusbanan	Uddevalla–Strömstad, Kontaktledning	x	x		2025	Bygghandling 2021–2024 Förarbete 2024 Produktion 2025	350–430	380	
Dalabanan	Uppsala–Sala–Avesta/Krylbo, Spår- och växelbyten	x	x		2025	Förarbeten planerat 2024 Produktion 2025	710–870	1100	Utökad omfattning, fler växelbyten
Dalabanan	Uppsala–Avesta/Krylbo, Kontaktledning	x	x		2025	Bygghandling 2023–2024 Produktion 2025	360–440	420	
Dalabanan	Siljansbanan, Kontaktledning		x		2028	Bygghandling planerad 2026–2027 Produktion 2028	350–430	680	Ökad omfattning, ändrat produktionsupplägg samt översyn av kalkyl utifrån nya erfarenhetsvärden har medfört ökade kostnader mot plan
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Örebro–Frövi, Kontaktledning			x	2033	Senarelagd produktion inom perioden för samordning, planerad 2033	470–570	520	Utökad och samordnad med fler åtgärder i NPT 2022–2033.
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro–Frövi, Spår- och växelbyte	x			2022	Produktion pågår 2022–2023	360–440	440	
Göteborg	Sävenäs rangerbangård	x	x		2027	Utredning pågår, oklart om Sävenäs utformning samt omfattning.	1640–2000	1960	Osäkerheter kring omfattning och utförande, utredning pågår.
Jönköpingsbanan	Falköping–Nässjö, Kontaktledning		x	x	2028	Planerad produktion 2028	700–860	700	
Kust till kustbanan	Hillared–Hestra, Spår- och växelbyte			x	2031	Senarelagd för att inrymma mer akuta åtgärder på Dalabanan och Malmbanan	290–350	325	Ökad prognos för att inkludera växelbyten.
Malmbanan	Boden–Harrträsk, Spår- och växelbyte		x		2026	Förarbeten planerat 2025, produktion 2026–2027	1240–1520	1050	Tidigarelagd för att återställa STAX på prioriterat stråk. Växelbyten utbrutna ur åtgärden för att säkra spårbytet men redovisas tillsammans.
Malmbanan	Gällivare–Råtsi, spår- och växelbyte	x			2024	Förarbeten 2023, produktion 2024–2025	590–720	1000	Tidigarelagd samt förkortad produktionstid för prioritering av åtgärden, Malmbanan

Järnvägsstråk	Åtgärd	2022–2025	2026–2029	2030–2033	Möjlig/planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan-underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
Malmbanan	Boden–Gällivare, kontaktledning		x	x	2026	Produktion planerad 2026	770–950	800	Utökad med hjälpkraftsupprustning.
Mälarbanan	Västerås–Kungsängen, Signalställverk		x	x	2027	Produktion planerat 2027	550–670	620	
Mälarbanan	Frövi–Köping, Hovsta–Jädersbruk, Signalställverk		x	x	2029	Bygghandling planerad 2028	540–660	605	
Mälarbanan, Svealandsbanan	Tillberga–Jädersbruk, Eskilstuna–Kolbäck, Spår- och växelbyte	x	x		2025	Produktion planerat 2025–2026	800–980	1000	Utökad omfattning med längre sträcka samt fler växlar.
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Mellerud, Spår och växelbyte		x	x	2027	Produktion planerad 2027, tidigarelagd 3 år. Kabellokalisering och utredning under 2023	370–450	420	
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Kil, Kontaktledning			x	2031	Produktion planerad 2031	290–350	325	
Piteåbanan, Skellefteåbanan	Piteå– och Skellefteåbanan, Spårbyte	x			2022	Produktion pågår, slutförs 2024.	900–1100	750	
Stambanan genom Övre Norrland	Stambanan genom övre Norrland, Kontaktledning		x	x	2026	Produktion planerad 2026	2250–2750	2400	Utökad med åtgärd 22138 Bräcke – Långsele för samordning och redovisas i samma objekt
Stambanan genom Övre Norrland	Vännäs–Boden S, Kontaktledning			x	2032	Produktion planerad 2032	360–440	1060	Översyn av kalkyl samt längre produktionstid medför ökade kostnader
Stambanan genom Övre Norrland	Bräcke–Långsele, Kontaktledning	x	x		2024	Utgår som egen åtgärd och ingår i 20885 Stambanan genom övre Norrland, kontaktledning.			
Stångådals– och Tjustbanorna	Linköping–Västervik, Bjärka–Säby–Rimforsa, Radioblockeringssystem.	x	x		2024	Dialoger och utredning om omfattning pågår under våren 2023.	330–400	390	
Södra Stambanan	Katrineholm–Åby–Mjölby, Kontaktledning			x	2032	Förarbeten planerat 2030	1010–1240	680	
Södra Stambanan	Älmhult–Hässleholm, Kontaktledning	x			2021	Produktionen följer omarbetad produktionstidplan. ÖFT förväntas 2025.	360–440	515	Ökad prognos då produktionen fördelats ut på fler år samt utökning av ursprunglig omfattning.
Värmlandsbanan	Laxå–Kil, spår	x			2022	Produktion pågår 2022–2023. ÖFT 2023	950–1160	920	Minskade förorenade massor vid produktionen än kalkylera, medför minskade kostnader.
Västra stambanan	Alingsås–Olskroken, Kontaktledning	x	x		2024	Planerad byggstart 2024.Trafikal koordinering och	520–630	580	

Järnvägsstråk	Åtgärd	2022–2025	2026–2029	2030–2033	Möjlig/planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad plan-underlag (Mnkr)	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
						tillgång till spår har medfört höga anbud. Ny upphandling med nya tider i spår söks med förkortad produktionstid.			
Västra stambanan	Falköping–Alingsås, Kontaktledning		x	x	2028	Senarelagd för samordning på Västra stambanan. Bygghandling planerad 2026–2027. Produktion planeras till 2028–2031.	460–560	690	Längre produktionstid medför ökade kostnader. Översyn av kalkyl utförd.
Västra stambanan	Järna–Sköldinge, Kontaktledning		x	x	2028	Planerad produktion 2030, senarelagd inom perioden	630–770	930	Ökade kostnader efter översyn av kalkyl
Västra stambanan	Hallsberg–Sköldinge Ktl–upprustning		x	x	2026	Tidigarelagd produktion samt ökad omfattning	530–650	845	Ökade kostnader pga ändrad omfattning samt översyn av kalkyl
Ådalsbanan	Västeraspby–Långsele, Spårbyte	x			2022	Byte av spår och växlar	410–500	490	
Älvsborgsbanan	Trollhätte kanal, bro	x			2024	Omarbetad till renovering och förstärkning av bron istället för utbyte. Planerad produktion 2024–2025	560–690	130	Ändrad omfattning från utbyte av bro till renovering medför lägre kostnad.

Tabell 9.2: Reinvesteringar och större underhållsåtgärder på väg.

Väg nr	Åtgärd	2022–2024	2025–2027	2028–2033	Möjlig/planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
E4	ITS Essingeleden	x			Pågår	Beräknas öppna för trafik 2023	111	
E22	Bro över Helge å Kristianstad	x			2023	Byggstart 2023 vilket är en senareläggning på 4 år. Senareläggning beror på omstart av projektet med ökade utredningar för geoteknik och hydroteknik samt val av ny brotyp	278	
222	Skurubroarna	x	x		Pågår	Senarelagd byggstart till 2023 vilket beror på att utbytet (skede produktion) kan ske först när produktion av de nya broarna (investeringen) är klar.	244	
841	Stäketbron	x			Pågår	Beräknas öppna för trafik 2024	118	
263	Erikssundsbron	x			Pågår	Beräknas öppna för trafik 2024	143	
E22	Yttre ringvägen Malmö, Motorväg(betongväg)	x	x		Ej påbörjad		Prognosen ses över	

Väg nr	Åtgärd	2022–2024	2025–2027	2028–2033	Möjlig/planerad byggstart	Kommentar angående innehåll och planeringsläge	Kostnad prognos (Mnkr)	Kommentar kostnad
E4	Ölmstad–Huskvarna, motorväg (södergående riktning)	x	x		Ej påbörjad		Prognosen ses över	
E4	Östergötland Linköping–Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)		x	x	Ej påbörjad		Prognosen ses över	
E6	Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i vardera körriktning)		x	x	Ej påbörjad		Prognosen ses över	
E18	Länsgräns–TPL Jakobsberg, motorväg		x	x	Ej påbörjad		Prognosen ses över	

Bilagor

Bilaga 1: Översikt över samtliga redan beslutade och föreslagna namngivna objekt för byggstart år 1-3 (2024-2026) och år 4-6 (2027-2029)

Bilaga 2: Definition och begrepp

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921,Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se