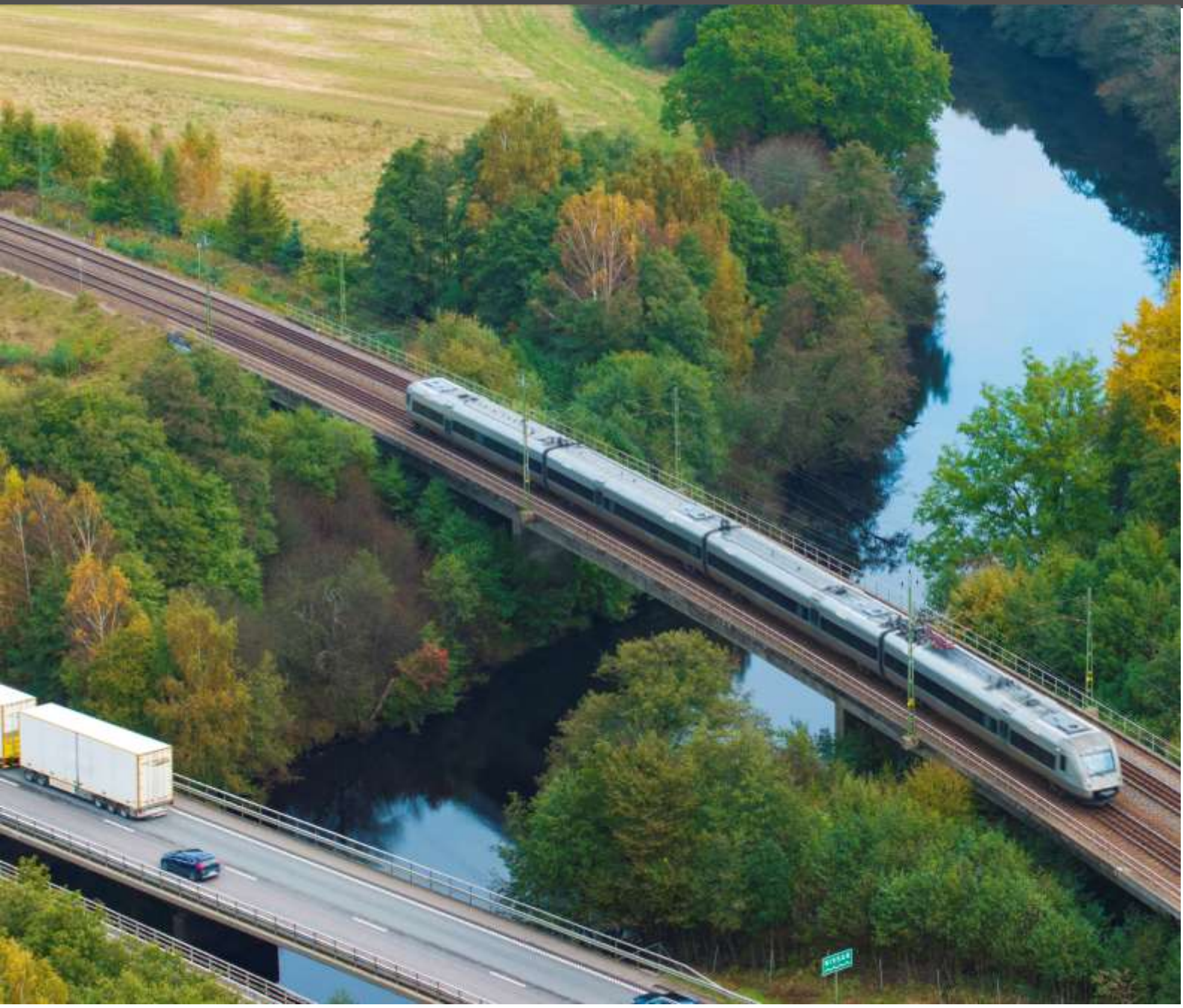


Namngivna investeringar

Underlagsrapport till nationell plan
för transportinfrastrukturen 2026–2037



Trafikverket

Postadress: Adress, Postnr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Namngivna investeringar – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 2025-09-30

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Alexander Hellervik

Publikationsnummer: 2025:115

ISBN 978-91-8045-481-0

Innehåll

1 Inledning	6
2 Läsanvisning till objektbeskrivningarna.....	7
2.1 Nuläge, mål och syfte	7
2.2 Beskrivning av objektet.....	8
2.3 Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i angränsande länder.....	8
2.4 Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet.....	8
2.5 Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter	8
2.6 Bidrag till TEN-T-kraven	9
2.7 Objektkostnad	10
2.8 Samhällsekonomisk lönsamhet	13
2.9 Beroenden till ej beslutade åtgärder	16
2.10 Grund för prioritering	16
2.11 Status för den fysiska planeringen.....	18
3 Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser	20
4 Byggstartsrapportering	22
4.1 Redovisning av förslag till byggstarter år 2026–2028 och 2029–2031	22
5 Förslag på namngivna investeringar 2026–2037.....	25
5.1 Norrbottens län.....	25
5.2 Västerbottens län.....	50
5.3 Jämtlands län	61
5.4 Västernorrlands län	64
5.5 Gävleborgs län	72
5.6 Dalarnas län	78
5.7 Uppsala län	82
5.8 Västmanlands län.....	92
5.9 Örebro län	92
5.10 Värmlands län	97
5.11 Södermanlands län.....	102
5.12 Stockholms län	107

5.13 Gotlands län	139
5.14 Västra Götalands län	140
5.15 Hallands län.....	169
5.16 Östergötlands län	181
5.17 Jönköpings län.....	187
5.18 Kalmar län	201
5.19 Kronobergs län	207
5.20 Blekinge län.....	210
5.21 Skåne län	216
5.22 Hela landet – LTS; åtgärder för långa tåg	247
5.23 Hela landet – signalsystem	265
5.24 Hela landet – övriga objekt	279
6 Sverigeförhandlingen.....	293
6.1 Storstad Stockholm	293
6.2 Storstad Göteborg	299
6.3 Storstad Helsingborg	303
6.4 Storstad Lund	305
6.5 Storstad Malmö	306
7 Investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.....	310
7.1 Norrbottens län	310
7.2 Västerbottens län.....	313
7.3 Västernorrlands län	324
7.4 Jämtlands län	329
7.5 Gävleborgs län	330
7.6 Dalarnas län	332
7.7 Uppsala län	333
7.8 Västmanlands län	333
7.9 Örebro län	335
7.10 Värmlands län	340
7.11 Södermanlands län.....	341
7.12 Stockholms län	342
7.13 Gotlands län	347
7.14 Västra Götalands län	347
7.15 Hallands län.....	355

7.16 Östergötlands län	358
7.17 Jönköpings län.....	359
7.18 Kalmar län	361
7.19 Kronobergs län	361
7.20 Blekinge län.....	371
7.21 Skåne län	371
7.22 Hela landet	371
8 Objekt i nationell plan 2022–2033 som utgår	375
Bilaga A – Rangordning av objekt	395
Rangordning av objekt utifrån samhällsekonomisk lönsamhet samt utifrån vissa andra överväganden	396

1 Inledning

I denna underlagsrapport till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 beskrivs namngivna investeringar, även kallade *objekt*. Med namngivna investeringar avses investeringar med en totalkostnad över 150 mnkr. De beskrivs enligt följande:

- I kapitel 5 redovisas de namngivna investeringar som ingår i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037. De namngivna investeringarna är sorterade efter länstillhörighet, från norr till söder. Objekt som är pågående eller har byggstartsbeslut redovisas först och därefter följer objekt utan byggstartsbeslut. Dessa är indelade utifrån vilken byggstartsgrupp de föreslås till. Sist i kapitel 5 återfinns namngivna investeringar som geografiskt berör flera län och som hanteras nationellt.
Information om investeringar som öppnats för trafik före 2026 men ändå ekonomiskt belastar nationell plan 2026–2037 återfinns inte i denna rapport, utan enbart i tabellform i bilaga 1 till planförslaget.
- I kapitel 6 återfinns information om de namngivna investeringar som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen. För mer information om dessa namngivna investeringar hänvisas till respektive avtal på Trafikverkets hemsida¹ eller till berörda regioner och kommuner.
- I kapitel 7 återfinns ytterligare objekt som har övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.
- I kapitel 8 beskrivs slutligen de objekt som ingick i nationell plan 2022–2033 som har omprövats och därför inte ingår i förslag till nationell plan 2026–2037.

En utgångspunkt för denna underlagsrapport är de frågor som är ställda kring namngivna investeringar i bilaga 1 till regeringens direktiv, avsnitt 2.4 *Utveckling av transportsystemet*.

Mer utförlig information om respektive objekt finns i de samlade effektbedömningar som finns publicerade på trafikverkets hemsida.

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/storstadsavtalen/>

2 Läsanvisning till objektbeskrivningarna

I detta kapitel beskrivs mer ingående vilken typ av information som återfinns i de objektbeskrivningar som utgör huvuddelen av rapporten. Informationen om objekten bygger huvudsakligen på de samlade effektbedömningar (SEB) som redovisas på Trafikverkets hemsida².

En samlad effektbedömning är ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av investeringar. I de samlade effektbedömningarna återfinns bland annat, utöver en beskrivning av objektet, en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, en transportpolitisk målanalys och en fördelningsanalys som beskriver hur nyttorna av ett objekt fördelar sig på olika grupper samt bedömd investeringskostnad. För att uppnå nationell jämförbarhet är de samhällsekonomiska värderingarna baserade på gemensamma beräkningsförutsättningar och trafikprognoser.

För merparten av objekten i nationell plan 2022–2033, som ännu inte har byggstartsbeslut, har nya samlade effektbedömningar tagits fram i förberedelsearbetet för planrevideringen. Detsamma gäller för de nya objekt som föreslås eller har övervägts. Objektbeskrivningarna har i vissa fall kompletterats med information som tillkommit efter att de samlade effektbedömningarna har färdigställts.

2.1 Nuläge, mål och syfte

Under rubriken *”Nuläge, mål och syfte”* anges nuvarande situation på den berörda platsen eller sträckan samt mål och syfte med den aktuella investeringsåtgärden. I vissa beskrivs även en förväntad framtida situation om detta krävs för att skapa bättre förståelse för syftet.

I avsnittet anges också om objektet finns med i den nu gällande planen (2022–2033), eller om det har tillkommit.

För järnvägsobjekt redovisas också vilket eller vilka transportflöden³ som berörs.

² <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

³ Som ett steg i att nå en sammantagen funktion i järnvägsanläggningen har Trafikverket beslutat om enhetliga transportflöden. Transportflödena är framtagna tillsammans med järnvägsbranschen

2.2 Beskrivning av objektet

Under rubriken *"Beskrivning av objektet"* återfinns en kortare beskrivning av innehållet i det objekt som är tänkt att genomföras.

Det beskrivs även om objektet är indelat i flera klart avgränsade etapper eller om objektet i sig är en etapp av flera på en väldefinierad längre beslutad sträcka. Om objektet är en del i ett tydligt samverkande system av åtgärder beskrivs även detta.

2.3 Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i angränsande länder

Under rubriken *"Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i angränsande länder"* finns information i de fall ett föreslaget objekt har nära eller direkt anslutning till infrastrukturåtgärder som pågår eller planeras i något av våra grannländer.

Avsnittet finns bara med för de objekt där detta är relevant.

2.4 Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Under rubriken *"Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet"* beskrivs om objektet bidrar till att förbättra väg- och järnvägssystemets kopplingar till hamnar och flygplatser.

Avsnittet finns bara med för de objekt där detta är relevant.

2.5 Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Under rubriken *"Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter"* beskrivs respektive objekts effekter på funktionsmålet och hänsynsmålet och om det finns målkonflikter mellan dessa.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet om samhällsekonomisk effektivitet hanteras i den samhällsekonomiska analysen. För långsiktig hållbar transportförsörjning görs ingen bedömning för enskilda objekt, utöver det som kan utläsas ur påverkan på funktions- och hänsynsmål. Avseende "hela landet" är detta också en bedömning som inte kan göras för enskilda objekt.

Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål som avser tillgänglighet samt ett hänsynsmål som avser säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. I respektive objekts samlade effektbedömning görs en

beskrivning av hur funktionsmål respektive hänsynsmål påverkas relativt ett referensalternativ. Referensalternativet är oftast ett scenario där åtgärden inte utförs.

Hur funktionsmålet påverkas beskrivs genom att utvärdera respektive objekts påverkan på faktorer som berör tillgänglighet för medborgarna, näringslivet och personer med funktionsnedsättning, samt barns möjlighet att själva använda transportsystemet. Objektets bidrag till hänsynsmålet beskrivs genom att utvärdera dess påverkan på faktorer som berör trafiksäkerhet, klimat samt miljö och hälsa.

I de samlade effektbedömningarna görs även en bedömning avseende om funktionsmålet respektive hänsynsmålet totalt sett påverkas positivt, negativt eller inte alls av objektet. Detta görs genom att objektets beräknade nyttor relaterade till funktions- respektive hänsynsmål divideras med objektets utgifter. En positiv siffra pekar på att målet påverkas positivt. Utifrån detta är det också möjligt att se indikationer på synergier eller konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

2.6 Bidrag till TEN-T-kraven

Under rubriken *”Bidrag till TEN-T-kraven”* beskrivs information om respektive objekts eventuella bidrag till uppfyllande av kraven enligt TEN-T.

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa hur planförslaget bidrar till Sveriges möjligheter att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 (TEN-T-förordningen)⁴. TEN-T-näten består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. Den mellanliggande nivån, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. Omfattningen redovisas i tabeller och kartor i förordningens bilagor.

Bristerna i Sveriges infrastruktur gentemot kraven i TEN-T-förordningen finns redovisade i det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i februari 2025⁵. Det finns brister gentemot kraven avseende:

- Tåglängd 740 meter för godståg
- Hastighet godståg 100 km/h stomnät
- Hastighet persontåg 160 km/h stomnät

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning ([EU\) 2024/1679](#) av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013

⁵ Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag. TRV [2025:051](#)

- ERTMS
- Mötesseparering stomnät väg
- Planskilda korsningar stomnät väg

I varje objektbeskrivning i denna rapport anges om objektet är beläget på TEN-T-nätet, på stomnätet (för järnväg stomnät gods eller stomnät person) eller på övergripande nät. Dessutom framgår om objektet är beläget på stomnätet i någon av de två europeiska transportkorridorerna, Skandinavien–Medelhavet och/eller Nordsjön–Östersjön. Vidare beskrivs om och hur objektet bidrar till att minska en eller flera av bristerna gentemot TEN-T-kraven som konstaterats i regeringsuppdraget.

2.7 Objektkostnad

Under rubriken ”*Objektkostnad*” återfinns information om kostnaden för objektet i 2025 års prisnivå (februari). Kostnaderna anges i miljoner kronor (mnkr).

I avsnittet framgår även om det skett några större innehålls- och kostnadsförändringar avseende ett objekt efter beslut om nationell plan 2022–2033.

För objekt som föreslås byta byggstartperiod, samt för ej byggstartade objekt med en kostnadsökning med mer än 50 procent jämfört med nu gällande plan, ges även en kronologisk redogörelse. Detta är enligt regeringens direktiv och redogörelsen innefattar hur objektets innehåll och kostnadsbedömning har förändrats under planläggningen med utgångspunkt från när objektet första gången ingick i en fastställd nationell plan. Dessutom beskrivs större åtgärder som har vidtagits för att minska kostnaderna.

Av informationen framgår även om det för objektet tillkommer övriga finansieringar, såsom sam- och medfinansiering eller trängselskatt och avgifter. I den totala objektkostnaden kan det även ingå kostnader för annan parts anläggning när Trafikverket och annan part samverkar för att lösa ett identifierat behov. Prisomräkning till planens prisnivå har gjorts med Trafikverkets investeringsindex för infrastruktur. Några av de största projekten, med innehåll som väsentligt avviker från innehållet i Trafikverkets schablonbaserade investeringsindex, har objektunika indexkorgar. Det finns också ett antal objekt där totalkostnaden har räknats om med KPI, utifrån skrivningar i avtal.

För flertalet ej byggstartsbeslutade järnvägsobjekt har kostnader för signalåtgärder särredovisats. Det innebär att signalkostnader inte ingår i objektets totalkostnad utan istället hanteras samlat i ett objekt med benämning *Signalkostnadernas särredovisning (JTR2603)*, se 5.23.5. Syftet med denna nya hantering är att underlätta samordning med införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Stora

objekt, till exempel i ny sträckning, har undantagits från särredovisning och inkluderar hela signalkostnaden inklusive eventuella anpassningar till ERTMS.

När signalkostnaderna är särredovisade anges det i objektbeskrivningen och detta måste beaktas vid jämförelse med totalkostnad från tidigare nationella planer där signalkostnader alltid har ingått. Signalkostnaderna har också inkluderats i bedömningen av om ett objekt ska betraktas som namngivet eller inte. Därför anges ett antal namngivna objekt i planförslaget trots att totalkostnaden är lägre än 150 miljoner kronor.

Trafikverket tar fram kostnadsbedömningar för namngivna investeringar inför ett antal viktiga beslutspunkter, främst kopplade till objektens planläggningsprocess. För stora objekt med långa ledtider kan det innebära att det är flera år mellan kostnadsbedömningarna. Anledningen till att man inte tar fram nya kostnadsbedömningar löpande är att arbetet med att ta fram och kvalitetssäkra dessa är resurskrävande och dyrt.

I de inledande utredningsskedena åtgärdsvalsstudie och funktionsutredning görs kostnadsbedömningar normalt i form av en schablonkalkyl, som även kan benämnas grov kostnadsindikation (GKI).

Under planläggningsprocessen tas kostnadsbedömningar fram och kvalitetssäkras i skedena samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan (BMP), samrådshandling inför val av alternativ och samrådshandling inför granskning. Kostnadsbedömningarna görs i dessa skeden genom att en underlagskalkyl tas fram och därefter kvalitetssäkras. Det sistnämnda görs normalt via osäkerhetsanalys enligt successivprincipen:

- För objekt med en investeringskostnad större än 500 mnkr genomförs fullständig osäkerhetsanalys enligt successivprincipen. Analysen genomförs normalt under två dagar av en analysgrupp med ca 10–15 personer under ledning av en moderator.
- För objekt med en investeringskostnad på 100–500 mnkr genomförs förenklad osäkerhetsanalys enligt successivprincipen. Förenklad osäkerhetsanalys innebär att analysen genomförs under en dag med en mindre analysgrupp under ledning av en moderator.

Successivprincipen är en metod för att göra prognoser av kostnad eller tid. De genomförs som workshops med analysgrupper av personer med erfarenheter från liknande projekt under ledning av en opartisk moderator. Bedömningarna består av två delar, dels grundkalkylen som består av kvantifierbara kalkylposter som bedöms med mängd multiplicerat med à-pris, dels så kallade generella osäkerheter som består av osäkerheter som har en mer generell påverkan på projektet. De generella osäkerheterna är ofta av arten mjuka och ej kvantifierbara faktorer, exempelvis marknadsläge, opinion, tillgång till och kvalitet på resurser. Moderatorns roll är i

huvudsak att säkerställa att analyserna görs enligt metodiken, att alla kommer till tals samt att tiden disponeras rätt.

Resultatet presenteras som en normalfördelning, där standardavvikelsen visar osäkerheten i bedömningarna. I den nationella planen används 50 %-sannolikheten, vilket anger att det är 50 % sannolikhet att projektet kan genomföras till den kostnaden eller billigare. Vid osäkerhetsanalys enligt successivprincipen värderas osäkerheten och uttrycks som en standardavvikelse. Storleken på standardavvikelsens relation till 50 %-värdet visar hur stor osäkerheten bedöms vara. När Trafikverket kommunicerar osäkerheter i kostnadsbedömningar görs det i form av kostnadsspann, vilket visar sannolikhetsintervallet 15–85 %.

Utifrån resultaten från underlagskalkyl och kvalitetssäkring, redovisas den slutligt bedömda kostnaden i en gemensam mall "Sammanställning av anläggningskostnadskalkyler" (FKS).

FKS är ett av flera dokument som utgör underlag för samlade effektbedömningar (SEB). FKS är även ett underlag till åtgärdsplanering, byggstartsrapportering och verksamhetsplan.

När planläggningen är klar påbörjas arbetet med förfrågningsunderlag, bygghandlingar och därefter startar byggandet. I dessa skeden ersätts kostnadsbedömningarna med ett mer löpande prognosförfarande. Inledningsvis görs dessa prognoser i form av så kallade egenkalkyler, vilka är en variant av underlagskalkyl baserad på förfrågningsunderlag eller bygghandling. I takt med att anbud kommer in och upphandling görs, baseras prognoserna på dessa.

Det råder höga förväntningar både internt och externt på träffsäkerheten i Trafikverkets kostnadsbedömningar redan från åtgärdsvalsstudie- och funktionsutredningsskedena, eftersom dessa kostnadsbedömningar utgör underlag för nya kandidater till den nationella planen. I praktiken är det mycket svårt att i dessa tidiga skeden bedöma slutkostnaderna för ett objekt då man i detta läge inte har detaljkunskap om objektet eller dess slutliga utformning. I de tidiga skedena råder det många osäkra förutsättningar till exempel om lokalisering, om planläggningsprocess kommer att behövas, eventuell inlösen av fastigheter, tekniska lösningar, geotekniska och geohydrologiska förhållanden, marknadsläge och tillgång till externa resurser. Dessa förutsättningar var för sig kan vara mycket kostnadsdrivande och tidiga kostnadsprognoser skiljer sig ofta åt mot slutkostnaden. Men allt eftersom projektering av projekten genomförs blir kostnadsbedömningarna allt mer träffsäkra.

Detaljeringsnivån vad gäller alla siffror och belopp i planförslaget, där redovisningen är på mnkr, är av mer beräkningsteknisk natur och återspeglar inte alltid kunskapen om detaljerna i ett objekt; det gäller särskilt objekt som inte har

kommit så långt i planeringen. För de åtgärder som inte kräver väg- eller järnvägsplan ska kvalitetssäkring ha genomförts före upphandling av entreprenad.

I planförslagets bilaga 1 redovisas ett kostnadsintervall baserat på sannolikhetsintervallet 15–85 %. För objekt med FKS baseras intervallet på angiven standardavvikelse. När det gäller objekt med schablonkalkyl (GKI) eller underlagskalkyl utan osäkerhetsanalys anges alltid standardavvikelsen som 30 %. Studier av avslutade projekt visar dock på att det finns större sannolikhet för stora kostnadsökningar jämfört med stora minskningar. Därför antas för dessa kalkyltyper att sannolikhetsintervallet 15–85 % schablonmässigt motsvarar ett kostnadsintervall från -10 % till +40 %.

2.8 Samhällsekonomisk lönsamhet

Under rubriken ”*Samhällsekonomisk lönsamhet*” återfinns kortfattade beskrivningar av objektets effekter, både beräknade samt ej beräknade effekter (sådana som inte kan kvantifieras eller värderas). Dessutom tas i förekommande fall hänsyn till systemeffekter, som i vissa fall är beräknade med hjälp av systemkalkyler och som i andra fall har uppskattats kvalitativt.

I avsnittet beskrivs också resultaten från känslighetsanalyserna, objektens sammanvägda lönsamhetsbedömning samt, i de fall det finns beräknade effekter, en nettonuvärdeskvot (NNK). I den sammanvägda lönsamhetsbedömningen tas hänsyn till bedömningens robusthet i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.

I bilaga 1 till planförslaget återfinns mer information om objekten. För detaljerad information om objektens samhällsekonomiska lönsamhet hänvisas till den samlade effektbedömningen för respektive objekt.⁶

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys tas hänsyn till alla konsekvenser som en åtgärd medför för samhället. Om de sammanvägda effekterna av en transportpolitisk åtgärd är större än utgifterna för åtgärden bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Det betyder att åtgärden bidrar till den del av det övergripande målet som berör samhällsekonomisk effektivitet.

I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys strävar man så långt som möjligt efter att kvantifiera och värdera konsekvenserna av den åtgärd man analyserar. Ofta

⁶ Samlade effektbedömningar för förslaget till nationell plan 2026–2037 finns tillgängligt på [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#)

ställs man dock inför problemet att de åtgärder man analyserar ger nyttoeffekter som är svåra att kvantifiera eller värdera. Dessa beskrivs då kvalitativt och vägs in i objektens sammanvägda lönsamhetsbedömning. Icke-försumbara ej beräknade effekter betyder att de ej beräknade effekterna samlat med stor sannolikhet överstiger 10 procent av åtgärdens utgifter, det vill säga om effekterna beräknades skulle de påverka nettonuvärdeskvoten med minst + eller - 0,1. I objekt med försumbara ej beräknade effekter är bedömningen alltså att de ej beräknade effekterna med stor sannolikhet inte överstiger 10 procent av åtgärdens utgifter när man väger ihop alla de ej beräknade effekterna, både de positiva och negativa.

En effekt som inte alltid fångas i den sammanvägda lönsamhetsbedömningen för enskilda objekt är systemeffekter. Systemeffekter avser samband mellan objekt, där den samhällsekonomiska nyttan av objekten tillsammans, är större än summan av de nyttor som objekten ger var för sig. Det kan till exempel vara så att tre delar när de analyseras enskilt är samhällsekonomiskt olönsamma, men när man analyserar de tre objekten tillsammans i en systemanalys så är de samhällsekonomiskt lönsamma. Strategin bör då vara att bygga alla tre objekt eller inget av dem. Det kan även vara så att objekt missgynnar varandra så att summan av totalen blir lägre än de enskilda delarna för sig.

För att kunna rangordna objekt mot varandra beräknas en nettonuvärdeskvot (NNK). NNK är lika med nettonuvärdet (nyttor minus utgifter) dividerat med utgifterna för åtgärden och visar samhällets nettonytta (vinst) per satsad krona. Utgifterna i kvotens nämnare inkluderar både investeringskostnad och förändrad drift- och underhållskostnad. En rangordning med avseende på NNK optimerar därför användningen av skattemedel med avseende på livscykelkostnader och inte enbart för de investeringskostnader som måste betalas på kort sikt.

Om $NNK > 0,1$ ges objektet bedömningen *Lönsam*, givet att det inte finns några ej beräknade effekter som påverkar slutsatsen. Utöver *Lönsam* kan ett objekt få bedömningen *Robust lönsam* om $NNK > 0,1$ i huvudanalys såväl som i samtliga känslighetsanalyser. På samma sätt är en *Olönsam* åtgärd *Robust olönsam* om $NNK < -0,1$ i huvudanalys och i samtliga känslighetsanalyser, se följande tabell.

Tabell 1: Lönsamhetsbedömningar

Bedömning	NNK	Beskrivning
Robust lönsam	$> 0,1$ ($> 0,1$ i KA)	Åtgärd har bedömts som lönsam i HA ⁷ och har NNK $> 0,1$ i samtliga KA ⁸ .
Lönsam	$> 0,1$	NNK $> 0,1$ i HA och det inte finns <i>ej beräknade effekter</i> som ointetgör lönsamheten.
Nära noll	$\geq -0,1$ och $\leq 0,1$	NNK är nära noll och <i>ej beräknade effekter</i> föranleder inte en annan bedömning. Kan även vara att NNK inte är nära noll men <i>ej beräknade effekter</i> föranleder bedömningen nära noll.
Olönsam	$< -0,1$	NNK $< -0,1$ i HA och det inte finns <i>ej beräknade effekter</i> som väger upp det negativa nuvärdet.
Robust olönsam	$< -0,1$ ($< 0,1$ i KA)	Åtgärd har bedömts som olönsam i HA och har NNK $< -0,1$ i samtliga KA.
Svårbedömd	Alla värden	NNK kan anta vilket värde som helst. Stora och osäkra <i>ej beräknade effekter</i> som inte är allmängiltiga gör att det inte går att avgöra om åtgärden är lönsam eller olönsam utan ytterligare analys. Bedömningen bör användas undantagsvis, i exceptionella fall.

I känslighetsanalyserna varierar investeringskostnad och andra kalkylförutsättningar. Detta inkluderar högre och lägre trafiktillväxt samt annan värdering av trafiksäkerhet, åktidsvärde, luftföroreningar samt klimatrelaterade effekter:

- Investeringskostnaden justeras med ett påslag om 40% om åtgärden analyseras i ett tidigt skede och 30% om analysen sker i sent skede. I känslighetsanalysen definieras sent skede som "Samrådshandling inför granskning".
- +/- 25% värdering av trafiksäkerhet
- +/- 50% värdering av luftföroreningar
- + 40% värdering av klimatrelaterade effekter
- +/- 20% transportflöden i prognosår 1 (2045)

⁷ Huvudanalys

⁸ Känslighetsanalys

- Enhetligt "åktidsvärde" på privata resor, 95 kr/timme

Detta innebär att ett *Robust lönsamt* objekt har god marginal i sin lönsamhetsbedömning.

2.9 Beroenden till ej beslutade åtgärder

Under rubriken "*Beroenden till ej beslutade åtgärder*" redovisas det i förekommande fall en bedömning om ett objekts måluppfyllelse och samhällsekonomiska lönsamhet i hög grad påverkas av om en annan, ej beslutad åtgärd genomförs eller inte genomförs. I denna underlagsrapport har tolkningen gjorts att *ej beslutade åtgärder* avser sådana åtgärder som inte ingår i gällande nationell plan (2022–2033). Där sådan påverkan förekommer anges en kvalitativ eller kvantitativ bedömning av dess storlek.

När det gäller objekt i gällande plan kan dessa beroenden handla om att det krävs ej beslutade följdinvesteringar för att den fulla nyttan ska uppstå. För nya objekt handlar det främst om sådana fall där flera nya objekt tillsammans skulle ge större nytta jämfört med om de skulle genomföras enskilt.

Avsnittet finns bara med för de objekt där detta är relevant.

2.10 Grund för prioritering

Under rubriken "*Grund för prioritering*" anges den prioriteringskategori som objektet kan hänföras till och eventuella andra överväganden utöver den samhällsekonomiska analysens resultat.

Det finns fyra prioriteringskategorier där lägst kategorinummer innebär högst prioritet:

1. Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas i planrevideringen (så kallade bundna objekt).

Utgångspunkten är att pågående objekt och de objekt som tidigare fått byggstartsbeslut (år 1–3) ska inrymmas i den nya planen. Särskilda beslut krävs för att göra avsteg från detta. Av resursskäl har inga nya samlade effektbedömningar tagits fram för dessa objekt.

2. Objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt.

- Lagkrav. Här avses lagkrav enligt EU och riksdag. Det kan till exempel handla om objekt som krävs för att uppfylla TEN-T-förordningen.
- Formella beslut. Här avses beslut som fattas av regeringen som berör enskilda objekt. Det kan till exempel omfatta vad som anges i aktuellt

direktiv till nationell plan eller avtal som staten ingått med kommuner och regionala aktörer (exempelvis storstadsavtal).

3. Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet.

Här avses reinvesteringar där huvudskälet är att vidmakthålla transportsystemet under planperioden, men där funktionaliteten (till exempel kapacitet) i transportsystemet förbättras något på grund av teknisk utveckling.

4. Objekt som rangordnas utifrån samhällsekonomisk lönsamhet.

Utgångspunkten är objektens samhällsekonomiska nyttokostnadsanalys från den samlade effektbedömningen. I rangordningen beaktas osäkerhet i kvantifierbara effekter, ej beräknade effekter samt systemeffekter. För objekt som inte har prioriterats på enbart samhällsekonomisk grund anges vilka övriga faktorer som har beaktats.

Övriga prioriteringsgrunder

För objekt i kategori 4 där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats. Dessa överväganden innefattar beroenden mellan objekt och till andra aktörers planering och satsningar, påverkan på industrins konkurrenskraft, förbättrade kopplingar till sjö- och luftfart, kopplingar till grannländer, bidrag till TEN-T-krav samt totalförsvarets behov.

För nya kandidater till planförslaget har dessa överväganden beaktats med utgångspunkt från den samhällsekonomiska rangordningen genom att steg för steg låta närliggande (i rangordning) objekt byta plats om det ena objektet bedömts ha tyngre vägande prioriteringsgrunder än det andra. I många fall har det inte funnits skäl att ändra rangordningen, men i ett fåtal fall har större ändringar gjorts. Det finns också objekt som har prioriterats ner i den slutliga rangordningen jämfört med en prioritering enligt enbart samhällsekonomi.

När övriga prioriteringsgrunder har påverkat ett objekts slutliga rangordning beskrivs detta under rubriken "Grund för prioritering". Totalförsvarets behov redovisas dock inte för enskilda objekt, trots att det har funnits en påverkan på den slutliga rangordningen.

För objekt som ingår i nationell plan 2022–2033 har det inte funnits skäl att göra en detaljerad slutlig rangordning. Dock har objekt med svag lönsamhet analyseras särskilt med hänsyn till andra prioriteringsgrunder och om dessa objekt kvarstår i planförslaget så redovisas även dessa motiv under rubriken "Grund för prioritering".

Totalförsvarets behov av transportinfrastruktur

Enligt direktivet ska objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan. Trafikverket ska däremot beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bland annat behovet av att:

- upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig,
- möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd.

För namngivna objekt har Trafikverket valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" på så sätt att om några namngivna objekt, utifrån nytta för transportpolitiska mål och samhällsekonomisk bedömning, ligger på gränsen till att komma med i planförslaget kan det objekt av dessa med störst nytta för totalförsvaret prioriteras före övriga. Totalförsvarets behov kan dels påverka att objekt från tidigare plan kvarstår i planförslaget samt att nya objekt prioriteras in. Detta har i prioriteringsarbetet hanterats genom att den slutliga rangordningen av objekt i vissa fall har justerats något i jämförelse med den rent samhällsekonomiska rangordningen.

I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till:

1. Geografi

- Objektet berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet.
- Objektet ges högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

2. Typ av åtgärd

- Objektet bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt ökad möjlighet till längre och tyngre transporter.

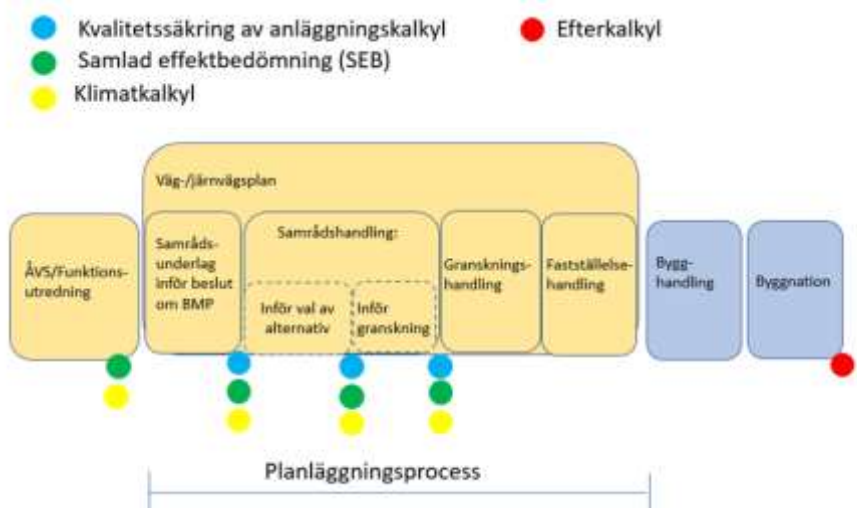
2.11 Status för den fysiska planeringen

I bilaga 1 till planförslaget anges i kolumnen "*Kalkylskede*" aktuell status för planeringsmognaden för objektet.

Planeringsmognaden anger hur långt ett objekt kommit i den fysiska planläggningsprocessen. Planeringsmognaden har betydelse för säkerheten i

objektets kostnadsbedömning – ju längre objektet kommit i processen, desto större förväntningar på träffsäkerheten i kostnadsbedömningarna.

Trafikverkets krav på framtagande av kvalitetssäkrade anläggningskostnads kalkyler under investeringsprocessen framgår av figur 1.



Figur 1: Figuren visar när kostnadsbedömningar ska tas fram för namngivna investeringsobjekt.

Följande förkortningar används för de olika skedena:

- ÄVS: Åtgärdsvalsstudie
- FU: Funktionsutredning
- Annan U: Annan utredning
- Plbmp: Betydande miljöpåverkan
- Plalt: Plan inför val av lokaliseringsalternativ
- Plgr: Plan inför granskning
- Plfh: Fastställelsehandling
- BH: Bygghandling
- By: Byggnation

Ett objekts planeringsmognad har även betydelse för bedömningen av i vilken byggstartsgrupp ett objekt bör placeras. För objekt som föreslås för byggstart år 1–3 eller för förberedelse för byggstart år 4–6 anges i kapitel 4 en prognos för när väg- eller järnvägsplanen förväntas vinna laga kraft, eller information om planen redan vunnit laga kraft.

3 Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Den 1 mars 2022 trädde förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i kraft. Rätten till ersättning gäller vissa objekt som regeringen har fastställt en rätt till ersättning för och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Ersättningen får totalt uppgå till högst 0,1 procent av infrastrukturobjektets beräknade totalkostnad, inklusive eventuell medfinansiering, som anges i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Det är Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt förordningen. Trafikverket betalar också ut ersättningen. Ansökan från en länsstyrelse om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som verket beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs. Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen. Regeringen fastställer en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med följande infrastrukturobjekt och till angivet maxbelopp.

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objekten maximalt är berättigade till.

Den aktuella bestämmelsen finns sedan 2022 i förordningen om nationell plan (2009:236). Förutsättningarna anges i förordning (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt. Den förordningen innehåller bestämmelser om ersättning till en länsstyrelse för kostnader för länsstyrelsens arbete med objekt i en fastställd nationell plan. Regeringen ska fastställa rätten till ersättning.

Ersättningsprinciperna är desamma som i plan 2022 – 2033, och innebär att ersättningen maximalt ska kunna uppgå till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad, och att enbart objekt med en totalkostnad överstigande 5 miljarder kronor kan komma i fråga. Dessutom ska objektet vara så komplext att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs.

Den preliminära maximala ersättningen ingår i redovisade investeringskostnader för de berörda objekten. Nedanstående objekt med preliminär ersättning föreslås att ersätta det tidigare beslutet i nationell plan 2022–2033.

Tabell 2: Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser (belopp i miljoner kronor).

Objekt	Objektskostnad	Preliminär ersättning
Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	58 791	59
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638	38
Hässleholm–Lund, två nya spår	32 308	32
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008	21
Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	17 161	17
Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	7 890	3*
Summa	174 796	170

* Preliminär ersättning för Sydostlänken är baserad på nybyggnadsdelen (nysträckning Olofström-Blekinge kustbana) med en kostnad som uppgår till cirka 2,9 miljarder kronor.

4 Byggstartsrapportering

För samtliga objekt som återfinns i förslaget till nationell plan 2026–2037 och som inte är pågående eller bedöms byggstarta innan 2026, finns förslag på byggstartsperiod. Information om föreslagen byggstartsperiod återfinns i huvudrapportens bilaga 1 samt går att utläsa i denna underlagsrapport utifrån den byggstartsperiod som objektet redovisas under.

Förslaget delas in i objekt som föreslås för byggstart år 1–3 (2026–2028) samt objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031). Objekt som inte bedöms vara tillräckligt planeringsmogna för år 1–3 eller 4–6 är placerade i gruppen 7–12, för förberedelse för byggstart senare under planperioden.

Grundprincipen för objekt som föreslås för byggstart år 1–3 är att objektet ska ha kommit långt i planeringsprocessen och ha en lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan för de objekt där plan krävs. Vid avsteg från grundprincipen finns en kommentar kring vilka förhållanden som motiverar detta avsteg. Det kan till exempel röra sig om att väg- eller järnvägsplanen förväntas vinna laga kraft innan regeringen fastställer den nationella planen. För placering i grupp år 4–6 gäller som princip att objektet ska ha kommit så långt i planeringsprocessen att kalkylunderlaget är relativt stabilt, till exempel bör val av lokaliseringalternativ vara gjort.

Det finns objekt i planförslaget som består av flera etapper där den fysiska planeringen har kommit olika långt. Detta innebär att det kan komma att uppstå ett behov av partiella byggstartsbeslut, för att en etapp som har långt gången planering ska kunna starta tidigare än objektets andra delar. I kommande byggstartsrapporteringar kommer Trafikverket att återkomma med förslag på objekt där detta är aktuellt samt förslag på hantering.

4.1 Redovisning av förslag till byggstarter år 2026–2028 och 2029–2031

Den 11 februari 2025 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram förnyat underlag för ett antal objekt. För sex av objekten föranleddes uppdraget av kostnadsökningar och för två av objekten skulle Trafikverket inkomma med kompletterande underlag. Trafikverket redovisade uppdraget den 24 februari respektive 19 maj. Den 28 maj 2025 beslutade regeringen om byggstart för tre av objekten.

Den 20 mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på objekt som bör få byggstart under år 1–3 (2026–2028) samt objekt som bör förberedas för byggstart under år 4–6 (2029–2031). Uppdraget redovisades den 24 april och innefattade två objekt som föreslogs få byggstart år 1–3.

Trafikverket föreslår nu i förslaget till nationell plan 2026–2037 att 16 objekt flyttas från byggstartsgrupp år 4–6 till grupp år 1–3. 14 av de föreslagna objekten kräver väg- eller järnvägsplan. Ett beslut om att flytta objekten till grupp 1–3 förutsätter att dessa planer vinner laga kraft innan regeringen fastställer den nationella planen.

Elva av objekten har väg- eller järnvägsplaner som har vunnit laga kraft. För de tre återstående objekten bedöms planerna vinna laga kraft under 2025 baserat på följande bedömning:

- Laxå, bangårdsombyggnad: De två detaljplaner som behövde ändras för att järnvägsplanen ska kunna fastställas vann laga kraft i juni 2025. Fastställelsebeslutet för järnvägsplanen fattades i augusti, och laga kraft beräknas till månadsskiftet september/oktober 2025. Risken för överklagande bedöms som liten. Tider i spår finns under 2027.
- Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation: Objektet kräver en enklare järnvägsplan. Granskningen har genomförts utan att några synpunkter som kräver ändringar inkommit. Planen omfattar Trafikverkets fastighet och privat mark. Plan är inskickad för fastställelseprövning, och laga kraft väntas i december 2025.
- E65 Svedala-Böringe: Vägplanen är överklagad till regeringen. Förutsatt att regeringen avslår överklagandet föreslår Trafikverket att objektet ska ingå i byggstartsgrupp 1–3.

Tabell 3: Förslag på objekt som bör få byggstarta år 2026–2028.

Objekt	Laga kraft, prognos
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen*	Laga kraft
Laxå, bangårdsombyggnad	2025
Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	Laga kraft
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	Laga kraft
Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	2025
E65 Svedala-Böringe	2025
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	Laga kraft
E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby	Laga kraft
Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	Laga kraft
E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs*	Laga kraft
ERTMS, TC Göteborg*	Inte aktuellt
ERTMS, TC Stockholm Gävle*	Inte aktuellt
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning*	Laga kraft
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn*	Laga kraft

Objekt	Laga kraft, prognos
E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kap. till följd av Förbifart Stockholm*	Laga kraft
E4 Kongberget-Gnarp	Laga kraft

* Föreslagen i tidigare byggstartsrapportering. Inväntar beslut.

Trafikverket föreslår att sju objekt som inte tidigare ingått i grupp 4–6 får beslut om att få förberedas för byggstart under åren 2029–2031. Objekten föreslås eftersom Trafikverket bedömer att de uppfyller kriterierna för att ingå i processen, så att fortsatta förutsättningar kan klarläggas och utredas.

Fem av de föreslagna objekten kräver väg, järnvägsplan eller motsvarande. För sjöfartsobjektet avser prognosen när beslut från Mark- och miljödomstolen väntas.

Tabell 4: Förslag på objekt som bör få förberedas för byggstart år 2029–2031.

Objekt	Laga kraft, prognos
Införande av FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem)	Ej aktuellt
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	Laga kraft, 2025, 2029, 2030
ERTMS, TC Boden Ånge	Ej aktuellt
Ny järnväg Göteborg-Borås och Bibana Mölnlycke	2029, 2030 och 2031
Halmstad C/bangård	2027
E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	Laga kraft
Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv*	2025, 2026

* Föreslagen i tidigare byggstartsrapportering. Inväntar beslut.

5 Förslag på namngivna investeringar 2026–2037

I detta kapitel redovisas information om de namngivna investeringar som ingår i planförslaget. Sorteringen är per län förutom för ett urval av objekt som berör hela landet, som istället har sorterats under de tre områdena signalsystem, LTS - åtgärder för långa godståg samt övriga nationella objekt. Objekt relaterade till Sverigeförhandlingen redovisas samlat i kapitel 6.

5.1 Norrbottens län

5.1.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning (XSN301f)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Drygt 12 kilometer nordväst om Gällivare är driftplats Sikträsk belägen. Driftplatsen tillåter idag möten med 500 meter långa godståg. För att möta framtida trafikeringsbehov behöver Sikträsk driftplats byggas om och upprustas för att klara en trafikering med 750 meter långa godståg och största tillåtna axellast på 32,5 ton.

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på Malmbanan genom att möjliggöra tågmöten för upp till 750 meter långa godståg. Vidare syftar åtgärden till att öka säkerheten kring Sikträsk driftplats.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Sikträsk driftplats förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton. Befintlig plankorsning planeras att stängas och ersättas med en ny plankorsning med vägskyddsanläggning och bommar. Driftplatsen planeras även att stängslas in med viltstängsel.

Åtgärderna på Sikträsk driftplats har stark koppling till mötesspårsförlängningar på övriga driftsplatser längs Malmbanan. Sikträsk bangårdsförlängning ingick

ursprungligen i ett åtgärds paket som innehöll ombyggnad av fyra mötesstationer med syfte att ge möjlighet att trafikera med längre och tyngre tåg.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 137 miljoner kronor. Av denna kostnad belastar 99 miljoner kronor den nationella planen under aktuell planperiod. Kalkylunderlaget baseras på den fastställda kalkylsammanställningen. Det bedömda osäkerhetsintervallet ligger mellan 114 och 159 miljoner kronor.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 223 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -86 mnkr (-39 %). Förändringen hänförs bland annat till att kravet att förlägga en serviceplats bredvid servicespår har tagits bort, att fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för ett antal fastigheter ej är aktuellt, att ej klippbart stängsel (suicidstängsel) är utbytt mot viltstängsel samt att signalkostnaden har minskats efter ny budgetoffert.

SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår (JN2206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Sträckan Boden-Luleå på Stambanan genom Övre Norrland är hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik. Sträckan är cirka 36 kilometer lång med sex mötesstationer varav två stycken har resandeutbyte (Sunderbyns sjukhus och Notviken). Tillåten axellast (STAX) är 30 ton. Banan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med ATC. Största tillåtna hastighet (STH) för persontågen är 130–140 km/h och påverkas framförallt vid några snäva kurvor i anslutning till Sävast.

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten och därmed minska kapacitetsutnyttjandet mellan Boden och Luleå.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik) samt Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Mötesplatserna Sävastklinten (900 meter) och Sävast (700 meter) byggs ihop med hjälp av cirka 800 meter enkelspår (900 meter inklusive växlar) bredvid befintligt enkelspår. Sträckan Sävast-Norra Sunderbyn kompletteras med en ny mötesstation "Sävastnäs". Den nya mötesstationen blir cirka 1,2 kilometer lång vilket medger möten för 750 meter långa godståg med samtidig infart. Åtgärderna vid mötesstation Sävastnäs inkluderar också en utformning som möjliggör en kommande hastighetshöjning till 200 km/h samt förbereder för ett framtida komplett dubbelspår mellan Boden och Luleå.

Objektet är uppdelat i två järnvägsplaner, varav en för den nya mötesstationen i Sävastnäs och en för det partiella dubbelspåret Sävast-Sävastklinten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet samt Nordsjön–Östersjön.

Objektet bidrar till att uppfylla kraven om hastighet för persontrafik på minst 160 km/h och att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 420 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 205 mnkr. Kalkylunderlaget baseras på den fastställd kalkylsammanställningen. Det bedöma osäkerhetsintervallet ligger mellan 331–508 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 302 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 117 mnkr (39 %).

Förändringen hänförs sig bland annat till ökad zonschakt, tillkommande datorställverk, miljö- och bulleråtgärder, markarbeten samt behovet av en GC-tunnel enligt nya förutsättningar. Bedömningen av tidigare kostnadsökningar har senare justerats ned med hänsyn till regeringsuppdrag. Kostnadsjusteringarna baseras på en tidig värdering av inkomna anbud.

E10 Avvakko–Lappeasuando (VSN209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Vägen är smal, har dålig plan- och profilstandard och sikten är bristfällig på stora delar av sträckan. Trafikanterna upplever vägen som osäker och otrygg. Bristen på säkra omkörningsmöjligheter är en trafiksäkerhetsrisk. Vintertid ökar problemen när snö, halka och mörker ytterligare påverkar trafiken.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten vintertid på den aktuella sträckan.

Beskrivning av objektet

E10 mellan Avvakko och Lappeasuando byggs om till mötesfri landsväg med mitträcke och viltstängsel. Genom byn Skaulo anläggs inget mitträcke. På västra sidan från korsning med väg 833 anläggs en ny gång- och cykelväg som passerar Soutukoski på ny gång- och cykelbro. Den nya gång- och cykelvägen kommer att anslutas till den befintliga gång- och cykelvägen i Skaulo. Åtgärden omfattar 18,5 kilometer väg som efter utförd åtgärd kommer vara en 14 meter bred 2+1-väg och skyltad till 100 km/h. Genom byarna Moskojärvi och Puotikasvaara byggs vägen till 10,5 meter, 1+1 väg. Viltstängsel anläggs längs hela sträckan. Dessutom anläggs två planfria passager för vilda djur och rennäringen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 694 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 461 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Den angivna totalkostnaden i den nationella planen för perioden 2022–2033, uttryckt i 2025 års prisnivå, uppgår till 785 mnkr. Detta motsvarar en kostnadsförändring med -91 miljoner kronor (-12 %), jämfört med tidigare beräkning. Förändringen av totalkostnaden har skett efter att anbud antagits.

Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled (XSN300)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Efterfrågan på malm bedöms stadigt öka över tid, en efterfrågan LKAB vill möta genom ökat utbud. Kapacitetsbrist föreligger i dag till viss del i Narvik samtidigt som Luleå har möjlighet att skeppa ut mer malm (begränsade volymer). Detta gör att det finns önskemål om att ändra utskeppningshamn för destinationer i Europa, från Narvik till Luleå, så att fartygslägena i Narvik istället kan nyttjas för utskeppning mot kunder i Nordamerika, Asien eller Mellanöstern.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten i Luleå hamn och farled så att större fartyg kan användas. Objektet bidrar även till en förbättrad tillförlitlighet i transportsystemet genom att säkerheten i farleden förbättras samt genom att redundansen vid driftstörningar på Malmbanan Kiruna–Narvik och i Narviks hamn ökar.

Beskrivning av objektet

Åtgärder för att öka kapaciteten i Luleå hamn genom nya anläggningar på landsidan (ny utfyllnad, nya kajer etc.) samt för ökad kapacitet i farleden vid Luleå hamn genom ökat djupgående samt förbättrade förhållandena för vintertrafiken.

Bidrag till TEN-T-kraven

Luleå hamn är utpekad som kusthamn i stomnätet. Hamnen ingår dessutom i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom hamnen redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 372 mnkr varav 3 031 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 753 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om svaveldirektivets införande som ger ökade transportkostnader och större fartyg krävs därmed för att uppnå miljö- och kostnadseffektiva sjötransporter. Befintlig farled till hamnen och hamnanläggningar i Luleå motsvarar inte de krav på djup och bredd som krävs för effektivare transporter med större fartyg med bibehållen sjösäkerhet.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 4 781 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 591 mnkr (75 %).

Förändringar hänförs till bland annat hanteringsbehov av massor från minskad mängd sugbara till ökad andel grävbara massor (Grävuddring är ca 300 % mer kostsammare än suguddring per kubik). Under februari 2025 avbröts upphandlingen av kapacitetsuddringen på grund av i huvudsak den höga prisnivån. Anbudet för den delade entreprenaden, förberedande uddningsarbeten överskred budgeten väsentligt. Efter utvärdering av inkomna nya anbud kunde det konstateras att även de anbudet avvek väsentligt från budget. Upphandlingen av kapacitetsuddringen som var planerad att starta 2025 avbröts därför i samråd mellan Sjöfartsverket och Luleå Hamn den 14 februari 2025, med hänvisning till allt för höga kostnader. Efter att upphandling av kapacitetsuddringen avbröts, har en gemensam översyn och optimering av projekt Malmportens omfattning genomförts. Optimeringen är baserad på aktuell trafik- och godsprognos från januari 2025. Simuleringar genomförda i april 2025 bekräftar att farledens utformning är tillräcklig för det nu dimensionerande fartyget. Den nya omfattningen möjliggör realisering av projektets nytta inom ramen för lägre investeringskostnader och med minskad miljöpåverkan, utan att äventyra målsättningarna om robusthet, tillgänglighet och framtida flexibilitet. Den justerade prognosen har uppdaterats baserat på nu aktuell omfattning och kalkyl som grundas på redan genomförda arbeten inom projektet samt tidigare inkomna anbud för kapacitetsuddring.

5.1.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Malmbanan Harrträsk förlängning av mötesstation (JN2202)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartsår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

Den berörda sträckan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras av bland annat 750 meter långa godståg. Mötesspåren klarar idag enbart tågmöten med tåg som är 500 meter varvid tågmöten med 750 meter långa godståg ej kan genomföras, vilket är en brist.

Syftet med förlängningen är att öka kapaciteten på Malmbanan (södra omloppet) genom att möjliggöra för tågmöten med 750 meter långa godståg. Därtill att möjliggöra för samtidig infart vid tågmöten.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Harrträsk driftplats förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer. Först när samtliga mötesstationer har förlängts erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 162 mnkr varav 25 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 127 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 115–208 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 166 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -4 mnkr (-2 %). Förändringen handlar om minskade åtgärder som finansieras även inom ramen för vidmakthållande.

Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation (JN2213)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartsår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

Den berörda sträckan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras av bland annat 750 meter långa godståg. Stråket har en viktig funktion för malmtransporter och övriga godstransporter samt för regionala och långväga personresor. Mötesspårarna klarar idag enbart tågmöten med tåg som är 500 meter varvid tågmöten med 750 meter långa godståg ej kan genomföras, vilket är en brist.

Syftet med förlängningen är att öka kapaciteten på Malmbanan (södra omloppet) genom att möjliggöra för tågmöten med 750 meter långa godståg. Därtill att möjliggöra för samtidig infart vid tågmöten.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Harrträsk driftplats förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer. Först när samtliga mötesstationer har förlängts erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 102 mnkr varav 51 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 46 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 71–132 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 156 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -54 mnkr (-35 %). Förändringen handlar om minskade åtgärder som finansieras även inom ramen för vidmakthållande.

Malmbanan Nourtikon, förlängning av mötesstation (JN2212)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartsår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

Den berörda sträckan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras av bland annat 750 meter långa godståg. Stråket har en viktig funktion för malmtransporter och övriga godstransporter samt för regionala och långväga personresor.

Mötesspårarna klarar idag enbart tågmöten med tåg som är 500 meter varvid tågmöten med 750 meter långa godståg ej kan genomföras, vilket är en brist.

Syftet med förlängningen är att öka kapaciteten på Malmbanan (södra omloppet) genom att möjliggöra för tågmöten med 750 meter långa godståg. Därtill att möjliggöra för samtidig infart vid tågmöten.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Nourtikon mötesstation förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för en högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer. Först när samtliga mötesstationer har förlängts erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 131 mnkr varav 57 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 70 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 92–171 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 135 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -3 mnkr (-2 %). Förändringen handlar om minskade åtgärder som finansieras även inom ramen för vidmakthållande.

Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1) (JN1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartsår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

Personvagnsuppställning i Luleå sker idag på befintlig nattågsuppställningsplats i nordvästra delen av stationsområdet respektive spår 3 på stationen (regionaltåg). Nattågsuppställningen har endast anslutning mot Luleå C och uppställningsspåren är korta varpå nattågen behöver delas, vilket i sin tur ger längre terminaltider. Ökad trafik i framtiden gör att möjligheten till uppställning på spår 3 försvinner.

Syftet är att möjliggöra signalställverksbyte samt effektivisera terminalhanteringen. Syftet är också att möjliggöra vidare ombyggnationer och att framtidssäkra anläggningens funktion och kapacitet.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik) samt Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar ny personvagnsuppställning på Svartön nedre med 6 uppställningsspår, serviceplattform (270 m), hårdgjord yta för underhåll/furnering samt förberedelse av yta för service- och teknikbyggnader, serviceväg och parkering. Åtgärden kräver justering av befintlig anläggning och innefattar även ett nytt godsvagnsuppställningsspår. I åtgärden ingår även omdragning av Cementaspåret och Malmhamnsvägen samt instängsling av bangården.

Detta objekt har koppling till och utgör en förutsättning för genomförandet av Luleå ATC-mellansteg (signalställverksbyte) samt Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2) (nationell plan; JN1802).

Bidrag till TEN-T-kraven

Luleå C är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet samt Nordsjön–Östersjön. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 189 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 169 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen, och bedömt osäkerhetsintervall är 149–229 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 205 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -16 mnkr (-8 %). Förändringen hänförs till ändrade förutsättningar avseende medfinansiering och förändrande utförande av personvagnsuppställningen samt att goda markförhållandena ger minskade kostnader för markarbeten. Kostnadsförändringar handlar även om åtgärdandet av den gamla malmlossningen samt att miljökostnader var underskattade.

E10 Morjärv–Svartbyn (etapp 1) (VSN206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartsår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

E10 är en viktig kommunikationslänk både lokalt, regionalt och nationellt. Vägen trafikeras av oskyddade trafikanter, långsamtgående bruksfordon och snabb genomfartstrafik vilket ger trafiksäkerhetsrisker. Vägen har dålig plan- och profilstandard samt är smal (bredd cirka 7–8 meter). Detta försvårar omkörning av tunga fordon vilket ger förhöjd olycksrisk och försämrad framkomlighet. Vägen trafikeras av förhållandevis stor andel tung trafik. Skyltad hastighet 90 km/h. Gång- och cykelvägar saknas.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet genom att skapa en mötteseparerad väg med säkra anslutningar.

Beskrivning av objektet

Vägen breddas till mötesfri landsväg (2+1) med mitträcke och 40 % omkörningsbar del, bortsett från strax norr om Räktforsen där en sträcka på 2,93 kilometer har 1+1 körfält samt en sträcka på 1,01 kilometer med 2+2 körfält. Skyltad hastighet längs hela sträckan blir 100 km/h. Flertalet mindre anslutningar stängs och andra byggs av typen höger in/höger ut. Tre korsningar byggs om med vänstersvängkörfält. Viltstängsel sätts upp längs hela sträckan och sidoräcken på delar av sträckan. Faunapassager anläggs under broarna vid Kälvån och Grundträskån. En viltport samt en viltövergång i plan anläggs även på sträckan.

Det ursprungliga objektet E10 Morjärv-Svartbyn mötteseparering är 24 kilometer, på grund av kostnadsökningar har Trafikverket beslutat som ett första steg att endast bygga etapp 1 som är 16,4 km. Etapp 2 som startar i Morjärv och sträcker sig 7 kilometer norrut har därmed utgått ur objektet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 963 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 854 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 800–1 127 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för ursprungligt objekt E10 Morjärv-Svarbyn mötesseparering (i 2025 års prisnivå) är 947 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring för etapp 1 med 16 mnkr (2 %).

För ursprungligt objekt (etapp 1 och etapp 2) har en beräknad totalkostnad på 1 500 mnkr redovisats, det vill säga en kostnadsförändring med 553 mnkr (58 %) jämfört med nationell plan 2022–2033.

Kostnadsökningen för det ursprungliga objektet (etapp 1 och etapp 2) har krävt besparingsåtgärder och därmed begränsades objektets omfattning till endast etapp 1. Med hänsyn till objekts samhällsekonomiska olönsamhet avser Trafikverket att hålla befintlig plankostnad och föreslår därför att etapp 2 utgår ur nationell plan.

Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning (XSN301c)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering från 2025. Inväntar regeringsbeslut.

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade enkelspåriga järnväg och den enda järnvägen för transport av människor och gods i området. Malmbanan har stora kapacitetsproblem, framför allt beroende på korta mötesstationer. Detta leder till förseningar och minskad framkomlighet för tågtrafiken. En av de mötesstationer som behöver förbättras är Nattavaara bangård, som har höga underhållskostnader på grund av gamla och slitna spår och växlar. Mötesspåren är dessutom för korta för att klara tågmöten med tåg som är längre än 521 meter, vilket begränsar möjligheten att använda längre och tyngre tåg.

Syftet med projektet är att öka kapaciteten för både person- och godstrafik på Malmbanan mellan Luleå och Kiruna. Detta ska uppnås genom att möjliggöra möten mellan 750 meter långa godståg vid Nattavaara bangård. Vidare syftar åtgärden till att öka säkerheten kring Nattavaara driftplats.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Nattavaara driftplats två mötesspår förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. En 175 meter ny plattform för resandeutbyte anläggs, en plankorsning stängs, stängsel anläggs och bulleråtgärder genomförs.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer. Först när samtliga mötesstationer har förlängts erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Positiva effekter inkluderar förbättrad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Negativa effekter inkluderar utsläpp av växthusgaser från byggprocessen och eventuella intrång i landskap samt livs- och kulturmiljöer.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 285 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 242 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 225–345 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (20 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 278 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 7 mnkr (3 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 27 mnkr (10 %).

Förändring av totalkostnad utöver ny hantering av signalåtgärder hänförs främst till kostnadsökningar för bärighetsåtgärder (tidigare underskattade markförhållandena), ökad mängd stängsel och räcken, ökat antal spårmetrar som

behöver bytas samt ökade kostnader för byte av vägskydd (enligt nuvarande regelverk) på grund av att vägen breddas.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen visar en negativ nettonuvärdeskvot på -0,57 och bedöms därför vara *Robust olönsamt*.

Nettonuvärdet är tydligt negativt när objektet analyseras enskilt. Nattavaara är en av flera mötesplatser som föreslås förlängas på Malmbanan och då järnvägen har tydliga systemeffekter har en systemanalys genomförts som inkluderar förlängning av nio driftplatser. Beräkningarna ger en nettonuvärdeskvot på 1,43. På systemnivå bedöms därför förlängningarna på Malmbanan vara robust lönsamma.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet är en del i en samhällsekonomiskt lönsam systemutbyggnad som ingår i nationell plan 2022–2033.

Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation (XSN301d)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

Den enkelspåriga Malmbanan är den enda järnvägsförbindelsen från Boden och norrut mot Riksgränsen. Banan har kapacitetsproblem främst beroende på att för få mötesstationer klarar möten med 750 meter långa (malm)tåg. Driftplats Murjek är en sådan mötesstation, och klarar idag bara tågmöten med tåg upp till 521 meters längd. Vidare är växlar gamla och slitna och har därför höga underhållskostnader. Det finns hägnad längs sträckan idag.

Syftet med förlängningen av mötesstationen är att öka kapaciteten genom att möjliggöra för tågmöten med 750 meter långa godståg. Därtill att möjliggöra för resandeutbyte på två persontåg samtidigt.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att Murjek driftplats två mötesspår förlängs och upprustas så att samtidig infart och möten mellan tåg med en längd på upp till 750 meter möjliggörs. Det nya spåret dimensioneras för högsta tillåtna axellast (STAX) på 32,5

ton. Den befintliga plattformen förlängs för att skapa två plattformslägen, en plankorsning rustas upp och bulleråtgärder genomförs.

Åtgärden är en del i den kapacitetsutbyggnad som pågår på Malmbanan, med ett flertal förlängningar av mötesstationer. Först när samtliga mötesstationer har förlängts erhålls en ökad flexibilitet avseende tågplaneringen och hur malmtågens omlopp kan läggas upp. Åtgärden behöver därför ses i ett systemperspektiv. Åtgärden är även relaterad till ERTMS-projektet och ett drift- och underhållsprojekt.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger upphov till förbättrad kapacitet för person- och godstrafiken medan effekter på vattenskyddsområden, naturvärden och ekosystemtjänster är föremål för vidare utredning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 235 mnkr varav 25 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 180 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 200–270 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (22 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 360 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -125 mnkr (-35 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med -103 mnkr (-29 %).

Förändring av totalkostnad utöver ny hantering av signalåtgärder handlar om minskade åtgärder som finansieras även inom ramen för vidmakthållande.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	235	360			
I prisnivåer enligt beslutade planer		298			

Objektet ingick i plan 2022–2033 i ÅVS-skede. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed minskning med -125 mnkr (-35 %)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen visar en negativ nettonuvärdeskvot på -0,83 och bedöms vara *Robust olönsamt*.

Nettonuvärdet är tydligt negativt när objektet analyseras enskilt. Murjek är en av flera mötesplatser som föreslås förlängas på Malmbanan och då järnvägen har tydliga systemeffekter har en systemanalys genomförts som inkluderar förlängning av nio driftplatser. Beräkningarna ger en nettonuvärdeskvot på 1,43. På systemnivå bedöms därför förlängningarna på Malmbanan vara robust lönsamma.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet är en del i en samhällsekonomiskt lönsam systemutbyggnad som ingår i nationell plan 2022–2033.

5.1.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Norrbottens län.

5.1.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering. För objekt i prioriteringskategori 2 anges även en indikation av objektets belastning under planperioden 2026–2037, vilket är ett undantag från ovanstående.

Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2) (JN1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Personbangården är sliten, omodern, har stora renoveringsbehov och kapacitetsbrist på grund av att det endast finns två plattformslägen. Då upprustning planerats sedan mycket länge har nödvändigt underhåll och reinvesteringar ej utförts vilket har gett en infrastrukturskuld. Betydande brister i tillgänglighet på plattformarna och i förbindelse gör att resande med rullator eller rullstol hänvisas till en annan station. Kapacitetsbrist i högtrafik ger ett störningskänsligt system där önskade ankomst- och avgångstider inte tillgodoses.

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten, underlätta byten samt öka säkerheten vid Luleå C för persontrafik och resenärer.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik) samt Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar ombyggnation av personbangården inför ett kommande nytt resecentrum där Luleå C ligger idag. Aktuell åtgärd omfattar endast om- och utbyggnad av plattformar med fler plattformslägen samt en ny planskild plattformsförbindelse med lyftpaket, som ersätter befintlig passage i plan. Höjd hastighet möjliggörs tack vare nya växlar och bättre signalteknik.

Genomförandet av detta objekt förutsätter att Luleå ATC-mellansteg (signalställverksbyte) samt Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1) (nationell plan; JN1801) genomförts.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet. Miljöpåverkan är negativ men bedöms vara liten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Luleå C ligger på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 392 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 389 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 353–549 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (51 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 415 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -23 mnkr (-5 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 28 mnkr (7 %).

Utöver den nya hanteringen av signalåtgärder beror förändringen av totalkostnaden även på ökade byggherrekostnader. Dessa kostnadsökningar är kopplade till projektets samverkan med andra aktörer i syfte att uppnå en väl avvägd och effektiv totallösning.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Huvudanalysen visar på en nettonuvärdeskvot på -0,08 och alla utom en av känslighetsanalyserna visar på en nettonuvärdeskvot mindre än 0. Utökad plattformskapacitet minskar risken för störningar. Ut-/ombyggnad av plattformar med tak och planskild plattformsförbindelse ökar tillgängligheten och säkerhet för resenärerna. Dock finns negativ påverkan på aratrik järnvägsmiljö. Sammantaget bedöms objektet vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Stark koppling till Norrbottenbanans genomförande. En omprövning skulle innebära att alternativa åtgärder skulle behöva genomföras.

Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32,5 ton (JN2203)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Trafikverket har under en lång tid utökat kapaciteten på Malmbanan genom att förlänga mötesstationer. Den utökade trafiken på Malmbanan och Ofotbanan innebär dock att kapaciteten på vissa delar av banan börjar slå i taket. Banstandard: stax 30 (största axellast).

Syftet med åtgärden är att malmtåg ska kunna framföras med 32,5 axellast i 60 km/h på normalhuvudspår och samtliga avvikande huvudspår och sidospår som normalt används av malmtågen.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att sträckan Kiruna–Riksgränsen upprustas för största tillåtna axellast (STAX) på 32,5. Projektet omfattar 9 GEO-åtgärder (tryckbankar, flackning, stödben), byte av växlar inklusive kortare förlängningar på 4 driftplatser, samt förstärkningar av broar och trummor.

Åtgärden har stark koppling till mötesspårsförlängningar på driftsplatser längs Malmбанan. Åtgärden är även relaterad till ERTMS (nytt signalsystem) samt Opto 2.0 (uppgradering av befintligt fibernät längs med järnvägen). Åtgärden är även relaterad till objektet JN2204 Malmбанan Svappavaara-Kiruna STAX 32,5 ton.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Åtgärden är beroende av åtgärder om höjda axellaster på Norska Ofotbanan. Dessa finns finansierade i den norska nationella planen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har en stor positiv effekt för gruvnäringen som kan köra färre antal tåg med samma transportarbete, vilket även leder till fördelar för persontrafiken på banan på grund av ökad kapacitet. Samtidigt påverkas klimatet negativt under byggperioden samt vid drift och underhåll av anläggningen.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kravet om axellast 22,5 ton.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 289 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 288 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 260–404 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (129 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 501 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -212 mnkr (-42 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med -83 mnkr (-17 %).

Den totala kostnadsförändringen, utöver den nya hanteringen av signalåtgärder, beror huvudsakligen på ett minskat behov av byggherrekostnader. Detta eftersom järnvägsplan bedöms endast vara nödvändig vid två driftplatser. Dessutom har kostnaderna för BEST-arbeten och störningar justerats ned efter att en funktionsutredning genomförts. Samtidigt har ökade utgifter för mark- och anläggningsarbeten också bidragit till förändringen i den totala kostnaden.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 1,85. Summan av beräknade effekter är positiv, där de största beräknade positiva effekterna är för godstransporter. Ej beräknade effekter är försumbara och bedöms inte påverka resultatet. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32,5 ton (JN2204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Trafikverket har under en lång tid utökat kapaciteten på Malmbanan genom att förlänga mötesstationer. Den utökade trafiken på Malmbanan och Ofotenbanan innebär dock att kapaciteten på vissa delar av banan är nära sitt max. Banstandard: stax 30 (största axellast).

Önskad uppnådd funktion efter åtgärd är en uppgraderad anläggning där samtliga lastade malmtåg kan framföras med 32,5 tons axellast och STVM 13 ton/m i 60 km/h på normalhuvudspår och samtliga avvikande huvudspår och sidospår som normalt används av malmtågen.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärdsförslaget innebär att sträckan Svappavaara–Kiruna upprustas för största tillåtna axellast (STAX) på 32,5 ton. Projektet omfattar GEO-åtgärder (tryckbankar, flackning, stödben, avvattning, trummor, mm), förstärkning av banöverbyggnad (ballast, byte av växlar, mm), servicevägar, samt förstärkning/renovering av en bro.

Åtgärden är relaterad till ERTMS (nytt signalsystem) samt Opto 2.0 (uppgradering av befintligt fibernät längs med järnvägen). Åtgärden är även relaterad till objektet JN2203 Malmbanan Kiruna-Riksgränsen STAX 32,5 ton.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på godstransporter och gruvnäringen när färre malmtåg kan utföra samma transportarbete. Klimatpåverkan under byggperioden, samt vid drift och underhåll bedöms vara negativ.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kravet om axellast 22,5 ton.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 298 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 298 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 269–418 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (19 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 309 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -11 mnkr (-3 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 8 mnkr (3 %).

Förändring av totalkostnad, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs till uppjustering av byggherrekostnader enligt bedömningen att järnvägsplan krävs för en del av objektet.

Samhällsekonomisk lönsamhet inkl. ej beräknade effekter samt bedömning av robusthet

Nettonuvärdeskvoten är 0,07. Ej beräknade effekter är försumbara och bedöms inte påverka resultatet. Genomförda känslighetsanalyser visar på nettonuvärdeskvoter både över och under noll. Det finns få ej beräknade effekter, och den som identifierats, påverkan på djurliv och rennäring, bedöms vara försumbar. Sammantaget bedöms objektet vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet utgör en del av en systemutbyggnad som omfattar ny vagnpark för gruvnäringen samt åtgärder på norska Ofotbanan. Av betydelse för industrins konkurrenskraft.

Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg (JN2201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Stråket mellan Umeå och Luleå har idag stora brister. När den för Norrbotniabanan beslutade och delvis påbörjade delsträckan Umeå–Skellefteå är färdigbyggd kvarstår bristerna på stråket mellan Skellefteå och Luleå. Tillgängligheten är låg då direkt förbindelse med järnväg saknas för det befolknings- och industritäta kuststråket och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet.

En kustnära järnväg i form av Norrbotniabanan sträckan Skellefteå-Luleå möjliggör effektivare gods- och persontransporter genom ökad tillgänglighet för industrin, resor till/från arbete och samhällsviktiga tjänster samt ökad robusthet och trafiksäkerhet.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå – (Luleå)).

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd omfattar ett cirka 14 mil långt kustnära enkelspår på sträckan Skellefteå-Luleå med högre standard som möjliggör trafikering med längre och tyngre tåg i högre hastigheter för både gods- och persontåg med kraftigt förkortade restider som följd. I åtgärden ingår stationslägen i Byske, Piteå C, Norrfjärden och Luleå C. Lösningen innebär en säckstation i Luleå.

Norrbotniabanan är indelad i tre delsträckor. Umeå–Dåva, Dåva–Skellefteå samt Skellefteå–Luleå.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på funktionsmålet restid men medför samtidigt en viss negativ påverkan på hänsynsmålet landskap då den medför intrång och barriäreffekter vilket innebär en försämring för växt- och djurliv. Föreslagen järnvägssträckning undviker dock områden med höga naturvärden och bedöms ha en försumbar effekt på områdets produktion av ekosystemtjänster.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Norrbotniabanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbotniabanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. I TEN-T-förordningen utgör Norrbotniabanan en planerad länk i stomnätet mellan Stockholm/Hallsberg och Narvik/Uleåborg och ingår således som en prioriterad åtgärd vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.

Etappen Skellefteå–Luleå kommer uppfylla TEN-T-kraven vid färdigställandet och därför bidra till kraven om hastighet för godstrafik 100 km/h, hastighet persontrafik minst 160 km/h samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 37 638 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 14 503 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 31 992–43 284 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 28 666 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 8 972 mnkr (31 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till ändrade förutsättningar för trafikering på sträckan och på berörd knutpunkt och ökat behov för tunnelmängder, markförstärkning och massor.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,62. De beräknade kostnaderna överstiger de beräknade nyttorna i huvudanalysen och i samtliga känslighetsanalyser. Den ej beräknade effekten avseende möjlighet till omledning vid trafikavbrott bedöms inte påverka bedömningen. Sammantaget bedöms utbyggnad av ny järnväg Skellefteå–Luleå vara *Robust olönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: I TEN-T-förordningen utgör Norrbotniabanan en planerad länk i stomnätet och har således av den svenska regeringen tagits med som en prioriterad sträcka vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.

5.1.5 Namngivna investeringar med 100 procent medfinansiering under planperioden

Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum (JN1804a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

I dagsläget sker resandeutbyte för persontåg i Kiruna på en tillfällig järnvägsstation. Kapaciteten för persontrafiken vid nuvarande station begränsas av att det endast finns ett plattformsspår, särskilt med tanke på att det är en säckstation. Det innebär att ett mötande persontåg kan få stå och vänta vid angränsande mötesstation under lång tid. Behovet av ytterligare ett plattformsspår är därför stort. Den nuvarande lösningen bedöms inte som långsiktigt hållbar enligt LKAB:s prognoser om markförändringar i gruvbrytningen.

Åtgärden syftar till att få en långsiktigt hållbar järnvägsstation i Kiruna för att säkerställa tillgänglighet för tågresande till och från Kiruna centralort och därigenom transportkvaliteten för persontåg.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Den planerade järnvägen är cirka 7 kilometer lång från Malmbanan i söder till ett stationsläge söder om Lombolöden vid centrala Kiruna. Järnvägsstationen blir en säckstation. Den nya järnvägsstationen inkluderar två spår, en mellanplattform, en plattformsförbindelse, ett tågvändarspår och två uppställningsspår.

Ett triangelspår anläggs vid Råtsi. En faunapassage, som ersätter befintlig, anläggs vid triangelspåret för att säkerställa funktionen för rennäringens flyttleder. Längs järnvägssträckan anläggs en ombyggd anslutning till Kiruna godsbangård och planskilda passager för skidspår, sommarled och skoterled.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden uppfyller genomgående de transportpolitiska funktionsmålen och flera av hänsynsmålen, men har också negativa effekter genom intrång i landskap, betydande markanspråk ända in i den nya stadskärnan, samt reducerade naturvärden och påverkad miljö för renskötsel.

Bidrag till TEN-T-kraven

Kiruna järnvägsstation är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 405 mnkr. Objektet förutsätter full finansiering av andra aktörer. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 166–1 643 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om ersättning av befintlig infrastruktur enligt Minerallagen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 680 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -275 mnkr (-16 %).

Den förändrade totalkostnaden för projektet beror i huvudsak på miljörelaterade faktorer. Eftersom inga bulleråtgärder bedöms vara motiverade och inga förorenade massor har identifierats, har behovet av miljöåtgärder minskat. Därtill har Vattenfalls ställverk exkluderats från projektet, vilket ytterligare bidrar till kostnadsreduceringen. Samtidigt medför flytten av väg 870 samt ombyggnaden av Lombolleden en kostnadsökning, då dessa åtgärder är nödvändiga för att möjliggöra samlokaliseringen av den nya järnvägsstationen med det planerade sjukhuset.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet förutsätter 100 procent medfinansiering och ingen samhällsekonomisk analys har därför genomförts.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: 100 procent medfinansiering.

5.2 Västerbottens län

5.2.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Norrbottenbanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg (YSN001a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående förutom för deletapp Södra Grundfors som kommer att vinna laga kraft år 2026.

Stråket mellan Umeå och Skellefteå har stora brister. Tillgängligheten är låg då direkta förbindelser med järnväg saknas i det befolknings- och industritäta kuststråket och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. Persontrafikens konkurrenskraft är idag också svag på grund av det geografiska läget för Stambanan genom övre Norrland, långa restider samt låg turtäthet. Brister i järnvägssystemet medför att en större del av person- och godstransporter går på väg än vad som efterfrågas. Detta medför ökad miljöbelastning och fler trafikolyckor samt överskridande av miljökvalitetsnormer vilket medför brister i förhållande till hänsynsmålet för miljö, trafiksäkerhet och hälsa.

En kustnära järnväg i form av Norrbottenbanan sträckan Umeå–Skellefteå möjliggör effektivare gods- och persontransporter genom ökad tillgänglighet för industrin, resor till arbete och samhällsviktiga tjänster samt ökad robusthet och trafiksäkerhet.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå – (Luleå)).

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd omfattar ett cirka 13 mil långt kustnära enkelspår på sträckan Umeå–Skellefteå som möjliggör trafikering med längre och tyngre tåg i högre hastigheter för både gods- och persontåg med kraftigt förkortade restider som följd. I projektet ingår stationslägen i Skellefteå, Sävar, Robertsfors och Bureå, som saknar persontågstrafik idag.

Norrbottenbanan är indelad i tre delsträckor. Umeå–Dåva, Dåva–Skellefteå samt Skellefteå–Luleå.

Bidrag till TEN-T-kraven

Norrbottenbanan ingår i TEN-T-nätet och stomnät för gods- och persontrafik. Norrbottenbanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–

Medelhavet. I TEN-T-förordningen utgör Norrbotniabanan en planerad länk i stomnätet mellan Stockholm/Hallsberg och Narvik/Uleåborg och ingår således som en prioriterad åtgärd vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.

Etappen (Umeå) Dåva–Skellefteå kommer uppfylla TEN-T-kraven vid färdigställandet och därför bidra till kraven om hastighet för godstrafik 100 km/h, hastighet persontrafik minst 160 km/h samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 21 008 mnkr, varav 248 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 17 250 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 18 067–23 949 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 18 567 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 2 441 mnkr (13 %).

Förändringen av totalkostnaden, utöver rättelsen av tidigare felaktigt redovisad plankostnad, beror främst på innehållsförändringar enligt tidigare byggstartsrapportering. Den mest betydande justeringen gäller en tidigareläggning av delsträckan Skellefteå–Degerbyn inom projektet Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg. Denna åtgärd syftar till att säkerställa tillräcklig kapacitet och hantera trafikpåverkan på Skelleftebanan.

Ytterligare innehållsförändringar omfattar etableringen av mötesdriftplats vid Södra Grundfors, förlängning av plattformar vid tre regionaltågsstationer från 175 meter till 220 meter, samt utbyggnad av dubbelspår vid Robertsfors för att uppnå en jämnare kapacitetsfördelning mellan sträckorna Umeå–Robertsfors och Robertsfors–Skellefteå. Dessutom har ersättning till länsstyrelserna tillkommit i enlighet med regeringens fastställelsebeslut. Förekomsten av sulfidhaltiga massor kan också komma att påverka den totala kostnaden för projektet.

Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg (YSN001b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Stråket mellan Umeå och Skellefteå har stora brister. Tillgängligheten är låg då direkta förbindelser med järnväg saknas i det befolknings- och industritäta kuststråket och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. Persontrafikens konkurrenskraft är idag också svag på grund av det geografiska

läget av Stambanan genom övre Norrland, långa restider samt låg turtäthet. Brister i järnvägssystemet medför att en större del av person- och godstransporter går på väg än det som efterfrågas. Detta medför ökad miljöbelastning och fler trafikolyckor samt överskridande av miljökvalitetsnormer vilket medför brister i förhållande till hänsynsmålet för miljö, trafiksäkerhet och hälsa.

En kustnära järnväg i form av Norrbotniabanan sträckan Umeå–Skellefteå möjliggör effektivare gods- och persontransporter genom ökad tillgänglighet för industrin, resor till arbete och samhällsviktiga tjänster samt ökad robusthet och trafiksäkerhet.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå – (Luleå)).

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd omfattar 12,5 km ny enkelspårig järnväg från Umeå godsbangård till Däva industriområde. Åtgärden inkluderar även en trespårsstation och ett triangelspår vid Däva samt ett anslutningsspår in till industriområdet och en godsterminal.

Norrbotniabanan är indelad i tre delsträckor; Umeå–Däva, Däva–Skellefteå samt Skellefteå–Luleå.

Bidrag till TEN-T-kraven

Norrbotniabanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Norrbotniabanan ingår också i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. I TEN-T-förordningen utgör Norrbotniabanan en planerad länk i stomnätet mellan Stockholm/Hallsberg och Narvik/Uleåborg och ingår således som en prioriterad åtgärd vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.

Etappen Umeå–Däva kommer uppfylla TEN-T-kraven vid färdigställandet och därför bidra till kraven om hastighet för godstrafik 100 km/h, hastighet persontrafik minst 160 km/h samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 679 mnkr, varav 140 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt även extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 289 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om utveckling av Däva industripark genom att mindre mark tas i anspråk för ett industrispår.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 524 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 1 156 mnkr (76 %).

Förändringar hänförs bland annat till hantering av sulfidjordar, ökade dieselkostnader, förstärkningslager på grund av uteblivet tunnelberg samt ökade dräneringskostnader. Kostnadsökningar finns avseende geoteknik, omprojektering av bro och bullervallar under produktion samt överskott av massor som inte gick att hanteras inom befintligt miljötillstånd.

E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering (VN1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Befintlig E4 på sträckan Gumboda–Grimsmark har idag låg standard främst med avseende på väggeometri och korsningsstandard vilket i kombination med hastigheter och relativt stor trafikmängd innebär risk för olyckor. På sträckan finns ett flertal bostadshus med direktutfart till E4 samt ett antal utfarter från enskilda vägar. De oskyddade trafikanterna är relativt få men stor andel tunga lastbilar i hög hastighet ger särskilda risker för olyckor och för allvarlig skadeföljd.

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan för person- och godstransporter, minska antalet vilt- och renolyckor samt uppnå bärighetsklass 4, 74 ton.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att den aktuella sträckan breddas från 9 meter till 14 meter där den byggs om till 2+1 väg med mitträcke och skyltad hastighet 110 km/h. Busshållplatser, planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik samt gång- och cykelväg anläggs. Korsningssanering och stängning av mindre anslutningar, kvarvarande korsningar byggs om med vänstersvängkörfält. Bulleråtgärder anläggs i de fall riktvärden överskrids. Viltstängsel tillsammans med faunapassager anläggs på sträckan.

Åtgärden är en etapp i mötesseparering av E4 genom Västerbotten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 760 mnkr, varav 6 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 583 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 639 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 122 mnkr (19 %).

Förändringarna beror främst på en ökad förekomst av sulfid, PAH och freoner. Dessutom har en betydligt större mängd berg än vad som tidigare varit känt påverkat den totala kostnaden, samt medfört tillägg för störningskostnader i bygghandlingsskedet – kostnader som inte redovisades i det tidigare skedet.

5.2.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

E4 Broänge–Daglösten mötesseparering (VN1804)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i byggstartår 1–3 enligt regeringens tidigare beslut.

Aktuell sträcka har låg trafikteknisk standard, särskilt när det gäller korsningar och väggeometri. Det finns många direktutfarter från enskilda vägar till E4, och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är otillräcklig eftersom det saknas planskilda korsningar och vägrenen är smal. Dessutom utgör bristfällig vägutformning, avsaknad av mittseparering vid höga hastigheter och relativt stor trafikmängd en risk för allvarliga olyckor. Viltolyckor är förekommande på sträckan.

Syftet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan för både motorfordon och oskyddade trafikanter.

Beskrivning av objektet

Sträckan byggs om till mötesfri landsväg 2+1 med 110 km/h och breddas från 9 meter till 14 meter. Vid tre korsningspunkter införs lokala hastighetssänkningar till 80 km/h. En faunapassage byggs på Hökmarsberget. Viltstängsel kompletteras längs hela sträckan, med undantag för två viltpassager i plan. Direktanslutningar stängs och ersätts med säkrare korsningar. Allmänna vägar 761, 766 och 769 får ny dragning och upprustning. Bullerskyddsåtgärder erbjuds där riktvärden överskrids.

Åtgärden är en etapp i mötesseparering av E4 genom Västerbotten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 466 mnkr, varav 2 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 424 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 387–545 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 508 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -42 mnkr (-8 %).

Förändringen av totalkostnaden beror dels på att omfattningen av väganläggningen har minskat efter en mer detaljerad projektering, dels på en innehållsförändring där etappen har förlängts med cirka 1 km samt att en bro behöver ersättas.

5.2.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering (VN1805)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förbereda byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12).

E4 mellan Daglösten och Ljusvattnet är försedd med broar och en rastplats men saknar sammanhängande gång- och cykelvägar. Oskyddade trafikanter tvingas använda vägrenen och korsar vägen i plan. Vägen passerar genom Daglösten, Övre Bäck och Ljusvattnet. Viltstängsel finns längs större delen av sträckan, och skyltad hastighet är 80 km/h. Det finns tre busshållplatser. Rastplatsen i Ljusvattnet är högt belastad och behöver byggas ut. Söder om Ljusvattnet finns en olycksdrabbad kurva med dålig sikt.

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa framkomligheten på sträckan för både fordon och oskyddade trafikanter på en nationellt viktig förbindelse i Västerbotten.

Beskrivning av objektet

E4 på delsträckan Daglösten–Ljusvattnet byggs om till en mötesfri landsväg med 2+1 körfält med mitträcke och viltstängsel. Vägen breddas från 9 meter till 14 meter på de flesta sträckor och hastigheten höjs till 110 km/h. En vägkorsning flyttas och nya busshållplatser byggs. En ny gång- och cykelport under E4 och en ny faunapassage över E4 norr om Ljusvattnet byggs. Bulleråtgärder utförs och ATK plockas bort på sträckan i samband med åtgärden.

Objektet är en etapp av mötessepareringen av E4 genom Västerbotten.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden påverkar tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer och gods positivt, men innebär negativa effekter på miljö och landskap.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 490 mnkr varav 3 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 459 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 407–573 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 425 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 65 mnkr (15 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar för förbättrad omledningsväg vid brobyten, justerad utformning av rastplats samt ändrat läge för faunapassage efter samråd med samebyn. Den kostnadsneddragning som identifierades i åtgärdsplaneringen för perioden 2022–2033 (–46 mnkr), med förslag på besparingsåtgärder såsom att kurvrätning av E4 inte skulle genomföras, målhastighet om 100 km/h istället för 110 km/h, ingen rastplats, enklare trafikanordningar och omledningar under byggtiden, att enskilda anslutningar inte skulle stängas samt att bonus i entreprenader skulle tillämpas – har inte förts in i projektets planering.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	490	425	222		
I prisnivåer enligt beslutade planer		329	157		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 samma skede har en faunabro tillkommit och generella osäkerheter har ökat med hänsyn till marknadsläge. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en ökning med 268 mnkr (121 %)

Samhällsekonomisk lönsamhet inkl. ej beräknade effekter samt bedömning av robusthet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot 0,12. De ej beräknade effekterna bedöms totalt sett som försumbara. Känslighetsanalysen med högre investeringskostnad visar ett negativt nettonuvärde. Övriga känslighetsanalyser är positiva eller nära noll. Sammantaget bedöms åtgärdens lönsamhet därför som *Lönsam*. Det finns osäkerheter avseende trafikutvecklingen kopplade till industrietableringarna i Skellefteå som innebär att trafikutvecklingen kan vara överskattad.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.2.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

E4 Förbifart Skellefteå (VN1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Skellefteåområdet har på senare tid utvecklats i snabb takt. Trafikverket ser ett behov av utveckling av vägtransportsystemet för att möta förändringarna. Trafiksituationen på befintlig E4 genom Skellefteå innebär en blandning av fordon och oskyddade trafikanter som leder till låg tillgänglighet, låg framkomlighet, låg säkerhet och miljöproblem. Huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning passerar älven på Viktoriabron vilket leder till stora trafikmängder med en stor andel tung trafik.

Utbyggnaden ska tillgodose god framkomlighet, förutsägbarhet och trafiksäkerhet för den långväga trafiken på E4 samt bidra till bättre trafik- och boendemiljö inne i Skellefteå.

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar 5,6 km ny väg, 2+1-väg söder om älven, 2+2-väg över älven och vidare norrut. Fem trafikplatser och nya broar över Skellefteälven planeras. Sex gång- och cykelportar samt 1,5 km gång- och cykelväg byggs. Viltstängsel, faunapassager samt översiktligt bedömda kostnader för bullerskyddsåtgärder med mera ingår.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Utbyggnaden ger restidsvinster, tillgängligheten regionalt ökar. Utflyttningen av trafik medför även färre bullerutsatta och minskade kostnader för utsläpp. Åtgärden innebär dock att ny mark tas i anspråk vilket kan ha negativ inverkan på miljön. Ett antal naturvärdesbiotoper finns i korridoren, växt- och djurlivet bedöms påverkas av utbyggnaden, bland annat passerar Byberget som är ett skogsområde av stor vikt för naturmiljön. Byberget är också av stor vikt för rekreation och friluftsliv för boende i Skellefteå och framför allt i närliggande Anderstorp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen såväl positivt (trafiksäkerhet och buller) som negativt (intrång i naturmiljö och landskap).

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar inte till något specifikt TEN-T krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 439 mnkr varav 1 mnkr utgörs av samfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 2 344 mnkr.

”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 000–2 879 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 1 854 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 585 mnkr (32 %).

Förändringen av totalkostnaden har tillkommit i samband med valet av lokaliseringalternativ och hänförs främst till kostnadsökningar för mark och fastigheter. Den nya utformningen kräver mer mark i anspråk, bland annat för en ytterligare bro med tillhörande ramper. Antalet trafikplatser har ökat från två till fem, utredningskorridoren har breddats från 40 till 200 meter, och antalet byggnadsverk har ökat från nio till tolv. Dessutom tillkommer en ny väg i anslutning till den nya bron.

Trafikverket har beslutat att projektet ska utreda och överväga möjligheten till kostnadsbesparingar genom avsteg och dispenser från interna krav och riktlinjer. Syftet är att genomföra kostnadsbesparande åtgärder för objektet och i möjligaste mån hålla sig inom den totalkostnad som anges i nationella plan 2022–2033. Möjligheten till medfinansiering ska även diskuteras med kommunen, i de fall funktioner inom projektet bedöms vara till nytta för kommunen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,87. Utbyggnaden förväntas ge mycket stora restidsvinster och mycket förbättrad trafiksäkerhet medan ej beräknade effekter inkluderar intrång i mer eller mindre opåverkade miljöer och ett nytt inslag i landskapsbilden varför de sammantaget bedöms vara negativa. Totalt sett bedöms vinsterna överväga och utbyggnaden bedöms vara *Robust lönsam* eftersom alla känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvoter över 0,1. Det finns osäkerheter avseende trafikutvecklingen kopplade till industrietableringarna i Skellefteå som innebär att trafikutvecklingen kan vara överskattad.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår (JN1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Det råder kapacitetsproblem på banan mellan Umeå C och Umeå Ö samt på angränsande sträckor på grund av stor mängd persontrafik och vändande tåg. I

nuläget fungerar järnvägssystemet kring Umeå dåligt. Vid störningar i tågtrafiken, exempelvis när ett försenat tåg kommer in i området, ökar ofta tågets försening vilket innebär att även andra tåg kan drabbas av förseningar. Kapacitetssituationen är således instabil.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd omfattar utbyggnad från enkelspår till dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö (cirka 1,6 kilometer). Största tillåtna hastighet (STH) höjs från 70 till 80 km/h. Åtgärden omfattar även 5 nya växlar i rakspår för inkoppling av dubbelspåret, en kryssväxel inne på Umeå Ö och justering av 3 befintliga växlar.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Minskat kapacitetsutnyttjande ger ökad tillförlitlighet vilket gynnar både resenärer och näringslivets transporter, vilket bidrar till funktionsmålet.

Bullerskyddsåtgärder och överflyttning från väg till järnväg bidrar till hänsynsmålet genom minskat buller och utsläpp. Förstärkning av den befintliga barriären motverkar hänsynsmålet, effekterna bedöms dock begränsade med hänsyn till att det är en befintlig anläggning och barriär.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 658 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 658 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 592–921 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (106 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 1,68. Både huvudanalysen och känslighetsanalyserna visar på nettonuvärdeskvoter högre än 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms

sammantaget vara försumbara och påverkar således inte resultatet. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

5.3 Jämtlands län

5.3.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

E45 Rengsjön–Älvros ny väg (VM051)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

I Härjedalens kommun avviker E45 mellan Rengsjön och Älvros från sin huvudsakliga nordsydliga sträckning och har idag en sträckning som är mer än två mil längre än fågelvägen mellan platserna. E45 löper idag genom tätorten Sveg där tillåten hastighet är låg och sväng i signalreglerad korsning krävs. Detta medför i dagsläget betydande restids- och resvägsförlängning för nord-sydlig trafik på E45. Farligt gods tvingas i dagsläget också att passera genom Svegs tätort och förbi grundvattenresurserna mellan Sveg och Älvros.

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs E45. Trafikverket har angett projektmålen: minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

Beskrivning av objektet

Nysträckning ansluter vid Rengsjöns norra ände till befintlig väg E45 med en cirkulationsplats. Den nya vägsträckningen utformas som 8,5 meter bred tvåfältsväg med dimensionerande hastighet 100 km/h, men med lägre hastighet vid vägkorsningar. Viltstängsel byggs längs den nya vägsträckan och längs befintlig E45 cirka 4 kilometer söderut. En bro över vattendraget Rengnan utformas för att även fungera som passage för djur, snöskotrar med mera. I norr ansluter vägen till väg 84 i en trevägskorsning, där väg 84 blir sekundärväg. Korsningen i Älvros byggs om.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 343 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 165 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 267 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 76 mnkr (28 %).

Förändringar hänförs främst till behov av flera ersättningsvägar, utökade geotekniska åtgärder över myrområden samt utökade miljö- och klimatkrav i entreprenader. För att minska totalkostnaden har objektet bland annat kortats av genom att en sträcka på 3300 meter utmed befintlig väg med planerade sidoområdesåtgärder och viltstängsel har tagits bort. Högre anbud i samband med upphandlingen har också påverkat totalkostnaden.

5.3.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Jämtlands län.

5.3.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Jämtlands län.

5.3.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder (JM1815)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Mittnordenkorridoren förbinder Trondheim-Sundsvall och åtgärderna berör Östersund-Duved (121 kilometer). Mittbanan sträckan Östersund-Storlien har brister i restid samt trafiksäkerhet på grund av oskyddade plankorsningar och obehörigt spårtillträde.

Syftet med åtgärderna är ökad hastighet, minskad restid, ökad kapacitet och trafiksäkerhet på Mittbanan.

Beskrivning av objektet

Åtgärderna berör endast sträckan Östersund-Duved (121 kilometer). Signalanläggningen uppgraderas för att möjliggöra högre hastigheter med nya hastighetsbalisgrupper och förvarningsbaliser för hastighetssänkningar med tillhörande taylor. Kvaliteten på bananläggningen säkerställs och kontaktledningar byts. Signalanläggning/vägskydd i plankorsningar åtgärdas för ökad trafiksäkerhet och högre hastigheter. Mellanplattformen i Undersåker utrustas med bland annat skyltar och elkraftsutrustning.

På grund av litet resande och förhållandevis låg tidsvinst har sträckan Duved-Storlien prioriteras bort, och objektet omfattar därför endast åtgärder på sträckan Duved-Östersund.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Den pågående elektrifieringen av Meråkersbanan i Norge förväntas öka godsvolymer på sträckan

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkan på djurliv och buller för närboende är osäker vilket kommer behöva utredas vidare i kommande skeden.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 225 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 224 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 202–315 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (182 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 382 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -157 mnkr (-41 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 24 mnkr (6 %)

Förändringen av totalkostnaden, utöver den nya hanteringen av signalåtgärder, hänförs till att gällande regelverk kräver inmätning och spärriktning av hela sträckan. Detta medför även att befintlig kontaktledning måste justeras längs hela sträckan. En ökad kostnad för ALEX-vägskydd påverkar också totalkostnaden. Med hänsyn till den framtagna hastighetsprofilen har projektet reducerat antalet vägskyddsanläggningar.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,94. Både huvudanalysen och samtliga känslighetsanalyser pekar på en positiv nettonuvärdeskvot och att åtgärden är *Robust lönsam*. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser pekar på en positiv nettonuvärdeskvot och att åtgärden är *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.4 Västernorrlands län

5.4.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformer m.m. (BVG007)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Utbyggnaden av Botniabanan och Ådalsbanan, samt åtgärder i form av mötesstationer och dubbelspår på Ostkustbanan, kommer medföra en väsentlig ökning av trafiken på järnvägen genom Sundsvall. Den utökade trafiken genererar ett behov av fler bytesmöjligheter mellan tågen vilket kräver fler plattformslägen. I nuläget måste resenärerna passera en plankorsning för att ta sig till plattformarna. En utökad trafik gör att olycksrisken vid plankorsningen ökar.

Syftet är att öka tillgängligheten för resandeutbyte inom och mellan trafikslag, förbättra bytestider och öka trafiksäkerheten för resenärer som ska till och från plattformarna.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärderna omfattar att en gångförbindelse anordnas över spårområdet på Sundsvall C med nedgångar till plattformarna. Plattformförbindelsen förutsätter att plattformarna breddas och förlängs. Ombyggnation av plattformar i kombination med ett växelkryss mellan plattformarna medför att antalet plattformslägen utökas till mellan 5 och 8 beroende på tåglängder. Ombyggnaden medför också behov av spåråtgärder på bangården samt omfattar att öka antalet uppställningsspår för persontåg. Nacksta ställverk byggs om och ERTMS införs på Sundsvall Central.

Åtgärderna på Sundsvall C är relaterade till och beroende av flera andra projekt i närområdet, bland annat dubbelspårssträckorna Dingersjö-Kubikenborg och Kubikenborg-Sundsvall C. Därtill är åtgärderna även beroende av flytt av en kombiterminal, ombyggnad av ett antal befintliga spår samt ombyggnationen av stationshuset.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 174 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 934 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 033–1 315 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 173 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 1 mnkr (0 %).

Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad deletapp Sundsvall C–Kubikenborg (JSM215)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är en enkelspårig bana med omfattande blandad trafik. Banan utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige och ett pendlingsstråk längs södra Norrlandskusten. Delen Sundsvall-Hudiksvall har låg hastighetsstandard och dras med stora kapacitetsproblem. Kapacitetsbristen leder till långa restider och risk för kraftiga förseningar. För att kunna utveckla person- och godstrafiken krävs hastighet- och kapacitetshöjande åtgärder mellan Gävle och Sundsvall.

Åtgärdens syfte är att höja kapaciteten och förbättra transportkvalitén i form av kortare restider och minskad risk för förseningar.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden utgörs av dubbelspårsutbyggnad i cirka 2,6 kilometer mellan Sundsvall C och Kubikenborg. Åtgärden byggs i delvis nysträckning som möjliggör hastigheter upp till 160 km/h och omfattar en ny enkelspårsbro och en ny dubbelspårsbro. Åtgärden omfattar också utbyggnad av dubbelspår in till Sundsvall Central samt ett växelpaket vid Sundsvall Centrals södra ände. Dubbelspåret avses stängslas in på ömse sidor. När utbyggnaden av dubbelspåret är klar kommer befintligt enkelspår och bro över Björneborgsgatan att rivas.

Sträckan Sundsvall-Kubikenborg utgör en av två etapper (Sundsvall-Kubikenborg och Kubikenborg-Dingersjö) av planerad dubbelspårsutbyggnad mellan Sundsvall och Dingersjö.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kraven om hastighet för persontrafik på minst 160 km/h och att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 877 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 647 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 728–1 026 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (för ursprungligt objektet, Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, (i 2025 års prisnivå) är 3 270 mnkr och för denna etapp är 909 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -32 mnkr (-4 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till minskning av risk och omfördelning av utfall mellan etapperna.

Sundsvall–Ånge, kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. hastighetshöjande åtgärder (JM1807)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Sträckan Sundsvall–Ånge är en del av Mittbanan som trafikeras av regionaltåg och godståg. Banan är enkelspårig, elektrifierad och har hastighetsbegränsningar på grund av bland annat dålig spårgeometri och oskyddade plankorsningar. På delen Sundsvall–Stöde är en hastighetshöjning redan utförd. Hastigheten öster om Erikslund är låg (70 km/h) i jämförelse med övriga delar av Mittbanan. Bron över Ljungan öster om Erikslund är uttjänt och ska bytas ut.

Åtgärderna syftar till att höja hastigheten och kapaciteten för att möjliggöra en fortsatt god utveckling av person- och godstransporter på banan.

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder i form av spårjusteringar och signalåtgärder längs stora delar av sträckan samt ombyggnad av mötesdriftplatserna Nedansjö och Fränsta så de möjliggör samtidig infart (ESIL). Då tillåten hastighet begränsas av oskyddade plankorsningar omfattar åtgärder också förbättringar av ett flertal av dessa och ombyggnationer av fyra oskyddade plankorsningar till helbomsanläggningar. Vidare innefattar objektet även en linjerätning vid Erikslund vilket möjliggör en högre hastighet. Linjerätningen genomförs i samband med VO Underhålls planerade brobyte.

Åtgärder för plankorsningar på sträckan Stöde–Sundsvall är genomförd i Mittstråketprojektet och hastighetshöjning är utförd där. I samband med andra

åtgärder på bl.a. Meråkerbanan (Norge) och sträckan Ånge–Östersund (objekt JM1814) så finns goda möjligheter för stärkt intermodalitet på Mittnordenkorridoren.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 489 mnkr varav 1 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 377 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 342–636 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 399 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 90 mnkr (23 %).

Förändringar handlar om samordning med objektet Ånge–Östersund. Innehållsförändringen påverkar totalkostnaden då åtgärderna för Ånge–Östersund minskar och Sundsvall–Ånge ökar. Förändringar hänförs till bland annat tillkommande plankorsnings- och hastighetshöjande åtgärder. Detta för att möjliggöra hastighetshöjningen på sträckan Bräcke–Östersund.

Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (JM1814)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Standarden på Mittbanan och delen av Norra Stambanan som omfattas är mycket varierande och bristerna i restider är påtagliga. Standarden varierar från dubbelspår med största tillåtna hastighet om 180 km/h där standarden är som bäst, till ett enkelspår med snäva kurvradier samt begränsade mötesmöjligheter där den är som sämst. Trafiksäkerheten är nedsatt på grund av oskyddade plankorsningar och obehörigt spårtillträde. Godstrafiken har begränsningar i vikt, längd och strömförsörjning till tågen och mixen av gods- och persontågstrafik ger tidsförluster vid möten.

Åtgärderna syftar till ökad turtäthet och förkortad restid genom hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Syftet är även höjd trafiksäkerhet på sträckan.

Objektet (delen Ånge – Bräcke) berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Objektet består av ett antal olika åtgärder som slagits ihop till ett paket för att förbättra spårstandarden på sträckan. Det innebär hastighetshöjande åtgärder på sträckan Ånge-Bräcke (såsom spårriktning och spårstabilisering) och signalförbättringar (ATC-åtgärder för ökad hastighet). Vidare omfattar objektet även ombyggnad av fyra plankorsningar med helbom och ombyggnad av mötesstationen i Pilgrimstad så att samtidig infart (ESIK) möjliggörs samt samtidig infart i östra änden på Östersunds driftplats.

I samband med andra åtgärder på bland annat Meråkerbanan (Norge) och sträckan Sundsvall-Ånge (åtgärd JM1807) så finns goda möjligheter för stärkt intermodalitet längs Mittnordenkorridoren.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 133 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 83 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 93–172 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 217 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -85 mnkr (-39 %).

Förändringarna avser innehållsförändringar mellan objekten Ånge-Östersund och Sundsvall-Ånge, vilka utgör två separata trimningspaket. Fördjupade utredningar har genomförts, bland annat avseende samordningen med planerade underhållsåtgärder.

5.4.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Västernorrlands län.

5.4.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Ådalsbanan Västerasby vändslinga (JM2209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Övre Ådalsbanan mellan Långsele och Västerasby är en länk mellan Stambanan genom övre Norrland och Botniabanan/nedre Ådalsbanan (Västerasby–Sundsvall). Banan har en viktig funktion som möjlig omledningsväg om någon av de anslutande banorna skulle vara avstängd. I nuläget måste lokrundgång göras vid Västerasby för tåg som går sträckan Långsele–Västerasby–Umeå vilket innebär ett extra moment som tar tid och att två av spåren på driftsplatsen blockeras.

Vändslingans syfte är att möjliggöra trafikering mellan Botniabanan och Ådalsbanans fortsättning mot Långsele utan riktningsbyte.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär ett rundspår för att möjliggöra trafikering mellan Botniabanan och Ådalsbanans fortsättning mot Långsele utan riktningsbyte. Vändslingan kommer att öka kapaciteten och redundansen vid omledning då planerade eller oplanerade avbrott sker på de närliggande banorna. Åtgärden innefattar att en växel samt cirka 1100 meter spår rivs och att en cirka 2000 meter lång vändslinga (enkelspår) byggs. En bomanläggning ska rivas och en ny passage över järnvägen ska byggas där vändslingan anläggs.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden påverkar näringslivets transporter positivt men innebär också att skog behöver avverkas.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 140 mnkr, varav 70 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 58 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 126–195 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (13 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 148 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -8 mnkr (-6 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 5 mnkr (3 %)

Förändring av totalkostnad hänförs främst till ny hantering av signalåtgärder.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 10,50. Huvudanalysen och känslighetsanalyserna visar på mycket hög lönsamhet. Ej beräknade effekter innebär minskade trafikstörningar för person- och godstransporter genom användning av vändspåret för omledning bedöms som en förbättring medan påverkan på natur- och kulturmiljö bedöms som försumbar. Sammantaget bedöms ej beräknade effekter som förbättring. Åtgärdens lönsamhet är beroende av att hela Norrbottenstrasse byggs, varför den slutliga sammanvägda bedömningen är att föreslagna åtgärder är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.4.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden i Västernorrlands län.

5.5 Gävleborgs län

5.5.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation (JSM208)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av ett dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund, två mötesstationer, signalåtgärder, ställverksbyte samt tillgänglighetsanpassning.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 066 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 595 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 066 mnkr, vilket överensstämmer med beräknad totalkostnad.

Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder (JM1808)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och robustheten för framför allt godstrafiken på sträckan Storvik–Frövi på Godsstråket genom Bergslagen.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar åtgärder på sju driftplatser, till exempel ombyggnad för samtidig infart på flera ställen. I åtgärden ingår även utbyte av spårväxlar samt ett utbyte av ställverk.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 148 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 76 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 134–161 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 125 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 22 mnkr (18 %).

Förändringar hänförs till uppdaterad kalkyl och kvalitetssäkring av objektet i bygghandlingsskedet. I samband med det har även kostnadsreducerande åtgärder genomförts genom att de samtidiga infarterna i Torsåker med hänsyn till minskad trafikering av persontrafiken samt Skinnskatteberg utgått för att finansiera andra delar av objektet.

5.5.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

E4 Kongberget–Gnarp (VM034)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6 enligt tidigare förslag till byggstartsrapportering år 2025).

Syftet med objektet är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet genom en ny vägsträckning mellan Kongberget och Gnarp.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar 22 kilometer ny sträckning av E4 utformad som mötesfri 2+1-väg med referenshastigheten 110 km/h och planskilda trafikplatser enligt motorvägsstandard. Större delen av nysträckningen går väster om befintlig E4. Det ingår viltåtgärder, kortare sträckor med gång- och cykelväg i tätorter, bullerskyddsåtgärder samt skydd för vattentäkten i Harmånger.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Framkomlighet och trafiksäkerhet förbättras samtidigt som åtgärden har en betydande negativ inverkan på natur- samt kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Kongberget–Gnarp är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 741 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 597 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 220–3 261 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 2 728 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 12 mnkr (0 %).

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	2 741	2 728	1 387	956	551
I prisnivåer enligt beslutade planer		2 103	965	670	380

Objektet ingick i plan 2010–2021 (skede plan inför betydande miljöpåverkan). I plan 2014–2025 i samma skede redovisades kostnadsförändringar på grund av högre krav i enlighet med vägsäkerhetslagen på utformning för bland annat

korsningar och fler parallellvägar. Förutom ökade anläggningskostnader medför detta högre marklösenkostnader. En ytterligare bro hade också lagts till.

I plan 2018–2029 (skede plan inför lokaliseringsalternativ) har även svårigheterna med skydd av befintlig vattentäkt i den tänkta sträckningen och därmed omtag runt valet av lokalisering samt även förändringar för bland annat utökad omfattning av trafikplatser, rastplatser, GC-port bidragit till ytterligare kostnadsförändringar.

I plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) har kostnadsförändringar relaterats till en ny sträckning förbi Harmånger som beslutats med en ny landskapsbro, ökade omfattningar i form av ytterligare broar och tre halva trafikplatser, gång- och cykelväg samt viltpassager. För objektet har dock planerad ombyggnation av gamla E4 utgått. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en ökning med 2 190 mnkr (397 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet inkl. ej beräknade effekter samt bedömning av robusthet

Nettonuvärdeskvoten är 0,10. De ej beräknade effekterna bedöms totalt sett leda till en försämring, där natur- och kulturmiljö bedöms vara den största negativa posten. Sammantaget bedöms åtgärden som *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Långt gången fysisk planläggning. Bidrag till TEN-T-krav.

5.5.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning (XSM300c)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet är att förbättra kapaciteten, minska restiderna och skapa en långsiktigt hållbar lösning för person- och godstrafik på Ostkustbanan mellan Gävle och Kringlan, med möjlighet till fler tåg.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

På grund av stor kostnadsökning kommer ett större omtag behöva göras kring objektets innehåll och utformning. Den utformning som legat till grund för nedan angiven totalkostnad samt för bedömning av effekter innebär ett nytt dubbelspår mellan Gävle Central och driftplats Kringlan på Ostkustbanan i sträckning väster om och parallellt med E4 (38 km) samt mellan Gävle Västra och Forsbacka (17 km). Dessutom inkluderas ett nytt godsspår från Gävle godsbangård till anslutning mot den befintliga Norra Stambanan vid Åbyggebyskogen parallellt med nytt dubbelspår. Det ingår även en ny regionalstågstation, Gävle Västra, med fyra plattformslägen och plattformsförbindelse samt sex stycken fyrspårsstationer.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad kapacitet för järnväg vilket möjliggör fler avgångar och ökad turtäthet samt ny station Gävle Västra vilket i sin tur ger restidsförbättringar. Robustare järnvägssystem minskar risken för förseningar vilket minskar restidsosäkerheten. Större anläggning och ökad trafikering innebär negativt bidrag till hänsynsmålet avseende effekter som rör natur- och kulturmiljö. Målkonflikt står alltså mellan bevarandet av skyddsvärda områden, framförallt Testeboån och Hamrångeån, samt medborgarnas resor och näringslivets transporters behov av tillförlitliga och kvalitativa resor. Detta ska minimeras genom samlokalisering med E4.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kraven om hastighet för persontrafik på minst 160 km/h och att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 15 791 mnkr, varav 336 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 000 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 13 738–17 843 mnkr.

Smärre medfinansiering berör kostnader för utredning. Samfinansieringen berör ny tågstation vid Gävle sjukhus, benämnd Gävle Västra.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 8 948 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 6 843 mnkr (76 %).

Förändringen av totalkostnaden beror på ändrade förutsättningar som kräver översyn av behovet för föreslagna åtgärder även med koppling till bostadsavtalet för vidarehantering och eventuell uppdatering av en ny kalkylsammanställning.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	15 791	8 948	6 696		
I prisnivåer enligt beslutade planer		7 326	5 027		

Objektet ingick i plan 2018–2029 (med flera skeden, bland annat plan inför lokaliseringalternativ). I plan 2022–2033 med samma skede har objektet utökats med 14 km dubbelspår i ny sträckning på Sträckan Gävle Västra–Forsbacka för Bergslagsbanan. Även rivning av befintligt spår, kraftmatning och finansiering av stationen Gävle Västra har påverkat kostnaden. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en ökning med 9 095 mnkr (136 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot på - 0,72. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på en nettonuvärdeskvot på mindre än -0,1. Sammantaget bedöms åtgärden som *Robust olönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Robust olönsamt objekt. Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Omfattas av bostadsavtal. Omtag i utformningsarbetet krävs för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Detta innebär sannolikt att även bostadsavtalet behöver ses över. 4 miljarder kronor avsätts i planförslaget för omtag och för att kunna påbörja åtgärder som omtaget kan resultera i.

5.5.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden i Gävleborgs län.

5.6 Dalarnas län

5.6.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (JM1806)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och att minska restiden på Dalabanan för att på så sätt möjliggöra för timmestrafik för de långväga tågen mellan Borlänge och Uppsala.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär hastighetshöjning genom spåröptimering och åtgärdande av plankorsningar Uppsala–Sala–Avesta Krylbo, höjd växelhastighet på samtliga driftsplatser Uppsala–Sala i samband med växelbyten. I Borlänge tillkommer även ytterligare ett plattformsläge för att möjliggöra goda tåganslutningar.

Plankorsningar på sträckan dels uppgraderas och tas bort.

Objektet har samordnats med vissa underhållsåtgärder.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 325 mnr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 221 mnr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 263–387 mnr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 312 mnr, vilket innebär en kostnadsförändring med 13 mnr (4 %).

Förändringarna beror dels på uppdaterade kalkyler, dels på justeringar i innehållet, vilket innebär att vissa åtgärder har utgått och att medel istället har omfördelats till andra delar av objektet. Det gäller framför allt plankorsningen vid Börjegatan i Uppsala, som har utgått från objektet. En ytterligare omfördelning av medel har gjorts inom objektet, då den budgeterade kostnaden för järnvägsplanen för driftplatserna Brunna och Morgongåva inte längre bedöms vara nödvändig.

Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (JM1812)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att uppnå ökad kapacitet och kortare restider på Bergslagsbanan.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar hastighetshöjande ATC-förbättringar, kontaktledningsåtgärder samt ökad rälsförhöjning i kurvor mellan Falun och Borlänge. Ornäs driftplats byggs om för samtidig infart för tåglängder upp till 630 meter, med skyddsväxlar och nytt datorställverk.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet. Bergslagsbanan bidrar dock tillsammans med Norge–Vänerbanan till att avlasta trafik med långa godståg från Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan som tillhör TEN-T. På så sätt kan objektet sägas bidra till kravet om att kunna trafikera med långa godståg i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 222 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 10 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 167 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 55 mnkr (33 %).

Förändringar beror bland annat på tillkommande vägskyddsanläggningar samt prisjusteringar för vägskyddsanläggningar och ställverk, ökad procentuell byggherrekostnad och s.k. generella osäkerheter. Objektet har setts över kostnadsmässigt. Dessutom har överklagande av upphandling och senareläggning av objektet påverkat totalkostnaden.

E16 Borlänge–Djurås (VM066)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på den aktuella sträckan.

Beskrivning av objektet

Ombyggnad av vägen i befintlig sträckning och delvis i ny sträckning till mötesfri väg 2+1 och 1+1. Objektet omfattar tre etapper, där etapp 1 som sträcker sig från Borlänge till Norr Amsberg (väg 293) är färdigställd. Etapp 2 sträcker sig från Norr Amsberg till korsningen vid Gimma såg och här pågår vägplan. För etapp 3, sträckan Gimma såg till Djurås, är vägplanen överklagad.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 029 mnkr varav 18 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 691 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 008 mnkr, vilket innebär en kostnadsökning med 21 mnkr (2 %). Förändringen beror på att projektet under genomförandet har påträffat en sällsynt art vilket har gjort att vägplanen dragits tillbaka.

De nya uppgifterna innebär en stor förändring av förutsättningarna och därmed krävs en översyn av objektets innehåll och kostnad.

5.6.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås få byggstarta år 1–3 i Dalarnas län.

5.6.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

E45 Vattnäs–Trunna (VM001)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten samt förbättra framkomligheten och tillgängligheten för alla trafikanter och att minska bullerstörningar.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar totalt cirka 7,5 km, varav mötesseparerad väg (2+1) med 100 km/h på en 5,1 km lång sträcka i nysträckning söder och norr om Vångsgärde. Viltstängsel och viltuthopp byggs på södra delen. Genom Vångsgärde breddas befintlig väg, hastigheten blir 60 km/h och trafiksäkerhetskameror sätts upp. Gång- och cykelväg samt passager i plan och planskilt byggs för oskyddade trafikanter. I åtgärden ingår även nya busshållplatser, åtgärder på befintliga busshållplatser samt en cirkulationsplats i Trunna.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger upphov till förbättrad restid och trafiksäkerhet men påverkar landskap och naturvärden negativt. Intrång i bebyggelsemiljön ökar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

E45 Vattnäs–Trunna är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 621 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 561 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 499–744 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 512 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 109 mnkr (21 %).

Förändringen av totalkostnaden beror främst på kostnadsökningar inom flera områden, såsom hydrologi, ett utökat överbyggnadsbyte, spontning för en av omledningsvägarna samt anläggning av viltuthopp längs sträckan med viltstängsel. Dessutom har ökade mängder, särskilt av jordschakt, bidragit till den högre kostnaden. Utöver detta har byggherrekostnaderna påverkats av flera omtag i projektet, vilket har uppstått till följd av en konflikt med konsulten samt en försenad vägplan. Dessa faktorer har sammantaget haft en betydande inverkan på totalkostnaden.

Samhällsekonomisk lönsamhet inkl. ej beräknade effekter samt bedömning av robusthet

Nettonuvärdeskvoten är 0,31. Samtliga känslighetsanalyser, förutom högre investeringskostnad, visar på ett positivt resultat. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget som försämrande på grund av intrång i natur- och kulturmiljö, trots exempelvis förbättrad trafiksäkerhet. Den sammanvägda bedömningen av samhällsekonomisk lönsamhet visar att objektet är *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.6.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås få förberedas för byggstart senare under planperioden i Dalarnas län.

5.7 Uppsala län

5.7.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Uppsala, plankorsningar (JSO201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka säkerheten vid plankorsningarna samt att förbättra tillgängligheten och framkomligheten genom Uppsala. Objektet berör Ostkustbanan och Dalabanan.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av en gång- och cykelport under järnvägen vid S:t Persgatan och vid S:t Olofsgatan i Uppsala. Spårområdet breddas så att tre spår med 4,5 meters spåravstånd får plats inom befintlig järnvägsfastighet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 526 mnkr varav 253 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 7 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 668 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -142 mnkr (-21 %).

Förändringar beror på rättelse av kalkylunderlaget avseende tidigare planerade åtgärd (Vändspår, Österplan) som är en trimningsåtgärd och inte skulle ingå i detta objekt. Låga anbud och minskad omfattning av markförstärkningsåtgärder har även bidragit till kostnadsminskningar.

Rv 56 Sala–Heby 2+1 (VO1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 56 mellan Sala och Heby.

Beskrivning av objektet

Väg 56 mellan Sala och Heby är en cirka tretton kilometer lång sträcka. Objektet innebär ombyggnad av befintlig väg mellan Sala och Heby till mötesfri väg med hastigheten 100 km/h.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 326 mnkr, varav 77 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 188 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 271–380 mnkr.

Medfinansieringen berör gång- och cykelinfrastruktursatsningar längs med den regionala/statliga infrastrukturen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 330 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -4 mnkr (-1 %). Smärre förändringar har tillkommit efter uppdatering av kalkylposterna.

5.7.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Uppsala län.

5.7.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med objektet är att öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm samt skapa förutsättningar för fortsatt stadsutveckling.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar utbyggnad av Ostkustbanan mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala Central från dagens två till fyra spår samt två nya stationer vid Alsike och Bergsbrunna. De nya spåren antas lokaliseras längs befintlig sträckning. Åtgärden omfattar även utbyggnad av Uppsala C för att kunna hantera utökad tågtrafik. I objektet ingår bullerskyddsåtgärder, att två plankorsningar ersätts med planskildheter, att nya broar byggs över befintliga järnvägar och vägar samt över några vattendrag.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger positivt bidrag till funktionsmål genom ökad kapacitet för järnväg vilket möjliggör fler avgångar och ökad turtäthet samt nya stationer i Alsike och Bergsbrunna vilket i sin tur ger restidsförbättringar. Robustare järnvägssystem minskar risken för förseningar vilket minskar restidsosäkerheten. Större anläggning och ökad trafikering innebär negativt bidrag till hänsynsmålet avseende effekter som rör natur- och kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm ingår TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 17 161 mnkr varav 851 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 15 603 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 13 729–20 593 mnkr.

Förväntade medfinansiering är baserad på regeringskansliet utredningen om bostadsbyggande och ett tecknat sam- och medfinansieringsavtal.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 16 316 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 845 mnkr (5 %).

Förändringen av totalkostnaden beror främst på en utökad omfattning av objektets norra delen såsom passager under järnvägen längs sträckan samt en stödmur i de

sydöstra delarna. Ett tecknat sam- och medfinansieringsavtal har också påverkat till ökade omfattningen av objektet.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot på - 0,74. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva genom minskad trängsel på tågen och minskad risk för försening. Samtliga känslighetsanalyser visar på olönsamhet. Sammantaget bedöms åtgärden som *Robust olönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Den ej beslutade åtgärden *Knivsta plankorsning, JMR2608* (se 5.7.4) är en förutsättning för att utbyggnad av Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala - länsgränsen Uppsala/Stockholm) ska kunna uppnå redovisad måluppfyllelse och samhällsekonomisk lönsamhet.

Om plankorsningen mellan Knivstavägen och Ostkustbanan inte byggs om till planfri korsning bedöms tidplanen för fyrsparobjektet påverkas väsentligt. Det skulle också uppstå oönskade effekter på den färdiga anläggningen avseende kapacitet (lägre hastighet), robusthet (mer spårspring), och säkerhet (fler tillbud och olyckor).

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Avtal avseende bostadsbyggande (N2017/07384/PBB).

Heby mötesspar (JO1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Objektet syftar till att öka trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet vid Heby station. Åtgärderna ska även bidra till kortare restider och ökad kapacitet för person- och godstrafik.

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd innebär ett nytt, cirka 360 meter långt, mötesspar norr om huvudspåret. Ny mellanhög plattform ska byggas utmed det nya mötesspåret. Befintlig plattform på järnvägsanläggningens södra sida byggs om för tillgänglighetsanpassning. En planskild passage anläggs för oskyddade trafikanter.

Trappor samt hissar anläggs i anslutning till plattformarna. I åtgärden ingår även bullerskyddsåtgärder.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden medför att medborgarnas tillgänglighet och förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel förbättras, liksom trafiksäkerheten. Den har en negativ effekt på växt- och djurliv, bland annat genom påverkan på alléträd med högt värde. Denna effekt bedöms dock vara liten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 246 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 207 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 197–295 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 195 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 51 mnkr (26 %).

Förändringen av totalkostnaden beror främst på kostnadsökningar kopplade till rivningsentreprenaden av den befintliga anläggningen, inklusive sanering av förorenade massor. Ytterligare kostnadsökningar har uppstått till följd av bullerskyddsåtgärder, då tidigare bedömning var att objektet inte omfattades av lagkrav för bulleråtgärder. Tillkommande uppställningsspår, med två växlar och ett signalställverk av modell 95, har också påverkat kostnadsnivån. Dessutom har den ändrade utformningen av gång- och cykeltunneln, där den ursprungliga rampen ersatts med två hissar och trappor (eftersom rampen skulle bli för lång), bidragit till den ökade totalkostnaden.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 1,43. En planskild passage förbättrar tillgänglighet och trafiksäkerhet, åtgärden förbättrar även hälsa genom bullerskydd och omhändertagande av förorenad mark. Sammantaget bedöms de ej beräknade effekterna vara positiva. Alla känslighetsanalyser visar på lönsamhet och objektet bedöms vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.7.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro (JO1806)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Hjulstabron som förbinder Enköping med Strängnäs kommun är i behov av omfattande renoveringar då den i praktiken nått slutet av sin livslängd. Brons öppningsbara del är dessutom endast 35 meter, vilket kommer utgöra ett hinder för Mälarprojektet som dimensioneras för 45 meter. Syftet är att öka kapaciteten, effektiviteten och säkerheten för transporter på och över Hjulstafjärden i Mälaren samt att skapa en bro med längre livslängd som kräver färre underhållsarbeten. Åtgärden bedöms ge nyttor för fartygstrafik på Mälaren då den medför att bredare och högre fartyg kan passera bron i Mälarleden.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en ny klaffbro som byggs cirka 100 meter öster om den befintliga bron. Den nya bron får en segelfri höjd om 7 meter medan den segelbara bredden blir 50 meter. Bron kommer då att klara de dimensioner som fastslagits inom Mälarprojektet. Befintlig bro kommer att vara i bruk under hela byggtiden och därefter rivas.

Objektet har stark koppling till övriga åtgärder i Mälarfarleden för att uppnå ett nytt Mälarmax med en rad åtgärder som farledsfördjupning, ny sluss och förbättrad kanal i Södertälje.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden påverkar res- och transporttider samt trafiksäkerhet positivt, men kan ha viss negativ påverkan på natur- och kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Farleden under Hjulstabron är belägen på TEN-T-nätet och tillhör stomnät inre vattenvägar. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom farleden redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 179 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 160 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 061–1 650 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 104 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 75 mnkr (7 %).

Förändring av totalkostnad beror på en genomgång av tidigare kalkyl och mindre justeringar av de olika kalkylposterna.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot på 3,14. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva. Åtgärden minskar de negativa effekterna till följd av reinvesteringen av bron som sker i jämförelsealternativet, vilken också möjliggör trafikering av större fartyg 17 år tidigare än i jämförelsealternativet. Känslighetsanalysen med högre investeringskostnad visar ett negativt nettonuvärde. Övriga känslighetsanalyser är positiva. Sammantaget bedöms åtgärdens lönsamhet därför som *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Knivsta plankorsning (JMR2608)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Befintlig kapacitetsbrist på Ostkustbanan tillsammans med kommande befolkningstillväxt innebär behov av utbyggnad av järnvägsstråket mellan Stockholm och Uppsala. Antal spår planeras utökas från två till fyra spår samt ökad hastighet planeras för passerande tåg förbi Knivsta station. Plankorsningen vid Knivsta mellan väg och järnväg utgör en begränsning för utvecklad tågtrafik. Plankorsningen utgör även ett trafiksäkerhetsproblem eftersom människor passerar under bommarna för att hinna med tåg. Syftet med åtgärden är att möjliggöra utbyggnad av Ostkustbanan och bibehålla plankorsningens funktioner avseende vägtrafik, gång- och cykelpassage samt anslutning till Knivsta stations plattform.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att befintlig plankorsning mellan väg och järnväg söder om Knivsta station ersätts med en bro för vägtrafik och en bro för gång- och cykeltrafik. Gång- och cykelbro förses med trappanslutning till tågplattform.

Plankorsningen är en förutsättning för att utbyggnad av Ostkustbanan ska kunna uppnå sin fulla kapacitet. Objektet måste därför genomföras samordnat med objekt JO1807 Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm).

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden leder till kortare restider, minskad restidsosäkerhet samt förbättrad trafiksäkerhet. Samtidigt innebär anläggandet av två broar som ersätter dagens plankorsning en förändring av landskapsbilden. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 305 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 305 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 274–427 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,81. Alla känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvoter under -0,1. De ej beräknade effekterna bedöms sammanvägt vara positiva genom minskad restid, reskostnad och restidsosäkerhet. Sammantaget bedöms den föreslagna åtgärden vara *Robust olönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).

5.7.5 Namngivna investeringar med 100 procent medfinansiering under planperioden

E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (VO2271)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Uppsala och Knivsta kommun planerar för bostadsutbyggnad i Bergsbrunna och Alsike. För att ansluta de kommunala vägarna till E4 behövs en ny trafikplats på E4. Syftet med åtgärden är att skapa tillgänglighet till de nya bostadsetableringarna.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär en ny trafikplats på E4 mellan trafikplats 184 Brunnby i Knivsta kommun och avfart 186 vid Danmark i Uppsala kommun.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Samlad effektbedömning har inte tagits fram för detta objekt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 318 mnkr. Objektet förutsätter full finansiering av andra aktörer. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 286–446 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att möjliggöra den expansiva bostadsutvecklingen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 319 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -1 mnkr (0 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Samlad effektbedömning har inte tagits fram för detta objekt.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: 100 procent medfinansiering.

5.8 Västmanlands län

Inga objekt pågår eller planeras i Västmanlands län under planperioden.

5.9 Örebro län

5.9.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår (BVST030c)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten för att därigenom möjliggöra för fler godståglägen och en utökad regional tågtrafik. Objektet avser även att förbättra punktligheten och att minska restiden.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av ett cirka 13 kilometer långt nytt dubbelspår som följer stambanan från Hallsberg mot Laxå, går över riksväg 50 och därefter planskilt

över Västra stambanan samt i nydragen tunnel. Spårlinjen går sedan över Bladsjön för att ansluta till befintligt spår cirka tre kilometer söder om Åsbro. Objektet utgör en av fyra återstående objekt som innebär utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 191 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 645 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 5 592 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 599 mnkr (11 %).

Förändringar hänförs främst till ökade krav på förstärkningsåtgärder i tunnel, reviderad produktionstidplan samt utökad projektadministration.

5.9.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Laxå, bangårdsombyggnad (JO1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

Syftet med åtgärden är att öka säkerheten för resenärer och förbättra arbetsmiljön för tågförare samt ökad kapacitet och robusthet på Västra stambanan och Värmlandsbanan.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

För att förbättra säkerheten för resenärerna anläggs en gångbro från södra sidan av bangården till mittplattformen. Spår 4 förlängs till ett förbigångsspår. Vid spår 1 byggs sidoplattformen om och vid spår 2–3 byggs ny mittplattform. En

faunapassage anläggs under järnvägsbron över Laxån. I och med åtgärden kan hastighetsnedsättningen som funnits genom Laxå tas bort samt längre tåg mötas. I åtgärden ingår även bullerskyddsåtgärder.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden leder till minskad restid men påverkar samtidigt natur- samt kulturmiljön. Den negativa påverkan som åtgärden har på natur- och kulturmiljö minimeras dock genom kompensationsåtgärder.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Laxå är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik och ligger på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 546 mnr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 449 mnr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 469–628 mnr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 399 mnr, vilket innebär en kostnadsförändring med 147 mnr (37 %).

Förändring av totalkostnad beror huvudsakligen på kostnadsökningar för markarbete (större schaktvolym och mer förstärkningsåtgärder), teleanläggning (på grund av krav på multidukt Laxå–Linddalen och Laxå–Hasselfors), elanläggning, miljöåtgärder (ökad mängd av förorenade massor) samt byggherre- och störningskostnader. Viss kostnadsminskning för bland annat kortare gångbro (i viss mån enklare utformning) samt justering av kostnader för bana, signal och växlar har påverkat totalkostnaden.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	546	399	223		
I prisnivåer enligt beslutade planer		342	189		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i funktionsutredningsskede. I plan 2022–2033 med samma skede har behov av järnvägsplan identifierats då objektet även inverkar på angränsande mark. Dessutom har objektets innehåll kompletterats med gestaltning med avseende på ny planskildhet för passage till och från plattformar. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en ökning med 323 mnkr (145 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 1,81. Ej beräknade effekter bedöms som positiva, framförallt genom de positiva effekter som gångbron bidrar med i form av minskad restid. Åtgärden bedöms som *Robust lönsam* då huvudanalys och samtliga känslighetsanalyser visar på nettonuvärdeskvot över 0,1.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.9.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Rv 50 Medevi–Brattebro (inkl Nykyrka) (VMN096)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med åtgärden är att förbättra transportkvaliteten och trafiksäkerheten.

Beskrivning av objektet

Vägen utformas som mötesfri 2+1 väg med hastighet 100 km/h. Åtgärden innebär breddning av befintlig väg, nysträckningar samt kompletterande sträckor med gång- och cykelväg där möjligheten saknas idag. Viltåtgärder samt planskilda passager för gång- och cykel anläggs.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar främst till ökad trafiksäkerhet, kortare restider och förbättrad bullermiljö. Åtgärden bedöms göra intrång i landskap, biologiska livsmiljöer och kulturarv.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 215 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 150 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 850–1 579 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 963 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 252 mnkr (26 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till ökad kravställning för miljö, anläggning och utformning, ökade kostnader för väganläggning, ökat behov av trafikanordningar, förhöjda kostnader för arkeologiska för- och slutundersökningar (krav från de två berörda länsstyrelserna), ändrade mängder/innehåll (tillkommande koport, förändringar i enskilda vägar samt tidigare okända brunnar och ledningar) samt byggherrekostnader. Trafikverkets nationella revisionsgrupp har dock beslutat att projektet ska utreda kostnadsbesparande åtgärder för att i möjligaste mån närma sig totalkostnaden i nationell plan 2022–2033. Arbetet med översyn av kostnader pågår och ny kostnadssammanställning tas fram senare under 2025.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,64. Såväl huvudanalys som samtliga genomförda känslighetsanalyser visar på tydlig lönsamhet. De ej beräknade effekterna är försumbara och sammantaget bedöms åtgärden vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.9.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden i Örebro län.

5.10 Värmlands län

5.10.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Laxå–Arvika, ökad kapacitet (JVA204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att förstärka kapaciteten på Värmlandsbanan.

Objektet berör Transportflöde 6 (Stockholm– Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar ny mötesstation vid Välsviken samt ombyggnad av Karlstad C, med nytt ställverk och nya plattformsspår.

Bidrag till TEN-T-kraven

Värmlandsbanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 193 mnkr, varav 25 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 55 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Medfinansieringen har tillkommit för att möjliggöra industrispåranslutning till Värmlandsbanan.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 700 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 493 mnkr (71 %).

Förändringen av totalkostnaden består av flera faktorer. Kommunens detaljplan överklagades, vilket medförde tidsförskjutningar och uteblivna samordningsvinster för Trafikverket. Kostnadsökningar har även uppstått till följd av en ökad mängd förorenade massor, en underskattad mängdförteckning samt stigande materialkostnader från underleverantörer.

5.10.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs (YVA003b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2025. Inväntar regeringsbeslut.

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Beskrivning av objektet

Vägen utformas som mötesfri 2+1 väg med hastighet 100 km/h på större delen av sträckan. Korsningar åtgärdas.

Objektet är en av två etapper i det tidigare sammansatta objektet E45 Säffle-Valnäs.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 283 mnkr, varav 1 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 259 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 243–322 mnkr.

Angiven totalkostnad för ursprungligt objekt ”E45 Säffle-Valnäs” i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 888 mnkr och för denna etapp är 276 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 7 mnkr (2 %).

Förändring av totalkostnad beror på etappuppdelningen av ursprungligt objekt och uppdatering av kostnadskalkylen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,02. De ej beräknade effekterna är försumbara och den sammanvägda bedömningen av samhällsekonomisk lönsamhet visar att objektet är *Nära noll*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet är en av två etapper i det tidigare sammansatta objektet E45 Säffle–Valnäs. Objektet har därför en koppling till objekt E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Långt gången planering med nära förestående produktion.

5.10.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Värmlands län.

5.10.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Norge–Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår (JVA2227)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Sträckan Kil–Skälebol är enkelspårig och har ett högt kapacitetsutnyttjande, särskilt på den dimensionerande sträckan Säffle–Åmål, enligt basprognosen för år 2045.

Objektet syftar till ökad kapacitet, robusthet och återställningsförmåga på Norge–Vänerbanan samt till att möjliggöra 750 meter långa godståg och därmed stärka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg, samt avlasta andra banor till nytta för annat persontrafiken.

Objektet berör Transportflöde 4 (Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att anlägga en mötesstation för upp till 750 meter långa godståg och placera den i höjd med mellanblockssignalen mellan Säffle och Åmål.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan i form av ökad tillgänglighet och tillförlitlighet men påverkar samtidigt energianvändning i byggskedet negativt samt leder till negativa effekter på landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet. Denna del av Norge-Vänerbanan bidrar dock tillsammans med Bergslagsbanan till att i väsentlig grad avlasta trafik med långa godståg från Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan som tillhör TEN-T. På så sätt kan objektet sägas bidra till kravet om att kunna trafikera med långa godståg i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 102 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 102 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 92–143 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (40 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,36. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Den sammanvägda bedömningen är därför att åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Det finns en systemanalys, *JTR1804k LTS; systemobjekt, Norge-/Vänerbanan och Bergslagsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg*, där objektet ingår, som visar att åtgärden tillsammans med andra ej beslutade åtgärder ger en nettonuvärdeskvot på 1,34. Se vidare i avsnitt 5.22.5.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt indirekt bidrag till TEN-T-krav.

Värmlandsbanan, Kil – Charlottenberg, mötesspår (JVA2217)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Järnvägssträckan mellan Kil och Charlottenberg är idag huvudsakligen enkelspårig. Det finns mötesstationer, men mötesstationerna är få och glest lokaliserade. Syftet är att öka järnvägsnätets kapacitet och robusthet för att stärka konkurrenskraft och attraktivitet för järnvägstransporter samt medverka till en restid under tre timmar Stockholm-Oslo.

Objektet berör Transportflöde 6 (Stockholm– Oslo).

Beskrivning av objektet, inklusive eventuella etapper

Åtgärden innebär utbyggnad av fyra mötesstationer mellan Kil och Charlottenberg för långa godståg. Tre av mötesstationerna ligger på sträckan Kil–Arvika; Gönäs (1050 meter byggs som del av kurvrätning), Brunsberg östra (850 meter i befintlig sträckning) och Myrom (1280 meter byggs som del av kurvrätning). Den fjärde mötesstationen ligger på sträckan Arvika-Charlottenberg; Ottebol (1050 m i befintlig sträckning).

Det finns ett överlapp i innehållet mellan detta objekt och objektet *Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804g)*, i synnerhet avseende mötesstationen vid Brunsberg. I det fortsatta utredningsarbetet behöver det därför klargöras om detta skapar möjlighet att minska den totala åtgärds kostnaden.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

I Norge finns åtgärder för 740 m långa godståg med i den nationella transportplanen, med särskilt fokus på stråket Oslo – Narvik via bland annat Kongsvingerbanan och Värmlandsbanan. För mer information se dokumentet ”Gjennomföringsplan for realisering av NTP 2025–2036” (2024/1563–3) från april 2025.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och kapacitet men påverkar samtidigt naturmiljön negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 827 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 827 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 744–1 157 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (199 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot på 0,86. Samtliga känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet, bidrag till TEN-T-krav och koppling till planerade åtgärder i Norge.

5.11 Södermanlands län

5.11.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Räta linjen (VMN142)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan samt förbättra boendemiljön i samhället Äs. Produktion pågår.

Beskrivning av objektet

Väg 56 mellan Bie och Stora Sundby är en cirka 23 kilometer lång sträcka.

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg huvudsakligen med 100 km/h. Förbi samhället Äs flyttas vägen till en ny sträckning öster om samhället.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 581 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 45 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 553 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 28 mnkr (5 %).

Förändring av totalkostnad beror på ökad administration på grund av försenad tidplan, trumma vid Getabodabäcken som blev en bro, bulleråtgärder, åtgärder för vilt blev mer omfattande på grund av ändrad riktlinje, högre anbud än planerat samt utökad arkeologi.

Katrineholm, förbigångsspår (JO1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka framkomligheten för godstrafiken på Västra stambanan i båda riktningarna mellan Järna och Hallsberg.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn), Transportflöde 5 (Stockholm– Göteborg) samt transportflöde 6 (Stockholm – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av två förbigångsspår öster om Katrineholm C, totalt cirka två kilometer. Dessutom byggs cirka en kilometer serviceväg på ömse sidor, för att kunna bygga och underhålla de nya spåren.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 346 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 264 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 298–395 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 297 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 50 mnkr (17 %).

Förändringen av totalkostnaden kan främst hänföras till mer omfattande signalåtgärder samt installation av ett nytt ställverk samt med hänsyn till senareläggningen av ERTMS, behov av markförstärkningar och zonschakter. Tidigare bedömda kostnadsökningar har senare justerats ned, med hänsyn till regeringsuppdrag som påverkat projektets omfattning och prioriteringar. Identifierade kostnadsreducerande åtgärder inkluderar: ändrade masstabiliseringsmetoder för att minska uttaget av torv, optimering av markförberedande arbeten, såsom anläggning av servicevägar, effektivisering av avverkning och röjning för upplagsytor samt minskade generella osäkerheter kopplade till zonschakter.

Södertälje sluss, Mälaren (SJOV004)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att förbättra säkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal och Mälaren.

Beskrivning av objektet

Farleden till Mälarhamnarna går genom skärgården utanför Södertälje, genom slussen i Södertälje och därefter vidare till hamnarna i Västerås, Köping, Stockholm (flera hamnar), Bålsta samt flera industrihamnar.

Objektet omfattar en utbyggnad av Södertälje sluss samt muddring av farlederna för att klara fartyg med en längd på 160 meter, en bredd på 23 meter och ett djupgående på 7 meter. I objektet ingår även muddring av farleden i Mälaren så att

fartyg med ovanstående dimensioner kan trafikera Mälaren och samtidigt uppfylla gällande rekommendationer om farledssäkerhet (PIANC).

Objektet är delat i två genomförandeprojekt, Södertälje sluss och kanal där Trafikverket är genomförandeansvarig och Sjöfartsverket leder arbetet med pågående farledsförbättringar i Mälaren.

Bidrag till TEN-T-kraven

Farleden genom Södertälje sluss ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät inre vattenvägar. Södertälje hamn pekas ut som övergripande inlandshamn. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom farleden redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 443 mnkr, varav 492 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 573 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att ge en effektivare godshantering via sjöfarten och Mälarens hamnar.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 5 039 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 404 mnkr (8 %).

Förändring av totalkostnad beror på tidigare omtag efter uppsagd entreprenör.

5.11.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Södermanlands län.

5.11.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Högsjö västra, förbigångsspår (JO1809)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart år 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Högsjö är beläget på Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg och är en knappt 14 mil lång dubbelspårsträcka med stora kapacitetsproblem. Syftet med åtgärden är att kunna öka kapaciteten på Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm– Göteborg) samt transportflöde 6 (Stockholm – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden avser två nya förbigångsspår utanför Högsjö, totalt 2,2 km. Utöver detta anläggs cirka 1,2 kilometer serviceväg på vardera sida av järnvägen för att möjliggöra byggnation och underhåll av de två förbigångsspåren. I åtgärden ingår även installation av ställverk M59 inklusive signalobjekt, anpassning och förstärkning av skogsväg samt markarbeten för att hantera mosse, avvattnings och bergschakt.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och kapacitet men påverkar samtidigt natur- och kulturmiljön negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 329 mnr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 285 mnr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 277–382 mnr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 296 mnr, vilket innebär en kostnadsförändring med 34 mnr (11 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till kostnadsökningar för mer omfattande signalåtgärder och ett nytt ställverk, behov av markförstärkningar, zonschakter samt kostnader för konstruktion av järnvägsanläggningen.

Samhällsekonomisk lönsamhet inkl. ej beräknade effekter samt bedömning av robusthet

Nettonuvärdeskvoten är 2,12. Såväl huvudanalys som samtliga genomförda känslighetsanalyser visar på tydlig lönsamhet. De ej beräknade effekterna är försumbara och sammantaget bedöms åtgärden vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.11.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden i Södermanlands län.

5.12 Stockholms län

5.12.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

E4 Förbifart Stockholm (VST001)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Dagens trafiksystem i Stockholm är sårbart med begränsad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Den höga efterfrågan i vägsystemet i förhållande till tillgänglig kapacitet resulterar i ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. På systemnivå innebär det höga kapacitetsutnyttjandet framkomlighetsproblem med förlängda och oförutsägbara restider.

Syftet med objektet är att minska sårbarheten i trafiksystemet och att avlasta de centrala infarts- och genomfartslederna i Stockholm. Vidare avser objektet att binda samman de norra och södra länsdelarna och skapa en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av en ny sträckning för E4 väster om Stockholm. Objektet omfattar en drygt 21 kilometer lång ny väg, varav drygt 18 kilometer i tunnel. Anslutningar till ytvägnätet kommer att ske via sex trafikplatser.

Tunnlarna är utsprängda och arbetena fortsätter nu med bland annat förstärkningar och installationer. Nytt etappmål är delöppning av sträckan trafikplats Hjulsta–trafikplats Häggvik år 2026.

Bidrag till TEN-T-kraven

Förbifart Stockholm är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet färdigställer TEN-T-förordningens planerade väglänk i stomnätet och är enligt kraven mötesseparererad och saknar korsningar med annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 58 076 mnkr, varav 48 271 mnkr utgörs av finansiering med trängselskatt, anslag och lån, samt även extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 096 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 41 023 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 17 053 mnkr (42 %).

Förändringar hänförs främst till ökade kostnader för arbetet med tunnlar under Lovö samt mer- och följdskostnader för nödvändig hävning av kontraktet med den entreprenör som tidigare byggde tunneldelarna under Lovö.

Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet (BVST014)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Utbyggnad till fyrspar mellan Tomteboda och Kallhäll pågår. Deletappen Kallhäll–Spånga samt delar med anslutning till Citybanan vid Tomteboda är färdigställda. För att få full nytta av de färdigställda delarna och fullt ut realisera förbättringar i restid och robusthet krävs att den återstående etappen färdigställs. Planering och utbyggnad pågår för etapp Spånga–Huvudsta.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och att minska restiden på den aktuella sträckan.

Objektet berör Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av två nya spår på sträckan Tomtebodav–Kallhäll, totalt cirka 20 kilometer. Spåren anläggs parallellt med befintliga spår. Genom Sundbyberg läggs spåren i tunnel. Objektet omfattar även en ny station i Huvudsta. Objektet har koppling till tunnelbaneutbyggnaden Akalla–Barkarby, Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana samt ett nytt vändspår i Solvalla.

Etapperna Tomtebodav-Huvudsta och Spånga-Kallhäll har öppnat för trafik. Återstår gör etappen Huvudsta-Spånga. För den återstående etappen pågår arbete med järnvägsplan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 33 838 mnkr, varav 2 074 mnkr utgörs av medfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 15 158 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivet till andra aktörers finansiering handlar om en anpassning av objektet så att järnvägen går i tunnel genom centrala Sundbyberg.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 28 408 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 5 429 mnkr (19 %).

Förändrad totalkostnad beror bland annat på komplexiteten och omfattningen för tillståndsprocessen för Mälarbanan och senareläggning av färdigställande (från 2032 till 2042). Vidare hänförs kostnadsökningen även till prisutvecklingen för material. Ändrade förutsättningar för anläggningen över tid (klimat, teknik och omgivningskrav) kan leda till ytterligare kostnadsökningar.

Stockholm C och Karlberg funktionsanpassningar efter Citybanan (JST1805)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Stockholm Central är en av Nordens mest trafikerade järnvägsstationer. Den största andelen persontrafik har sin start- eller slutpunkt på stationen men viss trafik är genomgående. Stockholm Central har en stor betydelse för Sveriges järnvägstrafik och påverkar förmågan att hantera framtidens trafik och resandevolymer.

På Stockholm Central är resenärsmiljön sliten. Även om de fyra tidigare pendeltågspåren, spår 13–16, tillfört spårkapacitet för andra tågslag så är dessa spår och plattformar för korta.

Syftet med objektet är att anpassa Stockholm Central och Karlberg efter de nya förutsättningar som uppstått i samband med att Citybanan öppnat för trafik. Stockholm Central och Karlberg ska utformas på ett ändamålsenligt sätt för framtida trafik.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå) samt Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar förändring av växelzonen söder om plattformarna på Stockholm Central, säkerställande av tillräckliga plattformslängder, nya plattformsanslutningar och effektivare fordonshantering. Objektet omfattar även rivning av växlar, vilket kommer att medföra en besparing av framtida underhållskostnader. Efter rivningen byggs nya spårväxlar och signalanläggningen optimeras. I objektet ingår även en standardhöjning av resenärsmiljöerna.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom kraven redan idag är uppfyllda.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 727 mnkr, varav 1 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 143 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisenivå) är 908 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 819 mnkr (90 %).

Förändringar beror främst på hävning och omtag i ett entreprenadkontrakt, kostnadsökning i samband med upphandling av sista plattformsentreprenaden samt behov av att planera om arbetet på grund av särskild händelse under 2023.

Västra stambanan Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar (JST1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Tunnlar på sträckan Södertälje hamn–Älvsjö (via Tumba) begränsar vissa typer av godstransporter på grund av lastprofilen. I kombination med den omfattande pendeltågstrafiken på sträckan Tumba–Älvsjö skapas framkomlighetsproblem för godståg under högt trafik.

Syftet med objektet är att skapa framkomlighet för gods och en omledningsmöjlighet från Grödingebanan.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar vidgning av tunnelarna på förbindelsen Flemingsberg–Järna på bandelarna 410 (5 tunnlar, totalt 650 meter) och bandel 412 (4 tunnlar, totalt 436 meter).

Åtgärder för fria rummet vidtas så att banans standard genom tunnelarna uppfyller minsta sektion A, det vill säga uppfyller regelverkets krav på fria rummet för bland annat kombitrafikkod P/C 422. Fria rummet innebär det minsta utrymme i höjd och bredd som måste vara fritt från föremål för att säkert kunna framföra tåg med önskvärd profil. Betongvalven åtgärdas och bergtunneldelarna förstärks. Omfattande isbildning åtgärdas med brandskyddad isolering, och kontaktledningssystemet, lågspänningssystemet och belysningen byts ut.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet. Banan bidrar till att avlasta trafik med godståg med större lastprofil från den andra grenen av Västra stambanan (Grödingebanan) som tillhör TEN-T stomnät för godstrafik. På så sätt kan objektet sägas bidra till kraven i TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 240 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 159 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 226 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 14 mnkr (6 %).

Förändrad totalkostnad beror på fördyringar i tunnelentreprenaden och hänförs till brist på anbud för entreprenadskedet, där de få anbud som vid upphandlingstillfällena lämnades låg över egenkalkylen.

Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (BVTH003)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och förbättra säkerheten, tillgängligheten och robustheten samt att skapa en attraktiv bytespunkt.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en modernisering och kapacitetshöjning av Saltsjöbanan, i kombination med en förlängning av Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station för omstigningsmöjlighet till Saltsjöbanan. En ny mötesstation byggs och anläggningens tekniska system uppgraderas. Tillgänglighetsåtgärder krävs på stationer och plattformar. I objektet ingår även installation av ett nytt ATC-system och nya vägskydd.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 796 mnkr, varav 379 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 245 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 796 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -1 mnkr (0 %).

Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering) (BVTH004)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med objektet är att höja kapaciteten och att förkorta restiden mellan olika målpunkter längs med Roslagsbanan.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar dubbelspårsutbyggnad samt ombyggnad av stationer för att möjliggöra jämn tiominuterstrafik på Kårsta- och Österskärslinjen. Förutom dubbelspår och signalåtgärder föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder i banans korsningar med vägar, gång- och cykelvägar samt plattformsanslutningar. I anslutning till objektet tillkommer kommunala följdinvesteringar utmed Roslagsbanan, bland annat ombyggnad av anslutningar till kommunala gator och vägar som måste utföras i samband med dubbelspårsutbyggnaden. De kommunala följdinvesteringarna är färdigställda och slutredovisade inom Länsplan för regional infrastruktur. För övrig del av åtgärden har Trafikförvaltningen redovisat kostnader som uppgår till fastställt beviljat belopp, 10 % av detta hålls dock inne till dess att åtgärden färdigställts och slutredovisats.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 747 mnkr, varav 3 170 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 342 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 3 747 mnkr, vilket innebär att aktuell totalkostnad överensstämmer med plankostnad.

Årstaberg–Flemingsberg, signalåtgärder optimering (JST1811)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet är att optimera berörd sträcka vid Stockholms södra in- och utfart för att tillåta högre hastighet och förbättrade restider.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn) samt Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

I och med genomförandet av åtgärderna kommer hela järnvägssträckan från Stockholm central mot Grödingebanan att vara utrustad med dagens standard för tågkontrollsystem.

Bidrag till TEN-T-kraven

Sträckan Årstaberg–Flemingsberg ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 194 mnkr, varav 1 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 37 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 303 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -109 mnkr (-36 %).

Förändringen handlar om en fördelaktig entreprenadupphandling. Objektet har även under planeringsfasen identifierat och kostnadsberäknat ett flertal risker främst kopplat till åtgärdssträckans stora trafikering. Det har under produktionen visat sig att många av riskerna var överskattade och inte föll ut.

Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (JST204)

Genom Stockholmsförhandlingen går staten in som medfinansiär för utbyggnaden av tunnelbanor i Stockholms län. Region Stockholm är huvudman för utbyggnaden. En styrelse har bildats för att följa upp avtalet som under 2014 tecknats mellan staten, Region Stockholm och fyra kommuner i Stockholms län.

Under våren/försommaren 2025 har en förhandling ägt rum som eventuellt kan innebära förändringar.

Nuläge, mål och syfte

Syftet med objektet är att förbättra kollektivtrafikförbindelserna i Stockholmsområdet och att därigenom möjliggöra för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen i enlighet med Stockholmsförhandlingen.

Beskrivning av objektet

Belastningen i delar av Stockholms trafiksystem är omfattande, vilket bidrar till trängsel, framkomlighetsproblem och långa restider. På sikt finns det begränsningar i möjligheterna att kollektivtrafikförsörja delar av Stockholmsområdet genom enbart busstrafik. En tunnelbaneutbyggnad möjliggör för en kapacitetsstark kollektivtrafik.

Sammantaget innebär avtalet enligt Stockholmsförhandling att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 77 900 bostäder i berörda områden.

Objektet omfattar utbyggnad av tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, från Odenplan till Arenastaden samt från Akalla till Barkarby station.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 35 541 mnkr, varav 30 396 mnkr utgörs av trängselskatt, anslag och lån samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 154 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 35 541 mnkr, vilket överensstämmer med aktuell beräknad totalkostnad. Förhandlingen som har pågått under 2025 kan eventuellt innebära förändringar i totalkostnad.

5.12.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn (VST005)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2024 med komplettering 2025. Inväntar regeringsbeslut.

Väg 73 sammanbinder hamnarna i Nynäshamn norrut via Jordbro och vidare mot Södra länken och regionkärnan samt via väg 259 västerut mot E4 vid Kungens kurva. Väg 73 och väg 259 har nationell och internationell betydelse då de

sammanbinder Gotland med Stockholmsområdet via färjeläget i Nynäshamn samt genom den för godstrafiken väsentliga kopplingen till Norviks hamn. Väg 259 är idag hårt belastad med låg tillgänglighet och framkomlighet. Den tunga trafiken på sträckan är idag betydande. Resultatet blir att en del av godstrafiken, biltrafiken och kollektivtrafikresenärerna som ska i öst–västlig riktning istället belastar infrastrukturen närmare Stockholms centrala delar respektive andra vägar på Södertörn med låg standard. Förutsättningar för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik med korta restider saknas. Godstransporterna och den tyngsta trafiken tvingas också till omvägar då bron över sjön Ormlången har nedsatt för låg bärighet. Vägen är olycksdrabbad och upplevs som osäker för biltrafikanter och för oskyddade trafikanter. Det saknas längs sträckan ett sammanhängande gång- och cykelnät.

Syftet med objektet är en förbättrad vägförbindelse för motorfordon och cykel som ger förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn från E4/E20 till riksväg 73 via Flemingsberg. Tvärförbindelsen ska stärka sambanden mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva–Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum trafikslagsövergripande, så att förutsättningarna för regional utveckling förbättras. Tvärförbindelsen ska möjliggöra effektiv och pålitlig kollektivtrafik med korta och förutsägbara restider. Tvärförbindelsen ska vara primärt stråk för tung trafik och primärled för farligt gods.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en ny vägförbindelse på Södertörn mellan E4/E20 och väg 73. Vägen utformas som en motortrafikled med skyltad hastighet 80–100 kilometer per timme. Aktuellt förslag innebär att drygt sex kilometer av totalt cirka 21 kilometer av vägen förläggs i tunnel. I objektet ingår även byggnation av cirka 20 kilometer ny gång- och cykelväg. Objektet har koppling till objektet: ”E4/E20 Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten”.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men ökar barriäreffekten och påverkar luftkvaliteten och bullernivåer negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet färdigställer TEN-T-förordningens planerade väglänk i det övergripande vägnätet. Vägsträckan utgör en del i förbindelsen med Stockholm-Nynäshamn, som är en kusthamn i det övergripande TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 23 582 mnkr, varav 1 695 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt trängselskatt, anslag och lån. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 19 502 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 19 738–27 426 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att öka möjligheterna för bostadsutveckling. Detta genom att förlägga del av vägen i tunnel genom Glömstadalen vilket minskar barriäreffekter och omgivningspåverkan.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 18 775 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 4 807 mnkr (26 %).

Förändringar hänförs främst till utökat behov av gång- och cykelvägar, kostnader för ekodukten över Botkyrkaleden vid Masmo (kompensationsåtgärder eftersom Ekodukten är en skyddsåtgärd). Dessutom har högre krav på dagvattenrening och förlängd tidplan för bland annat plan- och tillståndprocesser samt detaljplanen medfört ökade kostnader. I samband med byggstartsrapportering och arbetet med regeringsuppdraget att ta fram förslag på kostnadsreduceringar har Trafikverket presenterat bland annat förändringar i utformningen av Trafikplats Vårdkasen samt södergående ramper för öst-västlig trafik från Tvärförbindelse Södertörn till E4/E20.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,01. De ej beräknade effekternas bedöms sammantaget vara försumbara. Resultaten för känslighetsanalyserna varierar. Sammantaget bedöms objektet vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 1: Planeringen är långt gången och objektet har sedan tidigare föreslagits för byggstart år 1–3.

E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja-Vårby, kapacitetsförstärkning (VST001ba)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2024 med komplettering. Inväntar regeringsbeslut.

Stråket är en viktig regional, nationell och internationell korridor för person- och godstransporter. Trafikmängderna på detta stråk har ökat under senare år och förväntas öka ytterligare i samband med ny markanvändning i närliggande områden, utökade godstransporter samt öppnandet av Förbifart Stockholm.

Vägsträckan har idag tre körfält i vardera riktningen. Objektet syftar till att öka kapaciteten på E4/E20 mellan Hallunda och Vårby backe för att undvika flaskhalsar som orsakar kö när Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm ansluts till nuvarande E4/E20.

Beskrivning av objektet

Objektet sträcker sig över Vårbybroarna från trafikplats Fittja till Vårby backe.

Objektet ingick tidigare som en delåtgärd i objekt E4/E20 Hallunda-Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Tidigare publicerad samlad effektbedömning för objektet överensstämmer inte med aktuellt innehåll och kostnad. Arbete pågår med uppdatering.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 332 mkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 594 mkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 115–1 549 mkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för ursprungligt objekt, ”E4/E20 Hallunda-Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm” (i 2025 års prisnivå) är 3 100 mkr och för denna etapp är 2 375 mkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -1 043 mkr (-44 %).

Förändringar hänförs till Trafikverkets analys för hur man kan reducera objektets totalkostnad utan att påverka vägens funktion. Analyserna har visat att man inte behöver bygga de planerade ramperna för västgående trafik längs Tvärförbindelse Södertörn som fortsätter söderut på E4/E20 och norrgående trafik längs E4/E20

som fortsätter österut på Tvärförbindelse Södertörn. Trafiken kan istället ledas till den befintliga väg 259 (Botkyrkaleden). De nya Vårbybroarna har enligt vägplanen 5+5 körfält. Det femte körfältet behövs endast för att hantera tillkommande trafik till/från de södergående ramperna. För att möta efterfrågan från trafiken till och från E4/E20 efter öppnande av E4 Förbifart Stockholm räcker det med 4+4 körfält. Föreslagen innehållsförändring innebär att befintliga Vårbybroar kan behållas och att antalet körfält ökas till 4+4 genom trimning. Det krävs dock ytterligare utredningar för att analysera byggbarhet, arbetsmiljö, utrymmesfrågor, planpåverkan med mera vilket kan påverka både tid och kostnader. Förslaget kräver ett omtag i vägplaneprocessen genom en ändringsplan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Tidigare publicerad samlad effektbedömning för objektet överensstämmer inte med det innehåll och den kostnad som beskrivs ovan. Arbete pågår med uppdatering.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 1: Planeringen är långt gånget och objektet har sedan tidigare föreslagits för byggstart år 1–3.

5.12.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda-Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm (VST001bb)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 som en delåtgärd i objekt ”E4/E20 Hallunda-Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm” och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut. Delåtgärden föreslås bli ett eget objekt i nationell plan 2026–2037.

Berörd sträcka är cirka 2,4 km lång och sträcker sig från strax söder om trafikplats Hallunda till trafikplats Fittja. Vägsträckan har idag tre körfält i vardera riktningen.

Objektets syfte är att skapa en kapacitetsökning på den aktuella sträckan av E4/E20. Detta görs för att undvika köbildning på sträckan när Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn öppnar för trafik och trafikflödena ökar.

Objektet syftar också till att förbättra befintliga och tillkommande luftkvalitetsproblem och buller. Trafikflödena på sträckan gör att kvalitetsnormerna överskrids, i ett område som är tätbebyggt.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär att vägområdet utökas från 3+3 körfält till 4+4 körfält.

Kapacitetsökningen inkluderar även anpassning av ramper och broar samt övriga skyddsåtgärder. Vägens intelligenta transportsystem utökas för att omfatta de två tillkommande körfälten.

Norrgående avfartsramp mot trafikplats Hallunda förlängs och får ny utformning med tre körfält i stället för två fram till påfarten norrut från Hallunda.

Trafiksignal anläggs vid S:t Botvids väg. Södergående avfartsramp förlängs vid trafikplats Hallunda.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt genom restidsvinster samt ett mer robust system med mer förutsägbara restider. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar totalt sett inte måluppfyllelsen, men det blir viss ökning av barriäreffekten för växt- och djurliv.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet Hallunda–Vårby är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg.

Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren

Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav

eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 004 miljoner. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 926 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för ursprungligt objekt, ”E4/E20 Hallunda-Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm” (i 2025 års prisnivå) är 3 100 mnkr och för denna etapp 724 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 280 mnkr (39%).

Förändring av totalkostnad, utöver etappuppdelning av ursprungliga objektet, hänförs främst till produktionsskedet. Ny genomgång av totalkostnadsbilden för risker, osäkerheter och projektinnehåll har resulterat i tydligare behov och totalkostnad.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Objektet ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider och bedöms vara samhällsekonomiskt *Lönsamt–endast bedömt*. Liknande objekt i regionen med beräknade nettonuvärdeskvoter har hög lönsamhet.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Hagalund, bangårdsombyggnad (JST201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Hagalunds bangård och depå i Solna kommun är av central betydelse för såväl fjärrtrafiken i Sverige som regionaltågstrafiken. Under de kommande 10–15 åren förväntas antalet tåg öka kraftigt. Tågtrafiken är i stort behov av funktioner såsom furnering, städning, fordonsservice, fordonsreparationer samt omloppsnära tjänster. Dessa behov förväntas öka.

Trafikverket och Jernhusen har inlett diskussioner i syfte att verka för att genomföra åtgärder för att effektivisera Hagalunds bangård och depå, byta mark och funktioner i Hagalund samt eventuellt i Norra Tomtebodan och utföra investeringar i anläggningen för att skapa ett mer ändamålsenligt och kapacitetsstarkt sidosystem för uppställning, tågservice och depåfunktioner för persontåg. Trafikverkets mål med projektet är att skapa ökad uppställningskapacitet samt bättre flöden inom Hagalunds bangård.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå) samt Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar åtgärder för att bygga om och optimera bangården för framtida bruk genom att förbättra flödena, utöka möjligheten till uppställning och ökad möjlighet till lättservice. Objektet innebär också rationalisering av växlar och förbättring av signalsystemet samt anpassning av järnvägsanläggningen i gränssnitten för Jernhusens järnvägsanläggningar.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden minskar restidsosäkerheten. Ingen negativ målpåverkan har identifierats. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Bangården ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (förordningens artikel 14.1c) men bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 408 mnkr, varav 5 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 241 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 367–571 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (186 mnkr).

Medfinansieringen handlar om parternas gemensamma samverkan och berör finansiering av systemhandling.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 392 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 16 mnkr (4 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 202 mnkr (52 %).

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs främst till kostnadsökningar för BEST-arbeten (både befintliga och nya poster) samt mark och fastighetsinlösen (fastighetsreglering mellan Trafikverket och Jernhusen).

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	408	392	652	625	
I prisnivåer enligt beslutade planer		349	523	478	

Objektet ingick i plan 2014–2025 i skede funktionsutredning. I plan 2018–2029 med samma skede ingår även anpassning av anläggningens utformning för att bland annat passa bättre för motorvagnståg. Även byggnation av ytterligare uppställningsspår, ny tvätthall, förbättrad spårkonfiguration samt ett nytt ställverk har påverkat kostnaden. I plan 2022–2033 i samma skede har objektet minskat i innehåll. Nya förutsättningar har överenskommit mellan Trafikverket och extern samarbetspart. Detta har lett till en översyn av ombyggnadsbehovet med mer begränsat innehåll. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i

fastställd nationell plan visar en förändring med -217 mnkr (-35 %). Förändringen inklusive signalkostnader visar en förändring med -31 mnkr (-5 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Åtgärden leder till minskad risk för förseningar och minskade restider som en följd av bättre möjlighet för effektivt underhåll av tågen och bättre uppställningsmöjlighet i anslutning till Stockholm central. Förbättrad kapacitet på Hagalunds bangård bidrar till positiva systemeffekter i järnvägsnätet genom ökad kapacitet och minskad sårbarhet på Getingmidjan samt att kapacitet på Älvsjö godsbangård frigörs. Sammantaget bedöms objektet vara samhällsekonomiskt *Lönsamt–endast bedömt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Farled Södertälje-Landsort (XST301)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Farleden mellan Södertälje hamn och Landsort möjliggör för fartygstrafik att anlöpa såväl Södertälje hamn som hamnar i Mälaren, det sistnämnda genom Södertälje sluss. Farleden är idag bitvis grund och trång vilket begränsar såväl antal fartyg i farleden som fartygens maximala storlek. Farleden är också olycksdrabbad och i behov av ökat manöverutrymme, framför allt genom Brandalsund, för att minska risken för kollisioner och grundstötning.

Syftet med åtgärden är att öka sjösäkerheten i en olycksdrabbad farled och att öka kapaciteten för sjötransporter till och från Södertälje hamn och i Mälaren.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar utbyggnad av farleden så att tillåten maxstorlek för fartygen kan utökas. I objektet ingår även säkerhetsåtgärder för att öka säkerheten i farleden samt erosionsskydd.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden förbättrar tillgänglighet och sjösäkerhet samt bidrar till minskade utsläpp. Muddring och sprängning kan innebära bestående påverkan på bottenstrukturen.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Farleden ansluter till Södertälje hamn som ingår som inlandshamn i TEN-T-nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 429 mnkr, varav 23 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 366 mnkr. "Fastställd kalkylsammanställning" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 365–493 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 413 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 17 mnkr (4 %).

Förändring av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar för mer omfattande bergschakt och hantering av förorenade massor.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten uppgår till 0,58. Positiva ej beräknade effekter som utgörs av minskad störningskänslighet och förbättringar av sjösäkerhet, förstärker lönsamheten. I känslighetsanalysen med högre investeringskostnad blir nettonuvärdeskvoten nära noll. Sammantaget bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.12.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

E20 Trafikplats Hovsjö (VST2207)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Tvetavägen är en naturlig in- och utfartsled från Södertäljes centrala delar. Trafikplats Saltskog västra saknar idag ramper för trafik västerut och västerifrån vid Nyköpingsvägen, vilket medför köer och kapacitetsproblem i trafikplats Saltskog västra. Trafiken till och från Scania's nya gjuteri i Tveta industriområde förväntas öka.

Mål och syfte med objektet är att avlasta trafikplats Saltskog och att öka Södertälje kommuns tillgänglighet via E20. Objektet syftar även till att underlätta för trafiken som kommer från E20 och ska svänga av mot Verkstadsvägen samt för trafiken från det lokala vägnätet i Södertälje som ska färdas mot E20 västerut.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär att en ny trafikplats Hovsjö byggs i korsningspunkten E20/Tvetavägen, att nya ramper på både norra och södra sidan av E20 byggs samt att droppar byggs för anslutning av ramperna till vägnätet. På norra sidan kommer nuvarande cirkulationsplats eventuellt att rivas och en ny anläggas lite längre norrut på Tvetavägen. På södra sidan byggs en ny cirkulationsplats för korsningen med Gröndalsvägen dit också Transmissionsvägen dras. Transmissionsvägen behöver dras om för att ansluta i ny cirkulationsplats.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Det finns indikationer på målkonflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar i huvudsak måluppfyllelsen positivt genom förbättrad tillgänglighet och restid för motorfordon. Däremot kan tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik försämrats lokalt

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt till följd av att trafiksäkerheten för gång och cykel försämrats.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom trafikplatsen redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 290 mnkr, varav 145 mnkr utgörs av medfinansiering och extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 142 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 261–405 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 288 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 2 mnkr (1 %).

Den smärre förändringen av totalkostnad beror på uppdatering av kalkylsammanställningen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,22. De ej beräknade effekterna är sammantaget negativa då trafiksäkerheten försämras till följd av ökad trafik och fler konfliktpunkter i anslutning till den nya trafikplatsen. Även landskapsbilden försämras och drift- och underhållskostnader ökar. I känslighetsanalyserna med högre investeringskostnad samt med lägre transportflöden i prognosåret blir nettonuvärdeskvoten negativ. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (VST001d)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Den nya dragningen av E4 (Förbifart Stockholm) gör trafikplats Hjulsta till en viktig knutpunkt. Området kring Jakobsberg-Hjulsta i Järfälla kommun och Stockholms stad har förändrats och kommer att genomgå en kraftig tillväxt vilket ställer nya krav på den omgivande infrastrukturen. Därför planerar Trafikverket att genomföra åtgärder mellan trafikplats Jakobsberg och trafikplats Hjulsta.

Syftet med åtgärderna är att öka kapaciteten längs E18 och i trafikplatserna Hjulsta och Barkarby för person- och godstransporter. Utbyggnaden är en förutsättning för E4 Förbifart Stockholm.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar ny utformning av trafikplats Barkarby samt åtgärder i anslutning till trafikplats Hjulsta. Objektet omfattar även en breddning av E18 till tre körfält i vardera riktningen mellan Jakobsberg trafikplats och Hjulsta trafikplats.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Objektet ger förbättringar genom minskade restider och ökad framkomlighet.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Objektet bidrar till förbättrad ljudmiljö för boende och bättre vattenkvalitet. Detta står i konflikt med de försämringar vad avser ökade utsläpp, intrång i skyddsvärda områden och uttradering av fornlämningar samt störningar av djur- och växtliv som utbyggnaden medför men totalt sett bedöms förbättringarna överväga.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, dels på E18 som tillhör det övergripande nätet dels i trafikplatsen Hjulsta i korsningen med E4 som tillhör stomnät väg. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom trafikplatsen Hjulsta redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 281 mnkr, varav 11 mnkr utgörs av medfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 015 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 063–1 499 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om behov av att uppföra ny anläggning så som tät skyddsskärm och avåkningsskydd inom vägområdet.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 919 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 362 mnkr (39 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till kostnadsökningar för produktion avseende brobreddning (ökad omfattning av ITS och stödmurar), kompensations- och bullerskyddsåtgärder samt byggherrekostnader. Trafikverkets nationella revisionsgrupp beslutade att projektet ska vidta kostnadsreducerande åtgärder för att hålla sig inom eller i vart fall närma sig totalkostnaden i nationella planen 2022–2033. Projektets besparingar innefattar bland annat minskade körfälts- och vägrensbredder och en bro som utgår.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten uppgår till 2,61. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara positiva och innebär minskade trafikstörningar samt förbättrad vattenkvalitet. Åtgärden bedöms vara *Robust lönsam*, då alla känslighetsanalyser har en nettonuvärdeskvot över 0,1, med restidsvinster som största nyttopost.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård (JST2206a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Tomtebodabangård saknar idag signalreglering och är anpassad för en rangerverksamhet som inte efterfrågas längre. Anläggningen är eftersatt och i stort behov av underhåll. Det geografiska läget är bra men på grund av att signalreglering saknas använder inte tåg företagen bangården för omloppsnära persontåguppställning eftersom det finns bättre signalreglerade alternativ, exempelvis Hagalund eller Älvsjö godsbangård.

Det övergripande syftet är att stödja den nationella och regionala utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och trafik samt skapa en attraktiv upplevelse för resenärer.

Ombyggnaden av Tomtebodabangård ska möjliggöra snabba och säkra tågvändningar samt förbättrade möjligheter till service, städning och uppställning av persontåg för tidsreglering. Tomtebodas nuvarande övriga funktioner, bland annat för godståg, bibehålls. Åtgärderna i Tomteboda är en förutsättning för en ombyggnation av Stockholm C.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn), Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg), Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå) och Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Tomtebodabangårds rangerdel byggs om med 12 stycken 460 meter långa signalreglerade spår med 6 stycken 440 meter långa serviceplattformar som tillåter två plattformslägen med tak samt fekalietömning, vatten och sophantering.

Ombyggnaden inkluderar anslutning med ramp till bro, separat gångbana samt serviceväg, frilastzon och parkeringsplats. Bangården förses med ett nytt ställverk.

En ombyggnad av Tomtebodavägen är ett förutsättningsskapande första steg i en komplex ombyggnad av Stockholm C som behöver genomföras över flera planperioder. Detta objekt (JST2206a) innefattar därför också fortsatt utredning och partssamverkan avseende åtgärder på Stockholm C och spåren däremellan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Åtgärden förbättrar indirekt tillgängligheten till kollektivtrafiken för medborgare och sker inom befintlig järnvägsanläggning.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom området redan bedöms uppfylla kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad 4 154 mnkr varav 1 949 mnkr utgörs av eventuell lånefinansiering som beräknas återbetalas med avgift (lån som tas via Riksgälden). Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 2 205 mnkr varav 900 mnkr är planerad finansiering efter år 2037. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 3 739–5 816 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (875 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvot har ej beräknats och objektet bedöms vara *Olönsamt – endast bedömd*. Den större ombyggnaden av Stockholm C bedöms medföra stora nyttor men den samhällsekonomiska lönsamheten är svårbedömd. Åtgärderna på Tomtebodavägen bangård bidrar till en ökad kapacitet att vända, furnera samt hantera längre tåg med minskad risk för störningar i järnvägssystemet vilket skapar en kostnadseffektiv tågvändning för operatören. Det är en grundläggande förutsättning för att renodla funktionerna i de olika anläggningarna samt för att kunna minska

sådana aktiviteter vid plattformar på Stockholm C som inte relateras till resandeutbyte.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nytta i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.

E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (VST001c)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E4/E20 mellan trafikplats Saltskog och trafikplats Moraberg är idag hårt belastad samtidigt som störningskänsligheten är hög. På sträckan är det endast två körfält i varje riktning, där broarna över Södertälje kanal har en begränsad bredd.

Köbildning uppstår dagligen vilket medför att framkomligheten är begränsad. Trafiktillväxt till följd av regionens utveckling kommer medföra ytterligare ökad belastning på sträckan. Syftet med åtgärden är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och robusthet samt minska störningskänslighet.

Beskrivning av objektet

Förslaget innebär att bron breddas från 2+2 till 3+3 körfält. Utökningen av antalet körfält kommer att kräva anpassning av avfarter och påfarter vid trafikplats Moraberg, för att möjliggöra tre genomgående körfält. För att få full effekt av breddningen av broarna och samtidigt minska risken för trafikstörningar utförs även större trafikpåverkande underhållsarbeten i samband med ombyggnaden. I åtgärden ingår även robusthetsförstärkningar på motorvägsbroarna.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar positivt till funktionsmålet genom minskade restidsosäkerheter och förbättrad framkomlighet. Övervägande negativa effekter avseende hälsa och landskap men negativt bidrag till hänsynsmålet förmildras av att åtgärd sker intill befintlig anläggning i redan störd miljö (motorväg med höga trafikflöden).

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet

bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 338 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 291 mnkr. "Fastställd kalkylsammanställning" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 084–1 592 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,64. Beräknade effekter utgörs av restidsnyttor. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara positiva, till följd av minskad restidsosäkerhet och störningar. I känslighetsanalysen med lägre transportflöden i prognosåret blir objektet olönsamt. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är samhällsekonomiskt *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet

E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (VST001e)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E4:an mellan trafikplats Glädjen och trafikplats Arlanda är idag hårt belastad och efterfrågan överstiger kapaciteten under delar av dygnet. Trafiken förväntas öka betydligt som en konsekvens av en expansiv regional utveckling och befolkningsökning med ökad transportefterfrågan som följd.

Även Arlandas utveckling samt utbyggnad av Förbifart Stockholm kommer att medföra en ökad trafik på sträckan och framkomlighetsproblemen väntas förvärras på sikt. Vägen är regionalt viktig men också av nationell betydelse för långväga transporter och för tillgängligheten till Arlanda flygplats.

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och därigenom minska problem med köer och trängsel. Åtgärden syftar även till att minska störningskänsligheten och dess negativa effekter för resor och transporter samt till att öka trafiksäkerheten.

Beskrivning av objektet

Den aktuella sträckan på 11,6 km breddas med ytterligare ett körfält i vardera körriktningen, från 2+2 till 3+3 körfält. Den föreslagna breddningen medför ombyggnad/justering av på- och avfartsramper i berörda trafikplatser. Ett antal planskilda gång- och cykelpassager, vägportar samt brokonstruktioner på E4 påverkas av breddningen och kan behöva byggas om.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

E4 är nationellt och regionalt viktig men också av betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats. Sträckan är viktig för många av de resenärer som ska till eller från Arlanda, vilket innebär att även internationella och nationella flygresor och transporter påverkas positivt.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt med restidsvinster till följd av förbättrad framkomlighet, både för arbetspendling och för näringslivets transporter. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt genom negativ påverkan på luftkvalitet och bullermiljö.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 082 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 082 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 974–1 515 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,64. Beräknade effekter består av restidsnyttor. Det finns både positiva och negativa ej beräknade effekter, men de bedöms sammantaget som en försämring till följd av negativ påverkan på natur- och kulturmiljö samt hälsa. Alla känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Sammantaget bedöms objektet vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.

E4 Trafikplats Häggvik- Trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (VST2204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Kapacitetsbrist på E4 norr om Stockholm resulterar i förlängda res- och transporttider med hög restidsosäkerhet. Hög transportefterfrågan och flera flaskhalsar leder till daglig köbildning. Detta påverkar punktligheten för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter. På sträckan förväntas trafiken öka kraftigt, främst till följd av kommunala utvecklingsplaner, en ökning av resenärer och arbetspendlare vid Arlanda flygplats samt öppnandet av E4 Förbifart Stockholm. Trafikanalysen visar att efter att Förbifart Stockholm har öppnat för trafik, kommer en flaskhals med köer som sträcker sig ner i Förbifart Stockholm att uppstå. Denna brist kommer att vara tydligast under eftermiddagens högtrafikperiod. Sträckan Rotebro-Häggvik kommer att vara en flaskhals på E4 även i södergående riktning under såväl för- som eftermiddagens högtrafikperiod. Detta medför att det blir köer på Rotebroleden för trafik som är på väg söderut, och även att Förbifart Stockholm inte kommer att utnyttjas till sin fulla potential. Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och därigenom minska både problem med köer och trängsel samt minska störningskänslighet på vägsträckan mellan trafikplatserna.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär en breddning från 3+3 körfält till 4+4 körfält mellan trafikplats Häggvik och trafikplats Rotebro. På sträckan utförs vattenskyddsåtgärder och bullerplank. Åtgärden omfattar även ett trafikledningssystem med teknisk utrustning (ITS).

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Sträckan är viktig för många av de resenärer som ska till eller från Arlanda, vilket innebär att även internationella och nationella flygresor och transporter påverkas. På sträckan förväntas trafiken öka, till följd av en ökning av resenärer och arbetspendlare vid Arlanda flygplats.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Det finns indikationer på att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt genom restidsvinster till följd av förbättrad framkomlighet, både för arbetspendling och för näringslivets transporter. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt då åtgärden har negativ påverkan på natur och kulturmiljö till följd av intrång.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 623 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 608 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 561–872 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 11,64. Beräknade effekter består av restidsnyttor. Det finns både positiva och negativa ej beräknade effekter genom minskad trängsel men också ökad påverkan på natur- och kulturmiljö. De ej beräknade effekternas bedöms sammantaget vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Sammantaget bedöms objektet vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.

Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken (VOR2602)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Längs väg 75 Södra länken finns ett omfattande vägtunnelsystem. Avsaknaden av ett brandbekämpningssystem innebär att stillastående köer inte kan tillåtas. För att hastigheten i tunneln ska upprätthållas på acceptabel nivå regleras inflödet av fordon genom att en eller flera tunnelinfarter stängs. Det skapar hög restidsosäkerhet och förlängda restider. Avsaknaden av brandbekämpningssystem innebär också en högre risk för skador på anläggningen vid en eventuell brand. Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten genom kortare restider och minskad restidsosäkerhet, samt att skapa bättre skydd mot anläggningsskador vid händelse av brand.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att tunnelsystemen som ingår i Södra länken utrustas med brandbekämpningssystem som kan hålla tillbaka ett brandförlopp. Denna typ av system finns installerat i Norra länken och byggs i Förbifart Stockholm. Systemet innebär att sprinklers monteras vid sidan av vägbanan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Åtgärden påverkar restider positivt och ger minskad risk för personskada för fordonsresenärer vid eventuell brand i tunnel.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 454 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 454 mnkr "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 408–635 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Åtgärden har en nettonuvärdeskvot på 1,05. Beräknade effekter utgörs av restidsvinster. Restidsnyttorna bedöms vara underskattade då beräkningen inte beaktar att en del av restiden sker under oväntat besvärliga trafikförhållanden. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget som positiva till följd av minskad restidsosäkerhet och minskad reskostnad. Samtliga känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signalsoptimering (JST2205)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

När järnvägen mellan Uppsala och Länsgränsen har byggts ut till fyra spår så är kapaciteten på befintlig fyrspårssträcka Stockholm C–Skavstaby för låg för att kunna utöka tågtrafiken. För en utvecklad pendeltågstrafik som möjliggjorts genom Citybanan i Stockholm krävs också åtgärder för pendeltågssystemet.

Åtgärden syftar till att optimera signalsträckorna på sträckan mellan Solna och Skavstaby och till att förbättra vändmöjligheterna för pendeltågen, vilket bidrar till ökad kapacitet, robusthet och punktlighet i järnvägssystemet.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Signalåtgärder på sträckan Solna–Skavstaby innebär att signalerna placeras med optimerade avstånd med kortare och jämnare signalsträckor på inner- och ytterspår. Norrvikens station byggs om så att vändningar av pendeltåg kan göras vid trafikstörningar. Befintliga vändmöjligheter i Upplands Väsby förbättras. Sammantaget innebär åtgärderna förutsättningar för att fler person- och godståg kan trafikera sträckan med tätare intervall och att pendeltågssystemet blir mer robust.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Långa signalsträckor på delar av sträckan Solna–Skavstaby innebär en begränsning för tätare trafikering med fjärr- och regionalståg. Bristen hindrar också en utveckling av pendeltågstrafiken mellan Stockholm (Citybanan) och Märsta respektive Arlanda/Uppsala.

Av signaltekniska skäl kan pendeltåg inte vända vid Norrvikens station, exempelvis vid trafikstörningar. Genom optimering av signalernas placering på inner- och ytterspår mellan Solna och Skavstaby ökar järnvägens kapacitet vilket förbättrar tillgängligheten till Arlanda flygplats.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Genom förbättrad möjlighet till tågvändningar påverkas tillgängligheten för medborgare samt till viss del näringsliv i form av minskad risk för trafikstörningar.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt genom positiva hälsoeffekter.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan bedöms uppfylla kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 608 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 608 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 548–852 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (571 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 11,63, där beräknade effekter i huvudsak utgörs av restidsvinster. Objektet har positiva ej beräknade effekter som främst utgörs av minskad risk för störningar. Samtliga känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.

Märsta station och bangårdsombyggnad (JST1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Märsta trafikeras av vändande pendeltåg samt genomgående regional- och godståg. Spårutformningen i Märsta orsakar kapacitetsförluster i järnvägssystemet och utgör en brist i både stråket Stockholm–Uppsala och i pendeltågssystemet som helhet. De två plankorsningarna i stationsområdet innebär säkerhetsbrister. Plankorsningen vid plattformen utgör dessutom ett hinder för trafikutvecklingen. Spåranläggningen är gammal och sliten och stationens utformning med smala plattformar uppfyller inte dagens krav på standard med avseende på tillgänglighet och säkerhet.

Syftet med åtgärderna är att modernisera Märsta station för att öka säkerheten samt förbättra kapaciteten och robustheten i trafiksystemet. Ombyggnationen möjliggör även att området kring Märsta station kan utvecklas med fler bostäder och verksamheter.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar ombyggnad genom ny spårkonfiguration inklusive plattformar samt en förbättrad stationsmiljö. Märsta station får fyra genomgående plattformsspår med pendeltågsplattformen förlagd till mitten samt två sidoplattformar för regionaltåg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg. Samtliga plattformar förnyas och anpassas för rätt bredder, höjder och längder. Tre planskilda passager byggs och ersätter befintliga plankorsningar i stationsområdet

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

En ombyggnad av Märsta station främjar tillgängligheten till Arlanda flygplats genom att åtgärden ökar kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet, samt förbättrar trafiksäkerheten och resenärsfunktionerna vid Märsta station. Märsta är en redundansstation till Arlanda, och den har därför även betydelse för Arlandas tillgänglighet för anslutningsresor med buss.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Utvecklingen av kollektivtrafiken har en central roll för att skapa tillgänglighet i den växande storstadsregionen.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. För hänsynsmålet förbättras trafiksäkerhet medan landskap och bullernivåer försämrats.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom området redan bedöms uppfylla kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 421 mnkr varav 287 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 134 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 279–1 989 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (128 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,73. Beräknade effekter består till stor del av restidsvinster och minskade reskostnader. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget vara positiva till följd av minskad risk för förseningar, ökad trafiksäkerhet, minskad barriäreffekt samt ökad reskomfort. Samtliga känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrad koppling till Arlanda och förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.

5.13 Gotlands län

Inga objekt pågår eller planeras i Gotlands län under planperioden.

5.14 Västra Götalands län

5.14.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Västsvenska paketet järnväg (VVA119)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Göteborg är regionens naturliga centrum och nav för person- och godstransporter och här finns regionens största arbetsmarknad. De statliga väg- och järnvägarna går igenom de centrala delarna av staden och fyller därmed en viktig funktion även för regional pendling och för lokalt resande i Göteborg.

Antalet tåg, såväl person- som godståg i Göteborgsområdet är stort och kapaciteten räcker inte till utan leder till begränsningar vilket framförallt visar sig som långa res-/transporttider och störningar som leder till förseningar och svårighet att motsvara marknadens förväntningar.

Syftet med objektet att förbättra tillgängligheten till centrala Göteborg, avlasta den lokala kollektivtrafiken i centrum samt möjliggöra genomgående tåglinjer och förstärkt stadsutveckling. Objektet avser även att förbättra kollektivtrafikförsörjningen till och från regionkärnan Göteborg, så att regionen som helhet kan få ett väl fungerande utbyte inom arbetsmarknad och utbildning.

Beskrivning av objektet

Västsvenska paketet, järnväg, omfattar ett flertal olika satsningar som görs på järnväg och spårbunden trafik i Västsverige. Plattformsförlängningar och genomförandestudie för spårväg i Allén Göteborg är några exempel. Det enskilt största projektet är utbyggnad av Västlänken, vilket är en tågtunnel under centrala Göteborg. Västsvenska paketet har kopplingar till genomförandet av andra infrastrukturinvesteringar, där exempelvis Olskroken planskildhet är en förutsättning för Västlänken.

Projekt Västlänken har som delmål att driftsätta sträckan Olskroken–Centralen–Kvarnberget och öppna för trafik i december år 2026. Driftsättning av hela Västlänken, inklusive etapperna Korsvägen och Haga planeras till 2030.

Bidrag till TEN-T-kraven

Västlänken är en del av TEN-T stomnät persontrafik och ingår i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Banan kommer uppfylla tillämpliga TEN-T-krav vid färdigställandet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 53 105 mnkr, varav 27 277 mnkr utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 345 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt. I beräknad totalkostnad ingår Västlänkens kostnadsökning, vilken beskrivs längre ner, samt även prognostiserade krav på återbetalning från entreprenören (återbetalningskraven baseras på de allvarliga brister hos entreprenören som Trafikverkets granskning visar på). I totalkostnaden ingår även beräknade räntor på trängselskatt (lån).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet är att Västsvenska paketet utgör en samlad lösning för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga infrastrukturåtgärder.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 22 643 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring (exklusive räntor på lånedel av trängselskatt) på 26 804 mnkr (118 %).

Förändring av totalkostnaden berör Västlänken och den hänförs främst till de anpassningar av byggnation som krävts inom etapp Haga efter tidigare entreprenör AGN, anpassningar och justeringar till följd av exempelvis fortsatt stadsutveckling, ökade kostnader utifrån omvärldsläge med mera, förlängd produktionstid samt återkommande kostnadsökningar från entreprenörerna för etapperna Centralen och Korsvägen. Trafikverket har nu hävt kontraktet med entreprenören för Västlänkens etapp Korsvägen. Förändring av totalkostnad hänförs även till omfördelning av reserverade medel för Västsvenska paketet avseende finansiering av järnvägsåtgärder.

De kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken, exklusive återbetalningar från entreprenören, föreslås följa Västsvenska paketets övergripande finansieringsprincip. De ökade kostnader som uppstått föreslås finansieras till 50 procent med regional medfinansiering i form av intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag.

Västsvenska paket för väg och järnväg

Västsvenska paketet har enligt avtal i 2009 års prisnivå har en totalkostnad på 34 000 mnkr varav 17 000 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Trängselskatten skulle därutöver finansiera räntekostnader.

Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. Idag är cirka 30 600 mnkr avtalat för genomförande inom Västsvenska paketet. Inom vägobjektet finns det cirka 1 700 mnkr utpekade på namnsatta åtgärder som ännu inte avtalats samt ytterligare cirka 1 650 mnkr som ännu inte fördelats på några åtgärder. Samtliga belopp i detta stycke anges i 2009 års prisnivå.

Aktuell totalkostnad för hela paketet i 2009 års prisnivå är 47 740 mnkr (inklusive räntor på trängselskatt, lånedel) varav 24 038 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Ränta på upplåning uppgår till 2 159 mnkr. Detta innebär en kostnadsförändring i förhållande till avtalet (exklusive räntor på lånedel av trängselskatt) med 11 581 mnkr (34 %).

Aktuell totalkostnad för hela paketet i 2025 års prisnivå är 70 867 mnkr (inklusive räntor på lånedel av trängselskatt) varav 35 492 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Ränta på upplåning uppgår till 3 657 mnkr. Föreslagen finansiering under planperioden är 15 220 mnkr varav 10 330 mnkr utgörs av trängselskatt och lån.

Slutreglering mellan anslag och regional medfinansiering via trängselskatt enligt 50/50-principen sker i samband med färdigställande av hela Västsvenska paketet.

Västsvenska paketet väg (VVA119b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Göteborg är regionens naturliga centrum och nav för person- och godstransporter och här finns regionens största arbetsmarknad. De statliga väg- och järnvägarna går igenom de centrala delarna av staden och fyller därmed en viktig funktion även för regional pendling och för lokalt resande i Göteborg.

Trafikflödena i centrala delar av staden är stora och det krävs ett mer utvecklat kollektivtrafiksystem samt förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik för att avlasta vägtransportsystemet. Kraftigt ökat bostadsbyggande och utbyggnad av externhandel riskerar att komma i konflikt med till exempel långväga gods på de statliga nationella lederna. Förtätning i trafiknära lägen behöver hantera brister i miljö, framför allt buller och luftkvalitet.

Syftet med objektet är att minska sårbarheten i vägsystemet, samtidigt som trafiksäkerhet, miljö och regional utveckling främjas. Liksom för åtgärderna på järnväg syftar satsningarna på förbättrad kollektivtrafik på väg till att minska restiderna och öka tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet, så att regionen som helhet kan få ett väl fungerande utbyte inom arbetsmarknad och utbildning.

Beskrivning av objektet

Västsvenska paketet, väg, innehåller satsningar som görs på vägar för bussar, spårvagnar, cyklar och bilar under en tjugoårsperiod.

Utöver detta så ingår satsningar på kommunalt vägnät, exempelvis Hisingsbron i centrala Göteborg. Projekten inom Västsvenska paketet har kopplingar till projekt utanför paketet, som exempelvis ombyggnaden av Lundbyleden och Hisingsleden.

Åtgärderna inom Västsvenska paketet befinner sig i olika skeden där merparten av åtgärderna har byggstartats och många åtgärder färdigställda. Marieholmstunneln öppnade för trafik i december 2020. Hisingsbron och nedsänkning av E45 mellan Lilla Bommen och Marieholm öppnade för trafik i maj 2021. Kollektivtrafikkörfält på statligt och kommunalt vägnät genomfördes under perioden 2010–2022. Nu pågår planering och projektering av ytterligare åtgärder i statligt och kommunalt vägnät med fokus på kollektivtrafik.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av Västsvenska paketet väg ingår i TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet (E45). Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 17 762 mnkr, varav 8 215 mnkr utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 274 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet är att Västsvenska paketet utgör en samlad lösning för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga infrastrukturåtgärder.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 17 972 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -210 mnkr (-1 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till omfördelning av reserverade medel för Västsvenska paketet avseende finansiering av järnvägsåtgärder.

Västsvenska paket för väg och järnväg

Västsvenska paketet har enligt avtal i 2009 års prisnivå har en totalkostnad på 34 000 mnkr varav 17 000 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Trängselskatten skulle därutöver finansiera räntekostnader.

Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. Idag är cirka 30 600 mnkr avtalat för genomförande inom Västsvenska paketet. Inom vägobjektet finns det cirka 1 700 mnkr utpekade på namnsatta åtgärder som ännu inte avtalats samt ytterligare cirka 1 650 mnkr som ännu inte fördelats på några åtgärder. Samtliga belopp i detta stycke anges i 2009 års prisnivå.

Aktuell totalkostnad för hela paketet i 2009 års prisnivå är 47 740 mnkr (inklusive räntor på trängselskatt, lånedel) varav 24 038 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Ränta på upplåning uppgår till 2 159 mnkr. Detta innebär en kostnadsförändring i förhållande till avtalet (exklusive räntor på lånedel av trängselskatt) med 11 581 mnkr (34 %).

Aktuell totalkostnad för hela paketet i 2025 års prisnivå är 70 867 mnkr (inklusive räntor på lånedel av trängselskatt) varav 35 492 mnkr utgörs av medfinansiering samt trängselskatt och lån. Ränta på upplåning uppgår till 3 657 mnkr. Föreslagen finansiering under planperioden är 15 220 mnkr varav 10 330 mnkr utgörs av trängselskatt och lån.

Slutreglering mellan anslag och regional medfinansiering via trängselskatt enligt 50/50-principen sker i samband med färdigställande av hela Västsvenska paketet.

E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (VVA012A)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs övergripande vägnät och en av de främsta lederna till Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen. Pågående och planerade förtätningar av bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och i Backaområdet ställer stora krav på leden som huvudstråk såväl för nationell som för regional och lokal trafik. För att anpassa Lundbyledens utformning mot Marieholmstunneln, för att möta en omfattande exploatering av Backaplan och Östra Hisingen samt för att förbättra trafiksäkerheten och säkra framkomligheten byggs Lundbyleden om mellan Brantingsmotet och Ringömotet. I projektet ingår byggandet av en ny trafikplats, Kvillemotet.

I projektet ingår också att Bohusbanan byggs ut till dubbelspår mellan Kville bangård, att Minelundsvägen får en planskild korsning vid Backavägen och

Lillhagsvägen och att en ny tågstation byggs vid Brunnsbo. Stationen i Brunnsbo tillsammans med utbyggnaden till dubbelspår innebär bland annat bättre pendlingsmöjligheter, koppling till stadstrafiken samt minskad störningskänslighet på både Bohusbanan och Hamnbanan.

Beskrivning av objektet

Projektet är indelat i fyra utförandeentreprenader. Under 2024 har projekteringen av etapp 1 färdigställts och kontrakt tecknats med en entreprenör. Etappen omfattar arbeten på gata och järnväg norr om Lundbyleden. Även för etapp 2 har projektering färdigställts. Etappen omfattar ombyggnad av Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet samt arbeten på järnväg mellan Lundbyleden och Kville bangård. Tilldelning av entreprenör skedde i april 2025. För etapp 3, vilken omfattar BEST-entreprenaden på del av Bohusbanan, har slutleverans av projektering skett. Upphandling av entreprenör planeras under 2025/2026. För etapp 4, vilken omfattar BEST-arbeten för provisorier, provisoriskt spår och flytt av plankorsningar, har projekteringen färdigställts och tilldelning av entreprenör beräknas ske under april 2025.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 795 mnkr, varav 1 425 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 550 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om byggandet av planskilda korsningar mellan det kommunala gatunätet och Bohusbanan samt del av Kvillemotet. Åtgärden innebär förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet mellan Backaplan och Brunnsbo och möjliggör byggande av en framtida spårvägslinje under Bohusbanan.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 2 896 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 898 mnkr (31 %).

Förändring av totalkostnaden beror huvudsakligen på kostnadsökningar för den entreprenadindelning som genomförts, utökad detaljprojektering, utökade geotekniska åtgärder, försenad byggstart samt utökad deponikostnad. Även ensidiga tilläggsbeställningar till projektet från Trafikverket och Göteborgs Stad har bidragit till kostnadsökningar.

Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled (SVA1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Göteborgs Hamn är i dagsläget den enda hamn i Sverige som har direktanlop av fartyg i transocean linjesjöfart och den enda med tillräcklig kapacitet för att ta emot de största transocean containerfartygen. På grund av begränsat djupgående ej fartygen anlöpa med full last och endast till ett kajläge.

Syftet med åtgärden är att säkerställa tillräcklig kapacitet och sjösäkerhet i form av djupare och bredare farled till Göteborgs hamn och containerterminalen vid Skandiahamnen.

Beskrivning av objektet

Projektet innebär att farleden dimensioneras för större containerfartyg med längden 430 meter, bredden 65 meter och djupgående 16,5 meter. I objektet ingår muddring av farled till ett djup av 20,5 meter samt i vändyta vid Skandiahamnen till ett djup av 19,25 meter som möjliggör ett djupgående på 16,5 meter i farled, hamnbassäng och vid kaj. Kajkonstruktion förstärks för att möjliggöra samtidiga anlop och lastning/lossning av större fartyg. Anpassning av farleden inkluderar förändring av fyrar, uträtning av Måvholmskröken och breddning vid Dynan, vilket förbättrar större fartygs möjlighet att nyttja farleden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Göteborgs hamn är utpekad som kusthamn i stomnätet. Hamnen igår dessutom i den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom hamnen redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 176 mnkr, varav 2 096 mnkr utgörs av medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 018 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 3 508–4 845 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om 50/50 fördelning med hänsyn till avgränsningar samt även ändrad förutsättning på maximalt djupgående från 16,5 m till 17,5 m.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 2 578 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 1 599 mnkr (62 %).

Förändring av totalkostnad beror huvudsakligen på kostnadsökningar i samband med att villkor i domen från mark- och miljödomstolen som vann laga kraft i mars 2023. Domen innebär att förorenade massor, som tidigare var tänkta att dumpas i djuphåla till havs, nu behöver omhändertas på deponi på land. Utöver det tillkommer även kostnader för miljömuddring av aktuella massor, dvs. att metoder används med liten risk för förorening under upptaget och god precision i hur mycket sediment som tas upp. Kostnadsökningen beror även på att det tillkommit tre fyrar efter utvärdering av simuleringar och att kostnaden för fyrarna förväntas bli högre än tidigare med anledning av det rådande marknadsläget. Därutöver har utökad projektorganisation och ökad störningskostnad påverkar totalkostnaden.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	4 176	2 578	4 902		
I prisnivåer enligt beslutade planer		2 207	3 891		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 (skede plan inför granskning) har objektet minskad totalkostnad på grund av att muddringsbehovet av berg kunnat minskas. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en minskning med -725 mnkr (-15 %)

Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje (JVA1808)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående. Objektet är en deletapp av det ursprungliga objektet ”Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår”.

Järnvägssystemet i Göteborg har såväl lokala och regionala som nationella funktioner. I samband med att Västlänken öppnar för trafik skapas ett behov av en effektivare trafikeringsstruktur för lokal- och regionaltåg då trafikeringen i Göteborgsområdet förändras. Syftet med objektet är att flytta omloppsnära uppställning av persontåg från centrala Göteborg till ytterändarna av Västlänken. Mark frigörs vid nuvarande Göteborg Central som exempelvis möjliggör anläggande av den kommunala vägförbindelsen Bangårdsviadukten.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo) samt Transportflöde 4 (Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle).

Beskrivning av objektet

Det ursprungliga objektet består av två delar (Lärje och Pilekrogen) där byggnationen av Lärje påbörjades under 2024 och byggnationen av Pilekrogen är planerad att starta 2025.

Objektet som helhet omfattar flytt av uppställningsspår och verkstadsdepå för lokal- och regionaltåg till nya lokaliseringar vid Lärje i Göteborgs kommun längs Norge-Vänerbanan samt vid Pilekrogen i Mölndals kommun utmed Väst kustbanan. Uppställningen vid motorvagnshallen (Skansen Lejonet), Olskroken samt Kolonispåren vid Sävenäs rangerbangård behålls för huvudsaklig hantering av fjärrtåg.

Lärje kommer att innehålla ankomst- och utdragsspår samt åtta uppställningsspår. Järnvägsplanen för uppställningsspåren vid Lärje har vunnit laga kraft.

Pilekrogen (den andra deletappen) omfattar en byggnation av cirka 10 spår i bredd, några mindre teknikhus samt spår för service. Tågen kommer att kunna ansluta till Väst kustbanan både söderut och norrut. Järnvägsplanen är fastställd och har vunnit laga kraft.

Bidrag till TEN-T-kraven

Bangården ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (förordningens artikel 14.1c) men bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 864 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 354 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 är för ursprungligt objekt ”Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår” (i 2025 års prisnivå) 1 834 mnkr och för denna etapp 873 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -9 mnkr (-1 %).

Förändring av totalkostnad beror på etappuppdelningen och justering av utfall. Etappuppdelning av objektet har skett i samband med regeringens byggstartsbeslut för delen Lärje.

Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkningar (BVGB009)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Västra stambanan har stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på järnvägarna i och omkring Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas, och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Godstågen har få avgångar dagtid, vilket innebär försämrad konkurrenskraft och högre kostnader för transporterna. På grund av hög trafikbelastning på det aktuella stråket förekommer ofta trafikstörningar med stora förseningar som följd.

Sträckan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten för att möta den ökade efterfrågan på person- och godstrafik.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

Objektet innehåller förbigångsspår på platserna: Stenkullen, Algutsgården, Falköping, Herrljunga Västra och Välevattnet. I objektet ingår även vändspår i Lerum och Alingsås samt ny plattform i Herrljunga.

Produktion pågår i Lerum samt vid Välevattnet. Övriga åtgärder inom objektet är genomförda och öppnade för trafik.

Bidrag till TEN-T-kraven

Göteborg–Skövde ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 536 mnkr, varav 5 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 294 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Medfinansieringen avser en skärm mellan järnvägen och Stationsgatan för bullerskydd och ökad säkerhet.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 2 413 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 123 mnkr (5 %).

Förändring av totalkostnad beror på fel i bygghandlingar och på kostnader för att bekämpa den invasiva växten parkslide.

E45 Tösse-Åmål (VVA1816)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

E45 har sina tydligaste funktioner i näringslivets transporter, nationell och internationell tillgänglighet samt för arbetspendling. E45 och Norge-/Vänerbanan utgör sammantaget en huvudlänk till och från Göteborgs hamn. Sträckan E45 Tösse-Åmål (9,8 kilometer) har låg standard med betydande brister i trafiksäkerhet och framkomlighet.

Det långsiktiga målet är att höja trafiksäkerheten på E45 inom Västra Götaland och motsvarande satsning görs i Värmlands län.

Beskrivning av objektet

Sträckan Tösse-Åmål byggs om till mötesfri väg. Befintlig väg breddas vid behov för att klara omkörningssträckorna. Referenshastigheten är 100 kilometer i timmen. Andelen omkörningsbar längd är cirka 35 procent i respektive riktning, vilket omfattar totalt fem omkörningssträckor. Utbyggnad av gång- och cykelväg, cirka 6 km, ingår i projektet. Gång- och cykelvägen medfinansieras av kommunen med 25 procent. Sträckan förses också med viltstängsel. För att minska barriäreffekten för djur kommer två viltpassager att byggas. Etappen byggstartades i oktober 2024 och beräknas öppnas för trafik 2026.

Bidrag till TEN-T-kraven

Väg E45 ingår i TEN-T övergripande nät. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 362 mnkr, varav 7 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden

uppgår till 161 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om förbättringar för gång och cykeltrafik på sträckan från Åmåls Södra infart till Åmåls centrum via Bondegatan.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 290 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 72 mnkr (25 %).

Förändring av totalkostnad beror främst på högre kostnader på grund av klimatkompensationskrav.

E20 Förbi Mariestad (VVA204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Väg E20 används för internationella, nationella och regionala godstransporter. Vägen är också viktig för den regionala kopplingen mellan Göteborgsområdet och Skaraborg samt inom Skaraborg. I vägens nuvarande funktioner ingår även transporter med långsamtgående fordon och jordbruksmaskiner i de större jordbruksbygderna.

På vägsträckan förbi Mariestad förekommer planskilda korsningar med vägarna 26 syd, 201 och 202, men i övrigt återfinns endast korsningar i plan. Gång- och cykelväg saknas. Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten på E20 förbi Mariestad.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar drygt tio kilometer ombyggnad av befintlig väg till fyrfältsväg samt närmare sex kilometer ny fyrfältsväg. Vidare ingår byggnation av trafikplatser samt flera mindre, planskilda passager över E20. Cirka tio kilometer enskilda och allmänna vägar byggs för att det lokala vägnätet ska fungera. Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet E20 Förbi Mariestad är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 252 mnkr, varav 163 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 277 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 2 185 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 68 mnkr (3 %).

Förändrad totalkostnad hänförs främst till omfördelning mellan de fem etapper för E20 som ingår i huvudavtalet (medfinansieringen sattes till 33% för samtliga E20 etapper och skulle ske så tidigt som möjligt).

E20 Götene-Mariestad (VVA015)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Väg E20 används för internationella, nationella och regionala godstransporter. Vägen är också viktig för den regionala kopplingen mellan Göteborgsområdet och Skaraborg samt inom Skaraborg. I vägens nuvarande funktioner ingår även transporter med långsamtgående fordon och jordbruksmaskiner i de större jordbruksbygderna.

Sträckan Götene–Mariestad är en tvåfältsväg med höga trafikflöden och en stor andel tung trafik. Hastighetsgränsen är 80 kilometer per timme. Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten på E20 Götene-Mariestad.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar utbyggnad i ny sträckning till mötesfri väg, med två körfält i vardera riktningen, mellan Götene och Mariestad, totalt cirka 20 kilometer. Objektet medger ny hastighetsgräns 100 kilometer per timme på sträckan. Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Efter färdigställandet av samtliga etapper av E20 i nationell plan är E20 ombyggd till mötesfri väg genom hela Västra Götaland, förutom genom samhället Alingsås.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet E20 Götene-Mariestad är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 607 mnkr, varav 475 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 974 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på E20 samt att stärka den regionala utvecklingen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prishöjning) är 1 664 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -57 mnkr (-3 %).

Förändrad totalkostnad hänförs främst till omfördelning mellan de fem etapper för E20 som ingår i huvudavtalet (medfinansieringen sattes till 33% för samtliga E20 etapper och skulle ske så tidigt som möjligt).

5.14.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen (JVA1808b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2023. Inväntar regeringsbeslut. Objektet är en deletapp av det ursprungliga objektet ”Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår”.

Järnvägssystemet i Göteborg har såväl lokala och regionala som nationella funktioner. I samband med att Västlänken öppnar för trafik skapas ett behov av en effektivare trafikeringsstruktur för lokal- och regionaltåg då trafikeringsstrukturen i Göteborgsområdet förändras. Syftet med objektet är att flytta omloppsnära uppställning av persontåg från centrala Göteborg till ytterändarna av Västlänken. Mark frigörs vid nuvarande Göteborg Central som exempelvis möjliggör anläggande av den kommunala vägförbindelsen Bangårdsviadukten.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Det ursprungliga objektet består av två delar (Lärje och Pilekrogen) där byggnationen av Lärje påbörjades under 2024 och byggnationen av Pilekrogen är planerad att starta 2025.

Objektet som helhet omfattar flytt av uppställningsspår och verkstadsdepå för lokal- och regionaltåg till nya lokaliseringar vid Lärje i Göteborgs kommun längs Norge-Vänerbanan samt vid Pilekrogen i Mölndals kommun utmed Väst kustbanan. Uppställningen vid motorvagnshallen (Skansen Lejonet), Olskroken samt Kolonispåren vid Sävenäs rangerbangård behålls för huvudsaklig hantering av fjärrtåg.

Lärje (den pågående deletappen) kommer att innehålla ankomst- och utdragsspår samt åtta uppställningsspår. Järnvägsplanen för uppställningsspåren vid Lärje har vunnit laga kraft.

Pilekrogen omfattar en byggnation av cirka 10 spår i bredd, några mindre teknikhus samt spår för service. Tågen kommer att kunna ansluta till Väst kustbanan både söderut och norrut. Järnvägsplanen är fastställd och har vunnit laga kraft.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgängligheten för medborgare men ger upphov till både positiv och negativ påverkan gällande landskap.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Bangården ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (förordningens artikel 14.1c) men bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad total kostnad på 868 mnkr, varav 19 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 703 mnkr. "Fastställd kalkylsammanställning" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 738–998 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (127 mnkr).

Angiven total kostnad i nationell plan 2022–2033 är för ursprungligt objekt "Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår" (i 2025 års prisnivå) 1 834 mnkr och för denna etapp 961 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring

med -93 mnkr (-10 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 34 mnkr (3 %).

Förändring av totalkostnad, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på etappuppdelningen och justering av utfallet. Etappuppdelning av objektet har skett i samband med regeringens byggstartsbeslut för delen Lärje.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	868	961	577		
I prisnivåer enligt beslutade planer		806	462		

Ursprungligt objekt ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede för både delen Lärje och Pilekrogen. Även i plan 2022–2033 (skede plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) ingick båda delarna i det ursprungliga objektet. Objektets totalkostnad har ökat på grund av utökat behov för uppställningsspår. Vidare har även kostnader för mark och fastighet, byggherrekostnader, miljöåtgärder, markarbeten och geoteknik samt BEST-arbeten påverkat totalkostnaden. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angetts i fastställd nationell plan (andelsuppdelning för de olika etapper) visar en ökning med 291 mnkr (50 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Åtgärden är en förutsättning för att tågen som trafikerar Västlänken ska kunna tas i och ur trafik. Den bidrar också till att fler tåg kan trafikera Västlänken när den öppnar för genomgående trafik. Sammantaget överväger de positiva nyttorna de negativa effekterna på natur- och kulturmiljö samt kostnaderna, och objektet bedöms därför vara samhällsekonomiskt *Lönsamt–endast bedömt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

5.14.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås förberedas för byggstart år 4–6 enligt byggstartsrapportering 2024 med komplettering 2025. Inväntar regeringsbeslut.

Sjöfarten i Vänerstråket är av betydelse för såväl näringsliv som turist- och fritidsbåtstrafik. Den tekniska livslängden hos dagens slussar är snart passerad (2030) och risken för avbrott i sjötrafiken ökar ju längre tiden går. Därmed krävs snar åtgärd: antingen bygga nya slussar eller avveckla slussleden.

Sjöfarten på Göta älv är främst inriktad på godstransporter mellan hamnarna i Vänern och europeiska hamnar. Sjöfart i Göta älv-Vänerstråket har strategisk betydelse för näringslivet i främst Värmland.

Det huvudsakliga syftet med åtgärden är att vidmakthålla och möjliggöra en utveckling av sjöfarten i Göta älv-Vänerstråket, för att kunna erbjuda robust, resurseffektiv och flexibel godstransport.

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar nybyggnation av ny slussled genom Vänersborg, Trollhättan och Lilla Edet med större slussar, breddning av Bergkanalen i Trollhättan, att ta dagens slussled ur trafik samt genomföra dammsäkring av denna.

Trafikverket och Sjöfartsverket slog i december 2023 fast att man går vidare med det norra alternativet i Trollhättan samt de västra alternativen i Lilla Edet och Vänersborg.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Trollhätte kanal möjliggör en förbindelse mellan inlandssjöfarten i Sverige och hamnar i framförallt norra Europa.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till funktionsmålet med ökad tillgänglighet för näringslivet i allmänhet och stärkt internationell konkurrenskraft i synnerhet. Objektet möjliggör för minskade lastbilstransporter, då gods kan transporteras med sjöfart i en större

utsträckning. Objektet kan då skapa ett säkrare och mer tillgängligt transportsystem på väg genom att de tunga transporterna kan minska.

Objektets miljöeffekter är osäkra.

Kopplat till hänsynsmålet innebär åtgärden ökad trafiksäkerhet för både sjö- och landbaserade transporter, samtidigt som det sker visst intrång som påverkar djur, natur och landskapsbild. Muddrings- och sprängningsarbeten som behöver genomföras i anslutning till objektet bedöms ha en negativ påverkan på framför allt den lokala miljön och under tiden då arbetena genomförs.

Målkonflikter finns mellan negativa effekter inom hänsynsmålet såsom påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer och positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökade valmöjligheter och flexibilitet i anslutning till val av transportslag samt lägre transportkostnader.

Bidrag till TEN-T-kraven

Trollhätte kanal/Göta älv ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät inre vattenvägar. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom farleden redan idag uppfyller kraven. Däremot bidrar objektet till att upprätthålla den inre vattenvägen eftersom den tekniska livslängden hos dagens slussar snart är passerad.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 184 mnkr, varav 5 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 7 315 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 6 793–9 575 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 7 289 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 895 mnkr (12 %).

Förändring av totalkostnad beror främst på kostnadsökningar för större och mer komplex skredstabilisering (kvicklera) i Lilla Edet, ökad volym schakt/överskott berg i Trollhättan samt kalkcementförstärkning och ändrad slussutformning.

Inom ramen för regeringens uppdrag har ytterligare kostnadsreducerande åtgärder genomförts i dialog med Sjöfartsverket. Åtgärderna omfattar bland annat ändrad tillämpning av lagstiftning gällande masshantering, uteslutning av planerat byggande av isutskov i Vänersborg och Trollhättan, bevarande av befintlig kanalcentral i stället för nybyggnation, översyn av övriga byggnader inom projektet samt optimering genom viss tidsmässig förskjutning av genomförandet av slussen i Vänersborg.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,24. Känslighetsanalysen för högre transportflöden är över -0,1, övriga känslighetsanalyser är olönsamma. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring, främst avseende godstransporter. Objektet bedöms sammantaget vara *Olönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att större fartyg ska kunna trafikera hela sträckan mellan Vänern och Västerhavet krävs ytterligare farledsåtgärder. Nyttan av nya, större slussar kan realiseras fullt ut först när åtgärder vidtagits för att säkerställa adekvat bredd och djup genom hela Trollhätte kanal. Dessa åtgärder hanteras i ett eget ej beslutat objekt (SVR2601).

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 3: Standardhöjande reinvestering som finansieras inom utvecklingsramen.

Ny järnväg Göteborg-Borås och Bibana Mölnlycke (JVA200d)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förbereda byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12). Objektets omfattning har enligt regeringsbeslut (LI2023/01214 m.fl.) utökats i enlighet med det medfinansieringsavtal som tecknats mellan Trafikverket och övriga berörda parter.

Befintlig järnväg mellan Göteborg och Borås utgörs av Kust till kust-banan som sträcker sig vidare till Kalmar och Karlskrona. Delsträckan Göteborg-Borås är enkelspårig och har brister i geometrin vilket ger begränsningar i kapacitet, hastighet och restid. Sträckan Göteborg–Borås är samtidigt ett av Sveriges största pendlingsstråk. Vidare saknas tåganslutning till flygplatsen i Landvetter. Tågförbindelsen längs sträckan är därmed inte tillräckligt konkurrenskraftig i förhållande till andra alternativ utan omfattande pendling sker med bil och buss. Detta skapar trängsel och störningar längs vägnätet och i tätorterna.

Syfte med åtgärden är att skapa förutsättningar för en förbättrad arbetspendling samt att ge ökad tillgänglighet till och från Landvetter flygplats. Den nya järnvägen kan trafikera en utbyggd Västlänk och därmed stationerna Göteborg C, Haga och Korsvägen.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en cirka sex mil lång dubbelspårig järnväg för persontåg från Almedal till Borås med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås samt en bibana till Mölnlycke inklusive station i Mölnlycke. På Landvetter flygplats planerar Trafikverket för en station med förbigångsmöjlighet.

Objektet är uppdelat i flera järnvägsplaner som är olika långt i planläggningsprocessen. Inom objektet planeras i dagsläget för 6 järnvägsplaner: en för kommunerna Mölndal (inklusive en liten del i Göteborg), Bollebygd och Borås samt 3 järnvägsplaner inom Härryda kommun.

Arbetet med järnvägsplanerna sker parallellt. Planerad byggstart är under åren 2029–2031 och byggtiden är cirka 10 år.

Objektet har nytt objektnamn sedan år 2024: *JVA200D Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke* för att tydliggöra skillnaden med objektet som ingår i Nationell plan 2022–2032 (*Göteborg–Borås, del av nya stambanor*) som har delvis annat innehåll och därmed annan kostnad.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Objektet bidrar till positiv konnektivitet för luftfarten. Landvetter flygplats får en tågstation genom objektet och därmed ansluts flygplatsen till järnvägsnätet på motsvarande sätt som flygplatserna Arlanda och Kastrup är anslutna i dag.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, där den största effekten beror på minskad restid för tågresor. Inom hänsynsmålet är den största effekten negativ påverkan på landskapet. Analyserna indikerar att det finns konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är delvis beläget på TEN-T-nätet och delsträckan Almedal-Mölndal tillhör stomnät järnväg gods och person. Objektet är genom samma delsträcka beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om anslutning mellan personjärnvägar och större flygplatser i TEN-T-nätet genom delsträckan Göteborg-Mölndal-Landvetter flygplats. Landvetter flygplats tillhör stomnätet. Sträckan Göteborg–Borås utgör förbindelse mellan stomnätet för persontrafik i Göteborg till den urbana knutpunkten Borås.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 58 791 mnkr, varav 5 478 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 40 493 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 48 796–68 785 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att möjliggöra stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden i stråket.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 med utökad omfattning enligt regeringsbeslut (i 2025 års prisnivå) är 58 754 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 37 mnkr (0 %).

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	58 791	58 754	45 159	8 357	
I prisnivåer enligt beslutade planer		47 900	33 591	6 233	

Objektet ingick i plan 2014–2025 i skede plan inför lokaliseringsalternativ. Benämningen på objektet var ”Göteborg-Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke-Bollebygd)”. I plan 2018–2029 (skede plan inför granskning m.fl.) ingår hela objektet inklusive deletappen Mölnlycke–Bollebygd. I plan 2022–2033 (skede plan inför lokaliseringsalternativ) har objektets utformning anpassats till de nya stambanorna. Objektets omfattning har enligt regeringsbeslut (LI2023/01214 m.fl.) utökats i enlighet med det medfinansieringsavtal som tecknats mellan Trafikverket och övriga berörda parter. Eftersom det första gången objektet angavs i fastställd plan gällde en deletapp, blir det inte relevant att jämföra med den nu beslutade omfattningen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,96 och ej beräknade effekter bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvoter kring -1. Den sammantagna bedömningen är att objektet är *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås (TRV 2024/95008).

5.14.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet (JVA1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Västra stambanan har stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på järnvägarna i och omkring Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas, och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Godstågen har få avgångar dagtid, vilket innebär försämrad konkurrenskraft och högre kostnader för transporterna. På grund av hög trafikbelastning på det aktuella stråket förekommer ofta trafikstörningar med stora förseningar som följd.

Sträckan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och framkomligheten för person- och godstrafiken på Västra stambanan genom Västra Götaland, sträckan Laxå–Alingsås.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

Åtgärden avser fem nya förbigångsspår på cirka 1 km vardera på sträckan Laxå–Alingsås. Respektive förbigångsspår ger möjlighet att 750 meter långa godståg kan gå åt sidan för att släppa fram persontåg. Bulleråtgärder inkluderas i åtgärden.

Byggnationen behöver spridas ut över tid av genomförbarhetsskäl. Byggnation kommer samordnas med åtgärder inom ”LTS” (åtgärder för längre godståg).

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider medan påverkan på natur- och kulturmiljö är föremål för vidare utredning.

Effekter relaterade till funktionsmålet och hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Laxå-Alingsås ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 587 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 557 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 528–821 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (397 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 976 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -390 mnkr (-40 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 7 mnkr (1 %).

Förändring av totalkostnad beror huvudsakligen på ny hantering av signalåtgärder.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,10. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad och lägre transportflöden visar på olönsamhet och lägre värdering av trafiksäkerhet och luftföroreningar visar resultat nära noll. De ej beräknade effekterna bedöms innebära en förbättring genom minskade förseningar och bättre möjligheter för godstrafik att trafikera sträckan även vid mer trafikerade tider på dygnet. Objektet bedöms vara *Lönsamt*.

Det har även gjorts en åtgärdsspecifik känslighetsanalys där fler godståg än i huvudanalysen nyttjar förbigångsmöjligheterna som skapas, den analysen ger en nettonuvärdeskvot på 3,22.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen (JVA1805)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Driftplats Älvängen ligger längs sträckan Göteborg–Trollhättan och är ändstation för Alependeln. Älvängen har två genomgående spår, samt ett stickspår, vilket är avsett för vändande pendeltåg.

En gångväg löper idag från mellanplattformen vid spår 1 och 2 till parkeringen längs Fabriksvägen.

Idag finns brister avseende vändmöjlighet och uppställning av pendeltåg i Älvängen. För att möjliggöra uppställning, men inte minst en mer robust och flexibel trafikering behövs förutom ytterligare spår även komplettering med växelförbindelser och ett antal signaler.

Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och framkomligheten för person- och godstrafiken på Norge-/Vänerbanan. Åtgärden förväntas ge gångtidsvinster och kapacitetsvinster, samt ökad robusthet och flexibilitet.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo) samt Transportflöde 4 (Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle)

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär förlängning av spår 1 norrut och en ny växelförbindelse från förlängningen till spår 3. Förlängningen möjliggör förutom vändning även omloppsnära uppställning av pendeltåg. Befintlig gångväg mellan parkeringen och mellanplattformen byggs om och utrustas med en plankorsning i samband med förlängningen av spår 1. Åtgärden inkluderar även fler signaler på spår 2 och 3 vilket möjliggör vändning av tåg vid störda lägen, samt en huvudsignal på spår 1 så att det blir två stycken tåglägen på perrongen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger upphov till tidsvinster men även till utsläpp i samband med produktion.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om att kunna trafikera med långa godståg i den omfattning förordningen anger.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 193 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 179 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 173–270 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (53 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 243 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -51 mnkr (-21 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 3 mnkr (1 %)

Förändring av totalkostnad beror huvudsakligen på ny hantering av signalåtgärder.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 6,01. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring genom minskad störningskänslighet och ökad smidighet vid tågbyte. Sammantaget bedöms objektet vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille (JVA2201a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Västra stambanan har stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på järnvägarna i och omkring Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas, och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Godstågen har få avgångar dagtid, vilket innebär försämrad konkurrenskraft och högre kostnader

för transporterna. På grund av hög trafikbelastning på det aktuella stråket förekommer ofta trafikstörningar med stora förseningar som följd.

Sträckan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

Västra stambanan in mot Göteborg har idag ett högt kapacitetsutnyttjande och är störningskänslig. Kopplingen mellan Västra stambanan och Sävenäs bangård tar upp mycket kapacitet på grund av korsande tågvägar för godståg.

Syftet med åtgärden är att minska res- och körtiden mellan Göteborg och Alingsås genom att förbättra kapaciteten på banan.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

Dubbelspår anläggs på sträckan Olskroken-Partille så att ett 6,5 km långt fyrspår skapas. En planskildhet till Sävenäs godsbangård från Västra stambanan anläggs. Stationsområdet i Partille byggs om i den utsträckning som behövs för att åstadkomma plattformsytor för regiontåg inklusive ny hissanläggning. Bulleråtgärder och suicidstängsel anläggs.

Utbyggnad av sträckan Göteborg–Alingsås kan delas in i etapper, alternativ för detta har tagits fram där den minsta är planskildheten till Sävenäs bangård och den något större är två nya spår Olskroken-Partille inklusive planskildheten till Sävenäs bangård. Störst nytta uppnås om planskildheten kombineras med utbyggnad av fyrspår Olskroken-Partille då synergieffekter uppstår mellan investeringsdelar.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Investeringen förbättrar järnvägens koppling till Göteborgs hamn.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger upphov till tidsvinster för person- och godstrafiken men innebär samtidigt en försämring för naturmiljön och landskapet i området längs spåren. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Etappen Olskroken–Partille ligger på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T, även på anslutningen till Sävenäs.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 523 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 225 mnkr och berör endast lokaliseringsutredning.

”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 071–6 332 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (190 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,47. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av minskade sekundärförseningar, förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade, möjlighet att trafikera med längre godståg till Sävenäs samt ökad tillgänglighet till Göteborgs hamn. Den sammanvägda bedömningen är därför att åtgärden är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.

E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1 (VVA1806a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E45 har sina tydligaste funktioner i näringslivets transporter, nationell och internationell tillgänglighet samt arbetspendling. E45 och Norge-/Vänerbanan utgör sammantaget en huvudlänk till och från Göteborgs hamn.

Den aktuella vägsträckan ligger längs väg E45 i Vänersborgs kommun, Västra Götalands län. Sträckan är cirka 13 km lång och går från Liden norr om Vänersborg till strax norr om Frändefors. Vägen är inte mötesseparerad och har strax norr om Frändefors en korsning i plan med Norge-/ Vänerbanan. Vägens standard och placering påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten samt ger barriäreffekter och bullerstörningar vid genomfart Frändefors.

Det långsiktiga målet är att höja trafiksäkerheten på E45 inom Västra Götaland och motsvarande satsning görs i Värmlands län.

Syftet med åtgärden på sträckan Liden–Frändefors är att ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, bland annat genom mötesseparering och ombyggnad till planskildhet med järnvägen, förbättra boendemiljön i orten Frändefors samt ge bättre passagemöjligheter för fauna. Åtgärder görs också för att underlätta långsamtgående transporter kopplat till näringarna jordbruk och livsmedelsindustri.

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med cirka 40 procent omkörningssträcka, vägen breddas till 14 meter och projekteras för 100 kilometer i timmen. I åtgärden ingår också en ny förbifart och bro vid Frändefors samt ombyggnad till planskild korsning med Norge-/Vänerbanan strax norr om Frändefors. Vidare ingår också fem nya trafikplatser, komplettering av befintligt parallellvägnät för gång- och cykel samt långsamtgående fordon samt ombyggnad av 10 hållplatslägen. Sträckan förses med faunastängsel samt två större faunapassager.

I arbetet med planförslaget har underlag även tagits fram för den kortare deletappen E45 Liden–Ekenäs mosse.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet i stråket samt på tillgänglighet och miljö i tätorten. En ny förbifart innebär samtidigt en ökad barriäreffekt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

E45 Vänersborg–Mellerud är beläget på det övergripande TEN-T-nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 158 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 158 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 043–1 622 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,90. De ej beräknade effekterna bedöms innebära en försämring, framför allt när det gäller barriäreffekt, landskapsbild samt

ianspråktagande av jordbruksmark. Alla känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är därför att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

5.14.5 Namngivna investeringar med 100 procent medfinansiering under planperioden

Järnvågen med överdäckning av E45 (VVA1889)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående och förutsätter full finansiering av andra aktörer.

E45 är en viktig led för arbetspendling och för näringslivets transporter, bland annat internationella godstransporter via Göteborgs Hamn. E45 går genom centrala Göteborg med bebyggelse tätt inpå leden, vilket ger upphov till höga bullernivåer och dålig luftkvalitet.

Genom en överdäckning av ramper vid Götatunneln möjliggörs anläggandet av ett parkområde som förbinder Järntorget med Göta älv och den trafikbarriär som Götatunnelns ramper har utgjort byggs bort. Överdäckningen med tillhörande ventilationstorn medför sänkta bullernivåer och förbättring av luftkvaliteten intill parkområdet och för planerade fastigheter i dess närhet. Med hänsyn till planerade bostäder, verksamheter och skolor ses även av- och påfartsramperna väster om Götatunneln över så att kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken prioriteras.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar överdäckning av Götatunnelns västra av- och påfartsramper och anläggande av ventilationstorn med tillhörande installationer i driftutrymme. Objektet inkluderar även trimnings- och kollektivtrafiksåtgärder i anslutning till Järntorgsmotet. Byggnation pågår.

Bidrag till TEN-T-kraven

E45 vid Järnvågen är beläget på TEN-T övergripande nät. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 326 mnkr, varav 326 mnkr utgörs av medfinansiering. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 276 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 50 mnkr (18 %). Förändring av totalkostnad baseras på uppdaterad kostnadssammanställning.

5.15 Hallands län

5.15.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Varberg dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (BVGB015)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Västkustbanan används för både gods- och persontrafik och har en internationell betydelse i stråket Oslo-Göteborg-Hamburg. De cirka sju kilometerna mellan Varberg och Hamra var en av de sista sträckorna med enkelspår på Västkustbanan. Standarden är låg på befintligt enkelspår, med största tillåtna hastighet i huvudsak mellan 90–130 kilometer per timme. Sex plankorsningar finns på sträckan. Plattformar på Varbergs station nås via plattformsförbindelse i plan.

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och möjliggöra för fler tåg och fler uppehåll på stationer. Objektet kommer även att förkorta restiden och att förbättra trafiksäkerheten då den nya sträckningen blir genare, tillåter högre hastighet och blir helt fri från plankorsningar. Objektet skapar även förutsättningar för stadsutveckling av centrala Varberg.

Dubbelspåret har öppnats för trafik sommaren 2025. Dock återstår en del arbeten som ska utföras under 2026, bland annat rivning av befintligt enkelspår.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet innebär nytt stationsläge i nedsänkt läge norr om befintligt läge och utbyggnad till dubbelspår från Varberg ner till Hamra. Totalt byggs cirka 9 km nytt dubbelspår, varav cirka 2 km i tråg till det nedsänkta stationsområdet samt cirka 3 km i tunnel under staden och cirka 4 km i marknivå. Objektet innefattar även flytt

av godsbangården till nytt läge för att möjliggöra stadsutveckling i form av omfattande bostadsbebyggelse i centralt läge.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, stomnät för gods- och persontrafik samt ingår i den europeiska transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T, då befintligt enkelspår ersätts med dubbelspår.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 9 916 mnkr, varav 838 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 236 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att den nya sträckningen frigör den gamla järnvägsmarken för en omfattande exploatering av bostäder och verksamheter.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 6 262 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 654 mnkr (58 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till kostnadsökningar på grund av prisökningar för bland annat betong, masshantering samt undermålig produktionsplanering och kostnadsstyrning i tidigare skeden. Även en innehållsförändring på grund av nytt krav på säkrad hjälpkraft har påverkat totalkostnaden.

5.15.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Markarydsbanan/Knäred mötesspår (JVA2222)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från 4–6).

Bandel 931 Halmstad (Eldsberga)-Markaryd-Hässleholm knyter samman Hallands län med Skåne län, via Kronobergs län. Banan är enkelspårig, elektrifierad och har en maximal hastighet på 130 kilometer i timmen.

Objektet är en förutsättning för att etablera kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad och Markaryd. Region Hallands trafikförsörjningsprogram anger att utan ett mötesspår i Knäred kommer denna trafik inte att kunna etableras.

Beskrivning av objektet

Nytt mötesspår i Knäred med nya sidoplattformar för resandeutbyte och plattformsförbindelse i plan. Stängsel anläggs för att förhindra spårspring. Plankorsningar både väster och öster om stationsområdet uppgraderas. Gång- och cykelvägen väster om stationen utrustas med bommar och den större östra korsningen får en separerad gång- och cykelbana, även den med bommar.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till hänsynsmålet genom att det möjliggör överflyttning av resor från bil till tåg. Åtgärden bedöms även ge ett positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad robusthet i järnvägsnätet, vilket i förlängningen kan ge minskad risk för störningar och kortare restider. Objektet bidrar även till regional tillväxt och ökar möjligheterna till jämlika transporter genom att möjliggöra ny persontågsförbindelse i stråket.

Det finns vissa konflikter mellan funktionsmål och hänsynsmål. Positiva effekter inom funktionsmålet såsom ökad tillgänglighet, minskat bilanvändande och förbättrad trafiksäkerhet kan stå i konflikt med vissa negativa effekter inom hänsynsmålet på grund av lokal påverkan på miljö och djurliv i direkt närhet till järnvägen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 123 mnkr, varav 92 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 24 mnkr. "Fastställd kalkylsammanställning" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 103–143 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (35 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att förbättra möjlighet till regional tågtrafik som bidrar till en större regional arbetsmarknad samt att orterna blir mer attraktiva såväl för boende som för näringsliv.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 147 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -24 mnkr (-16 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 11 mnkr (7 %).

Förändring av totalkostnad, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs främst till uppdatering av kalkylsammanställningen i ett nytt skede.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	123	147			
I prisnivåer enligt beslutade planer		124			

Objektet ingick i plan 2022–2033 (skede plan inför betydande miljöpåverkan). Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en minskning med -24 mnkr (-16 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 3,49. Ej beräknade effekter bedöms vara en förbättring, bland annat genom att omledningsmöjligheterna förbättras. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Objektet bedöms vara *Lönsamt*.

Anledningen till att objektet inte bedöms vara *Robust lönsamt* är att det finns möjlighet att köra persontrafik på Markarydsbanan med dagens förutsättningar. Dock är det med dagens förutsättningar endast möjligt att trafikera med ett tåg varannan timme, och i nuläget finns ingen vilja hos berörda kollektivtrafikmyndigheter att bedriva en sådan trafik. För mer information se genomförd åtgärdsvalsstudie (TRV 2017/15007).

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet möjliggör regional persontrafik via Halmstad samtidigt som behovet och nyttan av ej beslutade uppställningsspår i Halmstad ökar.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.15.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Halmstad C/bangård (JVA1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förbereda byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12).

Halmstad ligger längs Västkustbanan. I Halmstad ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Genom detta utgör Halmstad en knutpunkt och har således en viktig roll för persontrafiken för byten mellan dessa banor.

Dagens utformning av Halmstad C har brister både utifrån befintlig och önskad trafikering samt ur ett resenärsperspektiv (till exempel avseende säkerhet). Bangården har i dag ett högt kapacitetsutnyttjande och den förväntade trafikökningen medför att kapaciteten inte kommer räcka för framtida behov.

Gångpassagen till mellanplattformen är inte planskild och den stängs av med bommar vid ankommande eller avgående tåg.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och trafiksäkerheten på Halmstad C. Förväntade effekter är ökad kapacitet, ökad robusthet, snabbare och smidigare byten samt ökad trafiksäkerhet.

Parallellt med Trafikverkets ombyggnation av Halmstad C planerar Halmstad kommun för ett nytt resecentrum. Trafikverkets ombyggnation av Halmstad C tillsammans med kommunens redan genomförda och planerade åtgärder i resecentrumet knyter ihop lokalbussar, regionbussar och tågtrafik, samt förbättrar tillgängligheten både för resenärerna och för dem som behöver kunna passera järnvägsområdet.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en ombyggnation av personbangården vid Halmstad C. I objektet ingår ett nytt plattformsläge vid spår 5, slopning av plattformsförbindelse i plan, en ny planskild förbindelse mellan mittplattformar (som flyttas och breddas) och utbyte av befintligt signalställverk av modell 65 inklusive införande av ERTMS.

Objektet har kopplingar till två planerade förbigångsspår mellan Halmstad och Falkenberg, som ingår i projektet LTS (långa, tunga, stora tåg), vars syfte är att förbättra möjligheterna att framföra bland annat långa godståg.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Det nya signalställverket som ingår i objektet är en förutsättning för en förbättrad järnvägsanslutning till hamnen i Halmstad, något som Halmstads kommun planerar för.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, liksom effekter relaterade till hänsynsmålet.

Åtgärden har positiv påverkan på restider, förseningar och trafiksäkerhet. Ingen tydlig negativ påverkan har identifierats, även om de växter och smådjur som lever i spårområdet kommer påverkas negativt vid föreslagen ombyggnad.

Bidrag till TEN-T-kraven

Västkustbanan genom Halmstad är belägen på TEN-T-nätet, stomnät för gods- och persontrafik samt ingår i den europeiska transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 023 mnkr, varav 402 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 584 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 819–1 228 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (752 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om ökat bostadsbyggande och förbättrat kollektivtrafiknät.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 1 121 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -98 mnkr (-9 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 655 mnkr (58 %).

Förändring av totalkostnad, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs till kostnadsökningar för mark- och anläggningsarbete, byggherrekostnader och störningskostnader. Kostnadsminskning för objektet beror på miljöåtgärder och störningskostnader.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	1 023	1 121	442		
I prisnivåer enligt beslutade planer		922	345		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 med samma skede har objektet kompletterats med ställverksbyte och utformningen av bangården har ändrats. Vidare har tidigare bedömda kostnader för byggnadsverk och bana ökat i omfattning. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 581 mnkr (131 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,58. Sammanvägt bedöms ej beräknade effekter som positiva. De största ej beräknade effekterna bedöms vara kopplade till det minskade kapacitetsutnyttjandet i Halmstad C samt förbättrade bytestider. Samtliga känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvot större än 0,1. Objektet bedöms vara *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet bidrar till ökad kapacitet och skapar förutsättningar för mer persontågstrafik, vilket i sin tur bidrar till behov av mer uppställningskapacitet för persontåg i Halmstad. Det ej beslutade objektet "Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår" svarar på detta behov.

Ställverksbytet som ingår i Halmstad C/bangård (JVA1801) är en förutsättning för att det ska vara möjligt att anlägga nya signalreglerade uppställningsspår samt för att på sikt möjliggöra utbyggnad med längre spår på godsbangården samt anläggande av de nya hamnanslutningar som planeras av Halmstad kommun.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.15.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till

förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår (JVA2207)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Som en del av utvecklingen av Halmstad och ett ökat resandebehov planerar Hallandstrafiken för ökad regional- och interregionaltågstrafik. För att klara detta behöver kapacitet för uppställning och omloppsnära service i Halmstad utökas. Dagens behov av uppställningsspår uppgår till knappt cirka 900 meter i längd, eller 11 tågsätt, vilket är ungefär vad befintlig anläggning kan hantera. Det finns dock ett bedömt behov av en total uppställningskapacitet på omkring det dubbla runt år 2035. Det finns dessutom på sikt ett troligt behov av att kunna ställa upp tågsätt som är längre än de cirka 80 meter som är vanligast förekommande i dagsläget.

Befintlig uppställning sker dels vid plattformsspår samt på den så kallade HNJ-bangården (Halmstad-Nässjö järnväg-bangården) och det så kallade Skånespåret/spår 62. Befintlig HNJ-bangård ansluter enbart till spår 1 varför växlingsrörelser på normalhuvudspåren är nödvändigt för att nå övriga plattformsspår, och dessutom finns risk för att tågsätt blir inlåsta på HNJ-bangården om spår 1 är blockerat. Det finns därmed även fördelar för kapacitet och robusthet om nya uppställningsspår anläggs på annan plats än nuvarande uppställningsbangård.

Behoven av omloppsnära uppställning för persontåg uppstår framförallt från Öresundstågens nattuppställning för tidiga avgångar norr- och söderut från Halmstad, Krösatåg på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö som vänder i Halmstad samt Pågatåg som ska trafikera Markarydsbanan Halmstad-Hässleholm. Till detta kan även behov av uppställning av fjärrtåg tillkomma.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att ny bangård för omloppsnära uppställning anläggs söder om Halmstad station, delvis på befintlig godsbangård. Spår 14–17 anpassas för att fungera som uppställningsbangård för totalt 18 tågsätt. Utöver dessa bedöms cirka 7 tågsätt kunna ställas upp vid plattform på Halmstad C. Det innebär att uppställning för upp till totalt 25 tågsätt kan möjliggöras.

För att kunna använda spår 14–17 för persontågsuppställning på tänkt sätt behöver dock först kapacitet frigöras från godsbangården. Detta är tänkt att genomföras genom att befintliga anslutningar mellan godsbangården och hamnen ersätts med nya signalreglerade och elektrifierade anslutningar i nytt läge som kan hantera heltåg. Ny anslutning till hamnen är en åtgärd som Halmstads kommun och hamn planerar för. Först behöver dock signalställverket i Halmstad bytas ut.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger upphov till effektivare nyttjande av kapaciteten i järnvägssystemet och utförs till största del inom befintlig järnvägsanläggning.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Den stora beräkningsbara nyttan kommer från att uppställning möjliggörs i Halmstad, där flera tågssystem vänder, jämfört med om tågen måste köras som tjänstetåg till andra platser för uppställning, som till exempel Varberg, Hässleholm eller Helsingborg. Platser där det dessutom inte är säkert att det kommer finnas tillgänglig uppställningskapacitet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, tillhör stomnät för gods- och persontrafik och ligger i den urbana knutpunkten Halmstad. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 247 mnkr varav 59 mnkr utgörs av samfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 188 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 222–346 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (44 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 2,54. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av minskade trafikeringskostnader och förbättringar avseende förorenad mark. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Robust lönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Det finns en koppling mellan uppställningsspåren och ny järnvägsanslutning mellan hamnen och Västkustbanan som planeras av Halmstad kommun

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår (JVR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Tyllered ligger längs Västkustbanan. Bristande kapacitet uppstår på sträckan Varberg-Halmstad när en ökad persontrafik riskerar att tränga undan godstrafiken under timmar med mycket trafik på banan. Objektet ska säkerställa att godståg inte undanträngs i maxtimmarna på grund av ökad fjärrtågtrafik.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet innebär att nytt förbigångsspår för 750 meter långa godståg byggs på nedspårssidan så att stationen kan hantera längre tåg. Bulleråtgärder ingår i åtgärden.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på minskad åktid och förseningstid, samt ger möjlighet att köra längre godståg. Åtgärden bedöms endast ha liten påverkan på hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Tyllered ligger på Västkustbanan på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 146 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 146 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 131–204 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (44 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,70 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är Robust lönsam.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

5.15.5 Namngivna investering med 100 procent medfinansiering under planperioden

Väröbacka station (JVA2206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och förutsätter full finansiering av andra aktörer.

Målet med objektet är att förbättra förutsättningarna för regional trafik på Västkustbanan mellan framförallt Varberg och mellanliggande orter upp till Kungsbacka, Mölndal mot Göteborg. Syftet med åtgärden är att möjliggöra på- och avstigning för regiontågsresenärer i Väröbacka samhälle.

Varbergs kommun och Trafikverket har i tilläggsavtal till Varbergstunneln haft en gemensam ambition om att tillsammans verka för en station i Väröbacka. Enligt ett nytt avtal mellan Varbergs kommun och Trafikverket har Trafikverket påbörjat planläggningsprocessen för stationen.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar anläggning av två plattformar längs Västkustbanan samt planskild plattformsförbindelse i Väröbacka.

Objektet finansieras till 100 procent av Varbergs kommun.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Eftersom objektet finansieras till 100 procent av Varbergs kommun har ingen transportpolitisk målanalys genomförts.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 150 mnkr, varav 150 mnkr utgörs av medfinansiering. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 135–211 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (14 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att den nya stationen bedöms kunna medföra lokal nytta genom att göra norra delen av Varbergs kommun mer attraktivt och öka möjligheterna för exploatering.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 186 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -36 mnkr (-19 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med -22 mnkr (-12 %)

Förändringen av totalkostnaden, utöver den nya hanteringen av signalåtgärder, beror på kostnadsminskningar för BEST-arbeten med anledning av hastighetsanpassningen från 250 km/h till 200 km/h. Stationen byggs utifrån rådande förutsättningar och gällande standard.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Eftersom objektet finansieras till 100 procent av Varbergs kommun har ingen samhällsekonomisk analys genomförts.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: 100 procent medfinansiering.

5.16 Östergötlands län

5.16.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

E22 förbi Söderköping (VSO004)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

I Söderköping sammanstrålar E22 med väg 210. Vägarna går genom de centrala delarna av Söderköping. Avsnittet genom staden är en flaskhals där det bildas köer, framför allt under sommarhalvåret. Flera signalreglerade korsningar, övergångsställen och klaffbron över Göta kanal bidrar till låg framkomlighet.

Regeringen tog beslut 2025-02-11 att Trafikverket får byggstarta objektet under år 2025–2027.

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på E22 genom Söderköping.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av en ny mötteseparerad väg med dragning väster om Söderköping, inklusive en passage under Göta kanal. En sträcka på ca tio kilometer med skyltad hastighet 100 km/h.

I objektet ingår även en ny sträckning av väg 210 söder om Söderköping– ”Skärgårdslänken” – en sträcka på cirka två kilometer med en skyltad hastighet på 60–80 km/h.

Objektet inkluderar även byggnation av fyra mindre trafikplatser, en cirkulationsplats, en gång- och cykelförbindelse mellan Söderköping och Korsbrinken, indragning av väg 844 och 801 med överflyttning av trafik till trafikplats Slussporten samt bulleråtgärder och viltstängsel.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget i TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 239 mnkr, varav 71 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 945 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 813–2 664 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet baseras på de nyttor som kan uppstå genom alternativ markanvändning i området vid passage av Göta Kanal, båtlyften.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 993 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 246 mnkr (12 %).

Förändringarna beror främst på nya planeringsförutsättningar, såsom förlängd projekttid, kommande restriktioner vid entreprenadupphandlingar, utökad omfattning av tillfälliga anordningar samt kostnader för redan utfört arbete som inte längre kan tillgodogöras inom projektet. Därtill saknades tidigare kostnadsberäkningar för grundförstärkningar och hantering av förorenade massor, samtidigt som den ursprungliga kalkylen för projektering visade sig vara för låg.

Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2 (JO1811)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Ostlänken är en planerad järnvägssatsning mellan Järna och Linköping. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan medan vissa delar fortfarande är under planering.

Målet med objektet är att skapa en snabb, kapacitetsstark och hållbar järnvägsförbindelse som underlättar resor och godstransporter. Ostlänken kommer att minska restiderna, förbättra punktligheten och bidra till regional utveckling.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Objektet avser även att förbättra kommunikationerna mellan regionerna längs banan och att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av en ny, 160 kilometer lång, dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Längs sträckningen ingår nya stationer i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping samt en bibana via Nyköping.

Dragningen av järnvägen innebär att Norrköpings godsbangård behöver flyttas samt att infrastrukturen för kraftförsörjningen behöver byggas ut i form av en ny omriktarstation i Åby samt en kopplingscentral i Nyköping.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. I TEN-T-förordningen utgör Ostlänken en planerad länk i stomnätet för persontrafik och har således av den svenska regeringen tagits med som en prioriterad sträcka i stomnätet och den europeiska transportkorridoren.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 110 278 mnkr, varav 3 401 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 89 516 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 110 278 mnkr, vilket överensstämmer med aktuell beräknad totalkostnad.

I och med regeringsbeslutet (att avbryta planeringen av nya stambanor - december 2022) ändrades inriktningen för arbetet med Ostlänken till att fokusera på regionala nyttor och kostnadsreducerande åtgärder. I totalkostnad för objektet har medfinansiering tillkommit för upphöjt stationsläge enligt tecknat avtal med Norrköpings kommun. Ändrade förutsättningar med upphöjt stationsläge kan innebära kostnadsökningar för objektet, men projektet utgår tills vidare från beslutad totalkostnad och arbetar löpande med kostnadsreduceringar.

5.16.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Östergötlands län.

5.16.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Östergötlands län.

5.16.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Ostlänken, uppställningsspår Norrköping, följdinvestering (JSYR2605)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Uppställningsspåren syftar till att säkerställa möjligheten att köra efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

Ostlänken är en cirka 16 mil lång ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Byggnationen är påbörjad för vissa delar av sträckan medan vissa delar fortfarande är under planering. För delprojekten i Norrköping/Linköping ingår inte byggnationen av Uppställningsspår, vilka behövs för att klara Ostlänkens prognostiserade trafikering samt underlätta för underhåll. För att få ut de samhällsekonomiska nyttor som är beräknade för Ostlänken krävs byggnation av uppställningsspår.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Tre uppställningsspår med angränsade hårdgjorda ytor för lättare service byggs i Norrköping. Totalt byggs 2600 meter spår, 8 växlar och en serviceväg samt stängsel runt anläggningen. Spåren anläggs längs med Ostlänken och Södra stambanan strax norr om tidigare godsbangård (inom delområdet Kommendantvägen.)

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger vinster genom minskad åktid och förseningstid, samt minskade fordonskostnader då tågtrafiken, efter åtgärden, kan fungera som planerat på Ostlänken och angränsande befintligt järnvägssystem. Utan uppställningsspår kan restiden bli längre, trafiken behöva glesas ut eller kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser istället för att transportera resande.

Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på hälsa och natur- och kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget i anslutning till Ostlänken som tillhör TEN-T stomnätet för persontrafik och den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Sidospår för uppställning ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (artikel 14.1c). Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 361 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 361 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 325–506 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (29 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,09. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget leda till förbättring då trafikeringskostnader och buller minskar när tjänstetåg kan hanteras lokalt. Effekter som uppstår på natur- och kulturmiljö bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Objektet bedöms därför vara *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet säkerställer funktionen för objekt Ostlänken tillsammans med det ej beslutade objektet JSYR2606 Ostlänken, uppställningsspår Linköping.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar Trafikverkets planering och genomförande av Ostlänken.

Ostlänken, uppställningsspår Linköping, följdinvestering (JSYR2606)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Uppställningsspåren syftar till att säkerställa möjligheten att köra efterfrågad och prognostiserad trafikering vid öppnande av Ostlänken, både på Ostlänken och angränsande befintliga järnvägssystem.

Bygghandling och produktion av uppställningsspår ingår inte i objektet Ostlänken och därför behöver uppställningsspåren vara ett eget objekt. Inom arbetet med järnvägsplanen för Ostlänken genom Linköping, som befinner sig i samrådshandlingsskede, har dock lokalisering av uppställningsspåren ingått.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Fem till sex uppställningsspår med angränsade hårdgjorda ytor för lättare service. Totalt byggs 2000 meter anslutningsspår och 2200 meter uppställningsspår. I åtgärden ingår också 150 meter väg samt bullerskyddsåtgärder.

Spåren anläggs mellan Ostlänkens och Södra stambanans spår, öster om nuvarande Gumpekullarondellen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger vinster genom minskad åktid och förseningstid, samt minskade fordonskostnader då tågtrafiken, efter åtgärden, kan fungera som planerat på Ostlänken och angränsande befintligt järnvägssystem. Utan uppställningsspår kan restiden bli längre, trafiken behöva glesas ut eller kapaciteten användas till att flytta tåg i systemet till andra uppställningsplatser istället för att transportera resande.

Åtgärden bedöms ha försumbar effekt på hälsa och natur- och kulturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget i anslutning till Ostlänken som tillhör TEN-T stomnät persontrafik och den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Sidospår för uppställning ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (artikel 14.1c). Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 486 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 486 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 438–681 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (61 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,21. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget leda till förbättring då trafikeringskostnader och buller minskar när tjänstetåg kan hanteras lokalt. Effekter som uppstår på natur- och kulturmiljö bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Objektet bedöms därför vara *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet säkerställer funktionen för objekt Ostlänken tillsammans med det ej beslutade objektet JSYR2605 Ostlänken, uppställningsspår Norrköping.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar Trafikverkets planering och genomförande av Ostlänken.

5.17 Jönköpings län

5.17.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Inga objekt pågår eller har byggstartsbeslut i Jönköpings län.

5.17.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

RV 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon (YSY007)

Nuläge, mål och syfte

Objektet är en del av ursprungligt objekt "RV 26 Mullsjö - Slättäng", det ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och öka säkerheten längs den aktuella sträckan samt bättre tillgänglighet för cykeltrafik.

Väg 26 är en viktig förbindelse mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Aktuell sträcka är en del av en viktig pendlingsväg mellan sydöstra Skaraborg, Mullsjö och Jönköping. Vägen saknar mötesseparering, är smal och har brister vad gäller profilstandard. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs sträckan. På delar av sträckan saknas alternativ väg för cykeltrafik. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och framkomligheten låg i högtrafik.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar ombyggnad, i huvudsakligen befintlig sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Korsningar ses över och antalet anslutningar reduceras. Förbi Broholm byggs en kortare del i ny sträckning. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 km/h. Viltstängsel sätts upp längs hela sträckan. En gång- och cykelförbindelse möjliggörs via enskilt vägnät mellan norra infarten till Mullsjö och Broholm.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden innebär minskade restider samt ökad trafiksäkerhet. Tillgängligheten ökar för oskyddade trafikanter då gång- och cykelförbindelse byggs. Åtgärden innebär också ett ökat intrång i landskapet och mitträcke och viltstängsel förstärker vägens barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 411 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 375 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 339–483 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 294 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 117 mnkr (40 %).

För ursprungligt objekt (delen Mullsjö–Mon och delen Mon–Slättäng) har en beräknad totalkostnad på 585 mnkr redovisats, det vill säga en kostnadsökning med

291 mnkr (99 %) jämfört med nationell plan 2022–2033. Den andra sträckan ingår inte i planförslag 2026–2037.

Objektets totalkostnad enligt tidigare redovisad rättelse i samband med byggstartsrapporteringen i maj 2023, skulle ha varit en plankostnad på 264 mnkr istället för 232 mnkr (prisnivå 2021–02). Förändring av totalkostnaden beror för övrigt bland annat på faunaåtgärder, byggnadsverk, inlösen av fastigheter, bullerskyddsåtgärder samt anslutningar till enskilda vägar och korsningar. Dessa faktorer har krävt en omfattande analys och översyn av möjliga kostnadsreducerande åtgärder.

En etappindelning som kan motiveras utifrån sträckans utformning och trafikflöden är Mullsjö–Mon (cirka 9,8 km). Denna sträcka är prioriterad eftersom den har det högsta trafikflödet, åtgärdar en stor andel av identifierade trafiksäkerhetsbrister och ligger i direkt anslutning till en redan mötesseparerad vägsträcka söderut mot Jönköping.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	411	294	240		
I prisnivåer enligt beslutade planer		232	171		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 (skede plan inför betydande miljöpåverkan) har objektet fått kostnadsökning främst på grund av större behov av förstärkning av befintlig väg. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 171 mnkr (71 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,32. Med högre investeringskostnad blir nettonuvärdeskvoten nära noll. Övriga känslighetsanalyser är positiva.

Ej beräknade effekter utgörs framförallt av negativa effekter på ekosystemtjänster och bedöms vara en försämring. Åtgärden går framförallt i befintlig sträckning så försämringen bedöms vara relativt begränsad. Sammantaget bedöms objektet vara *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.17.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält (VSY1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten i den västra anslutningen mellan väg 40 och E4 i Jönköping, samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

Idag finns kapacitetsproblem med tidvisa köer som följd. Genomgående trafik på E4 har dessutom låg standard genom trafikplatsen, med enbart ett körfält per riktning och tvära kurvor på ramper.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar ombyggnad av trafikplats Ljungarum. E4 görs genomgående i både södergående- och norrgående riktning med kopplingar till väg 40 samt till det kommunala vägnätet mot centrala Jönköping samt stadsdelen Råslätt. Befintlig bro längs södergående E4 klarar idag inte BK4 och ersätts av två mindre broar som gör att denna del av E4 kan upplåtas för BK4.

I direkt anslutning till objektet bygger Jönköpings kommun en ny anslutning till ett kommunalt stadsutvecklingsområde.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet bidrar positivt till funktionsmålet genom ett effektivare transportnät med en ökad tillgänglighet för persontrafiken och en ökad tillförlitlighet för näringslivets godstransporter.

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet, i form av förbättrad tillgänglighet och robusthet för persontrafik och godstransporter, och negativa effekter inom hänsynsmålet, i form av ökade utsläpp.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller

kraven på stomnätet om mötteseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 969 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 936 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 852–1 085 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 054 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -86 mnkr (-8 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till innehållsförändringen som avser en del i den kommunala anläggningen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 2,38 och är *Robust lönsamt* då alla känslighetsanalyser har en nettonuvärdeskvot över 0,1. Åtgärden har stora restidsnyttor, framför allt för personresor.

De ej beräknade effekterna för resenärer och persontransportföretag bedöms vara positiva, drift och underhållskostnaderna negativa och övriga effekter är försumbara. Den samlade bedömningen är att de ej beräknade effekterna av åtgärden är övervägande positiva.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

RV 40 förbi Eksjö (VSO033)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, förbättra trafiksäkerheten samt minska trafikens störningar i Eksjö.

Väg 40 är en viktig väst–östlig förbindelse genom landet som knyter samman E6 och E4 med E22. Väg 40 sträcker sig genom Eksjö tätort, vilket skapar en konflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. På sträckan finns fyra cirkulationsplatser, en

korsning med trafiksignal och en plankorsning med järnvägen. Sträckan är viktig för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling. Genom Eksjö tätort har vägen betydande brister gällande restid för genomfartstrafiken och störningar för boende.

Beskrivning av objektet

Väg 40 dras i ny sträckning söder om Eksjö. Från väster följer man först väg 32 söderut (utan åtgärd) för att sedan, via en ny cirkulationsplats, gå i ny sträckning drygt 6 km innan den ansluter till befintlig väg 40, öster om Eksjö. Anslutningen i öster byggs som en vanlig trevägskorsning i plan. Längs den nya sträckningen byggs även en 9planskild korsning som kopplas till Kvarnarpsvägen. Vägen byggs som en vanlig tvåfältsväg med skyltad hastighet 80 km/h och förses med viltstängsel.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång i landskapet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 486 mnkr, varav 41 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 409 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 438–535 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om förbättrat möjlighet till kommunal exploatering och genare pendlingsmöjligheter från omlandet till och från Eksjö stad.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 420 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 67 mnkr (16 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar till följd av flera faktorer, däribland omtag i projekteringen och byte av konsult vid två tillfällen, ett ökat behov av mark samt ändringar i viltåtgärder. Viltstängsel har ersatts med faunastängsel med bökskydd, och ytterligare åtgärder såsom viltuthopp, torrtrummor och hantering av invasiva arter har tillkommit. Antalet byggnadsverk har minskats från sex till tre, samtidigt som behovet av geotekniska förstärkningar har ökat, särskilt med hänsyn till förekomsten av torv. Trafikverkets nationella

revisionsgrupp har beslutat att projektet får se över vägstandarden inklusive vägtyp, vägbredd och korsningslösningar, i syfte att möta – eller åtminstone närma sig – den kostnadsram som anges i den nationella planen för perioden 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,46 och är *Lönsamt*. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara försumbara.

Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är nära noll. Därför bedöms objektet ej som *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

RV26, Hedenstorp–Månseryd (VSY1807)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för trafikanter på aktuell sträcka och i korsningspunkter samt förbättra nationell och regional tillgänglighet. Åtgärden syftar även till att minska störningsrisken till följd av olyckor och underhållsarbeten.

Väg 26 mellan Hedenstorp och Månseryd är en regionalt viktig väg som börjar nå kapacitetsgränsen sett till trafikmängd. Jönköpings kommun har utbyggnadsplaner för verksamhetsområdet vid Hedenstorp. Grannkommunerna Habo och Mullsjö växer vilket kommer öka trafikbelastningen. Detaljplan för delar av utbyggnaden saknas, vilket medför osäker trafikutveckling, därför görs en känslighetsanalys med trafiken utifrån exploateringsplanerna.

Beskrivning av objektet

Planerade åtgärder berör ett cirka sju kilometer långt avsnitt av väg 26, från Trafikplats Hedenstorp vid väg 40 fram till att väg 195 avviker från väg 26 vid Månseryd. Åtgärden innebär att väg 26 byggs ut till 2+2 körfält på hela den aktuella sträckan. Trafikplats Åsens Gård byggs om och förses med accelerations- och retardationsfält. Vid Klockarpsvägen ersätts dagens trafikfarliga korsning i plan med en planskild trafikplats. Sträckan förses med faunastängsel, viltuthopp och

passager för däggdjur. Passage byggs för att säkerställa tillgängligheten för det rörliga friluftslivet.

Objektet är sista delen i en långsiktig strategisk utbyggnad av stråket väg 26 Jönköping-Länsgräns O-län.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökad kapacitet och förbättrade korsningspunkter minskar restiden och förbättrar trafiksäkerheten. Breddning och ny trafikplats medför dock negativ påverkan på miljö och landskap.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 444 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 414 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 386–502 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 415 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 29 mnkr (7 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar kopplade till byggnadsverken, där omfattningen har förändrats från tre nya broar och tre breddningar till sex nya broar och en breddning. Därtill har byggherrekostnaderna ökat till följd av omarbetning och optimering av vägplanen, vilket har medfört en förlängning av projektiden. Kostnaderna har även påverkats av att affärsformen har ändrats från totalentreprenad till utförandeentreprenad. Kostnadsreduceringar har identifierats inom inlösen av fastigheter och väganläggning, där bland annat profiljustering och tillfällig förbiledningsväg har utgått. Ytterligare besparingar har uppnåtts genom optimering av överbyggnaden samt ändrad utformning av trafikplats Klämmestorp.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,27 men objektets slutligt bedömda lönsamhet klassificeras som *Svårbedömd*.

Åtgärdens slutligt bedömda lönsamhet klassificeras som svårbedömd då nettonuvärdeskvoten i huvudanalys och samtliga obligatoriska känslighetsanalyser är negativa, men den åtgärdsspecifika känslighetsanalysen som gjorts med högre trafikutveckling visar på god lönsamhet med en nettonuvärdeskvot på 2,5. Åtgärdens resultat är osäkert och påverkas av trafikutvecklingen på grund av exploatering. Det finns negativa ej beräknade effekter till följd av ökade barriärer för djurlivet samt breddning av väg 26, den mildras dock av faunapassager. Fornlämningar kan påverkas vid breddning.

Det finns viss osäkerhet kring de effektsamband som används för vägtypen i kalkylen och också betydande osäkerhet kring trafikutvecklingen avseende exploatering, vilken tas upp i en känslighetsanalys istället för huvudanalys men överlag är kvaliteten god. Nyttorna är troligtvis underskattade.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

I Trafikplats Hedenstorp där väg 26 möter väg 40 söder om detta objekt finns betydande kapacitetsbrister med dagligt återkommande köbildning på väg 26. En ombyggnad av Trafikplats Hedenstorp (VSYR2602) ingår därför som ett nytt objekt i planförslaget.

En kapacitetsförstärkning i Trafikplats Hedenstorp bedöms som nödvändig för att fullt ut uppnå de ovan beskrivna nyttorna för objektet Hedenstorp-Månseryd.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet har potential för samhällsekonomisk lönsamhet och är av betydelse för lokal utveckling.

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hastighet (JSY1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förberedas för byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12).

Järnvägen Värnamo–Jönköping/Nässjö är enkelspårig och oelektrifierad. Sträckan Värnamo–Jönköping är särskilt viktig för arbetspendling men befintlig sträckning genom Tabergsdalen klarar ej uppsatta restidsmål. Sträckan Jönköping–Nässjö är hårt belastad där kapacitetshöjande åtgärder krävs för att möjliggöra ytterligare trafik. Det är inte möjligt att trafikera med elektrifierade tåg till godsterminalerna i Torsvik och Båråmo. Elektrifiering av anslutningar är ett av kraven i TEN-T-förordningen. Det saknas också en elektrifierad omledningsmöjlighet för trafiken på Södra stambanan.

Syftet med åtgärderna är att minska restiden för hållbar pendling och öka utvecklingsmöjligheterna för godstrafiken. Åtgärderna syftar även till ökad robusthet med omledningsmöjligheter vid störningar på Södra stambanan och Jönköpingsbanan, samt möjlighet till tyngre och längre tåg genom elektrifiering.

Terminalerna Torsvik och Båramo skulle med elektrifierade spår spela en viktig roll för att flytta över ökade godsvolymer från väg till järnväg. Stora investeringar i form av mötesspår, fjärrblockering och spårbyte har genomförts på södra delen av sträckan. Elektrifieringen innebär också att Länstrafiken kan ersätta sina uttjänade dieseltåg med elektriska.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär elektrifiering av befintliga spår (Värnamo-Vaggeryd-Torsvik/Nässjö). En ny järnväg anläggs på sträckan Byarum-Tenhult, inklusive en mötesstation samt triangelspår i både Byarum och Tenhult. Ett nytt mötesspår anläggs mellan Huskvarna och Tenhult. Hastigheten på sträckan Värnamo-Vaggeryd höjs till 160 km/h där det är möjligt. Åtgärden omfattar bulleråtgärder längs delar av nya sträckan Byarum-Tenhult (bullerplank).

Objektet är indelat i fyra järnvägsplaner:

- Nässjö-Värnamo, elektrifiering,
- Byarum-Vaggeryd, elektrifiering och upprustning,
- Byarum-Tenhult, ny järnväg,
- Huskvarna-Tenhult, nytt mötesspår.

Järnvägsplan för *Nässjö-Värnamo, elektrifiering* har vunnit laga kraft medan övriga järnvägsplaner inte är lika långt gångna. För att inte äventyra byggstart inom järnvägsplanens giltighetstid förbereder Trafikverket för att byggstarta delen *Nässjö-Eksjö, elektrifiering* före objektets övriga delar.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden innebär kortare restider och bättre kapacitet vilket ger bättre förutsättningar för att resa kollektivt. Elektrifiering möjliggör ökad fyllnadsgrad och effektivare trafikering vilket gynnar näringslivets transporter. Drivmedelsbyte från diesel till el samt överflyttningseffekter från väg till järnväg ger positiva effekter på klimatet och miljön genom minskade utsläpp. Ny järnväg skapar dock en ny barriär genom landskapet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är inte beläget på TEN-T-nätet men omfattar anslutningar från stomnätet till utpekad järnvägs-/vägterminal i TEN-T. Objektet bidrar till att uppfylla kravet om elektrifiering och kravet om att kunna trafikera med långa godståg på anslutningar till järnvägs-/vägterminal i TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 870 mnkr varav 500 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 319 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 3 212–4 528 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (209 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet avser ökning av kapacitet och förkortad restid samt elektrifierad anslutning till Torsviks logistikområde, med nuvarande terminalläge.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 3 443 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 427 mnkr (12 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 636 mnkr (18 %).

Förändring av totalkostnad utöver ny hantering av signalåtgärder har identifierats främst för åtgärden ”Byarum-Tenhult, ny järnväg” efter uppdatering av kalkylsammanställning i nytt skede. Kostnadsökningar hänförs främst till markarbeten (ökade entreprenadkostnader under de senaste åren), byggnadsverk/konstbyggnad (ökad kunskap om omfattning från 8 till 24 st.), BEST-arbeten, miljöåtgärder samt mark och fastigheter.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	3 870	3 443	1 964		
I prisnivåer enligt beslutade planer		2 818	1 483		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede och även med samma skede i plan 2022–2033. Sedan föregående plan har ett mötesspår tillkommit på den nya bansträckningen. Dessutom har kostnader ökat, främst beroende på behov av mark- och fastighetsinlösen, ökat behov av miljöåtgärder samt tillkommande markarbeten och ökade kostnader för byggnadsverk. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 1 906 mnkr (97 %)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,22.

Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad samt lägre transportflöden visar på olönsamhet medan övriga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Ej beräknade effekter i form av bland annat ökad redundans, minskad risk för förseningar samt flexiblere användning av fordonsflottan bedöms sammantaget vara förbättringar. Åtgärden bedöms vara *Lönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Nyttan av det aktuella objektet skulle förstärkas (utöver vad som beskrivits ovan) av följande objekt som inte ingår i planförslaget:

- JSY2218 Vaggeryd-Nässjö, Malmbäck, mötesspår, då mötesspåret ytterligare stärker omledningsförmågan.
- JSY1806 Forserum, tretågsstation, då tretågsstationen ytterligare förbättrar förutsättningarna för godstrafiken att nå banorna inom det aktuella objektet.
- JSY1816 Jönköpingsbanan, ny station vid A6, då åtgärderna tillsammans skapar fler attraktiva direktkopplingar med persontåg mellan målpunkter och boendeorter inom regionen.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.17.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

E4, Trafikplats Ekhagen (VSY1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Syftet med åtgärderna i Trafikplats Ekhagen är att öka kapaciteten för trafik från väg 40 och från E4 norrgående och därmed minska restidsförluster för den genomgående nationella trafiken samt säkerställa och förbättra framkomligheten för den lokala stombusstrafiken.

Trafikplats Ekhagen är den östra av trafikplatserna i Jönköping där de nationella stamvägarna E4 och väg 40 går ihop. Båda vägarna har betydande funktion för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling och andra lokala och regionala resor. Trafikplatsen har betydande brister vad gäller kapacitet som medför omfattande köbildning på flera tillfarter i trafikplatsen. Trafikplatsen fyller även en viktig funktion genom att knyta samman stadsdelar på ömse sidor av E4. Kopplingen trafikeras av flera viktiga lokalbusslinjer.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att en ny direktramp byggs från väg 40 västergående mot E4 södergående, detta i form av en bro över väg 40 och E4. På detta sätt behöver trafiken i den aktuella relationen inte belasta trafikplatsens befintliga cirkulationsplats, vilket ökar kapaciteten i trafikplatsens övriga relationer. Direktrampen kompletteras med nya anslutningar till lokalvägnätet samt ytterligare additionskörfält längs E4. Objektet omfattar även särskilda framkomlighetåtgärder för lokalbusstrafiken samt kompletteringar av det lokala gång- och cykelvägnätet genom trafikplatsen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men bedöms påverka luftkvaliteten negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom trafikplatsen redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 689 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 689 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 620–964 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 2,22. De ej beräknade effekterna bedöms innebära en förbättring, främst till följd av minskad restidsosäkerhet och ökad trafiksäkerhet i trafikplats. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Objektet bedöms därför vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.

RV 26/40, Trafikplats Hedenstorp (VSYR2602)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Vid trafikplats Hedenstorp möts de nationella stamvägarna väg 40 och väg 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Väg 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping.

Trafikplats Hedenstorp utgör idag en flaskhals på väg 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen.

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i Trafikplats Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

Beskrivning av objektet

Åtgärden kompletterar trafikplatsen med ramper för att minimera konflikter mellan olika stora trafikströmmar. Den norra cirkulationsplatsen tas bort så att kopplingen mellan de nationella vägarna (väg 26 och väg 40) prioriteras. Över väg 40 behöver befintlig bro kompletteras med ny bro för att totalt rymma fem körfält. Väg 40 behöver breddas på totalt cirka 2 km för att rymma nya på- och avfarter samt sammanvävning av körfält.

Nya cirkulationsplatser behövs för att ansluta verksamhetsområden och väg 658 söderifrån.

Objektet angränsar till objektet Rv 26 Hedenstorp-Månseryd som ingår i nationell plan 2022–2033 vilket även utgjort förutsättning för föreslagen åtgärd i trafikplatsen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärderna bedöms ha en positiv inverkan på funktionsmålet, framför allt genom att de bidrar till förbättrade restider och minskad restidsosäkerhet. Samtidigt finns en risk för att inducerad trafik samt utsläpp kopplade till byggnation kan medföra en ökad klimatpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget i anslutning till väg 40 som tillhör TEN-T stomnät väg. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom trafikplatsen redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötteseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 428 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 428 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 385–599 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,71. Bara restidsnyttor är beräknade men de bedöms utgöra den största delen av de totala nyttorna. De ej beräknade effekterna bedöms innebära en förbättring, främst till följd av minskad restidsosäkerhet.

Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Objektet bedöms därför vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.

5.18 Kalmar län

5.18.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Inga objekt pågår eller bedöms byggstarta innan 2026 i Kalmar län.

5.18.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Kalmar län.

5.18.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Kalmar län.

5.18.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Rv 25, Nybro, Trafikplats Glasporten (VSY2203)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt möjliggöra fortsatta exploateringar i närliggande verksamhetsområden.

Väg 25 är nationell stamväg och sträcker sig mellan Växjö och Kalmar, där den ansluter till E22. Vägen är viktig för långväga och dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. Aktuell sträcka har idag bristande trafiksäkerhet på grund av korsningar i plan. Förbi de aktuella korsningarna är hastighetsgränsen idag nedsatt till 70 km/h vilket ger längre restider. Det är också periodvis svårt att svänga ut på vägen från angränsande verksamhetsområden.

Beskrivning av objektet

Befintlig korsning med väg 558/Mineralvägen stängs och väg 558 dras i ny sträckning till korsning vid rastplats Glasporten. Den korsningen byggs om till planskild trafikplats. Väg 25 får genomgående mitträcke och hastigheten höjs till 100 km/h.

Åtgärden är en förutsättning för att Nybro kommun ska kunna fortsätta utveckla verksamhetsområdena kring väg 25.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Den största nyttan med åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet. Viss negativ påverkan på växt- och djurliv, men den bedöms som försumbar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 158 mnkr, varav 53 mnkr utgörs av medfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 99 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 142–221 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om exploatering av verksamhetsområde i anslutning till väg 25

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 155 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 mnkr (2 %).

Smärre förändring av totalkostnaden beror på en uppdatering av kalkylsammanställningen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 2,62 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Alla standardiserade känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvoter större än 1. I en objektsspecifik känslighetsanalys helt utan tillkommande trafik från nya exploateringar är nettonuvärdeskvoten 0,08. Objektet bedöms sammantaget vara *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

E22, förbi Bergkvara (YSY004)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Syftet med objektet är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt att förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön längs befintlig väg.

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen, via Blekinge och Kalmar län upp till Norrköping. Aktuell sträcka är en av få delar av E22 som saknar mötesseparering och har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50–70 km/h orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken. Vägen är mötesseparerad söder och norr om aktuell sträcka.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en utbyggnad i befintlig sträckning av den södra delen av vägsträckan till mötesfri väg, cirka sex kilometer. Förbi Bergkvara byggs en mötesfri motortrafikled i ny sträckning väster om befintlig väg, cirka åtta kilometer. Hela sträckan planeras för 100 km/h. Trafikplats med omstigningshallplats byggs i korsningen med Torsåsvägen (länsväg 504).

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 674 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 654 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 546–803 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 574 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 101 mnkr (18 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till ökad detaljkunskap, skärpta krav i VGU och miljölagstiftning (högre kravnivåer ställda av främst länsstyrelse) samt specificering av mängder i underlagskalkylen och andra kostnadsjusteringar (befintlig väg, sidoanläggningar och arkeologi).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,06 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalyserna varierar mellan lönsam (högre värdering av trafiksäkerhet), olönsam (högre investeringskostnad, lägre transportflöden och enhetligt tidsvärde på privata resor) och övriga visar resultat nära noll. Sammantaget bedöms objektet vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Långt gången planering och av betydelse för industrins konkurrenskraft samt för lokal utveckling.

Kalmar C, spår och plattformar (JSYR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Kalmar C är belägen i centrala Kalmar och utgör ändstation för både Kust till kustbanan och Stångådalsbanan. Stationen är en säckstation med tre plattformsspår, ett lokrundgångsspår och tre uppställningsspår samt två plattformar. Dagens utformning innebär redan kapacitetsbegränsningar och möjliggör ingen utökning för fler och längre tåg som det finns ett önskemål om.

Syftet med åtgärden är att lösa dagens kapacitetsbegränsningar som bedöms bli värre i takt med att operatörer tar nya beställda tågtyper i drift. Vidare är syftet även att åtgärda säkerhetsbrister och gränsdragning mellan olika fastigheter

Beskrivning av objektet

Utformningsförslaget omfattar en ny mittplattform i södra delen samt att två uppställningsspår ersätts med nya plattformsspår parallellt med den nya mittplattformen (spår 6 och 7). Omloppsnära uppställning kan fortsatt erbjudas på dessa spår. Den befintliga mittplattformen förlängs för att klara längre tåg och breddas för att kunna hantera en planskildhet i framtiden, vilket i sin tur gör att spåren söder om plattformen behöver flyttas.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökat utbud med större flexibilitet och minskad risk för störningar/förseningar ökar möjligheten att resa med kollektivtrafik.

Åtgärden bidrar till bättre trafiksäkerhet på Kalmar C och potentiell överflyttning från väg till järnväg med minskade utsläpp som följd.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 263 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 263 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 237–369 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (27 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Åtgärden ökar kapaciteten på Kalmar C, vilket minskar risken för störningar och förseningar samt möjliggör för fler och längre tåg att angöra driftplatsen. Åtgärder för att minska obehöriga i spårområdet förbättrar trafiksäkerheten. Ingen kvantifiering av nyttorna har gjorts, men de bedöms överstiga kostnaderna, varför åtgärden bedöms som *Lönsam–endast bedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar för andra aktörers planerade trafikupplägg.

5.19 Kronobergs län

5.19.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Rv 25 Österleden i Växjö (VSO020)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Syftet med åtgärden är att minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert sätt.

Beskrivning av objektet

En ny trafikplats byggs där både Rv 25 och 27 blir genomgående. Lillestadsvägens anslutning till Österleden stängs och ansluts till trafikplatsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 536 mnkr, varav 117 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 96 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om anpassning och förändrade vägutformningen för framtida stadsutveckling/exploatering.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 391 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 145 mnkr (37 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till ändrad omfattning i samband med anpassning av vägutformning och förändrad utformning av cirkulationen (anledning till medfinansiering).

5.19.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 i Kronobergs län.

5.19.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 i Kronobergs län.

5.19.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Alvesta triangelspår (JSY1820)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033.

Kust till kustbanan och Södra stambanan korsar varandra vid Alvesta. I dagsläget saknas en direktförbindelse i relationen Älmhult–Göteborg och omvänt, vilket innebär att tågen behöver göra lokrundgång på Alvesta bangård med restidsförlängningar som följd samt belastar kapaciteten på Alvesta bangård. Tågen korsar även varandras spår inne på Alvesta bangård.

Syftet med de planerade åtgärderna är att förkorta restiden för de tåg som färdas sträckan Värnamo-Alvesta-Älmhult och omvänt. Samt att förbättra kapaciteten på Södra stambanan, vilket ger förutsättningar för effektivare godstransporter och minskar belastningen på Alvesta bangård.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Objektet innebär en ny koppling mellan Södra stambanan och Kust till-kustbanan. Triangelspåret frigör kapacitet på Alvesta bangård samt minskar restiderna på Kust till-kustbanan. Objektet förbättrar möjligheterna för godstrafiken på sträckan Karlshamn-Göteborg.

Objektet har fått en ny sträckning i förhållande till tidigare nationell plan, vilket innebär att en plankorsning inom Alvesta tätort kommer att ligga kvar vid val av ny

sträckning. Den nya sträckningen medför avsevärt större anspråk på jordbruksmark.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet ger positiva effekter för resenärer, näringslivets transporter, trafiksäkerheten samt klimat och luftkvalitet. Objektet bedöms ge försämring för landskap, biologisk mångfald, kulturmiljövärden och skyddsvärda naturområden.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 360 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 330 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 324–504 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (106 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 357 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 mnkr (1 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 109 mnkr (30 %).

Förändringen av totalkostnaden, utöver den nya hanteringen av signalåtgärder, beror på kostnadsökningar i samband med uppdatering av kalkylsammanställningen. Detta har medfört behov av att utreda och överväga olika alternativa lösningar. För att reducera kostnader har ett alternativ med en sträckning på 2,9 km valts. Alternativet innebär den lägsta kostnaden och bidrar till kapacitetsökning i Alvesta samt skapar en länk mellan Södra stambanan och Kust till kustbanan. Lösningen inkluderar varken mötesspår eller ombyggnation av plankorsningen vid väg 126.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,90. De ej beräknade effekterna bedöms utgöra en förbättring genom minskade förseningar för både personresor och godstransporter. Samtliga genomförda känslighetsanalyser visar på positiva nettonuvärden. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.20 Blekinge län

5.20.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Inga objekt pågår eller har byggstartat innan 2026 i Blekinge län.

5.20.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Blekinge kustbana, mötesspår och höjd hastighet (JSY1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

Blekinge kustbana är ett viktigt stråk i och med sin koppling till Södra stambanan med anslutning till Öresundsregionen samt Stockholm. Banan är cirka 130 kilometer lång och har en viktig funktion för långväga personresor, arbetspendling och godstransporter. Sedan banan elektrifierades på 1990-talet har antalet resenärer ökat väsentligt. Objektet är viktigt för både restider och kapacitet på Blekinge kustbana. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet på grund av att banan är mycket kurvig på stora delar av sträckan. Det är idag svårt att erbjuda attraktiva tidtabeller med kortare restider mot Öresundsregionen.

Objektet syftar till att minska restiderna samt att öka robustheten på banan och ge ett mer tillförlitligt järnvägssystem.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär åtgärder på järnvägssträckan Kristianstad–Karlskrona. Åtgärder som ingår är en ny mötesstation i Bredåkra, växelbyte för högre växelhastigheter i Bromölla samt rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, i Sölvesborg och i Kristianstad för att möjliggöra högre hastighet.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet medför kortare res- och transporttider samt minskade förseningar, restidsosäkerheten minskar och förutsättningarna att köra fler tåg i framtiden ökar. Utbyggnaden av mötesspåret innebär dock visst intrång i natur- och kulturmiljön men medför också viss förbättring för bland annat vattenkvaliteten.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. De positiva nyttorna för funktionsmålet överstiger den negativa påverkan för hänsynsmålet. Konflikten mellan funktions- och hänsynsmål bedöms vara liten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 143 mnkr, varav 69 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 61 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 126–160 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (24 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 163 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -20 mnkr (-12 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 4 mnkr (3 %).

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på uppdatering av kalkylsammanställningen.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prinsnivå 2025–02	143	163	132		
I prinsnivåer enligt beslutade planer		137	103		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 med samma skede har objektet redovisat ökade kostnader för miljöåtgärder och byggherrekostnader samt tillkommande signalåtgärder. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed på en ökning med 11 mnkr (9 %)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,02 och bedöms som *Robust lönsamt*. Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar ett tydligt positivt resultat och de ej beräknade effekterna bedöms som försumbara. Samtliga genomförda känslighetsanalyser indikerar positiva resultat med god marginal.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby (VSO008a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

E22 utgör en viktig förbindelse mellan Trelleborg/Malmö och Norrköping och förbinder Öresundsregionen med Blekinge, Kalmar och Östergötlands län. Vägen fyller en central funktion för långväga godstransporter och personresor och sammanbinder ett stort antal orter längs kusten. Aktuell sträcka har även stor betydelse för arbetspendling mellan Ronneby och Karlskrona. E22 mellan Björketorp och Nättraby är mötteseparerad (2+1-väg) längs merparten av sträckan. Trots mötteseparering bedöms vägen ha generellt låg standard relativt trafikflöden och funktion som Europaväg. För ett vägavsnitt har skyltad hastighet sänkts till 60 km/h med anledning av besvärliga korsningar och busshållplats.

Syftet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Beskrivning av objektet

Nära förestående ombyggnad till motorväg. Utbyggnaden skapar bättre trafiksäkerhet och framkomlighet, samt är viktig för tillgängligheten i Blekinge. Sträckan är ca 11 km lång, en del förläggs i ny sträckning norr om befintlig E22, andra delen möjliggörs genom att befintlig E22 breddas. Vägstandard är fyra körfält och skyltad hastighet blir 110 km/h. Hela sträckan får viltstängsel samt en

viltpassage under vägen. Tre nya trafikplatser anläggs längs sträckan och befintlig trafikplats i Nättraby förbättras.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men ger ett ökat intrång och en större barriäreffekt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 473 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 416 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 296–1 650 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 353 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 120 mnkr (9 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar till följd av att mängder underskattats i tidigare kalkyl. En analys och översyn av objektets omfattning har genomförts i syfte att identifiera kostnadsreducerande åtgärder, vilket har lett till att objektet nu har en något mindre omfattning jämfört med objektet ”E22 Ronneby Ö–Nättraby” i nationell plan 2022–2033. Sträckan mellan trafikplats Ronneby Östra och Björketorp (cirka 2 kilometer) utgår och ingår därmed inte längre i projektet.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	1 473	1 353	1 038		
I prisnivåer enligt beslutade planer		1 039	704		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 (plan inför beslut om betydande miljöpåverkan) har objektet utökats med en faunabro. Dessutom har ökade krav för bland annat vägens utformning bidragit till ökad totalkostnad.

Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed på en ökning med 437 mnkr (42 %)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,73 och objektet bedöms som *Robust lönsamt* då alla känslighetsanalyser har en nettonuvärdeskvot över 0,1. Ej beräknade effekter är totalt sett negativa där framförallt påverkan på växt- och djurliv är betydande.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.20.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana (JSY202)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Sydostlänken utgör en delvis ny länk mellan Älmhult och Karlshamn, via Olofström. Avsaknad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana utgör en brist i järnvägssystemet. Stråket mellan Södra stambanan (Älmhult), Olofström och Blekinge kustbana (Karlshamn) har stor betydelse för näringslivet och förutsättningarna för transporter på järnväg, inte minst kopplat till Karlshamns hamn. Befintlig bana mellan Älmhult och Olofström har omfattande godstrafik men saknar elektrifiering och har låg standard med bristande mötesmöjligheter.

Syftet med objektet är att uppnå en ökad kapacitet, flexibilitet och robusthet i transportsystemet, genom att knyta samman Södra stambanan och Blekinge kustbana med koppling till Karlshamns hamn. Syftet är även att möjliggöra för hållbara transporter genom utökad gods- och persontrafik på järnväg samt att avlasta Södra stambanan.

Beskrivning av objektet

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av ny bana mellan Olofström och Blekinge kustbana (alternativ Väst). Fyra nya mötesstationer mellan Älmhult och Karlshamn samt ombyggnation av Olofström och Karlshamns bangårdar utifrån trafikala krav. Anpassning av stationer för persontrafik i berörda orter. Bullerskyddsåtgärder tillkommer utmed hela banan. Med tanke på att objektet består av flera delar där de olika

järnvägsplanerna har kommit olika långt kan en etappindelning av produktionen komma att bli aktuell.

Objektet är både sam- och medfinansierat.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet bidrar till kortare transporter och elektrifiering minskar godstransportkostnaderna. Barriäreffekter och intrång i landskapet ökar i samband med objektet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men utgör en förbindelse mellan stomnätet för godstrafik i Älmhult och Karlshamn, som är en kusthamn i det övergripande TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 7 890 varav 1 235 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 6 486. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 6 391–9 389 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att förbättra tillgänglighet i kollektivtrafik och utökade arbetspendlingsmöjligheter.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 6 490 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 1 400 mnkr (22 %).

Förändring av totalkostnaden hänförs främst till att korridor för lokalisering valts så att man undviker viktiga natur- och kulturvärden samt samlar infrastrukturen i ett stråk, bland annat tillsammans med 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.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,72 och samtliga känslighetsanalyser är också olönsamma med nettonuvärdeskvoter under -0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva, exempelvis genom slopande av plankorsningar, effektivare

godshantering och bättre arbetsmiljö. Den sammanvägda bedömningen är dock att objektet är *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringsklass 2: Regeringen har i närtid fattat beslut om förberedelse av byggstart trots betydande kostnadsökning och svag lönsamhet. Planeringen är långt gången och objektet är av betydelse för den lokala industrins konkurrenskraft.

5.20.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden i Blekinge län.

5.21 Skåne län

5.21.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

E22 Trafikplats Ideon (VSK042)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

E22 mellan trafikplatserna Gastelyckan och Lund Norra är hårt belastad och vid rusningstrafik uppstår ofta köbildning. Samtidigt pågår en förtätning med fler verksamheter i området längs E22 som kommer öka trafikbelastningen. För att avlasta trafikplats Lund Norra och öka trafiksäkerheten och framkomligheten byggs en ny (halv) trafikplats vid Ideon/Pålsjö söder om trafikplats Lund Norra som ansluter till det kommunala vägnätet via Scheelevägen.

Beskrivning av objektet

En ny bro på E22 för avfartsramp till Ideon-området samt nya på- och avfartsrampar byggs. För att klara körfältsbyte vid på- och avfartsramp byggs additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. Avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort och gemensamma av- och påfarter behöver anläggas.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 485 mnkr, varav 31 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 340 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet avser ett gemensamt projekt för statlig och kommunal infrastruktur och handlar om att avlasta det kommunala vägnätet, förbättra tillgänglighet till Ideon/Pålsjö området samt möjliggör stadsutvecklingen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 477 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 8 mnkr (2 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till minskat innehåll avseende kommunal infrastruktur. Kommunal infrastruktur genomförs helt i kommunal regi med en högre standard och delvis annat innehåll än i det tidigare sammanhållna objektet. Kostnadsökningen beror på att den neddragning av kostnaden i samband med åtgärdsplanering 2022–2033 (-16 mnkr) som identifierade besparingsåtgärder inte har förmedlats till projektet. Planeringen har därför fortsatt utifrån de ursprungliga förutsättningarna.

E22 Trafikplats Lund S (VSK038)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

E22 förbi Lund är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Under högtrafiktid, framför allt eftermiddag, är trafikplats Lund S högt belastad vilket medför att köerna på ramperna stundtals sträcker sig ut på E22. Trafikplatsen är inte dimensionerad för dagens trafikmängder och trafikströmmar. Motorvägen genom trafikplatsen har en avsmalnande sektion och de befintliga broarna behöver byggas om då dessa rent konstruktionsmässigt snart är uttjänta.

Syftet är att Förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och säkerställa livslängd på broarna i trafikplatsen.

Beskrivning av objektet

En ny bro byggs över E22 samt en ny cirkulationsplats på östra sidan av E22. Förslaget innebär en klöverbladslösning där rampanslutningarna till väg 108 utformas som cirkulationsplatser. På väg E22 anläggs additionskörfält i båda riktningarna mellan trafikplats Lund S och trafikplats Råby.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 593 mnkr, varav 3 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 174 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 385 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 208 mnkr (54 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till ökad omfattning av projektet i form av till exempel flera broar och avfartsramper samt utökad arkeologi.

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (VSY201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Paket som består av olika åtgärder för att införa regionalt superbusskoncept på delar av E4, E6 och E22 i Skåne. Åtgärderna kan vara kollektivtrafikkörfält, prioritering i korsning och utbyggnad av hållplatser.

Syftet är att öka tillgängligheten genom kortare restider för kollektivresenärerna vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken och möjliggör att fler kan bosätta sig utanför centralorterna.

Beskrivning av objektet

De flesta av åtgärderna är redan genomfört och färdigställt och övriga åtgärder i paketet kommer att färdigställas under de första åren i planperioden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är delvis beläget på TEN-T-nätet men bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 217 mnkr, varav 18 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 58 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att öka tillgängligheten genom kortare restider för kollektivresenärerna vilket möjliggör att fler kan bosätta sig utanför centralorterna

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 239 mnkr, vilket innebär en kostnadsminskning med -22 mnkr (-9 %).

Förändring av totalkostnaden beror på smärre justering av behovet för objektet.

5.21.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58 (JSY1812)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

Malmö godsbangård är en av Sveriges viktigaste bangårdar där alla godståg mellan Sverige och Danmark, Tyskland och övriga Europa hanteras på något sätt. Syftet är att öka kapaciteten på infartsspåren till Malmö godsbangård och vidare till Malmö kombiterminal och hamnen. Syftet är även att i ökad omfattning kunna hantera godståg med upp till 750 meters tåglängd. Andra nyttor av åtgärden är att minska antalet växlingsrörelser på godsbangården och förbättra trafikmöjligheterna för godståg som ankommer och avgår via Kontinentalbanan.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn) samt Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innefattar utbyggnad av ett nytt infartsspår till Malmö godsbangård för minst 750 meter hinderfri tåglängd.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Åtgärden innebär förbättrade möjligheter att köra godståg till och från Malmö hamn där gods omlastas mellan järnväg och sjöfart.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bedöms bidra till säkrare arbetsmiljö på godsbangården. Åtgärden innebär utbyggnad längs befintliga spår men kan påverka aratrik järnvägsmiljö. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Det utgör en del i förbindelsen med Malmö hamn som är en utpekad hamn i stomnätet. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T och att detta även ska vara möjligt för anslutningarna till multimodala godsterminaler i TEN-T-näten.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 258 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 229 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 216–299 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (42 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisivå) är 485 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -228 mnkr (-47 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med -185 mnkr (-38 %)

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs främst till kostnadsminskningar för byggnadsverk (bro över Segeå), nedjustering av kostnader för betong samt även nedjustering av kostnader för utredning, planering och osäkerheter (objektet har kommit längre in i planläggningsprocessen och fått lägre anbud för konsulten). Det har dock tillkommit kostnadsökningar för spår 50 samt för en spårväxel och för ledningar.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	258	485	171		
I prisnivåer enligt beslutade planer		398	133		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 i samma skede har objektet utökats med ett antal broar och ytterligare miljöåtgärder. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed på en ökning med 87 mnkr (51 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar en nettonuvärdeskvot på 1,36. Även samtliga känslighetsanalyser uppvisar nettonuvärdeskvoter över 0,1. De ej beräknade effekterna; ökad kapacitet och flexibilitet för godstrafiken, samt förbättrad trafiksäkerhet för växlingspersonal, bedöms som förbättringar. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

E65 Svedala – Börringe (VSK050)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få byggstarta år 1–3 (flyttas från år 4–6).

E65 är på aktuell sträcka utformad som mötesfri 2+1-väg. Cirkulationsplats byggdes som en temporär åtgärd år 2007 vid infarten till Malmö Airport/Sturup (lv 813). Dock råder kapacitetsbrist med lång köbildning under högtrafik som följd av vävning till ett körfält i cirkulationsplatsen. Såväl E65 som lv 813 mot Sturup är olycksdrabbade med vilt-, singel- och upphinnandeolyckor. Vägen är osäker och

otrygg för oskyddade trafikanter och långsamtgående trafik, när de behöver korsa eller färdas kortare sträckor på vägen.

Syftet är att förbättra trafiksäkerhet och kapacitet på E65, samt skapa ett sammanhållet och förbättrat gång- och cykelnät med statlig väghållning på sträckan Svedala - Börringe - Skurup.

Beskrivning av objektet

Ny motorväg byggs från befintligt motorvägsslut, öster om Svedala, till korsning med lv 813 (mot Sturup). Denna första delen byggs i befintlig korridor. Från lv 813 till Börringe byggs fyrfältsväg i ny sträckning. Lv 596/814 leds på bro över E65. Trafikplats byggs vid lv 813 och enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg vid Börringe. Viltstängsel anläggs utmed ny sträckning och en landskapsbro byggs över ravinen öster om Perstorps gård. Utmed södra sidan av befintlig E65 anläggs en ny gång- och cykeltväg.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Kopplingen till Malmö Airport/Sturup ges en bättre kapacitet och framkomlighet.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Högre hastighet minskar restiden men medför ökade utsläpp. Genomgående 2+2 körfält och fler planskilda korsningar minskar olycksrisken men tar mer mark i anspråk och ökar det visuella intrånget i landskapet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 701 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 647 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 638–764 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisenivå) är 641 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 60 mnkr (9 %).

Förändring av totalkostnaden hänförs främst till kostnadsökningar för byggherrekostnader, miljöåtgärder, tillkommande byggnadsverk, utformning av rastplats och tillkommande trafikövervakningskameror.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	701	641	543	435	427
I prisnivåer enligt beslutade planer		499	377	301	270

Objektet ingick i plan 2010–2021 i utredningsskede (val av lokaliseringsalternativ). I plan 2014–2025 med samma skede, sågs inga större avvikelser jämfört med tidigare plan. I plan 2018–2029 med samma skede redovisades kostnadsökning efter genomgång och uppdatering av tidigare anläggningskalkyl. I plan 2022–2033 (plan inför granskning) har objektet ökade kostnader efter anpassning av objektets avslutning i öster för att höja trafiksäkerheten. Dessutom ändrades utformningen av befintlig brukningsväg till lokalväg samt anslutning med en enkel planskild korsning vid Lemmeströtorp, vilket har påverkat totalkostnaden. Vidare har en vägport över en enskild väg tillkommit. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed på en ökning med 275 mnkr (64 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar en nettonuvärdeskvot på 1,83. Samtliga känslighetsanalyser uppvisar nettonuvärdeskvoter över 0,1. Metoden (EVA-verktyget) bedöms hantera åtgärden på ett relevant sätt.

Intrång i riksintresse för såväl naturvård som rörligt friluftsliv bedöms dominera de ej beräknade effekterna som sammantaget bedöms vara en försämring. Minskad barriäreffekt av befintlig väg med mindre trafik och minskade störningar till följd av trängsel och incidenter utgör dock positiva ej beräknade effekter.

Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

5.21.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet (JSY1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i förberedelse för byggstart 4–6 enligt regeringens tidigare beslut.

Skånebanan har en viktig funktion för godstrafik samt långväga personresor och arbetspendling. Banan är viktig för matning till Hässleholm, för byte till längre resor på Södra stambanan, och har en motsvarande matningsfunktion till Västkustbanan i Helsingborg. Sträckan Hässleholm–Helsingborg är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering.

Syftet med objektet är att minska restiden samt att öka kapaciteten och robustheten på Skånebanan, vilket kan ge bättre förutsättningar för ökade godstransporter, ökat resande och möjliggöra för regional utveckling och en vidgad arbetsmarknadsregion. Objektet bidrar också till förbättrade omledningsmöjligheter för Södra Stambanan.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en förlängning av befintligt mötesspår vid Klippan österut mot Hyllstofta 192 (268) till ett partiellt dubbelspår på cirka tre kilometer. Signalsystemet vid Ladugårdsvägen i Klippan utformas så att tåg inte blir stående över plankorsningen. En hastighetshöjning till 160 kilometer per timme på sträckan Hässleholm–Åstorp planeras. För att utnyttja den hastighetshöjningen behövs en hastighetshöjning mellan Åstorp och Bjuv, i kombination med partiellt dubbelspår. I objektet ingår även spårbyte och byte av växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra en hastighetshöjning. Sedan föregående plan har objektet utökats med planskildheter och gångbroar vid Klippans och Åstorps station för att minska barriäreffekter mellan olika stadsdelar samt minska problemen med obehöriga i spår. Objektet har kompletterats med fler växelförbindelser i Klippan för att öka robustheten samt för att hastighetshöjningen på Skånebanan fullt ut ska kunna utnyttjas.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet innebär positiva bidrag i form av ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt. Trafiksäkerheten ökar i och med att

gångbroar i Klippan och Åstorp samt planskildhet vid Ladugårdsvägen i Klippan byggs vilket är positiva bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet. Åtgärden bedöms ge högre barriäreffekter för djur- och växtliv samt riskerar att ge negativa effekter för biologisk mångfald.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 898 mnkr, varav 230 mnkr utgörs av medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 608 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 763–1 032 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (179 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om att öka tillgänglighet till stationen från nytt bostadsområde.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 270 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -373 mnkr (-29 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med -194 mnkr (-15 %).

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, hänförs främst till innehållsförändring för åtgärden ”Åstorp–Bjuv, hastighetshöjning” (flyttat till trimningsåtgärder) och justering av posterna i den nya kalkylen. Ändrad bedömning av tekniska krav har också bidragit till kostnadsökningar.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten för objektet är -0,06 och känslighetsanalyserna har en nettonuvärdeskvot under eller nära noll. De ej beräknade effekterna är försumbara. Sammantaget bedöms objektet vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Förutsättningsskapande för utbyggnad Hässleholm–Lund genom förbättrad omledningsmöjlighet under byggtid. Planering pågår för kommunal anslutande infrastruktur.

5.21.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering. För objekt i prioriteringskategori 2 anges även en indikation av objektets belastning under planperioden 2026–2037, vilket är ett undantag från ovanstående.

Hässleholm-Lund, två nya spår (JSY1825a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund är den högst utnyttjade järnvägssträckan i södra Sverige och samtidigt ett av landets viktigaste järnvägsstråk. En utbyggnad med två nya spår är nödvändig för att säkra robusthet och kapacitet för en ökande gods- och persontrafik genom Södra Sverige samt över Öresundsbron.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund kan göras på olika sätt och förutsättningarna ser olika ut på delar av sträckan. För att korta ledtiderna i planläggningsskedet och för att tillföra samhällsnytta tidigare så är projektet uppdelat i två etapper:

Den norra delen av projektet sträcker sig från söder om Hässleholm till Stångby; här pågår arbetet med en lokaliseringstudie för att identifiera spårkorridorer.

För den södra delen av projektet, som sträcker sig från Stångby genom Lund C till Klostergården i södra Lund, pågår arbetet med en järnvägsplan för att bygga ut det befintliga dubbelspåret till ett fyrspar. Denna etapp väntas kunna ha en byggstart betydligt tidigare än den norra delen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet bidrar positivt till funktionsmålet om tillgänglighet för medborgarnas resor och näringslivets transporter samt positivt till hänsynsmålet om klimatpåverkan på grund av ökat resande med tåg. Å andra sidan riskerar objektet att ge negativ påverkan på landskap och miljö.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 32 308 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 341 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 29 078–45 232 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 och enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) avseende ändrad omfattning (i 2025 års prisnivå) är 34 597 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -2 289 mnkr (-7 %).

Objektkostnaden bygger på ett alternativ med två nya spår i ny sträckning norr om Stångby. Minskad omfattning och reducerad kostnad för objektet ska finansiera följande objekt som ingår, enligt regeringsbeslut, i kapacitet i Skåne.

- Malmö bangård, planskild spårkorsning (JSY2208)
- Malmö C - Östervärn, dubbelspår (JSY2220)
- Malmö C, fler plattformsspår (JSY2209)
- Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2206)
- Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår (JSY2207)
- Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2217)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,78. Även känslighetsanalyserna visar på negativa nettonuvärdeskvoter. De positiva ej beräknade effekterna, i form av ökad redundans, mindre förseningar, möjlighet till styva tidtabeller och förbättringar för trafiksäkerhet och utrikes tågresor bedöms inte vara så stora att de påverkar lönsamhetsbedömningen. Objektet är bedöms sammantaget som *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Regeringen har tidigare tagit ställning till detta objekt i "Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033" (LI2023/03475).

Malmö bangård, planskild spårkorsning (JSY2208)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

De korsande tågvägar som uppstår vid ankomst till och avgång från Malmö C innebär idag en begränsning i kapacitet och en stor störningskänslighet. Målet med åtgärden är att förbättra punktligheten genom att avlägsna de korsande tågvägarna på den mest trafikerade platsen i järnvägsnätet i södra Sverige. Det gäller både för tidtabellslagda tåg till och från Malmö C Övre från Södra stambanan och tåg till och från Malmö Nedre (Citytunneln). Dessutom påverkas körning av tjänstetåg till och från personbangården. De korsande tågvägarna leder även till begränsningar för anslutande linjer.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn) samt Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär ett nytt planskilt spår mellan Södra stambanan och Malmö C Övre på Malmö personbangård.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till minskade förseningar, bättre tillförlitlighet samt möjlighet till ökad turtäthet. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 959 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 957 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 863–1 342 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (116 mnkr).

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Objektet bedöms som *Lönsamt–endast bedömt*. Åtgärden kommer att förbättra punktligheten genom att avlägsna de korsande tågvägarna. Vinsterna genom ökad punktlighet är omfattande för alla tåg. Åtgärden medför något ökad drift- och underhållskostnad med en större anläggning.

De tre objekten *Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C-Östervärn, dubbelspår* samt *Malmö C, fler plattformsspår* vars nyttor inte är kvantifierade ger tillsammans systemeffekter som möjliggör ökad trafikering och förbättrad punktlighet.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Malmö C–Östervärn, dubbelspår (JSY2220)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Sträckan Malmö C–Östervärn är från banhallen (Malmö C Övre) enkelspårig, vilket redan idag skapar kapacitetsproblem och låsningar i anslutningen till Kontinentalbanan. Då Citytunneln saknar ledig kapacitet så behöver kommande persontrafikköningar mellan Malmö C och Öresundsförbindelsen, Trelleborgsbanan samt Ystadbanan ske via Kontinentalbanan. Dagens enkelspår samt utformningen av Östervärns station med endast ett plattformsspår innebär stora begränsningar vilka även har en systempåverkan.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn) samt Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär cirka 500 meter nytt spår i ungefärlig sträckning utmed befintligt enkelspår mellan Frihamnsviadukten och Stockholmsvägen, ny mellanplattform på Östervärn station samt anpassning för samtidig infart. Åtgärderna omfattar även nya växlar samt innebär breddning alternativt ny järnvägsbro över Södra Bulltoftavägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Anläggningen blir mer robust och bidrar till färre förseningar och viss minskad transporttid för godstrafiken. Ökad turtäthet kan leda till överflyttning av bilresor till tågtrafik, vilket kan bidra till minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet och mer aktivt resande. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, tillhör stomnätet för persontrafik och ingår i den urbana noden Malmö. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 222 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 221 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 199–310 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (45 mnkr).

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Objektet bedöms som *Lönsamt–endast bedömt*. Åtgärden möjliggör ökad turtäthet vilket även har en stor positiv påverkan ur ett systemperspektiv. Åtgärden medför något ökad drift- och underhållskostnad med en större anläggning.

De tre objekten *Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C-Östervärn, dubbelspår* samt *Malmö C, fler plattformsspår* vars nyttor inte är kvantifierade ger tillsammans systemeffekter som möjliggör ökad trafikering och förbättrad punktlighet.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Malmö C, fler plattformsspår (JSY2209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Dagens sju plattformsspår på Malmö C Övre är inte tillräckligt utifrån rådande efterfrågan och prognosticerad trafikökning. Dagens plattformslängder innebär begränsningar för längre persontåg vid ankomst och avgång. En förväntad efterfrågeökning på persontrafik genom Malmö, till och från Danmark, Ystad och Trelleborg behöver i hög grad ske via Kontinentalbanan på grund av kapacitetsbegränsningar i Citytunneln och då behöver kapaciteten på Malmö C Övre byggas ut.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn) samt Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär två nya plattformsspår inklusive ny mittplattform, ett uppställningsspår och ett stickspår avsett för banarbetsfordon.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet och har ingen direkt negativ målpåverkan. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 201 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 200 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 181–281 mnkr.

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Objektet bedöms som *Lönsamt–endast bedömt*. Åtgärden möjliggör ökad turtäthet utöver basprognosen, bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt positiva effekter för trafiksäkerhet och hälsa. De sammanlagda positiva effekterna bedöms väga upp de ökade drift- och underhållskostnaderna.

De tre objekten *Malmö bangård*, *planskild spårkorsning*, *Malmö C-Östervärn*, *dubbelspår* samt *Malmö C, fler plattformsspår* vars nyttor inte är kvantifierade ger tillsammans systemeffekter som möjliggör ökad trafikering och förbättrad punktlighet.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Trafiken på Södra stambanan består av både person- och godståg som kan vara nationella, regionala och lokala. Detta leder till många tågtyper med stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte.

Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån en omfattande gods- och persontrafik. Avstånden mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten (med mindre förseningar) för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Två förbigångsspår vid Rättelöv strax norr om Hässleholm på Södra stambanans vardera sida. Förstärkningsåtgärder på båda sidor av spåren krävs pga. geotekniska förutsättningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 264 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 262 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 237–369 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (92 mnkr).

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,40 och är *Lönsamt*. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som positiva genom ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion, som ger bättre möjlighet att optimera avgångs- och ankomsttider. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot nära noll.

Objektet har tillsammans med *Slätthult (Älmhult)*, *kapacitet*, *förbigångsspår på upp- och nedspår* positiva systemeffekter för både gods- och persontåg.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår (JSY2207)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Syftet med objektet är ökad kapacitet och robusthet på Godsstråket genom Skåne samt förbättra möjligheterna till att leda om trafiken på Södra stambanan. Ett mötesspår för långa godståg placerat mellan Teckomatorp och Kävlinge, vid Håstenslöv, ger en jämn fördelning av mötesmöjligheterna på Godsstråket genom

Skåne. Objektet behöver vara färdigställt innan utbygganden Hässleholm-Lund påbörjas för att säkerställa godsets framkomlighet under byggtiden.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Nytt mötesspår för 750 m långa tåg vid Håstenslöv anläggs mellan Teckomatorp och Kävlinge.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Förbättrad kapacitet leder till kortare transporttider och minskade förseningar för godstrafiken. Åtgärden ökar möjligheterna att leda om trafik på Södra stambanan vid planerad fyrspårsutbyggnad. Effekter för natur- och kulturmiljön bedöms som försumbara.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 85 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 80 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 76–119 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (36 mnkr).

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,15 och även känslighetsanalyserna visar på negativa nettonuvärden, varav två känslighetsanalyser är nära noll. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring då åtgärden möjliggör omledning av trafik på

Södra stambanan. Den sammanvägda bedömningen är att lönsamheten för åtgärden är *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Förutsättningsskapande för utbyggnad Hässleholm - Lund genom förbättrad omledningsmöjlighet under byggtid. Bidrag till TEN-T-krav.

Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2217)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 genom regeringsbeslut 2023-10-26.

Trafiken på Södra stambanan består av både nationella, regionala och lokala person- och godståg. Detta leder till många typer av tåg, stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte.

Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik. Befintligt avstånd mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, både när tidtabellen konstrueras och i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Nytt förbigångsspår, upp- och nedspår, för 750 meter långa godståg vid Slätthult mellan Osby och Älmhult (vid cirka km 487). Anslutningarna till och från dessa spår dimensioneras för 80 km/h.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuell objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider och har ingen direkt negativ målpåverkan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik.

Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren

Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 176 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 174 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 158–246 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (86 mnkr).

Objektets finansiering justeras, enligt regeringsbeslut (LI2023/034575, 2023-10-26) för kapacitet i Skåne, mot totalkostnaden för objektet Hässleholm-Lund i nationell plan 2022–2033.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,65 och är *Robust lönsamt*. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget som positiva. Även om de beräknade effekterna bedöms vara något överskattade, bedöms de samlade nyttorna fortsatt överstiga kostnaderna. Samtliga genomförda känslighetsanalyser indikerar positiva resultat med god marginal.

Objektet har tillsammans med *Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår* positiva systemeffekter för både gods- och persontåg.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.

Maria - Helsingborg, utredning (JSOR2612)

Nuläge, mål och syfte

Detta objekt ersätter objektet Maria-Helsingborg, dubbelspår (JSY1814), som ingår i nationell plan 2022–2033.

Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C är den sista enkelspårsträckan mellan Göteborg och Lund och därför dimensionerande för mycket av trafiken på banan. Kapacitetsutnyttjandet såväl över dygnet som under de mest belastade timmarna är mycket högt. Sträckan trafikeras enbart av persontåg i form av regionaltåg och fjärrtåg.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

En lokaliseringsutredning pågår för att studera hur dagens enkelspår kan byggas ut till ett dubbelspår, där både markplanslösning i befintlig sträckning och nya sträckningar i tunnel utreds. Anpassningar av stationerna och behovet av uppställningskapacitet ingår i utredningen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

En bilateral svensk-dansk studie av nya väg- och järnvägsförbindelser mellan Helsingborg och Helsingör avslutades 2021. Inga beslut har därefter tagits rörande nya sådana förbindelser.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Det tidigare analyserade objektet (Maria-Helsingborg, dubbelspår, JSY1814) innebär övervägande positiva effekter för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Ökad kapacitet i järnvägsnätet bidrar till förbättrad tillgänglighet och järnväg i tunnel ger positiva trafiksäkerhetseffekter, minskat buller och minskade barriäreffekter (då åtgärden som värderats är "Tunnelalternativ B" enligt tidigare åtgärdsvalsstudie).

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Det aktuella objektet (Maria - Helsingborg, utredning, JSOR2612) har en beräknad totalkostnad på 190 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på en prognos för utredningsbehov.

Objektkostnad tidigare objekt

Det tidigare objektet (Maria-Helsingborg, dubbelspår, JSY1814) har en beräknad totalkostnad på 10 134 mnkr varav 741 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Finansiering av signalkostnader för objektet ingår inte i ovanstående och skulle behöva hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (354 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om exploaterings i Helsingborg genom minskade barriäreffekter, minskat buller och minskat markintrång.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 5 778 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 4 359 mnkr (75 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 4 710 mnkr (82 %).

Förändring av totalkostnad utöver ny hantering av signalåtgärder hänförs främst till identifierade kostnadsökningar för tunneldrivning och byggbarhet i urban miljö i samband med framtagning av ny kalkylsammansättning i nytt skede.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	10 134	5 778	5 133		
I prisnivåer enligt beslutade planer		4 692	3 785		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 i samma skede har objektet utökats med bland annat en uppställningsbangård för fordon samt serviceplattformar och spår i Maria. Dessutom har ytterligare infrastrukturförstärkningar i både norra och södra änden av Helsingborgs C antagits i form av ett ökat antal växlar och signaler. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar därmed ökning med 5 001 mnkr (97 %). Inklusive signalkostnader innebär detta en förändring med 5 356 mnkr (104 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Det tidigare objektet (Maria-Helsingborg, dubbelspår, JSY1814) har en nettonuvärdeskvot på -0,89 och bedöms som *Robust olönsamt* då alla känslighetsanalyser har en nettonuvärdeskvot under -0,1. Samtliga effekter, beräknade såväl som ej beräknade, utgår från ett tunnelalternativ. De beräknade

positiva effekterna utgörs av förbättrade restider med tåg där ungefär hälften av nyttorna kommer utav förbättrade restider för regional tågtrafik och knappt hälften av nyttorna utav motsvarande för långväga tåg. Till de positiva ej beräknade effekterna hör bland annat trafiksäkerhet och hälsa medan de negativa handlar om ökade drift- och underhållskostnader. De ej beräknade effekterna anses sammantaget vara försumbara.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärder på sträckan Maria–Helsingborg har en koppling till det ej beslutade objektet ”Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder”. En utbyggnad av ett tredje spår söder om Helsingborg C i kombination med kapacitetsförstärkning på Ramlösa station gynnar järnvägssystemet både med och utan kapacitetsökningar Maria–Helsingborg.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Robust olönsamt objekt. Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Ett omtag krävs och pågående lokaliseringstudier slutförs för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

Lommabanan och Söderåsbanan, bulleråtgärder (JSOR2606)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Länsstyrelsen i Skåne fastställde i december 2023 förelägganden från sex kommuner längs Lommabanan och Söderåsbanan (Godsstråket genom Skåne) om bullerskyddsåtgärder motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid väsentlig ombyggnad.

De nu aktuella bullerskyddsåtgärderna bygger på definitioner av väsentlig ombyggnad i Trafikverkets riktlinje och handledning för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, vilka i sin tur har beaktat tidigare vägledande dom från Mark- och miljööverdomstolen avseende Trelleborgsbanan.

Beskrivning av objektet

Långa bullerskärmar längs tätorter i Burlövs, Lomma, Kävlinge, Svalövs, Bjuvs och Åstorps kommuner.

Skärmarnas höjd varierar mellan 2 och 4 meter och längden varierar mellan 75–798 meter. Projektet summerar till totalt 6 645 meter bullerskärm.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar inte måluppfyllelsen. För hänsynsmålet påverkas måluppfyllelsen positivt för människors hälsa eftersom buller minskar, men något negativt avseende landskapsbilden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på godsstråket genom Skåne och TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar inte till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven om godståglängd och hastighet. Man kan beskriva det som att bulleråtgärderna säkerställer att tillåten godstågshastighet kan upprätthållas.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 302 mnkr, varav 151 mnkr utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 151 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 272–423 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats för objektet.

Åtgärden ger minskat buller och bedöms vara *Lönsam–endast bedömd* på grund av positiva effekter för människors hälsa.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Objektet anses nödvändigt för att uppfylla lagkrav.

E6 trafikplats Alnarp–trafikplats Lomma, additionskörfält (VSY2202)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E6 genom Skåne är södra Sveriges mest trafikerade Europaväg och en viktig pulsåder för pendling och godstrafik. Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt att minska risken för incidenter och stopp i trafiken. Den specifika sträckan mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma, strax norr om Malmö är den allra mest belastade, varav en betydande andel av trafiken enbart går mellan de två trafikplatserna. Additionskörfält som separerar lokal trafik från mer långväga

ger positiva effekter både norrut och söderut på E6 genom minskad risk för köbildning som lätt sprider sig. Åtgärden gynnar även godstrafik på väg till och från Malmö hamn.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar byggnation av additionskörfält i vardera riktningen på E6 mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma.

Objektet ska ses i ett sammanhang med andra pågående satsningar på E6 genom Skåne (till exempel ITS-satsningar och trimningsåtgärder).

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Största nyttorna är minskad restid och minskad restidsosäkerhet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

E6 genom Skåne ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 482 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 482 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 434–676 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,96. Känslighetsanalysen med lägre transportflöde är olönsam. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av minskad risk för förseningar. Åtgärden bedöms därför vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

E4 Trafikplats Ättekulla (VSOR2605)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I trafikplats Ättekulla möts Malmöleden (E4), väg 111 (kommunal väg) samt andra kommunala gator. I trafikplats Ättekulla uppstår köbildningar under båda rusningsperioderna, med längst köer under eftermiddagsrusningen.

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och trafiksäkerheten i trafikplatsen.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att trafikplatsen kompletteras med en ny påfartsramp från väg 111 norrifrån till Malmöleden österut (E4). Även ett nytt körfält skapas på väg 111 norrifrån för högersväng, ett extra körfält i slutet av den norra avfartsrampen för vänstersväng i signalkorsningen mot väg 111, samt ett nytt körfält in mot signalkorsningen på Södra Brunnsvägen.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Trafikplatsens funktion är av vikt för lastbilstransporterna mellan Helsingborgs hamn och logistikcentralerna i området.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ökar tillgängligheten och förbättrar robustheten i transportsystemet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 219 mnkr, varav 147 mnkr utgörs av medfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 72 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 197–307 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om pågående och framtida exploateringar i Östra Ramlösa samt etablering av ett nytt regionsjukhus.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar en nettonuvärdeskvot på 2,10. Alla känslighetsanalyser med undantag av lägre transportflöde indikerar samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvoten för lägre transportflöde är - 0,65). De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara positiva, genom minskad restidsosäkerhet, ökad trafiksäkerhet samt minskad reskostnad. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.

Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (JSY2214)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I Helsingborgsområdet är järnvägens kapacitetsutnyttjande mycket högt. Sträckan Ramlösa–Helsingborg C trafikeras av tåg från tre olika banor; Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan. De två sistnämnda har även godstrafik som ankommer och avgår Helsingborgs godsbangård. Strax söder om plattformarna i Ramlösa sker korsande tågvägar av både person- och godståg som ska till och från de olika banorna samt depån i Raus. Det sker även omfattande växlingsrörelser för godstrafiken.

Syftet med åtgärden är förbättrad kapacitet, robusthet, ökad persontågstrafik och ett framtidssäkrat system genom att den flaskhals som finns vid Ramlösa byggs bort.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att bygga ett tredje spår (1,5 km) mellan Ramlösa och Helsingborg Central, två nya plattformsspår i Ramlösa samt 4–5 långa (minst 750 meter) ankomst- och avgångsspår på godsbangården samt fönsteråtgärder för ett 20-tal hus och panelstängsel. Åtgärderna hänger samman på så vis att en ombyggnad av Ramlösa station innebär att spår på godsbangården tas i anspråk, men dessa kompenseras genom att nya ankomst- och avgångsspår för 750 meter långa godståg byggs.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Åtgärden innebär förbättrade möjligheter att köra långa godståg till och från Helsingborgs hamn där gods omlastas mellan järnväg och sjöfart.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden innebär både positiva effekter kopplade till funktionsmålet och hänsynsmålet. Den största nyttan kopplas till funktionsmålet och medborgarnas och näringslivets tillgänglighet. Åtgärden förväntas inte innebära en negativ effekt kopplat till något mål. Det finns inga kända målkonflikter.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Västkustbanan genom Helsingborg ingår inte i stomnätet för godstrafik därför finns det inga specifika krav här avseende godstrafik.

Godsbangården och kombiterminalerna i Helsingborg samverkar dock i viss mån med terminalerna i Malmö vilket gör att förbättrade förutsättningar för långa godståg i Helsingborg kan avlasta Malmö. På så sätt kan objektet i viss mån sägas bidra till kravet om att kunna trafikera med långa godståg i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 797 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 797 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 717–1 116 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (130 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Åtgärden möjliggör ökad turtäthet utöver basprognosen och bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet samt positiva effekter för trafiksäkerhet och hälsa. Åtgärden bedöms också ge ökad tillgänglighet för längre godståg vilket gör att Helsingborg kopplas upp mot nätverket med 750 meter långa tåg. De sammanlagda positiva effekterna bedöms väga upp för de ökade kostnader för reinvestering, drift och underhåll. Objektet bedöms som *Lönsamt – endast bedömt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärden har kopplingar till kapacitetsökningar på sträckan Maria-Helsingborg. Åtgärden är även en förutsättning för en planerad ny uppställningsbangård i Raus. Den har också kopplingar till ett ställverksbyte för godsbangården i Helsingborg samt en övergång från rangering till planväxling på godsbangården.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt ett visst bidrag till TEN-T-krav. Förbättrad koppling till Helsingborgs hamn.

Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår (JSY2216)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Ystadbanan sträcker sig mellan Malmö (Lockarp) och Ystad. Banan har en viktig funktion för personresor, framförallt för arbetspendling men även för fritids- och turistresor till och från Österlen, samt för färjetrafiken till Polen och Bornholm. För tillgängligheten till Bornholm är kopplingen till Danmark och Köpenhamn särskilt viktig. Banan trafikeras även av godståg. Dubbelspåriga avsnitt ger möjlighet för tågen att trafikera mer obehindrat med färre låsningar till varandra. Det ger en ökad kapacitet och robusthet samt möjlighet till effektivt trafikeringsupplägg.

Beskrivning av objektet

Dubbelspårsutbyggnad mellan Skurup och Rydsgård innebär cirka 5 km nytt spår bredvid befintligt enkelspår. Fem befintliga plankorsningar finns på sträckan varav fyra stängs och en byggs om till planskild korsning för gång- och cykeltrafik.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bedöms bidra till bättre kapacitet för järnvägstrafik och till att uppfylla klimatmålen. Slopade plankorsningar bidrar positivt till trafiksäkerheten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Sträckan Malmö–Ystad ingår i TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Ystadbanan förbinder stomnätet med Ystad hamn i det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 671 mnkr varav 202 mnkr utgörs av samfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 469 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 604–939 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (68 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,32. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av stängning av plankorsningar som ger ökad trafiksäkerhet. Den samlade bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt av betydelse för danska behov.

5.22 Hela landet – LTS; åtgärder för långa tåg

När det gäller åtgärder för långa godståg (LTS) så pågår åtgärder för att öka möjligheterna för detta, vilka beskrivs nedan i informationen för objektet:

- Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg

TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679, som trädde i kraft 18 juli 2024, innebär dock förtydligade och högre krav jämfört med tidigare förordning när det gäller möjlighet till trafik med minst 740 meter långa godståg⁹. Åtgärds paket är framtagna för att möta dessa krav, och systemanalyser är genomförda för att beräkna de samhällsekonomiska effekterna av åtgärdsförslagen. De tidigare etappuppdelningarna i plan 2022–2033 har därför ersatts med nya objekt med hänsyn till detta. De åtgärder som har en kostnad högre än 150 mnkr hanteras i förslaget till nationell plan som separata objekt per stråk och listas nedan.

- Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
- Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
- Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
- Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg

⁹ Sverige har sedan början på 1990-talet genomfört anpassningar och byggnationer för godståg upp till 750 meter. Sveriges målnivå är således 10 meter längre än TEN-T-krav.

- Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
- Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
- Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg

Ett flertal av de aktuella åtgärderna som krävs för att kunna hantera långa godståg bedöms kosta mindre än 150 mnkr och hanteras därför som trimningsåtgärder. Detta för att få en så smidig utbyggnadshantering som möjligt, samt förenkla samordning med planering av andra åtgärder i aktuella stråk. Det är viktigt att dessa trimningsåtgärder prioriteras och samordnas med de namngivna objekt som möjliggör 750 meter långa godståg i aktuella stråk för att uppnå avsedd effekt för godstrafiken och bidra till att kraven i TEN-T-förordningen uppfylls.

5.22.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg (JTR1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. På ett fåtal stråk och med stora restriktioner kan godståg upp till 730 meter framföras. För att det ska vara möjligt att framföra 750 meter långa godståg i triangeln Hallsberg–Göteborg–Malmö, vilket är ett krav enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679, behöver ett flertal identifierade hinder och brister åtgärdas.

I projektet Längre, tyngre, större tåg har ett strategiskt nät pekats ut som aktuellt för att införa tåg upp till 750 meter. Det utpekade stråken är speciellt viktiga för godstrafiken. Det pågår utbyggnader för att möjliggöra 750 meter långa godståg i triangeln Hallsberg–Göteborg–Malmö.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn), Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo) samt Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar ett flertal investeringsåtgärder som avser att avhjälpa de hinder som i dagsläget gör att det inte är möjligt att framföra 750 meter långa godståg på den aktuella sträckan. På sträckorna Hallsberg–Göteborg/Malmö har mindre

åtgärder genomförts för att möjliggöra införandet av bromsprocenttabell D. På Västra stambanan i Slätte och Våring genomförs växelbyten, förlängning och byggnation av nytt förbigångsspår. I Hallsberg byggs infartsgruppen om på rangerbangården. Ombyggnationen möjliggör att tåg upp mot 1050 meter kan hanteras.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 906 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 779 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 906 mnkr, vilket innebär att aktuell totalkostnad överensstämmer med plankostnad.

5.22.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 avseende åtgärder för långa tåg.

5.22.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart 2029–2031 avseende åtgärder för långa tåg.

5.22.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering. För objekt i prioriteringskategori 2 anges även en indikation av

objektets belastning under planperioden 2026–2037, vilket är ett undantag från ovanstående.

Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804h)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera godsstråket genom Bergslagen föreslås byggnation av en ny mötesstation mellan Frövi och Sellinge.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 131 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 131 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 118–183 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (40 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prisnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av mötesstationer i Kumla, Krampen, Karbenning, Byvalla och Hästbo genomförs som trimningsåtgärder.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804i)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg - Luleå).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Norra stambanan mellan Storvik och Ånge föreslås byggnation av en ny mötesstation mellan Simeå och Karsjö.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 173 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 173 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 156–242 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (40 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prisnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av mötesstationer i Medskogsheden, Åshammar, Loster och Lörstrand genomförs som trimningsåtgärder.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804g)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 6 (Stockholm - Oslo).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Värmlandsbanan föreslås byggnation av en ny mötesstation i Brunsberg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 117 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 117 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 105–163 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (48 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prisnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av mötesstationer i Strömtorp och Arvika genomförs som trimningsåtgärder.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804d)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Göteborg–Malmö på Västkustbanan föreslås byggnation av ett nytt förbigångsspår i Lekarekulle och två nya i Brännarp.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 407 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 406 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 366–570 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (140 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prinsnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av förbigångsspår i Tyllered genomförs som trimningsåtgärd.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Västra stambanan (Laxå-Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804e)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Västra stambanan (sträckan Laxå–Alingsås) föreslås byggnation av ett nytt samt förlängning av befintligt förbigångsspår vid Regumatorp.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 200 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 199 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 180–280 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (46 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prisnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av förbigångsspår i Moholm och Sävedalen genomförs som trimningsåtgärder.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Västra stambanan (Södertälje-Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804f)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn), Transportflöde 5 (Stockholm– Göteborg) samt transportflöde 6 (Stockholm – Oslo).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Västra stambanan (sträckan Södertälje–Katrineholm) föreslås byggnation av ett nytt förbigångsspår vid Kolke samt ett nytt och förlängning av ett befintligt förbigångsspår vid Skedbokvarn.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter
Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 313 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 313 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 282–439 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (91 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prinsnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av förbigångsspår i Skedbokvarn genomförs som trimningsåtgärd.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804j)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ersätter de tidigare etappuppdelningarna för ”LTS, Övrigt stomnät (JTR1804a-c)” som ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter. I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm - Umeå).

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra att 750 meter långa godståg ska kunna trafikera Ådalsbanan föreslås byggnation av en ny mötesstation i Frånö.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Bidrag till TEN-T-kraven

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 201 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 149 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 181–281 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (58 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 för de tre ursprungliga objekten (i 2025 års prisnivå) är 2 615 mnkr.

Förändring av totalkostnaden, utöver ny hantering av signalåtgärder, beror på ny hantering av åtgärder för långa godståg enligt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Se beskrivningen av systemutbyggnaden nedan.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

För att möjliggöra 750 m långa godståg på sträckan som helhet krävs att förlängning av mötesstationer i Stavreviken och Sprängsviken genomförs som trimningsåtgärder.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Del av systemutbyggnad som lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

5.22.5 Systemanalys som berör framkomlighet för 750 m långa godståg

TEN-T stomnät gods, framkomlighet för 750 m långa godståg (systemutbyggnad) (JTR1804I)

Nuläge, mål och syfte

Delar av systemutbyggnaden ingår i nationell plan 2022–2033.

EU ställer genom TEN-T-förordningen krav på att kunna trafikera med långa godståg. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter, detta förekommer i nuläget dock endast på Malmbanan, bortsett från specialtransporter (på Malmbanan är normallängden på godståg 750 m). I nuläget tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner i Sverige.

Objektet syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på aktuella sträckor. Syftet är vidare att stärka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg. Syftet är även att säkerställa att kraven från TEN-T-förordningen uppfylls.

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra 750 meter långa tåg för godstrafik på TEN-T stomnät gods föreslås dels ett antal nya mötesstationer och förbigångsspår samt även förlängning av ett antal befintliga. Aktuella sträckor och åtgärder är:

Godsstråket genom Bergslagen

- Ny mötesstation byggs mellan Frövi och Sellinge
- Förlängning av mötesstationer i Kumla, Krampen, Karbenning, Byvalla och Hästbo

Norra stambanan

- Ny mötesstation byggs mellan Simeå och Karsjö
- Förlängning av mötesstationer i Medskogsheden, Åshammar, Loster och Lörstrand

Värmlandsbanan

- Ny mötesstation byggs i Brunsberg
- Förlängning av mötesstationer i Strömtorp och Arvika

Västkustbanan

- Nya förbigångsspår byggs i Brännarp (två stycken) och Lekarekulle
- Förlängning av förbigångsspår i Tyllered

Västra stambanan (Laxå–Alingsås)

- Nytt förbigångsspår byggs i Regumatorp
- Förlängning av förbigångsspår i Sävedalen, Moholm och Regumatorp

Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm)

- Nya förbigångsspår byggs i Skedbokvarn och Kolke
- Förlängning av förbigångsspår i Skedbokvarn

Södra stambanan (Mjölby - Katrineholm)

- Förlängning av förbigångsspår i Kimstad och Strångsjö

Ostkustbanan och Ådalsbanan

- Ny mötesstation byggs i Frånö
- Förlängning av mötesstationer i Iggesund, Hudiksvall, Via, Gnarp, Årskogen, Stavreviken och Sprängsviken

Norge-/Vänerbanan

- Förlängning av mötesstationer i Brålanda och Bäckeфорs

Utöver ovan genomförs också åtgärder vid de tre större rangerbangårdarna i Malmö, Hallsberg och Sävenäs.

Åtgärderna som rör mötesstationer inkluderar införande av samtidig infart där så är möjligt.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Systemutbyggnaden bör synkroniseras med åtgärder för att möjliggöra 740 m långa godståg i Norge och Danmark. En förbindelse under Fehmarn Bält (planerat färdigställande runt 2030) med tillhörande åtgärder i Danmark och Tyskland ger ökade möjligheter att köra långa godståg. I Norge finns åtgärder för 740 m långa godståg med i den nationella transportplanen, med särskilt fokus på stråket Oslo - Narvik. För mer information se dokumentet ”Gjennomföringsplan för realisering av NTP 2025–2036” (2024/1563–3) från april 2025.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Systemutbyggnaden bidrar till förbättrad kapacitet i järnvägsnätet, vilket ökar medborgarnas och näringslivets tillgänglighet samt stärker internationell

konkurrenskraft. Detta uppfyller funktionsmålet genom att locka fler att välja kollektivtrafik, gång och cykel, samtidigt som transportkostnaderna sänks för näringslivet.

Hänsynsmålet gynnas genom förbättrad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan, när trafik överförs från väg till järnväg. Luftkvaliteten förbättras i tätorter och risken för vattenföroreningar minskar. De mest positiva effekterna av åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan. Den mest negativa effekten är den tillfälliga ökningen av energianvändning under byggtiden. Ingen betydande målkonflikt identifieras då landskap, buller och vibrationer påverkas minimalt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Systemutbyggnaden berör TEN-T-nätet och stomnät gods. Systemutbyggnaden inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Systemutbyggnaden bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Systemutbyggnaden har en beräknad totalkostnad på 3 530 mnkr. Kostnader som belastar nationell plan under planperioden ingår i både namngivna investeringar och trimningsåtgärder enligt beskrivning ovan. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Särredovisade signalkostnader för systemobjektet är 653 mnkr, varav delar kommer att belasta trimning. De signalkostnader som berör namngivna investeringar beskrivs för respektive objekt ovan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Systemutbyggnaden har en nettonuvärdeskvot på 1,42 och de ej beräknade effekterna är försumbara. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen av åtgärdernas lönsamhet bedöms därför vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Systemutbyggnaden lägger grunden till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Dessutom bedöms systemutbyggnaden vara robust lönsam.

Norge-/Vänerbanan och Bergslagsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (systemutbyggnad) (JTR1804k)

Ett åtgärds paket är framtaget för att kunna framföra 750 meter långa godståg på aktuell sträcka, och en systemanalys är genomförd för att beräkna de samhällsekonomiska effekterna av åtgärderna. Nedan beskrivs de aktuella åtgärderna som en helhet, för att beskriva effekterna av hela systemutbyggnaden.

Ett flertal av de aktuella åtgärderna som krävs för att kunna hantera långa godståg bedöms kosta mindre än 150 mnkr och hanteras därför som trimningsåtgärder. Detta för att få en så smidig utbyggnadshantering som möjligt, samt förenkla samordning med planering av andra åtgärder i aktuella stråk. Det är viktigt att dessa åtgärder prioriteras och samordnas med det namngivna objekt som möjliggör 750 meter långa godståg i aktuellt stråk för att uppnå avsedd effekt för godstrafiken.

Nuläge, mål och syfte

Vissa delar av systemutbyggnaden ingår i nationell plan 2022–2033.

TEN-T-förordningen ställer krav på att kunna trafikera med långa godståg på TEN-T-nätet. Den normala godkända längden på godståg i Sverige är 630 meter, detta förekommer i nuläget dock endast på Malmбанan, bortsett från specialtransporter (på Malmбанan är normallängden på godståg 750 meter). I nuläget i Sverige tillåts godståg upp till 730 meter att framföras endast på ett fåtal stråk och med stora restriktioner.

Systemutbyggnaden syftar till att möjliggöra 750 meter långa godståg på sträckan Skälebol–Storvik.

Beskrivning av objektet

För att möjliggöra 750 meter långa godståg föreslås ett antal nya samt förlängning av ett antal befintliga mötesstationer. Aktuella sträckor där åtgärder sker är:

- Norge-/Vänerbanan (delen Skälebol–Kil)
- Bergslagsbanan (delen Kil–Storvik)

Ny mötesstation byggs mellan Säffle och Åmål (se objektet *Norge–Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår, JVA2227, avsnitt 5.10.4*)

Förlängning av befintliga mötesstationer sker vid Erikstad, Ånimskog, Tösse, Värmlands Bro, Edsvalla, Klenshyttan, Gräsberg, Rämshyttan, Ornäs, Ryggen och Långsjön.

Åtgärderna som rör mötesstationer inkluderar samtidig infart där så är möjligt.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Systemutbyggnaden bör synkroniseras med åtgärder för att möjliggöra 740 m långa godståg i Norge och Danmark. En förbindelse under Fehmarn Bält (planerat färdigställande runt 2030) med tillhörande åtgärder i Danmark och Tyskland ger ökade möjligheter att köra långa godståg. I Norge finns åtgärder för 740 meter långa godståg med i den nationella transportplanen, med särskilt fokus på stråket Oslo - Narvik. För mer information se dokumentet "Gjennomföringsplan for realisering av NTP 2025–2036" (2024/1563–3) från april 2025.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Systemutbyggnaden bidrar till förbättrad kapacitet i järnvägsnätet, vilket ökar medborgarnas och näringslivets tillgänglighet samt stärker internationell konkurrenskraft. Detta uppfyller funktionsmålet genom att locka fler att välja kollektivtrafik, gång och cykel, samtidigt som transportkostnaderna sänks för näringslivet.

Hänsynsmålet gynnas genom förbättrad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan, när trafik överförs från väg till järnväg. Luftkvaliteten förbättras i tätorter och risken för vattenföroreningar minskar. De mest positiva effekterna av åtgärden är förbättrad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan. Den mest negativa effekten är den tillfälliga ökningen av energianvändning under byggtiden. Ingen betydande målkonflikt identifieras då landskap, buller och vibrationer påverkas minimalt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Systemutbyggnaden är ej belägen på TEN-T-nätet. Stråket bidrar dock till att i väsentlig omfattning avlasta trafik med långa godståg från Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan som tillhör TEN-T. På så sätt kan systemutbyggnaden sägas bidra till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Systemutbyggnaden har en beräknad totalkostnad på 839 mnkr. Kostnader som belastar nationell plan under planperioden ingår i både namngivna investeringar och trimningsåtgärder enligt beskrivning ovan. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Särredovisning av signalkostnader för systemobjektet är 207 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Systemutbyggnaden har en nettonuvärdeskvot på 1,34 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. De beräknade effekterna visar att nettonuvärdeskvoten överstiger 0,1 i samtliga känslighetsanalyser. Den sammanvägda bedömningen av åtgärdernas lönsamhet bedöms därför vara *Robust lönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Nyttorna för denna systemutbyggnad förutsätter att åtgärder genomförs enligt planförslaget för att kunna trafikera med långa godståg enligt krav i TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679. De åtgärder som bedöms krävas för att möta detta krav beskrivs i en systemövergripande SEB (ID JTR18041).

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

5.23 Hela landet – signalsystem

ERTMS (European Rail Traffic Management System) är ett gemensamt europeiskt signalsystem som syftar till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. ERTMS omfattar modernisering av signalsystemet genom utbyte av befintlig signalanläggning samt införande av tågsskyddssystemet ETCS (European Train Control System, som är en del av ERTMS).

Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet en moderniserings- och reinvesteringsåtgärd då nuvarande system är ålderstiget. Trafikverket har utformat en plan för järnvägens signalsystem och därmed sammanhängande teknisk utveckling fram till 2042. Planen innebär i korthet att vi fortsätter med införandet av ERTMS där vi har börjat, att vi följer teknikområdets utveckling och standardisering inom EU och att vi prioriterar de mest högratifierade stråken fram till 2042. Mer konkret betyder det att införandet av ERTMS i huvudsak koncentreras till TEN-nätet (stomnät och övergripande nät, samt på anslutningar till nätet) till 2042. ATC-systemet behålls på övrigt nät tills vidare och endast där ERTMS redan är beställt eller nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar kommer det att installeras. Vi bedömer att denna strategi är den bästa för att säkerställa järnvägens fortsatta funktion och för att möjliggöra fortsatt utveckling av både kapacitet och trafikupplägg.

Införande av ERTMS kan göras isolerat utan påverkan på andra teknikområden (till exempel el och spår). Det är dock viktigt att samordna införandet av ERTMS med andra åtgärder i järnvägssystemet för att minimera trafikpåverkan och säkra att den

logiska anläggningen speglar den fysiska. ERTMS-utrullningen i planförslaget är sammansatt av flera olika objekt med liknande bakgrund, mål och syfte. Skillnaden mellan de olika planeringsobjekten är geografin, utvecklingsobjekten och nya EU-beslutade direktiv. Varje objekt inom ERTMS-utrullningen är geografiskt indelat i ett antal styrområden. Objekt som ingår i den totala ERTMS-utrullningen listas nedan:

- ERTMS Utveckling
- ERTMS Nord, Malmбанan
- ERTMS TC Malmö
- ERTMS TC Hallsberg Norrköping
- ERTMS TC Göteborg
- ERTMS TC Boden Ånge
- ERTMS TC Stockholm Gävle
- ERTMS vidareutveckling

Vissa ATC-åtgärder som behöver hanteras inom planperioden för att säkerställa järnvägens värdeleverans ingår i de bedömda kostnaderna för objekten ovan. Inom geografierna ovan införs också ERTMS på vissa områden av livscykelkritiska skäl. Dessa finansieras via anslag för vidmakthållande.

Hela ERTMS-utrullningen är dessutom beroende av ett flertal andra förberedande objekt som är en förutsättning för att kunna genomföra alla ERTMS-objekt enligt beslutad genomförandeplan. Dessa listas nedan:

- Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering
- Förtätning av GSM-R (Järnvägs kommunikationssystem)
- Införande av FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem) samt FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem) tunnel
- Diverse trimningsåtgärder, till exempel anpassning av plankorsningar och hantering av terminalspår

Utöver detta finns ett antal åtgärder som finansieras via budget för vidmakthållande.

Enligt förordningen (EU) 2024/1679 ska TEN-T stomnät för järnväg vara färdigutrustat med ERTMS senast år 2030. Därefter ska införandet enligt förordningen färdigställas för ERTMS på resterande delar av TEN-T-nätet senast år 2050.

5.23.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

ERTMS Utveckling (BVNA002)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledning av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar den utveckling som behövs för att kunna starta upp ERTMS-utrullningen inom Sverige. Ett exempel är tågskyddssystemet ETCS inklusive utveckling av de närliggande system som måste anpassas för ERTMS utrullningen. I objektet ingår även kontakter med olika forum inom det europeiska utvecklingsarbetet och ERA¹⁰.

I objektet ingår utvecklingsarbete med bland annat ett testcenter och axelräknarprojekt. Man har även samlat pilotbanorna; Haparanda och Katrineholm-Åby under detta objekt för att få en bättre uppföljning och överblick.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet, exempelvis pilotbanorna som nämns ovan, är belägna på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet (Katrineholm–Åby) och Nordsjön–Östersjön (Haparanda).

Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 212 mnkr varav 48 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 696 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 5 619 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 593 mnkr (11 %).

¹⁰ European Union Agency for Railways

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

ERTMS Nord, Malmbanan (BVLU014)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Nord trafikledningscentral och på sträckan från Luleå till Riksgränsen och ERTMS är sedan 2024 inkopplat på sträckan Koijjuvaara–Peuravaara. Objektets tidigare benämning var Luleå-Riksgränsen (Narvik).

ERTMS-utrullningen för sträckan Luleå–Riksgränsen är första sträckan i Sverige och en viktig erfarenhet från detta objekt är att det kräver mer tid för anläggningsförberedelser för att klara tidplanerna än vad som tidigare bedömts.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 7 904 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 773 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 6 719–9 090 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 5 568 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 2 336 mnkr (42 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

ERTMS, TC Malmö (BVNA001a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Malmö trafikledningscentral och arbeten inför inkoppling av de sex första styrområdena pågår. Objektet ingick i tidigare objekt ERTMS, ScanMed etapp 1.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 13 175 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 7 817 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 9 881–16 469 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 12 771 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 404 mnkr (3 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

ERTMS, TC Hallsberg, Norrköping (BVNA001)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Hallsberg och Norrköping trafikledningscentraler och förberedande arbeten pågår i Hallsberg. Objektet ingick i tidigare objekt ERTMS, ScanMed etapp 1.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 722 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 103 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 3 541–5 902 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 10 878 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -6 156 mnkr (-57 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

ERTMS Vidareutveckling (JTR2209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

Objektet ingår i nationell plan 2018–2029, 2022–2033 och omfattar den utveckling som behövs för att möjliggöra fortsatt införande av ERTMS inom Sverige. Åtgärden innebär att omhänderta innehåll och nya krav kopplat till kommande TSD:er (Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) genom att utveckla framtidens ERTMS och därmed möjliggöra fortsatt införandet av ERTMS på kommande ramavtal och med det uppfylla den senaste versionen av TSD för signalering. TSD:erna är en del av harmoniseringen av järnvägen i Europa. Objektet omfattar

huvuddelarna samordnad utvecklingsplan, integration, utveckling av 3 systemversioner av marksystem L2, ombordhantering, ytteranläggningsprodukter, digitaliseringsprodukter och användarstöd. Objektet som helhet avslutas 2038. I objektet ingår även kontakter med olika forum inom det europeiska utvecklingsarbetet och ERA¹¹.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS på TEN-T-nätet inklusive de europeiska transportkorridorerna Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 238 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 8 029 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 8 647 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -409 mnkr (-5 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

5.23.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

ERTMS, TC Stockholm Gävle (JTR2213)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2024 med komplettering 2025. Inväntar regeringsbeslut.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna,

¹¹ European Union Agency for Railways

standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Stockholm och Gävle trafikledningscentral.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

ERTMS skall vara driftskompatibelt över landsgräns inom EU, även om det anpassas till respektive lands järnvägssäkerhetsbestämmelser. Danmark planerar ett införande vid Öresund innan år 2030. När det gäller Norge ligger ett införande på Meråkersbanan och Ofotenbanan först i plan när det gäller gränsöverskridande sträckor, med ett planerat införande strax efter år 2030.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Objektet medför att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och att den internationella konkurrenskraften förstärks. Objektet kan även medföra en positiv klimatpåverkan genom att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg. Standardiseringen, det vill säga att det kommer finnas betydligt färre variationer av ställverk, främjar ett mer kostnadseffektivt underhåll.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 12 981 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 5 154 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 9 736–16 226 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 14 385 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -1 404 mnkr (-10 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”, se ”Sammanhållen signalplan – underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037” (2025:120).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Detta objekt är inte föremål för samhällsekonomisk rangordning då det ingår i prioriteringskategori 1. Att ta fram en samlad effektbedömning (SEB) för detta objekt har därför inte bedöms som relevant i detta läge.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Se inledande text under område ”Hela landet - signalsystem”.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 1: Planeringen är långt gånget och objektet har sedan tidigare föreslagits för byggstart år 1–3.

ERTMS, TC Göteborg (JTR201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 föreslås få byggstarta år 1–3 enligt byggstartsrapportering 2024 med komplettering 2025. Inväntar regeringsbeslut.

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5:23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Göteborg trafikledningscentral.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

ERTMS skall vara driftskompatibelt över landsgräns inom EU, även om det anpassas till respektive lands järnvägssäkerhetsbestämmelser. Danmark planerar ett införande vid Öresund innan år 2030. När det gäller Norge ligger ett införande på Meråkersbanan och Ofotenbanan först i plan när det gäller gränsöverskridande sträckor, med ett planerat införande strax efter år 2030.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Objektet medför att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och att den internationella konkurrenskraften förstärks. Objektet kan även medföra en positiv klimatpåverkan genom att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Standardiseringen, det vill säga att det kommer finnas betydligt färre variationer av ställverk, främjar ett mer kostnadseffektivt underhåll.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 7 421 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 109 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 5 566–9 276 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 10 686 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -3 265 mnkr (-31 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Detta objekt är inte föremål för samhällsekonomisk rangordning då det ingår i prioriteringskategori 1. Att ta fram en samlad effektbedömning (SEB) för detta objekt har därför inte bedöms som relevant i detta läge.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Se inledande text under område ”Hela landet - signalsystem”.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 1: Planeringen är långt gånge och objektet har sedan tidigare föreslagits för byggstart år 1–3.

5.23.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

ERTMS TC Boden Ånge (JTR2212)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förbereda byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12).

För beskrivning av nuläge, mål och syfte se inledningen av kapitel 5.23.

Beskrivning av objektet

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS inom Boden och Ånge trafikledningscentral.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

ERTMS skall vara driftskompatibelt över landsgräns inom EU, även om det anpassas till respektive lands järnvägssäkerhetsbestämmelser. Danmark planerar ett införande vid Öresund innan år 2030. När det gäller Norge ligger ett införande på Meråkersbanan och Ofotenbanan först i plan när det gäller gränsöverskridande sträckor, med ett planerat införande strax efter år 2030.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Objektet medför att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och att den internationella konkurrenskraften förstärks. Objektet kan även medföra en positiv klimatpåverkan genom att främja en överflyttning av gods från väg till järnväg. Standardiseringen, det vill säga att det kommer finnas betydligt färre variationer av ställverk, främjar ett mer kostnadseffektivt underhåll.

Bidrag till TEN-T-kraven

Delar av objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet inkluderar också delar av den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön. Objektet bidrar till kravet om införande av ERTMS.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 611 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 032 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 959–3 264 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 7 060 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med –4 448 mnkr (–63 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till förändringar i samband med genomgång av behov och detaljer kopplade till ”masterplan för signal”.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prinsnivå 2025–02	2 611	7 060			
I prinsnivåer enligt beslutade planer		5 716			

Objektet ingick i plan 2022–2033 med åtgärder i flera skeden. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med –4 448 mnkr (63 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ett objekt av denna typ är inte föremål för samhällsekonomisk rangordning då det ingår i prioriteringskategori 2. Att ta fram en samlad effektbedömning (SEB) för detta objekt har därför inte bedöms som relevant i detta läge.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Se inledande text under område ”Hela landet - signalsystem”.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Objektet är nödvändigt för att uppfylla lagkrav.

5.23.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden avseende hela landets signalsystem.

5.23.5 Särredovisning av signalkostnaderna under planperioden

Signalkostnadernas särredovisning (JTR2603)

Nuläge, mål och syfte

I arbetet med den nationella planen för åren 2026–2037 har Trafikverket valt att särredovisa signalkostnaderna för samtliga ej byggstartsbeslutade objekt innehållande signalåtgärder, undantaget vissa större objekt som hanterar sina signalkostnader direkt i objekten. Syftet med detta är att undvika dubbelräkning av signalkostnader i relation till ERTMS, samt underlätta nationell samordning, planering och beställning ur ett systemperspektiv.

Beskrivning av objektet

Objektet innehåller alla särredovisade signalkostnader för objekt aktuella i nationell plan 2026–2037, undantaget vissa större objekt där signalkostnaderna ingår i de respektive objekten (aktuella objekt listas nedan). I takt med att respektive objekt startas och genomförs kommer dessa signalkostnader att återföras till aktuellt projekt. Någon separat byggstartsrapportering av detta objekt (JTR2603) är därför inte relevant.

Objekt med särredovisade signalkostnader

Objektnamn och ID

Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (JSY1801)

Halmstad C/bangård (JVA1801)

Väröbacka_station (JVA2206)

Markarydsbanan/Knäred mötesspår (JVA2222)

Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder (JM1815)

Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hast (JSY1802)

Alvesta, triangelspår (JSY1820)

Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning (XSN301c)

Luleå C ombyggnad av personbangård, etapp 2 (JN1802)

Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32,5 ton (JN2203)

Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32,5 ton (JN2204)

Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation (XSN301d)

Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet (JSY1810)

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58 (JSY1812)

Hagalund, bangårdsombyggnad (JST201)
Ådalsbanan, Västerasby vändslinga (JM2209)
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen (JVA1805)
Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet (JVA1810)
Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår (JSY2207)
Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2217)
Malmö C-Östervärn, dubbelspår (JSY2220)
Malmö bangård, planskild spårkorsning (JSY2208)
Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår (JSY2206)
Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen (JVA1808b)
LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804d)
LTS; Västra stambanan (Laxå-Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804e)
LTS; Västra stambanan (Södertälje-Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804f)
LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804g)
LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804h)
LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804i)
LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg (JTR1804j)
Norge-Vänerbanan, Kil-Skålebol, mötesspår (JVA2227)
Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår (JVA2217)
Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered-Lund (JTR2201c)
Sgön Umeå C-Umeå Ö dubbelspår (JN1803)
Kalmar C, spår och plattformar (JSYR2601)
Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv (JSYR2606)
Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv (JSYR2605)
Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (JSY2214)
Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår (JSY2216)
Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille (JVA2201a)
Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår (JVA2207)
Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår (JVR2601)
Märsta station och bangårdsombyggnad (JST1803)
Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering (JST2205)
Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård (JST2206a)

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet och bidrar till kravet om införande av ERTMS på TEN-T-nätet inklusive de europeiska transportkorridorerna Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 048 mnkr varav 14 mnkr utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 385 mnkr.

Medfinansiering avser objektet Väröbacka station som förutsätter full finansiering av annan aktör.

Kostnaden är en sammanställning av särredovisade signalkostnader för de järnvägsobjekt där denna hantering har tillämpats och som ingår i förslag till nationell plan 2026-2037.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Det går inte att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten för de samlade särredovisade signalkostnaderna. Att signalåtgärder genomförs är dock en absolut förutsättning för de aktuella objekten och för deras samhällsekonomiska nyttor.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 2: Objektet är nödvändigt för att uppfylla lagkrav.

5.24 Hela landet – övriga objekt

5.24.1 Namngivna investeringar som pågår eller bedöms byggstarta innan 2026

Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering (VTR1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Digitaliseringen och centraliseringen av tekniska system har lett till att behovet av kommunikation ökat, vilket även medfört en ökad efterfrågan på optofiber utefter bana och väg. Även kraven på robusthet i kommunikationsnäten ökar när allt fler

tekniska system centraliseras och digitaliseras. Avbrott i kommunikationsnäten kan medföra omfattande störningar i de tekniska systemen. Ett väl utbyggt fibernät är därför viktigt för att verksamheten ska fungera. Dagens fibernät har dock begränsningar och kan inte förse alla projekt med den optofiber som behövs. En utökad optofiberanläggning utgör en förutsättning för transmissionen för andra delar av väg och järnvägsanläggningen, till exempel ERTMS, FRMCS och livscykelssäkring av linjeblock, mellanortskabel med mera.

Syftet med objektet är att förnya Trafikverkets optokabelnät och skapa förutsättningarna för digitaliseringen av Trafikverkets verksamhet. Fokus idag ligger på järnvägsverksamheten med modernisering av Trafikverkets optokabelanläggning längs med tågspåret för att skapa en robust och flexibel anläggning som klarar framtida kapacitetsbehov.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en utbyggnad av optofibernätet. Slang av typen ”multidukt” för optofiber ska läggas längs stora delar av järnvägsnätet och delar av vägnätet, där behovet finns. Samtidigt ersätts äldre kablar som har nått såväl sin tekniska som ekonomiska livslängd. För att skapa ett robust och driftsäkert kommunikationsnät måste kablar förläggas hela vägen mellan knutpunkter.

Objektet har kopplingar till och behöver samordnas med FRMCS- och ERTMS-projekten, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för basstationerna i radiosystemet samt för det nya signalsystemet. Optoanläggningen utgör även en kommunikationsförutsättning för livscykelhantering av den ålderstigna metallkabeltransmissionen, som nyttjas av bland annat linjeblockeringen utmed järnvägen. Objektet benämns i vissa sammanhang för Opto 2.0¹².

Sedan plan 2018–2029 har objektet utökats med ytterligare delsträckor (I plan 2018 ingick endast de tre första sträckorna). Dessutom togs år 2020 en ny kalkyl fram som resulterade i ett högre meterpris baserat på erfarenhet från genomfört arbete på de första sträckorna.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

¹² <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/nytt-fibernat-langs-med-jarnvagen--opto-2.0/>

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 12 342 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 8 182 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 8 844 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 498 mnkr (40 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till sämre tillgång på tider i spår och att plöjning, som är det billigaste sättet att förlägga opto, inte är möjlig i förväntad omfattning. Utöver detta föreligger risk för ytterligare kostnadsförändringar, kopplade till krav på kanalisation vid driftplatser samt hantering av befintliga anläggningar i samband med kanalisationens genomförande.

Teletransmissionsanläggning (JTR1809)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Digitaliseringen och centraliseringen av tekniska system har lett till att behovet av kommunikation ökat. Även kraven på robusthet i kommunikationsnäten ökar när allt fler tekniska system centraliseras och digitaliseras. Avbrott i kommunikationsnäten kan medföra omfattande störningar i de tekniska systemen.

Syftet med objektet är att säkerställa en hög tillgänglighet i väg- och järnvägstrafikens operativa it-funktioner, så som trafikstyrning och trafikledning. En robust teletransmissionsanläggning är viktig och förutsättningsskapande för verksamheten.

Beskrivning av objektet

För att kunna införa nya tekniska system i det svenska järnvägssystemet krävs det att Trafikverket även bygger ut och kompletterar den digitala infrastrukturen. I objektet ingår att ersätta och komplettera Trafikverkets telekommunikationsanläggning efter väg, järnväg och för Trafikverkets verksamheter.

Verksamhet järnväg finns idag utmed större delarna av järnvägen och byggs ut allt mera beroende på tågföringens krav.

Verksamhet väg finns mestadels i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Omfattningen är fördelad på områden Telekom, Datakom, IP/MPLS samt Kabel och access.

Sedan föregående plan har objektet utökats med nytt nationellt datakommunikationsnät. Ett nytt nät för Trafikverkets kommande behov och som ersättare till det gamla nätet. Nätet kommer till viss del att ersätta befintliga nät, huvudsyftet är att framtidssäkra Trafikverkets totala behov av datakommunikation. Resterande höjning av kostnader beror på genomgång av kalkyler med hänsyn till prisökningar, bättre genomtänkta siffror etc.

Objektet påverkas av objektet ”Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering” som bygger ny optokabelanläggningen för Trafikverket. Teletransmissionsobjektet migrerar befintliga förbindelser till den nya optokabelanläggningen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 481 mnkr varav 425 mnkr utgörs av samfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 805 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 4 441 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 40 mnkr (1 %).

Kraftförsörjning (TRV011)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Transportarbetet för person- och godstrafik förväntas öka med cirka 40 procent de kommande åren fram till år 2040. Fordonsflottan för långdistans persontrafik, inklusive kommande snabbtåg, utvecklas ständigt för snabbare och längre tåg. Pendlingstrafiken runt storstadsområdena uppgraderar med nya motorvagnsenheter som kopplas ihop och anpassas efter behov. På godstågssidan arbetar man för att kunna effektivisera godstransporterna genom längre, tyngre och snabbare godståg och i järnvägsnätet tillkommer nya banor. Detta tillsammans kräver ökad kraftutmatning och kapacitet i elsystemet för att klara det totala kommande behovet. Detta innebär behov av ständig utveckling och innebär att objektet är löpande utan något utpekad slutdatum.

Med utebliven satsning blir konsekvenserna i det lilla perspektivet tillfälliga kraftstörningar som innebär tågförseningar och i det stora perspektivet minskning av den totalt planerade trafiken.

Den förväntade ökade trafikeringen innebär ett ständigt behov av upprustning och uppgradering inom kraftförsörjningsobjektet.

Syftet med objektet är att förbättra robustheten och driftsäkerheten på järnvägen genom att säkerställa att elkraftsystemet har tillräcklig kapacitet för planerad järnvägstrafik.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar bland annat åtgärder i omformarstationer, hjälpkraft- och kontaktledning, transformatorstationer, lågspänning, belysning och it-kraft.

Sedan föregående plan har objektet utökats med fem nya omformare.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 165 mnkr varav 111 mnkr utgörs av samfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 558 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 8 165 mnkr, vilket innebär att aktuell totalkostnad överensstämmer med plankostnad.

Förtätning av GSM-R (järnvägs kommunikationssystem) (VTR1801a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

GSM-R är en förutsättning för ERTMS, som skall rullas ut i EU enligt TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679. Nuvarande GSM-R-antennerna sitter för gles för att möta kommande behov av kommunikation mellan fordon och järnvägsanläggningen.

Syftet med objektet är att förstärka befintligt radiosystem, för att därigenom säkra järnvägens behov av mobilkommunikation mellan infrastrukturen och fordonen inför utrullningen av ERTMS.

Beskrivning av objektet

GSM-R-objektet innebär att man förtätar antalet antenner längs banan för att få tillräcklig täckning så att ERTMS kan kommunicera med full täckning mellan lok och anläggning, vilket är nödvändigt för användandet av ERTMS.

I samband med förtätningen anpassas platserna där de nya antennerna sätts upp för FRMCS kommande behov, genom kraftigare antennmaster och anpassade teknikhus.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 142 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 140 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 936 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -794 mnkr (-85 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till en anpassning av innehållet till de sträckor som får ERTMS senast 2030. Med nuvarande tidplan innebär det att inga sträckor kommer belasta objekt GSM-R. Det gör att det är FRMCS, den kommande ersättaren till GSM-R, som i stället kommer tillgodose behoven av mobilkommunikation mellan infrastrukturen och fordonen inför utrullningen av ERTMS. GSM-R nätet byggs dock ut i andra åtgärder, exempelvis Malmbanan, TC Malmö.

FRMCS (järnvägs kommunikation) tunnel (VTR1801b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

Sedan början av 1980-talet har den mesta av kommunikationen mellan förare och trafikledning varit radiobaserad. Kommunikationssystemet GSM-R MobiSIR togs i drift 2000 och används sedan 2006 på alla järnvägslinjer som förvaltas av Trafikverket. Systemet är drygt 20 år gammalt och tillverkarna har bedömt att de som längst kan leverera reservdelar och support för systemet fram till 2030. Europiska järnvägsbyrån (ERA) driver utvecklingen av ett ersättningssystem till GSM-R, som planeras vara klart för införande i Europa efter 2022. Det nya systemet går under arbetsnamnet FRMCS (Future Railway Mobile Communications System).

Objektet är ett första steg i arbete med att ersätta befintligt radiosystem med ett nytt, för att därigenom säkra järnvägens behov av mobilkommunikation mellan infrastrukturen och fordonen, se vidare objekt *Införande av FRMCS* (Future Railway Mobile Communications System).

Beskrivning av objektet

Projektet avser att förbereda infrastruktur såsom nya antennsystem (läckande kablar, antenner) och fiberinfrastruktur i befintliga äldre tunnlar. Tunnelarbetena är inte beroende av teknikvalet för FRMCS-systemet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 536 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 428 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 532 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 5 mnkr (1 %).

Fjärrstyrning av järnväg (JTR200)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

En effektiv och enhetlig hantering är viktig ur ett trafikledningsperspektiv och för branschens aktörer. Ett manuellt trafikeringsystem ställer stora krav på tågklararen, och kan också innebära vissa kapacitetsbegränsningar om en driftplats inte är övervakad dygnet runt. Flera banor ligger som öar i ett omslutande system med linjeblockering och fjärrstyrning. Fjärrstyrning kan bland annat underlätta möjligheten att vid behov användas banorna för omledning.

Syftet med objektet är att öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär införande av fjärrstyrning på ett antal sträckor/platser.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 516 mnkr varav 13 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 30 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 440 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 77 mnkr (5 %).

Nationellt tågledningssystem (JTR202)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

De allt större trafikvolymerna i det svenska järnvägsnätet, trängsel, kapacitetsbrist, återkommande arbeten i anläggningen, omvärldsförväntningar på förbättrad framkomlighet, punktlighet och trafikinformation har framkallat ett behov av att, med bibehållen servicenivå, förbättra förutsättningarna för trafikstyrning. Syftet med objektet är att få en bättre överblick, mer flexibilitet samt effektivare styrning och övervakning av tågtrafiken.

Beskrivning av objektet

Följande gap har identifierats som objektet bidrar till att hantera:

Systemstöd för ökad grad av proaktiv hantering av störda trafiksituationer - idag görs mycket av tågledningsarbetet i fragmenterade och omoderna system. Exempelvis görs analyser för tågmöten på papper vilket är ineffektivt och försvårar snabb avhjälpning av resurskonflikter på spår. Idag finns flera system på marknaden som möjliggör likande analys där tåggrafen visualiseras och uppdateras i realtid på datorskärmen.

Gemensamt arbetssätt på driftledningscentralerna - de olika tekniska lösningarna på de olika driftledningscentralerna försvårar idag ett gemensamt och effektivt arbetssätt. Ett nytt nationellt tågledningssystem skulle möjliggöra att alla driftledningscentraler arbetar på samma sätt och i högre grad kan stödja varandra. Ett nytt system skulle även möjliggöra en framtida konsolidering av driftledningscentraler.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 841 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 181 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos för pågående objekt.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 789 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 53 mnkr (3 %).

Sjöfartsverkets isbrytarflotta (STR2201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och är pågående.

En isbrytare har en livslängd om cirka 40 år. Det är svårt att bedöma hur framtidens sjöfart ser ut i en sådan tidsutdräkt, och därtill tillkommer även klimatförändringar samt det förändrade säkerhetsläget vilket gör bilden än mer komplex. Dagens behov av isbrytare dimensioneras med utgångspunkt från det underliggande behovet från fartygsanlöp som idag trafikerar hamnarna norr om Gävle, men även av de framtida anlöpen (antal och fartygsstorlek) till samma hamnar.

Sjöfartsverket har uppskattat att isbrytarbehovet kommer kvarstå under åtminstone kommande 60 år. Klimatförändringarna kan till och med öka behoven av isbrytarkapacitet genom att isens egenskaper förändras med en ökad förekomst av isvallar. Isvallar bildas då genom att tunnare is vid kraftiga vind-, ström- och vågförhållanden pressas upp mot en landfast iskant eller mot land. Isen utsätts för dessa sammanpressande krafter och bildar olika former av deformerad och svårforcerad is. Detta kan i sin tur försvåras ytterligare av den planerade, kraftiga utbyggnaden av havsbaserad vindkraft inom Sveriges ekonomiska zon.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar anskaffning av två isbrytare.

Bidrag till TEN-T-kraven

Utrustning för isbrytning ingår i definitionen för infrastruktur för sjötransporter enligt TEN-T-förordningen (artikel 25.3 (j)). Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 300 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 8 300 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos från Sjöfartsverket.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 4 857 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 3 443 mnkr (71 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till svårighet att bedöma kostnader med anledning av att det inte runtom i världen byggs många isbrytare som är lämpade för de svensk-finska isförhållandena inklusive krav på assistansförmåga. Antalet leverantörer är därför av naturliga skäl också få.

5.24.2 Namngivna investeringar som föreslås byggstartas år 1–3 (2026–2028)

Inga objekt föreslås för byggstart 2026–2028 avseende övriga systemövergripande objekt.

5.24.3 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031)

Införande av FRMCS (järnvägs kommunikationssystem) (VTR1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och föreslås få förbereda byggstart år 4–6 (flyttas från år 7–12).

Syftet med objektet är att ersätta befintligt radiosystem med ett nytt, för att därigenom säkra järnvägens behov av mobilkommunikation mellan infrastrukturen och fordonen.

Sedan början av 1980-talet har den mesta av kommunikationen mellan förare och trafikledning varit radiobaserat. Kommunikationssystemet GSM-R MobiSIR togs i drift 2000 och används sedan 2006 på alla järnvägslinjer som förvaltas av Trafikverket. Systemet är drygt 20 år gammalt och tillverkarna har bedömt att de som längst kan leverera reservdelar och support för systemet fram till 2030. Europiska järnvägsbyrån (ERA) driver utvecklingen av ett ersättningssystem till GSM-R, som planeras vara klart för införande i Europa efter 2022. Det nya systemet går under arbetsnamnet FRMCS (Future Railway Mobile Communications System).

Beskrivning av objektet

Objektet består av ett flertal olika aktiviteter, däribland införande av ett nytt centralt kommunikationssystem för FRMCS och etablering av ett nytt radionät bestående av nya basstationer. Utöver detta behöver reinvesteringsåtgärder genomföras på ett flertal platser för att klara ytterligare 25 års livslängd, och systemet måste införas ombord på fordon.

Sedan föregående plan har tunneldelen och GSM-R brutits ut ur objektet och istället blivit egna objekt. Hela FRMCS-utrullningen behöver vara klar 2033 när dagens GSM-R släcks ned. Utbrytningen av FRMCS tunnel och GSM-R syftar till att kunna driva de förberedande arbete som krävs för att hinna med den totala tidplanen innan dagens GSM-R släcks ner.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Koordinering av teknisk lösning med angränsande länder pågår, och även med andra europeiska länder.

Gällande våra grannländer Norge och Danmark så har Danmark just nu inget fastställt datum för övergång, utredningsarbete pågår som förväntas leda till att ett inriktningsbeslut fattas inom kort. Norge planerar en övergång ungefär år 2035.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet skapar förutsättningar för många andra verksamheter, och objektets nyttor och effekter är därför svåra att beräkna och bedöma isolerat. Som ett exempel utgör objektet en förutsättning för att Trafikverket ska kunna tillhandahålla kommunikationstjänster såsom tal- och data till stöd för andra verksamheters behov av mobil kommunikation. Åtgärden bidrar därmed indirekt till de transportpolitiska målen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 186 mnkr. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 5 087 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 667–7 260 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 5 153 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 33 mnkr (1 %).

Förändring av totalkostnad har tillkommit i samband med uppdatering av ny kalkylsammanställning.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	Planförslag 2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	5 186	5 153	408		
I prisnivåer enligt beslutade planer		4 191	324		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i tidigt skede med uppskattad kostnad. I plan 2022–2033 (skede utredning) har objektet gått igenom behovet och förutsättningar av genomförande och har fördelats på flera etapper. Totalkostnad med hänsyn till etappuppdelning och identifierade behovet är inte jämförbart med första gången angiven uppgift i fastställd nationell plan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ett objekt av denna typ är inte föremål för samhällsekonomisk rangordning då det ingår i prioriteringskategori 3. Att ta fram en samlad effektbedömning (SEB) för detta objekt har därför inte bedöms som relevant i detta läge.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Se inledande text under område "Hela landet - signalsystem".

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 3: Standardhöjande reinvestering som finansieras inom utvecklingsramen.

5.24.4 Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

För objekt som föreslås för förberedelse för byggstart senare under planperioden kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart. I beskrivningarna nedan redovisas dock för varje objekt den bedömda totalkostnad som har legat till grund för samhällsekonomisk analys och prioritering.

Befintliga banor, hastighetshöjning 250 km/h Öxnered–Lund (JTR2201c)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Stråket förbinder Malmö/Köpenhamn och Oslo via Göteborg. Det trafikeras av både snabbtåg och tät regional persontrafik, samt långväga godstrafik. På sträckorna Lund–Helsingborg, Kungälv–Göteborg–Älvängen går dessutom tät pendeltågstrafik. Stråket har hög standard med högsta tillåtna hastigheten 200 km/h. Från berörda tågoperatörer har det kommit önskemål om att kunna köra 250 km/h på delar av befintligt järnvägsnät. SJ har också köpt in nya tåg för 250 km/h med leverans år 2027/28.

Syftet med objektet är att stärka konkurrenskraften för persontransporter på järnväg genom att möjliggöra 250 km/h på befintlig bana.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar geotekniska förstärkningsåtgärder, smärre upprustning av spår, ett fåtal förlängningar av övergångskurvor, spårjustering/rälsförhöjning, plattformsåtgärder, plattformsdörrar, ett förbigångsspår samt mätning med mätvagn. Hastighetshöjning till 250 km/h genomförs på delar av Väst kustbanan och Norge-/Vänerbanan som har geometrisk standard som medger 250 km/h. Åtgärden medför cirka 12 minuters restidsvinst för snabbtågen Göteborg–Lund, och cirka 2 minuter för snabbtåg (1,9 minuter för regionaltåg) Göteborg–Öxnered.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Hastighetshöjande åtgärder på befintliga banor påverkar främst långväga kollektivtrafik, ger överflyttningspotential från vägtransporter och medför de positiva effekter som en minskad vägtrafik innebär, till exempel bättre trafiksäkerhet och mindre utsläpp och slitagepartiklar.

Åtgärden innebär målkonflikt för delmål som påverkas negativt genom intrång i landskapet, medan mål i övrigt påverkas positivt eller inte påverkas.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad total kostnad på 1 094 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 094 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 985–1 532 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (137 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

De beräknade effekterna visar att nettonuvärdeskvoten är 0,97 och ej beräknade effekter bedöms vara försumbara.

Åtgärdsbehov och kostnader för hastighetshöjningen är förenade med betydande osäkerhet, större än i normala byggprojekt. Den stora osäkerheten kring vilka faktiska åtgärder som krävs och tillhörande kostnader påverkar robustheten i resultatet. För att minska denna osäkerhet är ytterligare mätningar och analyser nödvändiga innan det går att göra en fullständig bedömning av åtgärderna och nyttornas omfattning. Sammanfattningsvis har nyttorna en hög trovärdighet inom vissa ramar, men osäkerheten kring kostnader och antaganden gör att åtgärden måste betraktas som *Svårbedömd*.

Hela objektet behöver inte genomföras för att nyttor ska kunna realiseras. Om det visar sig att vissa delar av objektet inte bör genomföras på grund av höga kostnader kan objektets storlek justeras i syfte att kunna realisera en nettonuvärdeskvot som minst motsvarar den nivå som beskrivs i objektets SEB, men utan att överskrida tilldelad budgetram.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet. Realiserar nyttor av andra aktörers redan genomförda fordonsinvesteringar.

6 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen innehåller fem storstadspaket för att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Genom Sverigeförhandlingen går staten in som medfinansiär för de olika objekten och kommunerna/regionerna är i de flesta fall huvudmän. Fem styrelser har bildats för att följa upp de avtal som Sverigeförhandlingen har tecknat under 2017 mellan staten, regionerna och kommunerna.

Enligt nationell plan 2022–2033 är det inte regeringen som fattar beslut om byggstart för de objekt som ingår i de så kallade storstadsavtalen som Sverigeförhandlingen har ingått överenskommelser om med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län.

6.1 Storstad Stockholm

Under våren/försommaren 2025 har en förhandling ägt rum som eventuellt kan innebära förändringar.

Hagalund, tunnelbanestation (SVF1804)

Nuläge, mål och syfte

Objektet genomförs av Region Stockholm och ingår i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Tunnelbanestationen Hagalund byggs i Hagalund, Solna kommun, mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden längs ny linje till Arenastaden. Stationen byggs ut samordnat med tunnelbaneutbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen med två uppgångar, varav en ska placeras i Hagalunds arbetsplatsområde och en längs Solnavägen.

Sammantaget innebär enligt Sverigeförhandlingens Ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 4 000 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 546 mnkr varav 1 322 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 96 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 343 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 203 mnkr (15 %).

Förändringen beror på att avtalad riskreserv om 180 mnkr i januari 2016 prisnivå har tagits i anspråk genom beslut i styrelsen. Finansieringen av riskreserven utgörs av medel från Region Stockholm och berörd kommun.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Stockholm, cykelobjekt (SVF1805)

Nuläge, mål och syfte

Cykelåtgärderna har en nära koppling till kollektivtrafikobjekten, vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna inom Sverigeförhandlingens ramavtal 6 - Stockholm. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar 30 cykelåtgärder. Hittills har fyra cykelåtgärder genomförts i Huddinge och två i Täby. Av de kvarvarande 24 ska tre genomföras i Stockholms stad, nitton i Huddinge kommun och två i Täby kommun.

Cykelåtgärder i Stockholms stad:

- Liljeholmsbron (breddning av cykelbanor)
- Årsta (ny/breddning av cykelbana Årstabron–Årstabergsvägen)
- Cykelbro Gamla stan–Tegelbacken (breddning av cykelbana)

Cykelåtgärder i Huddinge:

- Björnkullaringen–Regulatorvägen (ny cykelbana/-länk)
- Huddingevägen–Katrinebergsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Björnkullavägen–Alfred Nobels allé (ny cykelbana/-länk)
- Katrinebergsvägen–Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen (ny cykelbana/-länk)
- Loviseberg–Älggräsvägen (Tullinge) (ny cykelbana/-länk)

- Dialoggatan–Mickelsbergsvägen (Stockholm) (ny cykelbana/-länk)
- Ekgårdsvägen–Skärholmsvägen kommungräns (ny cykelbana/-länk)
- Glömstavägen–Kungens kurvaleden (ny cykelbana/-länk)
- Botkyrkaleden–Skärholmsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Skärholmsvägen–Ryttarhalsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Katrinebergsvägen–Tvärförbindelse Södertörn (cykelbana/-länk breddas)
- Glömstavägen–Katrinbergsvägen kommungräns (cykelbana/-länk breddas)
- Glömstavägen–Talldalsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Smistavägen–Häradsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Gamla Södertäljevägen–Mickelsbergsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Smista allé–Juringe väg 32 (ny cykelbana/-länk)
- Kungens kurvaleden–Ekgårdsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Smista allé–Skördevägen 39 (ny cykelbana/-länk)
- Cykelgarage Flemingsberg (underjordiskt cykelgarage för cirka 3 500 cyklar och tillhörande cykelservice)

Cykelåtgärder i Täby kommun:

- Västra Roslags–Näsby (cykelväg och parkering med väderskydd)
- Västra Roslags–Näsby (cykelväg)

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 585 mnkr varav 428 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 138 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 580 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 5 mnkr (1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer (SVF1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet genomförs av Region Stockholm och ingår i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Tunnelbanan ska gå från Älvsjö till Fridhemsplan och omfattar en 18 kilometer lång ny tunnelbana med fyra mellanliggande stationer vid Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet och Östbergahöjden. Stationerna planeras för en uppgång, hissar och cirka 75 meter långa plattformar. Den nya gula linjen planeras som en fristående linje för automatisk drift mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Sammantaget innebär enligt Sverigeförhandlingens Ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 48 500 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 16 337 mnkr varav 11 405 mnkr utgörs av samfinansiering, trängselskatt och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 932 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 16 496 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -159 mnkr (-1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI. Objektets omfattning har anpassats för att inte överstiga avtalad investeringsbudget. Exempel på kostnadsminskande åtgärder är reducering av antalet uppgångar, räddningskoncept utan separat räddnings- och servicetunnel, överenskommelser avseende masshantering samt att tunnelbanelinjen planeras som en fristående linje med automatisk drift och ballastfria spår.

Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer (SVF1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet genomförs av Region Stockholm och ingår i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6.

Beskrivning av objektet

Spårväg Syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö. Spårväg Syd planeras bli drygt 17 kilometer lång och omfatta 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad för att gå ovan jord. Undantaget är tunnlarna under Masmo och Kästa. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Sammantaget innebär enligt Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 18 500 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 9 426 mnkr varav 7 461 mnkr utgörs av samfinansiering, trängselskatt och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 966 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 9 450 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -23 mnkr (0 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Stockholm, Spårväg Syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik (SVF1802)

Nuläge, mål och syfte

Objektet genomförs av Region Stockholm och ingår i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6.

Beskrivning av objektet

Spårväg Syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö. Spårväg Syd planeras bli drygt 17 kilometer lång och omfatta 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad för att gå ovan jord. Undantaget är tunnarna under Masmo och Kästa. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Sammantaget innebär enligt Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 18 500 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 505 mnkr varav 4 267 mnkr utgörs av samfinansiering, trängselskatt och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 238 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 5 540 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -35 mnkr (-1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

6.2 Storstad Göteborg

Göteborg cykelobjekt (SVF1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens Ramavtal 7. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar åtta cykelåtgärder, varav en åtgärd är genomförd.

Cykelåtgärderna har en nära koppling till kollektivtrafikobjekten, vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. De kvarvarande sju cykelåtgärderna är:

- Norra Älvstranden
- Nya Allén
- Övre Husargatan–Sprängkullsgatan
- Annedalsmotet–Götaplatsen
- Stigberget–Saltholmen
- Sahlgrenska–Mölndal
- Backaplan–Kärra

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 296 mnkr varav 223 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 53 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 300 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -3 mnkr (-1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Göteborg, Spårväg Brunnsbo – Linné (Norra Älvstranden, centrala delen) (SVF1806)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens Ramavtal 7. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar nybyggnad av spårvägen mellan Linnéplatsen och Frihamnen via Lindholmen och under Göta Älv (Lindholmsförbindelsen) samt ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. Lindholmsförbindelsen sammankopplar norra och södra sidan av Göta älv och kommer att öka kapaciteten och robustheten i kollektivtrafiken. Objektet byggs i etapper och planeras vara färdigställd i sin helhet år 2039. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens Ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 36 500 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 7 233 mnkr varav 4 425 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 855 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 7 314 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -81 mnkr (-1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI. I tilläggsavtal 2021 har finansiering av objektet Brunnsbo–Linné (tidigare benämnt Spårväg Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen) reglerats i samband med att objekt Linbana avslutades.

Göteborg, Citybuss Backastråket (SVF1808)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens Ramavtal 7. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar utbyggnad av Citybuss/BRT som ett separat stråk förberett för en framtida spårväg mellan Balladgatan och Körkarlens gata. Framkomligheten förbättras, attraktiviteten stärks och hela stråket kopplas till den regionala porten Brunnsbo. Objektet byggs i etapper och planeras vara färdigställd i sin helhet år 2029. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 3 340 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 457 mnkr varav 262 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 111 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 478 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -21 mnkr (-4 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen) (SVF1809)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens Ramavtal 7. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar utbyggnad av dels en förlängning av spårväg från Lindholmen till västra Eriksberg dels en förbättrad kapacitet för trafikering av citybuss från Lindholmen till Vårbergstorget i södra Biskopsgården. Utbyggnaden förbättrar tillgängligheten mellan Biskopsgården, Norra Älvstranden och vidare till Linnéplatsen. Objektet byggs i etapper och planeras vara färdigställd i sin helhet år 2033. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 5 840 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 912 mnkr varav 532 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 347 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 919 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -6 mnkr (-1 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Objektets totalkostnad ovan omfattar även en investeringspott för de tre Kollektivtrafikobjekten inom Ramavtal 7. Investeringspotten utgörs av 20 miljoner kronor varav 10 miljoner kronor belastar nationell plan och 10 miljoner kronor utgörs av extern finansiering.

Sedan föregående plan har tilläggsavtal ingåtts med ett innehåll enligt ovan. Tilläggsavtal gäller under förutsättningen att Göteborgs kommunstyrelse och Västra Götalandsregionens regionstyrelse godkänner tilläggsavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

6.3 Storstad Helsingborg

Helsingborg, kollektivtrafik (SVF1814)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens ramavtal 11. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar Helsingborgsexpressen 2 och Helsingborgsexpressen 3. Helsingborgsexpressen 2 (HEX 2) ska byggas från Kungshult till östra Ramlösa via Maria station och stadens centrala delar. HEX 2 är en ny linje i det Bus Rapid Transit-system (BRT) som nu byggs i Helsingborg. HEX 2 går delvis i samma sträckning som Helsingborgsexpressen 1 (HEX 1) som redan byggts med medfinansiering från stadsmiljöavtal.

Helsingborgsexpressen 3 (HEX 3) ska byggas från Västergård till Ättekulla via stadens centrum och Ramlösa station. HEX 3 är en ny linje i det BRT-system som nu byggs i Helsingborg och går delvis i samma sträckning som både HEX 1 och HEX2.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 3 530 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Helsingborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 389 mnkr varav 191 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 88 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 406 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -17 mnkr (-4 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Helsingborg cykelobjekt (SVF1815)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens ramavtal 11. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar 40 cykelåtgärder med en nära koppling till kollektivtrafikobjekten Helsingborgsexpressen 2 och/eller Helsingborgsexpressen 3, vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Under åren 2018–2024 har 35 cykelåtgärder genomförts. De kvarvarande fem cykelåtgärderna är:

- Furutorpsgatan III
- Wieselgrensgatan
- Trädgårdsgatan
- Clausgatan
- Parkering vid Maria station

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Helsingborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 145 mnkr varav 102 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 6 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 330 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -185 mnkr (-56 %).

Förändringen beror på att objektets kostnad är reglerad i avtal/tilläggsavtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

6.4 Storstad Lund

Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage) (SVF1817)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och i Sverigeförhandlingens ramavtal 10. Objektet är pågående.

Avtalet innebär att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 15 000 bostäder i berörda områden.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar sju cykelåtgärder. Dessa åtgärder har en nära koppling till den utbyggda spårvägen mellan Lunds central och Brunnshög som färdigställdes 2020. Cykelåtgärderna bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikobjektet. Två cykelåtgärder är genomförda, och de kvarvarande fem är:

- Spoletorp (cykelgarage)
- Resecentrum Väster (cykelgarage)
- Bangatan (cykelgarage)
- Bangatan–Spolegatan (cykelbana)
- Åldermansgatan (cykelbana).

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Lund.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 213 mnkr varav 159 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 51 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 204 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 8 mnkr (4 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

6.5 Storstad Malmö

Malmö, Stadsbusslinje (EI-MEX- och EL-bussar) (SVF1811)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och ingår i Sverigeförhandlingens ramavtal 8. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en utbyggnad av fem nya linjer för MalmöExpressen (BRT) och tre nya linjer för Stadsbuss med eldrift. Objektet byggs i etapper och planeras vara färdigställd i sin helhet år 2033. De åtta delobjekten som ingår i avtalet är:

- MalmöExpress linje 2, Lindängen–Söderkulla–Nyhamnen
- MalmöExpress linje 4, Bunkeflostrand/Limhamn–Segevång
- MalmöExpress linje 5, Stenkällan–Rosengård–Västra Hamnen
- MalmöExpress linje 8, Lindängen–Hermosdal–Västra Hamnen
- MalmöExpress linje 10, Malmö C–Lorensborg–Hyllie–IKEA Hubbhult.
- Stadsbusslinje 3, Ringlinjen
- Stadsbusslinje 6, Klagshamn–Fortuna Hemgården
- Stadsbusslinje 9, Ön/Limhamn–Värnhem

I delobjekten ingår framkomlighetsåtgärder som till exempel busskörfält, prioritering i trafiksignaler, ombyggnad av gupp, ombyggnad/upprustning av hållplatser för längre bussar, vid behov trådinfrastruktur och förbättringar av körbanors bärighet samt i vissa fall punktvisa förbättringar i stadsmiljön.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens ramavtal att berörd kommun åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 26 750 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Malmö.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 933 mnkr varav 2 245 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 385 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 4 010 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -77 mnkr (-2 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Malmö cykelobjekt (SVF1813)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och ingår i Sverigeförhandlingens ramavtal 8. Objektet är pågående.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar 13 cykelåtgärder. Dessa åtgärder har en nära koppling till kollektivtrafikobjekten, vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Objektet ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt skapar en attraktivare stadsmiljö. De 13 cykelåtgärderna är:

- Föreningsgatan/Östra Rönneholmsvägen
- Kronborgsvägen
- Linnégatan/Erikslustvägen
- Munkhättegatan
- Amiralsgatan/Rosengård
- Västra hamnen– Lindängen
- Ny kollektivtrafikbro över Varvsbassängen
- Ny kollektivtrafikbro till Ön
- Kollektivtrafikstråket i Nyhamnen
- Lorensborgsgatan och Mariedalsvägen
- Holma
- Södra Hyllie

- Nya Citadellsfogen (Neptunigatan/Västra Varvsgatan).

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Malmö.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 720 mnkr varav 540 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 145 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 732 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -12 mnkr (-2 %).

Förändringen beror på uppdatering av totalkostnad med hänsyn till förbrukade medel.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2 (SVF1812)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 och ingår i Sverigeförhandlingens ramavtal 8.

Beskrivning av objektet

Objektet utgörs av en andra utbyggnadsetapp av Lommabanan på Godsstråket genom Skåne, som syftar till att öka kapaciteten på banan för att möjliggöra persontåg i halvtimmestrafik mellan Malmö och Kävlinge under hela trafikdygnet samtidigt som framkomligheten för godstrafiken bibehålls. Åtgärden innefattar en ny och en förlängd mötesstation vilket förbättrar möjlighet till trafik med långa godståg enligt TEN-T-kraven. Objektet omfattar nya stationer i Flädie och Alnarp, vilket genomförs med utökad finansiering från Lomma kommun. Objektet planeras färdigställas under 2027.

Sammantaget innebär Sverigeförhandlingens ramavtal att berörda kommuner åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator färdigställa 1 800 bostäder i berörda områden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Lommabanan på Godsstråket genom Skåne ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för godstrafik. Objektet är beläget på den europeiska transportkorridoren

Skandinavien–Medelhavet. Åtgärden bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 378 mnkr varav 206 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 159 mnkr.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 255 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 124 mnkr (49 %).

Sedan förra planen har Trafikverket konstaterat att den beräknade totalkostnaden har ökat från 200 mnkr till 295 mnkr i 2016 års prisnivå. Kostnadsökningen beror i stor utsträckning på ett förändrat världsmarknadsläge med generellt högre kostnad, en högre detaljeringsgrad i projektet, en större anläggning än ursprungligen beräknat samt marklösen.

Objektets kostnad är reglerad i avtal och ska räknas upp med utfallet av KPI.

7 Investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Medelsramen för dess objekt är cirka 39 miljarder kronor. Anledningen till att dessa åtgärder inte prioriterats i planförslaget är huvudsakligen att de inte inryms i det ekonomiska utrymmet och bedömts vara lägre prioriterade än de som finns i planförslaget givet regeringens direktiv.

De flesta av objekten som återfinns i detta kapitel befinner sig tidigt i planeringsprocessen och behöver därför mer tid för att utredas för att utformning och kostnadsuppskattningar ska kunna bli mer säkra. Detta innebär att objekten främst har övervägts för införande i den senare delen av planperioden.

7.1 Norrbottens län

SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad – Notviken (JN2211a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Sträckan Boden-Luleå är hårt belastad och har kapacitetsbrister under högrafiktimmar. Banan är enkelspårig och största tillåtna axellast (STAX) är 30 ton. Identifierad brist sett till kapacitet förväntas förvärras med prognosticerad trafik och kommer få en större betydelse för den planerade etableringen av ett nytt stålverk i Boden då godstransporter planeras på järnväg mellan Boden och Luleå hamn där omlastning sker till/från sjöfart.

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och öka tillgängligheten i stråket Luleå-Narvik samt att förstärka kopplingen mellan Malmbanan, Haparandabanan och Norrbotniabanan och vidare söderut.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg - Luleå) samt Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Sträckan Notviken-Gammelstad byggs ut till dubbelspår med största axellast (STAX) 32,5 ton för tåg i 200 km/h och godståg i 120 km/h. Sträckan förses med skydd mot obehörigt spårtillträde, bullerskyddsåtgärder i nära bebyggelse samt suicid- eller viltstängsel beroende på närheten till bebyggelse. Nytt trafikledningssystem blir ERTMS.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på res- och transporttider, förseningstider och trafiksäkerhet men det finns samtidigt en risk att negativ påverkan uppstår på fågelfauna.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön. Objektet bidrar till att uppfylla kraven om hastighet för persontrafik på minst 160 km/h och att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 907 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 907 mnkr. "Fastställd kalkylsammanställning" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 762–1 052 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Resultatet visar att investeringen i dubbelspår medför höga initiala kostnader i förhållande till nyttorna vilket ger en negativ nettonuvärdeskvot på -1,07. De ej beräknade effekterna avseende person- och godstrafik bedöms innebära en förbättring. Huvudresultatet och känslighetsanalyserna visar samtliga på negativa nettonuvärdeskvoter. Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser med fler och färre godståg redovisar resultat i samma härad som huvudanalysen, det vill säga nettonuvärdeskvoter under -1. Den slutliga sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust olönsamt*.

En samhällsekonomisk analys har även genomförts för dubbelspår Boden-Notviken (Luleå) i sin helhet, resultatet från denna ligger i samma härad som för denna etappvisa analys.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Förbättrad koppling till Luleå hamn. Samordningsvinster vid samtidig utbyggnad av Norrbottenbanans anslutning till Luleå.

Luleå resecentrum, statlig medfinansiering (JNR2605)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Resefunktionerna (lokalbuss, regionalbuss samt tåg) är idag utspridda i centrala Luleå. Detta underlättar inte byte mellan de olika trafikslagen utan ger långa gångvägar mellan trafikslagen och därmed lång bytestid. Dagens stationer och bytespunkter är föråldrade och i behov av modernisering och upprustning.

Åtgärdens syfte är att knyta ihop transportslag och skapa en attraktiv och smidig nod för kollektivt resande för att öka andelen resor med tåg och buss.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg - Luleå) samt Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

Åtgärden består av anläggandet av en ny busstation med tillhörande terminalbyggnad som kopplar direkt mot järnvägen. Den består också av en bro för busstrafik över järnvägen i Skeppsbrogatans förlängning och en bro för gång- och cykeltrafik över järnvägen i Storgatans förlängning.

Utöver åtgärderna som ingår i detta objekt så planeras en sekundär plattformsangöring i Sandviksgatans förlängning samt byggande av bostäder på Östra Stranden 2029. Byggstart för Resecentrumfunktioner är planerade till 2029.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Projektet bedöms ha positiv effekt på det transportpolitiska funktionsmålet genom förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Projektet bedöms ha positiv effekt på det transportpolitiska hänsynsmålet genom en förbättring av trafiksäkerheten.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på de europeiska transportkorridorerna

Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 289 mnkr varav 650 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 640 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 160–1 805 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Åtgärden förbättrar för kollektivtrafikresenärer främst vad gäller komfort, trygghet, restid/bytestid samt tillgänglighet. Dessutom bedöms även trafiksäkerheten förbättras. Dessa förbättringar bedöms vara de dominerande effekterna. Objektets lönsamhet är *Svårbedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Koppling till Norrbotniabanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.

7.2 Västerbottens län

E4 Anumark–Täfteböle trafikplats samt gång- och cykelväg (VNR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Befintlig E4 på sträckan mellan Anumark och Täfteböle i Umeå har idag låg standard som inte uppfyller Trafikverkets krav för väg med skyltad hastighet 110 km/h. Trafiksäkerhet och framkomlighet genom Anumark samt i korsningen (väg 645/E4), mot Hjoggmärk/Dåva, är begränsad. Dessutom är planeringen i området, med väg, järnväg och bebyggelse, ej tillräckligt samordnad. Skyltad hastighet varierar mellan 70 km/h och 110 km/h.

Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter längs E4 vid Dåva industriområde samt att förbättra kapacitet och framkomlighet i korsning.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innefattar anläggande av trafikplats i nuvarande korsning mellan väg 645/E4 samt upprustning av parallellvägen genom byn. Skyltad hastighet på E4 höjs till 110 km/h. Busshållplatser byggs i båda riktningar vid föreslagen trafikplats och en ny hållplats med tillhörande gång- och cykelport anläggs även i södergående riktning i Täfteböle. Gång- och cykelport byggs också i centrala Anumark och en vägport för oskyddade trafikanter och bilar där Innertavlevägen idag ansluter mot E4.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Störst positiv effekt fås på restid och trafiksäkerhet medan störst negativ inverkan fås på reskostnad.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 443 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 443 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 398–620 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot på 0,00 och ej beräknade effekter bedöms vara försumbara. Därmed betraktas åtgärdens sammanvägda lönsamhet som *Nära noll*. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad samt lägre trafikflöden har negativa nettonuvärdeskvoter. Däremot ger analysen med högre trafikflöden en positiv nettonuvärdeskvot, vilket innebär att åtgärden kan bli lönsam vid ökad trafik. En särskild känslighetsanalys visar att om trafikflödena enbart följer Trafikverkets basprognos utan att Dåva industripark exploateras fullt ut, blir nettonuvärdeskvoten negativ. Detta understryker att åtgärdens lönsamhet till stor del är beroende av att exploateringen genomförs och genererar det förväntade trafikflödet.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Starka kopplingar till lokal utveckling.

E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering (VN2202)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Sträckan Grimsmark-Broänge har en låg plan- och profilstandard med tvära kurvor och backkrön med begränsad sikt. Förhållanden utmed vägen innebär stor risk för olyckor med svåra följder. Av trafiksäkerhetsskäl är skyltad hastighet som högst 80 km/h och trafiksäkerhetskameror finns uppsatta. Kurvan vid Kråkånger, vid Lövsele, pekas ut som särskilt svår. Sträckan saknar mitträcke trots att trafikmängden talar för att det skulle behövas.

Åtgärderna syftar till en ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag med fokus på bibehållen tillgänglighet för person- och godstransporter längs E4.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att E4 förbi Lövånger förläggs i ny sträckning med längd 8,5 kilometer kombinerat med att 0,5 kilometer av befintlig E4 breddas. Vägstandard är 2+1-väg med mötesseparering, 110 km/h och viltstängsel. Tre korsningspunkter ingår med vänstersvängskörfält och i dessa sänks hastighetsgränsen till 80 km/h. I åtgärden ingår också 2 kilometer separerad gång- och cykelväg, två planskilda passager, en skoterport, en faunapassage, viltuthopp, parkeringsfickor och 6 kilometer grusade ersättningsvägar.

Objektet är en etapp av mötessepareringen av E4 genom Västerbotten.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden innebär stora restidvinster samtidigt som barriäreffekten för fauna ökar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 650 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 648 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 585–910 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,28 och alla känslighetsanalyser utom högre investeringskostnad är lönsamma. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget innebära en negativ påverkan på natur- och kulturmiljö. Åtgärden innefattar dock exempelvis faunapassager som förmildrar detta. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är samhällsekonomiskt *Lönsamt*. Det finns osäkerheter avseende trafikutvecklingen kopplade till industrietableringarna i Skellefteå som innebär att trafikutvecklingen kan vara överskattad.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

SgöN Umeå C förlängning plattform (JN2208)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Idag råder det kapacitetsproblem vid Umeå central och på angränsande sträckor på grund av stor mängd persontrafik och vändande tåg. På Umeå C finns behov av ett ytterligare plattformsläge utan att hindra möte.

Syftet med åtgärden är öka kapaciteten på Umeå C och möjliggöra för tåg att avgå och ankomma även när andra tåg finns vid samma plattform, såväl för södergående som norrgående tåg. Syftet är även att förenkla byten på Umeå C.

Objektet berör Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Föreslagen åtgärd är att plattformen vid spår 3 förlängs samt att nya växlar läggs in mellan spår 2 och 3 för utökade möjligheter till möten, avgångar respektive ankomster. Bredden på de förlängda delarna av plattformen anpassas till befintlig plattform och det förväntade resandebudet på stationen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på tillgänglighet och trafiksäkerhet. Ingen tydlig negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik.

Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren

Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 138 mnkr. Behov av finansiering från

nationell plan uppgår till 138 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för

kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 124–193 mnkr. Finansiering av

signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder

(30 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,09. Nettonuvärdeskvoten i huvudanalysen är nära noll

och känslighetsanalyser visar nettonuvärdeskvoter både över och under noll.

Åtgärden medför enbart nyttor för persontrafik där posterna bytestid, åktid och

biljettintäkter är de största. Det finns en stor ej beräknad effekt avseende

förseningstidsvinster som resulterar i att den slutliga bedömningen är att åtgärden

är samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering (VN012)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E4 mellan Ljusvattnet-Yttervik vid Bureå är viktig för person- och godstransporter

längs Norrlandskusten. Vägsträckan bedöms dock ha brister avseende geometri och

korsningar. Av trafiksäkerhetsskäl är skyltad hastighet som högst 80 km/h och

trafiksäkerhetskameror finns uppsatta. Alla korsningar är i plan och det finns

mindre anslutningar både vid enskilda vägar och fastigheter. Då E4 passerar igenom samhället Bureå utgör vägen en barriär då anordnade passager för gående och cyklande saknas.

Åtgärdens syfte är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs sträckan genom att bygga en mötesseparerad väg med trafiksäkra anslutningar och passager

Beskrivning av objektet

E4 mellan Ljusvattnet-Yttervik byggs om till 2+1-väg. Detta innebär att vägen breddas samt utrustas med mitträcke och att hela sträckan får viltstängsel. Skyltad hastighet höjs till 110 km/h. Korsningen vid Norra Ågatan och Strömholmsgatan blir planskild och en annan korsning får separat körfält för vänstersvängande trafik. Längs en delsträcka anläggs gång- och cykelväg inklusive planskild passage som ansluter hållplatser längs E4. Vidare ingår faunapassage, flera viltuthopp och skoterport.

Objektet är en etapp av mötessepareringen av E4 genom Västerbotten.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Funktions- och hänsynsmålet har synergier främst genom att restiden minskar och trafiksäkerheten förbättras. Detta är de två största positiva effekterna. Konflikter mellan målen och även inom hänsynsmålet orsakas främst av att växt- och djurliv kan påverkas negativt av åtgärden vilket bedöms vara den största negativa effekten. Inom funktionsmålet blir det synergier genom att restid, resekomfort och trygghet förbättras samtidigt som detta står i konflikt med att transportkostnader ökar.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 562 miljoner. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 558 mnkr. Schablonkalkyl har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 506–786 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,43. Åtgärden ökar barriäreffekten för växt- och djurliv, och kostnader för drift och underhåll ökar. Samtidigt uppnås positiva effekter i form av förbättrad komfort och ökad trygghet. Effekter som ej beräknats bedöms totalt sett bli försumbara. Av känslighetsanalyserna är det endast högre investeringskostnad som inte är lönsam. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Lönsam*. Det finns osäkerheter avseende trafikutvecklingen kopplade till industrietableringarna i Skellefteå som innebär att trafikutvecklingen kan vara överskattad.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

E12 Kulla–Norrfors mötesseparering (VN1810)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E12 är utpekad som funktionellt viktig ur ett tillgänglighetsperspektiv för dagliga resor och är ett starkt pendlingsstråk där framkomligheten bör prioriteras. Säkerheten för oskyddade trafikanter är bristfällig för långsgående trafik, passagemöjligheter och saknar säkra hållplatser. Sträckan anses vara en potentiell sträcka för cykelpendling. Ren och vilt tar sig enkelt ut på vägen då viltstängsel saknas och renpåkörningar förekommer. Skoterpassager sker i plan med risk för kollisioner.

Åtgärden syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för fordonstrafiken samt åtgärda trafiksäkerhetsproblem och tillgänglighetsbrister för oskyddade trafikanter på sträckan.

Beskrivning av objektet

Aktuell sträcka byggs om till mötesfri landsväg 2+1 med 100 km/h. Tre korsningar byggs om. Två planskilda passager för oskyddade trafikanter och jordbruksfordon anläggs. En gång- och cykelväg byggs mellan Brännland och trafikplats Norrfors, samt en annan mellan korsningen E12/väg 632 och Klockarbäckens industriområde. 7 kilometer viltstängsel sätts upp på båda sidor av vägen. Bulleråtgärder genomförs. En dubbelsidig busshållplats installeras. Viltuthopp, faunapassage och fyra parkeringsfickor anläggs.

Det finns beroenden till projektet *E12 Brännland* som innefattar en ny korsningslösning och busshållplatser, med en ny korsningslösning mellan väg E12, Sörforsvägen och Kassjövägen samt busshållplatser längs E12 vid Brännland. Detta projekt befinner sig i skedet samrådshandling. I de samhällsekonomiska kalkylerna för aktuellt objekt (E12 Kulla Norrfors mötesseparering), antas att trafikplatsen är byggd i basvägnätet på grund av detta.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till positiva effekter vad gäller framkomlighet för fordonstrafik, gång och cykel medan det uppstår vissa negativa effekter för naturmiljön. Den ökade framkomligheten och ökade hastigheten medför negativ klimatpåverkan även då utsläpp beräknas minska alternativt vara oförändrade, vilket ger en liten målkonflikt. Mildrande åtgärder är planerade för vilt i området genom införande av faunapassage och viltuthopp.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 502 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 502 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 452–703 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,49. Positiv samhällsekonomisk lönsamhet sett till de beräknade effekterna medan de ej beräknade effekter sammanvägt bedöms vara försumbara. Samtliga känslighetsanalyser är positiva men känslighetsanalysen avseende högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1. Den sammanvägda bedömningen av objektet är därmed *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering (JNR2604)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Stambanan genom övre Norrland kan inte tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland och passerar inte där merparten av befolkningen bor. Beslut har tagits att bygga den kustnära Norrbotniabanan, Umeå–Luleå, och utbyggnaden har påbörjats.

Skellefteå saknar idag ett resecentrum, vilket är en brist för att integrera Norrbotniabanan med övrig infrastruktur. Ett välutvecklat resecentrum är avgörande för att möjliggöra smidiga byten och stärka stadens roll som transportknutpunkt.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå – (Luleå)).

Beskrivning av objektet

Skellefteå kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbotniabanans stationsläge i Skellefteå. Vid resecentrum planeras för resecentrumbyggnad och bussterminal, samt cykel- och bilparkering, hämta/lämna-funktion samt mobilitetshus.

Skellefteå kommun har nyligen genomfört en tävling avseende resecentrums gestaltning och utformning av bland annat resefunktioner och tillgänglighet. Projektet omfattar även ombyggnad av Södra Järnvägsgatan för att anpassa gatan till resecentrumets nya struktur, vilket bland annat omfattar förbättrade gång- och cykelvägar längs gatan. Torgtor och grönska ska också anläggas runt resecentrum för att skapa en trivsamt och inbjudande miljö för besökare.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv effekt på reskomfort, trygghet och trafiksäkerhet. Samtidigt medför den viss påverkan på natur- och kulturmiljön i form av intrång och barriäreffekter, men dessa bedöms vara försumbara.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 752 mnkr varav 420 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 332 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 677–1 053 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Effekterna av utbyggnaden av resecentrum är små och i stor utsträckning försumbara. Som försumbara effekter bedöms bland annat påverkan på hälsa och natur- och kulturmiljö. De effekter som berör resenärerna bedöms dock vara positiva och medföra en förbättring jämfört med om utbyggnaden inte sker. Framför allt bedöms trygghet för resenärerna vara en viktig aspekt tillsammans med trafiksäkra anslutningar till resecentrumet och stationen. Effekternas storlek i förhållande till anläggningskostnaden är dock sannolikt små varför utbyggnadens lönsamhet är *Svårbedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Koppling till Norrbotniabanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.

Norrbotniabanans Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering (JNR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Stambanan genom övre Norrland kan inte tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland och passerar inte där merparten av befolkningen bor. Beslut har tagits att bygga ut den kustnära Norrbotniabanans mellan Umeå och Luleå, utbyggnaden har påbörjats.

Trafikverket planerar för stationslägen i ett antal samhällen utmed banan, bland annat i Robertsfors. Med utbyggnaden kommer ett behov att skapa ett resecentrum för att tillgodose ett effektivt och tryggt resandeutbyte i Robertsfors.

Robertsfors resecentrum ska knyta ihop tågtrafiken på Norrbotniabanans med busstrafik, biltrafik, gång och cykel. Det ska vara välkomnande och tryggt, en viktig förutsättning för utvecklingen av orten.

Objektet berör ett förlängt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå – (Luleå)).

Beskrivning av objektet

Robertsfors kommun planerar för ett resecentrum vid Norrbotniabanans stationsläge. Resecentrum omfattar ytor för kollektivtrafik-buss, samt cykel- och bilparkering. En ny huvudgata binder ihop Storgatan med stationen och med bostads- och rekreationsområden i norr. Gatuutbyggnaden ger nya kopplingar och utökade gång- och cykelmöjligheter.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Utbyggnaden av Norrbotniabanan står för merparten av effekterna för tillgänglighet och omgivningspåverkan. Effekterna av denna hanteras i den SEB som tagits fram för Norrbotniabanan. Utbyggnaden av resecentret i Robertsfors bedöms bidra ytterligare till funktionsmålen avseende medborgarnas tillgänglighet, men bedöms ha liten påverkan på hänsynsmålen.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till krav enligt TEN-T-förordningen

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 203 mnkr varav 115 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 88 mnkr. Schablonkalkyl har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 183–285 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Effekterna av utbyggnaden av resecentrum är små och i stor utsträckning försumbara. De effekter som berör resenärerna bedöms dock vara positiva och medföra en förbättring jämfört med om utbyggnaden inte sker. Framför allt bedöms trygghet för resenärerna vara en viktig aspekt tillsammans med trafiksäkra anslutningar till resecentrumet och stationen. Effekternas storlek i förhållande till anläggningskostnaden är dock sannolikt små varför utbyggnadens lönsamhet är *Svårbedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Koppling till Norrbottenbanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.

7.3 Västernorrlands län

E14 Stöde–Matfors mitträckesseparering (VM2605)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E14 mellan Stöde och Matfors är tvåfältsväg med bredd 13 meter och hastighetsgräns 100 km/h med undantag av en kortare sträcka och lokala hastighetssänkningar med 80 km/h. Detta i kombination med avsaknad av mitträcke, brister i sidoområden samt geometrisk utformning med skarpa horisontal- och vertikalkurvor ger en sämre trafiksäkerhetsstandard.

Åtgärden syftar till en ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag med fokus på bibehållen tillgänglighet för person- och godstransporter längs E14.

Beskrivning av objektet

E14 mellan Stöde och Matfors byggs om till mötteseparerad 2+1-väg som medger 30% omkörbarhet. Delsträckan som är smalare än 13 meter breddas. Korsningar som kvarstår får vänstersvängskörfält, stopplikt och lokal hastighetssänkning till 80 km/h. Viltstängsel och ny faunapassage. Antalet anslutningar minskas och parallellvägnät anläggs för att E14 ska kunna nås via kvarstående korsningar. Hållplatserna anpassas efter vägstandarden, och två vägportar ingår, vilka kan fungera som passager för stora däggdjur.

Objektet är en etapp av mitträckesseparering av E14 mellan Sundsvall och Östersund.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger framförallt förbättrad trafiksäkerhet för personresor med bil och för godstransporter. För bilresor förbättras restiden. Åtgärden ökar barriäreffekten för djurlivet samt ger mer klimatpåverkande utsläpp och ökad energianvändning på grund av byggande, drift och underhåll.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 512 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 512 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 461–717 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen ger ett positivt resultat med en nettonuvärdeskvot på 0,18. Av känslighetsanalyserna är alla utom två lönsamma, högre investeringskostnad samt lägre värdering av trafiksäkerhet. Sammanvägt bedöms de ej beräknade effekterna vara negativa på grund av ökad barriäreffekt för djurlivet och ökade drift- och underhållskostnader. Detta påverkar den totala bedömningen av åtgärdens lönsamhet, vilket innebär att den sammantaget bedöms vara *Nära noll*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

E14 Blåberget–Matfors mitträckesseparering (VM1801)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Befintlig E14 på sträckan Blåberget–Matfors har idag bristande trafiksäkerhet och låg trafikteknisk standard med en skyltad hastighet som ej är anpassad till trafikflödet. Vägen har en stor betydelse för näringslivets transporter, arbetspendling samt turisttrafik till och från fjällområdet Åre/Storlien. Viltstängsel saknas på sträckan.

Syftet med åtgärden är att tillskapa en trafiksäker väg för alla trafikanter på sträckan, bland annat genom att göra den mötesfri. Målet är också förbättrad framkomlighet.

Beskrivning av objektet

Den 7,4 kilometer långa sträckan E14 Blåberget-Matfors byggs om till mötesseparerad 2+1-väg. Cirka 4 kilometer ersättningsvägar och två anslutningar

byggs. Korsningar förbättras och antalet direktutfarter mot E14 minimeras. Skyltad hastighet höjs till 100 km/h på hela sträckan. Separat gång- och cykelväg anläggs. Två nya viltpassager byggs och en befintlig port under E14 viltanpassas. Viltstängsel sätts upp längs hela sträckan.

Objektet är en etapp av mitträckesseparering av E14 mellan Sundsvall och Östersund.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger positiva effekter för medborgares resor genom ökad trafiksäkerhet, kortade restider och ökad tillgänglighet. Viltstängsel och mitträcke utgör en barriär för djurlivet och ett visuellt intrång i landskapet men minskar risken för viltolyckor.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

E14 ingår i TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 523 mnkr varav 4 mnkr utgörs av samfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 506 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 470–732 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,21. Majoriteten av känslighetsanalyserna som genomförts visar på positiva resultat. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad, lägre transportflöden i prognosår 1 samt lägre värdering av trafiksäkerhet bidrar till att åtgärden ej är robust lönsam. Den sammanvägda bedömningen av ej beräknade effekter visar på en försämring till följd av ökade barriäreffekter och kostnader för drift och underhåll. Denna försämring bedöms dock inte ändra lönsamhetsbedömningen. Åtgärden bedöms därför vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet har rangordnats utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet samt justerats uppåt baserat på att det små skillnader samhällsekonomiska lönsamheten mellan berörda objekt. Åtgärden stärker även E14 vilket är prioriterat av region Jämtland Härjedalen.

E4 Förbi Örnsköldsvik (VM1804)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg E4 är Sveriges viktigaste transportled för gods och personer till och från norra Sverige. Genomfarten har dålig framkomlighet och skapar en barriäreffekt i stadskärnan, vilket påverkar alla men särskilt barn, äldre och funktionshindrade. Olyckor är vanliga på grund av den stora mängd människor som rör sig i området. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och PM10 riskerar att överskridas. Transporter med farligt gods genom staden utgör en betydande risk vid eventuella olyckor.

Åtgärden ska förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i Örnsköldsvik, samtidigt som E4-trafiken får bättre framkomlighet och boendemiljön i staden förbättras.

Beskrivning av objektet

Förslag till åtgärd är en tunnel för E4 genom Åsberget. Befintlig E4 mellan Golfbanevägen och tunneln på södra sidan samt på norra sidan mellan Bröstarondellen och tunneln byggs om i till stor del befintlig sträckning till mötesfri landsväg med 2+1 körfält och hastighetsbegränsning 100 km/h. Tunneln byggs med 2+2 körfält. Trafikplatser på båda ändpunkterna av tunneln gör att korsande trafikströmmar inte förekommer. Befintlig E4 mellan Paradisrondellen och Viktoriaesplanaden smalnas av till 1+1 körfält.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökad kapacitet i trafiksystemet bidrar till förbättrad tillgänglighet. Avlastning av trafik genom stadskärnan och vägtrafik i tunnel ger positiva trafiksäkerhetseffekter, minskat buller och minskade barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 710 mnkr varav 1 093 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering samt avgifter. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 610 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 439–3 795 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,39 men de beräknade nyttorna är något underskattade på grund av ett fel i prognosmodellen Sampers¹³. Det finns positiva ej beräknade effekter; ökad robusthet, minskad restidsosäkerhet samt färre transporter med farligt gods genom centrum, dessa bedöms dock sammantaget vara försumbara. Två känslighetsanalyser, högre investeringskostnad och lägre transportflöden, har en nettonuvärdeskvot under 0,1. Den sammanvägda lönsamheten blir därför *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Mittbanan Stöde–Nedansjö ny mötesstation (JNR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Största tillåtna hastighet på Mittbanan mellan Stöde och Nedansjö är idag 70 km/h, vilken är utmärkande låg i förhållande till resterande bana mellan Ånge och Sundsvall. Sträckan mellan Stöde och Nedansjö är cirka 15 kilometer och har en ungefärlig körtid på 13 minuter. Den långa gångtiden föranleder ett behov av en möjlighet för tåg att mötas. Sträckan trafikeras av både gods- och persontrafik.

Syftet är att skapa mötesmöjlighet för tåg mellan Stöde och Nedansjö och på så sätt sänka kapacitetsutnyttjandet på sträckan Nacksta-Ånge, vilket skulle förbättra för person- och godstrafik.

Beskrivning av objektet

Ny 2-spårs mötesstation cirka 6 kilometer öster om Stöde driftplats, där det finns segment med raklinjer vilket gör det möjligt att lägga in växlar och på så sätt erhålla en mötesstation med cirka 960 meters längd. Detta ger möjlighet till tågmöte med

¹³ Det har upptäckts fel i prognosmodellen Sampers som ger ett för lågt långväga resande med bil i vissa delar av landet, vilket innebär att de beräknade nyttorna kan vara underskattade för detta objekt. Läs mer på www.trafikverket.se/sampers.

samtidighet för tåglängd på 630 meter och tågmöte utan samtidighet för 750 meter långa godståg.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider men påverkar samtidigt landskap och biologisk mångfald negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet för gods och personresor. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 179 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 179 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 161–251 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (55 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,42. Känslighetsanalysen med högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot $<0,1$ och ej beräknade effekter är totalt sett försumbara. Sammanvägt är åtgärden därför *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.4 Jämtlands län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Jämtlands län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.5 Gävleborgs län

Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Råta linjen (YM001)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg 56 utgör del av ”Råta linjen”, en förbindelse mellan Gävle och Norrköping. Vägen är en viktig länk för näringslivets transporter i nord-sydlig riktning, då den utgör primär transportväg för farligt gods. Objektet berör sträckan Hedesunda-Valbo. Vägen är olycksdrabbad och har bristande trafiksäkerhet. Årsdygnstrafiken är 2600 med en hög andel (30 %) tung trafik. Syftet med åtgärden är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 56 mellan Hedesunda och Gävle.

Beskrivning av objektet

Ny mötesfri väg 2+1 i ny sträckning från väg 56 Norra Brunn till väg 509 Dragmuren (cirka 23 km), hastighet 100 km/tim. Från Dragmuren följer ny väg 56 befintlig sträckning för väg 509 och ansluter E4 vid trafikplats Gävle Södra. Sträckan på befintlig väg 509 breddas. En cirkulationsplats föreslås där de västra ramperna i trafikplats Gävle Södra ansluter till väg 509. Viltstängsel sätts upp längs hela sträckan och planskilda faunapassager anläggs. Bulleråtgärder ingår också.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat, landskapsbilden och djurlivet negativt. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 434 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 420 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 291–2 008 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,33 och de ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara försumbara. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en

nettonuvärdeskvot under 0,1. Sammantaget bedöms åtgärden därför vara samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Ockelbo – Mo grindar, dubbelspår, inkl Ockelbo bangård (JM2205)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Syftet med projektet är att höja kapaciteten på delsträckan mellan Ockelbo och Mo grindar samt höja kapaciteten, hastigheten och säkerheten genom Ockelbo.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar en dubbelspårsutbyggnad mellan driftplatserna Ockelbo och Mo grindar samt ombyggnad av Ockelbo bangård. För Ockelbo bangård sker ombyggnaden i befintligt läge, utan linjeomläggning i södra änden. I samband med dubbelspårsutbyggnaden ersätts samtliga plankorsningar längs sträckan med planskildheter. Där järnvägen går genom tätbebyggt område föreslås stängsel och vid behov bullerplank på vardera sidan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden förbättrar järnvägens kapacitet och trafiksäkerhet men försämrar samtidigt kulturmiljön.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 449 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 449 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 304–2 029 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar på en nettonuvärdeskvot på -0,74. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva genom ökad trafiksäkerhet, minskat buller och ökad kapacitet på grund av ombyggnad av Ockelbo station. Samtidigt visar den objektspecifika känslighetsanalysen på lönsamhet, där vissa godståg antas bli något kortare på grund av korta mötesspår på Ockelbo station i jämförelsealternativet. Den slutligt bedömda sammanvägda lönsamheten är *Svårbedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Potential för stora samordningsvinster med nödvändiga underhållsåtgärder. Bidrag till TEN-T-krav.

7.6 Dalarnas län

E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering (VM2212)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E16 är en viktig del i det nationella vägnätet samt en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige. E16 är den huvudsakliga infartsvägen till Falun österifrån och fyller därför en viktig funktion som lokalt pendlingsstråk. Vägen är på denna sträcka klassad som prioriterad väg för kollektivtrafik och rekommenderad väg för transporter med farligt gods. Syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och bullermiljön för boende längs sträckan.

Beskrivning av objektet

Projektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder mellan Lönnemossa och Klingvägen i form av mötesseparering, vägräcken, åtgärder för att helt eller delvis motverka otillåtna vänstersvängar, viltstängsel samt ny vägbeläggning. Trafikplatserna Östra Hosjö och Lönnemossa byggs om med accelerations- och retardationsfält. Bullerskyddsåtgärder genomförs i form av bullerskyddsplank och fasadåtgärder.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt växt- och djurlivet negativt. Effekter relaterade till funktionsmålet

påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 166 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 166 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 149–232 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,19. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad och lägre värdering av trafiksäkerhet har nettonuvärdeskvoter under 0,1. De ej beräknade effekterna är positiva, trafiksäkerheten blir bättre genom säkrare trafikplatser och positiva hälsoeffekter uppnås genom bullerdämpande fasad- och fönsteråtgärder. Sammanvägt visar den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen att åtgärden är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.7 Uppsala län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Uppsala län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.8 Västmanlands län

Arboga–Jädersbruk, Dubbelspår (JO2204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Sträckan Arboga–Jädersbruk är en enkelspårsträcka som är tungt belastad då Svealandsbanans tåg ansluter vid Valskog, nordöst om Arboga. Detta gör sträckan störningskänslig och det saknas mötesspår. I Jädersbruk ansluter linjen från Frövi vilket innebär att sträckan mellan Jädersbruk och Arboga även trafikeras av godståg.

Syftet med åtgärden är att möta identifierade framtida trafikeringsbehov på sträckan genom att genomföra kapacitetshöjande åtgärder.

Objektet berör Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att befintligt enkelspår mellan Arboga och Jädersbruk byggs ut till dubbelspår för att förbättra kapaciteten för tåg på Mäljarbanan samt förbättra för tåg mellan Frövi och Arboga. Åtgärden inkluderar även en ny bullerskärm längs en del av sträckan samt nytt stängsel i Arboga.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökad kapacitet med minskad risk för förseningar bidrar till ökad tillförlitlighet i systemet och bättre möjligheter för både personresor och näringslivets transporter, vilket bidrar till funktionsmålet. Ökad trafiksäkerhet samt mindre utsläpp och buller bidrar till hänsynsmålet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 245 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 245 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 220–342 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (177 mnkr)

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,24. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad och lägre transportflöde har nettonuvärdeskvoter under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.9 Örebro län

Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (JMR2606)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033, men objektet består av omarbetade åtgärder utifrån ett tidigare objekt i nationell plan 2022–2033 (Frövi, bangårdsombyggnad)

Frövi driftplats är en järnvägsknutpunkt där tre banor möts. Dessa är Bergslagsbanan mot Ludvika, Godsstråket genom Bergslagen mot Örebro och Fagersta samt Mälarbanan mot Arboga. Genomfartstrafiken är omfattande och redan för den verksamhet som bedrivs idag är spårkapaciteten otillräcklig. Åtgärdens syfte är att frigöra kapacitet på stråken och underlätta för näringslivets expansion.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att Frövi bangård byggs om till en överlämningsbangård med nytt överlämningspår (spårloop) som innebär ett signalreglerat ankomstspår. Överlämningsbangården har syftet att hantera lokala transportutbyten, så som järnvägstransporter till närliggande industrier.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden påverkar transporttider positivt och minskar risken för förseningar. Den har viss negativ påverkan på växt- och djurliv i form av ökade barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 268 mnkr varav 97 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 171 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 241–375 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (144 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har genomförts då åtgärdens effekter bedöms vara svåra att fånga med Trafikverkets etablerade verktyg. Omläggningen av godsflöden till den nya bangården innebär en minskning i kapacitetsutnyttjande. Denna minskning leder till nyttor i form av kapacitetsvinster såsom tidsvinster och minskade förseningar för både person- och godstrafik. Dessutom minskar trafikeringskostnaderna för persontransportföretagen. Nyttorna från kapacitetsvinsterna och minskad risk för förseningar bedöms vara stora, men osäkerheten kring storleken på nyttorna är betydande och gör att objektets lönsamhet bedöms vara *Svårbedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Starka kopplingar till andra aktörers åtgärder och planering.

Örebro C förlängda plattformslängder (JO2209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Det finns brister i funktionen på Örebro C idag då dubbelspåret genom stationen i praktiken fungerar som ett enkelspår till följd av växlarnas placeringar och placering av persontrafikens plattformsspår. Detta begränsar framkomligheten genom Örebro och möjligheterna för utökad trafik med vändande tåg. Vid Svartån finns framkomlighetsbegränsningar då spårutformning i nuläget innebär en flaskhals för godstågen.

Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på Örebro C, för att kunna möta framtida behov för både tåg och resenärer utifrån tänkt trafikering.

Objektet berör ett Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå) samt Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär en ombyggnation vid Örebro C med nya/förlängda plattformslägen, vändspår/uppställningsspår samt växelförbindelser, för att möjliggöra en dubbelspårig trafikering på sträckan. Åtgärden innehåller även delvis stängsling av spårområdet samt upprustning av befintlig servicetunnel för att den ska kunna fungera som gångpassage mellan plattformarna. Åtgärden omfattar tak över plattform, men inga andra förbättrande åtgärder på plattformarna. Alla åtgärder ligger mellan Svartån och plankorsningen Mannatorpsvägen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till förbättringar för järnvägstrafiken, vilket ökar möjligheterna att resa kollektivt samt stärker näringslivets konkurrenskraft. Förbättringar i järnvägstrafiken ger positiva földeffekter för bland annat klimat, luft, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Inga identifierade målkonflikter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 364 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 364 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 327–509 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (448 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 1,06. Alla känslighetsanalyser har nettonuvärdeskvoter över 0,1. De ej beräknade effekterna innebär en förbättring genom ökade bytesmöjligheter för resenärerna, minskade kostnader för gods- och persontransportföretag samt förbättrad tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Sammantaget bedöms den föreslagna åtgärden vara *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Hovsta, Förbigångsspår (JO2206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Hovsta är en nod som kopplar samman Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen i plan. Vid Hovsta finns kapacitetsproblem som leder till svårighet att hitta tåglägen.

Mälarbanan har enkelspår och trafiken består till huvuddel av persontrafik. Efterfrågan på tåglägen är mycket stor. Godsstråket har dubbelspår och trafiken består huvudsakligen av godstrafik. Banan utgör ett av Sveriges viktigaste stråk för gods. Kopplingen mellan banorna är ett stort problem sett till kapacitet med tåglägen.

Syftet är att säkerställa dubbelspårsfunktion på Godsstråket genom Bergslagen även vid väntande trafik mot Mälarbanan.

Objektet berör Transportflöde 3 (Hallsberg – Luleå) samt Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro).

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar cirka 600 meter nytt förbigångsspår norr om Hovsta i höjd med att Mälarbanan svänger av österut från Godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden gör att stillastående tåg på Godsstråket genom Bergslagen som väntar på att svänga in på Mälarbanan inte längre blockerar banan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden leder genom förbättrad framkomlighet och kortade restider till en ökad attraktivitet för järnvägen jämfört med väg. Detta bedöms ge positivt bidrag för flertalet delmål. Då åtgärden görs i anslutning till befintlig järnväg bedöms även intrång i landskapet försumbart. Eventuella värden för naturmiljö, kulturmiljö samt förorenad mark är okända.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 124 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 124 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 112–174 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (87 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,36 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1. Sammantaget bedöms den föreslagna åtgärden vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet (JO2203)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I Laxå finns triangelspår mellan Värmlandsbanan och Västra stambanan. Dagens trafikering begränsas av korsande tågvägar och kapaciteten på enkelspåret mot Hasselfors. Syftet med åtgärden är att minska kapacitetsproblemen som finns vid Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan och skapa en genare resväg med kortare restid för tåg mot Värmlandsbanan.

Objektet berör Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg) samt Transportflöde 6 (Stockholm – Oslo).

Beskrivning av objektet

Åtgärden består av att bygga ett andra spår i det redan existerande triangelspåret Värmlandsbanan-Västra stambanan (österut). Ny sträckning blir ca 5 km långt och detta nya spår förläggs så att våtmarker undviks (mellan mossen Alguten och Porlamossen). Antagen spårgeometrin möjliggör hastigheter på 200 km/h.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar samtidigt landskapet och luftkvaliteten negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Värmlandsbanan och Västra stambanan ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 425 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 425 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 383–595 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (88 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,41. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Sammantaget bedöms åtgärden därför vara samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

7.10 Värmlands län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Värmlands län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.11 Södermanlands län

E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2 (VO2209)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

E20 ingår i det nationella stamvägnätet och utgör ett riksintresse för kommunikationer. E20 är även utpekad som särskilt betydelsefull för godstransporter och är rekommenderad transportväg för farligt gods. På den cirka 10 km långa sträckan mellan trafikplats Gröndal och trafikplats Årby varierar E20 från mötesfri motortrafikled med 1+1 respektive 2+1 körfält till motorväg. Då dagens trafikflöden börjar närma sig maxflödet för vägtypen uppstår köer och incidenter på sträckan. Syftet med föreslagna åtgärder är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på den aktuella sträckan av E20 samt i berörda trafikplatser.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär utbyggnad till fyra körfält. Totalt 2+2 körfält och ombyggnadslängd 7,2 kilometer. I åtgärden ingår även bulleråtgärder, vattenskyddsåtgärder, viltstängsel samt två gång- och cykelpassager. Föreslagen hastighet efter ombyggnation är 110 km/tim.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restid och trafiksäkerhet men landskapsbilden påverkas något negativt till följd av ökat intrång.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom sträckan redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 064 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 064 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 957–1 489 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,45. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva genom påverkan på restid och trafiksäkerhet. Sammantaget bedöms åtgärden därför vara samhällsekonomiskt *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.12 Stockholms län

Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar (JOR2602)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Mellan Flemingsberg och Järna kan man se fyrspåret som två separata dubbelspårsbanor varav den ena är Grödingebanan, som trafikeras av fjärr- och regionaltåg och den andra är gamla Västra stambanan som främst trafikeras av pendeltågstrafik. Järnvägssträckan på den gamla Västra stambanan är kurvig och har flera smala tunnlar, vilket begränsar hastighet och kapacitet på banan och medför långa res- och transporttider för resande med pendeltåg och för den godstrafik som samsas med pendeltågen på banan.

Objektet syftar till att genom hastighetshöjning förbättra restiderna för person- och godstrafiken.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär en kurvrätning på sträckan Tumba-Söderby inklusive viltstängsel. Befintlig gång- och cykelväg ersätts med nytt läge. Bulleråtgärder utförs i samband med kurvrätningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Åtgärden minskar restiden men innebär samtidigt en ökad barriäreffekt för vilt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 249 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 249 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 224–348 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (33 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,41. Beräknade nyttor utgörs till stor del av tidsvinster för persontågen. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget vara negativa till följd av ökade barriäreffekter för vilt.

Den sammanvägda bedömningen är att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet. Objektet ges dock lägre prioritet baserat på osäkra planeringsförutsättningar avseende signalsystemet.

Årstabergs bytespunkt (JST2207)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I nuläget är plattform och stationsbyggnad i Årstaberg underdimensionerade sett till resenärfloden. Trängsel uppstår i rusningstrafiken och plattformarna är väderutsatta. En ny tunnelbanelinje och uppgång anläggs vid busstorgets tidigare placering. Placering av ny bussterminal, ökat resande, byten och risk för trängsel innebär ökade bytestider för resenärerna. Det finns därför ett behov av att skapa nya entréer mellan det nya busstorget och pendeltågen för att klara dessa förändrade flöden.

Objektet syftar till att möjliggöra trygga och effektiva byten mellan buss, spårvagn och pendeltåg, förbättra resandemiljön och förstärka förutsättningar för en robust utveckling av pendeltågstrafiken.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn), Transportflöde 5 (Stockholm– Göteborg) samt transportflöde 6 (Stockholm – Oslo).

Beskrivning av objektet

Ny järnvägsbro, med ett spår och plattform, anläggs väster om de två befintliga spåren. Befintligt spår i mitten kan därmed nyttjas för resenärsutbyte i både norr- och södergående riktning och som vändspår. Befintlig plattform och entré breddas och görs större. Nya uppgångar med trappor och hissar skapas i mitten av båda plattformarna som kopplas till buss- och tvärbaneplattformar, vilket ger kortare byten för de resenärerna. Bulleråtgärder ingår.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Åtgärden ger upphov till restidsvinster för persontrafiken och utförs inom befintlig järnvägsanläggning.

Bidrag till TEN-T-kraven

Pendeltågsstationen ingår ej i TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Stockholm.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 009 mnkr varav 273 mnkr utgörs av samfinansiering och extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 737 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 908–1 413 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (82 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,05. Beräknade effekter består till stor del av restidsvinster och minskade reskostnader. Ej beräknade effekter bedöms sammantaget vara positiva. Detta på grund av en generell förbättring av vändmöjligheter och möjligheten att ta tåg i och ur bruk med ett tredje spår tillsammans med trafiksäkerhetsmässiga vinster för oskyddade trafikanter inom befintlig järnvägsanläggning.

Den sammantagna lönsamheten för objektet bedöms vara *Nära noll*. De flesta känslighetsanalyser indikerar ett negativt resultat, förutom känslighetsanalys 20% ökning av resenärarnivå år 2045 samt enhetligt åktidsvärde, som båda visar ett svagt positivt resultat.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Lönsamheten bedöms vara nära noll men objektet har starka kopplingar till andra aktörers planering via Sverigeförhandlingens utbyggnad av t-bana.

Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet m.m. (JST2206)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Stockholm C i dess nuvarande utformning förväntas endast klara av en resenärsökning med cirka 25% från nivån år 2019 medan den förväntade ökningen för 2019–2045 uppgår till cirka 47%. Vändning och lättservice är begränsade i dagens anläggning. Plattformarna är korta, krökta och smala. Trappor och hissar är trånga och det råder brist på väntytor och tillgänglighetsanpassning.

Tomtebodabangård saknar idag signalreglering. Anläggningen är eftersatt och i stort behov av underhåll. Det geografiska läget är bra men på grund av att signalreglering saknas använder inte tåg företagen bangården för uppställning eftersom det finns bättre signalreglerade alternativ, exempelvis Hagalund och Älvsjö bangård.

Åtgärderna syftar till att skapa förutsättningar för ett ökat resande genom fler och mer kapacitetsstarka (längre) tåg samt mer plats och ökad tillgänglighet för resenärer på plattformar, trappor och förbindelser.

Utformningen ska öka kapaciteten och stödja en effektiv tågproduktion både kopplat till trafikering för såväl person- som godstrafik och omloppsnära tjänster samt uppställning och service.

Objektet berör Transportflöde 7 Transportflöde 7 (Stockholm – Västerås – Örebro) samt Transportflöde 8 (Stockholm – Umeå).

Beskrivning av objektet

Objektet i sin helhet består av en omfattande ombyggnad av spår och plattformar. Stationen får kapacitet att rymma fler resenärer genom att samtliga plattformar förlängs för långa tåg. Tillgängligheten till plattformarna förbättras, bland annat

genom att en ny central resenärsgång byggs ut. Objektet möjliggör en fullständig överdäckning av området mellan Centralbron i söder och Kungsbron i norr. En förutsättning för ombyggnaden av Stockholm C är att en investering i Tomtebodas sker för behov av vändning och lättservice av persontåg samt att spåren mellan Stockholm C och Tomteboda byggs om för ökad kapacitet.

Objektet omfattar ett nytt ställverk på ny plats och översyn av översvämningsrisken.

På grund av åtgärdernas komplexitet är ett genomförande som sträcker sig över flera planperioder nödvändigt. I ett första steg behöver ombyggnation av Tomtebodas bangård färdigställas.

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Objektet har betydelse för tillgänglighet till Arlanda flygplats. Åtgärderna ger ökade möjligheter att trafikera från söder om Stockholm med genomgående trafik med direkt anslutning till Arlanda C. Infrastrukturen för nuvarande trafik med Arlanda Express påverkas däremot inte av åtgärden.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Åtgärden ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken för medborgare och sker inom befintlig järnvägsanläggning.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom området redan bedöms uppfylla kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 16 742 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 16 742 mnkr varav 9 000 mnkr är beräknad finansiering efter år 2037. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 15 068–23 439 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (3 941 mnkr).

Detta objekt har direkt koppling till objektet Tomtebodas bangård (JST2206a, Stockholm C och Tomtebodas bangård, delen Tomtebodas bangård) som ingår i

planförslaget och innebär finansiering av fortsatt utredning för Stockholm C samt genomförande av delen Tomtebodabangård. Dessa kostnader innefattas samtidigt i den totalkostnad för helheten (16 742 mnkr) som här redovisas för JST2206.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvot har ej beräknats och objektets samhällsekonomiska lönsamhet är *svårbedömd*. Nyttorna bedöms kunna motsvara den höga investeringskostnaden, men det finns osäkerheter i de identifierade effekterna och deras bedömda storlek. Förbättringen i kapacitet gällande tåg och resenärer på Stockholm C bedöms vara en primär effekt. Utöver den primära effekten finns en sekundär effekt som innebär att pågående investeringar på anslutande banor kan nyttjas mer effektivt.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Om Jernhusen och Stockholms stad ska överdäcka Stockholm C behöver Trafikverket först framtidssäkra utformning av spår och plattformar. Nyttorna består av ökad kapacitet för tåg och resenärer och kan motsvara den höga investeringskostnaden, men det finns stora osäkerheter. Förbättrar järnvägssystemets koppling till Arlanda.

7.13 Gotlands län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Gotlands län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.14 Västra Götalands län

Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet (JVA2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Det råder bristande kapacitet på sträckan Göteborg–Oslo med långa restider som följd för både person- och godstrafiken. Detta visas exempelvis i rapporten "Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider" (publ. 2021:115).

Inom ramen för ett regeringsuppdrag för sträckan Göteborg–Oslo (TRV 2022/72857) har fyra olika åtgärdskoncept tagits fram för att visa på möjligheterna till etappvis utbyggnad av järnvägen i stråket. Det aktuella objektet ingår bland de åtgärder som föreslås inom det som benämns *Godskonceptet*.

Syftet med objektet är framförallt att förbättra kapaciteten på sträckan Skälebol–Kornsjö för både person- och godstrafiken. Inte minst för att förbättra möjligheterna för näringslivets transporter med järnväg till och från Göteborgs hamn, och därmed även öka förutsättningarna för överflyttning från väg till järnväg.

Objektet berör Transportflöde 2 (Trelleborg – Malmö – Oslo).

Beskrivning av objektet

Objektet innefattar två nya mötesspår på sträckan Skälebol–Kornsjö med tänkta placeringar mellan Kornsjö och Ed samt mellan Bäckefors och Råskogen.

Enskilt förbättrar de nya mötesspåren visserligen kapaciteten, framförallt på delsträckan Kornsjö-Skälebol, men de stora nyttorna i förhållande till investerade medel uppstår om även övriga åtgärder i ”Godskonceptet” genomförs.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder ”Godskonceptet”, som det aktuella objektet utgör en delmängd av, innehåller även ej beslutade åtgärder i Norge, framförallt nya mötesspår på sträckan Haug-Kornsjö samt förlängning av och införande av samtidig infart på ett antal befintliga mötesspår.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Åtgärden innebär res- och transportidsförbättringar medan påverkan på natur- och kulturmiljön är föremål för vidare utredning.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 477 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 477 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 430–668 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (48 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektets nettonuvärdeskvot är -0,88. Samtliga känslighetsanalyser visar på olönsamhet. De ej beräknade effekterna innebär en förbättring avseende transporttid då åtgärden möjliggör att godståg kan trafikera sträckan även de mest trafikerade tiderna på dygnet. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Robust olönsam*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

I den genomförda samlade effektbedömningen för det aktuella objektet har enbart nyttan av de två nya mötesspåren på den svenska sidan fångats in. Nyttan av objektet påverkas dock av i när i tid och i vilken utsträckning övriga ej beslutade åtgärder inom "Godskonceptet" genomförs, både på svenska och norska sidan.

I den gemensamma norsk-svenska analys som genomfördes i regeringsuppdraget (TRV 2022/72857) bedömdes "Godskonceptet" i sin helhet vara samhällsekonomiskt lönsamt. Inga ytterligare namngivna åtgärder behövs i Sverige för att realisera dessa nyttor, dock tillkommer åtgärder i Norge.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet ingår i en föreslagen systemutbyggnad för godstrafiken som bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Detta förutsätter att även åtgärder i Norge genomförs. Bidrag till TEN-T-krav.

Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet (VVA2208)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I Kallebäcksmotet ansluter väg 40 till E6 i Göteborg. I högtrafik uppstår köer vid Kallebäcksmotet, framförallt på väg 40 i riktning mot Göteborg, ett problem som förväntas tillta med framtida ökad trafik. Kösituationen uppstår då trafiken mellan de nationella vägarna idag måste nyttja stadsgatan Sankt Sigfridsgatan. Tillgängligheten försämrats av den rådande situationen för främst biltrafiken, men också kollektivtrafiken. Köerna utgör även en trafiksäkerhetsbrist.

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet och framkomlighet, samt att minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär att en direkt planskild ramp byggs från väg 40 till E6 syd. På E6 skapas ett nytt körfält för den nya rampen och nuvarande södergående påfartsramp blir en parallellpåfart.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom restidsnyttor. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt, främst genom förbättrad trafiksäkerhet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, tillhör stomnät väg och ligger i den urbana knutpunkten Göteborg. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom trafikplatsen redan idag uppfyller kraven på stomnätet om mötesseparering och att inte korsa annan väg i samma plan.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 334 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 334 mnkr. "Underlagskalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 301–468 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvot är 7,72. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget innebära en förbättring, främst till följd av minskad restidsosäkerhet. Alla känslighetsanalyser visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Den sammanvägda bedömningen är därför att objektet är *Robust lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet. Utifrån en bedömd regional helhetsbild prioriteras objektet lägre än vad den samhällsekonomiska rangordningen pekar på.

Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår (JVR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Västra stambanan har stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Det finns ett stort behov av ökad kapacitet på järnvägarna i och omkring Göteborg. Kapaciteten räcker inte till för att köra alla tåg som efterfrågas, och de tåg som kör får sämre restider och sämre avgångstider än önskat till följd av det höga kapacitetsutnyttjandet. Godstågen har få avgångar dagtid, vilket innebär försämrad konkurrenskraft och högre kostnader för transporterna. På grund av hög trafikbelastning på det aktuella stråket förekommer ofta trafikstörningar med stora förseningar som följd.

Sträckan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Tågens varierande hastigheter innebär att det under vissa timmar på dygnet är svårt att få fram godstågen vilka har lägre genomsnittlig hastighet än övriga tåg.

En uppdatering av prognosen för behovet av uppställningsspår visar att det förväntas bli brist på omloppsnära uppställning i Göteborg 2045. Utan fler uppställningsspår kommer trafikeringen enligt basprognosen inte kunna köras som tänkt. Det innebär att fjärrtågtrafiken körs med kortare tåg än planerat.

Objektet skapar fler uppställningsspår för omloppsnära uppställning av främst fjärrtåg med god koppling till Göteborgs central.

Objektet berör ett Transportflöde 5 (Stockholm – Göteborg).

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär anläggande av fyra signalreglerade och elektrifierade uppställningsspår (stickspår) om vardera 265 meter. Sammanlagt längd drygt 1000 m. Utgångspunkten är att spåren kan anläggas på "torrskorpeleran" det vill säga på samma sätt som befintliga spår anlades 2014.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom att längre tåg kan köras vilket ger ett positivt bidrag till funktionsmålet. Åtgärden kan bidra till en överflyttning från biltrafik till tåg, vilket minskar utsläpp och klimatpåverkan. Åtgärden bedöms ge ett försumbart bidrag till hänsynsmålet. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Bangården ingår i TEN-T som anläggning för tjänst utmed TEN-T-nätet (förordningens artikel 14.1c) men bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 135 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 135 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 121–189 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (31 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Objektet åtgärdar brist på uppställning i Göteborgsområdet för fjärrtåg, vilket påverkar hur långa tåg som kan köras i fjärrtrafiken på Västra stambanan, Väst kustbanan och Norge/Vänerbanan. Ökad anläggningsmassa ökar drift- och underhållskostnaderna. Åtgärden bedöms vara *Lönsam–endast bedömd*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet.

E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring (VVR2602)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Västerleden är en del av väg E6.20, en ringled som går väster om Göteborg, från Åbromotet i söder till Klarebergsmotet och vidare till Angered i norr. Leden fyller en transportfunktion på både lokal, regional och nationell nivå.

Syftet med åtgärderna är att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken på Västerleden i Göteborg genom att förbättra framkomligheten för snabbbusskonceptet *Metrobuss*.

Beskrivning av objektet

Objektet består av ett nytt rör i Gnistängstunneln som kommer ha plats för fyra körfält, varav ett körfält är avsett för kollektivtrafik. Totalt blir det fyra körfält i varje riktning genom Gnistängstunneln. I objektet ingår även breddning av bro vid Tynneredsmotet, förlängning av busskörfält samt två nya Metrobusstationer vid Frölunda torg och Kungssten.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider, framförallt för kollektivtrafiken, men kan ur vissa aspekter leda till försämrad trafiksäkerhet.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet men ligger i den urbana knutpunkten Göteborg.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 216 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 2 216 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 994–3 102 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,34. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad visar på olönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara positiva genom förbättringar avseende restid, restidsosäkerhet och förseningar. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar (SVR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

För att säkra Vänersjöfartens framtid planerar Trafikverket och Sjöfartsverket att bygga nya slussar i Trollhätte kanal, vid Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg. När Göta älvs nya slussar står klara kommer de att kunna hantera större fartyg än de som kan passera idag. De större fartygen kan dock inte trafikera slussleden förrän bredd och djup i farleden i övrigt har säkerställts och berörda hamnar har upprustats så att de kan ta emot större fartygsdimensioner. Farleden mellan Göteborg och Vänern, samt berörda hamnar i Vänern, behöver därmed åtgärdas för att kunna trafikera med större fartyg i Vänersjöfarten samt öka andelen gods som går på sjötransport.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär farledsåtgärder i form av muddring och breddning i trängre passager, förstärkning av kanalsidor samt ledverk under broar. Dessutom behöver hamnarna rustas upp och höja sin kapacitet för att kunna ta emot fartyg i större dimensioner. Framtidens "Vänermax" är 21 meter längre och 3,1 meter bredare än dagens Vänermax.

Även om det inte blir någon följdinvestering kvarstår behovet av att återinvestera i flera ledverk och att komplettera med påseglingsskydd i Trollhätte kanal, fast då dimensionerade efter befintliga Vänermax.

En förutsättning för objektet är byggnation av nya och större slussar i Trollhätte kanal, vid Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg (namngivet objekt XVA300 Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta Älv).

Effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet

Trollhätte kanal möjliggör en förbindelse mellan inlandssjöfarten i Sverige och hamnar i framförallt norra Europa.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökad tillgänglighet och flexibilitet med större fartyg bidrar till funktionsmålet med ökad konkurrenskraft för näringslivet. En större farled bidrar i stort till hänsynsmålet med ökad sjösäkerhet på grund av större marginaler, samt att större och modernare fartyg är mer energieffektiva och har en högre miljöklassning, med lägre emissioner till luft i form av partiklar och andra hälsovådliga föroreningar. Samtidigt kan områden av riksintresse för kulturmiljövård, naturreservat, natura 2000-områden samt vattenskyddsområde beröras av åtgärden, vilket är en negativ effekt för hänsynsmålet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Farleden mellan Göteborg och Vänern ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät inre vattenvägar. Hamnarna i Vänern ingår dock ej i TEN-T. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav eftersom farleden redan idag uppfyller kraven.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 611 mnkr varav 221 mnkr utgörs av extern del av finansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 1 390 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 450–2 256 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering baseras på respektive parts ansvarsområden och angetts i avsiktsförklaringen. Den geografiska gränsen bestäms via kartor i Sjöfartsverkets författningssamling, där kommunerna står för kostnader innanför gränsen och Trafikverket utanför gränsen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är 0,43 och de ej beräknade effekterna bedöms vara försumbara. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot nära noll. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.15 Hallands län

Objektet är beläget på TEN-T-nätet, tillhör stomnät för gods- och persontrafik och ligger i den urbana knutpunkten Halmstad. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Väg 26 Halmstad-Oskarström, 2+1-väg (VVA1808)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg 26 sträcker sig från Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Vägen mellan Halmstad och Oskarström är cirka 11 kilometer lång och utgör en viktig väg för arbetspendling. Aktuell sträcka saknar mötesseparering, dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten. Syftet är även att skydda grundvattenförekomsten Åled-Hyltebruk från påverkan av väg 26.

Beskrivning av objektet

Vägen byggs om till mötesseparerad 2+1-väg med mitträcke och hastigheten höjs till 100 kilometer i timmen. Gång- och cykelväg, faunastängsel, en ekodukt och bullerplank ingår i objektet. Även standardhöjning av hållplatslägen och nya pendelparkeringar ingår, liksom vattenskyddsåtgärder.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet förbättrar trafiksäkerheten och restider i stråket samt minskar risken för påverkan på grundvattenförekomst vilket ger ett positivt bidrag till funktionsmål och hänsynsmål. Objektet ger också ett negativt bidrag till hänsynsmålet i form av påverkan på landskapet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 534 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 534 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 481–748 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten för objektet är 1,01. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms innebära en förbättring, främst avseende trafiksäkerhet och minskad risk för negativ påverkan på dricksvattentäkt. Den sammanvägda bedömningen visar att åtgärden är *Robust lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Väg 25 Halmstad–Simlångsdalen, 2+1 (VVA2604)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg 25 går från kust till kust mellan Halmstad och Kalmar. Den aktuella sträckan, Halmstad/Brogården–Simlångsdalen är cirka 11 km lång och belägen i Hallands län, Halmstads kommun. Aktuell sträcka saknar mötesseparering, den är 8 meter bred och hastigheten ligger på 70–80 km i timmen. Trafikflödet uppgår till cirka 5300 i årsmedeldygnstrafik, varav 12 procent tung trafik. Vägen passerar igenom tätorter vilket ger trafiksäkerhets- och bullerproblem, det finns behov av åtgärder för oskyddade trafikanter i form av GC-passager och ombyggda busshållplatser.

Syftet med objektet är förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gods och persontrafik, inklusive kollektivtrafik, samt att öka säkerheten för oskyddade trafikanter.

Beskrivning av objektet

Vägsträckan byggs om till 2+1-väg med 40 procent omkörningsbarhet och projekteras för 100 kilometer i timmen med undantag för tätorterna. Fyra korsningar byggs om, ett antal utfarter stängs och sträckan förses med faunastängsel och faunapassage. Vidare åtgärdas fyra busshållplatser och ca 1 kilometer ny GC-väg byggs. I tätorterna genomförs bulleråtgärder och åtgärder för oskyddade trafikanter.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts för väg 25 hela sträckan Halmstad–länsgränsen. Detta objekt omfattar den västra delen av utredningsområdet.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har stor positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar landskapet negativt. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar målet positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet bidrar sammantaget positivt till måluppfyllelse.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 691 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 691 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 621–967 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektets nettonuvärdeskvot är 0,21. Känslighetsanalysen avseende högre investeringskostnad visar på olönsamhet och lägre transportflöden, enhetligt åktidsvärde på privata resor samt lägre värdering av trafiksäkerhet har nettonuvärdeskvoter under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara en försämring till följd av negativa effekter för natur- och kulturmiljö. Den sammanvägda bedömningen visar att objektet är *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.16 Östergötlands län

Boxholm nedspår, förbigångsspår (JSYR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Godståg som kommer från Hallsberg (huvudflödet av godståg) har svårt att ta sig ut på södra stambanan och blir ofta stående i Mjölby i väntan på en tillräckligt stor lucka på Södra stambanan för att ta sig till första förbigångsspåret i Boxholm. I prognosen ökar trafiken vilket gör att situationen förväntas försämras.

Syftet med åtgärden är att säkerställa framkomligheten för godstrafiken från Hallsberg och vidare söderut på Södra stambanan.

Beskrivning av objektet

Ett nytt förbigångsspår för södergående tåg med tåglängd upp till 750 meter byggs norr om Boxholm.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ökad kapacitet och ökad robusthet i systemet till följd av minskad risk för störningar ökar möjligheterna att resa med kollektivtrafiken (tåg), vilket bidrar till de transportpolitiska målen.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 86 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 86 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 78–121 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (62 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på -0,61. Samtliga känslighetsanalyser visar på olönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av ökad framkomlighet för godstransporter. Sammantaget bedöms åtgärden, som enskilt objekt, vara *Robust olönsam*.

Åtgärden har också bedömts i ett paket tillsammans med ytterligare tre åtgärder, varav en trimningsåtgärd. Åtgärdspaketet bedöms ha positiva systemeffekter eftersom man kan köra fler godståg om alla åtgärderna genomförs.

De övriga namngivna objekten, JSOR2601 *Mölleryd (Alvesta-Hässleholm)*, *förbigångsspår* och JSOR2603 *Grevaryd (N-Alvesta)*, *förbigångsspår*, bedöms som enskilda åtgärder vara *Lönsamt* respektive *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Objektet är prioriterat i paket med förbigångsspår längs Södra stambanan i den nationella utredningen *Kapacitet i södra Sveriges Järnvägsnät* tillsammans med ett ytterligare antal förbigångsspår längs Södra stambanan.

Bedömningen är att paketet skulle ha mycket god effekt för godstrafiken på systemnivå förutsatt att alla fyra objekt genomförs.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

7.17 Jönköpings län

RV 26, Smålandsstenar–Isberga (VSYR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg 26 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Vägen har en funktion för långväga godstransporter och långväga personresor. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt regionalt pendlingsstråk Smålandsstenar–Gislaved. Vägsträckan har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesolyckor och i korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten för långväga trafik, förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt att minska barriäreffekter för vilt.

Beskrivning av objektet

Åtgärden avser utbyggnad av cirka sex km befintlig väg till mötesfri väg med omkörningssträckor. Utbyggnaden kommer innebära en hastighetshöjning från 80 till 100 km/h.

Det sker även en översyn av korsningar, busshållplatser, anslutningar och sidoområde. Gång- och cykelväg med standard sommarcykelväg anläggs längs hela sträckan. Vattenskydds- och bullerskyddsåtgärder åtgärder genomförs.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Trafiksäkerheten förbättras samtidigt som emissioner och energianvändning ökar. Målkonflikt uppstår mellan framkomlighet och påverkan på klimat.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 256 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 256 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 230–358 mnkr.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,13 och ej beräknade effekter bedöms vara försumbara. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad är olönsam och känslighetsanalyserna för lägre transportflöden, enhetligt åktidsvärde på privata resor samt lägre värdering av trafiksäkerhet visar nära noll. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

7.18 Kalmar län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Kalmar län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.19 Kronobergs län

Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats (VSY2201)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad och Kalmar. Den aktuella delen är gemensam med väg 23 och väg 27. Norrleden i Växjö är viktig för långväga person- och godstransporter, samt för arbetspendling. Den utgör huvudstråk för transporter och pendling till, från och inom Växjö. Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten och förlänger restiden. Efter att objektet Rv 25 Österleden i Växjö (VSO020) är slutfört 2026 förväntas belastningen på sträckan och anslutande trafikplatser att öka. Det finns även betydande brister i trafiksäkerhet, främst i trafikplatser.

Syftet är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för såväl långväga som lokal trafik. Ombyggnaden av trafikplats Helgevärma förbättrar tillgängligheten till och från Norrleden.

Beskrivning av objektet

Norrleden breddas för att byggas om till mötesfri 2+2 väg. På sträckan breddas 4 broar. Trafikplats Helgevärma kompletteras med de ramper som saknas. I trafikplatserna Araby och Hovshaga byggs parallellavfarter och parallellpåfarter. Även bulleråtgärder ingår i åtgärden.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden ger framförallt stora restidsvinster till följd av ökad kapacitet, komplettering av svängmöjligheter i trafikplats samt höjd hastighetsgräns. Viss överflyttning från kollektivtrafik ger minskade intäkter för kollektivtrafikbolag. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 759 mnkr varav 53 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 705 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 683–1062 mnkr.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlar om ökad kapacitet på Norrleden är en förutsättning för att genomföra den expansion som pågår av Växjö stad och de utvecklingsambitioner som anges i kommunens översiktsplan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadskalkylen visar en nettonuvärdeskvot på 0,44. Alla känslighetsanalyser med undantag av högre investeringskostnad indikerar samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvoten för *högre* investeringskostnad är - 0,02). Inga betydande ej beräknade effekter har identifierats, de bedöms sammantaget vara försumbara. Den sammanvägda bedömningen är att åtgärden är *Lönsam*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet.

Älmhults bangård, kapacitet (JSY1822)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Trafiken på Södra stambanan består av både nationella, regionala och lokala person- och godståg. Detta leder till många typer av tåg, stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte. Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik.

Objektet innebär en ombyggnation av Älmhults bangård, där spår 3 är det enda långa spåret på bangården som kan hantera 750 meter långa godståg. Spår 3 är avsett för förbigångar på Södra stambanan samt ankommande och avgående godståg till/från Olofströmsbanan/Sydostlänken. Spåret är ofta upptaget av uppställda godståg och begränsar därmed persontrafiken på grund av att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården.

Objektets syfte är att öka kapaciteten på Älmhults bangård samt att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Förlängning av tre spår (spår 4, 5 och 6) på bangården med anslutning till Olofströmsbanan/Sydostlänken samt frigörande av spår 3 för förbigångar och vändningar på Södra stambana för persontågstrafiken. Spår 4 - cirka 850 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt 1300 meter från Södra stambanan. Spår 5 - cirka 700 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt cirka 1050 meter från Södra stambanan. Spår 6 - cirka 650 meter hinderfri längd från Sydostlänken samt cirka 1000 meter från Södra stambanan.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Överflyttning från väg till järnväg leder till positiva trafiksäkerhetseffekter och minskade utsläpp. En förlängning av spår på bangården kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 277 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 277 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 249–387 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (144 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats, effekterna har enbart bedömts kvalitativt. Objektet innebär positiva effekter för resenärer och godstransporter, då objektet exempelvis ger minskad risk för försening och minskad transporttid genom ökad kapacitet och förbättrad mötesmöjlighet för långa godståg. Nyttorna bedöms överstiga kostnaderna och åtgärden bedöms som *Lönsam–endast bedömd*.

Objektet ger systemeffekter tillsammans med förbigångsspår på Södra stambanan och Sydostlänken.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår (JSOR2602)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Trafiken på Södra stambanan består av både nationella, regionala och lokala person- och godståg. Detta leder till många typer av tåg, stora hastighetsskillnader och olika behov för resandebutbyte.

Sträckan Hässleholm–Älmhult–Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik. Befintligt avstånd mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Nytt förbigångsspår, upp- och nedspår, för 750 meter långa godståg vid Blädinge mellan Alvesta och Älmhult (vid cirka km 441). Hastigheten till och från dessa spår dimensioneras för 80 km/h.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider, och liten men negativ påverkan på barriäreffekter.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 170 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 170 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 153–238 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (105 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,20. Känslighetsanalyserna för högre investeringskostnad och lägre transportflöden har nettonuvärdeskvoter under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion, vilket ger positiva effekter för resenärer och godstransporter genom kortare res- och transporttid. Sammantaget bedöms objektet vara *Lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärden är lönsam i sig men har också bedömts i ett paket tillsammans med en ytterligare åtgärd. Åtgärdspaketet bedöms ha positiva systemeffekter eftersom man kan köra fler godståg om alla åtgärderna genomförs.

Det andra namngivna objektet, JSOR2604 *Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår*, bedöms som enskild åtgärd vara *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår (JSOR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Trafiken på Södra stambanan består av både nationella, regionala och lokala person- och godståg. Detta leder till många typer av tåg, stora hastighetsskillnader och olika behov för resandebutbyte.

Sträckan Älmhult-Mjölby-Katrineholm har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik. Befintliga avstånd mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Nytt förbigångsspår på uppspårssidan för 750 meter långa godståg vid Grevaryd mellan Alvesta och Nässjö (vid cirka km 407). Hastigheten till och från spåret ska vara minst 100 km/tim.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider och har ingen direkt negativ målpåverkan. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 142 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 142 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 128–198 mnkr. Finansiering av

signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (44 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,77. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion, vilket ger positiva effekter för resenärer och godstransporter genom kortare res- och transporttid. Sammantaget bedöms objektet vara *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärden är robust lönsam i sig men har också bedömts i ett paket tillsammans med ytterligare tre åtgärder, varav en trimningsåtgärd. Åtgärds paketet bedöms ha positiva systemeffekter eftersom man kan köra fler godståg om båda åtgärderna genomförs.

De andra namngivna objekten, JSOR2601 *Mölleryd (Alvesta-Hässleholm)*, *förbigångsspår*, och JSYR2603 *Boxholm nedspår, förbigångsspår*, bedöms som enskilda åtgärder vara *Lönsamt* respektive *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår (JSOR2604)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Trafiken på Södra stambanan består av både nationella, regionala och lokala person- och godståg. Detta leder till många typer av tåg, stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte.

Sträckan Älmhult-Mjölby-Katrineholm har betydande kapacitetsbrister utifrån både gods- och persontrafik. Befintligt avstånd mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Nytt förbigångsspår på uppspårssidan för 750 meter långa godståg vid Moheda mellan Alvesta och Nässjö (vid cirka km 426). Hastigheten till och från spåret ska vara minst 100 km/tim.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transportererna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 90 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 90 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 81–126 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (61 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 1,25. Samtliga känslighetsanalyser visar på lönsamhet. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion, vilket ger positiva effekter för resenärer och godstransporter genom kortare res- och transporttid. Sammantaget bedöms objektet vara *Robust lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärden är robust lönsam i sig men har också bedömts i ett paket tillsammans med en ytterligare åtgärd. Åtgärdspaketet bedöms ha positiva systemeffekter eftersom man kan köra fler godståg om alla åtgärderna genomförs.

Det andra namngivna objektet, JSOR2602 *Blädinge (Alvesta-Hässleholm)*, *förbigångsspår*, bedöms som enskild åtgärd vara *Lönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår (JSOR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

Trafiken på Södra stambanan består av både person- och godståg som kan vara nationella, regionala och lokala. Detta leder till olika tågtyper med stora hastighetsskillnader och olika behov för resandeutbyte.

Sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta har betydande kapacitetsbrister utifrån antalet gods- och persontrafik. Avstånden mellan förbigångsspår för godståg är stora, vilket begränsar möjligheterna till en effektiv tågföring, såväl i konstruktionsläget av tidtabell som i operativt läge.

Syftet är att förbättra kapaciteten och robustheten för hela Södra stambanan. Då flertalet av tågen är nationella medför föreslagen åtgärd effekter ur ett systemperspektiv.

Objektet berör Transportflöde 1 (Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn).

Beskrivning av objektet

Ett nytt förbigångsspår för norrgående tåg vid cirka km 465 som medger 750 meter långa godståg. Hastigheten till och från dessa spår ska vara minst 100 km/tim. Spårgeometrin är dimensionerad för att möjliggöra förbigång av både person- och godståg upp till 750 meter.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder
Fehmarn Bält-förbindelsen är planerad att öppna efter år 2029 och bedöms påverka transporterna genom Danmark och södra Sverige. Aktuellt objekt bidrar till att möta den förväntade volymökningen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Objektet har stor positiv påverkan på restider. Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 123 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 123 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Bedömt osäkerhetsintervall är 111–172 mnkr. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (61 mnkr).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har en nettonuvärdeskvot på 0,43. Känslighetsanalysen för högre investeringskostnad har en nettonuvärdeskvot under 0,1. De ej beräknade effekterna bedöms vara en förbättring till följd av ökad flexibilitet vid tidtabellskonstruktion, vilket ger positiva effekter för resenärer och godstransporter genom kortare res- och transporttid. Sammantaget bedöms objektet vara *Lönsamt*.

Beroenden till ej beslutade åtgärder

Åtgärden är lönsam i sig men har också bedömts i ett paket tillsammans med ytterligare tre åtgärder, varav en trimningsåtgärd. Åtgärdepaketet bedöms ha positiva systemeffekter eftersom man kan köra fler godståg om båda åtgärderna genomförs.

De andra namngivna objekten, JSOR2603 *Grevaryd (N-Alvesta)*, *förbigångsspår*, och JSYR2603 *Boxholm nedspår*, *förbigångsspår*, bedöms som enskilda åtgärder vara *Robust lönsamt* respektive *Robust olönsamt*.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.

7.20 Blekinge län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Blekinge län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.21 Skåne län

Inga namngivna investeringar har övervägts i Skåne län inom en ram som motsvarar en ökning med 10 procent.

7.22 Hela landet

Sjöfartsverkets isbrytare, två nya (STR2601)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

En isbrytare har en livslängd om cirka 40 år. Det är svårt att bedöma hur framtidens sjöfart ser ut i en sådan tidsutdräkt, och därtill tillkommer även klimatförändringar samt det förändrade säkerhetsläget vilket gör bilden än mer komplex. Dagens behov av isbrytare dimensioneras med utgångspunkt från det underliggande behovet från fartygsanlöp som idag trafikerar hamnarna norr om Gävle, men även av de framtida anlöpen (antal och fartygsstorled) till samma hamnar.

Sjöfartsverket har uppskattat att isbrytarbehovet kommer kvarstå under åtminstone kommande 60 år. Klimatförändringarna kan till och med öka behoven av isbrytarkapacitet genom att isens egenskaper förändras med en ökad förekomst av isvallar. Isvallar bildas då genom att tunnare is vid kraftiga vind-, ström- och vågförhållanden pressas upp mot en landfast iskant eller mot land. Isen utsätts för dessa sammanpressande krafter och bildar olika former av deformerad och svårforcerad is. Detta kan i sin tur försvåras ytterligare av den planerade, kraftiga utbyggnaden av havsbaserad vindkraft inom Sveriges ekonomiska zon.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar anskaffning av ytterligare två isbrytare.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder

Idag deltar Sjöfartsverket i ett gemensamt EU-projekt kring design av en mindre isbrytare och Finland avser att upphandla en sådan. Det kan finnas alternativ till investering i stora isbrytare, till exempel genom att en stor isbrytare kan ersättas av en eller två mindre isbrytare. Sjöfartsverket kommer att följa den design och upphandling som görs av Finland för att säkerställa om det finns behov av en förändring av isbrytarflottan. Även om behov av två nya stora isbrytare föreligger kan även dessa vara med olika kapacitet/design, dock kommer minst en ytterligare isbrytare behöva vara av samma kapacitet som den isbrytare som nu upphandlas.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Samlad effektbedömning har inte tagits fram för detta objekt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Utrustning för isbrytning ingår i definitionen för infrastruktur för sjötransporter enligt TEN-T-förordningen (artikel 25.3 (j)). Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 8 300 mnkr. Bedömd totalkostnad baseras på aktuell prognos från Sjöfartsverket.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Samlad effektbedömning har inte tagits fram för detta objekt.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Samhällsekonomisk analys saknas men objektet förväntas bidra till att säkerställa sjöfartens långsiktiga funktion i norra Sverige.

Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökade medel (JTR2603)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår inte i nationell plan 2022–2033.

I arbetet med den nationella planen för åren 2026–2037 har Trafikverket valt att särredovisa signalkostnaderna för samtliga ej byggstartsbeslutade objekt innehållande signalåtgärder, undantaget vissa större objekt som hanterar sina

signalkostnader direkt i objekten. Syftet med detta är att undvika dubbelräkning av signalkostnader i relation till ERTMS, samt underlätta nationell samordning, planering och beställning ur ett systemperspektiv.

Beskrivning av objektet

Objektet innehåller alla särredovisade signalkostnader för objekt som ingår bland de investeringar som övervägts som motsvarar med en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 %. Berörda objekt med signalkostnader är enligt följande:

- Frövi, kapacitetshöjande åtgärder
- Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår
- Hovsta, Förbigångsspår
- Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård
- Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet
- Örebro C förlängda plattformslängder
- Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation
- SgöN Umeå C förlängning plattform
- Boxholm nedspår, förbigångsspår
- Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår
- Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår
- Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår
- Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår
- Älmhults bangård, kapacitet
- Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet
- Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår
- Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm
- Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar
- Årstabergs bytespunkt

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget såväl på som utanför TEN-T-nätet och bidrar till kravet om införande av ERTMS på TEN-T-nätet inklusive de europeiska transportkorridorerna Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 777 mnkr. Behov av finansiering från nationell plan uppgår till 5 777 mnkr varav 3 678 mnkr är beräknad finansiering efter år 2037.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Det går inte att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten för de samlade särredovisade signalkostnaderna. Att signalåtgärder genomförs är dock en absolut förutsättning för de aktuella objekten och för deras samhällsekonomiska nyttor.

Grund för prioritering

Prioriteringskategori 4: Objektet är nödvändigt för att genomföra andra objekt som har övervägts som motsvarar med en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 %.

8 Objekt i nationell plan 2022–2033 som utgår

I detta kapitel beskrivs de objekten som ingick i nationell plan 2022–2033 som har omprövats och motiven för detta. Objekten ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering (VN1806)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

E10 är ett strategiskt nationellt stråk för långväga trafik med höga krav på framkomlighet och är en viktig uttryckningsväg för akuttransporter mellan Gällivare och Kiruna. Vägen är en tvåfältsväg utan mötesseparering, skyltad till 80 km/h, och saknar säkra passager för oskyddade trafikanter och vilt. Den är känslig för störningar och har drabbats av flera olyckor med älg och ren, vilket utgör en stor trafiksäkerhetsrisk.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innefattar breddning av E10 till en 2+1-väg med mitträcke, skyltad hastighet 100 km/h, korsningsåtgärder byggnation av två planskilda faunapassager och två planskilda passager för gång-, cykeltrafik och friluftsliv, samt uppförande av viltstängsel. En friliggande gång- och cykelväg med belysning, en ny bro över Luossajoki, två busshållplatser, sex parkeringsfickor och en pendlarparkering med 20 platser ingår. Åtgärder på befintlig vägbro samt byte av dubbeltrumma till bro inkluderas.

Åtgärden ska förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter samt skapa säkrare passager för djur och friluftsliv. Den möjliggör också tryggare användning av renbetesmarker längs E10.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden medför betydande förbättringar i både restider och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Den största negativa påverkan berör fornlämningar inom projektområdet, som riskerar att påverkas i viss mån.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 502 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 507 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -6 mnkr (-1 %).

Förändringen av totalkostnaden hänförs främst till justeringar av kostnadsposter i samband med genomgång av kalkylen, samt en innehållsförändring där bron över Luossajoki ersätts i stället för att breddas. Därtill påverkas kostnaden av tillkommande utgifter för räcken, bullerplank samt en ny cirkulationsplats.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	502	507	198		
I prisnivåer enligt beslutade planer		396	146		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 med samma skede har behov av ombyggnation av ett flertal broar samt faunapassage identifierats. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 304 mnkr (154 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen visar en negativ nettonuvärdeskvot på -0,31. Samtliga känslighetsanalyser bekräftar olönsamhet. Även om de ej beräknade effekterna avseende restid och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bedöms som positiva, väger de inte upp det negativa nettonuvärdet. Den sammanvägda bedömningen av åtgärden är därför *Robust olönsam*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

Malmbanan Boden–Gällivare stängselsystem och passager för ren och vilt (JN2207)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Antalet älg- och renolyckor ökar på svenska järnvägar, med bland annat ökande samhällskostnader och lidande för djuren som en följd. För att minska antalet olyckor med vilt och ren på järnväg samtidigt som passagemöjligheter tillgodoses, krävs ett väl fungerande stängsel i kombination med säkra passager. Åren 2012–2016 har cirka 4600 renar blivit påkörda på järnvägen i Norrbotten och Västerbotten. Rennäringen har på flera platser svårt eller näst intill inga möjligheter att nyttja betesmark intill järnväg på grund av risken att få djuren påkörda, vilket har lett till betesbortfall. Brister, behov och åtgärdsförslag har tagits fram i dialog med bland annat berörda samebyar, jägare med lokalkännedom, kommuner och forskare.

Syftet med projektet är att minska de idag ofta förekommande ren-och viltpåkörningarna. Åtgärderna innefattar stängsel- och passageåtgärder längs bandel 117 och 118 mellan Boden och Gällivare.

Objektet berör Transportflöde 9 (Luleå – Narvik).

Beskrivning av objektet

I åtgärden ingår viltstängsel (nytt stängsel, reparation av befintligt stängsel, indrag vid väganslutningar, uthopp, med mera) mellan Koskivaara och Gällivare samt planskilda passager för ren-, vilt- och friluftsliv på strategiska platser mellan Boden och Gällivare. Stängselåtgärder beräknas innefatta 114 kilometer viltstängsel, inklusive uthopp, indrag vid anslutande vägar, säkring av vägövergångar, med mera. Faunabroar beräknas innefatta 7 stycken planskilda passager.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden bidrar till minskade djurpåkörningar och möjlighet att nyttja renbetesmark närmare järnvägen men viltstängsel förhindrar djur att röra sig i naturliga habitat.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar inte måluppfyllelsen.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 364 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prinsnivå) är 374 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -10 mnkr (-3 %).

Förändring av totalkostnad hänförs främst till kostnadsminskningar för faunapassager (å-priset har sänkts från 26 mnkr till 20 mnkr). Mer massor till faunapassagernas ramper och ökade kostnader för väganläggningen har också påverkat totalkostnaden.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prinsnivå 2025–02	364	374			
I prinsnivåer enligt beslutade planer		303			

Objektet ingick i plan 2022–2033 i ÅVS-skede. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med -10 mnkr (-3 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnadskalkyl har upprättats. Åtgärden leder till positiva effekter i form av minskade störningar, lägre reparationskostnader och bättre förutsättningar för rennärningen. En negativ effekt uppstår i form av att viltstängsel och faunapassager innebär ökade reinvesteringskostnader i framtiden. Sammantaget bedöms kostnaderna vara större än nyttorna, den sammanvägda bedömningen är därför att objektet är *Olönsamt–endast bedömt*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Utgår som namngivet objekt på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket bedömer att miljöåtgärder under 150 mkr troligtvis kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnadseffektivitet.

Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö (JSM215b)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 som deletapp för ursprungligt objekt Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad. Etappen Kubikenborg–Dingersjö har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle är enkelspårig med långa avstånd mellan mötesstationer. I kombination med att banan har omfattande blandad trafik, skapar detta stora kapacitetsproblem. På banan samsas tågslag med olika hastighet vilket ger en svår trafiksammansättning där både möten och förbigång krävs för att tillräckligt många tåg ska få plats. Delen Sundsvall–Hudiksvall har låg hastighetsstandard.

Åtgärden syftar till att förbättra förutsättningarna för utvecklad och mer konkurrenskraftig person- och godstågstrafik. Åtgärden ska leda till ökad kapacitet och tillgänglighet samt kortare restider.

Beskrivning av objektet

Åtgärden utgörs av dubbelspårsutbyggnad, cirka 10 kilometer, mellan Dingersjö och Kubikenborg samt förbigångsspår i Stockvik. Åtgärden omfattar också utbyggnad av tre järnvägsbroar, dels för dubbelspår över vägar och gång- och cykelvägar, dels för enkelspår över väg och järnväg. Åtgärden omfattar även utbyggnad av två vägbroar över dubbelspåret samt en 470 meter lång landbro över järnväg, väg och vattendrag. Åtgärden möjliggör hastigheter för 250 km/h, 25 ton axellast samt införandet av ERTMS.

Sedan den nationella planen för 2022–2033 togs fram har dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Hudiksvall–Sundsvall delats upp i två objekt: Kubikenborg–Dingersjö, som detta objekt avser, samt Sundsvall C–Kubikenborg. Järnvägsplanen för Sundsvall C–Kubikenborg fastställdes i mars 2024. Framtagande av systemhandling och järnvägsplan för Kubikenborg–Dingersjö pågår.

Dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Kubikenborg–Dingersjö bör ses som en deletapp av ett (ej beslutat) komplett dubbelspår på Ostkustbanan. En stor del av nyttorna av deletappen förväntas falla ut först om fler dubbelspårsetapper skulle genomföras och full effekt erhålls först om hela Ostkustbanan byggts ut.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden medför förbättrade restider, minskade förseningar och lägre transportkostnader och därtill förbättrad trafiksäkerhet och mindre utsläpp från

trafiken. Samtidigt innebär åtgärden negativa konsekvenser för kulturmiljö, landskap och naturmiljö.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnät för gods- och persontrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T. Objektet bidrar även till att uppfylla kravet om hastighet persontrafik 160 km/h.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 751 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (314 mnkr).

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (för ursprungligt objektet, Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, (i 2025 års prisnivå) är 3 270 mnkr och för denna etapp är 2 361 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 1 391 mnkr (59 %). Inklusive signalkostnader innebär detta en kostnadsförändring med 1 704 mnkr (72 %).

Förändringen av totalkostnaden, utöver den nya hanteringen av signalåtgärder, hänförs främst till att de mängder som låg till grund för den tidigare analysen varit underskattade vad gäller jord- och bergschakt, fyllning samt tillfälliga sponter med mera. Även ett omtag av projektet har bidragit till förändringen av totalkostnaden. Om planeringen för objektet skulle fortsätta så krävs en översyn av kostnadsbilden, med fokus på att optimera tekniska lösningar och produktionsmetoder.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	3 751	2 361	2 180	1 672	
I prisnivåer enligt beslutade planer		1 964	1 672	1 224	

Objektet ingick i plan 2014–2025 i ÅVS-skede och omfattade båda deletapperna Sundsvall C – Kubikenborg och Kubikenborg - Dingersjö (totalkostnaderna i beslutade planer i tabell ovan baseras på en fördelning mellan etapperna). I plan 2018–2029 i samma skede har objektet (för båda deletapperna) utökats med en bro

och två förbigångsspår om 1000 m. I plan 2022–2033 (skede plan inför granskning), för båda deletapperna, har objektet fått ytterligare innehållsförändringar med bland annat ett växelpaket som har bidragit till ökade kostnader. Totalkostnad för deletappen jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 2 079 mnkr (124 %). Inklusiva signalkostnader innebär detta en förändring med 2 393 mnkr (143 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,88. Åtgärden ökar flexibilitet vid tidtabellsättning och möjliggör mer attraktiva avgångs- och ankomsttider. Stängsling av järnvägen minskar risken för störningar från viltpåkörningar och obehöriga på spår. Åtgärden har negativa effekter avseende landskapsbild, rörligt friluftsliv och barriäreffekt. Eftersom utgifterna överstiger nyttorna bedöms inte utbyggnad till dubbelspår mellan Kubikenborg och Dingersjö vara samhällsekonomiskt lönsamt. Samtliga genomförda känslighetsanalyser visar negativt resultat, vilket innebär att objektet är *Robust olönsamt*.

En systemanalys har tagits fram för Ostkustbanan som innefattar dubbelspår Gävle-Sundsvall och nytt enkelspår Sundsvall-Härnösand. Analysen resulterade i en nettonuvärdeskvot om -0,67. De ej beräknade effekterna är försumbara och alla känslighetsanalyser visar på olönsamhet, den sammantagna bedömningen är att en utbyggnad av hela Ostkustbanan också är *Robust olönsam*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2014–2025). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår etappen Sundsvall-Kubikenborg i planförslaget.

E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad till 2+1 (VVA2201a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerhet och framkomlighet.

Beskrivning av objektet

Befintlig väg breddas och byggs om på en cirka 12,3 km lång sträcka till 2+1-väg med mitträcke, varav cirka 1,4 km i ny sträckning (kurvrätning). Viltstängsel föreslås längs hela sträckan. Fyra korsningar utformas som mindre trafikplatser och ett antal korsningar stängs. I åtgärderna ingår också ett parallellvägnät (totalt cirka 2 km) längs del av sträckan samt åtgärder på tre befintliga broar. Bulleråtgärder i form av fönsteråtgärder, åtgärder vid uteplats samt två faunapassager ingår också.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet men påverkar klimat och landskap negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt.

Bidrag till TEN-T-kraven

E18 Valnäs–riksgränsen ingår i TEN-T-nätet och tillhör stomnät väg. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att uppfylla kravet på stomnätet om mötesseparering.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 020 mnkr. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 1 020 mnkr, vilket innebär att aktuell totalkostnad överensstämmer med plankostnad.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	1 020	1 020			
I prisnivåer enligt beslutade planer		773			

Objektet ingick i plan 2022–2033 i ÅVS-skede. Totalkostnad överensstämmer med angiven uppgift i fastställd nationell plan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,38. Den sammanvägda bedömningen av samhällsekonomisk lönsamhet visar att objektet är *Robust olönsamt*, då alla känslighetsanalyser har en nettonuvärdeskvot under -0,1 och de ej beräknade

effekterna visar på en försämring då viltstängsel, bredare väg och mitträcke ökar barriäreffekten för vilt trots faunapassage.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar (YVA003a)

Nuläge, mål och syfte

Objektet är en del av ursprungligt objekt E45 Säffle-Valnäs och ingår i nationell plan 2022–2033. Delen Säffle – Hammar har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar mötesseparerad väg med 100 km/h på en 11,5 km lång sträcka mellan Säffle och Hammar. I objektet ingår också korsningsåtgärder, gång- och cykelväg samt en gång- och cykelbro i Värmlandsbro. Även viltåtgärder, bullerskyddsåtgärder samt busshållplatsåtgärder ingår.

Objektet är en av två etapper i det tidigare sammansatta objektet E45 Säffle-Valnäs.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

De största beräknade nyttorna kommer från förbättrad trafiksäkerhet och minskade restider. Samtidigt bedöms fornlämningar, landskapsbilden och Natura 2000-området Brosjön komma att påverkas negativt.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 698 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad för ursprungligt objekt ”E45 Säffle-Valnäs” i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 888 mnkr och för denna etapp 612 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 87 mnkr (14 %).

Förändringen av totalkostnad, utöver etappuppdelning av ursprungligt objekt, beror på ökade krav för miljö och arbetsmiljö, ökat behov av bullerskyddsåtgärder för bostadsfastigheter och Natura 2000-område, större behov av förstärkningsåtgärder samt ökade krav gällande trafik under byggtiden.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	698	612	320		
I prisnivåer enligt beslutade planer		474	225		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede och omfattade båda deletapperna Hammar-Valnäs och Säffle-Hammar (totalkostnaderna i beslutade planer baseras på en fördelning mellan etapperna). I plan 2022–2033 (skede plan inför granskning), för båda deletapperna, har objektet fått ökade kostnader med hänsyn till hur sträckan skulle passera Värmlandsbro. Vidare har kostnader på grund av nya krav för miljöåtgärder (fauna och buller) samt åtgärder för gång- och cykeltrafikanter ökat i omfattningen. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 378 mnkr (118 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är -0,19. De ej beräknade effekterna är försumbara och den sammanvägda bedömningen av samhällsekonomisk lönsamhet visar att objektet är *Olönsamt*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår delen Hammar–Valnäs i planförslaget.

Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk (VST1807)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Essingeleden är en av Stockholms viktigaste trafikleder och är därmed mycket känslig för störningar. Idag saknas det kollisionsskydd (ledverk) i farleden under Essingebron som är en del av Essingeleden. En incident på bron eller vid bronspelare medför därmed stora konsekvenser. Essingeleden är för närvarande den enda vägen för transport av farligt gods i nord-sydlig riktning och är en av Stockholms mest trafikerade vägar.

Syftet med objektet är att öka robustheten på Essingeleden genom att minimera risken för händelser som kan leda till avstängningar och störningar i trafiken.

Beskrivning av objektet

Objektet omfattar upprättande av två nya ledverk, ett på vardera sida om farleden. Ledverken består av en kraftig betongbalk som upprättas på bägge sidorna om farleden för att fånga upp och bromsa in de fartyg som annars riskerar att kollidera med bropelarna. Respektive ledverk kommer vara 165 meter långa.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Åtgärden minskar risken för påsegling av bropelare vilket leder till avstängning av Essingebron. Därmed minskar restidsosäkerheten.

Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Vid minskad risk för påsegling blir en sekundär effekt att belastning på andra vägar minskar, vilket är positivt för trafiksäkerhet och miljö.

Bidrag till TEN-T-kraven

Essingeleden är belägen på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 310 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkningen.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 344 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -34 mnkr (-10 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till att objektets förutsättningar och innehåll har preciserats i planläggningsskedet.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	310	344	172		
I prisnivåer enligt beslutade planer		265	120		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. I plan 2022–2033 med samma skede har objektet, efter översyn av innehåll och totalkostnad, konstaterat att kostnader för produktion av ledverket samt för projektering och byggherrekostnader underskattats. Vidare har kostnader för marklösen och miljöåtgärder bidragit till ökad totalkostnaden. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 138 mnkr (80 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen samhällsekonomisk nyttokostnads kalkyl har upprättats. Den slutliga bedömningen är att den samhällsekonomiska lönsamheten är *Svårbedömd*, men sannolikt olönsam, då risk för påsegling är låg. Dock påverkas risk för påsegling av ökad sjöfart med ny farled för flistransporter i Mälaren. Konsekvenser av påsegling minskar däremot när Förbifart Stockholm öppnar.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Kostnadsbedömningen har ökat med cirka 80 procent (indexjusterat) jämfört med när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår eftersom åtgärdens kostnad bedöms vara hög i förhållande till dess effekt i form av minskad risk för påseglingsskador.

E22, Gladhammar–Verkeback (VSO016)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och minska restiderna.

E22 utgör en viktig förbindelse mellan Trelleborg/Malmö och Norrköping och förbinder Öresundsregionen med Blekinge, Kalmar och Östergötlands län. Vägen fyller en central funktion för långväga godstransporter och personresor och sammanbinder ett stort antal orter längs kusten. Väg 40, som utgör en öst–västlig förbindelse mellan Göteborg, Jönköping och Västervik, ansluter till E22 strax sydväst om Västervik. Korsningen mellan dessa vägar ligger i en skarp kurva i en lågpunkt, vilket medför olycksrisker. Sträckan är inte mötesseparerad.

Beskrivning av objektet

Objektet innebär att E22 byggs ut till mötesfri väg med omkörningssträckor i befintlig sträckning. Viss kurvuträkning kommer att ske och hastighetsgränsen på sträcka höjs till 100 km/h. Vid korsningen med väg 40 byggs en cirkulationsplats med fria högersvängar i alla riktningar. Sträckan förses med faunastängsel och ordnade passager för djur kommer att anläggas. Cykelmöjlighet separerad från biltrafiken kommer att ordnas längs med E22 och passager för oskyddade trafikanter ses över. Korsningar och anslutningar längs vägen ses över och samlas i ett fåtal punkter.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Bättre vägstandard och framkomlighet ger mindre restidsosäkerhet och minskar risken för störningar vilket är positivt för medborgarnas och näringslivets tillgänglighet och bidrar positivt till funktionsmålet.

Mötesseparering, ombyggda korsningar, viltstängsel och faunapassage, nya sträckor med gång- och cykelväg samt säkrare passager för gående och cyklister leder till ökad trafiksäkerhet vilket bidrar positivt till hänsynsmålet

Höjd hastighet ger ökade koldioxidutsläpp och ett bredare vägområde har negativ påverkan natur- och kulturmiljövärden, vilket bidrar negativt till hänsynsmålet.

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet såsom ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökad klimatpåverkan och påverkan på natur- och kulturmiljövärden.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör det övergripande nätet. Objektet bidrar ej till något specifikt TEN-T-krav.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 415 mnkr. ”Fastställd kalkylsammanställning” har använts för kostnadsberäkning.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 452 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med -37 mnkr (-8 %).

Förändring av totalkostnad hänförs till val av nytt lokaliseringsalternativ som innebär en förändring av objektets innehåll jämfört med tidigare. Alternativet innebär att E22 byggs om och breddas i sitt befintliga läge, 5 km. Vid korsning med väg 40 ingår en cirkulationsplats. Även cirka 3,5 km GC-väg och 2 faunabroar ingår.

Tidigare alternativ (med väglängd 4,4 km) innebar mötesfri väg 2+1-väg, huvudsakligen i nysträckning och planskild trafikplats vid korsning med väg 40 och 1,5 km GC-väg.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	415	452	312	124	116
I prisnivåer enligt beslutade planer		349	215	89	78

Objektet ingick i plan 2010–2021 i ÅVS-skede. I plan 2014–2025 med samma skede sågs inga större avvikelser jämfört med tidigare plan. I plan 2018–2029 (skede plan inför lokaliseringalternativ) har utformningen förändrats baserat på ett annat val av alternativ än i tidigare beräkning. I plan 2022–2033 med samma skede har objektet förlängts med 800 meter ombyggnad av befintlig väg. Den största kostnadsökningen handlade om en ny bedömning av längden på ett antal broar, främst med hänsyn till intrång i landskapet. Omarbetning av lokaliseringsstudie har även bidragit till förändrad totalkostnad. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 299 mnkr (257 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Objektet har nettonuvärdeskvot på -0,07. De ej beräknade effekterna bedöms vara negativa. Åtgärden påverkar viktig kulturmiljö och fornlämningar och breddning av vägen bedöms marginellt öka vägens visuella barriär. Nettonuvärdeskvoterna för huvudanalysen och känslighetsanalyserna varierar mellan nära noll och negativa resultat. Sammantaget bedöms åtgärden vara *Olönsam*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2010–2021), trots ändrad utformning. Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet inklusive negativa effekter på natur- och kulturmiljö.

Räppe-Växjö, dubbelspår (JSY2203)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037. Objektets tidigare benämning i nationell plan 2022–2033 var Räppe-Växjö, dubbelspår (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta).

Järnvägen mellan Alvesta och Växjö är enkelspårig och en del av Kust till kustbanan. Banan trafikeras främst av persontåg men även av godståg och stråket utgör en primär matar bana till Södra stambanan och knutpunkten Alvesta som är en grundläggande knutpunkt i järnvägssystemet. Sträckan mellan Alvesta och Växjö är cirka 18 km lång och trafikutnyttjandet idag ligger nära kapacitetstaket. Detta medför att det är svårt att erbjuda attraktiva tidtabeller, men också att banan är känslig för störningar.

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten och möjliggöra för ökad gods- och persontrafik på sträckan Räppe-Växjö.

Beskrivning av objektet

Åtgärden omfattar dubbelspår Räppe-Växjö C inkluderande 4300 meter nytt spår samt 4 nya växlar, 1150 meter tillkommande geotekniska åtgärder, 1500 meter bullerskyddsplank, 1000 meter panelstängsel. Vidare innehåller objektet 48 nya signalobjekt inklusive två nya mellanblock mellan Räppe och Gemla. Vidare omfattar analyserad åtgärd en planskildhet vid Räppe.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Åtgärden har positiv påverkan på restider och trafiksäkerhet, men har en försumbar negativ inverkan på växt- och djurliv.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen negativt. Det finns indikationer på konflikter mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 751 mnkr varav 77 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Finansiering av signalkostnader för objektet hanteras i ett objekt för samlade signalåtgärder (107 mnkr).

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlade om stadsutveckling för berörda kommuner. Tidigare avsiktsförklaring behöver förnyas.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 663 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 88 mnkr (13 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 195 mnkr (29 %).

Förändring av totalkostnad utöver ny hantering av signalåtgärder beror på att innehåll och omfattning av objektet har förändrats i vissa delar. Objektet är längre och utifrån nya regler och krav innehåller det fler planskildheter. Flertal järnvägsbroar behöver bytas och klimatåtgärder för att minska översvämningsrisk behöver ingå i objektet.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	751	663			
I prisnivåer enligt beslutade planer		536			

Objektet ingick i plan 2018–2029 i ÅVS-skede. Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 88 mnkr (13 %). Förändringen inklusive signalkostnader innebär en kostnadsförändring med 195 mnkr (29 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Nettonuvärdeskvoten är mindre än -0,1 i både huvudanalys (-0,29) och samtliga känslighetsanalyser. De ej beräknade effekterna bedöms vara positiva och består framför allt av effekterna av taktfasta bytespunkter och färre och mindre följdförseningar på Södra stambanan. De ej beräknade effekterna är så pass omfattande att den övergripande bedömningen av objekts lönsamhet är *Nära noll*.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Utgår på grund av att planerat regionsjukhus inte kommer att genomföras, vilket gör att motivet för investeringarna bortfaller liksom stora delar av nyttorna. Dessutom är den samhällsekonomiska lönsamheten nära noll.

Räppe, ny station (JSY2204)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Syftet var att skapa god tillgänglighet och ett utbud på hållbara färdmedel till det regionsjukhus som tidigare planerades på platsen.

Beskrivning av objektet

Åtgärden innebär en ny järnvägsstation vid Räppe vid befintligt mötesspår och i anslutning till nytt regionsjukhus. Stationen har antagits utformas med två

sidoplattformar inklusive plattformsutrustning. Plattformarna antas ha en längd av 170 meter och bredd på 4,5 meter. Åtgärden inkluderar en planskildhet vid Stora Råppevägen samt en planskild gång- och cykelförbindelse.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ingen aktuell samlad effektbedömning har tagits fram för objektet.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är ej beläget på TEN-T-nätet.

Objektkostnad

Objektet hade en beräknad totalkostnad på 126 mnkr varav 80 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. "Schablonkalkyl" har använts för kostnadsberäkning. Ingen ny kalkylsammanställning har tagits fram och totalkostnaden baseras på senaste kalkylsammanställning från nationell plan 2022–2033.

Motivering av andra aktörers finansiering för objektet handlade om ny tågstation i anslutning till det kommande sjukhuset och stadens framtida expansion.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 126 mnkr, vilket överensstämmer med den senast bedömda totalkostnaden.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	126	126			
I prisnivåer enligt beslutade planer		102			

Objektet ingick i plan 2022–2033 i ÅVS-skede. Totalkostnaden baseras på senaste kalkylsammanställning från nationell plan 2022–2033 som därmed överensstämmer med uppgifter i fastställd nationell plan.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen aktuell samlad effektbedömning har tagits fram för objektet. I tidigare bedömning var slutsatsen att objektet var olönsamt.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Utgår på grund av det inte längre planeras för ett nytt regionsjukhus på platsen.

Frövi bangårdsombyggnad (YO002)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har omprövats och ingår inte i förslag till nationell plan 2026–2037.

Beskrivning av objektet

Objektet har förändrats i omfattning och totalkostnad. Istället har ett omarbetat namngivet objekt (*Frövi, kapacitetshöjande åtgärder, JMR2606*) med ny utformning och kostnad prövats inom ramen för planrevideringen.

Effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter

Ingen aktuell samlad effektbedömning har tagits fram för den tidigare föreslagna utformningen som detta objekt avser.

Bidrag till TEN-T-kraven

Objektet är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik. Objektet är dessutom beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 451 mnkr. ”Schablonkalkyl” har använts för kostnadsberäkning.

Angiven totalkostnad i nationell plan 2022–2033 (i 2025 års prisnivå) är 174 mnkr, vilket innebär en kostnadsförändring med 277 mnkr (159 %).

Förändringar för objektet är omfattande och därför har Trafikverkets nationella revisionsgrupp beslutat att objektet utgår och att istället ett omarbetat objekt prövas som en ny kandidat i planrevideringen.

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	451	174	315		
I prisnivåer enligt beslutade planer		141	231		

Objektet ingick i plan 2018–2029 i skede funktionsutredning. I plan 2022–2033 med samma skede har totalkostnaden minskat på grund av att kommunen bygger en stor del av funktionen med egna medel på egen mark. Totalkostnad jämfört med

första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 136 mnkr (43 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Ingen aktuell samlad effektbedömning har tagits fram för den tidigare föreslagna utformningen som detta objekt avser. Se avsnitt 7.9 *Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (JMR2606)* för aktuell bedömning.

Motiv för omprövning

Prioriteringskategori 4: Den tidigare föreslagna utformningen som detta objekt avser är inte längre aktuell. På grund av den stora innehållsförändringen har istället det nya objektet *Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (JMR2606)* övervägts för planförslaget vid en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Elväg, pilotsträcka (VTR1803)

Nuläge, mål och syfte

Objektet ingår i nationell plan 2022–2033 men har enligt regeringsbeslut (LI2023/01214 m.fl.) utgått ur den nationella planen.

Beskrivning av objektet

En elväg som en pilotsträcka skulle byggas och driftsättas. Utgångspunkten var att pilotsträckan skulle ha tagits i drift 2021. Bygandet av pilotsträckan skulle ha förutsatt omfattande medfinansiering från näringslivet.

Objektkostnad

Objektet har en beräknad totalkostnad på 893 mnkr. Objektet utgår enligt regeringsbeslut (LI2023/01214 m.fl.).

Total bruttokostnad i beslutade planer (belopp i mnkr)

	2026–2037	2022–2033	2018–2029	2014–2025	2010–2021
I prisnivå 2025–02	893	701	762		
I prisnivåer enligt beslutade planer		600	600		

Objektet ingick i plan 2018–2029 enligt regeringen och planbeslut med omfattande medfinansiering. Statens finansiering skulle uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor totalt. I plan 2022–2033 har objektets finansiering förändrats genom att staten skulle stå för hela kostnaden.

Totalkostnad jämfört med första gången uppgift angavs i fastställd nationell plan visar en förändring med 131 mnkr (17 %).

Samhällsekonomisk lönsamhet

Trafikverkets rekommendation i redovisningen var att Sverige i nuläget inte ska planera för en större utbyggnad av elvägar på det statliga vägnätet, eftersom det inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt dels till följd av låga trafikvolymmer dels till följd av marginella climateffekter.

Bilaga A – Rangordning av objekt

Tabellen i denna bilaga visar hur Trafikverket har rangordnat objekt i arbetet med förslaget till nationell plan. Utifrån samlade effektbedömningar (SEB) har objektens samhällsekonomiska lönsamhet och annan väsentlig information använts för att skapa en samhällsekonomisk rangordning. Den samhällsekonomiska rangordningen har tagit hänsyn till beräknade effekter, ej beräknade effekter och systemeffekter. Olönsamma objekt har grovt rangordnats i tre grupper; *Olönsamma 1* där justerad nettonuvärdeskvot ligger mellan -0,1 och -0,5, *olönsamma 2* där nettonuvärdeskvoten är mellan -0,5 och -1 samt *olönsamma 3* där objekt med en nettonuvärdeskvot < -1 rangordnas. Därefter har en slutlig rangordning tagits fram där andra överväganden bidragit såsom totalförsvarets behov, långt gången planering, bidrag till TEN-T-krav samt andra aktörers planering.

I ett sent skede av arbetet med åtgärdsplaneringen upptäcktes ett fel i prognosmodellen Sampers. Analyser av hur detta påverkar rangordningen har gjorts och slutsatsen är att rangordningen är robust och att felets påverkan är marginell. Se kapitel 9 i huvudrapporten för utförligare beskrivning (Förslag till trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen, Trafikverket 2025:111).

Varje rad i tabellen är ett objekt där de två första kolumnerna identifierar objektet. Nästa kolumn, *"Sammanvägd lönsamhet"*, anger vilken lönsamhetsbedömning objektet har enligt den Samlade Effektbedömningen (SEB). Denna bedömning görs med grund i beräknade och ej beräknade effekter samt känslighetsanalyser.¹⁴ Detta innebär exempelvis att ett objekt som ligger nära noll enligt nettonuvärdeskvoten ($NNK \geq -0,1, \leq 0,1$) kan få en lönsam/olönsam sammantagen lönsamhetsbedömning om ej beräknade effekter inte är försumbara. Nästföljande kolumn, *"NNK"*, är den nettonuvärdeskvot som beräknats i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen och redovisas i SEB. Det första steget i rangordningen av objekt är att dela in dem efter deras nettonuvärdeskvoter. Nästa steg syns i kolumn *"Justerad NNK-rangordning"*, där ej beräknade effekter samt systemeffekter vägs in. Ej försumbara negativa effekter, exempelvis på grund av intrång, markeras med en pil nedåt. Analogt markeras förbättrande effekter med en pil uppåt. Bedöms effekterna vara särskilt stora, exempelvis vid stora systemnyttor, används två pilar. Finns det endast försumbara effekter markeras det med "o". Vad pilarna avser och en förklaring till hur objektet i fråga rangordnas enligt den samhällsekonomiska rangordningen finns i kolumnen *"Motivering samhällsekonomi"*. Förkortningar som används i förklaringarna är JA (jämförelsealternativ), KA (känslighetsanalys) och HA (huvudanalys). Om ingen motivering är angiven har den samhällsekonomiska rangordningen baserats på beräknad NNK.

¹⁴ Se s. 208 Trafikverket (2024). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 8.0*. Borlänge: Trafikverket. för detaljerad beskrivning av lönsamhetsbedömningar i Samlad Effektbedömning.

Därefter syns på vilken plats i den samhällsekonomiska rangordningen som objektet landar. Observera att rangordningstalet som anges här gäller alla objekt som vid åtgärdsplaneringens start bedömdes tillhöra prioriteringskategori 4. I denna tabell återges dock bara sådana objekt som tas med i planförslaget, de som utgår från planförslaget, samt de som ryms om ramen utökas med tio procent. Detta kan man se i den sista kolumnen ”Status i planförslaget”.

Efter att den samhällsekonomiska rangordningen är genomförd vägs andra relevanta överväganden in. På samma sätt som för ej beräknade effekter och systemeffekter markeras dessa övervägandens vikt med pilar uppåt och nedåt i kolumn ”Andra överväganden”. Detta anges dock endast för nya kandidater i planrevideringen. Sådana överväganden som har beaktats i rangordningen anges i nästföljande kolumn (”Grund för prioritering”) och den slutliga rangordningen av nya kandidater framgår i ”Slutlig rangordning” som dock inte är direkt jämförbar med ”Samhällsekonomisk rangordning” på grund av att den senare även inkluderar objekt i gällande nationell plan (2022–2033).

Den samlade motiveringen till den slutliga rangordningen och till statusen i planförslaget redovisas i kolumnen ”Grund för prioritering”. Totalförsvarets behov har beaktats i rangordningen men redovisas inte för enskilda objekt.

Rangordning av objekt utifrån samhällsekonomisk lönsamhet samt utifrån vissa andra överväganden

Objekt-ID	Objektnamn	Sammanvägd lönsamhet	NNK	Justering NNK-rangordning	Motivering samhällsekonomi	Samhällsekonomisk rangordning	Andra överväganden	Grund för prioritering	Slutlig rangordning	Status i planförslaget
JM2209	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga	Lönsam	10,5	↑	Åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet är beroende av att hela Norrbottenbanan byggs, därav inte bedömd som robust lönsam. Positiv ej beräknad effekt avseende möjlighet till omledning bedöms vara betydande.	3		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	Robust lönsam	6,0	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet för persontrafiken samt smidigare tågbyten för persontransportföretag.	5		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	Lönsam	3,1	↑	Positiv ej beräknad effekt, ombyggnaden möjliggör att köra större fartyg (skalfördelar).	6		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	Lönsam	3,5	0	Viss risk för överskattade nyttor kopplad till osäkerhet i JA och positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade omledningsmöjligheter samt buller- och trafiksäkerhetsåtgärder gör att objektet inte justeras.	7		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar

VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda-Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider. Liknande objekt i regionen har mycket hög lönsamhet.	8		Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.	Kvar	Kvar
VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Robust lönsam	2,6	0	--	9		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VS1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	Robust lönsam	2,4	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat buller samt minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort då risken för mindre incidenter minskar.	10		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	Robust lönsam	2,1	0	--	15		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VS12203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten	Robust lönsam	2,6	↓	Nyttorna kan vara överskattade på grund av eventuell överskattning av trafikallstring från ny exploatering. KA utan exploatering NNK=0,075, KA 20% lägre trafiktillväxt NNK=2,06.	16		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	Robust lönsam	1,8	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende ökad trafiksäkerhet när bro nyttjas istället för plankorsning.	19		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JN2203	Malmmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	Robust lönsam	1,9	0	--	21		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VSK050	E65 Svedala-Böringe	Robust lönsam	1,8	↓	Negativ ej beräknad effekt i landskapet avseende intrång i riksintresse.	24		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	Robust lönsam	1,4	↑	Viss underskattning av beräknade effekter pga. ingen överflyttning i kalkylen samt positiva ej beräknade effekter avseende bl.a. godstrafik.	26		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JO1802	Heby Mötesspår	Robust lönsam	1,4	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende förbättrad tillgänglighet och ökar trafiksäkerhet samt förbättrad hälsa genom bullerskydd och omhändertagande av förorenad mark.	27		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
XSN301d	Malmmbanan Murjek förlängning av mötesstation	Robust olönsam	-0,8	↑↑	Betydande systemeffekt, genomförd systemanalys visar på att förlängning av mötesstationer på Malmmbanan är samhällsekonomiskt lönsamt. Det positiva ej beräknade effekter avseende möjlighet att förlänga godståg fångas i systemanalysen. Malmmbanan Nattavaara bangårdsförlängning behöver genomföras för att få systemeffekterna.	28		Objektet är en del i en samhällsekonomiskt lönsam systemutbyggnad som ingår i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar

XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	Robust lönsam	-0,6	↑↑	Betydande systemeffekt, genomförd systemanalys visar på att förlängning av mötesstationer på Malmbanan är samhällsekonomiskt lönsamt. Det positiva ej beräknade effekter avseende möjlighet att förlänga godståg fångas i systemanalysen. Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation behöver genomföras för att få systemeffekterna.	28		Objektet är en del i en samhällsekonomiskt lönsam systemutbyggnad som ingår i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	Robust lönsam	1,0	↑	Nyttorna underskattas med ca 10 procent pga. underskattning av trafiken i Skåne av Sampers.	33		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY1820	Alvesta, triangelspår	Robust lönsam	0,9	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende förseningstidsvinster.	36		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	Lönsam	0,1	↑↑	Objektsspecifik KA med ökad möjlighet till förbigångar visar på NNK = 3,2, troligtvis ligger lönsamheten någonstans mellan HA och KA.	38		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder	Robust lönsam	0,9	0	--	40		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VN1801	E4 förbifart Skellefteå	Robust lönsam	0,9	↓	Stora osäkerheter kring basprognosen i Skellefteå (KA -20% NNK = 0,46) men samtidigt underskattning av resande i Sampers långväga modell. Negativa ej beräknade effekter avseende intrång i områden viktiga för växt- och djurliv och rekreation.	48		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden innebär förbättrad kapacitet på Hagalunds bangård vilket möjliggör att Mälardalstrafiks regionalstågsfordon kan flyttas från Älvsjö godsbangård till Hagalund. Detta bidrar till positiva systemeffekter i järnvägsnätet genom ökad kapacitet och minskad sårbarhet på Getingmidjan samt frigörande av kapacitet på Älvsjö godsbangård. Kapacitet och säkerhet förbättras genom att tågvägssignalering införs på fler spår.	49		Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamt.	Kvar	Kvar
JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår	Lönsam	0,4	↑	Positiv systemeffekt tillsammans med Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår för gods, fler godståg kan köras.	50		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår	Robust lönsam	0,6	↑	Positiv systemeffekt tillsammans med Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår för gods, fler godståg kan köras.	50		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JVA1801	Halmstad C/bangård	Robust lönsam	0,6	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat kapacitetsutnyttjande i Halmstad C samt förbättrade bytestider.	53		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
XST301	Farled Södertälje-Landsort	Lönsam	0,6	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet.	55		Samhällsekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar

VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	Robust lönsam	0,6	0	--	56	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö) -Nättraby	Robust lönsam	0,7	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende växt- och djurliv, som kompensatoriska åtgärder inte helt möter upp.	57	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden är en förutsättning för att tågen som trafikerar Västlänken ska kunna tas i och ur trafik. Den bidrar också till att fler tåg kan trafikera Västlänken när den öppnar för genomgående trafik.	58	Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekoniskt lönsamt.	Kvar	Kvar
VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	Lönsam	0,5	0	--	64	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	Lönsam	0,2	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende omledning mellan övriga banor i södra Sverige vid störningar.	70	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
YSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö - Mon	Lönsam	0,3	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende intrång, barriärer samt risk för ökat buller.	75	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VM001	E45 Vattnäs-Trunna	Lönsam	0,3	↓	Negativ ej beräknad effekt avseende natur- och kulturmiljö.	76	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning	Lönsam - endast bedömd			Objektet åtgärder korsande tågvägar för att säkerställa förutsättningarna för framtida ökad trafikering och ökad turtäthet i Malmö närområde, både nationellt och regionalt. Åtgärden ökar robusthet och minskar förseningar.	79	Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekoniskt lönsamt.	Kvar	Kvar
JSY2220	Malmö C - Östervärn, dubbelspår	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden bidrar till att öka kapaciteten och minska förseningar i systemet.	80	Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekoniskt lönsamt.	Kvar	Kvar
JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden möjliggör fler plattformsspår på Malmö C Övre samt möjlighet för uppställning av persontåg, så att Malmö C Övre kan hantera den ökande mängden persontåg som planeras. Det finns viss problematik redan idag vid vissa tider på dygnet.	81	Objekt i nationell plan 2022–2033 som bedömts vara samhällsekoniskt lönsamt.	Kvar	Kvar
VST2207	E20 trafikplats Hovsjö	Lönsam	0,2	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende trafiksäkerhet samt drift och underhåll.	84	Samhällsekoniskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	Svår-bedömd	-0,3	↑↑	Svårbedömd pga. exploatering. KA med exploatering visar NNK=2,5, NNK ligger troligtvis någonstans mellan KA och HA.	86	Objektet har potential för samhällsekonisk lönsamhet och är av betydelse för lokal utveckling.	Kvar	Kvar
JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton	Nära noll	0,1	0	--	87	Objektet utgör en del av en systemutbyggnad som omfattar ny vagnpark för gruvnäringen samt åtgärder på norska Ofotbanan. Av betydelse för industrins konkurrenskraft.	Kvar	Kvar

YSY004	E22 Förbi Bergkvara	Nära noll	0,1	0	--	88	Långt gången planering och av betydelse för industrins konkurrenskraft samt för lokal utveckling.	Kvar	Kvar
VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	Lönsam	0,1	↓	Osäkerhet kring Skellefteå i basprognosen, KA för -20% transportflöden har NNK=0.	89	Samhällesekonomiskt lönsamt objekt i nationell plan 2022–2033.	Kvar	Kvar
JN1802	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	Nära noll	-0,1	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende minskade förseningar.	92	Stark koppling till Norrbottenbanans genomförande. En omprövning skulle innebära att alternativa åtgärder skulle behöva genomföras.	Kvar	Kvar
YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	Nära noll	0,0	0	--	97	Långt gången planering med nära förestående produktion.	Kvar	Kvar
JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	Nära noll	-0,1	0	--	99	Förutsättningsskapande för utbyggnad Hässleholm - Lund genom förbättrad omledningsmöjlighet under byggtid. Planering pågår för kommunal anslutande infrastruktur.	Kvar	Kvar
JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår	Nära noll	-0,1	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende omledning.	100	Förutsättningsskapande för utbyggnad Hässleholm - Lund genom förbättrad omledningsmöjlighet under byggtid. Bidrag till TEN-T-krav.	Kvar	Kvar
VM034	E4 Kongberget-Gnarp	Nära noll	0,1	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende natur- och kulturmiljö.	106	Långt gången fysisk planläggning. Bidrag till TEN-T-krav.	Kvar	Kvar
JN2201	Norrbottenbanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	Robust olönsam	-0,6	0	--	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: I TEN-T-förordningen utgör Norrbottenbanan en planerad länk i stomnätet och har således av den svenska regeringen tagits med som en prioriterad sträcka vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.	Kvar	Kvar
JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	Robust olönsam	-0,7	↑	Objektsspecifik KA med överflyttning av gods som kvantifierar positiva ej beräknade effekter har en NNK = -0,62.	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: Regeringen har i närtid fattat beslut om förberedelse av byggstart trots betydande kostnadsökning och svag lönsamhet. Planeringen är långt gången och objektet är av betydelse för den lokala industrins konkurrenskraft.	Kvar	Kvar
JO1807	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	Robust olönsam	-0,7	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende trängsel på tåg och mindre risk för förseningar.	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: Avtal avseende bostadsbyggande (N2017/07384/PBB).	Kvar	Kvar

JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	Robust olönsam	-0,8	0	--	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: Regeringen har tidigare tagit ställning till detta objekt i "Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033" (LI2023/03475).	Kvar	Kvar
JVA200d	Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	Robust olönsam	-1,0	0	--	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås (TRV 2024/95008).	Kvar	Kvar
JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	Robust olönsam		0	--	Olönsam 2	Prioriteringskategori 2: I TEN-T-förordningen utgör Norrbotniabanan en planerad länk i stomnätet och har således av den svenska regeringen tagits med som en prioriterad sträcka vid utbyggnaden av stomnätet och den europeiska transportkorridoren.	Kvar	Kvar
JVA2206	Väröbacka station				100 procent medfinansiering.	Rangordnas ej	100 procent medfinansiering.	Kvar	Kvar
JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum				100 procent medfinansiering.	Rangordnas ej	100 procent medfinansiering.	Kvar	Kvar
VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta				100 procent medfinansiering.	Rangordnas ej	100 procent medfinansiering.	Kvar	Kvar
XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	Robust olönsam	-0,7	0	Systemanalys för Ostkustbanan har NNK = -0,67.	Olönsam 2	Robust olönsamt objekt. Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Omfattas av bostadsavtal. Omtag i utformningsarbetet krävs för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Detta innebär sannolikt att även bostadsavtalet behöver ses över. 4 miljarder kronor avsätts i planförslaget för omtag och för att kunna påbörja åtgärder som omtaget kan resultera i.	Kvar (omtag)	Kvar (omtag)
JSOR2612 (ersätter JSY1814)	Maria - Helsingborg, utredning (ersätter Maria-Helsingborg, dubbelspår)	Robust olönsam	-0,9	0	--	Olönsam 2	Robust olönsamt objekt. Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Ett omtag krävs och pågående lokaliseringstudier slutförs för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.	Kvar (omtag)	Kvar (omtag)

VST2204	E4 trafikplats Häggvik- trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Robust lönsam	11,6	0	--	2	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	1	In
JMR2608	Knivsta plankorsning	Robust olönsam	-0,8	↑	Rangordnas tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	Olönsam 2	↑↑	Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	2	In
JST2206a	Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård	Olönsam - endast bedömd			Åtgärden bidrar till en ökad kapacitet att vända, furnera samt hantera längre tåg med minskad risk för störningar i järnvägssystemet vilket skapar en kostnadseffektiv tågvändning för operatören.	Olönsam 2	↑↑	Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nyttor i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.	3	In
JST2205	Ostkustbanan Solna- Skavstaby, Signaloptimering	Robust lönsam	11,6	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av minskade förseningar. Ger möjlighet att öka trafiken tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (... JO1807) och Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet mm.	1	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	4	In
JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille	Lönsam	0,5	↑↑	Betydande ej beräknade effekter avseende sekundärförseningar som bedöms minska markant då objektet gör att förseningarna inte sprider sig lika lätt ut i nätet samt ökad tillgänglighet till Göteborgs hamn i högtrafik.	14	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.	5	In (endast utredning)
VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen	Robust lönsam	2,2	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort.	11	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	6	In
VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält	Lönsam	2,0	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende restidsosäkerhet.	12	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet	7	In
JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	Robust lönsam	2,5	↓	Nyttorna är något överskattade på grund av osäkerheter kring tjänstetågen i kalkylen (unik metod).	17	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet	8	In
VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla	Lönsam	2,1	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende restidsosäkerhet.	13	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	9	In
VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken	Robust lönsam	1,0	↑↑	Underskattning av beräknade nyttor och betydande ej beräknade effekter avseende restidsosäkerhet.	18	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet	10	In
VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp	Robust lönsam	1,7	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende restidsosäkerhet.	20	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	11	In

VST001e	E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Robust lönsam	1,6	↑	Objektet har större problematik i öppningsåret än E4/E20 Södertäljebroen (... VST001c), dvs. nyttorna faller ut tidigare i detta objekt. Därför har det rangordnats högre trots att Södertäljebroen har positiva ej beräknade effekter.	22	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	12	In
VST001c	E4/E20 Södertäljebroen, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	Lönsam	1,6	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende restidsosäkerhet.	23	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet	13	In
JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår	Robust lönsam	1,7	↓	Nyttorna kan vara överskattade på grund av osäkerhet i beräkningsmetod för förbigångsspår.	29	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	14	In
JN1803	SgÖN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår	Robust lönsam	1,7	0	--	25	0	Samhällsekonomisk lönsamhet	15	In
JSY2216	Ystadbanan, Skurup- Rydsgård, dubbelspår	Robust lönsam	1,3	0	--	31	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt av betydelse för danska behov.	16	In
JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil- Skålebol, mötesspår	Lönsam	0,4	↑↑	Betydande systemeffekt, genomförd systemanalys LTS; systemobjekt, Norge-/Vänerbanan och Bergslagsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg visar NNK=1,34. Förutsätts att trimningsåtgärderna som också behövs för att realisera nyttorna genomförs.	30	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt indirekt bidrag till TEN-T-krav.	17	In
JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping	Robust lönsam	1,1	0	Viss överskattning av beräknade effekter neutraliseras av positiva ej beräknade effekter.	35	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar Trafikverkets planering och genomförande av Ostlänken.	18	In
JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping	Robust lönsam	1,2	0	Viss överskattning av beräknade effekter neutraliseras av positiva ej beräknade effekter.	32	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar Trafikverkets planering och genomförande av Ostlänken.	19	In
JVA2217	Värmlandsbanan, Kil- Charlottenberg, mötesspår	Robust lönsam	0,9	0	--	41	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet, bidrag till TEN- T-krav och koppling till planerade åtgärder i Norge.	20	In
VVA1806d	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden - Ekenäs mosse, ombyggnad 2+1	Robust lönsam	1,1	0	Annat alternativ valt (det alternativet är rangordnat).	Rangordnas ej	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Denna deletapp ingår dock i den längre etappen E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1 (VVA1806a).	21	--
JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar	Lönsam - endast bedömd			JSYR2601 liknar objekt som JVA2207 som har en hög beräknad lönsamhet. Åtgärden möjliggör att köra längre tåg, redan idag är det problem för långa tåg och det kan i JA vara problem med trängsel på tågen.	37	↑	Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt att objektet underlättar för andra aktörers planerade trafikupplägg.	22	In

JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden möjliggör 750 m långa godståg till Helsingborg, det gör att Helsingborg kopplas upp mot nätverket med 750 m långa tåg. Åtgärden bidrar till att möjliggöra ökad turtäthet utöver basprognosen och bidrar till minskade förseningar och bättre tillförlitlighet. Den samhällsekonomiska nyttan av förbättrad uppställningsförmåga ökar av att sträckan Maria - Helsingborg kommer att vara enkelspårig under planperioden.	43	↑	Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt ett visst bidrag till TEN-T-krav. Förbättrad koppling till Helsingborgs hamn.	23	In
JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad	Robust lönsam	0,7	↑	Betydande ej beräknade effekter avseende sekundärförseningar samt förbättrar förutsättningarna för att trafikera med godståg genom Märsta.	42	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrad koppling till Arlanda och förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	24	In
JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnared - Lund	Svår-bedömd	1,0	0	Stor osäkerhet i investeringskostnaden. Men objektet kan delas upp om kostnaderna ökar, osäkerheten kan därför hanteras eftersom kostnadsuppskattningarna blir bättre.	39	↑	Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet. Realiserar nyttor av andra aktörers redan genomförda fordonsinvesteringar.	25	In
VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1	Robust lönsam	0,9	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende intrång.	46	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	26	In
VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg	Robust lönsam	1,0	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende vattentäkt samt ökad trafiksäkerhet.	34	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	27	+10%
VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet	Robust lönsam	7,7	↑	Positiva ej beräknade effekter framförallt avseende restidsosäkerhet och trafiksäkerhet.	4	↓↓	Samhällsekonomisk lönsamhet. Utifrån en bedömd regional helhetsbild prioriteras objektet lägre än vad den samhällsekonomiska rangordningen pekar på.	28	+10%
VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik	Lönsam	0,4	↑	Underskattade restidsnyttor för långväga bil pga. rättning av Sampers långvägamodell.	47	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till uppfyllande av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.	29	+10%
JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skålebol, högre kapacitet	Robust olönsam	-0,9	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende förbättrade möjligheter för godståg att trafikera sträckan även under högttrafik.	Olönsam 2	↑↑	Objektet ingår i en föreslagen systemutbyggnad för godstrafiken som bedöms som samhällsekonomiskt lönsam. Detta förutsätter att även åtgärder i Norge genomförs. Bidrag till TEN-T-krav.	30	+10%
JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet	Lönsam - endast bedömd			Åtgärden möjliggör att köra längre, tyngre, större tåg samt förbättrar mötesmöjligheterna för långa godståg.	51	↑	Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	31	+10%
JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår	Lönsam	0,4	↑	Positiv systemeffekt för gods tillsammans med Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår och Boxholm nedspår, förbigångsspår, fler godståg kan köras.	52	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	32	+10%
JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår	Robust lönsam	0,8	↑	Positiv systemeffekt för gods tillsammans med Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår och Boxholm nedspår, förbigångsspår, fler godståg kan köras.	52	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	33	+10%

JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår	Robust olönsam	-0,6	↑↑	Positiv systemeffekt tillsammans för gods med Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår och Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår, fler godståg kan köras.	52	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	34	+10%
VSY2201	Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats	Lönsam	0,4	↑	Underskattade restidsnyttor för långväga bil pga. rättning av Sampers långvägamodell.	54	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	35	+10%
JSOR2602	Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår	Lönsam	0,2	↑	Positiv systemeffekt tillsammans med Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår, fler godståg kan köras.	59	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	36	+10%
JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår	Robust lönsam	1,3	↓	Positiv systemeffekt tillsammans med Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår, fler godståg kan köras.	59	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	37	+10%
JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation	Lönsam	0,4	0	--	66	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	38	+10%
JO2206	Hovsta, Förbigångsspår	Lönsam	0,4	0	--	68	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	39	+10%
JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder	Robust lönsam	1,1	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade bytesmöjligheter för resenärer samt ökad tillgänglighet för gods- och persontransportföretag.	45	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	40	+10%
JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar	Robust lönsam	1,4	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende forn- och kulturlämningar-	44	↓	Samhällsekonomisk lönsamhet. Objektet ges dock lägre prioritet baserat på osäkra planeringsförutsättningar avseende signalsystemet.	41	+10%
JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår	Lönsam - endast bedömd			Åtgärddar brist på uppställning i Göteborgsområdet för fjärrtåg, får därmed påverkan på hur långa tåg som kan köras i Fjärrtrafiken på Västra stambanan, Västkustbanan och Norge/Vänerbanan.	60	0	Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet.	42	+10%
JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform	Lönsam	0,1	↑↑	Stor ej beräknad effekt avseende minskade förseningar i hela trafiksystemet.	61	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	43	+10%
VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering	Lönsam	0,4	↓	Osäkerhet i basprognosen kring Skellefteå kan innebära överskattade nyttor.	69	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	44	+10%
VO2209	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2	Lönsam	0,5	↑	Positiv ej beräknad effekt avseende förseningar då det blir mindre störningskänsligt med 2+2	62	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	45	+10%
VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering	Lönsam	0,5	0	--	63	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	46	+10%

JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet	Lönsam	0,4	0	--	67	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	47	+10%
JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård	Svär-bedömd	-0,7		För omfattande innehåll i objektet (dubbelspår), borde ändras till att främst upprätthålla funktionen. Rangordnas ej.	Rangordnas ej	↑↑	Potential för stora samordningsvinster med nödvändiga underhållsåtgärder. Bidrag till TEN-T-krav.	48	+10%
VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring	Lönsam	0,3	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende robusthet och möjlighet till dubbelriktad trafik i ett tunnelrör.	65	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	49	+10%
VM1801	E14 Blåberget-Matfors	Lönsam	0,2	0	Negativa ej beräknade effekter men osäkerheter kring JA som gör att nyttorna kan vara underskattade gör att objektet inte justeras.	77	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	50	+10%
VN2202	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering	Lönsam	0,3	↓	Osäkerheter i basprognosen kring Skellefteå (KA -20% NNK=0,15) samt negativ ej beräknad effekt avseende intrång.	82	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav.	51	+10%
VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1	Lönsam	0,2	↓	Negativa ej beräknade intrångseffekter, viss del går i ny sträckning.	85	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	52	+10%
VM2605	E14 Stöde-Matfors, mitträckesseparering	Nära noll	0,2	0	Negativa ej beräknade effekter men osäkerheter kring JA som gör att nyttorna kan vara underskattade gör att objektet inte justeras.	78	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	53	+10%
SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar	Lönsam	0,4	↓	Osäkerheter i beräkningarna kring godsmängderna i basprognosen. KA -20% har NNK=0,17.	72	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	54	+10%
JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder	Svär-bedömd			Åtgärden påverkar transporttid, robusthet och tillförlitlighet samt operatörskostnader.	102	↑↑	Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Starka kopplingar till andra aktörers åtgärder och planering.	55	+10%
JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår	Lönsam	0,2	0	--	73	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	56	+10%
YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen	Lönsam	0,3	↓	Negativ ej beräknad effekt avseende natur- och kulturmiljö.	74	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	57	+10%
VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering	Lönsam	0,2	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende korsningsåtgärder samt buller.	71	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	58	+10%
VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga	Lönsam	0,1	0	--	83	0	Samhällsekonomisk lönsamhet.	59	+10%
JST2207	Årstabergs bytespunkt	Nära noll	-0,1	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av vändmöjligheter samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.	90	↑	Lönsamheten bedöms vara nära noll men objektet har starka kopplingar till andra aktörers planering via Sverigeförhandlingens utbyggnad av t-bana.	60	+10%

JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken	Robust olönsam	<-1	0	--	Olönsam 3	↑↑	Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Förbättrad koppling till Luleå hamn. Samordningsvinster vid samtidig utbyggnad av Norrbotniabanans anslutning till Luleå.	61	+10%
VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg	Nära noll	0,0	↓	Betydande osäkerheter kring kommunens exploateringsplaner och risken för överskattning av framtida trafikflöden som SEB bygger på. Känslighetsanalysen, som utgår från ett scenario utan exploatering av Däva, visar en negativ NNK.	105	↑	Bidrag till industrins konkurrenskraft samt till TEN-krav. Starka kopplingar till lokal utveckling.	62	+10%
JST2206	Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet mm	Svår-bedömd			Svårbedömd.	Rangordnas ej	↑↑	Om Jernhusen och Stockholms stad ska överdäcka Stockholm C behöver Trafikverket först framtidssäkra utformning av spår och plattformar. Nyttorna består av ökad kapacitet för tåg och resenärer och kan motsvara den höga investeringskostnaden, men det finns stora osäkerheter. Förbättrar järnvägssystemets koppling till Arlanda.	63	+10%
JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering	Svår-bedömd			Resecentrum är generellt svåra att bedöma nyttorna av, men bedöms inte motsvara en så pass betydande kostnad.	Olönsam 1	↑↑	Koppling till Norrbotniabanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.	64	+10%
JNR2604	Norrbotniabanans, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering	Svår-bedömd			Resecentrum är generellt svåra att bedöma nyttorna av, men bedöms inte motsvara en så pass betydande kostnad.	Olönsam 1	↑↑	Koppling till Norrbotniabanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.	65	+10%
JNR2603	Norrbotniabanans, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering	Svår-bedömd			Resecentrum är generellt svåra att bedöma nyttorna av, men bedöms inte motsvara en så pass betydande kostnad.	Olönsam 1	↑↑	Koppling till Norrbotniabanans utbyggnad och till andra aktörers planering och åtgärder.	66	+10%
STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya	Ej bedömd			Samlad effektbetydelse har inte tagits fram.	Rangordnas ej	↑↑	Samhällsekonomisk analys saknas men objektet förväntas bidra till att säkerställa sjöfartens långsiktiga funktion i norra Sverige.	67	+10%
JSY2203	Räppe-Växjö, dubbelspår (etapp 1 av dubbelspår Växjö-Alvesta)	Nära noll	-0,3	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende styvtidtabell samt minskade följdförseningar på Södra stambanan.	94		Utgår på grund av att planerat regionsjukhus inte kommer att genomföras, vilket gör att motivet för investeringarna bortfaller liksom stora delar av nyttorna. Dessutom är den samhällsekonomiska lönsamheten nära noll.	Utgår	Utgår
VSO016	E22 Gladhammar-Verkeback	Olönsam	-0,1	↓	Negativ ej beräknad effekt avseende natur- och kulturmiljö.	Olönsam 1		Kostnadsbetydelsen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2010–2021), trots ändrad utformning. Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet inklusive negativa effekter på natur- och kulturmiljö.	Utgår	Utgår

YVA003a	E45 Säffle-Valnäs, delen Säffle-Hammar	Olönsam	-0,2	0	--	Olönsam 1	Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår delen Hammar–Valnäs i planförslaget.	Utgår	Utgår
VN1806	E10 Kauppinen-Kiruna mötteseparering	Robust olönsam	-0,3	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet.	Olönsam 1	Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.	Utgår	Utgår
VST1807	Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	Svårbedömd			Svårbedömd men sannolikt olönsam pga. Att risk för påsegling är låg. Konsekvenser av påsegling minskar när Förbifart Stockholm öppnar. Dock påverkas risk av ökad sjöfart med ny farled för flistransporter i Mälaren.	Olönsam 1	Kostnadsbedömningen har ökat med cirka 80 procent (indexjusterat) jämfört med när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår eftersom åtgärdens kostnad bedöms vara hög i förhållande till dess effekt i form av minskad risk för påseglingsskador.	Utgår	Utgår
JN2207	Malmbanan Boden-Gällivare stängselsystem och passager för ren och vilt	Olönsam - endast bedömd			Åtgärden har både positiva och negativa ej beräknade effekter, men nyttorna bedöms vara relativt långt ifrån att motsvara kostnaden av åtgärden och bedöms därför vara olönsam	Olönsam 1	Utgår som namngivet objekt på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket bedömer att miljöåtgärder under 150 mkr troligtvis kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnadseffektivitet.	Utgår	Utgår
VVA2201a	E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Töcksfors – Bäckevarv, ombyggnad till 2+1	Robust olönsam	-0,4	↓	Negativa ej beräknade effekter avseende natur- och kulturmiljö samt överskattning av den beräknade nyttan.	Olönsam 2	Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.	Utgår	Utgår
JSM215b	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårutbyggnad, etappen Kubikenborg - Dingersjö	Robust olönsam	-0,9	0	--	Olönsam 2	Kostnadsbedömningen är mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2014–2025). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår etappen Sundsvall-Kubikenborg i planförslaget.	Utgår	Utgår
JSY2204	Räppe, ny station	Ej bedömd			Samlad effektbedömning har inte tagits fram.	Rangordnas ej	Utgår på grund av det inte längre planeras för ett nytt regionsjukhus på platsen.	Utgår	Utgår

