



Namngivna investeringar

*Underlagsrapport till Nationell plan
för transportsystemet 2018-2029*

Trafikverket

781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Namngivna investeringar. Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Författare: Gabriella Haglund och Per Lindroth

Dokumentdatum: 2017-08-31

Ärendenummer: TRV 2017/32405

Kontaktperson: Per Lindroth

Publikationsnummer: 2017:158

ISBN: 978-91-7725-154-5

Tryck: Ineko.

Innehåll

1. INLEDNING	15
1.1. Utgångspunkter för planarbetet.....	15
1.2. Läsanvisning	16
1.2.1. Mål och syfte	16
1.2.2. Grund för prioritering	16
1.2.3. Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder	17
1.2.4. Beskrivning av objektet	17
Riktlinje landskap	17
Riktlinje buller och vibrationer	18
1.2.5. Transportpolitisk måluppfyllelse och målkonflikter	18
1.2.6. Objektskostnad.....	19
1.2.7. Status för den fysiska planeringen	21
1.2.8. Byggstartsrapportering	22
1.3. Objekt vid utökade ramar	22
2. FÖRSLAG PÅ NAMNGIVNA INVESTERINGAR 2018-2029	23
Norrbottens län.....	23
Namngivna investeringar som pågår 2018	23
E10, Kiruna inklusive Iv 870	23
Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	23
Luleå–Riksgränsen–(Narvik), införande av ERTMS	24
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	24
E10, Avvakko–Lappeasuando	24
E10, Morjärv–Svartbyn.....	26
E4, Salmis–Haparanda	27
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	28
Luleå C, flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	28
Luleå C, ombyggnad av personbangård (etapp 2)	29
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	30
Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning.....	30
Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning	31
Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled	32

Västerbottens län	34
Namngivna investeringar som pågår 2018	34
E4/E12, Umeå	34
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	34
E4, Djäkneboda–Bygdeå	34
E4, Sikeå–Gumboda, mötteseparering	35
Norrbotniabanan, Umeå–Dåva, ny järnväg.....	36
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	38
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	38
Norrbotniabanan, (Umeå) Dåva-Skellefteå, ny järnväg	38
Stambanan genom Övre Norrland, Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår	39
E4, Gumboda–Grimsmark, mötteseparering	40
E4, Broänge–Daglösten, mötteseparering	41
E4, Daglösten–Ljusvattnet, mötteseparering	42
Jämtlands län	44
Namngivna investeringar som pågår 2018	44
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	44
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	44
E14, Lockne–Optand/Förbi Brunflo.....	44
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	45
E45, Rengsjön–Älvros.....	45
Västernorrlands län.....	47
Namngivna investeringar som pågår 2018	47
E4, Sundsvall	47
Dingersjö, mötesstationer och kapacitetsförstärkning	47
E4, Ullånger–Docksta.....	48
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	48
Bergsåker, triangelspår	48
Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	50
E14, Sundsvall–Blåberget.....	51
Sundsvall, resecentrum (statlig medfinansiering)	53
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	54
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	54
Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	54
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	55
E14, Blåberget–Matfors	57
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhets- höjande åtgärder	58

Gävleborgs län	59
Namngivna investeringar som pågår 2018	59
Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C	59
Kilafors–Holmsveden, kapacitetsåtgärder.....	59
Gävle hamn, järnvägsanslutning	60
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	60
Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården, mötesstation	60
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	62
E4, Kongberget–Gnarp	62
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	63
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	63
Väg 56, Hedesunda–Valbo/Gävle, Råta linjen.....	64
Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder	65
Dalarnas län	67
Namngivna investeringar som pågår 2018	67
Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	67
E16, Dala–Järna–Vansbro	67
Rv 70, Smedjebacksvägen–Gyllehemsvägen	68
Rv 70, trafikplats Smedjebacksvägen	69
Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen.....	69
Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana	70
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	70
E45/Rv70 genom Mora, steg 1–3	70
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	71
E45, Vattnäs–Trunna	71
Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	73
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	74
Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder.....	74
E16, Borlänge–Djurås	75
Uppsala län	77
Namngivna investeringar som pågår 2018	77
Rv 70, Enköping–Simtuna.....	77
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	77
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	77
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	77
Uppsala, plankorsningar	77
Rv 56, Sala–Heby	79

Heby, mötesspår	80
Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm)	81
Västmanlands län.....	83
Namngivna investeringar som pågår 2018	83
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	83
Rv 56, Kvicksund–Västjädra	83
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	84
E18, Köping–Västjädra, kapacitetsbrister	84
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	85
Örebro län	86
Namngivna investeringar som pågår 2018	86
Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1	86
Rv 50, Askersund–Åsbro	86
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	87
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	87
Rv 50, Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka).....	87
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	88
Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår	88
Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår	89
Laxå, bangårdsombyggnad.....	91
Frövi, bangårdsombyggnad	92
Södermanlands län	94
Namngivna investeringar som pågår 2018	94
Strängnäs–Härad, dubbelspår	94
Södertälje sluss, Mälaren.....	94
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	95
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021–2023	95
Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Råta linjen	95
Rv 56, Katrineholm–Bie	96
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	97
Högsjö västra, förbigångsspår	97
Katrineholm, förbigångsspår	99
Östergötlands län.....	100
Namngivna investeringar som pågår 2018	100
Kardonbanan till Händelö.....	100
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	100
Ostlänken, nytt dubbelspår, Järna–Linköping.....	100

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	102
E22, Förbi Söderköping	102
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	103
Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår	103
Stockholms län.....	105
Namngivna investeringar som pågår 2018	105
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet	105
Tvårsparväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	105
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering).....	106
E4, Förbifart Stockholm.....	106
E18, trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm	107
Stockholm C–Sörentorp, ökad kapacitet.....	107
Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	108
E18, Norrtälje–Kapellskär	108
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	109
E18, Danderyd–Arninge	109
E18, statlig följdinvestering, Arninge hållplats.....	110
E4/E20, Essingeleden–Södra länken.....	111
Stockholms central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan.....	112
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	114
E18, Frescati–Bergshamra–Stocksundsbron, förbättrad kapacitet och säkerhet.....	114
E4/Lv 259, Tvärförbindelse Södertörn	115
Hagalund, bangårdsombyggnad	117
Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar	118
Regionalt cykelstråk, Märstastråket, Norrtull-Kista	119
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	120
Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati–Mörby C.....	120
E4/E20, Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	121
E4/E20, Södertäljebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	122
E4/E18, Hjulsta-Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm ...	123
E4, trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	125
Märsta station, kapacitets- och tillgänglighetsbrister, bangårdsombyggnad	126
Farled Södertälje–Landsort	127
Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana.....	128
Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering	129
E4/E20, Tomtebodavägen–Bredäng, ITS	130
Essingeleden, riskreducerande åtgärder, upprättande av ledverk	131

Gotlands län	133
Värmlands län	134
Namngivna investeringar som pågår 2018	134
Kil–Laxå, mötesstationer	134
Norge/Vänerbanan, delen Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder	134
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	135
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	135
Laxå–Arvika, ökad kapacitet	135
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	136
E45, Säffle–Valnäs.....	136
Västra Götalands län	138
Namngivna investeringar som pågår 2018	138
Västsvenska paketet, järnväg	138
Västsvenska paketet, väg	138
E20, Tollered–Alingsås	139
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	139
E6.21, Göteborgs hamn/Lundbyleden	140
Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning.....	140
E6.20, Söder/Västerleden, Sisjömotet	141
E20, Alingsås–Vårgårda	141
E20, Förbi Hova	142
E45, Götaleden (Lilla Bommen–Marieholm)	142
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	143
E20, Förbi Skara	143
Olskroken, planskildhet	144
E6.20, Hisingsleden, södra delen	145
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	147
E20, Förbi Mariestad	147
E20, Vårgårda–Vara.....	148
E20, Förbi Vårgårda	149
E6.20, Söderleden, ekodukt Fässbergsdalen	150
E45, Tösse–Åmål.....	151
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	152
Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår.....	152
Västra stambanan, Laxå–Alingsås, högre kapacitet.....	153
E20, Götene–Mariestad	155
Norge-/Vänerbanan, vändspår i Älvängen	156

Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	156
Hallands län	159
Namngivna investeringar som pågår 2018	159
Kattegattleden	159
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	159
Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	159
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	161
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	161
Halmstad C/bangård	161
Jönköpings län	163
Namngivna investeringar som pågår 2018	163
Rv 26, Månseryd–Mullsjö	163
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	163
Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 kilometer/timme och ökad kapacitet	163
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	164
Rv 40, Nässjö–Eksjö	164
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	166
E4, Genom Jönköping, additionskörväg	166
Rv 40, Förbi Eksjö	167
Rv 26, Mullsjö–Slättäng	167
E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körväg	169
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet	170
Rv 26, Hedentorp–Månseryd	171
Kalmar län	173
Namngivna investeringar som pågår 2018	173
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	173
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	173
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	173
E22, Gladhammar–Verkeback	173
E22, Förbi Bergkvara	174
Kronobergs län	176
Namngivna investeringar som pågår 2018	176
Skruv, mötesstation.....	176
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	176
E4, Ljungby–Toftanäs	176
Rv 25, Sjöatorp–Alvesta V (inkl. trafikplats).....	177

Rv 25, Boasjön–Annerstad	179
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	180
Rv 25, Österleden i Växjö	180
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	181
Alvesta, triangelspår.....	181
Blekinge län	183
Namngivna investeringar som pågår 2018	183
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	183
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	183
E22, Lösen–Jämjö.....	183
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	184
Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)	184
E22, Ronneby Ö–Nättraby	185
Skåne län.....	187
Namngivna investeringar som pågår 2018	187
Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan	187
Kapacitetsåtgärder i Skåne	187
Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	188
Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	188
E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)	189
E22, Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd	189
Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen.....	190
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	190
E22, trafikplats Ideon.....	190
Kontinentalbanan, miljöskademål	192
Kontinentalbanan, persontrafikanpassning	193
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	194
Ängelholm–Maria, dubbelspårutbyggnad (inkl. Romares väg)	194
E22, trafikplats Lund S	195
Lund (Högevall)–Flackarp, fyerspår	197
E22, Fjälkinge–Gualöv	198
E65, Svedala–Böringe	199
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	200
Hässleholm–Lund, höghastighetsbana	200
Maria–Helsingborg C, dubbelspår.....	201
Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet.....	202
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58.....	203

Hela landet	206
Namngivna investeringar som pågår 2018	206
ERTMS, utveckling.....	206
Kraftförsörjning	206
Nationellt tågledningssystem	207
Fjärrstyrning av järnväg.....	207
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	208
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	208
ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm–Åby [Korridor B]	208
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering	209
Teletransmissionsanläggning.....	210
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	211
ERTMS, ScanMed etapp 2 [Trelleborg–Malmö–Göteborg–Kornsjö].....	211
ERTMS, övrigt stornät	212
ERTMS, resterande banor exkl. Inlandsbanan	213
LTS, Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	214
LTS, övrigt stornät, åtgärder för långa godståg.....	215
Införande av FRMCS (Future Railway Mobile Communications System)	216
3. SVERIGEFÖRHANDLINGEN.....	218
Storstad Stockholm	218
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	218
Hagalund, tunnelbanestation	218
Stockholm, cykelobjekt.....	218
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	220
Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	220
Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.....	220
Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	220
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	220
Storstad Göteborg.....	221
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	221
Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	221
Göteborg, Citybuss Backa-stråket	221
Göteborg cykelobjekt.....	221
Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023	221
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	221
Objekt som ingår i avtalet men som föreslås byggstartas utanför planperioden	222
Göteborg, Linbanan Centrum.....	222

Storstad Helsingborg	223
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	223
Helsingborg, kollektivtrafik	223
Helsingborg cykelobjekt	223
Storstad Lund	224
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	224
Spårväg Lund C – ESS	224
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	224
Storstad Malmö	225
Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020	225
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	225
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	225
Malmö cykelobjekt.....	226
4. TILLKOMMANDE OBJEKT VID EN ANSLAGSHÖJNING PÅ 10 PROCENT	227
Norrbottens län	227
E10, Kauppinen–Kiruna, mötesseparering	227
E10, Mertainen–Kauppinen, mötesseparering.....	228
Malmbanan, Peuravaara–Rautas, dubbelspår	229
Malmbanan, Murjek, bangårdsförlängning.....	230
Västerbottens län	232
E12, Brattby–Vännäs, mötesseparering	232
E12, Kulla–Norrfors, mötesseparering	233
Hällnäs–Lycksele, elektrifiering.....	234
E4, Förbifart Skellefteå.....	235
Jämtlands län	237
Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	237
Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder.....	238
Gävleborgs län	239
Rv 56, Länsgräns U–Hedesunda, Råta linjen.....	239
Uppsala län	241
Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro.....	241
Östergötlands län	243
Tvärförbindelse E4/E22 i Norrköping	243
Stockholms län	245
Tomtebodas bangård	245
Horstensleden (farleder Stockholm).....	246

Stockholm, Östlig förbindelse.....	247
Värmlands län.....	249
E18, Valnäs–Riksgränsen.....	249
Karlstad, godshantering, etapp 4.....	250
Västra Götalands län.....	252
Västra stambanan, Sävenäs, planskildhet.....	252
E6.20 Hisingsleden, norra delen, Björlandavägen–Klareberg.....	253
Göteborg–Borås, inkl. delen Mölnlycke–Bollebygd.....	254
Hallands län.....	256
Väg 26, Halmstad–Oskarström.....	256
Jönköpings län.....	258
Forserum, tågstation.....	258
Rv 26, Smålandsstenar–Gislaved.....	259
Nässjö–Eksjö, elektrifiering.....	260
Kronobergs län.....	262
Alvesta–Växjö, partiellt dubbelspår, Gemla–Räppe.....	262
Älmhults bangård, kapacitet.....	263
Rv 25, Hovmantorp–Lessebo.....	264
Älmhult–Olofström, (Sydostlänken, etapp 1), elektrifiering och upprustning.....	265
Skåne län.....	267
Eslövs bangård, etapp 1.....	267
Hässleholm–Kristianstad, partiellt dubbelspår, Vinslöv–Önnestad.....	268

1. Inledning

I denna underlagsrapport beskrivs de namngivna investeringar, även kallade objekt, som ingår i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Med namngivna investeringar avses investeringar med en totalkostnad större än 100 miljoner kronor. I underlagsrapportens kapitel 2 är de namngivna investeringarna sorterade efter länstillhörighet, från norr till söder, och därefter följer en uppdelning i pågående investeringar och därefter utifrån föreslagen byggstartsgrupp. Sist i kapitel 2 återfinns namngivna investeringar som geografiskt berör ett flertal län och som hanteras nationellt.

Namngivna investeringar som öppnat eller öppnar för trafik innan 2018 har inte beskrivits i rapportens verbala del. Vissa av dessa namngivna investeringar kan dock ha ett ekonomiskt utfall som belastar nationell plan 2018–2029. Information om investeringar som öppnat för trafik innan 2018 och som ekonomiskt belastar nationell plan 2018-2029 återfinns i tabellen i bilaga 1 till planförslaget.

I underlagsrapportens kapitel 3 återfinns information om de namngivna investeringar som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen. För mer information om dessa namngivna investeringar hänvisas till Sverigeförhandlingens hemsida¹ alternativt berörda kommuner. I underlagsrapportens kapitel 4 återfinns slutligen tillkommande namngivna investeringar som föreslås för genomförande i de fall de tilldelade medlen utökas med tio procent.

1.1. Utgångspunkter för planarbetet

I direktivet för åtgärdsplaneringen anger regeringen att den nu gällande planen (2014–2025) har hög prioritet. I enlighet med direktivet har därför en utgångspunkt i åtgärdsplaneringen varit att de namngivna investeringarna i nuvarande nationell plan för transportsystemet (2014–2025) ska genomföras. I den mån de namngivna investeringarna väsentligt förändrats till sitt innehåll eller omfattning har de dock varit föremål för ny bedömning. Regeringen har även pekat ut ett antal namngivna investeringar som bedöms viktiga för infrastrukturen i Sverige; dessa har prioriterats i åtgärdsplaneringen.

Som en effekt av samhälls- och trafikutvecklingen identifieras fortlöpande nya behov av åtgärder i Trafikverkets verksamhet. I arbetet med planförslaget har Trafikverket därför även inventerat nya behov, som inte täcks in av gällande plan eller av regeringens utpekanden. Det kan röra sig om åtgärder för förbättrad arbetspendling och trafiksäkerhet eller sådana som följer av etablering av nya bostads- och verksamhetsområden.

¹ <http://sverigeforhandlingen.se/>

1.2. Läsanvisning

Underlagsrapporten för de föreslagna namngivna investeringarna består av en verbal del där de namngivna investeringarna beskrivs och en tabellbilaga med bland annat finansiell information.

Texterna om de namngivna investeringarna i rapporten tar sin utgångspunkt från de samlade effektbedömningar som tas fram för namngivna investeringar. 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 analys, en transportpolitisk målanalys samt en fördelningsanalys som beskriver hur nyttorna av ett objekt fördelar sig på olika grupper. Informationen från de samlade effektbedömningarna har även kompletterats med ny information och kunskap som kan ha tillkommit under tiden då ett objekt pågår eller under förberedelsearbetet. För merparten av objekten i nationell plan 2014-2025, som ännu inte påbörjats, har nya samlade effektbedömningar tagits fram i samband med arbetet med åtgärdsplaneringen. Detsamma gäller för de nya objekt som föreslås.

I avsnitten 1.2.1–1.2.8 beskrivs mer ingående vilken typ av information som återfinns i anslutning till de föreslagna namngivna objekten. För objekt som pågår anges en något mindre mängd information än för övriga objekt.

1.2.1. Mål och syfte

Under rubriken ”*Mål och syfte med objektet*” anges syftet med objektet.

1.2.2. Grund för prioritering

I stycket som beskriver ”*Grund för prioritering*” av de namngivna objekten finns information om huruvida objekten finns med i den nu gällande planen (2014–2025), huruvida objektet varit utpekat i regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen eller huruvida det rör sig om ett objekt som tillkommit. Nya objekt som inte återfinns i nationell plan 2014-2025 bidrar helt eller delvis till att lösa de betydande brister som identifierats i arbetet med planförslaget. Det finns även en notering i de fall ett objekt betraktas som bundet och en kommentar i de fall ett objekt bytt namn. Med bundna namngivna objekt avses, förutom pågående objekt, objekt som kommit mycket långt i planeringsprocessen och där en byggstart är planerad senast 2018 samt objekt vars genomförande bedöms vara bundet av avtal till exempel i form av beslut om bidrag. I stycket finns även en kortare bakgrundstext som beskriver de behov och brister som motiverar objektet.

I anslutning till åtgärdsplaneringen har ett omfattande arbete genomförts för att inventera tillstånd och brister kopplade till infrastrukturen i hela landet. För mer information om detta arbete och dess resultat hänvisas till huvudrapporten ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029” samt till underlagsrapporten ”Tillstånd och brister i transportsystemet”.

Slutligen finns även, i de fall det är aktuellt, en kortare skrivning om objektets påverkan på bostadsbyggandet. Trafikverket har i direktivet för åtgärdsplaneringen fått i uppdrag av regeringen att i förslaget till nationell plan beskriva vilka effekter infrastrukturåtgärder i den nationella planen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande.

1.2.3. Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder

Under rubriken ”*Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder*” finns information i de fall ett föreslaget objekt har nära eller direkt anslutning till infrastrukturåtgärder som pågår och eller planeras i andra länder. Informationen aktualiseras främst i de fall en väg- eller järnvägssträcka angränsar till eller har direkt koppling till infrastruktur i något av våra grannländer. Under rubriken anges även information i de fall det finns starka samband mellan objektets genomförande och genomförandet av andra åtgärder. I de fall den samlade effektbedömningen baseras på antaganden om genomförande av ännu inte beslutade åtgärder anges detta specifikt i anslutning till redogörelsen för objektets transportpolitiska måluppfyllelse.

1.2.4. Beskrivning av objektet

Under rubriken ”*Beskrivning av objektet*” återfinns en kortare beskrivning av det objekt som är tänkt att genomföras. I avsnittet framgår även om det skett några större innehållsförändringar avseende ett objekt som även fanns med i nationell plan 2014-2025. I avsnittet finns även en notering om huruvida objektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap” samt en kommentar kopplat till ”Riktlinje buller och vibrationer” om huruvida objektet är bedömt som väsentlig ombyggnad eller inte. Nedan återfinns en mer ingående beskrivning av riktlinjerna och deras betydelse för bedömningen av objektets påverkan.

Riktlinje landskap

Informationen om huruvida ”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas eller inte är betydelsefull i anslutning till bedömningen av objektets landskapspåverkan. För att hantera objektets påverkan på landskapet har Trafikverket antagit ”Riktlinje landskap” som gäller för alla namngivna objekt från 1 maj 2016.² Om kraven följs blir landskapspåverkan mindre än vad som annars skulle vara fallet. Riktlinjen har ännu inte inarbetats i metodiken för samlade effektbedömningar, vilket medfört att dessa i vissa fall kan uppvisa en landskapspåverkan som är högre än vad som i själva verket är fallet om riktlinjen tillämpas. Vid kvalitetsgranskning av cirka 20 objekt har Trafikverket uppmärksammat att den negativa påverkan på landskap som framkommit i de samlade

² Riktlinje Landskap Version 1.0 (TDOK 2015:0323) ska tillämpas för nya namngivna investeringsprojekt där väg- eller järnvägsplan beställs av Planering dvs projekt som inte binds av tidigare beslut, gällande planer miljökonsekvensbeskrivningar, arbetsplaner/järnvägsplaner och upphandlingar.

effektbedömningarna^[3] i vissa fall kommer att minska avsevärt vid tillämpning av riktlinjen. I några fall innebär det också att tillämpning av riktlinjen möjliggör åtgärder som ger positiva effekter, det vill säga som tillför värden till landskapet och förbättrar nuvarande situation. Flertalet objekt som påbörjats före 1 maj 2016 kommer också att tillämpa riktlinje Landskap i viss mån.

Riktlinje buller och vibrationer

Väsentlig ombyggnad eller inte är en avgörande fråga för påverkan från buller och vibrationer. Den 1 januari 2016 trädde riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" i kraft. Riktlinjen syftar till att Trafikverkets investeringar uppfyller miljöbalkens krav på skäligen skyddsåtgärder mot buller och vibrationer samt bidrar till att de transportpolitiska hänsynsmålen om miljö och hälsa uppnås. Beroende på de fysiska åtgärdernas omfattning eller påverkan på trafikförändring som kan medföra en väsentlig ökning av störning från buller och vibrationer, ställs olika krav på vilka nivåer som infrastrukturprojektet bör klara. Vid "nybyggnad" av infrastrukturanläggning är utgångspunkten att riktvärden för buller och vibrationer klaras. Det innebär att det i infrastrukturprojektet genomförs skyddsåtgärder. Om ett infrastrukturprojekt bedöms innebära "väsentlig ombyggnad", gäller i stort sett samma krav som vid nybyggnad, och skyddsåtgärder genomförs med syftet att klara riktvärdena. Det innebär ofta en avsevärd förbättring av ljudmiljön i dessa områden, eftersom åtgärder görs i en redan bullerutsatt miljö. Om ett infrastrukturprojekt bedöms som "befintlig infrastruktur" ställs lägre krav på åtgärder mot buller och vibrationer än vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad. I dessa fall innebär projektet oftast inte någon miljöförbättring. För att kunna bedöma infrastrukturprojektens påverkan på ljudmiljö, buller och vibrationer är det alltså avgörande att få kännedom om hur projekten bedöms. Riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" var inte beslutad när nuvarande mall för samlade effektbedömningar utarbetades, och om riktvärden i enlighet med riktlinjen klaras vid väsentlig ombyggnad kommer påverkan på buller och vibrationer från trafiken att bli väsentligt lägre än vad som anges i vissa av de samlade effektbedömningarna.

1.2.5. Transportpolitisk måluppfyllelse och målkonflikter

Under rubrikerna "*Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen*" samt "*Eventuella målkonflikter*" återfinns kortfattade beskrivningar av de effekter som inte kan kvantifieras och prissättas, framför allt med koppling mot de tre hållbarhetsdimensionerna: social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet samt med koppling mot de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Informationen är hämtad från de samlade effektbedömningarna. I de undantagsfall där en samlad effektbedömning saknas, baseras texten på utlåtanden som gjorts av sakkunniga inom området. För en mer detaljerad information om objektets transportpolitiska måluppfyllelse hänvisas till det enskilda objektets samlade effektbedömning. I de fall en sådan beräkning har gjorts återfinns även en skrivning kring objektets beräkningsbara nyttor.

^[3] Tabell 4.2 Transportpolitisk målanalys – Hänsynsmålet, miljöbedömningsgrunder Landskap. Aspekterna Landskap - form och skala, biologisk mångfald, växtliv samt djurliv, Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse.

I tabellen i bilaga 1 till planförslaget återfinns mer information om objektets beräkningsbara nyttor. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. För de namngivna objekten i planförslaget, där en samhällsekonomisk kalkyl har upprättats, återfinns både ett nettonuvärde och en nettonuvärdeskvot för objektet. Ett positivt nettonuvärde (NNV) betyder att samhället får tillbaka nyttor (i form av bland annat restidsvinster, minskade olyckor och emissioner, bränslekostnader, biljettintäkter med mera) motsvarande x kronor. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är lika med nettonuvärdet dividerat med investeringskostnaden och visar samhällets nettonytta (vinst) per investerad krona. Det är alltså ett räntabilitetsmått.

Information om bedömningarnas robusthet återfinns i respektive objekts samlade effektbedömning. Bedömningarnas robusthet, bedöms genom det så kallade informationsvärdet för nettonuvärdeskvoten. Metoden för att definiera en samhällsekonomisk kalkyls informationsvärde bygger på bedömningar som kalkylupprättaren gör utifrån en analys av kalkylens förutsättningar. Analysen omfattar en bedömning av kvalitet i indata och prognos-/kalkylverktyg samt graden av relevanta effekter, det vill säga hur väl analysen lyckats fånga de effekter som åtgärden resulterar i. Bedömningen görs utifrån en tregradig skala där informationsvärdet antingen kan bli lågt, mellan eller högt.

Efter redogörelsen av den transportpolitiska målluppfyllelsen finns ett stycke som tar upp eventuella målkonflikter som identifierats i anslutning till objektet.

1.2.6. Objektskostnad

Under rubriken ”*Objektskostnad*” återfinns information om kostnaden för objektet i 2017 års prisnivå tillsammans med bedömt osäkerhetsintervall. Kostnaderna anges i miljoner kronor.

Av informationen framgår även om det för objektet tillkommer övriga finansieringar, 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.

Beroende på var i planeringsprocessen ett objekt befinner sig, tillämpas olika metoder för att kostnadsberäkna objektet. För pågående objekt som är långt gångna, nära i produktion eller i produktion används fortlöpande prognoser som ges av projekten. För namngivna objekt med pågående planläggningsprocess har successivprincipen³ tillämpats, för att kvalitetssäkra anläggningskostnads-kalkyler och värdera deras osäkerheter. Metoden har använts för de namngivna objekt som finns beskrivna i den

³ Inom investeringsprocessen tillämpas metoden Successivprincipen för att kvalitetssäkra investeringsprojektens totala kostnader samt värdera dess osäkerheter. Omfattningen av kalkylarbetet ska anpassas efter projektens storlek och komplexitet. Tidpunkterna för kvalitetssäkringsaktiviteterna styrs av olika aktiviteter i den fysiska planeringsprocessen.

gällande planen, och även för förslag till nya namngivna objekt. För objekt där kunskaperna om projektets utformning baseras på åtgärdsvalsstudier eller omtag av äldre utredningar har ett förenklat förfarande använts – en så kallad grov kostnadsindikation. Den bygger på erfarenhetsmässiga kostnadsschabloner med större osäkerheter i kostnadsbedömningen.

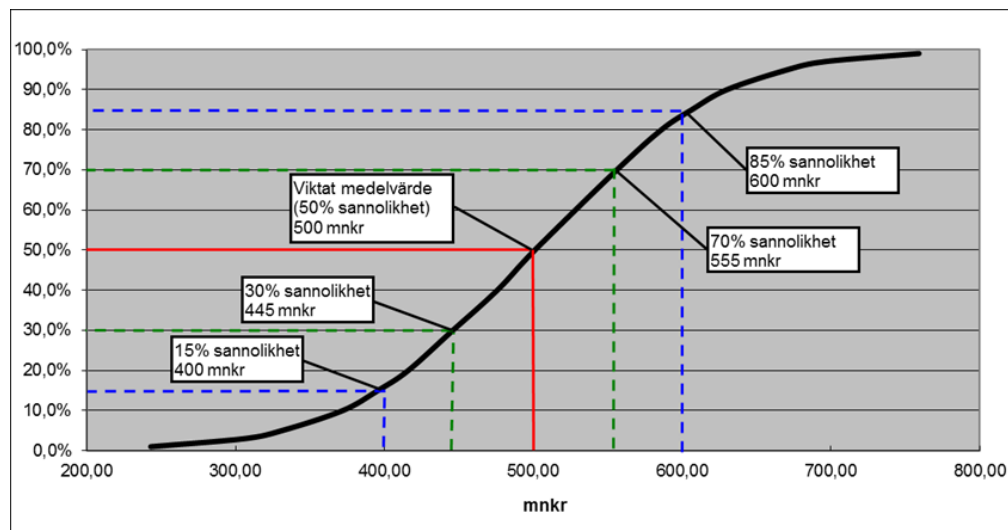
Infrastrukturobjekt är ofta behäftade med stora osäkerheter. Osäkerheterna kan avse allt från anläggningens utformning, placering i terrängen, teknisk systemval och krav på anläggningens funktion och kapacitet, till frågor om upphandling, konjunkturläge, relationer till berörda intressenter etcetera. Att i tidiga skeden exakt kunna förutsäga vad ett objekt kommer att kosta, är således i praktiken en omöjlighet. För att hantera dessa osäkerheter så bra som möjligt tillämpar Trafikverket ett arbetsätt för arbetet med anläggningskostnads kalkyler, som bygger på osäkerhetsstyrning. Enligt gällande arbetsätt ska anläggningskostnads kalkyler för alla större objekt genomgå en kvalitetsäkringsprocedur flera gånger under planeringsprocessen. Denna kvalitetsäkring bygger på att två separata kostnadsbedömningar, framtagna med två olika metoder, ska genomföras och ställas mot varandra. Syftet är att säkerställa att kostnadsnivån är rimlig. I takt med att utrednings- och planläggningsarbetet löper på ökar kunskapen om objektet och dess förutsättningar. Det bör innebära att träffsäkerheten i kostnadsbedömningarna successivt ökar och osäkerheten minskar.

De metoder som används är dels traditionell kalkylmetodik som bygger på prissättning av relativt detaljerade kvantifierade kalkylposter som prissätts via å-priser, dels osäkerhetsanalyser enligt "successivprincipen". Den senare metoden används även för att värdera osäkerheten. Successivprincipen bygger på att kostnaden bedöms av en tvärsammansatt och kompetent analysgrupp som bedömer relativt grova kostnadsposter, där de mest osäkra posterna stegvis bryts ned. Osäkerheter med mer generell påverkan på kostnaden, de så kallade "generella osäkerheterna", värderas skilt från de kvantifierbara kalkylposterna.

Osäkerhetsberäkningarna görs matematiskt med hjälp av sannolikhetsläran, och resultatet presenteras i form av ett så kallat "viktat medelvärde" som representerar 50-procentspercentilen. Det är alltså 50-procents sannolikhet att objektet kan genomföras till denna kostnad eller billigare. Detta värde ger en uppfattning om en trolig kostnadsnivå för objektet. Osäkerheten redovisas via "1:a standardavvikelsen". Om osäkerhetens analysens bedömningar genomförs på ett statistiskt korrekt sätt, kan resultatet betraktas som normalfördelat. Möjligheterna är lika stora som hoten. Genom att lägga till eller dra ifrån en standardavvikelse erhålls kostnadsspannet för sannolikhetsintervallet 15–85 procent. Genom att lägga på exempelvis +/- 0,55 standardavvikelse erhålls sannolikhetsintervallet för 30–70 procent. Standardavvikelsens storlek anger alltså kostnadsbedömningens relativa osäkerhet. Med kännedom om det viktade medelvärdet och standardavvikelsen, kan kostnaden för olika sannolikheter eller sannolikhetsintervall beräknas. Vilken sannolikhetsnivå som väljs kan variera, även om osäkerheten i sig är oförändrad. Detta bör bestämmas utifrån riskvillighet och tidigare erfarenheter. Man kan alltså välja att redovisa osäkerheten med olika sannolikhetsnivåer, även om osäkerheten i sig är oförändrad. Ett sätt att redovisa resultatet från en osäkerhetanalys är via en så kallad "S-kurva", vilken är en normalfördelningskurva uttryckt som en kontinuerlig funktion. Kostnaden visas på X-axel och sannolikheten som Y-axel. S-kurvan visar relationen mellan sannolikhet och

kostnad. En brant lutning på kurvan signalerar en relativt säker bedömning, jämfört med en flackare kurva.

I underlagsrapporten redovisas för varje namngivet objekt totalkostnad uttryckt som värdet för 50 procents sannolikhet samt kostnadsspann som representerar sannolikhetsintervallet 15–85 procent. I undantagsfall används 30–70-procentsintervallet.

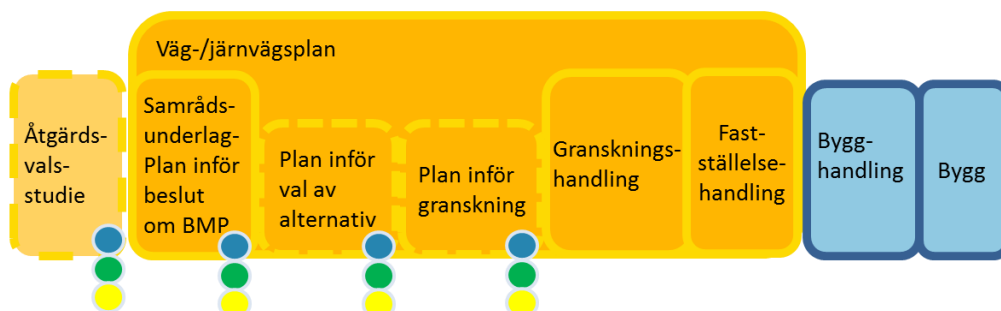


Exempel på S-kurva för ett analysresultat med viktat medelvärde = 500 mnrk och standardavvikelse = +/- 100 mnrk.

1.2.7. Status för den fysiska planeringen

Under rubriken ”Status för den fysiska planeringen” anges senast kända status för planeringsmognaden för objektet. Planeringsmognaden anger hur långt ett objekt kommit i investeringsprocessen. Planeringsmognaden har betydelse för säkerheten i objektets kostnadsbedömning – ju längre objektet kommit i processen, desto större förväntningar på träffsäkerheten i kostnadsbedömningarna.

Trafikverkets krav på framtagning av kvalitetssäkrade anläggningskostnads-kalkyler under investeringsprocessen framgår av bilden nedan. Prickarna indikerar när i processen en ny kalkyl ska tas fram.



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

1.2.8. Byggstartsrapportering

För samtliga objekt som återfinns i förslaget till nationell plan 2018-2029 och som inte är pågående eller förväntas starta innan 2018, finns förslag på byggstartsperiod. Information om föreslagen byggstartsperiod återfinns i tabellen i bilaga 1 till planförslaget samt går att utläsa av underlagsrapporten utifrån under vilken byggstartsperiod som objektet placerats under.

Förslaget delas in i objekt som föreslås för byggstart år 1-3 (2018-2020) och objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 4-6 (2021-2023). 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 detta krävs. Vid avsteg från grundprincipen finns en kommentar kring vilka förhållanden som motiverar detta avsteg under rubriken "*Motiv för avsteg laga kraft*", till exempel kan det röra sig om att väg- eller järnvägsplanen förväntas vinna laga kraft innan regeringen fattar beslut om nationell plan för transportsystemet 2018-2029. För placering i grupp 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. Objekt som inte bedöms vara tillräckligt planeringsmogna för att föreslås för byggstart år 1-3 eller förberedas år 4-6 är placerade i perioden år 7-12.

1.3. Objekt vid utökade ramar

I underlagsrapportens fjärde kapitel återfinns de objekt som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. De flesta av objekten som återfinns i detta kapitel har inte kommit så långt i planeringsprocessen och behöver därför mer tid för att utredas. Detta medför även att objekten i detta kapitel inte är mogna för genomförande under planperiodens första halva.

2. Förslag på namngivna investeringar 2018-2029

Norrbottnens län

Namngivna investeringar som pågår 2018

E10, Kiruna inklusive lv 870

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa vägarnas funktion eftersom sprickzonen från Kirunavaara-gruvans utbredning raserar befintliga vägsträckningar.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Gruvdriften i Kirunavaara-gruvan medför markdeformationer som leder till sprickbildning som i sin tur påverkar stadens infrastruktur. Delar av Kiruna stad och dess infrastruktur kommer att behöva flyttas och/eller omstruktureras för att gruvdriften ska kunna fortgå och för att det ska vara säkert att vistas i området.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar nya sträckningar för delar av E10 och länsväg 870 i Kiruna.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 592 miljoner kronor varav 589 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till närmare 1 miljon kronor.

Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten för person- och godstrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och trafikeras främst av långa malmtåg. En stor brist är att cirka en tredjedel av mötesspårerna inte klarar 750 meter långa tåg, som är den normala längden för malmtåg. Avsaknaden av långa mötesstationer medför långa väntetider vid tågmöten. Den ökande malmtrafiken har också medfört längre restider för persontågen.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar upprustning och förlängning av ett flertal mötesstationer på sträckan Luleå–Kiruna samt ny mötesstation på sträckan Svappavaara–Kiruna.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 001 miljoner kronor varav 7 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 287 miljoner kronor.

Luleå–Riksgränsen–(Narvik), införande av ERTMS

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025. Kontraktsskrivning planeras till slutet av 2017, varpå projektet troligtvis kommer att vara pågående vid början av 2018.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Status för planeringen av anslutande nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

En överenskommelse har tecknats med Norge om gemensamt införande av ERTMS 2023. Objektet är även beroende av genomförande av och tidplan för objektet: ”Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering”, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet.

Beskrivning av objektet:

ERTMS (European Rail Traffic Management System) 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 på sträckan från Luleå till Riksgränsen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 704 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 578 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E10, Avvakko–Lappeasuando

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

På E10 mellan Avvakko och Lappeasuando är vägen smal och plan- och profilstandarderna dåliga. Längs stora delar av sträckan är sikten bristfällig, och bristen på säkra omkörningsmöjligheter utgör en trafiksäkerhetsrisk. Vägen har förhållandevis hög andel tunga fordon och trafikanterna upplever vägen som osäker och otrygg, inte minst under vinterhalvåret då snö, halka och mörker försvårar för trafikanterna.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 18,5 kilometer väg, som även kommer att förses med viltstängsel. Objektet möjliggör för skyltad hastighet 100 kilometer per timme. Två planskilda passager för vilda djur och rennäringen anläggs. En gång- och cykelväg anläggs från korsningen med väg 833 och ansluter till gång- och cykelvägen vid Moskajoki.

Sedan föregående plan har objektet utökats med två planskilda ren- och viltpassager som ett led i tillämpningen av ”Riktlinje landskap”. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten eftersom trafiksäkerheten förbättras och gång- och cykelvägen underlättar för kortare lokala resor. Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas negativt, bland annat genom en ökad barriäreffekt för ren och vilt samt ökade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång i naturmiljön genom barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 435 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 407 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 404–466 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

E10, Morjärv–Svarbyn

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är förbättrad framkomlighet, användbarhet och trafiksäkerhet längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

E10 är en viktig transportled för arbetspendling till och från Malmfälten samt för transporter av material till gruvindustrin. Vägen är även viktig för transport av exempelvis konsumtions- och skogsråvaror. Vägen trafikeras av en förhållandevis stor andel tung trafik samt av oskyddade trafikanter, bruksfordon och genomfartstrafik, vilket ger upphov till trafiksäkerhetsrisker. Vägen har dålig plan- och profilstandard och är endast 7–8 meter bred, vilket försvårar omkörning av tunga fordon. Om vägens standard inte förbättras kommer skyltad hastighet att ändras till 80 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar cirka 23,5 kilometer väg. Vägen breddas och korsningar och anslutningar byggs om. Sidoräcken sätts upp längs 14,5 kilometer. Viltstängsel sätts upp längs hela sträckan och två planskilda ren- och viltpassager byggs.

Sedan föregående plan har objektets omfattning förändrats, eftersom den vägtyp med målad mitträffling som skulle byggas inte blev godkänd. Dessutom har två planskilda ren- och viltpassager tillkommit som ett led i tillämpningen av ”Riktlinje landskap”. och Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att skapa förutsättningar för en ökad trygghet och trafiksäkerhet. Möjligheterna till arbetspendling ökar och arbetsmiljön för förare av tunga transporter förbättras, vilket även det bidrar till social hållbarhet. Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas negativt, bland annat genom att viltstängslen och mitträcket skapar barriäreffekter för vilt, trots att två ekodukter anläggs. Objektet innebär även ett minskat utrymme för ekosystemtjänster, och de höjda hastigheterna bidrar till ökade koldioxidutsläpp. Objektet stödjer tillväxt och regional utveckling, vilket är positivt för ekonomisk hållbarhet. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och barriäreffekter samt intrång i landskaps- och naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 407 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 390 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 374–440 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

E4, Salmis–Haparanda

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

E4 har stor betydelse för arbetspendling, näringsliv, gods- och skogstransporter samt turism. Vägen är 8–9 meter bred med ett antal väganslutningar, vilket gör vägen otillfredsställande ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Separering av olika trafikantgrupper saknas på större delar av vägsträckan.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg. Vägen får omväxlande ett respektive två körfält samt två körfält i vardera riktningen. Objektet omfattar cirka 7 kilometer väg. Flera anslutningsvägar stängs och ersätts med mer trafiksäkra korsningar eller knyts ihop med parallellvägar. Bron över järnvägen breddas och en ny gång- och cykelväg som förbinder Vuono med Haparanda byggs. Objektet medger ny hastighetsgräns 110 kilometer per timme.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att bidra till en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt till ett mer robust vägtrafiksystem. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och

regional utveckling med förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas negativt, bland annat genom att objektet medför ökad barriäreffekt för ren och vilt. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 163 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 135 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 149–178 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Luleå C, flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och funktionen på bangården samt att underlätta för drift och underhåll.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Bangården uppfyller inte de kapacitets- eller funktionskrav som ställs.

Objektet möjliggör, tillsammans med ”Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)”, för Luleå kommuns expansion och exploatering av nya bostadsområden nära centrum. Potentialen för ökat bostadsbyggande bedöms av kommunen till 1 200–1 500 bostäder. Bostadsområdet, som består av flerbostadshus, finns redovisat i översiktsplan och detaljplaneprogram. Möjlig byggstart för bostadsbyggandet är 2022–2024, varefter färdigställande sker successivt.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör den första av två planerade etapper. Den andra etappen är ”Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)”. Objektet har även ett nära samband till det ställverksbyte som ingår i objektet ERTMS Luleå–Riksgränsen. För att undvika onödiga kostnader bör objekten genomföras samordnat. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär flytt av personvagnsuppställning. Objektet omfattar byggnation av fyra stycken 500–620 meter långa uppställningsspår, två lokuppställningsspår samt ett uppställningsspår för regionaltåg. Vidare ingår cirka 4 000 meter elektrifiering,

lokvärmeposter, vattenanslutningar, furneringsmöjligheter, ytor för verksamhetsbehov så som parkering samt förlängning av väg för att ansluta till terminalområdet.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik och exploatering av bostadsområden nära centrum, vilket medför positiva effekter för den sociala och ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet i anslutning till klimatpåverkan eftersom koldioxidutsläppen för trafiken inte minskar lika mycket som de koldioxidutsläpp som uppkommer under byggskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 263 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 233 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 231–295 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie". Ingen väg- eller järnvägsplan krävs.

Luleå C, ombyggnad av personbangård (etapp 2)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att optimera persontrafiken genom att möjliggöra persontrafik med moderna motorvagnståg som kräver mellanhöga plattformar.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Bangården uppfyller inte de kapacitets- eller funktionskrav som ställs. Personbangården har även ett stort underhållsbehov på grund av uteblivna drift- och underhållsåtgärder.

Objektet möjliggör, tillsammans med "Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)", för Luleå kommuns expansion och exploatering av nya bostadsområden nära centrum. Potentialen för ökat bostadsbyggande bedöms av kommunen till 1 200–1 500 bostäder. Bostadsområdet, som består av flerbostadshus, finns redovisat i översiktsplan och detaljplaneprogram. Möjlig byggstart för bostadsbyggandet är 2022–2024, varefter färdigställande sker successivt.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet förutsätter att "Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)" genomförs först. Det är också önskvärt att objektet kan genomföras innan ERTMS införs för att

hålla nere kostnaderna. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar rivning och demontering av 5 000 meter spår, nybyggnation av 4 000 meter spår, 21 nya växlar, rivning och demontering av kontaktledning samt nybyggnation av densamma. I objektet ingår även anläggande av ny sidoplattform och färdigställande av mellanplattform och plattformsförbindelse samt signal- och telearbeten.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv bidrar objektet positivt genom att förbättra förutsättningar för kollektivtrafik och genom att möjliggöra för centrumnära bostadsbyggnad. Tillgängligheten och bekvämligheten ökar genom att plattformarna får rätt höjd, vilket är positivt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Objektet bidrar till ökad tillförlitlighet genom att den förbättrade kapaciteten ger mindre störningar i trafiken, vilket är positivt ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet i anslutning till klimatpåverkan eftersom koldioxidutsläppen för trafiken inte minskar lika mycket som de koldioxidutsläpp som uppkommer under byggskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 326 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 326 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 290–362 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie". Det är i dagsläget inte färdigutrett om objektet kräver en järnvägsplan eller inte. Om en järnvägsplan krävs är prognosen för laga kraft under 2021.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten genom förbättrade mötesmöjligheter för långa tåg.

Grund för prioritering:

Namngiven brist "Kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna–Riksgränsen" i nationell plan 2014–2025.

Malmbanan har stora kapacitetsproblem, och bristen på mötesplatser för 750 meter långa tåg begränsar kapaciteten på banan. Flera bangårdar längs den aktuella sträckan tillåter endast möten med cirka 500 meter långa tåg, men många gods- och malmtåg är betydligt längre. Växlarna på bangården i Sikträsk ligger i kurva och delvis över en plankorsning. Detta ger ett ökat slitage på växlarna, och krökta växlar kräver även specialtillverkade reservdelar. På huvudspåret medges endast 40 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar förlängning av mötesspåret i nordvästlig riktning på norra sidan om nuvarande järnvägsspår. Spår 2 förlängs cirka 350 meter norrut för att klara 750 meter långa tåg med största tillåtna hastighet 80 kilometer per timme samt förbereds för samtidig infart. Sidospåret, spår 3, rustas upp och förlängs till 200 meter hinderfri längd för uppställning av skadade vagnar och banarbetsfordon.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap” och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Genom att bidra till ett säkrare och mer tillförlitligt och tillgängligt transportsystem medför objektet ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten. Sammantaget bedöms även objektets bidrag till ekologisk hållbarhet vara positivt, då objektet bidrar till att öka järnvägens konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 112 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 112 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 105–118 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten genom förbättrade mötesmöjligheter för långa tåg.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna–

Riksgränsen” i nationell plan 2014–2025.

Malmbanan har stora kapacitetsproblem, och bristen på mötesplatser för 750 meter långa tåg begränsar kapaciteten på banan. Bangården i Nattavaara har höga underhållskostnader eftersom mötesspår, uppställningsspår och växlarna är gamla och slitna. Mötesspår är för korta för att klara tågmöten med tåg som är längre än 521 meter.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av 570 meter nytt tre-spår, 120 meter nytt dubbelspår och 6 nya växlar. I objektet ingår även upprustning av 880 meter mötesspår samt 200 meter uppställningsspår och rivning av 780 meter spår.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Genom att bidra till ett säkrare och mer tillförlitligt och tillgängligt transportsystem medför objektet ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten. Sammantaget bedöms även objektets bidrag till ekologisk hållbarhet vara positivt, då objektet bidrar till att öka järnvägens konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 183 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 183 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 173–192 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled

Mål och syfte med objektet:

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.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Kapacitets och effektivitetsbrist i Luleå hamn kopplade till farleden” i nationell plan 2014–2025.

Farleden till Luleå hamn begränsar storleken på de fartyg som anlöper hamnen. Endast fartyg med en lastkapacitet motsvarande 55 000 ton sommartid och 20 000 ton vintertid kan användas. Den lägre kapaciteten vintertid är en konsekvens av isläget i farleden. För att det ska vara möjligt att skeppa ut större volymer från Luleå hamn behöver farleden dimensioneras för större fartyg, och hamnen behöver anpassas för att hantera dessa fartyg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar muddringsåtgärder i farleden till Luleå hamn, anläggande av tre nya kajlägen i hamnen samt ökad kapacitet för lasthantering. Utbyggnaden ska medge angöring för 300 meter långa fartyg.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till ett säkrare och mer energieffektivt transportsystem med lägre transportkostnader och minskade utsläpp, vilket är positivt för den ekonomiska och ekologiska hållbarheten. Att förbättra transporteffektiviteten och minska bränsleåtgången per transporterat ton malm är även det positivt ur ett ekologiskt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv. Objektet medför att förorenade sediment tas bort från farleden, vilket bidrar till den ekologiska hållbarheten. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv bedöms objektet som positivt genom att investeringar görs vilka tryggar arbetstillfällena.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns inom hänsynsmålet. Objektets bidrag till mer energieffektiva transporter, minskade utsläpp till luft respektive minskad underhållsmuddring sker på bekostnad av ingrepp och störning i bottenvegetationen och bottenfaunan under byggskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 245 miljoner kronor varav 1 976 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 255 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 932–3 558 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En farledsutredning är färdigställd. Projektet blev godkänt i mark- och miljödomstolen i april 2017 men har överklagats.

Västerbottens län

Namngivna investeringar som pågår 2018

E4/E12, Umeå

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten samt luftkvaliteten i Umeå.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Umeå är Norrlands största tätort. Två Europavägar går rakt genom den centrala delen av staden. Den tunga trafiken orsakar trafikproblem och dålig luft, och staden överskrider miljökvalitetsnormerna.

Objektet beräknas av kommunen ha direkta effekter på bostadsbyggandet som uppgår till cirka 6 000 bostäder i stadsbebyggelse. Framtagande av ett stadsutvecklingsprogram pågår. Byggandet kan påbörjas runt 2021 i samband med att ringleden färdigställs. Objektet är också en indirekt förutsättning för flera stora bostadsbyggnadsprojekt.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny ringled, cirka 30 kilometer lång, runt Umeå. Beroende på utformning av Västra länken byggs 46 broar, fyra trafikplatser och cirka 14 cirkulationsplatser.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 440 miljoner kronor varav 254 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 072 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E4, Djäkneboda–Bygdeå

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 mellan Umeå och Skellefteå. Objektet ska även förbättra förutsättningarna för utveckling av orterna längs stråket.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

E4 utgör pulsådern för person- och godstransporter längs Norrlandskusten. Vägen är 8–9 meter bred och kurvig med många siktskymmande backkrön.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Vägen kommer att breddas till 14 meter. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 110 kilometer per timme. Objektet omfattar även en breddning av bron över Dalkarlså och byggnation av en ny planskild passage.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger ett negativt bidrag i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom att ombyggnaden av vägen riskerar att medföra ökade koldioxidutsläpp samt genom att objektet medför ett ökat markanspråk och ökad barriäreffekt. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional utveckling samt innebär förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Objektet ger ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i landskaps- och naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 205 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 186 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 182–229 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

E4, Sikeå–Gumboda, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för person- och godstransporter längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E4 utgör pulsådern för person- och godstransporter längs Norrlandskusten. E4 på sträckan Sikeå–Gumboda har låg standard, främst med avseende på väggeometri och korsningsstandard. På sträckan finns ett flertal bostadshus med direktutfart till E4 samt ett antal utfarter från enskilda vägar. I kombination med en relativt stor trafikmängd innebär detta risk för olyckor. De oskyddade trafikanterna är relativt få, men en stor andel tunga lastbilar i hög hastighet ger särskilda risker för olyckor med allvarlig skadeföljd.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar breddning av befintlig väg till 14 meter. Utfarterna saneras och kvarvarande korsningar byggs om till c-korsningar eller vänstersvängsöglor.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett negativt bidrag i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom att objektet medför intrång i landskapet, barriäreffekter och en negativ klimatpåverkan. Objektet ger ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att tillgängligheten, robustheten och trafiksäkerheten förbättras. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional utveckling samt innebär förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i landskaps- och naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 176 miljoner kronor varav 5 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 157 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 158–195 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, eftersom risken för överklagan är stor bedöms vägplanen vinna laga kraft under hösten 2019.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och vägplanen bedöms vinna laga kraft under hösten 2019.

Norrbotniabanan, Umeå–Dåva, ny järnväg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att effektivisera näringslivets transporter och möjliggöra för framtida utökade satsningar i industriområdet Dåva.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025, men betraktas som bundet utifrån regeringens uppdrag till Trafikverket i Regleringsbrev 2017.

Norr om Umeå godsbangård ligger Dåva industriområde. Stora godsmängder transporteras i dag till området med lastbil, eftersom tillgång till andra trafikslag saknas. Genom att ansluta Dåva industriområde till Umeå godsbangård via ett industrispår möjliggörs för järnvägstransporter till området. Industrispåret utgör den första etappen på Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör byggstart för det större objektet ”Norrbotniabanan Umeå–Luleå, ny järnväg”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ny, 12,5 kilometer lång, enkelspårig och elektrifierad järnväg med ”Norrbotniabanestandard” mellan Umeå godsbangård och Dåva. I anslutning till järnvägen vid Dåva anlägger Umeå kommun en terminal inklusive triangelspår och anslutningsspår.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att det möjliggör för en överföring av godstransporter från väg till järnväg, vilket bland annat leder till en ökad trafiksäkerhet. Objektet ger ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet på grund av intrångs- och barriäreffekter i landskapet, vilka bedöms vara större än de positiva effekterna för luft och klimat som uppstår när vägtransporter kan flyttas över till järnväg. Objektet medför minskade transportkostnader och förbättrade transportmöjligheter för näringslivet, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker. Det bör dock beaktas att investeringen utgör en första etapp av Norrbotniabanan som kommer att ge större effekter vid full utbyggnad.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt minskad klimatpåverkan genom att en överflyttning av transporter från väg till järnväg möjliggörs, och negativa effekter inom hänsynsmålet i forma av barriär- och intrångseffekter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 766 miljoner kronor varav 81 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 685 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 571–1 961 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under mitten av 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Regeringen har i Regleringsbrev 2017 gett Trafikverket i uppdrag att under 2017 inkomma med underlag för ett särskilt regeringsbeslut om att objektet ska få byggstarta inom 1-3 år.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart i Västerbottens län 2021-2023.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Norrbotniabanan, (Umeå) Dåva-Skellefteå, ny järnväg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att tillgodose industrins behov av effektivare godstransporter och medborgarnas behov av ökad tillgänglighet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Stråket mellan Umeå och Skellefteå har brister i förhållande till samtliga transportpolitiska mål. Tillgängligheten är låg då direkt förbindelse med järnväg saknas för det befolknings- och industritäta kuststråket och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. Brister i järnvägssystemet medför att en större del av person- och godstransporter går på väg.

Hela projektet Norrbotniabanan bedöms möjliggöra byggandet av totalt cirka 7 000 bostäder i sex kommuner fram till år 2035. Av dessa bedöms 3 500 tillkomma i Skellefteå kommun. Även bostadsutvecklingen i Skellefteå förutsätter dock till viss del att utbyggnaden av järnvägen fortsätter norrut.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Tillsammans med objektet ”Norrbotniabanan, Umeå–Dåva, ny järnväg” utgör objektet den första etappen av Norrbotniabanan som ingår i det nord-sydliga stråket längs norra Sveriges kust, Botniska korridoren”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en cirka 13 mil lång ny enkelspårig järnväg på sträckan Dåva-Skellefteå. I objektet ingår stationslägen i Skellefteå samt på ett antal mellanliggande orter.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att möjliggöra en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bidrar till att knyta samman viktiga samhällsfunktioner och skapar nya resmöjligheter som bland annat främjar arbetsmarknaden, vilket har positiva effekter för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet, förbättrad trafiksäkerhet och positiva effekter för klimat och hälsa, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av koldioxidutsläpp som uppkommer under byggskedet, intrång i landskap och barriäreffekter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 11 347 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 5 200 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 9 498–13 196 miljoner kronor. Kostnaderna avser etappen Dåva-Skellefteå.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande).

Stambanan genom Övre Norrland, Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten, punktligheten och robustheten för gods- och persontransporter på järnvägsstråket längs Norrlandskusten samt till och från Umeå hamn.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Enkelspårsträckan mellan Umeå C och Umeå Ö har en hög trafikeringsfrekvens eftersom samtliga persontåg angör båda stationerna; de olika tåglinjerna korsar därmed varandra. Sträckan trafikeras även av godståg. Kapacitetsbristen på stationerna och på sträckan medför att trafikstörningar påverkar hela det omgivande systemet och skapar problem för punktligheten.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet förutsätter att signalställverket i Umeå byts ut. Ställverksbytet planeras att genomföras 2020 och ingår i Trafikverkets pågående verksamhetsplanering för åren 2018–2021. Anledningen till att ställverksbytet inte ingår i detta projekt är att det även utgör en förutsättning för trimningsåtgärder som planeras tidigt under planperioden samt för införandet av ERTMS. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ett nytt, cirka 1 600 meter långt dubbelspår från Umeå C till Umeå Ö. I objektet ingår även ombyggnad av ett flertal broar och två större broar byggs parallellt med befintliga järnvägsbroar.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Samtidigt

medför byggskedet stor klimatpåverkan och det är osäkert om minskningen som kan uppnås genom en överflyttning av trafiken från väg till järnväg är lika stor som de koldioxidutsläpp som uppkommer under byggskedet. Objektet bidrar positivt till social hållbarhet genom att transportsystemet blir säkrare, tillförlitligare och tillgängligare. Den förbättrade kapaciteten som objektet ger upphov till skapar ett mer tillförlitligt järnvägssystem med minskad risk för störningar, vilket gynnar den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet i anslutning till klimatpåverkan eftersom det finns en risk för att koldioxidutsläppen från trafiken inte minskar lika mycket som de koldioxidutsläpp som uppkommer under byggskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 253 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 253 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 243–263 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E4, Gumboda–Grimsmark, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och användbarheten för person- och godstransporter längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E4 utgör pulsådern för person- och godstransporter längs Norrlandskusten. E4 på sträckan Gumboda–Grimsmark har låg standard, främst avseende väggeometri och korsningsstandard. Detta i kombination med höga 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 en stor andel tunga lastbilar i hög hastighet ger särskilda risker för olyckor med allvarlig skadeföljd.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Vägen breddas även från 9 meter till 14 meter. Enskilda anslutningar mot E4 stängs och ersättningsvägar ordnas. Målhastighet är 110 kilometer per timme. Objektet omfattar även breddning av bron över Flarkån och en ny bro över Kålabodaån. Busshållplatser anordnas i Grimsmark och Ånäset, med planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. I objektet ingår även byggnation av en planskild ren- och viltpassage.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är bedömt som och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett negativt bidrag i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom intrång i landskapet och barriäreffekter. Objektet ger ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att tillgängligheten, robustheten och trafiksäkerheten förbättras. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional utveckling samt innebär förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 286 miljoner kronor varav 6 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 265 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 200–372 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”.

E4, Broänge–Daglösten, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för person- och godstransporter längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E4 utgör pulsådern för person- och godstransporter längs Norrlandskusten. E4 på sträckan Broänge–Daglösten har låg standard, främst avseende väggeometri och korsningsstandard, vilket i kombination med höga hastigheter och relativt stor trafikmängd innebär risk för olyckor. På sträckan finns bostadshus med direktutfart till E4 samt ett antal utfarter från enskilda vägar. De oskyddade trafikanterna är relativt få, men en stor andel tunga lastbilar i hög hastighet ger särskilda risker för olyckor med allvarlig skadeföljd.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 12,4 kilometer väg. Utfarter saneras och kvarvarande korsningar byggs om till c-korsningar eller vänstersvängsöglor. Sidovägnät och busshållplatser förbättras. Ombyggnationen möjliggör för en skyltad hastighet på 110 kilometer per timme. Objektet omfattar även byggnation av en viltbro.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett negativt bidrag i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom att objektet medför ökade koldioxidutsläpp. Objektet ger ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att tillgängligheten, robustheten och trafiksäkerheten förbättras. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional utveckling samt innebär förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 191 miljoner kronor varav 4 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 181 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 134–249 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”.

E4, Daglösten–Ljusvattnet, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för person- och godstransporter längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E4 utgör pulsådern för person- och godstransporter längs Norrlandskusten. E4 på sträckan Daglösten–Ljusvattnet har låg standard, främst avseende väggeometri och korsningsstandard. Detta i kombination med höga hastigheter och relativt stor trafikmängd innebär risk för olyckor. På sträckan finns bostadshus med direktutfart till E4 samt ett antal utfarter från enskilda vägar. De oskyddade trafikanterna är relativt få, men en stor andel tunga lastbilar i hög hastighet ger särskilda risker för olyckor med allvarlig skadeföljd.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 8 kilometer väg med 9-14 meters bredd. Utfarter saneras och kvarvarande korsningar byggs om till c-korsningar eller vänstersvängsöglor. Sidovägnät och busshållplatser förbättras. Ombyggnationen möjliggör för en skyltad hastighet på 110 kilometer per timme.

Projektet tillämpar delvis kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett negativt bidrag i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom att objektet medför ökade koldioxidutsläpp. Objektet ger ett positivt bidrag till den sociala hållbarheten genom att tillgängligheten, robustheten och trafiksäkerheten förbättras. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional utveckling samt innebär förbättrade förutsättningar för arbetspendling och godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 157 miljoner kronor varav 1 miljon kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 153 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 110–204 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)".

Jämtlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Inga objekt pågår i Jämtlands län.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Jämtlands län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E14, Lockne–Optand/Förbi Brunflo

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och tillgängligheten på E14/E45 förbi Brunflo.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E14, liksom E45, utgör tillsammans med järnvägen en del av den mittnordiska transportkorridoren för godstrafik som genererar trafik på sträckan Trondheim i Norge via Östersund och Sundsvall vidare in i Finland. Förbi Brunflo ligger E14/E45 i samma sträckning. Vägen har en viktig funktion för näringslivets transporter, besöksnäring och pendling. Vägen är tungt trafikerad och går genom Brunflo centrum. Detta leder till brister och problem inom Brunflo centrum i form av bristande framkomlighet för alla trafikslag, bristande trafiksäkerhet och miljöproblem i form av bullerstörningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet är uppdelat i två delar: Förbifart Brunflo och Genomfart Brunflo. Förbifart Brunflo planeras som en 8,5 kilometer lång mittseparerad väg med målstandard 100 kilometer per timme, där E45 förlängs cirka 1,1 kilometer österut för att ansluta till E14, målstandard 60 kilometer per timme. Förbifarten går i en båge öster om samhället för att undvika kulturlandskap. Kopplingen till Brunflo samhälle sker via två trafikplatser inklusive broar och fyra broar/portar, där behovet av viltportar utreds. Behovet av parallellvägar bedöms till 5–6 kilometer. Genomfart Brunflo innebär trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintlig väg genom Brunflo samt en gång- och cykelväg genom Brunflo.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en ytterligare trafikplats och sträckningen har förlängts.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett negativt bidrag till den ekologiska hållbarheten på grund av ökade utsläpp som uppkommer när körsträckan förlängs samt när hastigheten höjs. Objektet medför även negativ påverkan på landskap samt djur- och naturliv. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom bland annat ökad tillgänglighet och förbättrade förutsättningarna för att gå och cykla i Brunflo. Objektet förbättrar förutsättningarna för transporter av gods samt arbetspendling, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom hänsynsmålet för boende i tätorten Brunflo så som förbättrad luftkvalitet, minskade bullernivåer och förbättrad tillgänglighet genom minskade barriäreffekter. Objektet medför dock negativa effekter i anslutning till den nya vägdragningen genom att mer mark tas i anspråk, vilket påverkar kultur-, miljö- och naturvärden negativt samt leder till ökad barriäreffekt för djurlivet. Vidare blir det ökade bullerstörningar längs den nya vägen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 466 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 448 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 357–575 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande).” Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

E45, Rengsjön–Älvros

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för resande längs E45.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, men då under benämningen ”E45 Förbifart Sveg”.

E45 sträcker sig inom Sverige från Karesuando i norr till Göteborg i söder. Vägen utgör ett alternativ till E4 och E20 för långdistanstrafik mellan norra och sydvästra Sverige. På vägvägnittet mellan Rengsjön och Ytterhogdal i Härjedalens kommun viker vägen av från sin nord-sydliga huvudriktning och löper i stället västerut cirka 10 kilometer till Sveg, för att sedan skarpt vända österut igen. Mellan Rengsjön och Älvros är vägens geometriska standard generellt lägre än söder och norr om sträckan, vilket begränsar färdhastigheten och medför risk för olyckor. I Sveg är hastighetsgränsen 50 kilometer per timme och trafiken på E45 tvingas vänta i en signalreglerad korsning. Att tung trafik och transporter med farligt gods kör genom tätorten försämrar boendemiljön. Nuvarande sträckning innebär en omväg för långväga trafik med målpunkter norr eller

söder om Sveg. Vägsträckan mellan Rengsjön och Älvros är cirka 30 kilometer medan fågelvägen är cirka 7 kilometer.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en 8 kilometer lång, ny tvåfältsväg utan mitträcke, från Rengsjöns södra ände, väster om Nonsberget och söder om Lillsjön, till befintlig väg 84 och befintlig bro över Ljusnan till Älvros. Byggnationen innebär en förkortning av E45 med cirka 20 kilometer.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap" och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Genom att skapa en kortare resväg bidrar objektet till minskade utsläpp och kortare restider, vilket är positivt för såväl den ekonomiska som ekologiska hållbarheten. Viss negativ effekt kan uppstå för naturmiljön, men denna kan minimeras genom hänsyn vid val av väglinje. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv bidrar objektet positivt genom att transporter med bland annat farligt gods leds bort från samhället. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och minskade koldioxidutsläpp, och negativa effekter inom hänsynsmålet, i form av intrång i natur- och kulturområden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 199 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 187 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 137–260 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför beslut om betydande miljöpåverkan".

Västernorrlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

E4, Sundsvall

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön på ett 20 kilometer långt vägsnitt mellan Myre och Skönsberg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Många delar av objektet är färdigställda och öppnade för trafik, de delar som kvarstår är en ombyggnad av väg 562 (gamla E4), som beräknas öppna för trafik under 2019-2020.

Vägsnittet är olycksdrabbat och därför i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Objektet möjliggör ökat bostadsbyggande, främst i den nya stadsdelen Norra Kajen som planeras inrymma 2 500 bostäder i flerbostadshus och radhus. En del av området har börjat bebyggas medan detaljplan pågår för fler delar.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en 20 kilometer ny vägsträckning för E4. I projektet ingår även fem trafikplatser och 33 broar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 987 miljoner kronor varav 1 363 miljoner kronor utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 245 miljoner kronor.

Dingersjö, mötesstationer och kapacitetsförstärkning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och tillgängligheten på Ostkustbanan i väntan på dubbelspår samt att möjliggöra omledning av godståg via Ostkustbanan norr om Söderhamn.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall har omfattande, blandad trafik som skapar stora kapacitetsproblem. Järnvägen har stor betydelse för både gods- och persontrafik längs kusten. Banans standard är som lägst på delen Hudiksvall–Sundsvall, där det finns för få mötesspår i förhållande till trafiken. Befintliga broar på sträckan är även uttjänta och klarar inte 25 tons axellast.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en 2,8 kilometer lång mötesstation i Dingersjö samt nya broar över Ljungan, Stångån samt Mjösundsvägen. I samband med brobytena byggs linjen för att förbereda för en dubbelspårsutbyggnad. I objektet ingår även ombyggnad

och flytt av befintlig E4, som i framtiden övergår till lokal väg, vid mötesstationen. Även en plattform för pendeltåg i Njurundabommen ska byggas.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 577 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 444 miljoner kronor.

E4, Ullånger–Docksta

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten och att möjliggöra för en utveckling av turistindustrin och friluftslivet vid Höga kusten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025. Objektet påbörjas under hösten 2017.

E4 utgör pulsådern utefter Norrlandskusten och är en viktig uppsamlingsled för person- och godstransporter i regionen. Sträckan är en av få kvarvarande korta sträckor på E4 genom Gävleborgs och Västernorrlands län som inte är utbyggd till mötesfri väg. Sidoområdena är undermåliga och det är många direktutfarer. Vägens linjeföring innebär att omkörningsmöjligheterna är begränsade. Singel- och mötesolyckor är de vanligaste olyckstyperna. Sträckan ligger inom den del av Höga kusten-området som är utpekad som riksintresse (friluftsliv och naturvård) och världsarv. I området ska turismen och friluftslivets intressen särskilt beaktas.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg. Vägen får omväxlande ett respektive två körfält samt två körfält i vardera riktningen. Objektet omfattar 10,5 kilometer väg. Separerad gång- och cykelväg byggs utefter hela sträckan. Objektet möjliggör ny hastighetsgräns på 100 kilometer per timme, undantaget vissa etapper där nuvarande hastighetsgräns på 90 kilometer per timme behålls.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 142 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 73 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Bergsåker, triangelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att effektivisera transporterna för industrin längs med kusten, för att på så vis möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg. Objektet frigör även kapacitet för persontrafiken på järnvägen genom Sundsvall.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Godstågen från Mittbanan som ska norrut längs Ådalsbanan måste gå in mot Sundsvall för att vända. Tågvändningarna tar kapacitet på järnvägen och hindrar framkomligheten

på korsande bilvägar samt gång- och cykelvägar. En direktförbindelse mellan Mittbanan och Ådalsbanan i Bergsåker har efterfrågats länge och skulle medföra att tågtransporterna blir effektivare och miljöbelastningen i området minskar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ett nytt förbindelsespår i Bergsåker mellan Mittbanan och Ådalsbanan samt ett nytt signalställverk. Spåret utformas för fullånga godståg, 750 meter, och medger hastigheten 80 kilometer per timme. Total spårlängd är cirka 1,7 kilometer.

Sedan föregående plan har objektet utökats med ett nytt signalställverk. Bergsåkerstriangeln har även förlängts med cirka 400 meter norrut på grund av lutningsförhållanden.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger minskade luftföroreningar genom att möjliggöra för en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg samt mer effektiva godstransporter och minskade omlastningskostnader, vilket är positivt för den ekologiska och ekonomiska hållbarheten. Objektet medför en viss negativ inverkan på den ekologiska hållbarheten då det genomförs i närheten av områden som är riksintressen för kulturmiljön och naturmiljön. Objektet har en positiv effekt i anslutning till tillförlitligheten, eftersom det nya spåret ger bättre omlidningsmöjligheter vid störningar. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet som till exempel ökad tillförlitlighet och minskad klimatpåverkan genom att objektet möjliggör för en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. De negativa effekter som uppstår i anslutning till hänsynsmålet är påverkan på landskap och naturmiljö- och kulturmiljövärden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 401 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 322 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 336–465 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Järnvägsplanen är överklagad.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten till Sundsvalls hamn samt möjliggöra trafikering utan lokrundgång för norr- och södergående trafik mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Tillgängligheten för godstransporter på järnväg till och från Sundsvalls hamn och industriområdet Tunadal–Korsta–Ortviken begränsas dels av att Tunadalsspåret är oelektrifierat och i stort behov av standardhöjning, dels av att det saknas ett södergående förbindelse-spår mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. För att nå Tunadal måste godståg som kommer söderifrån passera befintlig anslutning mellan Ådalsbanan och Tunadalsspåret i Skönvik och fortsätta till Timrå för att där göra en lokrundgång. Efter detta kan tåget gå tillbaka till Skönvik och fortsätta till Tunadal. Hanteringen innebär bland annat att transportererna med järnväg blir ineffektiva och kostnadskrävande.

Projektet gör det möjligt att flytta bort industrispår från Södra kajen i Sundsvall. Därmed bedömer kommunen att det finns potential för ökat bostadsbyggande i form av 600 bostäder i flerbostadshus som är tänkta att vara färdigbyggda senast år 2040. Planering pågår i form av ett detaljplaneprogram.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet är viktigt för utvecklingen av Sundsvalls logistikpark som handlar om att utveckla ett effektivt och miljöanpassat transportnav i Tunadal–Korsta–Ortviken, med smidiga kopplingar mellan väg, järnväg och sjöfart. Projektet innefattar bland annat flytt av kombiterminalen från Sundsvall C till logistikparken. Genomförandet av "Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m." är en förutsättning för flytt av kombiterminalen från centrala Sundsvall och därmed även för planerade åtgärder vid Sundsvalls resecentrum inom objektet "Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.". Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en upprustning av Tunadalsspåret på delen mellan Sundsvalls hamn och Huggsta. Ett kortare partiellt dubbelspår anläggs längs Ådalsbanan på delen E4–Birsta mötesstation. Vid Birsta station byggs ett tredje spår samt sidospår för bland annat uppställning av arbetsfordon. I Maland byggs ett nytt anslutningsspår. För att få acceptabla lutningar på det nya anslutningsspåret kommer det befintliga Tunadalsspåret, som ska elektrifieras och rustas upp, också att behöva höjas och förläggas på bank på en längre sträcka.

Sedan föregående plan har objektet utökats med det partiella dubbelspåret vid Birsta station. Anpassningar har även gjorts utifrån arkeologiska fynd, och intrånget i intilliggande industrifastigheter har begränsats.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms förbättra förutsättningarna för effektiva och miljöanpassade transporter, vilket är positivt för den ekologiska och ekonomiska hållbarheten. De förbättrade transportmöjligheterna innebär en ökad konkurrenskraft för befintligt näringsliv och förutsättningarna för nyetablering av exportintensiva företag förbättras, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom ökade barriäreffekter och påverkan på biologisk mångfald, landskap samt kulturmiljö. Objektet bedöms ge positiva effekter för persontrafiken, genom förkortade restider och minskad risk för förseningar, vilket är positivt då det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet som till exempel ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan genom att objektet möjliggör för en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. De negativa effekter som uppstår i anslutning till hänsynsmålet är påverkan på kulturmiljövärden och landskapsbild.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 886 miljoner kronor varav 57 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 743 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 764–1 008 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet består av 3 etapper varav järnvägsplanen för den första etappen bedöms vinna laga kraft under början av 2018. Järnvägsplaner för övriga 2 etapper bedöms vinna laga kraft under slutet av 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och den första järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2018.

E14, Sundsvall–Blåberget

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten på sträckan E14 Timmervägen–Blåberget/Töva för motortrafikanter samt gång- och cykeltrafikanter.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter, arbetspendling och turisttrafiken till och från

fjällområdet Åre och Storlien. Utfarten från Sundsvall, Timmervägen–Blåberget, har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägens geometriska standard är mycket dålig i vissa partier. Vägbredden är 8 meter på större delen av sträckan.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen. Vägen förläggs i delvis ny sträckning. Objektet omfattar totalt 4,9 kilometer. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Anslutningen E14/Timmervägen byggs om till en planskild korsning. Gång- och cykeltrafiken separeras från övrig trafik med ny gång- och cykelväg. Den del av E14 som ges ny sträckning blir befintlig gång- och cykelväg samt ersättningsväg, och dessutom byggs 0,5 kilometer ny gång- och cykelväg. Vid Blåberget byggs en ny trafikplats.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en faunapassage. Trafikplatsen har även fått en ny utformning som innebär en längre brokonstruktion.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

De viltstängsel och viltpassager som byggs i anslutning till objektet bedöms minska djurens mortalitet, vilket är positivt ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Samtidigt förväntas utsläppen öka till följd av ökade trafikmängder, och energianvändningen vid byggande och även drift och underhåll väntas öka, vilket är negativt ur ett ekologiskt perspektiv. Objektet innebär även ett visuellt intrång i landskapet. Förbättrad vägstandard och ökad hastighet ger stora restidvinster för såväl persontrafiken som godstrafiken, vilket bidrar positivt till den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms även öka möjligheterna till pendling samt förbättra tillgången till interregionala resmål. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv bedöms objektet ha positiva effekter genom att trafiksäkerheten förbättras och genom att antalet personer som utsätts för buller som överstiger gränsvärden bedöms minska eftersom vägen flyttas. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som förbättrad tillförlitlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 404 miljoner kronor varav 125 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 260 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 324–485 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, vägplanen bedöms vinna laga kraft under våren 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och är bundet av avtal. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under våren 2018.

Sundsvall, resecentrum (statlig medfinansiering)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa ett mer samlat resecentrum med bättre kopplingar mellan trafikslag samt förbättrade gång- och cykelförbindelser.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Situationen för resenärerna är bristfällig runt stationen. Stationens koppling till stadskärna och regional busstrafik är i dagsläget svag. Resandet kommer att öka.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet förutsätter att projektet ”Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.” genomförs. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ett nytt resecentrum i anslutning till befintlig järnvägsstation. Objektet omfattar ombyggnad av stationsbyggnad, flytt av fjärr- och förortsbussarnas ändhållplats till järnvägsstationen, förbättring av gång- och cykelförbindelsen mellan resecentrum och centrala staden samt förbättring av gångförbindelsen mellan resecentrum och stadsbussar. En gång- och cykelbro byggs över bangården, med nedgångar till plattformarna. Förbindelsen knyter samman Östermalm/Skönsmon med Södra Kajen och förbättrar kopplingen mellan resecentrum och dessa stadsdelar. I objektet ingår även förbättrad angöring och framkomlighet för fordonstrafik.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och möjliggör därigenom en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bidrar till social hållbarhet eftersom det resulterar i ett mer tillgängligt transportsystem. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet och bevarande av kulturmiljön, då stationsbyggnaden är ett byggnadsminne.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 169 miljoner kronor varav 98 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 71 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 118–220 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen väg- eller järnvägsplan krävs. Beslut om statlig medfinansiering, steg 1, är fattat.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart i Västernorrlands län 2021-2023.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra förutsättningarna för resandeutbyte och att öka trafiksäkerheten för resenärer vid Sundsvalls resecentrum. Objektet avser även att förbättra kapaciteten genom Sundsvalls stationsområde.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Trafiken på Sundsvalls C ökar, vilket genererar ett behov av fler bytesmöjligheter mellan tågen, vilket i sin tur kräver fler plattformslägen. I nuläget måste resenärerna passera en plankorsning för att ta sig till mellanplattformen. Anläggningen skapar också barriäreffekt mellan stadens södra och norra delar. Kapaciteten förstärks även för godstrafiken som får ett genomgående spår genom stationsområdet

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Det finns kopplingar till genomförande av objektet "Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering" samt "Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad". Det sistnämnda objektet innehåller ett växelpaket som utgör en förutsättning för objektet "Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.". Objektet har även kopplingar till objektet "Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.", vilket behöver slutföras för att det ska vara möjligt att flytta verksamheten på kombiterminalen på Sundsvalls C till en ny lokalisering, vilket krävs för att "Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m." ska vara genomförbart. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utveckling av Sundsvall C genom en gångförbindelse över spårområdet med nedgångar på plattformarna, vilket gör att resenärer kan nå plattformarna planskilt. Plattformförbindelsen förutsätter att plattformarna byggs om och breddas. En förlängning och breddning av plattformarna, i kombination med ett växelkryss mellan plattformarna, medför att antalet persontåg som samtidigt kan uppehållas inne på stationen kan utökas från fyra till sex. Ombyggnaden av plattformarna medför behov av spåråtgärder på bangården. Utöver de spåråtgärder som behöver genomföras för att utöka antalet plattformsspår utökas antalet uppställningsspår för persontåg.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och möjliggör därigenom en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten förbättras och genom att tryggheten och säkerheten ökar. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 559 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 544 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 490–629 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja kapaciteten, förkorta restiden och minska risken för förseningar.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

När trafiken längs Botniabanan och Ådalsbanan ökar krävs kapacitetsåtgärder mellan Gävle och Sundsvall för att klara fler och längre tåg på banan.

Banan utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige och är ett omfattande pendlingsstråk längs södra Norrlandskusten. Ostkustbanan är en viktig förutsättning för industrin och näringslivet i norra Sverige. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är enkelspårig med omfattande blandad trafik som skapar stora kapacitetsproblem. Den enkelspåriga järnvägen dras med stora och växande kapacitetsproblem som leder till

långa restider och risk för kraftiga förseningar. En viktig etapp för att förbättra situationen är Sundsvall–Dingersjö.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objekt innehåller ett växelpaket som utgör en förutsättning för genomförande av objektet "Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.". Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad till dubbelspår mellan Sundsvall och Dingersjö (cirka 14 kilometer). Spåret byggs i delvis ny sträckning, vilket möjliggör hastigheter upp till 250 kilometer per timme.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en bro och två förbigångsspår om 1 000 meter.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och möjliggör därigenom för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till social hållbarhet genom den förbättrade tillgängligheten, ökade tryggheten och genom att minska järnvägens barriäreffekt. Objektets bidrag till den ekonomiska hållbarheten, bedöms vara begränsat. Dubbelspåret kan dock ses som en delinvestering i ett framtida dubbelspår mellan Sundsvall och Gävle, vilket skulle innebära betydande positiva effekter för den regionala tillväxten och ekonomiska utvecklingen. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, avseende påverkan på landskapsbild. Det finns också en risk att objektet påverkar fornminnen och områden som är utpekade som skyddsvärda naturobjekt (Vapelbäcken, Nolbykullen och Fläsian i Bredsand).

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 323 miljoner kronor varav 7 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 278 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 626–3 020 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför beslut om betydande miljöpåverkan".

E14, Blåberget–Matfors

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter, arbetspendling och turisttrafiken till och från fjällområdet Åre och Storlien. Sträckan E14 Blåberget–Matfors har bristande trafiksäkerhet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 7,6 kilometer väg. En ny ersättningsväg på cirka 1 kilometer byggs. Korsningar förbättras och antalet direktutfarer mot E14 minimeras. Objektet medger hastighetsgräns 100 kilometer per timme på sträckan. Gång- och cykeltrafik separeras med separat gång- och cykelväg.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom påverkan på landskapet och klimatet. Eftersom viltstängsel och viltpassager planeras, bedöms objektet minska barriäreffekten för vilda djur. Effekter i form av ökad trafiksäkerhet och förkortad restid medför en positiv effekt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Separerad gång- och cykelväg ökar även möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta sig till sina målpunkter på ett säkert sätt. Antal personer som utsätts för bullernivåer över gränsvärden bedöms minska eftersom bullerskyddsåtgärder genomförs. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 235 miljoner kronor varav 4 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 228 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 173–297 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”.

Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och att möjliggöra för hastighetshöjningar på banan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Mittbanan är en elektrifierad enkelspårsbana med hastighetsbegränsningar på grund av flera oskyddade plankorsningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar åtgärder på ett antal oskyddade plankorsningar på sträckorna Erikslund–Ånge och Stöde–Nedansjö.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra till minskade koldioxidutsläpp, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Åtgärder vidtas längs med befintlig bana och därför bedöms landskapet inte påverkas negativt. Objektet bidrar till ett säkrare, mer tillgängligt och robust vägtrafiksystem, vilket bedöms bidra positivt till den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 189 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 189 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 177–200 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Gävleborgs län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten genom att göra det möjligt att leda tunga godståg till och från Övre Norrland via Botniabanan–Ådalsbanan–Söderhamn–Kilafors och Storvik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

För att ge bättre utrymme för snabbgående persontrafik mellan Söderhamn och Gävle, behöver den tunga godstrafiken på stråket minska. De godståg som har slutstation söder om Gävle bör ledas över från Ostkustbanan till Norra stambanan via länsbanan Söderhamn–Kilafors.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en totalupprustning av banan, och i anslutning till Ostkustbanan byggs ett triangelspår. Även en ny mötesstation kommer att byggas.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 879 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 102 miljoner kronor.

Kilafors–Holmsveden, kapacitetsåtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja kapaciteten på Ostkustbanan och Norra stambanan och att möjliggöra omledning av godståg via Ostkustbanan norr om Söderhamn.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

De godståg vars slutstation ligger söder om Gävle bör ledas över till Norra stambanan via länsbanan Söderhamn–Kilafors. Anledningen är att få bort tung godstrafik mellan Söderhamn och Gävle på Ostkustbanan, som har tät, snabbgående persontrafik. Banan har i dag ett högt kapacitetsutnyttjande, och kapaciteten behöver därför förbättras.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad av Röstbo mötesstation med ett tredje mötesspår och förlängning av befintligt mötesspår, för att möjliggöra samtidig infart. Dessutom ingår ombyggnad på Kilafors bangård för att möjliggöra tågmöten i relationen Söderhamn–Kilafors–Ockelbo. Utöver detta stängs plankorsningarna vid Björnnäsvägen och Allévägen och ersätts med en planskild korsning. Plankorsningen vid Hambergsvägen planeras få helbommar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 402 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 110 miljoner kronor.

Gävle hamn, järnvägsanslutning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa en direktförbindelse till Gävle hamn för godståg via Bergslagsbanan och Ostkustbanan. Objektet avser även att avlasta infarten till Gävle godsbangård och att öka kapaciteten på bangården.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade. Järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

I dag behöver godståg i relationerna Gävle hamn och västerut på Bergslagsbanan respektive Gävle hamn och söderut på Ostkustbanan göra en lokrundgång på Gävle godsbangård, eftersom det saknas en direktförbindelse i relationerna och eftersom befintligt spår till hamnen är oelektrifierat. Proceduren är tidskrävande och kräver passage genom ett hårt belastat växelparti vid den södra infarten till Gävle godsbangård. Om växelpartiet skadas blir framkomligheten mycket begränsad, och järnvägstransporter till och från Gävle hamn är då inte genomförbara. Med ett förbindelse-spår och en elektrifiering av befintligt hamnspår behövs ingen lokrundgång, vilket medför att antalet passager genom växelpartiet minskar kraftigt.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett cirka 2 kilometer långt förbindelse-spår till Gävle hamn samt elektrifiering av befintligt spår till hamnen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 316 miljoner kronor varav 61 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 229 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården, mötesstation

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Sträckorna Gävle–Storvik på Bergslagsbanan och Storvik–Frövi på Godsstråket genom Bergslagen är enkelspåriga och till stora delar hårt belastade. Båda banorna utgör viktiga stråk för godstrafiken, eftersom de är en viktig transportled för godståg mellan norra Sverige och marknaderna i södra och västra Sverige och Europa. Längs banorna finns

flera stora industrier, vilka är beroende av järnvägstransporter. Sträckan Gävle–Storvik trafikeras dessutom av en betydande del persontrafik. Även sträckan Avesta Krylbo–Sala på Dalabanan har en koppling till funktionen hos ovan nämnda banor. Denna sträcka trafikeras dock till största delen av persontrafik. Trafikefterfrågan förväntas öka, vilket medför ett behov av fler godståg på sträckan Storvik–Frövi. Möjligheten att utöka antalet tåg med dagens infrastruktur är dock mycket begränsad. Det höga kapacitetsutnyttjandet leder till långa res- och transporttider eftersom tågen förlorar tid vid tågmöten. För att kunna möta framtida trafikbehov behövs kapacitetsinvesteringar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund. I Ombenning byggs en ny mötesstation, och fyra mellanblocksignaler installeras på sträckan Fagersta–Frövi. På Avesta Krylbo bangård byts två växlar för att möjliggöra högre hastighet för tåg från Jularbo och Snickarbo, och spår 21 elektrifieras. I Villersmuren mellan Sandviken och Kungsgården byggs en ny tvåspårig mötesstation.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till långsiktig hållbarhet genom bidrag till ekologisk hållbarhet i form av minskat bilberoende och reducerade koldioxidutsläpp samt bidrar till social hållbarhet genom att objektet medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmål avseende medborgarnas resor respektive näringslivets transporter och negativa effekter inom hänsynsmålet avseende landskapsbild. Det finns också en risk att objektet påverkar skyddsvärda områden och ger en ökad barriäreffekt.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 857 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 793 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 600–1 115 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Järnvägsplanen för första etappen, mötesstationen Villersmuren, har vunnit laga kraft. Arbetet med järnvägsplanerna för dubbelspåret Avesta–Dalslund respektive Ombenning beräknas pågå fram till och med 2020-2021.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E4, Kongberget–Gnarp

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och robustheten genom en ny vägsträckning förbi Kongberget.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E4 saknar mitträcke och har varierande bredd och hastighet. Vägen saknar sammanhängande viltstängsel, dessutom finns korsande vägar och utfarter med låg trafiksäkerhetsstandard. I söder finns backar med branta lutningar som medför dålig framkomlighet under vintern. E4 är även lokalväg i området, med många utfarter.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av 22,5 kilometer mitträckesseparerad 14 meter bred väg. Korsningar görs planskilda och E4 byggs om till parallellväg för gång och cykel samt långsam trafik.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till negativa effekter i anslutning till klimatet genom att det möjliggör för högre hastigheter som innebär ökade koldioxidutsläpp. Sammantaget bedöms dock objektet som positivt ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Objektet bidrar positivt till den ekonomiska och sociala hållbarheten genom förkortad restid, förbättrad trafiksäkerhet och genom ökad tillgänglighet som främjar både medborgare och näringsliv. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. En genare och säkrare väg är i linje med funktionsmålet, men intrång i natur- och kulturområden strider mot hänsynsmålet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 965 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 923 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 735–1 195 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2020.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och punktligheten samt att minska res- och transporttiderna för att på så vis möjliggöra för en ökad person- och godstrafik.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Ostkustbanan, Gävle–Sundsvall inkl. Ådalsbanan, Kapacitetsförstärkning” i nationell plan 2014–2025.

Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är en enkelspårig bana med person- och godstrafik, vilket skapar trängsel och kapacitetsbrister och innebär längre transporttider. Sträckan Gävle–Kringlan har låg hastighetsstandard, vilket leder till långa restider för resenärer och risk för förseningar även vid små störningar. De nya mötesstationerna som anlagts det senaste årtiondet är inte tillräckliga för att prognostiserad trafik ska kunna framföras med en god transportkvalitet. Möjligheten att utveckla tågtrafiken ytterligare är därför begränsad.

Objektet kan bidra till ökat bostadsbyggande, främst genom att möjliggöra flytt av en godsbangård från centrala Gävle. Potentialen för ökat bostadsbyggande bedöms av kommunen till 4 500 bostäder i flerbostadshus. För merparten av bostäderna krävs att godsterminalen först flyttas, vilket inte ingår i detta objekt. Regeringens samordnare för större samlade exploateringar har för avsikt att förhandla med Gävle kommun om hur man i kommande stadsbyggnadsprojekt kan använda innovativa lösningar för att bidra till goda livsmiljöer och minskad klimatpåverkan, i syfte att stärka effekten av infrastrukturåtgärden så att den bidrar till fler bostäder och hållbar stadsutveckling.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av 38 kilometer nytt dubbelspår med dragning av banan väster om Gävle C där två nya spår placeras intill Bergslagsbanans två befintliga spår. Ostkustbanan och Norra stambanan får därmed en gemensam sträckning från Gävle C och cirka 12 kilometer norrut, där Norra stambanans Ockelbospår ansluter till Ostkustbanan. Huvudalternativet är att järnvägen byggs väster om E4.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet innebär ett intrång i landskapet, men bedöms ändå bidra positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bidrar positivt till den ekonomiska hållbarheten genom att möjliggöra för snabbare, säkrare och miljövänliga transporter för människor och företag. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan negativa effekter inom hänsynsmålet avseende bevarandet av skyddsvärda områden, framför allt Testboån och Hamrångeån, och positiva effekter inom funktionsmålet avseende medborgarnas och näringslivets behov av tillförlitliga och kvalitativa resor och transporter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 027 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 924 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 249–5 805 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Väg 56, Hedesunda–Valbo/Gävle, Råta linjen

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Trafiksäkerhet och framkomlighet Väg 56 Länsgränsen C–Valsjön” samt namngivet objekt ”Rv 56 Valsjön–Trafikplats Mackmyra” i nationell plan 2014–2025.

Väg 56 är av riksintresse för kommunikationer och är ett utpekat nationellt godsstråk. Vägen utgör en del i förbindelsen mellan Gävle och Norrköping – ”Råta linjen” – som är ett alternativ till E4 förbi Stockholm och Uppsala för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige. Förbindelsen är således en viktig länk i nord-sydlig riktning för näringslivets transporter eftersom den utgör primär transportväg för farligt gods. Vägen är krokig och smal och har bitvis dåliga siktförhållanden. Det är en hög andel tung trafik, cirka 30 procent av trafikflödet. Det finns flera korsningar utmed sträckan, och de flesta fastigheterna har direkta utfarter mot vägen. Vägen utgör en barriär för oskyddade trafikanter. Längs vägsträckan har det inträffat flera svåra olyckor med dödligt utfall.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. På sträckan mellan Hedesunda och strax söder om Valsjön breddas befintlig väg (15 kilometer). Från Valsjön och vidare norrut mot E16 föreslås väg i ny sträckning (12 kilometer). Vid anslutningen till E16 alternativt E4 föreslås en ny trafikplats.

Sedan föregående plan har objektet utökats och omfattar nu en dubbelt så lång sträckning.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den regionala tillgängligheten och förutsättningar för arbetspendling ökar genom högre hastighet, och minskad risk för störningar på vägen, vilket medför en positiv effekt för den ekonomiska hållbarheten. Trafiksäkerheten ökar med mittseparering och körkomfort ökar med höjd standard, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Den ekologiska hållbarheten stöds inte av objektet, då väg i ny sträckning innebär intrång och barriäreffekteter som kommer påverka växt- och djurliv negativt. Höjd standard på vägen riskerar även att leda till ökad trafik, med ökad klimatpåverkan som följd. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, i form av påverkan på landskap och naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 727 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 710 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 606–848 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför val av lokaliseringalternativ".

Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Godsstråket genom Bergslagen är ett viktigt stråk för godstrafiken till och från norra Sverige samt för trafiken till och från Bergslagen. Sträckan Storvik–Frövi är en enkelspårig sträcka med högt kapacitetsutnyttjande, och den största delen av trafikeringen utgörs av godståg. Det är ett högt kapacitetsutnyttjande på sträckan och en

ökning av trafiken är prognostiserad. På sträckan finns det 19 mötesstationer. Endast ett fåtal av dessa har möjlighet till samtidig infart, vilket innebär att tågmöten tar längre tid.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar införande av samtidig infart på driftplatserna Torsåker, Dalgränsen, Fors, Jularbo, Dagarn, Skinnskatteberg och Krampen. Samtidig infart medger tågmöte där tågen kan rulla in på driftplatsen samtidigt och därmed förkortas tiden för mötet. Samtidig infart med ESIK (Enkelspår, samtidig infart, kort station) och omfattande ombyggnader i signalanläggningen krävs i Torsåker, Dalgränsen, Dagarn och Skinnskatteberg. I Fors kräver samtidig infart med ESIK inte, däremot behövs ombyggnader i signalanläggningen. I Jularbo och Krampen byggs samtidig infart med skyddsväxlar, men utan ombyggnader i signalanläggningen.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Genom att möjliggöra för effektivare transporter och minskade restider som gynnar näringslivet och arbetspendlare bidrar objektet även positivt till den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 112 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 112 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 78–145 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Dalarnas län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1

Mål och syfte med objektet:

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.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Dalabanan är hårt belastad, vilket medför problem med förseningar och långa restider. Kapacitetsutnyttjandet är även mycket högt. På delar av sträckan måste tyngre godståg framföras med hastighetsnedsättning, vilket leder till längre transporttider för dessa tåg samt kapacitetsproblem för övrig trafik.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet är beroende av spårens skick på sträckan Sala–Avesta Krylbo, under hösten 2017 kommer status för dessa att utredas. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar kapacitetshöjande åtgärder i form av ombyggnad av mötesstationerna Rosshyttan, Snickarbo, Vikmanshyttan, Säter och Gustafs så att de möjliggör samtidig infart. Rosshyttan och Vikmanshyttan byggs om till så kallad ESIK, vilket innebär samtidig infart utifrån befintliga spårlängder. Snickarbo, Säter och Gustafs förlängs för att möjliggöra samtidig infart för 750 meter långa tåg. I Säter samordnas även projektet med tillgänglighetsanpassning av plattformar (projekt stationer för alla). Söder om Hedemora byggs en ny mötesstation för 750 meter långa tåg. Utbyggnaden kan utgöra en första etapp av ett framtida partiellt dubbelspår mot Hedemora. Dessutom kompletteras mötesstation Stora Tuna med skyddsväxlar för att möjliggöra en hastighetshöjning på sträckan Stora Tuna–Borlänge.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 319 miljoner kronor varav 24 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 219 miljoner kronor.

E16, Dala-Järna–Vansbro

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten samt att förbättra boendemiljön i området.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Vägstandarden är bristfällig i flera avseenden eftersom vägsträckan har en smal vägsektion, dåliga siktförhållanden och näraliggande bebyggelse med många direktutfarter. Detta resulterar i en låg trafiksäkerhet där risken för olyckor med allvarlig skadeföljd är stor.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i ny sträckning, till mötesfri väg med ett körfält i vardera riktningen mellan Vansbro och Hulån. I objektet ingår även en planskild korsning med järnvägen. Den nya vägen beräknas bli 6,6 kilometer lång och möjliggöra för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Dessutom breddas befintlig väg från 7 till 9 meter i nordöstra delen av området. I söder ansluter den nya vägen till väg 26 via en ny cirkulationsplats. Korsningen med väg 535 utformas som förskjuten trevägskorsning.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en planskild korsning vid järnvägen. Utformningen av tidigare planerad korsning i plan har även ändrats och ersätts istället av planskild korsning, vilket är bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 189 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 157 miljoner kronor.

Rv 70, Smedjebacksvägen–Gyllehemsvägen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs riksväg 70 mellan Smedjebacksvägen (väg 665) och Gyllehemsvägen (väg 813) samt att underlätta för nya etableringar i anslutning till befintlig stormarknad.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Vägen är olycksdrabbad och har för låg standard i förhållande till trafikfunktionen.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till fyrfältsväg på avsnittet mellan Tunaån och väg 813 (Gyllehemsvägen), en sträcka på 2,3 kilometer. Hastighetsstandard på vägen blir 100 kilometer per timme mellan Tunaån och strax söder om korsningen med väg 812 (Korsgårdsvägen), som utformas som en cirkulationsplats. Hastigheten förbi cirkulationsplatsen blir 60 kilometer per timme. Mellan väg 812 och 813 (Gyllehemsvägen) blir riksväg 70 flerfältsväg med hastighetsbegränsningen 80 kilometer per timme.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en cirkulationsplats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 109 miljoner kronor varav 1 miljon kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 52 miljoner kronor.

Rv 70, trafikplats Smedjebacksvägen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs vägen samt att förbättra boendemiljön i anslutning till vägen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Korsningen mellan Smedjebacksvägen och väg 70 har stora brister ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Problemen leder till smittrafik på det lokala gatunätet med bostadsbebyggelse.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar breddning av väg 70 som får två körfält i vardera riktningen med mitträcke från trafikplats Romme till Tunaån. Totalt åtgärdas 2,5 kilometer. En planskild korsning anordnas med väg 655, Smedjebacksvägen. Väg 799 från Torsång ansluts till den planskilda korsningen.

Sedan föregående plan har objektet utökats med bland annat väg- och cykelåtgärder.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 131 miljoner kronor varav 1 miljon kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 61 miljoner kronor.

Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka säkerheten samt att förbättra trafiksituationen och tillgängligheten för genomfartstrafiken i Ludvika tätort.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väg- och gatusystemet i Ludvika har brister när det gäller kapacitet, framkomlighet, miljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafiken är omfattande på väg 50 genom Ludvika och trafikflödena gör det svårt att ansluta vägarna under rusningstrafik. Oreglerade korsningar utgör en trafiksäkerhetsrisk.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnation av vägen som innebär att den flyttas närmare järnvägen mellan korsning Lyviksberget och korsning Lorensberga. Ett antal lokalvägars anslutningar till väg 50 stängs. Plankorsningen med järnvägen – ”ABB-korsningen” – stängs. Korsningarna vid Gonäsvägen, Vasagatan och Kajvägen byggs om till cirkulationsplatser. Gång- och cykelvägar byggs ut på vissa delsträckor.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 220 miljoner kronor varav 47 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 139 miljoner kronor.

Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra tillgängligheten till Dalafjällen och att därigenom möjliggöra för regional utveckling.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Flygplatsen kan idag inte ta emot kommersiell trafik. Kommunikationerna till Sälen-respektive Trysilområdet behöver förbättras för att besöksnäringen i regionen ska kunna utvecklas. Ett statligt investeringsstöd bedöms vara nödvändigt för att flygplatsen ska kunna bidra till den utvecklingen. Regeringen avsätter 250 miljoner kronor i ett statligt investeringsstöd till landningsbanan i Sälen. Stödet förutsätter att även andra intressenter bidrar med finansiering. Stödet har godkänts av EU-kommissionen (så kallad notifiering).

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny landningsbana på den plats där den befintliga Rörbäcksnäs flygplats är belägen. Det statliga investeringsstödet avser att finansiera landningsbanan. Förutom flygplatsen utvecklas även ett shoppingcentrum i anslutning till flygplatsen. Objektet kräver ändrad sträckning av väg 1053 eftersom landningsbanan annars skulle gå över vägen.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 250 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 99 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E45/Rv70 genom Mora, steg 1–3

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten, främst för räddningsfordon, men även för övriga motorfordon i centrala Mora. Objektet ska även öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs E45 och väg 70.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E45 och väg 70 går genom Mora och är starkt trafikerade. Turisttrafiken bidrar till trängsel och köbildning. Vägsystemet har stora kapacitetsproblem som leder till dålig framkomlighet och trafiksäkerhet och till miljöproblem. Det är otydligt hur oskyddade trafikanter ska röra sig längs och passera över E45 på ett säkert sätt. Flera korsningar har kapacitetsproblem.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar åtgärder så som breddning av befintlig väg, nya och förbättrade cirkulationsplatser, förbättrade gång- och cykelvägar, säkra och tydliga passager samt lösningar vid anslutningsvägar till korsningen mellan E45 och väg 70. Vid korsningen E45 och Solgårdsvägen planeras förbättrad vänstersväng. Från Noretbron till korsningen mellan Älvgatan och Vasagatan breddas vägen och utformas till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen. Strandvägen breddas från korsning Älvgatan.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra till en förbättrad luftkvalitet till följd av minskade köer och bättre trafikflöde, vilket påverkar hälsa och miljö positivt och har en positiv effekt för den ekologiska hållbarheten. För den ekonomiska hållbarheten bedöms objektet medföra ett positivt bidrag genom att trafiksäkerheten och framkomligheten ökar till följd av ökad kapacitet och ett bättre trafikflöde. Objektet bedöms även förbättra förutsättningarna för arbetspendling. Objektet bedöms bidra positivt till den sociala hållbarheten genom att gång- och cykelvägar stärks och tydliga passager över/under vägen ger ökad tillgänglighet för såväl barn, äldre och funktionshindrade. Även möjligheter att resa kollektivt stärks då gång- och cykelvägar till och från resecentrum förbättras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 172 miljoner kronor varav 65 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 98 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 148–197 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen för första etappen av objektet har vunnit laga kraft. Övriga vägplaner bedöms vinna laga kraft under mitten av 2018.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E45, Vattnäs–Trunna

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten och tillgängligheten längs den aktuella sträckan. Objektet avser även att minska störningarna från buller samt att värna de natur- och kulturvärden som finns i området.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Vägstandarden är bristfällig när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens sidoområde och säkerhetszon har en undermålig standard. Trafikbuller och vägens barriärverkan påverkar boende längs vägen. Antalet utfarter är stort och många har brister som dålig sikt, brant lutning, kort vilplan och för snäv vinkel mot E45. Gång- och cykelvägar och trygga passager saknas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 18,5 kilometer väg, som även kommer att förses med viltstängsel. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Objektet omfattar ombyggnad, i ny sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält på sträckan Vattnäs-Vångsgärde (3,2 kilometer). I objektet ingår även en upprustning med mitträcke på sträckan Vångsgärde-Holen (1,7 kilometer) samt ombyggnad, i ny sträckning, av sträckan Holen-Trunna till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält (2,3 kilometer). För att minska risken för viltolyckor sätts viltstängsel upp från Vattnäs i skogspartiet, och dessa slutar när vägen går ut i öppen mark före Vångsgärde. Två förskjutna 3-vägskael med vänstersvängfält, en ny cirkulationsplats, parallellväg, gång- och cykelväg samt planskilda passager för oskyddade trafikanter planeras även.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en gång- och cykelväg, en cirkulationsplats i Trunna samt en ko- och hästport. Vägsträckan har även förlängts med 400 meter.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Förbättrad vägstandard leder till ökad trafiksäkerhet och ökade hastigheter ger stora restidsvinster för person- och godstrafik och underlättar arbetspendling, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Tillgängligheten ökar för barn, unga, funktionshindrade och äldre som själva eller med kollektivtrafik kan nå sina målpunkter. Objektet ökar även tillgängligheten för det rörliga friluftslivet. Vägen påverkar det öppna jordbrukslandskapet, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Bullernivåerna förväntas öka av ökade hastigheter, och dessa tillsammans med ökad trafikmängd ger ökade emissioner och sämre luft. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så

som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, i form intrång i landskaps-, kultur- och naturmiljö samt en negativ påverkan för friluftslivet. Objektet bedöms komma i konflikt med betes- och åkermark eftersom vägen dras om i ny sträckning.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 228 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 220 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 192–264 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra en höjning av hastigheten för att på så sätt skapa förutsättningar för timmestrafik samt kortare restider längs Dalabanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Dalabanan sträcker sig från Mora i norr till Uppsala i söder. Utvecklingen av tågtrafiken hämmas av att banan består av enkelspår och är relativt högt belastad. Det finns ett behov av hastighetshöjande åtgärder för att möjliggöra kortare restider och ökad turtäthet till ett tåg i timmen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

En viktig förutsättning för objektet är spårens skick på sträckan Uppsala–Avesta Krylbo, under hösten 2017 kommer status för dessa att utredas. Objektet förutsätter även att en ny mötesstation byggs mellan Hedemora och Snickarbo. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar hastighetshöjande åtgärder på sträckorna: Avesta Krylbo–Sala samt Uppsala–Sala. Vid Uppsala Norra och planskildhet med Börjegatan kompletteras plankorsning med Ringgatan med en inhägnad och en kryssmärkesstolpe med vägljussignal placeras mot Seminariegatan. På Borlänge bangård genomförs signalåtgärder för att återställa genomgående hastighet till 70 kilometer per timme. Vid Borlänge C byggs även en kryssväxel vid spår 1 och spår 2 för att underlätta tågmöten.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet

bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 131 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 131 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 92–171 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att uppnå ökad kapacitet och kortare restider genom hastighetshöjande åtgärder så som signalåtgärder, spåröptimering samt införandet av samtidig infart.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan ingår i Bergslagsbanan som är ett viktigt stråk för godstrafik och persontrafik. Banan är enkelspårig, hårt belastad och har låg hastighetsstandard. Det höga kapacitetsutnyttjandet gör att tågen tappar tid vid tågmöten, vilket leder till att res- och transporttider förlängs. Hastighetsstandarden är låg, samtidigt som trafikefterfrågan förväntas att fortsätta öka.

Statusen för planeringen av infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar hastighetshöjande ATC-förbättringar, kontaktledningsåtgärder samt ökad rälsförhöjning i kurvor mellan Falun och Borlänge. Vidare utförs kapacitetshöjande signaloptimeringar i form av nytt mellanblock och signaljusteringar. Ornäs driftplats byggs om för samtidig infart för tåglängder upp till 630 meter, med skyddsväxlar samt ett tredje tågspår.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 112 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 112 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 79–146 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

E16, Borlänge–Djurås

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Vägen är ett viktigt transportstråk mellan Gävle och Oslo via Torsby, Malung, Vansbro, Borlänge och Falun. Målet är att sträckan ska bli mötesfri med mitträcke och att tillgängligheten för närboende och oskyddade trafikanter längs sträckan ska förbättras.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar tre etapper. Etapp 1 sträcker sig från Mellstarondellen strax norr om Borlänge till Norr Amsberg (väg 293). På denna sträcka byggs vägen om till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen respektive mötesfri väg med ett körfält i vardera riktningen. En planskildhet anläggs även i Norr Amsberg. Sträckan är totalt cirka 4,1 kilometer. Etapp 2 sträcker sig från korsningen vid Norr Amsberg till korsningen vid Gimma såg. På denna sträcka byggs vägen om till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält samt ett körfält i vardera riktningen. Sträckan är totalt cirka 3,7 kilometer. Etapp 3 sträcker sig från korsningen vid Gimma såg till cirkulationsplatsen vid Djurås. På denna sträcka byggs mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen samt ett körfält i vardera riktningen. En trafikplats anläggs vid Sifferbo och en planskildhet anläggs i Djurmo. På sträckan Norr Amsberg–Djurås byggs ett

sammanhängande gång- och cykelnät samt säkra gång- och cykelpassager. Etappen är totalt cirka 8,6 kilometer lång.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför positiva effekter för den sociala hållbarheten genom att trafiksäkerheten ökar genom mitträcke och gång- och cykelåtgärder. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom att intrången i landskapet ökar på grund av att vägen breddas och genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång i landskapet i samband med breddning samt ökade barriäreffekter i samband med mittseparering.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 410 miljoner kronor varav 10 miljon kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 383 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 346–474 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”.

Uppsala län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Rv 70, Enköping–Simtuna

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan samt att minska störningarna för de boende som är mest utsatta för höga bullernivåer.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väg 70 mellan Enköping och Simtuna är på aktuell sträcka 13 meter bred med relativt god standard, dock med svaga vägrenar som måste förstärkas. Vägen inbjuder till höga hastigheter, vilket gör att de olyckor som inträffar blir svåra.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med referenshastighet 100 kilometer per timme.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 231 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 92 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Uppsala län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart i Uppsala län 2021-2023.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Uppsala, plankorsningar

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka säkerheten vid plankorsningarna samt att förbättra tillgängligheten och framkomligheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

S:t Persgatan är ett av Uppsalas viktigaste gång- och cykelstråk mellan de nordöstra stadsdelarna och stadskärnan. S:t Olofsgatan är en av innerstadens större och viktigare gator. Båda gatorna korsar Ostkustbanan i plan. S:t Persgatan är avstängd för fordonstrafik och har ett stort flöde med gång- och cykeltrafikanter. Vid S:t Olofsgatan

passerar både gång- och cykeltrafikanter och fordon. Ett relativt stort antal tåg per dygn passerar på det aktuella avsnittet, vilket leder till att bommarna ligger nere en stor del av dagen. Detta resulterar i att väntetiderna för alla trafikanter blir långa. Gångtrafikanter som kryper under bommarna medför även stora säkerhetsrisker. Tunga godståg får passera avsnittet med högst 60 kilometer per timme på grund av klagomål om vibrationer. Lätta godståg kan köra i högst 100 kilometer per timme medan B- och C-tåg kan köra i högst 120 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en gång- och cykelport under järnvägen vid S:t Persgatan och vid S:t Olofsgatan. Spårområdet breddas så att tre spår med 4,5 meters spåravstånd får plats inom befintlig järnvägsfastighet. Spårområdet höjs med som mest cirka 0,8 meter och kalkcementstabiliseras för att förhindra ojämna sättningar mot pålgrundlagda byggnadsverk.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför trädfällning och instängsling av järnvägen vilket medför en större barriär för djurlivet. Objektet bedöms därför ha en viss negativ effekt för den ekologiska hållbarheten. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv medför objektet minskade störningar för boende intill järnvägen och minskad barriäreffekt i centrala Uppsala för gående och cyklister, vilket är positivt. Objektet bidrar även till en minskad olycksrisk. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet framför allt kopplat till objektets negativa påverkan i form av barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 388 miljoner kronor varav 114 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 217 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 313–464 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

Rv 56, Sala–Heby

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Riksväg 56 mellan Västerås och Gävle är en viktig transportled för person- och godstrafik och tillhör den så kallade Råta linjen. Nuvarande vägstandard på den aktuella vägsträckan är dålig i förhållande till trafikbelastningen samt vägens funktion. Vägen har två körfält och är ungefär 13 meter bred. Vägens plan- och profilstandard är relativt god, men längs sträckan finns ett antal korsningar och anslutningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Ambitionen är att objektet ska möjliggöra för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett visst intrång i landskapet eftersom mitträcke och viltstängsel sätts upp längs en del av sträckan. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv medför objektet en förbättrad trafiksäkerhet samt minskad otrygghet, vilket är positivt. Objektet medför även att restidsosäkerheten minskar och de högre hastigheterna som objektet möjliggör innebär att den regionala tillgängligheten ökar, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. De högre hastigheterna medför dock även ökade koldioxidutsläpp som är negativa för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet som till exempel ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet kopplat till klimatet och ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 126 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 126 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 88–163 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplan pågår.

Heby, mötesspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten för resenärer genom ett nytt mötesspår med mittplattform. Objektet avser även att minska järnvägens barriäreffekt.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Heby linjeplats saknar möjlighet för tågmöte. På Dalabanan mellan Uppsala och Sala är trafikeringen tidvis intensiv med persontåg, varav ett stort antal även har uppehåll i Heby. För att öka kapaciteten på banan och möjliggöra möten med eller utan resenärsutbyte krävs en ombyggnad av mötesspåret.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till genomförande av spårbyte på sträckan Sala–Uppsala. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad av plattform till mittplattform och byggnation av ett nytt mötesspår söder om spår 1 mellan plattform och stationsbyggnad. Anläggningen avser en plattformsovergång i plan för funktionsnedsetta och underhållsfordon i väster samt en planskild angöring till plattformen via gångbro i öster, som även ansluter norr om spårområdet. Ställverk 59 lokalt i Heby ska installeras.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Mötesspåret ökar kapacitet och robusthet på sträckorna Stockholm–Falun och Sala–Uppsala, vilket minskar risken för störningar och leder till positiva effekter för den ekonomiska hållbarheten. Objektet förstärker även järnvägens attraktivitet, vilket möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra positivt till trafiksäkerheten eftersom objektet förväntas minska antalet obehöriga i spårområdet. För den sociala hållbarheten är det positivt att järnvägens barriäreffekt i Heby minskar genom den nya gångbron. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökad energianvändning under byggskedet och vid framtida drift och underhåll. Det finns även en risk för att området som berörs är förorenat, och kulturhistorisk lämning finns i närheten av området.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 114 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 114 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 80–148 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och robustheten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Ostkustbanan, Skavstaby–Arlanda–Uppsala, tillgänglighet till Arlanda och kapacitetsbrist” i nationell plan 2014–2025.

Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala har i dag kapacitetsbrister. Arbetspendlingen mellan Uppsala och Stockholm är stor och förväntas öka ytterligare när arbetsmarknaden förstoras. Objektet ingår som en del i att hantera den ökade befolkningstillväxten och det ökade bostadsbyggandet i Uppsala- och Stockholmsområdet, inklusive Arlandas tillväxt som såväl arbetsplats som internationell flygplats. En spårutbyggnad ger möjligheten att hantera pendeltågstrafik och fjärrtrafik åtskilt och därmed möjliggörs stopp på fler lokala platser med stora exploateringar längs sträckan.

Sammanlagt är bedömningen att objektet har potential att möjliggöra byggande av cirka 50 000-100 000 bostäder i de berörda kommunerna. En förutsättning för att objektet ska genomföras är att en överenskommelse nås mellan kommunerna och regeringens samordnare för större samlade exploateringar. För att trafiken från de nya bostadsområdena ska kunna hanteras kommer det också krävas följdinvesteringar i både väg och järnvägsnätet. Det gäller exempelvis nya stationer och eventuell ny anslutning till E4. Utformning och fördelning av kostnader för dessa behöver utredas vidare.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggande av ytterligare två spår mellan Myrbacken och Uppsala C, totalt cirka 23 kilometer dubbelspår.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger ett positivt bidrag till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet, eftersom det bland annat bidrar till ett säkrare, mer tillgängligt och robust trafiksystem. En ökad attraktivitet för kollektivtrafiken möjliggör även för en avlastning av biltrafik på E4 till och från Stockholm/Arlanda. Intrånget i landskapet som ytterligare ett dubbelspår innebär utgör en negativ effekt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad robusthet, och negativa effekter inom hänsynsmålet till exempel avseende påverkan på landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 833 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 366 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 783–8 883 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Västmanlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Inga objekt pågår i Västmanlands län.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Rv 56, Kvicksund–Västjädra

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Väg 56 ingår i en viktig transportled mellan Norrköping, Eskilstuna, Västerås och Gävle, den så kallade ”Räta linjen”. På sträckan mellan Kvicksund och korsningen E18 och trafikplats Västjädra är vägen mestadels nio meter bred och har skyltad hastighet 90 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms inte bidra till en ekologiskt hållbar utveckling, då det gynnar biltrafiken och då det möjliggör för ökade hastigheter med ökade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten genom ökade möjligheter för arbetspendling och säkra godstransporter på väg. Den ökade trafiksäkerheten som objektet ger upphov till gynnar även den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet som till exempel förbättrad transportkvalitet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet till följd av ökade koldioxidutsläpp och barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 257 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 241 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 249–264 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, vägplanen bedöms vinna laga kraft under första halvåret 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, och bedöms ha en laga kraft vunnen plan under första halvåret 2018.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E18, Köping–Västjädra, kapacitetsbrister

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”E18, Köping–Västjädra, kapacitetsbrister” i nationell plan 2014–2025.

E18 mellan Köping och Västjädra är en mötesfri motortrafikled med omväxlande ett respektive två körfält. Skyltad hastighet är 100 kilometer per timme. Sträckan är en av få delar som inte är utbyggd till motorvägsstandard på sträckan mellan Örebro och Stockholm. Det innebär lägre framkomlighet än resten av E18. Vissa delar av sträckan har redan nått sin kapacitetsgräns. Olyckor, avstängningar och underhåll leder till stopp som medför omledning via det kommunala vägnätet. Omledningstrafiken orsakar störningar och trafiksäkerhetsproblem.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad till motorväg med två körfält i vardera riktningen, genom breddning av befintlig väg. De mötande trafikriktningarna separeras med mitträcke. Sträckan är cirka 2,5 mil. Objektet medger hastighetsgräns 110 kilometer per timme på sträckan.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms inte bidra till ekologisk hållbarhet då en förbättrad vägstandard kan leda till ett ökat bilresande och då högre hastigheter medför ökade koldioxidutsläpp. Förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och ett mer tillgängligt transportsystem bidrar

dock positivt till den sociala och ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimatet till följd av ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 856 miljoner kronor varav 53 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 840 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 711–1 002 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2018.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

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

Örebro län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra för fler godståg att köra den kortaste vägen på sträckan mellan Bergslagen och södra Sverige. Objektet ska även bidra till att öka säkerheten, genom planskilda korsningar.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Godsstråket genom Bergslagen har stor betydelse för godstransporter från norra till södra Sverige och kontinenten. Det är stor risk för störningar på sträckor med enkelspår. Godståg på sträckan leds därför om via andra banor gå grund av kapacitetsbrist. Sträckorna Frövi–Hallsberg och Degerön–Mjölby har dubbelspår.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar dubbelspårsutbyggnad och byggnation av planskilda korsningar på delar av sträckan Hallsberg–Degerön. Etapp 1 av Hallsberg–Degerön består av tre delar: Jakobshyttan, dubbelspårsfunktion genom Hallsberg samt Stenkumla–Dunsjö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 006 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 659 miljoner kronor.

Rv 50, Askersund–Åsbro

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Riksväg 50 är en del av Bergslagsdiagonalen och ett viktigt stråk för regionala och nationella transporter samt arbetspendling mellan Askersund och Örebro. Eftersom järnväg saknas på sträckan har vägen även en stor betydelse för kollektivtrafiken. På sträckan Askersunds norra utfart till strax förbi Skylberg (cirka 7,8 kilometer) har vägen otillfredsställande linjeföring, dålig sikt samt farliga sidoområden.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg genom breddning av befintlig väg. Den aktuella sträckan börjar vid korsningen med väg 590 i söder och slutar i norr vid korsningen med väg 608 i Åsbro. Korsningen vid Ladång byggs om till typ C-korsning med separat vänstersvängfält och några mindre utfarter tas bort. Separat gång- och cykelväg anläggs mellan korsningarna med väg 590 i söder och 594 i norr.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 263 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 74 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Örebro län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Rv 50, Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten och att förstärka skyddet för Vättern som dricksvattentäkt.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Riksväg 50 är en del av Bergslagsdiagonalen och ett viktigt stråk för regionala och nationella transporter samt arbetspendling. Järnvägsförbindelse saknas mellan Askersund och Motala, varpå kollektivtrafiken sker via bussförbindelser. Plan- och profilstandarden norr om Medevi är låg och ett stort antal fastighetsutfarer ansluter till vägen. Vägen utgör även en påtaglig barriär mellan boende i öster och Vättern i väster.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i delvis ny sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar totalt 16 kilometer, varav 10,4 kilometer utgör ny sträckning. Korsningar utformas med vänstersvängfält. I objektet ingår en möjlighet för gång- och cykeltrafik utmed sträckan, som en kombination av nya gång- och cykelvägar samt enskilda och allmänna vägar. Dock avses inte gång- och cykelväg utmed framtida väg 50. Viltstängsel planeras utmed hela sträckningen. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms medföra vissa negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom landskapsintrång och genom barriäreffekter för djur- och naturliv. Objektet påverkar även kulturmiljövärden negativt. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom trafiksäkerhetsförbättringar och minskat buller i Stora Forsa. Objektet medför minskad restid för persontransporter och godstransporter, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimatpåverkan och landskapsintrång.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 649 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 634 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 547–751 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Godsstråket genom Bergslagen är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk för godstrafik och sträcker sig från Storvik via Hallsberg till Mjölby. Banan domineras i huvudsak av godstrafik men även persontrafik förekommer. På grund av kapacitetsbrist omleds godståg via andra banor, vilket leder till betydande effektivitetsbrister och fördyrade transporter. Järnvägen mellan Hallsberg och Stenkumla är enkelspårig med mötesspår i Åsbro. Vid vissa tider på dygnet når banan sitt kapacitetstak och det medför att efterfrågan på att köra fler godståg inte kan tillmötesgås.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av tre etapper som innebär utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. Andra etapper är ”Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår” samt ”Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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 3 kilometer söder om Åsbro. Objektet innebär nya anslutningsspår från Västra stambanan, ett förbigångsspår på uppspårssidan söder om Bladsjön som kan hantera upp till 1 000 meter långa tåg samt ett triangelspår mellan stambanans nedspår och godsstråkets uppspår. Befintlig järnväg mellan Hallsberg och Stenkumla samt ”Långängsspåret” rivs.

Projektet tillämpar delvis kraven i "Riktlinje landskap". Det finns möjlighet för viltpassage vid tunnel och landfästen och eventuellt fler passager, för bland annat groddjur. Vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" är projektet bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför en negativ påverkan på den ekologiska hållbarheten genom ett ökat intrång i landskapet, och de nya spåren kommer även att utgöra en barriär för djurlivet. Sammantaget bedöms dock objektet bidra positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Effekterna av dubbelspåret uppstår till stor del först när dubbelspår har byggts på hela sträckan Hallsberg–Degerön. Den enskilda sträckan bedöms dock möjliggöra för förkortade restider och en ökad tillförlitlighet, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Borttagandet av det äldre spåret, tillsammans med bullerskyddsåtgärder längs det nya spåret, medför att antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden minskar, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet innebär även att barriäreffekterna i Åsbro minskar. Trafiksäkerheten förbättras bland annat genom att plankorsningar åtgärdas. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker. De effekter som redovisas ovan baseras på den enskilda etappen, men de stora nyttorna av objektet uppkommer först då hela dubbelspåret är färdigbyggd. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet bör den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg–Degerön studeras.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av landskapsintrång och barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 312 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 209 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 650–3 973 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)".

Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Namngivet objekt "Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår" i nationell plan 2014–2025. Objektet har sedan föregående plan delats upp i två etapper.

Godsstråket genom Bergslagen utgör en länk mellan Norra stambanan och Södra stambanan mellan Storvik och Mjölby, en sträcka på cirka 31 mil. Enkelspårssträckan mellan Dunsjö och Jakobshyttan är en del av Godsstråket genom Bergslagen och majoriteten av tågen på sträckan är godståg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av tre etapper som innebär utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. Andra etapper är "Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår" samt "Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår". Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning med en tunnel genom berget vid sidan om Skeppsjön. Utbyggnaden omfattar en sträcka på cirka 5 kilometer. Standarden på sträckan förbättras genom att kurvor rätas ut. Detta möjliggör en hastighetsökning för tågen på sträckan från 80 till 200 kilometer per timme. Vid samma plats byggs ett cirka 1 kilometer långt gång- och cykelstråk längs sjön Skiren.

Projektet tillämpar delvis kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Effekterna av dubbelspåret uppstår till stor del först när dubbelspår har byggts på hela sträckan Hallsberg–Degerön. Den enskilda sträckan bedöms dock möjliggöra för förkortade restider och en ökad tillförlitlighet, vilket bidrar till att stärka järnvägens konkurrenskraft och därigenom även möjliggöra en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet kan dock komma att medföra intrång i område med mycket högt värde för kulturmiljön och barriäreffekterna för djurlivet kan även komma att förstärkas, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Trafiksäkerheten och tryggheten bedöms öka genom åtgärdande av plankorsning, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker. De effekter som redovisas ovan baseras på den enskilda etappen, men de stora nyttorna av objektet uppkommer först då hela dubbelspåret är färdigbyggd. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet bör den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg–Degerön studeras.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i kulturmiljön och barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 585 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 554 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 465–704 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”.

Laxå, bangårdsombyggnad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten samt att förbättra säkerheten och att minska risken för spårspring på bangården i Laxå.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Driftplatsen i Laxå består av en mellanhög stamplattform (spår 1) och en låg mittplattform (spår 2–3). Det finns en bevakad plattformsovergång i plan över spår 1–2 mellan stationshusområdet och mittplattformen. Över spår 3–5 saknas det plattformsovergång. Plattformslängden är 256 meter. Spår 5–7 trafikeras inte. Växlarna i spår 3 och spår 4 är i dåligt skick och växelkomponenter behöver bytas ut. Banöverbyggnaden för spår 3 är i mycket dåligt skick, och spår 5–7 är obrukbara på grund av bland annat vegetation. Även spår 4 har viss vegetation. Mittplattformen är uttjänt och har brister i grundkonstruktionen, med sättningar, utåtlutande sidostöd, glapp mellan gamla och nya plattformsstöd samt uppstickande kanter.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar rivning av befintlig mittplattform och byggnation av en ny mittplattform. Den befintliga plattformsovergången slopas och ersätts av en gångbro med trappa och hiss. Spårlägen justeras och nya spår och plattform byggs för att tillskapa ökad kapacitet och flexibilitet i driftplatsen. Det krävs åtgärder för minskat spårspring mellan spåren, men också en översyn av hela området.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av förkortade restider. Objektet bedöms bidra till social hållbarhet genom att det medför en ökad tillförlitlighet och tillgänglighet och därigenom förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 189 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 189 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 133–246 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Frövi, bangårdsombyggnad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och att förbättra trafiksäkerheten på bangården i Frövi.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Frövi bangård har nått sitt kapacitetstak vilket gör att nya volymer inte kommer att kunna köras på järnväg. Behovet av ökade transporter på järnvägen kan således inte tillgodoses. Med dagens anläggning i Frövi måste mötesstationen i Vanneboda användas för växlingsrörelser. Plankorsningen på bangården innebär begränsning för förbigångar av längre tåg och är en stor trafiksäkerhetsrisk. Bangården innebär också ökad risk för växlingspersonalen på grund av bangårdens förhöjda risk för urspårningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar förlängning av spår 3 och 4, nya anslutningsväxlar samt slopande av en plankorsning. Driftplatsgränsen flyttas cirka 1 000 meter. Frihöjden för Fröviforsvägen ökas och en gång- och cykelbro byggs.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till en ökad kapacitet och tillförlitlighet och möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket i sin tur möjliggör för en minskning av koldioxidutsläppen, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Byggskedet och framtida drift och underhåll medför dock en ökad energianvändning som är negativ för klimatet. Den ekonomiska hållbarheten gynnas genom att kapaciteten på bangården förbättras, vilket har en positiv påverkan för näringslivets transporter. Den sociala hållbarheten gynnas av att trafiksäkerheten bedöms öka på bangården genom ombyggnationen samt genom att en plankorsning stängs. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad kapacitet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom

hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp under byggskedet och framtida drift och underhåll.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 231 miljoner kronor varav 38 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 193 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 162–300 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Södermanlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Strängnäs–Härad, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska sårbarheten, öka punktligheten samt att möjliggöra för ett mer effektivt och flexibelt trafikupplägg med halvtimmestrafik i båda riktningar mellan Eskilstuna och Stockholm.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Svealandsbanan har enkelspår med fem mötesspår på delen Läggesta–Eskilstuna. En del av sträckan utgörs av delen Strängnäs–Härad där det sker resandeutbyte i Strängnäs. Det innebär att det i Strängnäs inte kan ske tågmöten samtidigt med resandeutbyte, vilket är en stor brist.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett mötesspår i Strängnäs och förlängning av detta västerut så att ett dubbelspår bildas mellan Härad och Strängnäs.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 775 miljoner kronor varav 71 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 39 miljoner kronor.

Södertälje sluss, Mälaren

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Farleden till Mälärhamnarna går genom skärgården utanför Södertälje, genom slussen i Södertälje och därefter vidare till hamnarna i Västerås, Köping, Stockholm (flera hamnar), Bålsta samt flera industrihamnar. Mälärhamnar (Västerås och Köping) är allmänna hamnar och spelar en viktig roll för många industri- och handelsföretag i Mälardalen och Bergslagen. Dimensionerna på de fartyg som används för sjöfarten på hamnarna i Mälaren begränsas dels av djupförhållandena i farlederna i Mälaren, dels av dimensionerna för sluss och kanal i Södertälje. Fartygsstorleken är viktig för transportkostnaderna och det finns en stor efterfrågan på en utbyggnad av sluss och kanal.

Beskrivning av objektet:

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).

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 894 miljoner kronor varav 406 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 792 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Södermanlands län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021–2023

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

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Väg 56 mellan Bie och Stora Sundby (Alberga) är en cirka 23 kilometer lång sträcka. Vägen ingår som en del i det nationella stråket "Räta Linjen" som förbinder Norrköping med Gävle via Katrineholm, Eskilstuna och Västerås. Den används för pendling och godstransporter. Vägstandarden på väg 56 mellan Bie och Stora Sundby är en begränsning för utvecklingen i regionen och regionala transporter eftersom framkomligheten på vägen är låg. Trafiksäkerheten är låg och det finns få omkörningssträckor med bra sikt; även korsningar och anslutningar har dålig sikt. Vägen passerar genom samhället Äs med negativ påverkan på boendemiljön och ökade trafiksäkerhetsrisker och begränsad framkomlighet för trafikanter på väg 56 som följd. Vägen går på en grundvattenformation och passerar flera vattentäktsområden som är dåligt skyddade mot föroreningar från vägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omkörningsfält på 25 procent av sträckan i vardera riktningen. Förbi samhället Äs flyttas vägen till en ny sträckning öster om samhället. Norr om Hjälmaresund byggs vägen om för att anpassa linjeföringen till en högre hastighet. Hastigheten föreslås, med vissa undantag, bli 100 kilometer per timme. Befintliga korsningar med enskilda och allmänna vägar har setts över och förslag till stängning eller utförande med öglor, separata vänstersvängfält eller förbjuden vänstersväng har tagits fram för att öka trafiksäkerheten. Befintliga busshållplatser anpassas till vägens nya utformning, och anslutningar till busshållplatserna anläggs.

Viltstängsel med vissa öppningar där viltet kan passera föreslås från Bie till Hjälmarén. Åtgärder utförs för skydd av vattenförekommst och det planeras bullerskyddsåtgärder.

Sedan föregående plan har objektet fått en annan sträckning av vägen förbi byn Äs. Objektet har även anpassats efter tillkommande kunskap avseende skydd av grundvattenformation.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms inte bidra till ekologisk hållbarhet, då objektet främjar biltrafik och medför intrång i landskapet. I och med att viltstängsel sätts upp ökar även vägens barriäreffekt för djurlivet. Skydd av vattentäkter och vattenförekommster kommer dock att förbättras, vilket bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till den ekonomiska och sociala hållbarheten genom kortare restider och genom ökad trafiksäkerhet som skapar förbättrade möjligheter för arbetspendling och säkra godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskapet och klimatpåverkan under byggskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 412 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 397 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 366–458 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)". Vägplanen bedöms vinna laga kraft sommaren 2018.

Rv 56, Katrineholm–Bie

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 56 mellan Katrineholm och Bie är en cirka 10 kilometer lång sträcka. Vägen ingår i det nationella stråket "Räta Linjen" som förbinder Norrköping med Gävle via Katrineholm, Eskilstuna och Västerås. Den används för pendling och godstransporter. Vägstandarden på väg 56 mellan Katrineholm och Bie bedöms utgöra en begränsning för den framtida utvecklingen i regionen. Trafiksäkerheten är låg och det finns få omkörningssträckor med bra sikt. Även korsningar och anslutningar har dålig sikt. Det saknas ett trafiksäkert alternativ för de som går och cyklar längs vägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av mötesfri väg med omkörningssträckor. Längs de delar där omkörningssträckor anläggs kommer vägen att breddas från cirka 9 meter till 13 meter. Befintliga korsningar med enskilda och allmänna vägar har setts över och förslag till stängning och eller utförande med öglor, separata vänstersvängfält eller förbjuden vänstersväng har tagits fram för att öka trafiksäkerheten. Hastigheten föreslås, med vissa undantag, bli 100 kilometer per timme. Längs vägen föreslås byggnation av en enklare, separat gång- och cykelväg, med en planskild passage under väg 56 vid Strängstorp. Viltstängsel föreslås längs hela sträckan, med vissa öppningar där viltet kan passera, och det planeras bullerskyddsåtgärder.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Sammantaget bedöms objektet inte bidra till ekologisk hållbarhet, då det främjar biltrafiken. Den nya cykelvägen som planeras medför dock positiva effekter för den ekologiska och sociala hållbarheten, genom att den möjliggör för mer miljövänliga transporter samt ökad hälsa. Objektet bedöms bidra till den ekonomiska och sociala hållbarheten genom kortare restider och genom ökad trafiksäkerhet som skapar förbättrade möjligheter för arbetspendling och säkra godstransporter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till miljö och klimat.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 161 miljoner kronor varav 8 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 152 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 137–185 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)". Vägplanen bedöms vinna laga kraft under hösten 2018.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Högsjö västra, förbigångsspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Västra stambanan mellan Gnesta och

Hallsberg och att därigenom förkorta restiden för person- och godstransporter. Objektet avser även att bidra till reducerade tågdriftskostnader.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg är en knappt 14 mil lång dubbelspårsträcka med stora kapacitetsproblem. Infrastrukturen på Västra stambanan har länge saknat spårkapacitet för att möta marknadens efterfrågan på tåglägen och tågtrafikens utveckling. Kapacitetsbristen har resulterat i att person- och godståg inte kunnat köras i tidslägen som önskats, och många tåg får stora tidspåslag på grund av förbigångar med andra tåg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett förbigångsspår i Högsjö västra, totalt 2 200 meter spår. Utöver detta anläggs cirka 1 kilometer väg på vardera sidan för att möjliggöra byggnation och underhåll av den tillkommande anläggningsmassan.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den ekonomiska och sociala hållbarheten bedöms gynnas genom förbättrad kapacitet som möjliggör förbättrade tågupplägg och genom att risken för störningar minskar. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av en förbättrad tågtrafik och ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av risk för påverkan på grundvatten och ökade barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 183 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 183 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 128–238 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Katrineholm, förbigångsspår

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg är en knappt 14 mil lång dubbelspårssträcka med stora kapacitetsproblem. Infrastrukturen på Västra stambanan har länge saknat spårkapacitet för att möta marknadens efterfrågan på tåglägen och tågtrafikens utveckling. Kapacitetsbristen har resulterat i att person- och godståg inte har kunnat köras i tidslägen som önskats, och många tåg får stora tidspåslag på grund av förbigångar med andra tåg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad av förbigångsspår öster om Katrineholm C, totalt cirka 1 600 meter.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Samtidigt medför objektet en negativ effekt för den ekologiska hållbarheten då objektet med stor sannolikhet kommer att påverka omgivande grundvatten på grund av behovet av dränering och schaktning. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt genom att tillgängligheten förbättras. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av risk för påverkan på grundvatten.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 221 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 221 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 155–288 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Östergötlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Kardonbanan till Händelö

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och tillgängligheten till den nya kombiterminalen på Händelö samt den nya godsterminalen på Malmölandet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025. Järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

En ny kombiterminal har byggts på Händelö. Terminalen har en spåranslutning till järnvägsnätet via Händelöspåret (enkelspårig järnväg med låg kapacitet) och Händelöbron till godsbangården, som är belägen inne i Norrköping. Den nya järnvägen för Ostlänken kommer att skära rätt igenom godsbangård och spåranslutning till Händelö. Godsbangården föreslås flyttas till ett nytt läge vid Malmölandet, norr om Händelö, vilket innebär att en ny anslutning behöver byggas för att säkerställa spårförbindelser till de båda områdena.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett nytt spår, Kardonbanan, från Södra stambanan vid Åby via Malmölandet och över Motala ström för att ansluta till befintligt spår på Händelö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 609 miljoner kronor varav 292 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 232 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Ostlänken, nytt dubbelspår, Järna–Linköping

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska restiden och 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.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Befintliga järnvägssträckningar mellan Järna och Linköping är hårt trafikerade, i synnerhet sträckan Järna–Katrineholm–Linköping. På järnvägen samsas godstrafik med regional- och fjärrtågstrafik, vilket skapar ett störningskänsligt tågssystem med konflikter om tåglägen och långa restider. Den höga belastningen ger små möjligheter att utöka trafiken på sträckan.

Bostadsbyggande till följd av objektet har förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen och finns redovisade i överenskommelser kopplat till den.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny, 150 kilometer lång, dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna (Gerstaberget) och Linköping (Tallboda). Längs den nya sträckningen ingår nya stationer i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping och Norrköping samt en bibana till 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.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet skapar förutsättningar för en överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg och stärker tågets konkurrenskraft mot inrikesflyget, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Koldioxidutsläppen under byggskedet bedöms vara stora, samtidigt som objektet, när den är färdigbyggd, bedöms leda till minskade utsläpp från vägtransporter. Den ekologiska och sociala hållbarheten påverkas negativt till följd av intrång i landskap och friluftsliv samt barriäreffekter. Objektet riskerar även att leda till ett ökat antal bullerstörda. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och minskade partikelutsläpp, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ett omfattande intrång i landskapet och buller.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 54 153 miljoner kronor varav 603 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 34 991 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 47 556–60 750 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen. Objektet består av flera etapper och järnvägsplanen för den första etappen beräknas vinna laga kraft under 2019.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E22, Förbi Söderköping

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i Söderköping.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

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. Objektet kan bidra till ökat bostadsbyggande genom att mark frigörs i centrala Söderköping samt att ökad tillgänglighet skapar nya attraktiva lägen. Potentialen för ökat bostadsbyggande bedöms av kommunen till 2 070 bostäder i småhus och flerbostadshus. För 1 200 av dessa är planläggning påbörjad och genomförande sker kontinuerligt med början omkring 2020.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny mötesseparerad väg med dragning väster om Söderköping, inklusive en passage under Göta kanal, totalt 9,8 kilometer med högsta hastighet 100 kilometer per timme. I objektet ingår även en ny sträckning av väg 210 söder om Söderköping – ”Skärgårdslänken” – totalt 2,5 kilometer med en högsta hastighet på 60–80 kilometer per timme. 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.

Sedan föregående plan har lösningen för passage av Göta kanal förändrats.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ha en negativ påverkan på den ekologiska hållbarheten genom att byggnationen kommer att ha stor påverkan på det omgivande landskapet och ta ny mark i anspråk. Luften i tätorten bedöms bli bättre genom att genomfartstrafiken flyttas. Samtidigt bedöms den totala mängden utsläpp öka i och med byggnationen av den nya vägen. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom att tätortsmiljön förbättras i samband med att genomfartstrafiken minskar. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att den förbättrade framkomligheten och trafiksäkerheten bidrar till effektivare godstransporter och ökade möjligheter för arbetspendling. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av landskapspåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 154 miljoner kronor varav 39 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 073 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 877–1 430 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Namngivet objekt ”Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår” i nationell plan 2014–2025. Objektet har sedan föregående plan delats upp i två etapper.

Godsstråket genom Bergslagen utgör en länk mellan Norra och Södra stambanan och går mellan Storvik och Mjölby. Enkelspårsträckan Jakobshyttan–Degerön är en del av godsstråket genom Bergslagen, och majoriteten av tågen på sträckan är godståg. Många godståg kan inte ges tillträde till spåren under de tider som är mest attraktiva för godstransportköparen, vilket gör järnvägen mindre konkurrenskraftig.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av tre etapper som innebär utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan mellan Hallsberg och Degerön. Andra etapper är ”Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår” samt ”Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad till dubbelspår i befintlig sträckning Jakobshyttan–Degerön, en sträcka på 10 kilometer. Under några partier flyttas spåret i sidled, bland annat för att uppnå bättre linjeföring och i förlängningen en högre möjlig hastighet för tågen. Spåret kommer att gå omväxlande på bank, i skärning samt i befintlig marknivå. Utöver att bygga om enkelspåret till dubbelspår ska plankorsningar ersättas med planskilda korsningar.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Viss negativ påverkan sker dock lokalt genom ökade landskapsintrång och bullerpåverkan. De sociala och ekonomiska effekterna av dubbelspåret uppstår till stor del först när dubbelspår har byggts på hela sträckan Hallsberg–Degerön. Objektet bedöms dock bidra till att skapa ett säkrare transportsystem då plankorsningar ersätts med planskilda korsningar. Objektets bidrag till social hållbarhet bedöms vara positiv eftersom tåg är ett färdmedel som de flesta grupper kan använda. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker. De stora nyttorna av objektet uppkommer först då hela dubbelspåret är färdigbyggt. För bedömning av dubbelspårets samhällsekonomiska lönsamhet bör därför även den samlade effektbedömningen för hela sträckan Hallsberg–Degerön studeras.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet då objektet medför positiva effekter för klimatet, men samtidigt innebär en negativ påverkan i form av intrång i områden med natur- och kulturvärden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 200 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 151 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 934–1 467 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Stockholms län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Delsträckan Kallhäll–Barkarby samt delar med anslutning till Citybanan vid Tomteboda är färdigställda. Planering och utbyggnad pågår för sträckan Barkarby–Huvudsta.

Mälardalens sträckning mellan Kallhäll och Tomteboda är högt belastad. Sträckan utgör en viktig förbindelse för tågtrafiken i Mälardalen och Stockholmsområdet och vid förseningar drabbas även trafiken på Ostkustbanan. Det höga kapacitetsutnyttjandet beror bland annat på det stora antalet tåg som trafikerar sträckan.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av två nya spår på sträckan Tomteboda–Kallhäll, totalt cirka 20 kilometer. Spåren anläggs parallellt med befintliga spår. Genom Sundbyberg läggs spåren i tunnel.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 17 500 miljoner kronor varav 777 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 10 466 miljoner kronor.

Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och förbättra säkerheten, tillgängligheten och robustheten samt att skapa en attraktiv bytespunkt.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

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.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 819 miljoner kronor varav 412 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 406 miljoner kronor.

Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja kapaciteten och att förkorta restiden mellan olika målpunkter längs med Roslagsbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Befolkningen i området kring Roslagsbanan växer snabbt och det finns önskemål om att utöka trafiken på stråket. För att detta ska vara möjligt behöver stora delar av banan byggas ut med dubbelspår, då enkelspåren är kapacitetssänkande och innebär en flaskhals för tågtrafiken på banan.

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 plattformanslutningar. 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.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 397 miljoner kronor varav 2 974 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 405 miljoner kronor.

E4, Förbifart Stockholm

Mål och syfte med objektet:

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.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Stockholmsregionen har en hög befolkningstillväxt, vilket ställer krav på en kapacitetsstark infrastruktur. En förbindelse över Mälaren behövs för att hålla ihop länets norra och södra delar och minska sårbarheten och belastningen på befintlig infrastruktur.

Beskrivning av objektet:

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

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 34 398 miljoner kronor varav 27 890 miljoner kronor utgörs av finansiering från trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 357 miljoner kronor.

E18, trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten samt skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Trafikplats Viggbyholm har färdigställts. Trafikplats Roslags Näsby påbörjades under 2016 och beräknas vara klar under 2018.

Täby kommun planerar för en befolkningsökning i och med ombyggnad av Täby centrum, med ökad handelsetablering och ökad bebyggelse. Det är i första hand trafikplatserna Roslags Näsby och Viggbyholm som förser dessa områden med trafik. De två trafikplatserna är byggda för vänstertrafik och har trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem. Även stråken för gång- och cykeltrafikanter har låg standard, vilket medför bristande trafiksäkerhet.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnation av trafikplatserna Roslags Näsby och Viggbyholm.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 370 miljoner kronor varav 176 miljoner kronor utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 82 miljoner kronor.

Stockholm C–Sörentorp, ökad kapacitet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa ökad kapacitet och flexibilitet och därigenom förbättrad tillförlitlighet, genom fler växelförbindelser och möjlighet att använda ytterligare två spår vid avstängningar. Objektet möjliggör även förkortad restid till serviceanläggningarna i Hagalund samt att genomgående resandetåg norrut mot Ostkustbanan får kortare restid.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Sträckan Stockholm C–Sörentorp är hårt belastad och det tar i många fall lång tid för tjänstetåg att ta sig till Hagalund och tillbaka. Vid Stockholm C är det brist på spår för reguljära persontåg. Mellan Stockholm C och Hagalund finns ett spår som inte används för tåg i reguljär trafik (tjänstetåg). Hastigheten på detta spår är begränsad till 40 kilometer per timme.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar upprustning av befintligt spår så att hastigheten kan höjas från 40 kilometer per timme till 60–100 kilometer per timme.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 225 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 49 miljoner kronor.

Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kollektivtrafikförbindelserna i Stockholmsområdet och att därigenom möjliggöra för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och är en del inom 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Objektet pågår.

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.

Objektet möjliggör för ett ökat bostadsbyggande. Bostadsbebyggelsen ökar inte bara längs utbyggda delar av tunnelbanan utan längs hela den kapacitetsförstärkta tunnelbanelinjen. Sammantaget innebär avtalet enligt Stockholmsförhandlingen 2013 att kommunerna åtar sig att själva eller genom annan bostadsexploator uppföra 78 000 bostäder i berörda områden.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad av tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, från Odenplan till Arenastaden samt från Akalla till Barkarby station.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 13 722 miljoner kronor varav 9 490 miljoner kronor utgörs av finansiering från trängselskatt. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 942 miljoner kronor.

E18, Norrtälje–Kapellskär

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Sträckan har en hög belastning, vilket har medfört trafikolyckor. En utökad färjetrafik med lastbilsfärjor vid Kapellskär har även medfört en ökning av den tunga trafiken. Omvandlingen från fritidshus till permanenta bostäder tillsammans med planeringen av nya bostadsområden kommer att medföra en ytterligare ökad trafik på sträckan.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad i befintlig sträckning av nuvarande tvåfältsväg till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet medger ny hastighetsgräns 100 kilometer per timme på sträckan. Objektet omfattar ombyggnation av korsningar, bitvis ny gång- och cykelväg, planskilda korsningar för oskyddade trafikanter, ombyggnation av busshållplatser samt bulleråtgärder.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 278 miljoner kronor varav 81 miljoner kronor utgörs av samfinansiering inklusive trängselskatt. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 40 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E18, Danderyd–Arninge

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för busstrafiken på den aktuella sträckan för att därigenom minska trängseln på infartslederna till Stockholm och i centrala Stockholm.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Idag finns busskörfält på delar av befintlig vägren, men de är alltför smala och inte genomgående vid exempelvis broar och trafikplatser.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnation av befintlig väg, där mittremsa ersätts med barriärelement och kollektivtrafikfält anläggs på båda sidor av befintlig väg där sådan i dagsläget saknas. Sträckan förses med ett MCS-system (motorvägskontrollsystem). Det omfattar portalmonterade körfältssignaler med detektorer för att mäta bland annat hastighet och trafikflöde. För att inrymma ett kollektivkörfält måste flera mindre broar breddas.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt av att objektet bidrar till ökade partikelhalter och koldioxidutsläpp till följd av höjda hastigheter. Även barriäreffekterna och bullernivåerna bedöms öka, vilket medför en negativ effekt i anslutning till hänsynsmålet och för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms ha en positiv effekt i anslutning till funktionsmålet genom att tillförlitligheten och tillgängligheten ökar.

Objektet bidrar även positivt till den sociala hållbarheten genom att kollektivtrafiken och dess tillförlitlighet förbättras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och tillgänglighet samt trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade utsläpp av växthusgaser och ökade partikelhalter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 329 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 298 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 301–357 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ett omtag har gjorts i objektet och de nya förutsättningarna innebär att väg- eller järnvägsplan inte krävs.

E18, statlig följdinvestering, Arninge hållplats

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa tillgången till kollektiva färdmedel och snabba, säkra och enkla byten för resenärerna vid byggande av ett resecentrum i Arninge.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Täby centrum och Arninge är en framtida planerad knutpunkt för nordostkommunerna i Stockholms län. I takt med utbyggnad av bostäder, verksamheter och infrastruktur i området växer behovet av en välfungerande infrastruktur för bland annat kollektivtrafiken.

Objektet ger förbättrade förutsättningar för att 3 000 nya bostäder i småhus och flerbostadshus ska kunna byggas i Arninge–Ullna. Dessa finns redovisade i en fördjupad översiktsplan som ska genomföras successivt under lång tid. I takt med utbyggnad av bostäder, verksamheter och infrastruktur i området antas ett resecentrum bli efterfrågat.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av nya motorväghållplatser och en bro över E18 som förbinder Roslagsbanan/E18 och lokaltrafikens hållplatser med Arninge handelsområde. I trafikplatsens östra del genomförs kapacitetshöjande och bussprioriterande ramp- och signalåtgärder och i trafikplatsens västra del anläggs en cirkulationsplats. Utöver det anläggs en dagvattendamm för rening av vägdagvatten från Arninge resecentrum och kringliggande vägnät.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ha en positiv effekt i anslutning till den ekologiska hållbarheten och hänsynsmålet genom att förbättra förutsättningarna för kollektivt resande och därigenom skapa förutsättningar för en ökad andel kollektivtrafikresande med positiva effekter för klimatet som följd. Objektet medför dock visst markintrång och kan medföra påverkan på fornlämningar, vilket medför en viss negativ effekt i anslutning till hänsynsmålet och den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till en ökad tillgänglighet och förbättrade möjligheter till arbetspendling, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

En eventuell målkonflikt finns mellan positiva effekter i anslutning till funktionsmålet så som förbättrad tillgänglighet och negativa effekter i anslutning till hänsynsmålet i form av risken för att resenärer exponeras för dålig luft, buller och trafikmiljöer som är eller upplevs som otrygga. Vid utformning går det dock att begränsa dessa risker. Det finns även en målkonflikt i anslutning till hänsynsmålet och negativa effekter för landskapet. Eftersom området redan präglas av E18 bedöms dock dessa vara måttliga.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 300 miljoner kronor varav 201 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 71 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 269–330 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft.

E4/E20, Essingeleden–Södra länken

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska risken för köbildning och att förbättra framkomligheten för den tunga trafiken på Årstälänken.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Årstälänken utgör en del av Stockholms ringled som kopplar samman Södra länken med Essingeleden norrut och korsningen E4 och E20 söderut. Kapacitetshöjande åtgärder på Essingeleden, trängselskatter och ny bebyggelse i influensområdet har stegvis ökat trafikmängderna på Årstälänken. Årstälänken är inte utformad för att klara den ökande trafiken med bland annat tung trafik till och från industriområdena i Årsta. Det finns problem i anslutning till på- och avfartsramper på sträckan mellan trafikplatserna Åbyvägen och Nyboda, vilka inte är utformade för att klara de växlingsrörelser som uppstår när trafik till och från Södertäljevägen söder måste växla över flera körfält med snabbare trafik. Växlingsrörelserna stör trafikrytmen på sträckan och bidrar till att kösituationer uppstår, särskilt under högtrafik morgon och kväll.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny ramp i västgående riktning. För att ge plats åt den nya rampen kommer befintlig påfartsramp från trafikplats Åbyvägens cirkulationsplats att flyttas norrut. Den nya rampen ansluter till Årstälänken öster om Järnvägsbron.

Sedan föregående plan har objektet förändrat i omfattning. Tidigare omfattade objektet två ramper, men i nuvarande omfattning ingår endast en ramp.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ha en negativ effekt i anslutning till den ekologiska hållbarheten genom att byggskedet ger upphov till ökade utsläpp och eftersom den färdiga anläggningen inte bidrar till att minska utsläppen från vägtrafiken. Objektet bedöms även medföra ökade partikelhalter i luften, vilket medför negativa hälsoeffekter. Objektet bedöms ha en positiv effekt i anslutning till hänsynsmålet genom att skapa förutsättningar för en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet genom bland annat förkortade restider och minskad trängsel. Objektet bedöms även bidra positivt för trafiksäkerheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som förbättrad framkomlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, så som ökat bilresande.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 265 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 241 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 177–354 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, vägplanen bedöms vinna laga kraft under mitten av 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Stockholms central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att anpassa Stockholms central och Karlberg efter de nya förutsättningar som uppstått i samband med att Citybanan öppnat för trafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

I samband med öppnandet av Citybanan försvinner pendeltågstrafiken från Stockholms central. Denna förändring medför att dagens utformning, som är anpassad efter genomgående pendeltågstrafik, behöver byggas om för att vara mer anpassad för de framtida behoven och för att fullt ut kunna dra nytta av den frigjorda kapaciteten. Stationsmiljön och dess plattformar är även slitna. Pendeltågstrafiken försvinner från Karlbergs station i samband med Citybanans öppnande. På kort sikt finns behov av att använda Karlberg som reservstation vid planerade och oplanerade störningar. I dagsläget har stationsområdet dock ett stort antal växlar som egentligen inte behövs för att svara mot kommande trafikeringsbehov. De är dessutom i stort behov av underhåll och riskerar därigenom att ge upphov till störningar i trafiken.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar förändring av växelzonen söder om plattformarna på Stockholms central, säkerställande av tillräckliga plattformslängder, nya plattformanslutningar och effektivare fordonshantering. I objektet ingår även en standardhöjning av resenärsmiljöerna. Karlbergs station ska rivas för resandeuppehåll och spårsystemet ska anpassas för att stationen försvinner. Detta innebär att växlar som finns i området kommer att rivas, vilket kommer att medföra en besparing av framtida underhållskostnader. Efter rivningen byggs nya spårväxlar och signalanläggningen optimeras.

Projektet tillämpar inte ”Riktlinje landskap”. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten och hänsynsmålet genom att underlätta för kollektivt resande och transporter på järnväg, vilket i sin tur bidrar till minskad klimatpåverkan och högre energieffektivitet. Objektet bedöms även bidra positivt till den sociala hållbarheten och funktionsmålet genom att det medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande och därmed ökad tillgänglighet för fler människor. Objektet bedöms även bidra till en ökad robusthet och flexibilitet för resenärer och transportföretag samt minskade underhållskostnader, vilket är positivt ur ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 1 349 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 349 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 944–1 753 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E18, Frescati–Bergshamra–Stocksundsbron, förbättrad kapacitet och säkerhet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och därigenom framkomligheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

E18/E20 är en av infartslederna till Stockholm och har karaktär av motorväg, utan att uppfylla de standard- och trafiksäkerhetskrav som ställs på en infartsled, med fyra och sex körfält, till Stockholms centrala delar. Belastningen på infartsleden har ökat i samband med att Norra länken öppnat för trafik.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till objektet: ”Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati–Mörby C”. Objektet omfattar vägåtgärder som tar befintlig gång- och cykelväg i anspråk. I objektet ingår en ny gång och cykelbro som kommer att gå parallellt med Stocksundsbron. Denna bro utgör del av regionalt cykelstråk Täbystråket, Frescati–Mörby. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utökning av antalet körfält på sträckan Frescati–Bergshamra fram till Stocksundsbron och utökning av norrgående körfält på Stocksundsbron. Längs sträckan Bergshamra–Frescati tas befintlig gång- och cykelväg i anspråk där Roslagsvägen passerar över Bockholmsvägen. Eftersom den befintliga gång- och cykelvägen försvinner ska en separat gång- och cykelbro byggas parallellt med den befintliga vägen över till Stocksund.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en gång- och cykelbro som kommer att gå parallellt med Stocksundsbron.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ha en positiv effekt för den ekonomiska och sociala hållbarheten genom att bidra till en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet genom förkortade restider och minskad störningskänslighet. En minskad risk för köbildning kan även ha positiva

effekter för energiförbrukningen. Samtidigt möjliggör objektet för en ökad fordonstrafik, vilket medför ökade utsläpp som är negativa för miljön och en ekologiskt hållbar utveckling. Objektet medför även en förstärkt barriär i landskapet. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till negativa effekter för klimatet, landskapet och människors hälsa.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 204 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 124 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 175–233 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

E4/Lv 259, Tvärförbindelse Södertörn

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka tillgängligheten för trafikanter och cyklister till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Objektet avser även att skapa förutsättningar för effektivare arbetspendling, regional utveckling och säkrare transporter för människor och gods i södra Stockholmsregionen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Tillgängligheten och infrastrukturnätet på Södertörn är bristfälligt, beroende på förhållandevis låg standard på vägar till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Olycksstatistiken visar på en hög andel olyckor utmed vägen, och den är inte trafiksäker, vare sig för biltrafikanter eller oskyddade trafikanter. De bristande kommunikationerna gör att transporter av farligt gods tvingas köra genom tätbebyggda områden, och möjligheterna att etablera nya bostäder och verksamheter begränsas.

Vägen föreslås förläggas i tunnel genom Glömstadalen. Kommunen planerar för bostäder i området och bedömer att cirka 6500 bostäder av blandad karaktär kan byggas. Om vägen i stället förläggs i ytläge kommer delar av det tilltänkta området inte att kunna bebyggas och mängden bostäder kommer därmed att sjunka. En avsiktsförklaring för att möjliggöra tunneldragningen har upprättats mellan kommunen och Trafikverket.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektets anslutning till E4 ska samordnas med objektet: ”E4/E20 Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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 cirka 6,5 kilometer av totalt cirka 21,3 kilometer av vägen förläggs i tunnel. I objektet ingår även byggnation av cirka 20 kilometer ny gång- och cykelväg.

Sedan föregående plan har objektet förändrats i det avseendet att delar av sträckningen nu föreslås gå i tunnel.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till en ökad tillgänglighet och framkomlighet och skapar även förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Objektet bedöms medföra ett positivt bidrag för den ekonomiska hållbarheten genom de restidvinster som den nya vägen medför för resenärer och godstransporter. Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas negativt eftersom objektet belastar vattenförekomster och har en negativ påverkan på natur- och kulturmiljö samt landskapsbild och möjlighet till rekreation. Lokalt där vägen går i tunnel är påverkan dock liten. Även bullernivåerna förväntas totalt sett öka, även om de lokalt kan sänkas på vissa delar av sträckan där vägen förläggs i tunnel eller avlastar befintliga vägar. Bidraget till den sociala hållbarheten bedöms vara svagt positiv, framför allt eftersom trafiksäkerheten förbättras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som en förbättrad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade bullernivåer samt påverkan på landskap och naturmiljö. En ökad andel tunnel medför ökad klimatpåverkan under byggskedet men minskar påverkan på naturmiljön under driftskedet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 10 283 miljoner kronor varav 492 miljoner kronor utgörs av samfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 711 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 8 986–11 579 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under 2020.

Hagalund, bangårdsombyggnad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja kapaciteten på Hagalunds bangård, bland annat för uppställning, fordonsunderhåll, tåg tvättning och fekalietömning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Hagalund utgör navet i den svenska fjärrtågtrafiken. Cirka 80 procent av alla fjärrtrafikfordon för persontrafik får sitt underhåll vid anläggningen, liksom en stor del av Mellansveriges regionaltrafikfordon. Hagalund svarar för i stort sett all uppställningskapacitet i Stockholmsområdet, vilket gör att dess funktionalitet är av största vikt. Det finns ett behov av utökad kapacitet på olika delar av anläggningen, för att klara av dagens och framtida behov.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad av bangården och anläggningens utformning anpassas för att bland annat passa bättre för motorvagnståg. I objektet ingår även byggnation av ytterligare uppställningsspår, ny tvätthall, förbättrad spårkonfiguration samt ett nytt ställverk.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till ekologisk hållbarhet eftersom det skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande. Bidraget till den ekonomiska hållbarheten är något mer svårbedömt. Objektet medför dock bättre utnyttjande av befintlig mark och anläggningar, och även tillförlitligheten förbättras. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillförlitlighet och bättre förutsättningar för kollektivt resande, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av koldioxidutsläpp under bygg- och drifttid. Efter genomförande förväntas dock objektet leda till en minskning av energiförbrukningen per fordonskilometer, vilket delvis motverkar byggskedets energiförbrukning.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 523 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 470 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 366–679 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Enligt prognoser kommer antalet persontåg och godståg mellan Flemingsberg och Södertälje att öka. Det finns även ett behov av att kunna leda om gods från Grödingebanan till förbindelsen Flemingsberg–Järna. I dagsläget finns det hinder för dispenstransporter i flera av tunnelarna på sträckan och de är även i ett dåligt skick.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

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 vidtas så att banans standard genom tunnelarna uppfyller kraven på fria rummet, det vill säga det minsta utrymme som krävs i höjd och bredd för att säkert kunna framföra godståg med önskvärd lastprofil. Betongvalven åtgärdas och bergtunneldelarna förstärks. Omfattande isbildning åtgärdas med brandskyddad isolering, och kontaktledningssystemet, lågspänningssystemet och belysningen byts ut.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till ekologisk hållbarhet genom att möjliggöra för ökade transporter på järnväg, vilket kan leda till minskad lastbilstrafik. Dock kan det finnas risk för påverkan på vattenmiljön under själva byggskedet. Objektet bidrar till den ekonomiska hållbarheten genom att skapa förutsättningar för ett robustare och mer tillgängligt järnvägssystem med minskad risk för omfattande stopp i tågtrafiken. Bidraget till social hållbarhet bedöms som försumbart. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 141 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 141 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 134–149 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Regionalt cykelstråk, Märstastråket, Norrtull-Kista

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka tillgängligheten och förbättra trafiksäkerheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Befintlig cykelväg längs E4 mellan Norrtull och Kista ingår som en del i en framtida regional cykelväg som ingår i Märstastråket. Gång- och cykelvägen på den cirka 7 kilometer långa sträckan varierar i bredd, från att vara 3,5 meter bred och ha dubbelriktad cykeltrafik till att helt upphöra på vissa delsträckor. Längs delar av stråket är trafiksäkerheten dålig och kapaciteten för dubbelriktad cykeltrafik är låg. Cykeltrafiken är vanligen inte separerad från gångtrafiken och på många sektioner samsas även cyklister med biltrafik om utrymmet. Längs cykelvägen finns ett flertal framkomlighetsproblem som tvära kurvor och bristfällig sikt i korsningar vilket minskar attraktiviteten för cykelpendling.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar anläggande av en gång- och cykelväg på den östra sidan om E4 med start i höjd med Haga Tingshus i söder och slut i Silverdal i norr. Vid Bergshamraleden planeras en ny bro för gångtrafikanter och cyklister. Cykelstråket utformas med en bredd på 4,5 meter, där gång och cykeltrafiken separeras.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att öka tillgängligheten och attraktiviteten inom cykel- och gångvägnätet, vilket möjliggör för en överflyttning till mer miljövänliga transportsätt. Även pendlingsmöjligheterna och valbarheten inom transportsystemet utökas, vilket är positivt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv eftersom det bland annat gynnar grupper utan tillgång till bil. Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten genom att skapa goda förutsättningar för regional tillväxt och utveckling. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats. Hänsyn tas till omkringliggande landskap, för att negativa effekter i form av landskapsintrång ska minimeras.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 316 miljoner kronor varav 27 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 289 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 250–383 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under andra hälften av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati–Mörby C

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka tillgängligheten och förbättra trafiksäkerheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 under benämningen ”Regionalt cykelstråk, Täbystråket”.

Avstånd från innerstaden och målpunkter längs sträckan ger goda förutsättningar för att stråket ska kunna vara ett attraktivt cykelpendlingsstråk. Sträckan fungerar till största delen, med separering mellan gående och cyklister, men i dagsläget uppfyller stråket inte standarden för att kunna betecknas som en regional cykelväg.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till objektet: ”E18 Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron, förbättrad kapacitet och säkerhet”. I objektet ingår en ny gång och cykelbro som kommer att gå parallellt med Stocksundsbron. Denna bro utgör del av regionalt cykelstråk Täbystråket, Frescati-Mörby. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar tillgänglighetshöjande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder, som separering av gående och cyklister, breddning, målning och skyltning.

Sedan föregående plan har innehållsförändringar skett av objektet. Tidigare omfattade objektet en 4,5 meter bred cykelbana och en 1,5 meter bred gångbana längs sträckan Frescati-Mörby Centrum.

Projektet tillämpar inte ”Riktlinje landskap”. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att öka tillgängligheten och attraktiviteten inom cykel- och gångvägnätet, vilket möjliggör för en överflyttning till mer miljövänliga transportsätt. Även pendlingsmöjligheterna och valbarheten inom transportsystemet utökas, vilket är positivt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv eftersom det bland annat gynnar grupper utan tillgång till bil. Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten bland annat genom att skapa goda förutsättningar för regional tillväxt och utveckling. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 124 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 108 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 87–161 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

E4/E20, Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är 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.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, med benämningen ”E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten”. Sedan föregående plan har det ursprungliga objektet ”E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten” delats upp i ett flertal mindre objekt.

Inom området för åtgärdsvalsstudien planeras det för en expansiv stadsutveckling de kommande årtiondena, samtidigt som stora infrastruktursatsningar pågår. Vid öppnandet av Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd ändras kraven på funktioner för E4/E20 mellan Hallunda och Vårby backe. När Förbifart Stockholm öppnar kommer kapaciteten att öka norr om Hallunda, vilket gör att dagens begränsning av trafikflödet i Hallunda kan byggas bort. Även Vårbybroarna utgör en begränsning av trafikflödet som kan göra att Förbifart Stockholm inte når full kapacitet. Även Vårbybroarna utgör en begränsning av trafikflödet som kan göra att Förbifart Stockholm inte når full kapacitet. Inom åtgärdsvalsstudiens område finns andra problem och brister, till exempel barriäreffekter, stadsutveckling och miljöpåverkan. Dessa problem hanteras av åtgärdsvalsstudien och i dagsläget har objekt inte valts.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektets anslutning till E4 ska samordnas med objektet: ” E4/Lv 259, Tvärförbindelse Södertörn”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar trimning av ett körfält från Hallunda södra fram till Hallunda norra (900 meter), breddning till fyra körfält från Fittja och norrut (1 500 meter), breddning till fyra körfält från Vårby till Hallunda (3 500 meter), breddning av Vårbybron i båda riktningarna, ombyggnad av bro över E4 vid Fittja samt ITS-åtgärder.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas i kommande planering. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten genom ökade möjligheter till sysselsättning och företagande då framkomligheten och tillgängligheten till arbetsmarknadsregionen ökar. Negativa hälsoeffekter så som ökat buller, luftföroreningar och bedöms medföra ett negativt bidrag till social hållbarhet. Objektets bidrag till ekologisk hållbarhet bedöms vara negativt på grund av ökad klimatpåverkan och ökat intrång i området kring Gömmarravinen. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet genom ökad klimatpåverkan och negativ påverkan på människors hälsa och miljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 721 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 710 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 505–937 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E4/E20, Södertäljebron, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten över Södertäljebron. Objektet avser även att bidra till ökad trafiksäkerhet, minskad störningskänslighet och ökad robusthet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, då med benämningen ” E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten”. Sedan föregående plan har det ursprungliga objektet ”E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten” delats upp i ett flertal mindre objekt.

Kapacitetsproblem råder på bron, eftersom det är för få körfält i förhållande till trafikmängd. När Förbifart Stockholm öppnas väntas kapacitetsproblemen öka. Trafikmängden på E4/E20 och de intilliggande broarna med av- och påfarterna från E4

till E20 medför att köer kan bildas. Vid köbildningen sker ofta snabba stopp med risk för upphinnandeolyckor.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

För att få full effekt av breddningen av broarna, i form av minskad trafikstörning, bör även större underhållsarbeten utföras i samband med ombyggnaden. Objektet har kopplingar och ska samordnas med underhållsåtgärder på Södertäljebroen som omfattar reparation av brofogar, betong och tätskikt. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en bredning av bron, för att möjliggöra en utökning från två körfält i vardera riktningen till tre körfält i vardera riktningen.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas i kommande planering. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten genom att den ökade kapaciteten möjliggör för minskade restider. Objektet kan leda till ökad biltrafik och därmed ökade utsläpp av koldioxid, vilket medför ett negativt bidrag till den ekologiska hållbarheten. Objektet kan även medföra ökade bullernivåer. Förbättrad trafiksäkerhet ger ett positivt bidrag till social hållbarhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet genom minskade restider, och negativa effekter inom hänsynsmålet då objektet kan leda till ökad biltrafik, ökat buller och ökade utsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 410 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 410 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 287–532 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”. Åtgärderna bedöms i sin helhet kunna genomföras inom befintligt vägområde, vilket innebär att vägplan inte behövs. Det måste dock utredas om åtgärderna är att betrakta som vattenverksamhet och därmed anmälnings- eller tillståndspliktiga enligt miljöbalken.

E4/E18, Hjulsta-Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten vid trafikplats Hjulsta.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, då med benämningen ” E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten”. Sedan föregående plan har det ursprungliga objektet ”E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten” delats upp i ett flertal mindre objekt.

Området kring stadsdelarna Hjulsta och Barkarby i nordvästra Stockholm kommer de närmaste 15 åren att genomgå en kraftig förändring. Flera infrastruktursatsningar och storskalig exploatering av bland annat gamla Barkarby flygfält kommer att förändra resmönster och ställa krav på det lokala och regionala vägnätet. Trafikplats Hjulsta kommer att utgöra en korsningspunkt mellan nya Förbifart Stockholm, blivande E4 och E18, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade år 2030. Utformningen av trafikplatsen enligt Förbifartens arbetsplan har visat sig vara otillräcklig avseende kapacitet i förhållande till de prognoserade trafikmängderna. Trafikanalysen tyder på stora köbildningar på det regionala vägnätet, med köer som sträcker sig ner i Förbifart Stockholms tunnlar. Särskilt påtagliga är effekterna under för- och eftermiddagens maxtimmar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

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.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas i kommande planering. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför förbättrad framkomlighet och tillgänglighet med stora restidsvinster, vilket gynnar den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet, med ökad energiförbrukning och ökad klimatpåverkan. Bidraget till social hållbarhet är osäkert. Objektet skapar bättre förbindelser i Stockholms norra delar och minskar trafikbelastningen i centrala Stockholm. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet genom minskade restider, och negativa effekter inom hänsynsmålet då objektet kan leda till ökad biltrafik, ökat buller och ökade utsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 599 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 599 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 419–779 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

E4, trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa kapaciteten på E4 och att minska risken för köbildning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, då med benämningen "E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten". Sedan föregående plan har det ursprungliga objektet "E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten" delats upp i ett flertal mindre objekt.

E4 mellan trafikplats Häggvik och Arlanda är hårt belastad och kapacitetstaket är uppnått på vissa sträckor. Problemen innebär låg framkomlighet och risk för upphinnandeolyckor och dessa problem väntas förvärras när Förbifart Stockholm öppnar. Köbildning uppstår dagligen och allvarliga olyckor inträffar ofta på vägen. Vägen är regionalt viktig men har också nationell betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats. Sträckan trafikplats Häggvik–trafikplats Glädjen består av tre körfält i båda riktningarna och därefter övergår vägen till två körfält i båda riktningarna (trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda).

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har koppling till länsplaneobjektet "Väg 268 E4-Grana", som innebär en förbättrad förbindelse mellan Vallentuna och E4. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad till ett extra körfält i vardera riktningen mellan trafikplats Glädjen i söder och trafikplats Arlanda i norr. Breddningen förutsätts kunna genomföras inom befintlig vägbana, men om denna inte skulle vara tillräckligt bred för att uppnå en önskvärd vägstandard, kommer åtgärder även behöva vidtas för en breddning av vägbanan.

"Riktlinje landskap" kommer att tillämpas i kommande planering. Projektet är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet genom ökad klimatpåverkan och viss negativ påverkan på landskapet. Objektets bidrag till social hållbarhet bedöms som osäkert. Objektet bidrar till en förbättrad framkomlighet för persontrafik och godstransporter, med minskade restider som följd, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Tillgängligheten till och från Arlanda förbättras vilket är viktigt ur ett nationellt perspektiv. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet då objektet kan leda till ökad biltrafik, ökat buller och ökade utsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 526 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 526 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 368–684 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Märsta station, kapacitets- och tillgänglighetsbrister, bangårdsombyggnad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra tillgängligheten och säkerheten inom stationsområdet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Märsta station är i stort behov av upprustning för att kunna fungera som en modern och funktionell bytespunkt för persontrafiken på järnväg och för kollektivtrafiken i Sigtuna kommun. Bättre pendlingsmöjligheter till och från Märsta är viktigt eftersom arbetsmarknaden i Sigtuna förväntas växa och bostadsbyggande planeras i kommunen. Förbättrad tillgänglighet till Märsta station bidrar även till förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det förekommer även problem med trafiksäkerheten vid plankorsningen mellan Ostkustbanan och Brobyvägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnation av bangården och stationsmiljön samt nya plattformar. Ombyggnaden innebär att pendeltågstrafiken förläggs till mitten av bangården, vilket innebär större resenärflöden till mittplattformen. Därför behöver även en ny bro byggas med anslutning till den nya plattformen. För att förbättra säkerheten anläggs en planskild passage vid Brobyvägen.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till ekologisk hållbarhet eftersom resande med tåg främjas genom en förbättrad tillgänglighet samt genom att den nya spårutformningen möjliggör en mindre störningskänslig och tätare trafikering. Den tänkta utformningen underlättar även för gång- och cykeltrafikanter vid stationen. Objektet bidrar positivt till ekonomisk

hållbarhet genom att möjliggöra för en högre turtäthet för pendeltågstrafiken, vilket kan förbättra tillgängligheten till olika målpunkter i regionen för pendeltågsresenärerna. Utan objektet krävs omfattande underhåll av stationsområdet, vilket också innebär stora kostnader. Objektet bidrar positivt till social hållbarhet genom att plattformen och resenärsytorna tillgänglighetsanpassas i samband med ombyggnationen. Objektet medför även att trafiksäkerheten förbättras. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 737 miljoner kronor varav 103 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 633 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 516–958 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Farled Södertälje–Landsort

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att anpassa farleden för framtida kapacitetsbehov, för att på så sätt möjliggöra fortsatta transporter till och från Södertälje och hamnarna i Mälaren. Objektet avser även att säkerställa så att transporterna kan ske säkert, effektivt, konkurrenskraftigt och miljöanpassat.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Landsort–Södertälje, fördjupad utredning” i nationell plan 2014–2025.

Farleden är i dagsläget bitvis mycket trång och begränsar därmed antalet fartyg och fartygens maximala storlek. Farleden är olycksdrabbad och det finns ett behov av ökat manöverutrymme för fartygen för att minska risken för till exempel kollisioner eller grundstötningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

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.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet har en positiv effekt för den ekologiska och ekonomiska hållbarheten genom att en utbyggd farled medger större men färre fartyg, vilket ger minskade utsläpp och emissioner samt minskade transportkostnader för gods. Samtidigt påverkas den lokala miljön i farleden negativt genom den muddring och sprängning som måste genomföras. Objektet bidrar marginellt till ökad social hållbarhet genom en ökad säkerhet och minskat antal incidenter. Objektet bedöms även bidra till en minskad störningskänslighet och en ökad robusthet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad robusthet och säkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av störningar under byggskedet och påverkan på bottenstrukturen och skyddsvärda områden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 156 miljoner kronor varav 23 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 130 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 109–202 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Farledsutredning pågår.

Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa en attraktiv bytespunkt vid Barkarby station med smidiga och effektiva byten mellan buss, tunnelbana och pendel- respektive regionalståg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Förlängning av tunnelbanan till Barkarby och en utveckling av Barkarbystaden med 14 000 bostäder är en del av Stockholmsförhandlingen 2013. Utvecklingen av bytespunkten med anslutning mellan den nya tunnelbanan och Barkarby station är en förutsättning för att möjliggöra passagerarutbyte mellan tunnelbana och övriga trafikslag och för att hantera det resande som förväntas i och med de planerade bostäderna.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har koppling till tunnelbaneutbyggnaden Hjulsta-Barkarby och Mäljarbanan. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utveckling av Barkarby station för att möjliggöra för passagerarutbyte mellan tunnelbana, buss och pendel- respektive regionalståg. Samtliga

kollektivtrafikslag ska samlas i ett och samma stationshus som ska vara i två plan och inrymma biljetthall, handel och service. Den befintliga bussterminalen flyttas cirka 200 meter för att tillsammans med tunnelbanan ansluta till Barkarby stations norra del där en ny entré skapas. Stationshuset kommer att innehålla flera hissar och rulltrappor för att möjliggöra en enkel förflyttning inom stationen.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet har en positiv effekt för den ekologiska hållbarheten och i anslutning till hänsynsmålet, bland annat genom att objektet på sikt kan medföra en minskad klimatpåverkan från resandet genom att fler kan komma att åka kollektivt. Dock har objektet en negativ påverkan på den ekologiska hållbarheten i anslutning till själva byggskedet och även i viss mån i samband med driften av byggnaden. Objektet bidrar positivt till funktionsmålet, bland annat genom att skapa en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet samt minskad restid för kollektivtrafikresenärer. Utformningen innebär dock flera konfliktpunkter för gång- och cykeltrafikanter, vilket kan innebära ett negativt bidrag till social hållbarhet. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet mellan positiva effekter för människors hälsa och negativa effekter för trafiksäkerheten.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 509 miljoner kronor varav 273 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 236 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 356–662 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att genom signalåtgärder optimera den aktuella sträckan och möjliggöra högre hastigheter och ökad robusthet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Citybanan innebär en höjning av kapaciteten för Stockholmsområdet, men för att kapaciteten ska kunna utnyttjas fullt ut krävs vissa investeringar på angränsande banor och platser. De södra delarna av Älvsjö samt hela Huddinge driftplats har ett äldre tågkontrollsystem. Största tillåtna hastighet är 120 kilometer per timme från Årstaberget och söderut till och med Stuvsta hållställe. Genom Huddinge och Flemingsberg signaleras en maximal hastighet av 160 kilometer per timme på de yttre spåren, medan

den maximala hastigheten på de inre spåren utmed samma delsträcka är 130 kilometer per timme. Vid Flemingsberg mot Grödingebanan signaleras 180/230 kilometer per timme som högsta hastighet. För att fullt ut kunna ta till vara den kapacitetshöjning som Citybanan medför behöver tågkontrollsystemet mellan Årstaberget och Flemingsberg förnyas så att hastigheterna kan höjas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en uppgradering till det nya tågkontrollsystemet på de bangårdsdelar i Älvsjö som fortfarande har äldre system samt på hela driftplatsen Huddinge, en sträcka på 13,5 kilometer. I objektet ingår även nya system för högre tåghastighet hela vägen från Årstaberget till Flemingsberg driftplats. De nya systemen kommer att inrymma procentuellt hastighetsöverskridande för tåg med mjuk boggi (till exempel intercitytåg och snabbtåg), vilket möjliggör för en hastighetsökning. Objektet inkluderar även upprustning av bullerskydd längs sträckan.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektets bidrag till social hållbarhet bedöms positivt eftersom objektet medför en ökad trafiksäkerhet. Objektet medför även en ökad tillförlitlighet och tillgänglighet och möjliggör för minskade restider, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet förväntas innebära ökad energianvändning per fordonskilometer på grund av höjd hastighet samt under produktionsskedet, vilket är negativt ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Samtidigt bedöms objektet öka järnvägens konkurrenskraft, vilket kan leda till en överflyttning från bil till tåg, vilket i sin tur möjliggör för minskade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 132 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 132 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 92–171 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E4/E20, Tomtebodavägen–Bredäng, ITS

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att få till stånd en bättre funktion, billigare drift samt ökade möjligheter till trafikstyrning (harmonisering av hastigheter, miljöstyrning och köprediktion) längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Vägsträckan mellan Trafikplats Tomtebodavägen och Trafikplats Bredäng på E4:an är den mest trafikerade i Sverige. Störningskänsligheten är hög och köer, incidenter och störningar är vanligt förekommande. Olyckor och incidenter får allvarliga konsekvenser för en stor del av vägnätet och det är viktigt att snabbt kunna verifiera vad som hänt och att vid behov omleda eller stänga av körfält samt få bort stillastående fordon. Nuvarande motorvägskontrollsystem (MCS) på sträckan togs i drift år 2001 och dess tekniska livslängd på cirka 20 år närmar sig sitt slut.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar installation av ett nytt motorvägskontrollsystem (MCS), vilket omfattar nya portaler, ny kanalisation, nya skyltar, radar för stoppdetektion och nya kameror. Det nya systemet medför att helt nya funktioner kan införas, exempelvis harmonisering och rampstyrning.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet möjliggör för kortare restider och minskad restidsosäkerhet, vilket gynnar den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms ge ett positivt bidrag till social hållbarhet, genom minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet. Objektet kan dock bidra till en viss ökning av trafikvolymen, vilket har negativ effekt på buller och luftkvalitet. Objektets effekter nås utan omfattande byggåtgärder vilket är positivt sett ur ett miljöperspektiv. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 257 miljoner kronor varav 139 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 118 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 180–334 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Essingeleden, riskreducerande åtgärder, upprättande av ledverk

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka robustheten på Essingeleden genom att minimera risken för händelser som kan leda till avstängningar och störningar i trafiken.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Essingeleden är en av Stockholms viktigaste trafikleder och är därmed mycket känslig för störningar. Genomförda investeringar har påvisat att det finns vissa åtgärder, bland annat kopplade till vägens brokonstruktion, som skulle behöva genomföras för att förbättra robustheten.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar upprättande av två ledverk för skydd av brons pelare. Ledverken består av en kraftig betongbalk som upprättas på bägge sidorna om farleden för att fånga upp och bromsa in fartyg som annars riskerar att kollidera med bropelarna. För att minska risken för kollision mot brons överbyggnad installeras ett övervakningssystem som signalerar till fartygskaptenen om fartyget som närmar sig är för högt.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till ett mer tillförlitligt transportsystem eftersom risken för störningar och avstängningar minskar, vilket kan ha en positiv påverkan på den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte permanent påverka naturvärden eller djurliv, men under byggtiden finns risk att föroreningar i botten sedimenten frigörs, vilket kan påverka växt- och djurliv negativt och därmed ha en viss negativ effekt för den ekologiska hållbarheten. Den sociala hållbarheten bedöms inte bli påverkad. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Det finns en möjlig målkonflikt mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillförlitlighet, och negativa effekter i anslutning till hänsynsmålet i form av påverkan på djur- och växtliv samt eventuellt kulturvärden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 120 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 120 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 84–156 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Gotlands län

Inga objekt pågår eller planeras på Gotland under planperioden.

Värmlands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Kil–Laxå, mötesstationer

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att uppnå en ökad kapacitet och robusthet och att därigenom möta den växande efterfrågan på persontrafik på Värmlandsbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och har en planerad byggstart under hösten 2017. Järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

Värmlandsbanan, delen Laxå–Kil, är hårt belastad eftersom banan är enkelspårig och har en hög trafikintensitet. Delsträckan Karlstad–Kil har en hög belastning och det finns inte utrymme för att sätta in fler tåg under högtrafikperioder. Även öster om Karlstad är trafikeringen hög.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnation av en mötesstation i Väse och nytt spår över Pråmkanalen i Karlstad. De två åtgärderna beräknas tillsammans ge en genomsnittlig tidsvinst på 3,5 minuter för alla tåg på sträckan Kristinehamn–Karlstad.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 296 miljoner kronor varav 7 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 159 miljoner kronor.

Norge/Vänerbanan, delen Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra robustheten i järnvägssystemet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Ett färdigställande av Godsstråket väster om Vänern ger förutsättningar att avlasta Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen med cirka tio tåg per dygn, vilka kan ledas väster om Vänern, med rimliga transporttider. Detta innebär ökad robusthet i järnvägssystemet, mindre risk för förseningar på Västra stambanan, möjligheter till viss omledning vid större störningar och möjlighet att under högtrafik köra fler godståg till och från Göteborgsområdet och genom Bergslagen.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar åtgärder som bidrar till en förstärkt kraftförsörjning på sträckan Kil–Öxnered.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 300 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 134 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Värmlands län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Laxå–Arvika, ökad kapacitet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förstärka kapaciteten på Värmlandsbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Värmlandsbanan är en elektrifierad enkelspårsbana med högt kapacitetsutnyttjande. Karlstad C har brister i funktionen som bytestpunkt mellan trafikslag.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Banan ansluter till Kongsvingerbanan i Norge. Turtätheten för internationell person och godstrafik ökar från och med år 2017. För stråket Stockholm–Oslo pågår även en åtgärdsvalsstudie och för Kongsvingerbanan planeras för en konseptvalgutredning (KVU). Objektet har ingen direkt koppling till genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av nya mötesstationer vid Brunsberg och Välsviken samt ombyggnad av Karlstad C, med nytt ställverk och nya plattformsspår.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Genom att skapa förutsättningar för en ökad kapacitet, och därigenom en ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, bidrar objektet till att förstärka järnvägens konkurrenskraft och möjliggöra en överflyttning av resande från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Dock innebär objektet även ett visst intrång i landskapet och naturen, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns inom hänsynsmålet mellan negativa landskapseffekter och positiva effekter för klimatet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 516 miljoner kronor varav 24 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 474 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 361–671 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”. Järnvägsplanen för den första etappen bedöms vinna laga kraft under hösten 2018.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

E45, Säffle–Valnäs

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten längs E45 i stråket Göteborg–Karlstad.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Standarden längs E45 varierar, och på sträckan mellan Säffle och Valnäsområdet finns brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Bristerna leder till en förhöjd risk för mötes- och viltolyckor samt skapar en otrugg miljö för oskyddade trafikanter som färdas utmed eller korsar vägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält längs en sträcka på totalt 14 kilometer. Objektet innebär att befintlig väg breddas till 13 meter. Korsningsåtgärder, busshållplatser samt en ny gång- och cykelväg med två gång- och cykelportar byggs och viltstängsel sätts upp. Åtgärder för oskyddade trafikanter genomförs i tätorterna Säffle och Värmlandsbro.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms ha en negativ effekt för den ekologiska hållbarheten genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Viltstängsel och mitträcke ger även upphov till ökade barriäreffekter. Objektet bidrar till en ökad trafiksäkerhet, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 326 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 326 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 228–424 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Västra Götalands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Västsvenska paketet, järnväg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är 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.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Satsningarna ska bidra till att Västsverige utvecklas i en hållbar riktning. Det blir lättare att ta sig fram och det blir en bättre och mer attraktiv kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre miljö och utökade pendlingsmöjligheter för att bo, arbeta och studera i Västsverige.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ett flertal olika satsningar som görs på järnväg och spårbunden trafik i Västsverige. Satsningen beräknas pågå till 2028.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 25 562 miljoner kronor varav 12 971 miljoner kronor utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 12 098 miljoner kronor.

Västsvenska paketet, väg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska sårbarheten i vägsystemet, samtidigt som trafiksäkerhet, miljö och regional utveckling främjas. Satsningarna på förbättrad kollektivtrafik syftar till att minska restiderna med kollektivtrafiken och öka tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ett flertal olika satsningar som görs på väg, för bussar, cyklar och bilar i Västsverige. Satsningen beräknas pågå till 2028. Bland annat genomförs kollektivtrafikåtgärder i form av busskörfält och pendelparkeringar. En ny Marieholmstunnel som minskar sårbarheten i förbindelserna över Göta älv ingår även.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 16 207 miljoner kronor varav 7 963 miljoner kronor utgörs av medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 5 165 miljoner kronor.

E20, Tollered–Alingsås

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Delen Ingared–Alingsås har öppnat för trafik.

E20 är en viktig kommunikationsled mellan Göteborg och Stockholm. Andelen godstransporter är hög. Ett antal etapper på stråket har byggts om till mötesfri väg. En relativt stor andel av stråket kvarstår dock för ombyggnad, framför allt genom Västra Götaland. Genom ombyggnad av etappen Tollered–Alingsås så blir sträckan mellan Göteborg–Alingsås helt mötesseparerad.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnation till motorväg med planskilda korsningar på sträckan Tollered-Alingsås. Delen Ingared–Alingsås är redan ombyggd, etappen Tollered–Ingared kvarstår att genomföra. Objektet omfattar även byggnation av ett nytt gång- och cykelstråk.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 573 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 236 miljoner kronor.

Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och minska känsligheten för störningar på Hamnbanan i Göteborg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Södra Marieholmsbron och Kville bangård öppnades för trafik 2016.

Göteborgs hamnbana är mycket hårt belastad av godståg, vilket medför begränsningar för fortsatt ökning av järnvägstrafik till och från Göteborgs hamn.

Objektet bidrar till ökat bostadsbyggande genom att mark frigörs för en ny, antagen detaljplan som innehåller 1 100 bostäder i flerbostadshus. Färdigställande kan ske när trafiken har flyttats till den nya tunneln mellan Pölsebo och Eriksberg.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad till dubbelspår på Hamnbanan mellan Skandiabangården och Eriksberg. Sträckan Pölsebo–Eriksberg byggs i tunnel, vilket eliminerar problem med buller i det tätbebyggda Eriksberg.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 619 miljoner kronor varav 317 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 603 miljoner kronor.

E6.21, Göteborgs hamn/Lundbyleden

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Etappen vid Lindholmen är ombyggd. Projektering för ombyggnad på sträckan Brantingmotet–Ringömotet pågår.

Leden länkar samman E6, E20 och E45 med väg 155 till bland annat Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö. Lundbyleden är utbyggd i omgångar under tider då staden kring leden hade andra funktioner än i dag, och leden har därmed brister i flera avseenden. Kopplingarna till det lokala vägnätet är bristfälliga när det gäller både lokalisering och utformning. Vid Backaplan och på Östra Hisingen planeras för en omfattande exploatering. Trafiksäkerheten är otillfredsställande på delar av sträckan.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av Lundbyleden, med bland annat mittbarriärer och planskilda korsningar. Mellan Brantingsmotet och Ringömotet anpassas Lundbyledens utformning mot den kommande Marieholmstunneln.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en utbyggnad av gator vid Backaplan i en gemensam totalentreprenad. Objektet har även anpassats till en framtida ny station vid Brunnsbo.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 908 miljoner kronor varav 763 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 872 miljoner kronor.

Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten för att möta den ökade efterfrågan på person- och godstrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Delarna Algutsgården och Stenkullen är öppnade för trafik.

På grund av hög trafikbelastning på det aktuella stråket förekommer ofta trafikstörningar med stora förseningar som följd. Efterfrågan på utökad tågtrafik längs Västra stambanan är stor, men det finns idag kapacitetsbegränsningar som gör att efterfrågan inte kan tillgodoses.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar bangårdsombyggnader, förbigångsspår, sidotågspår och vändspår samt plattformar i Falköping, Remmenedal, Herrljunga, Algutsgården, Alingsås, Stenkullen, Floda/Lerum, Sävenäs och Finnerödja.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 766 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 063 miljoner kronor.

E6.20, Söder/Västerleden, Sisjömotet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i anslutning till Sisjömotet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Trafiksituationen i och runt Sisjömotet är problematisk med långa köer. Köerna från det kommunala vägnätet växer tidvis ned i Sisjömotet. Korsningspunkterna i Sisjömotet medför så stora fördröjningar att köerna på avfartsramperna tidvis växer ut på Söderleden. Den mycket kraftfulla och kontinuerligt pågående exploateringen av bland annat Sisjöområdet har bidragit till att det statliga och kommunala vägnätet tidvis är överbelastat. Den planerade utvecklingen av Fässbergsdalen kommer ytterligare att belasta leden. Trängselskatten innebär också att trafiken ökar på leden. Kravet på god framkomlighet i stråket gör att leden behöver ökad kapacitet i framtiden.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av additionskörväg mellan Fässbergsmotet och Sisjömotet samt mellan Fässbergsmotet och Åbromotet. Ett ITS-system byggs ut på hela leden för att inte försämra trafiksäkerheten, eftersom vägrenarna tas i anspråk för nya additionskörväg mellan trafikplatserna. I objektet ingår även bulleråtgärder på Västerleden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 292 miljoner kronor varav 52 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 187 miljoner kronor.

E20, Alingsås–Vårgårda

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Etappen Kristineholm–Bälunge öppnade för trafik 2017.

E20 mellan Alingsås och Vårgårda är olycksdrabbad och framkomligheten för långväga transporter är låg. Vägen används av både oskyddade trafikanter och jordbrukstransporter. Bullernivåerna för närboende är höga.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av cirka 18 kilometer ny motorväg med två planskilda korsningar på sträckan Kristineholm–Hjultorp. Sträckan Kristineholm–Bälinge, cirka 3 kilometer, utgör en första etapp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 352 miljoner kronor varav 165 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 924 miljoner kronor.

E20, Förbi Hova

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten samt säkra bärigheten på bron över Hovaån.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

E20 är en viktig kommunikationslänk lokalt, regionalt och nationellt. Den trafikeras av flera olika trafikantgrupper, till exempel oskyddade trafikanter, långsamtgående bruksfordon och snabb genomfartstrafik, vilket skapar trafiksäkerhetsrisker. Trafiken har en hög andel tung trafik och det finns ett antal direktutfarer som ger upphov till många olyckstillbud.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av cirka 10 kilometer mötesfri väg i delvis ny sträckning. Objektet medger hastighetsgräns 110 kilometer per timme på sträckan. En ny planskild korsning med väg 200 anläggs. Utbyggnad av parallellvägar samt åtgärder för oskyddade trafikanter görs för att öka möjligheten att gå och cykla i stråket.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 386 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 153 miljoner kronor.

E45, Götaleden (Lilla Bommen–Marieholm)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att anpassa E45 till de planer som finns för en ny älv- och bangårdsförbindelse, exploateringen av Gullbergsvassområdet med nya bostäder samt anpassning till en framtida utformning av Marieholmsmotet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025, men då under benämningen ”E45 Falutorget–Marieholm”. Objektet pågår.

E45 har en viktig funktion när det gäller regional utveckling. På sträckan Göteborg–Trollhättan/Vänersborg sker en omfattande arbetspendling. När Partihallslänken och Marieholmstunneln är utbyggda kommer E45 att delvis få förändrad funktion. I Göteborg är E45 stadsmotorväg delvis förlagd i tunnel. Vägen har god linjeföring och utbyggda trafikplatser, med undantag för den ljusreglerade korsningen vid Falutorget som medför att kapaciteten och framkomligheten begränsas. Den negativa påverkan på luftkvalitet och buller i stadsmiljön är betydande. De höga trafikflödena leder till brister i trafiksäkerhet, de tidvis långa köerna i rampsystemen vid Gullbergsmotet medför stor risk för upphinnandeolyckor.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en nedsänkning av E45 inne i centrala Göteborg, mellan Stadstjänaregatan och Falutorget. Leden sänks ner cirka sex meter längs en sträcka på cirka 800 meter. Halva sträckan kommer att överdäckas, vilket skapar en möjlighet för bebyggelse på tunneltaket. Den nya tunneln sträcker sig mellan Stadstjänaregatan och Torsgatan. Resterande del av nedsänkningen förbereds för en framtida överdäckning. Ombyggnaden omfattar även två nya trafikplatser vid Kämpegatan och Falutorget. Dessutom kommer en bro vid Gullbergsmotet att breddas för att skapa två genomgående körfält för E45. Gång- och cykelväg kommer att finnas på ny vägbro som byggs vid Falutorget.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 270 miljoner kronor varav 2 054 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 99 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E20, Förbi Skara

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E20 förbi Skara är en tvåfältsväg med hastighetsbegränsning 80 kilometer per timme. De breda vägrenarna har bitvis dålig bärighet och gång- och cykelväg saknas utefter vägen. Sträckan är olycksdrabbad, med en stor andel mötesolyckor.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg. Vägen får omväxlande ett respektive två körfält samt två körfält i vardera riktningen, från Skara (trafikplats Vilan) och norrut till befintlig motorväg. Sträckan är cirka 8 kilometer. Objektet medger hastighetsgräns 100

kilometer per timme. Objektet inkluderar även säkra passager för gång och cykel samt faunapassager.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet bidrar till en ökad tillgänglighet och förbättrad trafiksäkerhet, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp som den högre hastigheten ger upphov till.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 333 miljoner kronor varav 100 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 222 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 306–360 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2017.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2017.

Olskroken, planskildhet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra ökad kapacitet genom Olskroken, genom att reducera antalet korsande tågvägar för person- och godstrafik. Objektet bidrar till att känsligheten och förseningarna i systemet minskar kraftigt och möjligheterna att använda den kringliggande järnvägsinfrastrukturen ökar.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Olskroken trafikeras av 560 tåg ett vardagsdygn, varav 147 är godståg. Bristerna i Olskroken skapar problem i form av långa väntetider framför allt för godstrafiken, men även för persontrafiken. Systemet är känsligt vid förseningar, med risk för följd effekter i stora delar av järnvägssystemet, vilket leder till punktlighetsproblem och ett mindre robust järnvägssystem.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av Olskroken med separerad planskild infart till Västlänken från Västra stambanan. Objektet omfattar även en ombyggnad av infarten till Norge/-Vänerbanan och Bohusbanan, en förlängd godstågsbro mot Hamnbanan och bättre utformning för godståg mot Sävenäs.

Sedan föregående plan har objektet utökats med ett ytterligare spår i avsikt att förbättra tillgängligheten till uppställningsbangården för persontåg på Sävenäs.

Projektet avser inte att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom objektet genomförs i en storstadsmiljö. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet ökar tillförlitligheten för både medborgarnas och näringslivets resor och transporttiden minskar, vilket gynnar den ekonomiska hållbarheten. Ett bättre och mer robust järnvägssystem bidrar även till att fler kan arbetspendla både korta och längre sträckor. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 581 miljoner kronor varav 46 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 373 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 491–2 671 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

E6.20, Hisingsleden, södra delen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att bygga ut Hisingsleden till en mer attraktiv transportled och att därigenom avlasta E6 och Lundbyleden, framför allt när det gäller den tunga godstrafiken. Utbyggnaden av Hisingsleden syftar även till att öka trafiksäkerheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Norra och södra delen av Hisingsleden bildar tillsammans med Söderleden och Västerleden en kringled väster om centrala Göteborg. På västra Hisingen finns flera betydande målpunkter för godstrafik. Det är tidvis stora problem med köbildning i vägnätet på Hisingen, främst på E6 och Lundbyleden, men även i viss mån på Hisingsleden. Hisingsleden är relativt olycksdrabbad, framför allt i korsningspunkterna.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Göteborgs stad planerar att i samband med byggandet av Halvors länk bygga en lokal väg som ansluter till Hisingsleden. Den nya vägen möjliggör ny exploatering på Halvors äng. Även den norra delen av Hisingsleden planeras att breddas till fyrfältsväg och få planskilda trafikplatser på sträckan mellan Björlandavägen och Klarebergsmotet. Detta skulle skapa ett sammanhängande och enhetligt stråk mellan väg 155/Göteborgs Hamn och E6 mot Oslo. Åtgärder på Hisingsleden norr om Björlandavägen finns för närvarande inte med i någon investeringsplan. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en breddning av Hisingsleden från två till fyra körfält längs en 5 kilometer lång sträcka. Leden knyts ihop med väg 155 genom en ny länk kallad Halvors länk på knappa 2 kilometer. I objektet ingår även byggnation av fyra trafikplatser samt en utbyggnad av gång- och cykelväg.

Sedan föregående plan har objektet utökats med en ny trafikplats vid Logistikcentrum, en ny lokalväg samt en lokal bussgata.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför både positiva och negativa effekter för den ekologiska hållbarheten. Lokala naturmiljöer påverkas och barriärer för djurlivet ökar, vilket är negativt. Samtidigt medför objektet att förorenade massor omhändertas och körs till deponi, vilket är positivt. Objektet ger positiva effekter i form av förbättrad framkomlighet och kortare restid. Den ekonomiska hållbarheten gynnas genom att kapaciteten till stora målpunkter för gods stärks, vilket minskar risken för förseningar och kostnader som uppkommer till följd av detta. Objektet medför att trafiksäkerheten förbättras i centrala Göteborg och på södra Hisingsleden. Objektet förbättrar även tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet och förbättrad restid och negativa effekter inom hänsynsmålet till följd av intrång i landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 905 miljoner kronor varav 83 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under

planperioden uppgår till 785 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 830–981 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, vägplanen bedöms vinna laga kraft tidigt under 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E20, Förbi Mariestad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten i anslutning till Mariestad.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E20 förbi Mariestad finns med på listan över de 100 mest olycksdrabbade vägsträckorna i Sverige. På vägsträckan förekommer planskilda korsningar med vägarna 26 syd, 201 och 202, men i övrigt återfinns endast korsningar i plan. Gång- och cykelväg saknas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar 10,4 kilometer ombyggnad av befintlig väg till fyrfältsväg samt 5,6 kilometer ny fyrfältsväg. Vidare ingår byggnation av trafikplatser samt flera mindre, planskilda passager över E20. Cirka 10 kilometer enskilda och allmänna vägar byggs för att det lokala vägnätet ska fungera.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom intrång i naturmiljön samt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Dock bidrar objektet även till positiva effekter för den ekologiska hållbarheten genom renat dagvatten och minskade bullerstörningar. Negativa barriäreffekter mildras med hjälp av faunapassager och säkra gång- och cykelpassager. Objektet bidrar till en ökad trafiksäkerhet, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 426 miljoner kronor varav 499 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 909 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 292–1 560 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

E20, Vårgårda–Vara

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E20 sträckan Vårgårda–Vara är 12–13 meter bred med stor randbebyggelse och många anslutningar och utfarter med dålig sikt. Vägen har bitvis låg bärighet. Sträckan har en hastighetsgräns på 80 kilometer per timme. Sträckan är olycksdrabbad med en stor del mötesolyckor.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad till mötesfri väg i delvis ny sträckning. Sträckan Vårgårda–Ribbingsberg byggs ut i ny sträckning med två körfält i vardera riktningen. Ribbingsberg–Eling och Eling–Vara breddas i befintlig sträckning och får omväxlande två körfält i vardera riktningen samt ett körfält i vardera riktningen. Total väglängd är cirka 26 kilometer med hastighetsstandard 100 kilometer per timme. Objektet inkluderar byggnation av en planskild korsning vid Lekåsa samt viltpassager.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför negativa effekter för den ekologiska hållbarheten i form av intrång i

landskapet, förhöjd barriäreffekt för vilt samt risk för ökade utsläppsmängder. De negativa effekterna för vilt kan dock mildras av viltpassager. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom att objektet möjliggör för förbättrade pendlingsmöjligheter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskap, ökade barriäreffekter för vilt och risk för att påverka riksintresse för kulturmiljövård. En högre hastighet riskerar även att medföra ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för klimatet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 009 miljoner kronor varav 361 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 621 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 793–1 224 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2018.

E20, Förbi Vårgårda

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Vägstandarden på sträckan förbi Vårgårda är omväxlande ett respektive två körfält med målad mittmarkering, vägbredd 12–13 meter och hastighetsbegränsning 80 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett körfält i vardera riktningen respektive två körfält i vardera riktningen. Ombyggnationen görs i befintlig sträckning från trafikplats Hjultorp i väster till och med en ny trafikplats med anslutning till väg 181 i öster. Sträckan är cirka 3,7 kilometer lång. Objektet medger ny hastighetsgräns 100 kilometer per timme på sträckan.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet ger stora positiva effekter på trafiksäkerheten med mindre allvarliga olyckor som följd, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av de ökade koldioxidutsläppen som den högre hastigheten ger upphov till.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 245 miljoner kronor varav 87 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 147 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 195–295 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

E6.20, Söderleden, ekodukt Fässbergsdalen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att knyta ihop grönområdena på ömse sidor av Söderleden för att på så sätt gynna växt- och djurlivet samt friluftslivets förutsättningar att nyttja hela den gröna kil som området Slottsskogen–Sandsjöbacka utgör.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Slottsskogen–Sandsjöbacka är en grön kil in mot Göteborgs centrum som är värdefull för friluftsliv, flora och fauna. Områdena är även utpekade som riksintresse för friluftslivet. Den gröna korridoren är bruten av Söderleden (E6.20) som bildar en barriär mellan grönområdena på ömse sidor om vägen. Barriäreffekten gör att naturområdena norr om Söderleden (Slottsskogen och Änggårdsbergen) är isolerade, vilket försvårar kolonisation och spridning av arter över vägen. På lång sikt kan det innebära att arter utrotas lokalt, eller kraftigt minskar i antal. I området är även viltolyckor vanliga. Befintliga passager för gående och cyklister ligger inte i anslutning till den gröna kilen, vilket motverkar möjligheten att använda naturområdena på båda sidor av leden för friluftsliv.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet avser att förbättra rörligheten för djur i samband med genomförandet och färdigställandet av objektet ”E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ekodukt över Jolengatan, Söderleden, vattendraget "Stora å" och en framtida gata söder om Söderleden. Jolenvägen får en alternativ dragning. I objektet ingår även en omgrävning av Stora å.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ekodukten bidrar till en ökad konnektivitet mellan grönområdena på ömse sidor om Söderleden. Därav gynnas både ekologiska och sociala hållbarhetsaspekter och det finns tydliga synergieffekter där ett ökat växt- och djurliv ökar områdets rekreativvärden. Objektet bedöms minska risken för viltolyckor, vilket ger positiva effekter för trafiksäkerheten och mortaliteten bland djuren. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 188 miljoner kronor varav 80 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 108 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 132–244 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie". Vägplanen bedöms vinna laga kraft under 2020.

E45, Tösse–Åmål

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja trafiksäkerheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan E45 Åmotsfors–Åmål är delvis ombyggd till mötesfri väg. Delsträckan Ånimskog–Tösse kvarstår att åtgärda. Sträckan har en låg standard med betydande brister i trafiksäkerhet och framkomlighet. Utformningen uppfyller inte vägens funktion som viktig nationell kommunikationsled.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg, med en andel omkörningsbar längd på cirka 35 procent i respektive riktning. På sträckans 9,8 kilometer kommer totalt 5 omkörningssträckor att förläggas. Befintliga vägbredder breddas vid behov för att klara omkörningssträckorna. Referenshastigheten är 100 kilometer per timme. Utbyggnad av gång- och cykelväg ingår i projektet. För att minska barriäreffekten för djur kommer två viltpassager att byggas, och dessutom kommer viltstängsel att sättas upp.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms medföra förbättrad trafiksäkerhet och förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig i transportsystemet, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet medför dock ökade barriäreffekter för djur samt ökade utsläpp av koldioxid, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, i form av ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 210 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 201 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 147–274 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”fastställelsehandling”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra en kapacitetsstark och robust trafikeringsstruktur för persontåg i Göteborgsområdet. Objektet avser även att möjliggöra för en utökning av fordonsflottan för lokal-, regional- och fjärrtåg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

I samband med att Västlänken tas i drift år 2026/27 (Göteborg Nedre till år 2024) förändras möjligheterna till trafikeringsstruktur i Göteborgsområdet. Dagens centrala struktur för uppställning och verkstadsdepå i Göteborg riskerar att begränsa möjligheterna till prognosticerad trafikutveckling och samtidigt öka kapacitetsnyttjandet på en redan hårt belastad infrastruktur. Centrala Göteborg genomgår en stor stadsomvandling som möjliggörs genom ett antal större infrastrukturprojekt. Som en

del av detta arbete genomförs även insatser för att frigöra centralt belägen mark. Genom att flytta uppställningsspåren på Göteborgs bangårdsområde skulle centralt belägen mark kunna frigöras för andra ändamål, däribland bostadsbyggande.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Kortfattad beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en flytt av uppställning och verkstadsdepå för lokal- och regionalståg till nya lokaliseringar vid Lärje (Göteborgs kommun) längs Norge/Vänerbanan och söder om Mölndal vid Sandbäck (Mölndals kommun) längs Väst kustbanan. Detta ska göras så snart marktillgång kan säkras, dock senast under år 2026. Uppställningen vid motorvagnshallen (Skansen Lejonet), Olskroken samt Kolonispåren vid Sävenäs rangerbangård behålls för huvudsaklig hantering av fjärrtåg. Objektet frigör central mark vid nuvarande Göteborg C/Nils Ericson-terminalen. Det möjliggör vidare anläggande av den kommunala vägförbindelsen Bangårdsviadukten samt omfattande etablering av bostäder och arbetsplatser. Objektet skapar även en effektivare trafikeringsstruktur för lokal- och regionalståg.

Projektet avser inte att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom objektet genomförs i ett inhägnat område. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att pendeltågskapaciteten förbättras och på så sätt minskar risken för att resor flyttar över till väg. Objektet frigör central mark för stadsutveckling och bedöms bidra till möjligheten att utveckla och skapa ett attraktivare stadsrum, vilket är positivt för den ekonomiska och sociala hållbarheten. Vidare möjliggör objektet en attraktivare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom framför allt funktionsmålet så som ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av risk för intrång i värdefulla naturområden och genom påverkan på landskapsbilden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 925 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 925 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 647–1 202 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Västra stambanan, Laxå–Alingsås, högre kapacitet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och framkomligheten för person- och godstrafiken på den aktuella sträckan. Objektet förväntas ge stora gångtidsvinster och kapacitetsvinster, samt skapa kapacitet för ytterligare trafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Västra stambanan har mycket 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, vilket innebär försämrad konkurrenskraft.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet är en del av planerade satsningar för att stärka kapaciteten på Västra stambanan. Åtgärderna för att stärka kapaciteten mellan Göteborg och Laxå är en kombination av förbigångsspår, kompletterande dubbelspår Alingsås–Floda, utbyggd planskildhet i Sävenäs samt förberedelser för att möjliggöra framtida utbyggnad av fyrspar på sträckan Alingsås–Göteborg. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av fem nya förbigångsspår på sträckan Laxå–Alingsås vid Varing, Järneberg (2 stycken), Moholm, samt Floby eller Källeryd.

Projektet avser inte att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom det endast omfattar förbigångsspår. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger positiv inverkan på den ekologiska hållbarheten då kapaciteten på järnväg ökar och fler person- och godstransporter kan ske med järnväg. Objektet medför dock en något negativ effekt i form av landskapspåverkan. Objektet ger ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att tillgängligheten för kollektivtrafikresor ökar. Dessutom ökar de regionala resmöjligheterna, vilket stärker den sociala hållbarheten i Västra Götaland. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet kopplat till tillförlitlighet och pendling, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av landskapsintrång.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 578 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 578 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 405–751 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E20, Götene–Mariestad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E20 sträckan Götene–Mariestad är en tvåfältsväg med höga trafikflöden och en stor andel tung trafik. Hastighetsgränsen är 80 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en av flera delsträckor för utbyggnad av E20 genom Västra Götaland. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom landskapsintrång samt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Den sociala hållbarheten gynnas av att objektet bidrar till ökad trafiksäkerhet med mindre allvarliga olyckor som följd. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 173 miljoner kronor varav 446 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 715 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 932–1 413 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Norge-/Vänerbanan, vändspår i Älvängen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra för snabbare tågvändningar vid Älvängens station, vilket i sin tur medför kortare restid på sträckorna Göteborg–Älvängen och Göteborg–Vänersborg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Objektet ger genom ökad kapacitet ökad robusthet för tågtrafiken i Göteborgsområdet när Västlänken öppnas för trafik. Behovet har även uppmärksammats i Trafikverkets och Jernbaneverkets utredning *Oslo–Göteborg – utveckling av järnvägen i korridoren*.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet förbättrar robustheten på Norge-Vänerbanan, men har ingen direkt koppling till genomförande av andra åtgärder eller till planerade infrastrukturinvesteringar i Norge.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett utdragsspår, kompletterat med nya växelförbindelser, vid befintlig station.

Projektet avser inte att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom objektet genomförs i en tätort. Projektet är bedömt som väsentlig ombyggnad.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Genom förkortade restider påverkas den ekonomiska hållbarheten positivt. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som minskad störningskänslighet och förbättrade restider, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskapet. Intrånget bedöms dock vara begränsat, eftersom objektet genomförs i anslutning till befintlig infrastruktur.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 145 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 145 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 101–188 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra en utveckling av sjöfarten i Göta älv-Vänerstråket samt att möjliggöra transport på inre vattenvägar.

Grund för prioritering:

Namn given brist "Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv, fördjupad utredning" i nationell plan 2014–2025.

Sjöfart i Göta älv-Vänerstråket har strategisk betydelse för näringslivet i främst Värmland och de transporterade godsmängderna förväntas öka. Vänersjöfarten är beroende av slussarnas funktion i Trollhätte kanal. Befintliga slussar kommer att vara uttjänta senast 2030. I och med detta behöver det antingen byggas nya slussar eller påbörjas en avveckling av slussleden. Vid avveckling upphör all godstrafik med sjöfart.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en byggnation av slussar i ny sträckning. De nuvarande slussarna blir byggnadsminnen och dammsäkras.

Projektet avser att delvis tillämpa "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms medföra en negativ påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer samt på landskapsbilden. Samtidigt möjliggör objektet för minskade lastbilstransporter, då gods kan transporteras med sjöfart i en större utsträckning, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten samt skapar ett säkrare och mer tillgängligt transportsystem på väg genom att de tunga transporterna kan minska. 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. Objektet är positivt för näringslivet och den ekonomiska hållbarheten, då det bland annat medför ökade valmöjligheter och flexibilitet i anslutning till val av transportslag samt lägre transportkostnader. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats. Objektets miljöeffekter är dock osäkra.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 3 260 miljoner kronor varav 6 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 705 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 710–3 809 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Hallands län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Kattegattleden

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa en användbar och trafiksäker infrastruktur för cykelturism och arbetspendling med cykel.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår. Leden är öppnad för trafik, men utbyggnad av vissa delsträckor återstår.

Efterfrågan på turistleder för cykling är stor eftersom cyklister är hänvisade till befintligt vägnät med dess bristande trafiksäkerhet.

Beskrivning av objektet:

Kattegattleden är en 37 mil lång cykelled mellan Helsingborg och Göteborg. Leden passerar genom tio kommuner och är uppdelad i åtta delsträckor. Den är Sveriges första nationella cykelled. Genom att bygga separata gång- och cykelvägar på ett stort antal etapper samt komplettera dessa med trafiksäkerhetsåtgärder på övriga etapper, kommer cyklingen till stora delar att kunna ske på separata, bilfria cykelvägar. Leden består av en mängd olika delprojekt som knyter samman befintliga och nybyggda cykelbanor längs sträckan. Det går redan att cykla på stora delar av leden. Ett arbete pågår med att färdigställa resterande sträckor för att leden ska bli mer trafiksäker.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 177 miljoner kronor varav 116 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 17 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och möjliggöra för fler tåg och fler uppehåll på stationer. Objektet avser även att förkorta restiden och att förbättra trafiksäkerheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Järnvägen mellan Varberg och Hamra är en av de sista sträckorna med enkelspår på Väst kustbanan. Standarden är låg, med hastigheten 90 kilometer per timme. Sex plankorsningar finns på sträckan. Plattformar nås via plankorsning. Objektet möjliggör att centrala Varberg kan växa. Potentialen för ökat bostadsbyggande som direkt följd av objektet bedöms av kommunen till 3 000–3 500 bostäder. Ett detaljplaneprogram för merparten av dessa pågår och bostäderna kan börja byggas år 2020–2022 och därefter

färdigställas successivt. Som sekundära effekter av investeringen finns potential för ytterligare 2 200 bostäder.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär utbyggnad till dubbelspår på en av de sista kvarvarande sträckorna med enkelspår på Västkustbanan. Godsbangården flyttas till nytt läge för att möjliggöra stadsutveckling i form av omfattande bostadsbebyggelse i centralt läge. Dubbelspåret förläggs i tunnel under staden. Skyddsåtgärder genomförs för högsta högvatten.

Projektet avser inte att tillämpa "Riktlinje landskap" eftersom objektet genomförs i en storstadsmiljö. Projektet är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet möjliggör för regional utveckling av näringslivet samt bostadsbebyggelse i centrala Varberg, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Objektet innebär att den befintliga godsbangården flyttas till ett nytt läge i närheten av Getteröns fågelreservat som är ett Natura 2000-område. Godsbangården kan medföra bullerstörningar i området, men med planerade skyddsåtgärder bedöms ingen målkonflikt uppstå.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 003 miljoner kronor varav 824 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 065 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 252–5 753 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, eftersom risken för överklagan är stor bedöms järnvägsplanen vinna laga kraft under slutet av 2018.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2018.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart i Hallands län 2021-2023.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Halmstad C/bangård

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka robustheten och kapaciteten i anslutning till Halmstad C. Objektet avser även att bidra till en ökad säkerhet och tillgänglighet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Halmstad C spelar en viktig roll för persontrafiken och är även en viktig nod för godstransporter, på grund av det geografiska läget. Utformningen av Halmstad C har brister utifrån trafikering och ett resenärsperspektiv. Bangården är hårt utnyttjad och dagens utformning kommer inte att ha tillräcklig kapacitet för förväntad trafikökning. Ett projekt pågår för att utveckla resecentrum i staden.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till byggnation av ett förbigångsspår Halmstad–Falkenberg, vilket föreslås inom projektet Långa, tunga, stora tåg, vars syfte är att förbättra möjligheterna att framföra bland annat långa tåg. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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 samt en ny planskild förbindelse mellan mittplattformar och bussterminal.

Projektet avser inte att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom objektet genomförs i en storstadsmiljö. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger möjlighet till fler avgångar för persontåg och därmed också fler persontransporter på järnväg. Ökad andel transporter på järnväg bidrar till minskade koldioxidutsläpp, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet främjar även gång- och cykeltrafik samt ökar säkerheten för användare av transportsystemet, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom funktionsmålet då objektet å ena sidan medför en ökad möjlighet till fler turer samt förbättrad restid för persontågen, men samtidigt medför något försämrade förutsättningar för förbigångar av godståg.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 345 miljoner kronor varav 138 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 207 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 241–448 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Jönköpings län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Rv 26, Månseryd–Mullsjö

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantgrupper längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väg 26/47 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping till Kristinehamn. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Mullsjö/sydöstra Skaraborg och Jönköping. Vägen är smal och har dålig profilstandard. Dessutom finns ett stort antal plankorsningar och anslutningar. Olycksrisken är stor och framkomligheten dålig i högtrafik. På stora delar är hastigheten begränsad till 80 kilometer per timme. Sträckan är särskilt drabbad av viltolyckor.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad i ny sträckning till mötesfri motortrafikled med omväxlande ett respektive två körfält. Den gamla vägen blir kvar som lokalväg. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Viltstängsel och viltpassager ingår i objektet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 468 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 268 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 kilometer/timme och ökad kapacitet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och minska störningskänsligheten samt möjliggöra för kortare restider och snabbare tågmöten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

Jönköpingsbanan är enkelspårig med täta mötesstationer (totalt nio stycken på sträckan Sandhem–Nässjö). Banan har god geometri och trafikeras främst av regional- och godståg. Banan har relativt högt kapacitetsutnyttjande och inte fullt så konkurrenskraftiga restider som skulle vara möjligt.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av samtidig infart på nio befintliga mötesstationer. Samtidig infart innebär att tågen kan köra in på stationen samtidigt och därigenom slippa vänta på att det andra tåget ska komma in på stationen och lämna utfarten fri. Objektet omfattar även en höjning av största tillåtna hastighet till 160 kilometer per timme.

Sedan föregående plan har objektets kostnader ökat kopplat till krav på planskilda vägkorsningar i samband med samtidig infart.

Projektet är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den sociala hållbarheten gynnas av att tillgängligheten förbättras, vilket bland annat leder till en större valfrihet vid valet av transportslag. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av en ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av en ökad barriäreffekt och risk för djurpåkörningar vid höjda hastigheter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 290 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 266 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 271–308 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning. Arbete med bygghandling pågår.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Rv 40, Nässjö–Eksjö

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Riksväg 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig väst-östlig förbindelse. Den binder samman E6 och E4 med E22. Vägen rekommenderas för transporter med farligt gods. Vägen är smal och har dålig plan- och profilstandard.

Vintertid medför den branta backen vid Tannarp problem med framkomligheten för framför allt tung trafik.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med mestadels omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar totalt 14,1 kilometer, varav 8,8 kilometer utgör breddning av befintlig väg och 5,3 kilometer utbyggnad i ny sträckning, till stor del nära befintlig väg. Längs sträckningen byggs även en belagd gång- och cykelväg, delvis som separat gång- och cykelväg, delvis i kombination med lokalvägar. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför minskad restid och minskade transportkostnader, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet innebär intrång i skogs- och åkermark samt landskapsbild, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Ökad framkomlighet kan skapa en ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för klimatet. Objektet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö vid Sjunnarydsjön, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Den nya gång- och cykelvägen medför bättre möjligheter till självständig förflyttning för barn- och unga på landsbygden. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av påverkan på klimat och ökat intrång i landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 316 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 291 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 275–356 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under mitten av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

E4, Genom Jönköping, additionskörväg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt att minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E4 och riksväg 40 är mycket viktiga vägar som förbinder de tre storstadsområdena i Sverige. Genom Jönköping har vägarna även en viktig regional och lokal funktion. På sträckan Råslätt–Huskvarna S (9 kilometer) finns sju trafikplatser. Den lokala trafiken är omfattande och det är många störningar och stopp i trafiken.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av additionskörväg i båda riktningarna mellan trafikplatserna Ryhov och A6, Ekhagen och Österängen samt mellan Österängen och Huskvarna södra, totalt 4 kilometer i varje riktning. Delvis används befintlig vägbana men breddning kommer också att krävas. Ny järnvägsbro behövs mellan Ekhagen och Österängen.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Objektet bedöms bidra positivt till ekonomisk hållbarhet, främst genom restidsnyttor, och till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad trafiksäkerhet, tillförlitligare resor och förbättrad godstrafik, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av miljöpåverkan och en viss risk för minskad fysisk aktivitet i transportsystemet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 164 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 164 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 115–214 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Rv 40, Förbi Eksjö

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Väg 40 går genom Eksjö tätort, detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. På sträckan finns fyra cirkulationsplatser, en trafiksignal och en plankorsning med järnvägen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny väg söder om Eksjö tätort. Vägen byggs med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Ny väglängd är 6,7 kilometer.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom intrång i landskapet. Social hållbarhet påverkas positivt av minskad trafik genom Eksjö, men negativt av sämre trafiksäkerhet som uppkommer genom högre hastigheter. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

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.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 179 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 170 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 155–203 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Rv 26, Mullsjö–Slättäng

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och öka säkerheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad till Mora via Jönköping och Kristinehamn. Väg 47 är en viktig förbindelse mellan Jönköping och Trollhättan. Vägen utgör även en viktig pendlingsväg mellan sydöstra Skaraborg, Mullsjö och Jönköping. Vägen är smal och har brister i profilstandard. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Olycksrisken är stor och framkomligheten låg i högtrafik. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 90 kilometer per timme, med undantag av en kortare sträcka där hastigheten sänks till 70 kilometer per timme under sommaren.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Genom Broholm (1,5 kilometer) genomförs mindre trafiksäkerhetsåtgärder. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Viltstyrningsåtgärder genomförs på hela sträckan. En gång- och cykelbana byggs mellan norra infarten till Mullsjö och Broholm.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap” och är bedömt som väsentlig ombyggnad.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Den ekonomiska hållbarheten gynnas av att objektet kan stärka den regionala utvecklingen. Ökad trafiksäkerhet och ny gång- och cykelväg bidrar positivt till social hållbarhet. Mitträcke och viltstängsel förstärker vägens barriäreffekter och ökat intrång i landskapet påverkar den ekologiska hållbarheten negativt. Den ekologiska hållbarheten påverkas även negativt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av påverkan på klimat och landskap.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 171 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 171 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 119–222 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Vägen har kapacitetsproblem med delvis långa köer som följd. E4 har en låg standard genom trafikplatsen, med enbart ett körfält per riktning; i södergående riktning dessutom via en 270 graders ramp. Andra svaga punkter i trafikplatsen är en tvär kurva på påfartsrampen mot riksväg 40V, en plötslig och tvär kurva på rampen från riksväg 40V mot E4S samt väjningsplikt på rampen från centrum mot E4.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

E4 görs genomgående i trafikplatsen och nya på- och avfartsramper byggs från E4 till befintlig del av trafikplatsen. Ramper i befintlig trafikplats kompletteras och justeras. I objektet ingår additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Ljungarum och trafikplats Ryhov.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom det genomförs i en tätort. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom att det främjar biltrafiken. Den ekonomiska hållbarheten bedöms påverkas positivt genom att objektet bidrar till stora restidsnyttor. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom förbättrad trafiksäkerhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet i form av säkrare och snabbare persontransporter och förbättrad godstrafik, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade emissioner.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 491 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 491 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 344–639 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra restiden och att skapa förutsättningar för attraktiva och hållbara person- och godstransporter.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ” Jönköping–Värnamo, kapacitetsbrister” i nationell plan 2014–2025.

Järnvägen är i dag enkelspårig och oelektrifierad. Restiderna i stråket Jönköping–Vaggeryd–Värnamo är inte konkurrenskraftiga och påverkar näringslivets möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning, samt arbets- och studiependling. Fortsatt trafikering med persontåg Jönköping–Värnamo förutsätter elektrifiering, då länstrafiken inte har några planer på att köpa in nya dieseltåg när de gamla behöver bytas ut. Terminalerna Torsvik och Båråmo 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.

Objektet bedöms av de berörda kommunerna, Jönköping, Värnamo och Vaggeryd, möjliggöra byggnation av cirka 5 000 bostäder av blandad karaktär. Detaljplanering pågår för merparten av bostäderna. En stor andel beräknas vara klara 2025.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet gynnar en framtida höghastighetsjärnväg vid Jönköping. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar elektrifiering av bandelarna Värnamo–Vaggeryd, Vaggeryd–Nässjö, Vaggeryd–Byarum samt Byarum–Torsvik samt ny bansträckning mellan Byarum och Tenhult, totalt 24 kilometer. Objektet omfattar även bullerskyddsåtgärder.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas för den nybyggnadssträcka som ingår i objektet. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Även elektrifieringen medför positiva effekter för den ekologiska hållbarheten. Den nya järnvägssträckan innebär dock risk för intrångseffekter på närliggande naturreservat och riksintressen och kan eventuellt påverka biologisk mångfald, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet möjliggör nya trafikupplägg med tyngre och längre tåg och omlidningsmöjligheter vid störningar på Södra stambanan, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Den sociala hållbarheten gynnas av snabbare och bekvämare pendlingsmöjligheter i stråket Värnamo–Jönköping. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet genom landskapspåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 483 miljoner kronor varav 500 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 983 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 038–1 928 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Rv 26, Hedentorp–Månseryd

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten på den aktuella sträckan och vid trafikplatserna Åsens gård och Klämmestorp.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Vägen är viktig nationellt men även regionalt, främst för arbetspendling och godstransporter. Vägen är idag mötesfri med omväxlande ett respektive två körfält, men börjar att nå kapacitetsgränsen. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns en plankorsning.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar breddning av befintlig väg och utbyggnad till två körfält i vardera riktningen, cirka 16 meters bredd. Trafikplats Åsens gård kompletteras med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats av enkel typ byggs vid Klämmestorp. Totalt omfattar objektet åtgärder längs en 7 kilometer lång sträcka.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Genom att objektet främjar biltrafiken och möjliggör för högre hastigheter, bedöms det i viss mån kunna leda till negativa effekter för klimatet och därigenom den ekologiska hållbarheten. Den föreslagna sträckningen påverkar inga utpekade ekologiska värden men kan påverka riksintresse för kulturmiljö. Förkortade restider bidrar positivt till den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad

framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimatet genom att objektet möjliggör för högre hastigheter som innebär ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 144 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 144 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 101–188 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Kalmar län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Inga objekt pågår i Kalmar län.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Kalmar län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Inga objekt föreslås förberedas för byggstart i Kalmar län 2021-2023.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

E22, Gladhammar–Verkeback

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och minska restiderna.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Riksväg 40 mellan Jönköping och Västervik är en viktig öst-västlig förbindelse. Korsningen mellan dessa vägar ligger i en skarp kurva i en lågpunkt, vilket skapar olycksrisker. Sträckan är inte mötesseparerad.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär att E22 får en delvis ny sträckning. Delar av befintlig väg byggs om till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Rv 40 ansluts till den nya sträckningen av E22 via en ny trafikplats. Viltstängsel sätts upp.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms påverka den ekologiska hållbarheten negativt genom ökad klimatpåverkan, intrång i värdefulla livsmiljöer och genom en ökad barriäreffekt för djurlivet. Den ekonomiska hållbarheten gynnas då objektet bedöms ha en positiv effekt för den regionala utvecklingen. Förbättrad trafiksäkerhet bidrar till social hållbarhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökad klimatpåverkan och intrång i landskapet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 215 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 209 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 174–255 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

E22, Förbi Bergkvara

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt att förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön längs befintlig väg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E22 sträcker sig från Malmö och Öresundsregionen via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Befintlig väg har mycket randbebyggelse. I Bergkvara orsakar genomfartstrafiken boendemiljöproblem och olycksrisker för framför allt oskyddade trafikanter. Långa sträckor med 50–70 kilometer per timme orsakar fördröjningar för genomfartstrafiken.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad i befintlig sträckning av den södra delen av vägsträckan till mötesfri väg, totalt 6 kilometer. Förbi Bergkvara byggs en mötesfri motortrafikled i ny sträckning väster om befintlig väg, totalt 8 kilometer. Hela sträckan planeras för hastigheten 100 kilometer per timme. Trafikplats med omstigningshallplats byggs i korsningen med Torsåsvägen (länsväg 504).

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade koldioxidutsläpp. Objektet medför även intrång i landskapsbilden, vilket medför en negativ påverkan på den ekologiska hållbarheten. Förbättrad boendemiljö i Bergkvara och en förbättrad trafiksäkerhet bidrar positivt till den sociala hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av att objektet medför minskade

res- och transportkostnaden och kan stärka den regionala utvecklingen. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

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.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 279 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 279 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 195–362 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Kronobergs län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Skruv, mötesstation

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och punktligheten samt att möjliggöra för en ökad turtäthet med styv tidtabell det vill säga att tågen avgår samma minuttal varje timme.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Kust till kust-banan mellan Göteborg och Kalmar respektive Karlskrona är enkelspårig. Sedan Öresundstågstrafiken förlängdes till Växjö och Kalmar har tågresandet ökat mycket kraftigt. Mixen av olika tågkoncept och ökande tågtrafik har medfört att banans trafikutnyttjande ligger nära kapacitetstaket. Det är därför svårt att erbjuda attraktiva tidtabeller. Banan är också känslig för störningar.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny lång mötesstation i Skruv. Objektet innebär även att två plankorsningar slopas och att två plankorsningar byggs om till planskilda korsningar, en för bilar och en för gång och cykel.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 117 miljoner kronor varav 31 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 47 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E4, Ljungby–Toftanäs

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och tätortsmiljön längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet eftersom det är långt gånget i planeringsprocessen.

E4 sträcker sig från Helsingborg via Stockholm till Haparanda. Den aktuella delen är den enda sträckan på E4 mellan Stockholm och Helsingborg som inte har motorvägsstandard. Den höga andelen lastbilar medför att befintlig mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält inte fungerar tillfredsställande. Svårigheterna med att köra om skapar incidenter och orsakar stopp. Det finns även ett stort behov av att förbättra skyddet av vattenresurser längs sträckan.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad i befintlig sträckning till motorväg. Objektet omfattar även vattenskyddsåtgärder.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av att objektet medför minskade res- och transportkostnaden och kan stärka den regionala utvecklingen. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av en ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet genom att objektet riskerar att medföra ökade utsläpp av koldioxid.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 996 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 927 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 805–1 187 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

Rv 25, Sjöatorp–Alvesta V (inkl. trafikplats)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Riksväg 25 har en viktig funktion att sammanbinda Växjö och Alvesta med E4 och Halmstad via Ljungby. Vägen är viktig för långväga resor, godstransporter och arbetspendling. Den cirka 4 kilometer långa sträckan mellan Sjöatorp och Forsa är den sista delen mellan Växjö och Ljungby som inte är mötteseparerad. Trafiksäkerheten är därför inte tillfredställande, och hastighetsbegränsningen 80 kilometer per timme innebär att framkomligheten är begränsad. Vid Forsa finns två olycksdrabbade trevägskorsningar (väg 727 och väg 707), där det tidvis också är svårt att komma ut på

riksväg 25. Väg 707 är den västra infarten till Alvesta och ett viktigt stråk för godstransporter söderut mot Karlshamn (väg 126).

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält på sträckan Sjöatorp–Forsa. I objektet ingår även byggnation av två nya trafikplatser vid infarten till Hjortsberga och vid västra infarten till Alvesta, en ny bro över järnvägen, en ny bro över Skaddeån samt komplettering av parallellvägnätet.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av att objektet medför minskade res- och transportkostnaden och kan stärka den regionala utvecklingen. Objektet bedöms bidra positivt till social hållbarhet genom förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper samt förbättrad framkomlighet för busstrafiken. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimatpåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 190 miljoner kronor varav 7 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 180 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 175–206 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen. Byggstart förbereds 2019 och är angelägen med hänsyn till de risker för vägen som finns i anslutning till befintlig järnvägsbro. Med hänsyn tagen till risk för överklagan bedöms vägplanen vinna laga kraft under början av 2019.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen och vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2019.

Rv 25, Boasjön–Annerstad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten, säkerheten och tryggheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 25 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad till Kalmar via Ljungby och Växjö. Vägen är också en viktig koppling mellan Halmstad och E4 samt till hamnen i Halmstad. Vägen är smal och det finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Sammantaget gör det att olycksrisken är stor och framkomligheten låg i högtrafik. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 90 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Sidoområden och diken görs säkrare genom att slänter görs flackare eller genom att räcke sätts upp för att skydda mot avåkning. Gång- och cykelväg byggs på en kortare sträcka och vägen förses med viltstängsel. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet medför även ett visst landskapsintrång som är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bidrar till social hållbarhet, främst på grund av ökad trafiksäkerhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimat- och landskapspåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 118 miljoner kronor varav 2 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 109 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 110–126 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Vägplanen har vunnit laga kraft. Arbete med bygghandling pågår.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Rv 25, Österleden i Växjö

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska restiden för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt att säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert sätt.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Väg 25 har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningen med väg 27 söderut är utformad som en cirkulationsplats (Fagrabäcksrondellen) och har inte tillräcklig kapacitet. Det är dagligen köer som även drabbar kollektivtrafiken. Väster och öster om Växjö är väg 25 mötesseparerad men den aktuella sträckan är inte möttesseparerad. Oskyddade trafikanter korsar väg 25 i plan mellan Högstorp och Fyllerydsskogen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av Österleden till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen samt en ombyggnad av väg 27 till mötesfri väg med ett körfält i vardera riktningen. Befintlig cirkulationsplats ersätts av en planskild trafikplats. Lillestadsvägens anslutning till Österleden stängs och Lillestadsvägen förlängs och ansluts till trafikplatsen. En lokal väg till Fyllerydsskogen, delvis på befintlig väg med bro över väg 25, ersätter befintlig infart i plan till naturreservatet. Nya gång- och cykelvägar med planskilda korsningar anläggs mellan Högstorp och centrum samt in mot Fyllerydsskogen.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Ökad framkomlighet kan på sikt ge ökad biltrafik med dess negativa effekter i form av till exempel ökade koldioxidutsläpp, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet medför även ett intrång i naturreservat, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt genom en ökad trafiksäkerhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökat intrång i naturreservat.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 292 miljoner kronor varav 80 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 190 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 273–312 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Alvesta, triangelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kust-banan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Alvesta ligger vid korsningen mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan mellan Göteborg och Kalmar respektive Karlskrona. Det saknas en direktförbindelse i relationen Värnamo–Alvesta–Älmhult, vilket medför att tågen behöver köra in på Alvesta bangård för att göra en lokrundgång. Förutom att lokrundgången tar lång tid innebär det också en belastning samt korsande tågvägar med genomgående spår på Alvesta bangård. Det finns inte heller någon möjlighet att köra direkt söderut på Södra stambanan från VIDA:s industriområde. I nuläget växlas i stället vagnar i flera omgångar ut till Alvesta bangård för att tåget sedan ska kunna köra vidare söderut.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett triangelspår i Alvesta för körning från Rydaholm (mellan Alvesta och Värnamo) mot Blädinge (söder om Alvesta). Längden på triangelspåret blir cirka 400 meter. För att tågen ska få ett bra flöde via triangelspåret och dess avsnitt före och efter samt för att inte försvåra situationen vid Blädingevägen, behövs även ett mötes-/förbigångsspår som kan fungera som magasin när tågen på triangelspåret behöver invänta övrig trafik. Mötesspåret dimensioneras för 750 meter långa tåg.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms stärka järnvägens konkurrenskraft, främst avseende godstrafiken, och

genom att möjliggöra för en överflyttning av gods från väg till järnväg bidrar objektet till ekologisk hållbarhet. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten, då det främst påverkar godstrafiken. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 134 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 134 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 93–174 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Blekinge län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Inga objekt pågår i Blekinge län.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga objekt föreslås för byggstart i Blekinge län 2018-2020.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

E22, Lösen–Jämjö

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och säkerheten längs den aktuella sträckan samt att förbättra boendemiljön i Jämjö.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 sträcker sig från Trelleborg och Malmö via Blekinge och Kalmar län till Norrköping. Sträckan Lösen–Jämjö är viktig för den genomgående trafiken och den omfattande pendlingen in mot Karlskrona. Långfärdstrafiken blandas med lokaltrafik, jordbruksmaskiner och gång- och cykeltrafik. Längs vägen finns många korsningar och anslutningar och i Jämjö tätort rör sig många oskyddade trafikanter längs med och över vägen. Delar av sträckan genom Jämjö är under skoltid hastighetsbegränsande till 30 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri motortrafikled. Fram till korsningen med länsväg 738 vid Torstäva får vägen två körfält i vardera riktningen och därefter omväxlande ett respektive två körfält. Vägen breddas i befintlig sträckning fram till Ramdala (7 kilometer), därefter går vägen i ny sträckning norr om Jämjö (8 kilometer). I objektet ingår även byggnation av tre trafikplatser.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför intrång i åker- och skogsmark samt landskapsbild, vilket påverkar den ekologiska hållbarheten negativt. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet minskar res- och transportkostnaden och kan bidra till att stärka regionens utveckling. Objektet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och bättre boendemiljö i Jämjö,

vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av påverkan på landskapsbilden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 685 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 664 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 597–772 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska restiden, öka robustheten och förbättra återställningsförmågan på Blekinge kustbana.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Blekinge kustbana, Fördjupad utredning kapacitetsbrister” i nationell plan 2014–2025.

Blekinge kustbana är drygt 130 kilometer lång och stråket är mycket viktigt på grund av kopplingen till Södra stambanan, med anslutning till Malmö- och Köpenhamnsregionen och Stockholm. Restiderna på banan är långa i förhållande till avståndet, på grund av att banan är mycket kurvig på stora delar av sträckan. Det är svårt att erbjuda attraktivare tidtabeller med kortare restider mot Malmöregionen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny mötesstation i Kallinge, växelbyten för högre växelhastigheter i Bromölla och Nättraby, rälsförhöjning på sträckan Nättraby–Karlskrona och enklare trimningsåtgärder i Sölvesborg. I Karlshamn och Kristianstad ingår skyddsräcke, aktivt spårval, signalåtgärder samt justering av plankorsning.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom det gäller mötesspår i tätort. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av förkortade restider och ett mer robust järnvägssystem med minskad risk för störningar. Den sociala hållbarheten gynnas av att objektet bidrar till en attraktivare, tillförlitligare och tillgängligare kollektivtrafik. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 103 miljoner kronor varav 52 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 52 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 72–134 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E22, Ronneby Ö–Nättraby

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E22 är en viktig väg som sammanbinder ett stort antal orter längs kusten i sydöstra Sverige. Förutom stor betydelse för långväga trafik har den mycket stor betydelse för arbetspendling. Huvuddelen av den aktuella sträckan är sedan tidigare ombyggd till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält, men det är brister i många korsningar och vägen har relativt låg standard generellt. I de två hårdast belastade korsningarna har enkla cirkulationsplatser anlagts i avvaktan på en större ombyggnad av vägen. Ett avsnitt av vägen har nyligen sänkts till 60 kilometer per timme med anledning av besvärliga korsningar och busshållplats. Detta ger upphov till köbildning i högtrafik. Trafikplats Nättraby har stora inslag av lokal- och busstrafik och oskyddade trafikanter, vilket medför bristande trafiksäkerhet och kapacitet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till motorväg, delvis genom breddning och delvis genom ny sträckning i närheten av befintlig väg. Där ny väg byggs förutsätts den i huvudsak gå på norra sidan om befintlig väg, som blir kvar som lokalväg. Lokalvägen (nuvarande

E22) byggs om till 7-metersväg, 80 kilometer per timme, med utökat utrymme för gång- och cykelbana. Två nya trafikplatser byggs vid länsväg 670 och länsväg 672. Länsväg 669 korsar ny väg planskilt. Övriga vägar ansluts via lokalväg. Objektet omfattar även en ombyggnation av trafikplats Nättraby.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar negativt till ekologisk hållbarhet genom intrång i landskapet och ökade barriäreffekter för djur- och naturliv. Restidsvinster tillsammans med ökad trafiksäkerhet bidrar positivt till ekonomisk och social hållbarhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av inverkan på landskap och kulturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 704 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 704 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 492–915 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Skåne län

Namngivna investeringar som pågår 2018

Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Mariefholmsbanan

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten för godstrafiken och att möjliggöra för persontrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Godsstråket genom Skåne innefattar sträckan Ängelholm–Trelleborg och har få mötesmöjligheter för längre godståg. Anspråken på att köra fler godståg har ökat efter att tunneln genom Hallandsås öppnat. Utan åtgärder på sträckan Åstorp–Teckomatorp och Mariefholmsbanan (Teckomatorp–Eslöv) kommer det att innebära stora begränsningar i antalet godståg som kan ledas denna väg. Mariefholmsbanan används som omledningsbana vid tågstopp eller tillfälliga begränsningar på omgivande banor. Skånetrafiken har ansökt om att få starta Pågatåg på Mariefholmsbanan, men om banan ska användas mer frekvent krävs fler mötesmöjligheter och att det gamla spåret och kontaktledningen byts ut. En upprustad bana skulle även fungera som ett komplement till Lommabanen för godstrafik.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad av mötesstationer, införande av modernt signalsystem samt utbyggnad av nya stationer för persontrafik. På Mariefholmsbanan ingår byte av spår och kontaktledning för att möjliggöra frekvent tågtrafik.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 999 miljoner kronor varav 304 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 246 miljoner kronor.

Kapacitetsåtgärder i Skåne

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på ett flertal banor i Skåne.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Det behövs mer kapacitet på järnvägen för den omfattande arbetspendlingen, tillsammans med nationell och regional persontrafik samt växande godstransporter. I Skåne är efterfrågan på snabb kollektivtrafik stor.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en mötesstation på Österlenbanan samt hastighetshöjning och införande av samtidig infart. I objektet ingår även byggnation av ett nytt mötesspår och ett kortare partiellt dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. På Södra stambanan byggs ett förbigångsspår och signalåtgärder samt skyltningsåtgärder genomförs på en del stationer för att påskynda ombordstigningen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 813 miljoner kronor varav 144 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 454 miljoner kronor.

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken samt att skapa ett tillgängligt och attraktivt kollektivtrafiksystem som kan åstadkomma en positiv utveckling i områden som saknar tåganslutning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väginfrastrukturen behöver utvecklas för att ”superbussarna” ska ha god framkomlighet och förbättrad åkkomfort. Ökad framkomlighet ger snabbare resvägar, men framför allt ökar det bussens tillförlitlighet. Ambitionen är att ”Superbusskonceptet” ska bidra till hållbar tillväxt i de områden i Skåne som saknar järnvägsinfrastruktur.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en anpassning av vägar och stationer för att förbättra bussens framkomlighet i trafiken.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 206 miljoner kronor varav 9 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 160 miljoner kronor.

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Flackarp och Arlöv genom att utöka dagens två spår till fyra spår.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Järnvägen mellan Flackarp och Arlöv är en del av Södra stambanan. Det är en mycket viktig länk i järnvägssystemet för den nationella och regionala persontrafiken och för internationell godstrafik. Sträckan mellan Malmö och Lund är särskilt väsentlig genom att Västkustbanan ansluter till Södra stambanan i Lund. Det innebär att bandelen söder om Lund blir extra belastad och får än större betydelse i järnvägssystemet. Tågtrafiken mellan Malmö och Lund är så omfattande att den nuvarande järnvägens kapacitet är otillräcklig. Antalet tåg måste begränsas och trafikstörningar och förseningar uppstår lätt. En ökning av kapaciteten är därför nödvändig för att förbättra trafikstandarden och möjliggöra den ökning av tågtrafiken och tågresandet i regionen som bland annat Öresundsbron, Citytunneln i Malmö och utbyggnaden av Västkustbanan ger förutsättningar för. Objektet är en förutsättning för bostadsbyggande vid den nya station som planeras i Lund inom objektet ”Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår”.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad av dubbelspåret på Södra stambanan till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv, en total sträcka om åtta kilometer genom orterna Hjärup, Åkarp och Arlöv. Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras. Ett nedsänkt spårårläge i Hjärup och i Åkarp, samt en 400 meter lång tunnel i Åkarp ger bullerdämpning mot omgivande bebyggelse. Flera passager med järnvägen byggs om. Burlövs station utformas som en pendlarstation med två plattformar mellan spåren. Stationerna i Hjärup och Åkarp utformas med två sidoförlagda plattformar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 279 miljoner kronor varav 353 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 221 miljoner kronor.

E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Väg E6.02 är en vanlig väg med hastigheten 90 kilometer per timme, förutom i anslutning till trafikplats Flädie (E6) där hastigheten är begränsad till 50 kilometer per timme. Väster om väg 108 övergår vägsektionen till en fyrfältig tätortsgata vid infarten till Lund. Sträckan har kapacitetsproblem på grund av mycket stor pendlingstrafik, vilket bland annat resulterar i att bilar blir stående på ramperna i trafikplats Flädie vid högtrafik. Bilar från anslutande vägar, främst i Fjellie, har även svårt att komma ut på väg 16. Dessa kapacitetsproblem medför att olycksrisken är hög. Sträckan är cirka 3,8 kilometer. Trafikplats Flädie har låg geometrisk standard och bristande kapacitet.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen. Objektet innebär att vägen breddas till 16,5 meters vägbredd. Antalet åker- och tomtutfarer reduceras kraftigt. Parallella, enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarna i Fjellie och Gammelmark byggs om till enkla planskilda t-korsningar. I anslutning till dessa byggs busshållplatser. Trafikplats Flädie byggs om med högre geometrisk standard med bland annat en cirkulationsplats på västra sidan. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 167 miljoner kronor varav 123 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden.

E22, Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken och boendemiljön längs befintlig väg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

E22 går från Trelleborg till Norrköping och är en viktig förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten. Inom Skåne utgör E22 en viktig regional förbindelse och pendlingsväg. På sträckan Linderöd–Vä passerar vägen genom bland annat Linderöd och Tollarp, vilket ger mycket låg framkomlighet och dålig tätortsmiljö. Utanför tätorterna är hastighetsbegränsningen 90–100 kilometer per timme.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny motorväg i ny sträckning. Trafikplatser byggs vid anslutning till befintlig väg i båda ändar samt öster om Linderöd.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 176 miljoner kronor varav 20 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 801 miljoner kronor.

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att höja den största tillåtna hastigheten och att därigenom möjliggöra för sänkt restid samt en något ökad kapacitet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Skånebanan är hårt trafikerad och har bitvis kapacitetsbrist. Banan binder samman Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad och passerar ett antal orter på vägen. Restiderna längs banan är inte konkurrenskraftiga och därför är restidsförbättring önskvärd.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar signalåtgärder för att höja största tillåtna hastighet till 160 kilometer per timme mellan Hässleholm och Åstorp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 78 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 14 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

E22, trafikplats Ideon

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och minska risken för upphinnandeolyckor. Objektet avser även att öka tillgängligheten till de nordöstra delarna av Lund.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

E22 genom Lunds östra delar är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Det är kapacitetsproblem i trafikplats Lund Norra under rusningstrafik, och då bildas köer på ramperna. Problemen kommer att bli större med de utbyggnadsplaner som finns för verksamhetsområdet Ideon/Pålsjö och den nya stadsdelen Lund NE/Brunnshög. På sikt kan inte trafikförsörjningen av Ideon- och Pålsjöområdet säkerställas. Köbildning på ramperna och ut på E22 medför ökad olycksrisk.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

En ny trafikplats byggs vid Ideon/Pålsjö. För att klara körfältsbyte vid på- och avfartsramp byggs additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. En ny trafikplats Ideon byggs strax söder om trafikplats Lund Norra och ansluter till det kommunala vägnätet vid Scheelegatan. Avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort, och gemensamma av- och påfarter behöver anläggas. I norrgående riktning behövs två körfält på den gemensamma avfarten på en del av sträckan, innan de två körfälten delas i en avfart till Ideon och en till Lund norra.

Sedan föregående plan har en annan placering valts för att få en sammantaget bättre funktion.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. I ett mer kortsiktigt perspektiv möjliggör objektet för minskade koldioxidutsläpp genom minskad köbildning och en effektivare trafikering, med vägförkortning till viktiga målpunkter i Pålsjö- och Ideonområdet, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den sociala och ekonomiska hållbarheten gynnas av en förbättrad framkomlighet, för både bilar och kollektivtrafik samt en ökad trafiksäkerhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 238 miljoner kronor varav 48 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 181 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 206–270 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Objektet har kommit långt i planeringsprocessen, med hänsyn tagen till risk för överklagan bedöms vägplanen vinna laga kraft under 2019.

Motiv avsteg från laga kraft:

Objektet har byggstartsbeslut för år 1-3 sedan tidigare.

Kontinentalbanan, miljöskademål

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska bullerstörningarna längs med Kontinentalbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Kontinentalbanan är en järnväg mellan Malmö och Trelleborg. Den går genom den östra delen av Malmö. Sträckan från Stockholmsvägen i norr till Agnesfridsvägen i söder ingår som en del i Öresundsförbindelsens landanslutningar. Den aktuella delen ägs och drivs av Svedab och Trafikverket gemensamt. Svedab och Trafikverket har genom ett regeringsbeslut från 1996 tillstånd enligt miljöskyddslagen att trafikera Kontinentalbanan genom Malmö med godstågstrafik. För verksamheten gäller provisoriska villkor för bullerstörningar. Mark- och miljööverdomstolen slog den 8 juni 2016 fast att Trafikverket måste vidta bulleråtgärder i Malmö längs Kontinentalbanan inom 5 år, på sträckan mellan banans anslutning till Södra stambanan och Fosiemy.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar förbättring av bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn–Fosiemy samt nya bullerskyddsåtgärder på Kontinentalbanan för att sänka bullernivån med 5 dB.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Bulleråtgärder ger boende lägre ljudnivåer från järnvägen och bidrar på så sätt till bättre livsmiljö, vilket bidrar positivt till ekologisk och social hållbarhet. Nya och högre bullerskärmar påverkar dock stadsbilden och medför att den visuella barriären förstärks. Bullerskärmar kan även ha en negativ effekt för artrika miljöer i anslutning

till järnvägen, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet i form av positiva effekter som uppstår genom minskade bullernivåer och negativa effekter som uppstår då den visuella barriären i landskapet förstärks genom bullerskärmarna.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 413 miljoner kronor varav 326 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 76 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 322–505 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs. Arbetet med bygghandling pågår.

Kontinentalbanan, persontrafikanpassning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra samt återinföra uppehåll med persontrafik längs Kontinentalbanan på sträckan Fosiemy-Malmö C med uppehåll i Persborg, Rosengård respektive Östervärn. Objektet skapar möjlighet till nya trafikupplägg som förbinder östra och västra Malmö samt ger området längs med aktuell sträcka på Kontinentalbanan tillgänglighet till lokal- och regionaltågssystemet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Kontinentalbanan är en viktig länk för godstrafik mellan Sverige och övriga Europa. Banan har tidigare även trafikerats med persontrafik, men i samband med Citytunnelns öppnande upphörde denna. Sedan år 2009 pågår ett arbete som syftar till att nyttja Kontinentalbanan i Malmös centrala delar för Pågatågstrafik runt Malmö. I dagsläget återfinns brister i anslutning till vissa av stationerna längs med banan, vilket gör att uppehåll inte kan genomföras på dessa på ett säkert sätt. Objektet bidrar till ökat bostadsbyggande. Runt de nya stationerna finns potential för 7 400 nya bostäder enligt kommunens nyttoberäkningar till Sverigeförhandlingen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

För att möjliggöra trafikering med persontåg längs Kontinentalbanan krävs att bullerskyddsåtgärder längs sträckan Fosiemy-Östervärn genomförs inom objektet ”Kontinentalbanan, miljöskademål”. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar stationsanpassningsåtgärder som spårjustering och plattformsutrustning i Persborg. I Rosengård anläggs en ny station vilket innebär mer omfattande stationsåtgärder som plattformarbeten, tillgänglighetsåtgärder, bullerskydd samt plattformsutrustning. I Östervärn öppnas åter befintlig station med

anpassningsåtgärder så som tillgänglighetsåtgärder, spårjustering och plattformsutrustning.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet innebär förbättrade kollektiva förbindelser till de östra delarna av Malmö som ligger längs med Kontinentalbanan, vilket bidrar till bättre tillgänglighet för de som har start- eller målpunkt längs med det aktuella stråket. Dock riskerar tillgängligheten till Malmö för mer långväga resenärer som inte har start- eller målpunkt längs Kontinentalbanan att försämrats, då den ökade trafiken i och kring Malmö medför ett ökat kapacitetsutnyttjande med risk för störningar som följd. Objektet bedöms bidra till social hållbarhet genom att boende längs sträckan på Kontinentalbana får ökad tillgänglighet till lokaltågssystemet. Objektet möjliggör även ett ökat utbyte mellan östra av västra Malmö och binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Det finns en viss risk för målkonflikt i anslutning till funktionsmålet och tillgänglighet. Objektet medför en förbättrad tillgänglighet för den lokala- och regionala tågtrafiken, men kan ha en viss negativ effekt för den långväga trafiken i form av högre kapacitetsutnyttjande som i sin tur kan leda till ökad risk för förseningar.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 189 miljoner kronor varav 189 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden. Bedömt osäkerhetsintervall är 133–246 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen väg- eller järnvägsplan krävs. Arbete med bygghandling pågår.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten mellan Ängelholm och Maria (Romares väg) och att minska känsligheten för störningar. Objektet avser även att möjliggöra för önskad utveckling av tågtrafiken på sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för person- och godstrafik i västra Sverige. Banans kapacitet och standard är otillräcklig för att möjliggöra en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. Sträckan är enkelspårig och den begränsade kapaciteten påverkar möjligheterna att utnyttja banan för regionala och längre resor.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär att Västkustbanan byggs ut till dubbelspår på hela sträckan Ängelholm–Maria, fram till Romares väg (totalt 24 kilometer). I objektet ingår även standardhöjning i form av kurvrätningar, stängning av plankorsningar och åtgärder på stationer.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet ger ökad robusthet i järnvägsnätet och minskar därmed störningskänsligheten, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den ekologiska hållbarheten påverkas dock även negativt genom ökade barriäreffekter i form av bullerskydd, höjt spår och stängsel. Den sociala hållbarheten bedöms gynnas av den förbättrade kollektivtrafik som objektet ger upphov till. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad robusthet och minskad störningskänslighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form viss påverkan på skyddsvärda områden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 497 miljoner kronor varav 500 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 964 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 159–2 835 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under mitten av 2019.

E22, trafikplats Lund S

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten samt ersätta utjänta broar i trafikplatsen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 förbi Lund är en viktig länk för trafiken till och från Lund och för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Under högtrafik, framför allt eftermiddag, är trafikplatsen högt

belastad. Det medför att köerna på ramperna stundtals sträcker sig ut på E22, vilket hindrar busstrafikens framkomlighet. Trafikplatsen är inte dimensionerad för dagens trafikmängder. Motorvägen genom trafikplatsen har en avsmalnad sektion, och broar behöver bytas ut eftersom de är konstruktionsmässigt uttjänta.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny bro över E22 samt en ny cirkulationsplats på östra sidan av E22. För att undvika köbildning på E22 byggs avfartsramp. Additionskörfält anläggs fram till trafikplats Råby och en ny cykelväg byggs genom trafikplatsen.

Sedan föregående plan har objektets innehåll förändrats genom att en annan utformning har valts för att få en sammantaget bättre funktion.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. I ett mer kortsiktigt perspektiv möjliggör objektet för minskade koldioxidutsläpp genom minskad köbildning och en effektivare trafikering, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av minskade res- och transportkostnader som bland annat kan bidra till att koppla samman bostads- och arbetsmarknader. Den sociala hållbarheten gynnas av en förbättrad kollektivtrafik som bland annat möjliggörs genom bussprioritering. Den sociala hållbarheten påverkas även positivt genom minskad olycksrisk. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet och framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskapet och risk för ökad fragmentering.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 261 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 246 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 226–295 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspar

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Södra stambanan mellan Lund och Flackarp, säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning samt öka tillgänglighet för tågresenärer i Lund.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Under rusningstrafik är den maximalt utnyttjad, vilket medför att den är känslig för störningar. Mellan 2000 och 2010 mer än fördubblades antalet resor med regionala tåg. Trafikverkets prognos visar att resandet kommer att öka även i framtiden. Kapaciteten för persontrafik behöver därför förbättras.

En ny pendeltågstation anläggs i Klostergården söder om Lund. Den bedöms av kommunen möjliggöra 5 000 bostäder av blandad karaktär, varav 300 är färdigbyggda fram till år 2025. En fördjupad översiktsplan för området är under framtagande.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet innebär att Södra stambanan byggs ut från två till fyra spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp. Befintligt dubbelspår rivs och ersätts av fyra nya spår i befintlig sträckning. Sträckan är cirka 3 kilometer lång. En ny regionaltågsstation byggs längs det nya fyrsparret vid Klostergården.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bedöms bidra positivt till den sociala hållbarheten genom att det medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimat och landskap.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 1 152 miljoner kronor varav 42 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 071 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 949–1 354 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”. Järnvägsplanen bedöms vinna laga kraft under slutet av 2019.

E22, Fjälkinge–Gualöv

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt förbättra boendemiljön i anslutning till vägen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

E22 mellan Trelleborg och Norrköping utgör en viktig förbindelse från Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. Inom Skåne är E22 en betydelsefull regional förbindelse och pendlingsväg. E22 genom Skåne byggs etappvis ut till motorväg. Delen Fjälkinge–Gualöv (9 kilometer) är en mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält där kapacitetstaket börjar nås och hastigheten delvis är sänkt till 70 kilometer per timme. På sträckan finns flera korsningar i plan, med bristande trafiksäkerhet och svårigheter att korsas E22.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad till motorväg i befintlig korridor. En ny trafikplats vid Bäckaskog anläggs och lokalvägnätet kompletteras.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet har en positiv påverkan på social hållbarhet, genom att vägen blir säkrare. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att den förkortade restiden medför minskade transportkostnader. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom att objektet medför att mer mark tas i anspråk. I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden även för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxid snåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimat- och landskapspåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 406 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 382 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 366–447 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

E65, Svedala–Böringe

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Vägen som går mellan Malmö och Ystad har stor regional, nationell och internationell betydelse. Den är hårt trafikerad med en begynnande trängsel som följd, framför allt vid anslutningen till Malmö Airport. Sträckan är 5,0 kilometer lång och utformad som mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Merparten av sträckan har en hastighetsgräns på 100 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar breddning av befintlig väg på sträckan Svedala–väg 814, ny sträckning på delen väg 814 till Böringe. Gång- och cykelväg anläggs utmed befintlig E65. Ny E65 blir 5,3 kilometer och utformas som motorväg (110 kilometer per timme) fram till länsväg 813 och därefter som fyrfältsväg (100 kilometer per timme). En trafikplats byggs vid länsväg 813, liksom en enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg i öst. I väst ansluts inte befintlig väg men en planskild passage förbinder länsväg 596 och 814.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom att intrånget i landskapet ökar och genom att ett område av riksintresse för naturmiljön påverkas. Den ekologiska hållbarheten påverkas även negativt genom vägförlängning samt genom att

den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet bedöms bidra positivt till regional utveckling och därigenom till den ekonomiska hållbarheten. Den sociala hållbarheten gynnas av ökad trafiksäkerhet och minskat buller. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet då de högre hastigheterna leder till ökade koldioxidutsläpp.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 377 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 360 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 329–424 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför granskning (länsstyrelsens slutliga yttrande)”. Vägplanen bedöms vinna laga kraft under början av 2020.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Hässleholm–Lund, höghastighetsbana

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods på sträckan Hässleholm-Lund, samt att genom ökad tillgänglighet skapa förutsättningar för regional utveckling.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025, men betraktas som bundet eftersom det pekats ut som en ny satsning enligt direktivet.

Södra stambanan är mycket hårt belastad. I kombination med att anläggningen är sliten och att banorna trafikeras av trafik med stor variation i hastighet har restiderna succesivt blivit längre och punktligheten är låg. Efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.

Bostadsbyggande till följd av objektet har förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen och finns redovisade i överenskommelser kopplat till den.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Höghastighetsbana mellan Lund och Hässleholm är en del av ett större investeringspaket för att utveckla höghastighetsbanor i Sverige, mellan Göteborg och Stockholm samt mellan Malmö och Stockholm. Höghastighetsjärnväg är en del av Sverigeförhandlingen. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av cirka 60 kilometer dubbelspårig höghastighetsbana på sträckan Lund-Hässleholm. 52 järnvägsbroar och 16 kulvertar byggs på sträckan samt 3 sociodukter. Med en tåghastighet av maximalt 250 kilometer per timme ger objektet en restidsvinst på cirka 14 minuter i relationen Malmö-Hässleholm. Mellan Stockholm och Malmö blir restidsförbättringen cirka 5 minuter.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför positiva effekter för den ekologiska hållbarheten genom att det möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, vilket medför minskade utsläpp av klimatgaser. Sammantaget bedöms dock objektets bidrag till den ekologiska hållbarheten vara negativt genom att delar av den nya höghastighetsbanan passerar genom områden av riksintresse för friluftsliv samt andra skyddsvärda områden och anläggningen kommer att medföra stora intrång i landskapet och utgöra en barriär för djur och människor. För att erhålla de stora nyttorna av objektet, krävs en utbyggnad av resterande etapper för höghastighetstågen. Objektet bidrar dock till en utökad spårkapacitet, förbättrar tillförlitligheten och skapar förutsättningar för järnvägstrafik med minskad restid, god punktlighet och utrymme för utökad turtäthet, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Då spårkapaciteten ökar, frigörs även kapacitet på befintlig del av Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund, vilket skapar utrymme för underhåll och återhämtning som minskar risken för störningar. Objektet bidrar även till förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket Hässleholm-Lund, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet så som ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild. Påverkan på klimatet har sammantaget bedömts minska, men byggskedet medför en viss negativ klimatpåverkan.

Objektskostnad:

Objektets totalkostnad kommer att redovisas i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget 30 oktober 2017. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 000 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Maria-Helsingborg C, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa robust och effektiv trafikering genom dubbelspårsutbyggnad av den sista enkelspåriga sträckan på Väst kustbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Enligt riksdagsbeslut från 1992–1993 ska Väst kustbanans standard på lång sikt vara dubbelspår. Sträckan Maria-Helsingborg C består av en cirka 4,5 kilometer lång

enkelspårig järnväg genom tunnel, tät bebyggelse och strandnära område och genom Pålsjö skog. Eftersom sträckan Ängelholm–Maria färdigställs till dubbelspår 2022–2023 återstår endast sträckan Maria–Helsingborg C som enkelspårig längs hela Väst kustbanan Göteborg–Malmö. Denna sträcka blir då dimensionerande för stora delar av trafiken längs Väst kustbanan. Det blir problem med järnvägens kapacitet och dess barriärverkan i staden.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utbyggnad av dubbelspår i tunnel från Romares väg till Helsingborg C. Objektet omfattar även rivning av befintligt enkelspår, inklusive kringanläggningar. Befintlig bro vid Drottninggatan rivs. Befintlig plankorsning med Johan Banérs gata försvinner när järnvägen tas bort.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet medför även att barriäreffekten minskar och att Pålsjö skog tillgängliggörs. Objektet bidrar till ökad robusthet, kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Även säkerheten ökar genom att en planpassage tas bort. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 3 785 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 350 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 649–4 920 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på Skånebanan för att på så vis skapa förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad och en ökad godstrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan Hässleholm–Helsingborg, som utgör en del av Skånebanan, är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är cirka 74 kilometer lång och det finns 13 mötesstationer med mötesmöjlighet för 630 meter långa tåg (undantag:

Kvidinge och Åstorp) samt samtidig infart. Avståndet mellan stationerna är oftast cirka 5–6 kilometer, men den dimensionerande sträckan Hyllstofta–Klippan är cirka 10 kilometer. Under de kommande åren planeras största tillåtna hastighet på delsträckan Hässleholm–Åstorp höjas från 130 till 160 kilometer per timme. För att ytterligare höja banans kapacitet så att förväntad efterfrågan på person- och godstrafik kan tillgodoses på lång sikt, bedöms banan behöva byggas ut till dubbelspår. Utbyggnad av en del av sträckan Hyllstofta–Klippan utgör den första etappen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en förlängning av befintligt mötesspår vid Klippan österut mot Hyllstofta till ett partiellt dubbelspår på 2 800 meter. 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.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft, bland annat genom förkortade restider, och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Tidsvinsterna som objektet ger upphov till bedöms även påverka den ekonomiska hållbarheten positivt. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt av en ökad tillgänglighet och en förbättrad kollektivtrafik. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 256 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 256 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 179–333 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa förutsättningar för en effektivare trafikering för godståg på Malmö bangårds norra del där godsbangården och Kontinentalbanan ansluter till Södra stambanan via spår 59.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Malmö godsbangård är inte enbart en godsbangård med rangering. På och runt godsbangården ligger andra verksamheter som direkt påverkar förutsättningar för godsbangårdens verksamhet. Kapacitetsutnyttjandet är högt under vissa tider på dygnet och veckan, vilket medför begränsningar i produktionen. Tågtrafiken på Södra stambanan har under de senaste åren ökat, vilket innebär problem i befintligt järnvägsnät, exempelvis vid anslutningen till kombiterminalen i Arlov. Kombitågen måste antingen invänta tidsluckor på Södra stambanan (spår 59) eller på rangerbangårdens infartsgrupp och rangeranläggning för att genomföra de lok- och riktningssbyten som krävs vid ankomst och avgång. Med tanke på den täta trafiken på Södra stambanan och den intensiva rangerverksamheten uppstår det ofta förseningar i kombitrafiken. Det uppstår även arbetsmiljöproblem till följd av den intensiva trafiken i kombination med lok- och riktningssbytena.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Nyttan av objektet ökar i kombination med åtgärder för långa tåg som föreslås inom ramen för det nationella projektet Långa, tunga, stora tåg. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett nytt utdragsspår, spår 58, i norra delen av Malmö godsbangård.

Projektet avser delvis att tillämpa ”Riktlinje landskap” eftersom det gäller bangård i tätort. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 133 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 133 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 93–173 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Hela landet

Namngivna investeringar som pågår 2018

ERTMS, utveckling

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar utveckling av version 3.5.0 av ERTMS där utveckling, verifiering och praktiska tester genomförs för att ta fram ett kvalitetssäkrat system. I arbetet ingår även kontakter och avstämningar inom det europeiska utvecklingsarbetet och med ERA. Utvecklingen av ERTMS inkluderar såväl infrastruktur som ombordutrustning.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 950 miljoner kronor varav 13 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 644 miljoner kronor.

Kraftförsörjning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra robustheten och driftsäkerheten på järnvägen genom att säkerställa att elkraftsystemet har tillräcklig kapacitet för planerad järnvägstrafik.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Transportarbetet för person- och godstrafik förväntas öka med cirka 50 procent fram till år 2040. För att möjliggöra den ökningen behöver kapaciteten i elsystemet förstärkas i motsvarande omfattning. Annars finns en risk för kapacitetsbrist i elsystemet, med betydande konsekvenser. Vid mindre kapacitetsbrist inträffar tågförseningar och vid stor kapacitetsbrist blir den direkta följden att planerad trafik inte kan genomföras.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar åtgärder i elsystemet till järnvägen, för att säkerställa att det finns tillräckligt med elektrisk kapacitet för kraftförsörjningen av framtida järnvägstrafik i Sverige. Objektet omfattar bland annat åtgärder i omformarstationer, hjälpkraft- och kontaktledning, transformatorstationer, lågspänning, belysning och it-kraft.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 6 680 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 4 928 miljoner kronor.

Nationellt tågledningssystem

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är få en bättre överblick, mer flexibilitet samt effektivare styrning och övervakning av tågtrafiken. Projektets slutmål är en landsomfattande trafikstyrning som bygger på principen ”styrning genom planering”, där landets alla bandelar är manövrerbara från varje plats där trafikstyrning bedrivs. I förlängningen förväntas projektet leda till minskad sårbarhet samt ökad robusthet och kapacitet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Tågtrafiken förväntas öka, vilket har framkallat ett behov av att förbättra förutsättningarna för trafikledningen. Styrningen och övervakningen av trafiken kan förbättras genom att Trafikverket tar ett helhetsgrepp om trafikledningen och skapar bättre stödverktyg.

Beskrivning av objektet:

Objektet avser utformning av ett nytt trafikledningssystem som kommer att ersätta de tågledningssystem som finns på trafikcentralerna i dag. Objektet omfattar främst ombyggnad av trafikledningscentraler.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 1 770 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 978 miljoner kronor.

Fjärrstyrning av järnväg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och pågår.

Det svenska järnvägsnätet är till största delen fjärrstyrt. Det finns dock några sträckor som fortfarande hanteras genom manuell trafikledning. Manuell klarering av tåg saknar många av de automatiska säkerhetssystem som är inbyggda i fjärrstyrningssystemen. När en sträcka fjärrstyrs ger det besparingar genom att lokaltågklararens arbetsuppgifter kan genomföras mer effektivt från en driftledningscentral. Den risk som finns för mänskliga misstag elimineras även genom att automatiska säkerhetssystem installeras. Dessutom möjliggörs ökat kapacitetsutnyttjande och större flexibilitet då trafiken inte är beroende av lokal närvaro.

Beskrivning av objektet:

Inom pågående fjärrstyrningsobjekt kvarstår fjärrstyrning av sträckorna/platserna: Fagersta–Ludvika, Ystad–Simrishamn, Herrljunga–Borås samt Mora. Utöver dessa

sträckor och platser kommer ytterligare sträckor och platser som ännu inte är fjärrstyrda att utredas för att eventuellt bli åtgärdade.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 945 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 600 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Inga nationella projekt föreslås för byggstart 2018-2021.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm–Åby [Korridor B]

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS (European Rail Traffic Management System) till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet en moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 och betraktas som bundet på grund av att avtal/beslut är tecknade.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

En överenskommelse har tecknats med Danmark om gemensamt införande 2023. Objektet är även beroende av genomförande av och tidplan för objektet: ”Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering”, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet.

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 på sträckan från Öresundsbron till Hallsberg och vidare till Älvsjö. Även sträckan Mjölby–Norrköping–Katrineholm ingår.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet inom järnvägssystemet samt förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan

Sverige och övriga länder. 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. Objektet är kostsamt men bedöms ändå sammantaget vara mer lönsamt än alternativet, som innebär att investera i det befintliga signalsystemet.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 188 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 5 869 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 5 361–7 016 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förnya Trafikverkets optokabelnät.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

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.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till och behöver samordnas med ERTMS-projekten, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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 byts äldre kablar ut till nya. För att skapa ett robust och driftsäkert kommunikationsnät måste kablar förläggas hela vägen mellan stationer, inte bara på den plats projekten arbetar. I stället för att varje projekt som behöver kabel ansvarar för grävning och förläggning i sitt projekt, drivs genomförandet samordnat i ett projekt som kan utveckla metoder och arbetssätt för en effektiv förläggning och minimerade driftstörningar. I dagsläget är behovet och omfattningen inom väg osäkert och behöver utredas ytterligare. För närvarande är klass-1 vägar, där Trafikverket planerar att ha

servicenivå hög, medtagna då bedömningen är att behovet av olika tekniska system kommer att vara störst på dessa vägar.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet skapar förutsättningar för många andra verksamheter inom Trafikverket, 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 en teleinfrastruktur till stöd för andra verksamheters behov av digitalisering och digital kommunikation. Genom objektet förbättras bland annat förutsättningarna för fjärrstyrning och fjärrövervakning av väg- och järnvägsanläggningen.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 090 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 2 087 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Teletransmissionsanläggning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa en hög tillgänglighet i väg- och järnvägstrafikens operativa it-funktioner, så som trafikstyrning och trafikledning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

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. En robust teletransmissionsanläggning är därför viktig för verksamheten.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

I objektet ingår en utbyggnad och komplettering av systemet GEMINI samt överflyttning av GEMINI till nästa generation transmissionsnät. Inom objektet kommer komplettering med optokabel att genomföras på vissa sträckor som inte finns med i objektet "Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät". I objektet ingår även åtgärder inom telekom samt investering och överflyttning av äldre PDH-teknik till modernare ip-teknik. Utöver detta kommer kommunikationslösningar att tas fram för några av Trafikverkets större pågående objekt, så som Nationellt tågledningssystem och Marknadsanpassad planering av kapacitet.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet skapar förutsättningar för många andra verksamheter inom Trafikverket, och objektets nyttor och effekter är därför svåra att beräkna och bedöma isolerat. Som ett exempel utförs objektet för att stödja andra verksamheters behov av digitalisering och digital kommunikation. Genom objektet förbättras även förutsättningarna för fjärrstyrning och fjärrövervakning av väg- och järnvägsanläggningen.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 885 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 945 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 319–2 450 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

ERTMS, ScanMed etapp 2 [Trelleborg–Malmö–Göteborg–Kornsjö]

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS (European Rail Traffic Management System) till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings-och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

En överenskommelse har tecknats med Norge om gemensamt införande år 2027. Objektet är även beroende av genomförande av och tidplan för objektet: ”Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering”, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet.

Beskrivning av objektet:

ERTMS är ett gemensamt europeiskt signalsystem. Införandet av ERTMS innebär att Trafikverket kommer att byta ut samtliga signalställverk till moderna, standardiserade

datorstallverk utrustade med ERTMS-teknik. Objektet omfattar införande av ERTMS på sträckan Trelleborg–Malmö–Göteborg–Korsjö.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet inom järnvägssystemet samt förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder. 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. Objektet är kostsamt men bedöms ändå sammantaget vara mer lönsamt än alternativet, som innebär att investera i det befintliga signalsystemet.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 184 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 184 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 2 388–3 980 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

ERTMS, övrigt stornät

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS (European Rail Traffic Management System) till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

En överenskommelse har tecknats med Norge om gemensamt införande 2030. Objektet är även beroende av genomförande av och tidplan för objektet: ”Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering”, eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet.

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 på de återstående sträckorna av "Core-Network" för person- och godståg. Exempel på de sträckor som ingår är delar av Västra stambanan, Ostkustbanan, delar av Godsstråket genom Bergslagen, delar av stambanan genom Övre Norrland och banor i Stockholm för att knyta samman Södra stambanan och Västra stambanan med Ostkustbanan.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet inom järnvägssystemet samt förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder. 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 att finnas betydligt färre variationer av ställverk, främjar ett mer kostnadseffektivt underhåll. Objektet är kostsamt men bedöms ändå sammantaget vara mer lönsamt än alternativet, som innebär att investera i det befintliga signalsystemet.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 5 745 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 3 163 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 4 553–6 937 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

ERTMS, resterande banor exkl. Inlandsbanan

Mål och syfte med objektet:

På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS (European Rail Traffic Management System) till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. Införandet av ERTMS är även en viktig del i digitaliseringen av svensk järnväg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025.

Införandet av ERTMS är ett EU-initiativ som främjar gränsöverskridande transporter inom Europa. För att få en mer modern, pålitlig och övervakningsbar anläggning har Trafikverket beslutat att ta ett helhetsperspektiv på reinvesteringen av signalanläggningen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet är beroende av genomförande av och tidplan för objektet: "Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering", eftersom den nya optoanläggningen är kommunikationsmediet för det nya signalsystemet. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

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 på de sträckor i Sverige som återstår efter att "Core-Network" byggs ut.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Införandet av ERTMS bidrar till ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet inom järnvägssystemet samt förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder. 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 att finnas betydligt färre variationer av ställverk, främjar ett mer kostnadseffektivt underhåll. Objektet är kostsamt men bedöms ändå sammantaget vara mer lönsamt än alternativet, som innebär att investera i det befintliga signalsystemet.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 9 278 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 162 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 7 144–11 412 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

LTS, Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att stärka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg genom att möjliggöra för tre till sex stycken 750 meter långa godståg per dygn och riktning att passera inom triangeln Hallsberg–Göteborg–Malmö. Objektets syfte är även att uppfylla de krav som ställs inom TEN-T-förordningen nr 1315/2013.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

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 tåg i triangeln Hallsberg–Göteborg–Malmö, vilket

är ett krav enligt TEN-T-förordningen nr 1315/2013, behöver ett flertal identifierade hinder och brister åtgärdas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

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 tåg på den aktuella sträckan. På Södra stambanan i Nässjö föreslås en mindre ombyggnad. På Västra stambanan i Slätte och Våring genomförs växelbyten och förlängning av förbigångsstation. I Herrljunga genomförs ett mindre signalobjekt och i Hallsberg förlängs ett spår på rangerbangårdens infartsgrupp.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektets bidrag till ekologisk hållbarhet är positivt eftersom förutsättningar förbättras för överflyttning av transporter från väg till järnväg. Detta bedöms överväga effekter av utsläpp under byggskedet. Objektet påverkar inte social hållbarhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 143 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 143 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 100–186 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

LTS, övrigt stornät, åtgärder för långa godståg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att stärka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg genom att möjliggöra för tre till sex stycken 750 meter långa godståg per dygn och riktning att passera på de aktuella sträckorna. Objektets syfte är även att uppfylla de krav som ställs inom TEN-T-förordningen nr 1315/2013.

Grund för prioritering:

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 tåg, vilket är ett krav enligt TEN-T-förordningen nr 1315/2013, behöver ett flertal identifierade hinder och brister åtgärdas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

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 tåg. Bland annat kommer åtgärder att genomföras på sträckan Kornsjö–Göteborg, och Hallsberg kommer att få en ny infartsgrupp.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektets bidrag till ekologisk hållbarhet är positivt eftersom förutsättningar förbättras för överflyttning av transporter från väg och sjöfart till järnväg. Detta bedöms överväga effekter av utsläpp under byggskedet. Objektet påverkar inte social hållbarhet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 2 333 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 1 697 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 1 633–3 033 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Införande av FRMCS (Future Railway Mobile Communications System)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att ersätta befintligt radiosystem med ett nytt, för att därigenom säkra järnvägens behov av mobilkommunikation mellan infrastrukturen och fordonen.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

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 17 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).

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Järnvägens radiosystem omfattas av den tekniska harmonisering av järnvägssystemet i Europa som regleras i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Införandet är

därför beroende av det arbete som pågår med att utveckla ett nytt europeiskt radiosystem. Inlandsbanans GSM-R-nät drivs och förvaltas av IBAB, men är anslutet till Trafikverkets GSM-R-nät. Inlandsbanans radionät behöver därför hanteras samtidigt som införandet i resten av landet, för att det ska vara möjligt att avveckla GSM-R-infrastrukturen. Även avtalen om GSM-R på Öresundsbron och Arlandabanan behöver hanteras. Införandet i Sverige behöver också koordineras med Norge och Danmark och ERTMS-införandet.

Beskrivning av objektet:

Objektet består av ett flertal olika aktiviteter, däribland införande av ett nytt centralt kommunikationssystem för FRMCS, etablering av ett nytt radionät bestående av nya basstationer, modernisering av transmissionssystemen genom etablering av fiber till de platser som har kopparkabel. Utöver detta behöver reinvesteringsåtgärder genomföras på ett flertal platser för att klara ytterligare 25 års livslängd, och systemet måste införas ombord på fordon.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

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 en kommunikationsutrustning till stöd för andra verksamheters behov av mobil kommunikation.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 324 miljoner kronor. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 324 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 227–421 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

3. Sverigeförhandlingen

Storstad Stockholm

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Hagalund, tunnelbanestation

Tunnelbanestationen Hagalund byggs i Hagalund, Solna kommun, mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden längs planerad gul linje. Stationen ska byggas med två uppgångar, varav en ska placeras i Hagalunds arbetsplatsområde och en längs Solnavägen.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 225 miljoner kronor varav 1 021 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 153 miljoner kronor.

Stockholm, cykelobjekt

Stockholms stad har åtagit sig att genomföra följande cykelobjekt:

- Liljeholmsbron (förbättrad framkomlighet)
- Årsta (ny cykelbana Årstabron–Årstabergsvägen)
- Cykelbro Gamla stan–Tegelbacken (breddning förbi Riddarholmen och flytbro vid Centralbron)

Huddinge kommun har åtagit sig att genomföra följande cykelobjekt:

- Björnkullaringen – Regulatorvägen (ny cykelbana/-länk)
- Huddingevägen – Katrinebergsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Smista allé – Rytthalsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Björnkullavägen - Alfred Nobels allé (ny cykelbana/-länk)
- Katrinebergsvägen - Glömstavägen/Gustav Adolfsvägen (ny cykelbana/-länk)
- Loviseberg - Älggräsvägen (Tullinge) (ny cykelbana/-länk)
- Häradsvägen - Karin Boyes gata (ny cykelbana/-länk)
- Förbifart Stockholm-Kungens kurvaleden (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 – Rytthalsvägen (cykelbana/-länk breddas)
- Hälsövägen - Alfred Nobels allé kommungräns (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)

Täby kommun har åtagit sig att genomföra följande cykelobjekt:

- Arninge Ullna (cykelväg till station)
- Västra Roslags-Näsby (a) (cykelväg till station från väster samt cykelparkering med 276 platser varav 120 med väderskydd/tak)
- Västra Roslags-Näsby (b) (snabbcykelväg till station, nord-sydlig riktning samt cykelparkering med 140 platser varav 80 med väderskydd/tak)
- Västra Roslags-Näsby (c) (cykelväg till Roslagsbanans station från öster)

Objektet har en beräknad totalkostnad på 487 miljoner kronor varav 365 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 122 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer

Tunnelbanan ska gå från Älvsjö till Fridhemsplan i bergtunnel. Vid Aspudden ansluts den nya tunnelbanan till röd linje via tunnel, vilket innebär att tåg från Norsborg/Skärholmen kan använda den nya tunneln till Fridhemsplan. Sex nya stationer omfattas: Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Tunnelbanestationerna planeras för två uppgångar, förutom station Älvsjö som planeras för en uppgång. För stationerna Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan planeras för anslutning till befintliga biljetthallar. För stationerna Östberga och Årstafältet ingår i kalkylerna två nya uppgångar. Hela den nya sträckan beräknas bli cirka 9,7 kilometer lång, varav 1,7 kilometer utgör anslutningen till befintlig röd linje.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 11 742 miljoner kronor varav 8 646 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 907 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer

Den befintliga Roslagsbanan förlängs från Universitetet till City via Odenplan. Förlängningen blir cirka 4 kilometer och omfattar nya stationer vid Odenplan och T-centralen (varvid sträckan Universitetet–Östra station inte längre trafikeras). Roslagsbanans nya stationer ska ansluta till de befintliga tunnelbanestationerna vid Odenplan och T-centralen. Den befintliga stationen Universitetet ska användas även i fortsättningen.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 6 637 miljoner kronor varav 5 417 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden.

Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik

Spårväg syd planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö via bland annat Masmö, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårväg syd blir drygt 17 kilometer lång och omfattar 16 nya hållplatser. Större delen av spårvägen är utformad för att gå ovan jord. Undantaget är tunnlarna under Masmö 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.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 3 880 miljoner kronor varav 3 060 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden.

Storstad Göteborg

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen

Objektet omfattar nybyggnad av spårvägen mellan Linnéplatsen, Lindholmen och Frihamnen samt mellan Hjalmar Brantningsplatsen och Tingstadsvägen. I takt med Älvstadens utveckling och utbyggnad av bostäder och verksamheter krävs en kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken på Norra Älvstranden och Backaplan. En ny älvförbindelse 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 2035. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 901 miljoner kronor varav 2 777 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 501 miljoner kronor.

Göteborg, Citybuss Backa-stråket

Objektet omfattar utbyggnad av "Citybuss" BRT-anläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg mellan Balladgatan (Tingstad) och Körkarlens gata. Framkomligheten förbättras, attraktiviteten stärks och hela stråket kopplas till den regionala porten Brunnsbo. Objektet planeras vara på plats år 2023. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 408 miljoner kronor varav 238 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 171 miljoner kronor.

Göteborg cykelobjekt

Åtta cykelbanor anläggs i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att knyta ihop staden med hjälp av cykelbanor i kombination med utbyggnad av kollektivtrafik, ökar nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Det underlättar cykelanvändandet eftersom fler kan ta sig till och från bostaden och kollektivtrafiksystemen med cykel.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 246 miljoner kronor varav 185 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 62 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)

Utbyggnad av "Citybuss" BRT-anläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg, Lindholmen–Ivarsbergsmotet–Vårdväderstorget. Detta stråk ger en ökad tillgänglighet mellan Biskopsgården, Norra Älvstranden och

vidare till Linnéplatsen. Objektet byggs i etapper och planeras vara färdigställt i sin helhet år 2031. Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering, fordon och trafikering.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 715 miljoner kronor varav 417 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 298 miljoner kronor.

Objekt som ingår i avtalet men som föreslås byggstarta utanför planperioden

Göteborg, Linbanan Centrum

Objektet omfattar nybyggnad av en 3-kablig stadslinbana mellan Järntorget, Lindholmen, Västra Ramberget och Wieselgrensplatsen. Linbanan underlättar kollektivtrafikresor över Göta älv, mellan Göteborgs norra och södra centrum. Den ska vara på plats redan år 2021 och avlastar då övrig kollektivtrafik under en intensiv period av byggande i centrala Göteborg (Västsvenska paketet och bostäder). Västra Götalandsregionen svarar för medfinansiering och trafikering.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 123 miljoner kronor varav 893 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Ingen kostnad belastar nationell plan under planperioden.

Storstad Helsingborg

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Helsingborg, kollektivtrafik

Objektet omfattar Helsingborgsexpressen 2 och Helsingborgsexpressen 3. Helsingborgsexpressen 2 (HEX 2) ska byggas från Maria station i norr till Ramlösagården i öster, via stadens centrala delar. HEX 2 är en ny linje i det Buss Rapid Transit-system (BRT) som nu byggs i Helsingborg. HEX 2 går delvis i samma sträckning som Helsingborgsexpressen 1 (HEX 1) som redan byggs med medfinansiering från stadsmiljöavtal.

Helsingborgsexpressen 3 (HEX 3) ska byggas från Ragnvalla i öster 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.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 357 miljoner kronor varav 178 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 134 miljoner kronor.

Helsingborg cykelobjekt

Objektet omfattar 59 cykelobjekt. Dessa har en koppling till Helsingborgsexpressen 2 och/eller Helsingborgsexpressen 3. De 59 objekten innefattas under följande:

- stråk Helsingborg centrum – 18 objekt
- korsningspunkter – 18 objekt
- stråk och parkering vid Maria station – 13 objekt
- stråk och parkering vid Ramlösa station – 8 objekt
- cykelparkeringar i centrala Helsingborg – 2 objekt

Objektet har en beräknad totalkostnad på 295 miljoner kronor varav 221 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 74 miljoner kronor.

Storstad Lund

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Spårväg Lund C – ESS

Objektet omfattar en ny spårvägslinje mellan Lunds centralstation och stadsdelen Brunnsnög. Sträckan är 5,5 kilometer lång och planeras för nio hållplatser. Spårvagnarna kommer att köra på egen bana, och endast vid korsningar kommer biltrafik att passera banan i plan. Spårvägsstråket startar vid Lunds centralstation och passerar bland annat Skånes universitetssjukhus, Lunds tekniska högskola, Ideon-området och Medicon Village innan det fortsätter till den nya stadsdelen Brunnsnög där utbyggnaden MAX IV och ESS pågår. Spårvägen Lund C–ESS kommer att utgöra en viktig länk i det regionala kollektivtrafiksystemet.

Objektet har en beräknad totalkostnad på 803 miljoner kronor varav 728 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 57 miljoner kronor.

Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)

Objektet omfattar tre cykelgarage och fyra nya cykelbanor. Tillgängligheten till garagen från cykelbanorna ska vara god. De sju cykelobjekten är:

- Spoletorp (cykelgarage)
- Resecentrum Väster (cykelgarage)
- Bangatan (cykelgarage)
- Bangatan–Spolegatan (cykelbana)
- Allhelgona Kyrkogata (cykelbana)
- Byggmästaregatan (cykelbana)
- Åldermansgatan (cykelbana)

Objektet har en beräknad totalkostnad på 165 miljoner kronor varav 124 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 41 miljoner kronor.

Storstad Malmö

Namn-givna investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)

Objektet omfattar en utbyggnad av åtta stadsbussobjekt. Fyra av dessa utgör Malmöexpresslinjer.

De stadsbusslinjer som ingår i avtalet är:

- Malmöexpressen med eldrift, linje 2, Lindängen–Söderkulla–Nyhamnen
- Malmöexpressen med eldrift, linje 4, Bunkeflostrand/Limhamn–Segevång
- Malmöexpressen med eldrift, linje 5, Stenkällan–Rosengård–Västra Hamnen
- Malmöexpressen med eldrift, linje 8, Lindängen–Hermodsdal–Västra Hamnen
- stadsbuss med eldrift, linje 3, Ringlinjen
- stadsbuss med eldrift, linje 6, Klagshamn–Fortuna Hemgården
- stadsbuss med eldrift, linje 9, Ön/Limhamn–Värnhem
- stadsbuss med eldrift, linje 10, Malmö C–Lorensborg–Hyllie–IKEA Hubbhult

I kollektivtrafikobjekten 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. Dessutom ingår på vissa delsträckor ombyggnader av gaturummet för att möjliggöra förtätning och ökat bostadsbyggande samt för att skapa säkra, trygga och tillgängliga miljöer kring hållplatserna. På vissa sträckor ingår kompletterande fördröjningsåtgärder för skyfall. Ombyggnad av bytespunkter och bussterminaler ingår i flera av objekten.

Objektet har en beräknad total kostnad på 3 278 miljoner kronor varav 1 922 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 814 miljoner kronor.

Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2

Objektet utgörs av en andra utbyggnadsetapp av Lommabanan, som syftar till att öka kapaciteten på banan för att möjliggöra persontågstrafik i halvtimmestrafik. Objektet omfattar spåråtgärder i form av långa mötesstationer genom dels nyanläggning i Alnarp, dels förlängning av spår i Flädie inklusive ställverksbyte, eventuella bullerskyddsåtgärder samt plattformsförlängning i Kävlinge. Objektet möjliggör en tätare pågatågstrafik på Lommabanan in i Malmö.

Objektet har en beräknad total kostnad på 204 miljoner kronor varav 102 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 102 miljoner kronor.

Malmö cykelobjekt

Objektet omfattar 14 cykelobjekt. Dessa objekt har en nära koppling till kollektivtrafikobjekten, vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Objekten ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt skapar en attraktivare stadsmiljö. Samtliga överenskomna cykelobjekt är cykelbanor och går utmed:

- 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
- Krossverksgatan
- Holma
- Södra Hyllie
- Nya Citadellsfogen (Neptunigatan/Västra Varvsgatan)

Objektet har en beräknad total kostnad på 585 miljoner kronor varav 439 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Kostnaden som belastar nationell plan under planperioden uppgår till 137 miljoner kronor.

4. Tillkommande objekt vid en anslagshöjning på 10 procent

Norrbottnens län

E10, Kauppinen–Kiruna, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan samt att möjliggöra säker framkomlighet för oskyddade trafikanter på del av sträckan där behov finns. Objektet gör det också möjligt att behålla nuvarande hastighetsgräns på 100 kilometer per timme.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E10 är en viktig öst-västlig transportled genom Norrbotten och Barentsområdet. Vägen är en betydelsefull pendlingsled som kopplar samman inland och kust och har även en viktig funktion för näringslivets transporter. Om vägens standard inte förbättras genom mötesseparering kommer nuvarande hastighetsgräns på 100 kilometer per timme att sänkas till 80 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en del av en tänkt utbyggnad av mötesseparering längs med E10. Det är önskvärt att objektet genomförs samordnat med objektet: ”E10 Mertainen–Kauppinen, mötesseparering”. Objektets beräknade samhällsekonomiska lönsamhet är dock inte beroende av andra etappers genomförande. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 7 kilometer. I objektet ingår även byggnation av ersättningsvägar och 4,5 kilometer ny gång- och cykelväg med belysning. En gång- och cykelport anläggs och tre korsningar byggs om. Hela sträckan förses med viltstängsel och en faunapassage.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till ekonomisk och social hållbarhet genom att skapa ett säkrare, mer tillgängligt och robust vägtrafiksystem. Bidraget till den ekologiska hållbarheten är både positivt och negativt. Ökad klimatpåverkan och den barriäreffekt som mötessepareringen innebär är de största negativa effekterna. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimatpåverkan och ökade barriäreffekter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 146 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 102–189 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E10, Mertainen–Kauppinen, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan samt att möjliggöra säker framkomlighet för oskyddade trafikanter på del av sträckan där behov finns.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E10 är en viktig öst-västlig transportled genom Norrbotten och Barentsområdet. Vägen är en betydelsefull pendlingsled som kopplar samman inland och kust och har även en viktig funktion för näringslivets transporter. Om vägens standard inte förbättras genom mötesseparering kommer nuvarande hastighetsgräns på 100 kilometer per timme att sänkas till 80 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en del av en tänkt utbyggnad av mötesseparering längs med E10. Det är önskvärt att objektet genomförs samordnat med objektet: ”E10 Kauppinen–Kiruna, mötesseparering”. Objektets beräknade samhällsekonomiska lönsamhet är dock inte beroende av andra etappers genomförande. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar cirka 20 kilometer. I objektet ingår även uppförande av viltstängsel.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till ekonomisk och social hållbarhet genom att skapa ett säkrare, mer tillgängligt och robust vägtrafiksystem. Bidraget till den ekologiska hållbarheten är både positivt och negativt. Klimatpåverkan kopplat till byggskedet och den barriäreffekt

som mötessepareringen innebär är de största negativa effekterna för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimatpåverkan under byggskedet och ökade barriäreffekter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 360 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 252–469 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Malmbanan, Peuravaara–Rautas, dubbelspår

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten på Malmbanan.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna–Riksgränsen” i nationell plan 2014–2025.

Malmbanan, norra omloppet (Kiruna–Riksgränsen), och Ofotbanen (Riksgränsen–Narvik) har ett högt kapacitetsutnyttjande, och punktligheten för gods- och persontåg är inte tillfredsställande. Näringslivet har genomfört investeringar, bland annat kopplat till malmtransporter, och en ökning av godstransporterna förväntas. Detta ställer krav på kapaciteten på Malmbanan och Ofotbanen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Före detta norska Jernbaneverket har i samverkan med Trafikverket utrett dubbelspår på Ofotbanan. Under hösten år 2016 genomfördes en ”tilltaksutredning” för en tänkt första etapp Vassijaure–Katterat. I Jernbaneverkets förslag till Transportplan 2018–2029 ingick en delfinansiering på 2 miljarder NOK för etappen, men finansieringen har dragits tillbaka inför Stortingets beslut om planen, med hänvisning till avsaknad av åtgärder på svenska sidan. Objektet ingår som en del i en tänkt långsiktig utbyggnad av dubbelspår Kiruna–Narvik. För att få ut full effekt av objektet krävs en utbyggnad av en längre dubbelspårssträcka. Då krävs att investeringar genomförs även i Norge. Objektets beräknade samhällsekonomiska lönsamhet är dock inte beroende av övriga etappers genomförande.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar cirka 18,7 kilometer dubbelspår längs befintligt enkelspår, som kopplar samman driftplatserna Peuravaara, Krokvik och Rautas. Objektet omfattar även ombyggnad av aktuella driftplatser. Krokvik byggs om till förbigångsdriftplats och Rautas till kryssdriftplats. I objektet ingår en viltpassage och en planskild korsning.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet skapar även omledningsmöjligheter samt möjliggör för planerat drift och underhåll, vilket är positivt för robustheten. Objektet bidrar till att stärka kvaliteten och konkurrenskraften för näringslivets transporter, bland annat genom en ökad punktlighet och robusthet samt genom att transportkostnaderna kan hållas nere, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i känsliga miljöer så som Natura 2000-områden och viktiga områden för rennäringen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 064 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 745–1 383 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "plan inför val av lokaliseringsalternativ".

Malmbanan, Murjek, bangårdsförlängning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten genom förbättrade mötesmöjligheter för långa tåg.

Grund för prioritering:

Namngiven brist "Kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna – Riksgränsen" i nationell plan 2014–2025.

Sträckan blir allt hårdare belastad och trafiken kommer att öka ytterligare i närtid. Bangården har höga underhållskostnader eftersom mötesspårerna, uppställningsspårerna och växlarna är gamla och slitna. Mötesspårerna är för korta för att klara tågmöten med tåg som är längre än 529 meter.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Kortfattad beskrivning av objektet:

Objektet innebär förlängning av mötesspårerna söderut. Det innebär 870 meter nytt dubbelspår och 420 meter nytt enkelspår. Fyra nya 1:15-växlar med rörlig

korsningsspets samt fyra nya 1:9-växlar läggs in i rakspår för att reducera slitaget. 980 meter mötesspår och 250 meter uppställningsspår rustas upp. Stationen kortas av i norra änden för att få tillräckligt avstånd mellan norra växeln och plankorsningen för att undvika att växeln snöfylls vid plogning av vägen. 650 meter spår rivs.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom att objektet medför ett säkrare, tillförlitligare och tillgängligare transportsystem. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga betydande målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 258 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 245–271 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Västerbottens län

E12, Brattby–Vännäs, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa god framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper på pendlingstråket mellan Vännäs och Umeå. Objektet syftar också till att utveckla möjlighet att cykla på stråket.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan är ett viktigt pendlingsstråk. På grund av höga trafikflöden i kombination med låg standard har hastigheten sänkts till 80 kilometer i timmen av trafiksäkerhetsskäl. Säkerheten för oskyddade trafikanter är inte bra, vare sig för den långsgående trafiken eller för passagemöjligheter. Sträckan anses ha potential för cykelpendling.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Vägen breddas på hela sträckan (5,5 kilometer). Objektet omfattar även byggnation av 2,2 kilometer ny cykelväg med belysning. En trafikplats byggs i Vännäs, liksom ytterligare två planskilda passager för exempelvis jordbruksfordon och cykel.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Objektet medför även negativa effekter för den ekologiska hållbarheten i form av intrång i landskap samt ökade barriäreffekter. Objektet bidrar till ett säkrare, tillgängligare och robustare vägtrafiksystem, vilket bedöms gynna den ekonomiska och sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och visst intrång i naturen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 191 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 134–249 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

E12, Kulla–Norrfors, mötesseparering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa god framkomlighet och trafiksäkerhet på pendlingsstråket mellan Vännäs och Umeå. Det ska även utveckla möjligheten att cykla på stråket.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan är ett viktigt pendlingsstråk. På grund av höga trafikflöden i kombination med låg standard har hastigheten sänkts till 80 kilometer i timmen av trafiksäkerhetsskäl. Säkerheten för oskyddade trafikanter är inte bra, vare sig för den långsgående trafiken eller för passagemöjligheter. Sträckan anses ha potential för cykelpendling.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Vägen breddas på hela sträckan (7 kilometer). En kilometer ny cykelväg på landsbygd och en kilometer cykelväg i tätort ingår i projektet. Objektet omfattar även byggnation av en trafikplats i Brännland och ytterligare två planskilda passager för exempelvis jordbruksfordon och cykel.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Objektet medför även negativa effekter för den ekologiska hållbarheten i form av intrång i landskap samt ökade barriäreffekter. Objektet bidrar till ett säkrare och mer tillgängligt och robust vägtrafiksystem, vilket bedöms vara positivt för den ekonomiska och sociala hållbarheten. Förhållandena för de oskyddade trafikanterna kommer även att förbättras, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och visst intrång i naturen.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 206 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 144–267 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Hällnäs–Lycksele, elektrifiering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att elektrifiera sträckan Hällnäs–Lycksele och att därigenom skapa förutsättningar för effektivare fordonsomlopp och minskad klimatpåverkan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Järnvägen mellan Hällnäs och Lycksele är oelektrifierad. Med en elektrifiering av sträckan behövs inget byte från diesel- till ellok i Hällnäs, för vidare transport norrut och söderut på Stambanan genom Övre Norrland. Möjligheten att transportera gods med ellok skapar förutsättningar för en något högre medelhastighet, eftersom elfordon har bättre acceleration än dieselfordon. Ellokets högre dragkraft ger utrymme för sänkta omkostnader genom möjligheten att transportera mer godsvolym per tågsätt. Persontrafiken på sträckan skulle med en elektrifiering kunna trafikeras med samma elfordon som trafikerar omgivande banor och därigenom få ett mer optimerat och robust fordonsomlopp.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en elektrifiering av sträckan Hällnäs–Lycksele. Objektet innebär byggande av kontaktledning system AT, med kraftmatning från befintlig stambana. Objektet innefattar 66 kilometer elanläggning, cirka 500 meter bullerplank och 13 kilometer kraftmatning upphängd på befintlig bana.

Projektet tillämpar kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som befintlig infrastruktur med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra positivt till den ekonomiska hållbarheten genom att det medför positiva effekter för de tågoperatörer och företag som brukar järnvägen. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas positivt genom att koldioxidutsläppen minskar genom övergången från diesel till el. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad

tillförlitlighet och kvalitet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av landskapspåverkan. Det finns även en viss målkonflikt inom hänsynsmålet i anslutning till klimatet då minskad energianvändning per fordonskilometer står i konflikt med ökad energianvändning vid byggnation.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 255 miljoner kronor varav 40 miljoner kronor utgörs av samfinansiering. Bedömt osäkerhetsintervall är 179–332 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

E4, Förbifart Skellefteå

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i Skellefteå tätort samt förbättra boendemiljön längs befintlig vägsträckning.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning måste passera älven på Viktoriabron (E4), vilket leder till stora trafikmängder på E4, med stort inslag av tung trafik. De stora trafikmängderna genom centrum medför att små störningar i trafiken kan medföra långa köer. Söderifrån sträcker sig dubbla köer vanligtvis ut över Viktoriabron och ytterligare drygt hundra meter längre söderut. Trafikmängderna medför bullerstörningar och höga halter av kvävedioxid. Situationen medför även trafiksäkerhetsproblem.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en förbifart öster om Skellefteå. Den södra delen av sträckan, cirka 3 kilometer, är nysträckning och inkluderar en bro över Skellefteå älv, medan resterande 2,4 kilometer är ombyggnation av nuvarande Östra leden. Tre trafikplatser föreslås, en strax söder om korsningen väg 364/E4, en vid Torsgatan och en i korsningen E4/Östra leden. Till detta kommer en cirkulationsplats i korsningen väg 372/Östra leden samt i korsningen Viktoriagatan/Kanalgatan. Lokalgatorna Strågatan, Rosgatan och Krongatans koppling mot Östra leden försvinner. Befintliga gång- och cykelvägar anpassas, inklusive fyra portar. Gång- och cykelstråk byggs utmed E4 från väg 829 till Torsgatan. Busshållplatser åtgärdas, och bulleråtgärder genomförs där det finns behov.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför negativa effekter för den ekologiska hållbarheten i form av landskapsintrång och barriäreffekter. Nysträckningen ger en viss negativ påverkan på

landskapet och älvpassagen samt liten negativ effekt på natur- och kulturvärden. Koldioxidutsläppen från trafiken minskar till följd av förbifarten, dock ger projektet som helhet upphov till ett ökat utsläpp av koldioxid. Positiva effekter för den sociala hållbarheten är förkortade restider, lägre bullernivåer samt ökad trafiksäkerhet. Den ekonomiska hållbarheten bedöms påverkas positivt av att objektet bidrar till ökad möjlighet för kommunen att genomföra sina intentioner för förtätning av staden enligt översiktsplanen. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet samt förbättrad boendemiljö i centrala Skellefteå, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i landskapet. Genom förbifarten minskar bullernivåerna på befintlig sträckning något, men de ökar något utmed den befintliga delen av Östra leden.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 820 miljoner kronor varav 249 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Bedömt osäkerhetsintervall är 687–953 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Jämtlands län

Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten samt att möjliggöra för hastighetshöjningar och därigenom en förkortad restid.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Mittnordenkorridoren förbinder regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall. Förbindelsen har en avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten och är viktig för både besöksnäringen och näringslivets godstransporter. För att korridoren ska få en bra och effektiv standard krävs att ett antal brister åtgärdas. På svenska sidan är bristerna i restider påtagliga på Mittbanan. Persontrafiken har en ambition att ha en restid Sundsvall–Östersund på mindre än 2 timmar. Restiden är i dag 2,5 timmar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar hastighetshöjande ATC-åtgärder samt ombyggnad till ESİK (enkelspår, samtidig infart, kort station) i Pilgrimstad, Ope samt Stavre. Samtidig infart innebär tågmöten där tågen kan rulla in på driftplatsen samtidigt, vilket förkortar tiden för mötet.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. I området finns artrika järnvägsmiljöer som det är viktigt att ta hänsyn till för att inte den ekologiska hållbarheten ska påverkas negativt. Objektet bidrar till att öka tillgängligheten och tillförlitligheten på stråket samt möjliggör för en ökning i andelen kollektivtrafikresor, vilket bedöms vara positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 123 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 86–160 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Östersund–Storlien, hastighetshöjande åtgärder

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten samt att möjliggöra för hastighetshöjningar och därigenom en förkortad restid.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Mittnordenkorridoren förbinder regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall. Förbindelsen har en avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten och är viktig för både besöksnäringen och näringslivets godstransporter. För att korridoren ska få en bra och effektiv standard krävs att ett antal brister åtgärdas.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad av 67 vägskydd av typ A-anläggning.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet på stråket samt möjliggör för en ökning av andelen kollektivtrafikresor, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten då det kan medföra en minskning av koldioxidutsläppen. Objektet medför en ökad trafiksäkerhet genom att antalet bevakade plankorsningar ökar, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. I området finns artrika järnvägsmiljöer som det är viktigt att ta hänsyn till för att inte den ekologiska hållbarheten ska påverkas negativt. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av störning av känsliga järnvägsmiljöer. Det finns även en viss målkonflikt inom hänsynsmålet i anslutning till klimatet då minskad energianvändning per fordonskilometer står i konflikt med ökad energianvändning vid byggnation.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 236 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 165–306 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Gävleborgs län

Rv 56, Länsgräns U–Hedesunda, Råta linjen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Namn given brist ”Trafiksäkerhet och framkomlighet Väg 56 Länsgränsen C–Valsjön” i nationell plan 2014–2025.

Befintlig väg är smal, saknar mittseparering och det är tätt mellan korsningspunkter från mindre, anslutande vägar. En breddning av vägen är nödvändig för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Behovet ökar på grund av att en större del av trafiken består av tung trafik. Skyltad hastighet är i dag 70-90 kilometer per timme.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med mestadels omväxlande ett respektive två körfält. Objektet omfattar 14,8 kilometer. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Den ekologiska hållbarheten påverkas även negativt genom ökade barriäreffekter, påverkan på kulturmiljövärden samt genom att den högre hastigheten som objektet möjliggör leder till ökade koldioxidutsläpp. Objektet medför ökad trafiksäkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter, vilket leder till att antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken kan minska. En mötesfri väg innebär även att trafikanterna får en mer tillförlitlig färd längs vägsträckan och den regionala tillgängligheten ökar genom högre hastighet och minskad risk för störningar på vägen, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av klimatpåverkan och intrång i landskaps- och naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 226 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 180–271 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

Uppsala län

Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka framkomligheten för vägtrafik och sjöfart samt möjliggöra hållbara pendlingsmöjligheter med framför allt kollektivtrafik, men även med gång och cykel på väg 55.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Det är angeläget att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren så att större fartyg kan passera. Hjulstabron på väg 55 korsar Mälaren vid Hjulstaviken och är en viktig passage över Mälaren. I dagsläget kan större fartyg inte passera bron eftersom öppningen är för smal. Bron byggdes år 1953, och de rörliga delarna är i behov av en upprustning.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar rivning av befintlig bro och byggnation av en ny mellanhöj bro i nytt läge öster om befintlig bro. Nya påseglingsskydd byggs vid det nya broläget. Segelfri höjd föreslås bli 15 meter i stängt läge, och den öppningsbara delen föreslås få cirka 50 meter segelfri bredd. Fri brobredd föreslås till 11 meter, med ett körfält i vardera riktningen samt gång- och cykelbana.

Projektet tillämpar delvis kraven i ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet innebär att tillförlitligheten för fordonstrafik på väg förbättras genom bland annat färre broöppningar. Byggnationen av en ny bro medför dock ökade utsläpp, och objektet innebär troligen även negativ påverkan på Natura 2000-område samt riksintresse för kulturmiljövård och friluftsliv, vilket är negativt ur ett ekologiskt och socialt hållbarhetsperspektiv. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Viss målkonflikt finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i landskapet som ger en negativ påverkan på natur- och kulturmiljön.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 862 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 604–1 121 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

Östergötlands län

Tvärförbindelse E4/E22 i Norrköping

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att minska trafikbelastningen och buller- och miljöproblemen i centrala Norrköping. Objektet avser även att förbättra kopplingen mellan Europavägarna och tillgängligheten till Händelö inklusive hamnområdet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Det finns brister i kopplingarna mellan Europavägarna E4 och E22 samt mellan dessa vägar och hamnområdet i Norrköping. Den skyltade vägen mellan E4 (norr om Norrköping) och E22 innebär en sex kilometer lång omväg jämfört med att åka genom centrala Norrköping. Det innebär att många väljer att åka den kortare vägen genom Norrköping, vilket leder till trängsel på vägnätet samt försämrad luftkvalitet och ökat buller. Kopplingen mellan Europavägarna och hamnområdet, samt inom hamnområdet, leder även till att mycket tung trafik går via Hamnbron som ligger centralt i Norrköping.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av tre nya vägsträckor. Mellan trafikplats Herstadberg och Händelö byggs "Händelöleden" som är en cirka 3 kilometer lång förbindelse med en ny bro. Mellan Ståthögaleden och Söderleden byggs "Johannisborgsförbindelsen" som är en knappt 3 kilometer lång vägsträckning med bro över Motala ström. Mellan Ståthögavägen och Riksvägen byggs "Sandbyhovskroken" som är en kort vägförbindelse under stambanan. Objektet omfattar även en byggnation av fyra körfält på Söderleden mellan trafikplats Ljura och Sjötullsgatan (där Johannisborgsförbindelsen tar vid). Vidare görs åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i stråket Hamnbron–Östra Promenaden–Söderköpingsvägen i form av nya busskörfält. Trafikplats Ljura anpassas så att trafik söderifrån på E22 naturligt leds ner på Söderleden i stället för Söderköpingsvägen.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till att styra bort biltrafik från centrala Norrköping, vilket medger ökade möjligheter för stadsutveckling, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten gynnas även av en bra tillgänglighet till hamnen. Transporter på väg till Norrköpings hamn underlättas, vilket kan ge en överflyttning från järnväg till väg, men även från väg till sjö. Objektet medför viss inverkan på känsliga naturområden och på landskapsbilden, men samtidigt genomförs objektet i stor utsträckning i ett område som redan är kraftigt påverkat. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet, då objektet riskerar att medföra att vägtrafiken (i synnerhet för gods) ökar, vilket har negativa effekter för klimatet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 141 miljoner kronor varav 609 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering. Bedömt osäkerhetsintervall är 798–1 483 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Stockholms län

Tomteboda bangård

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra tillgängligheten till Tomteboda bangård samt att förbättra säkerheten och arbetsmiljön för densamma. Objektet avser även att skapa ökade möjligheter till depå och uppställning för persontrafik.

Grund för prioritering:

Namn given brist ”Tomteboda bangård, bristande effektivitet” i nationell plan 2014–2025.

Befintlig kapacitet och planerade kapacitetshöjande åtgärder vid bland annat Hagalund bedöms inte vara tillräckliga utifrån förväntad trafikutveckling efter 2030. Detta innebär att antalet persontåg med tågvändning i Stockholm inte kan öka. Tomteboda är i dag inte signalreglerat och det tar lång tid att ta sig genom bangården eftersom växlar måste läggas om manuellt och i samråd med andra rörelser på bangården. Detta innebär att kapaciteten på tillfartsspåren till Tomteboda (från både Ostkustbanan och Mäljarbanan) är begränsad under persontrafikens högtrafiktid. Detta minskar bangårdens användbarhet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av bangården som innebär att bangården bland annat utformas med ankomst- och avgångsspår, en rangeranläggning, nytt rangerställverk, spår och plattformar för furnering och omloppsnära tjänster, samt lokuppställning. Objektet innebär även utbyte av samtliga spår och omhändertagande av förorenad mark. I objektet ingår även installation av ett nytt signalställverk.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet möjliggör för en ökad kapacitet som i förlängningen möjliggör för en utökad järnvägstrafik och därigenom positiva effekter för den ekologiska hållbarheten. För godstrafiken innebär objektet främst ökad tillgänglighet till bangården under persontrafikens högtrafiktid, vilket kan bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 838 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 755–920 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Horstensleden (farleder Stockholm)

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och trafiksäkerheten i farlederna in mot Stockholm. Vidare syftar objektet till att eliminera de erosionsproblem som framför allt finns i Furusundsleden samt minska fartygstrafikens utsläpp av klimatgaser.

Grund för prioritering:

Namngiven brist ”Farled in till Stockholm, fördjupad utredning om bristande kapacitet och säkerhet (Horstensleden)” i nationell plan 2014–2025.

Till Stockholms olika hamndelar och kajer finns tre vägar: via Sandhamnsleden, Furusundsleden eller Södertälje och Mälaren. Sandhamnsleden består av flera trånga passager och en kraftig krök kring Farfarsgrund. Fartyg som är längre än 245 meter kan inte använda farleden utan måste i stället gå via Furusundsleden. För fartyg som kommer söderifrån innebär det en omväg på cirka 50 extra distansminuter (motsvarande cirka nio landmil enkel väg). Fartygen har blivit allt större med åren, vilket innebär att fler fartyg än tidigare tvingas ta omvägen via Furusundsleden. På senare år har allt fler signaler om en ökad erosionsaktivitet i de känsligaste delarna av Furusundsleden noterats. Det gäller farledsavsnittet Vällersvik–Stabo Udde där det finns fler erosionskänsliga stränder än i det övriga farledsnätet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad av Horstensleden samt delvis nydragning av Furusundsleden via östra och västra Saxarfjärden.

Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms sammantaget ha en positiv effekt för den ekologiska hållbarheten genom att det möjliggör för minskade koldioxidutsläpp. Objektet innebär även positiv påverkan på erosionskänsliga stränder längs Furusundsleden. Viss negativ effekt för den ekologiska hållbarheten kan uppstå då objektet medför negativ erosionspåverkan och påverkan på orörd natur kring Horsten. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom minskade transportkostnader och en ökad kapacitet och robusthet. Den sociala hållbarheten och turismnäringen bedöms påverkas positivt genom att säkerheten ökar

när yrkes- och fritidsbåtstrafiken separeras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad kapacitet, säkerhet och minskade utsläpp av koldioxid, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av intrång i orörd skärgård och relativt orörd naturmiljö.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 418 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 292–543 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Stockholm, Östlig förbindelse

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten och att tillfredsställa den ökade befolkningens transportefterfrågan i den östra delen av Stockholmsregionen. Viktiga, men sekundära, mål för den östliga förbindelsen är att minska trafiken i innerstaden samt att åstadkomma bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår i nationell plan 2014–2025 med utredningsmedel.

Den snabba tillväxten i Nacka, Värmdö och Lidingö har bidragit till en ökad belastning på trafiksystemet. Två tredjedelar av regionens arbetsplatser finns norr om Saltsjö-Mälarsnittet, vilket ställer stora krav på en väl fungerande infrastruktur som tillåter ett flöde av människor mellan regiondelarna. Tillgängligheten för resande med start- eller målpunkter i regionens östra del bedöms inte vara tillräcklig, vare sig i kollektivtrafik- eller vägtrafiksystemet. Spår- och vägsystemen behöver byggas ut för att mål om tillgänglighet och kapacitet ska nås.

För bedömning av bostadsbyggande till följd av objektet hänvisas till de nyttoberäkningar som har lämnats till Sverigeförhandlingen.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår, omfattar en ny väg- och spårförbindelse som förläggs i tunnel under Saltsjön och Djurgården. Vägen ansluter i norr mot Norra länken och Roslagsvägen och i söder mot Södra länken. Spåret ansluter i norr mot Spårväg City i Frihamnen och i söder mot Tvärbanan i Sickla. Trafikplatser har planerats för anslutning mot Ropsten, Frihamnen och Värmdöleden. Den nya förbindelsen är cirka 8 kilometer lång och planeras för tre körfält i vardera riktningen, på huvuddelen av sträckan (mellan trafikplats Ropsten och trafikplats Värmdövägen).

En ny spårväg föreslås som ansluter Tvärbanan till Lidingöbanan/Spårväg City, 8,8 kilometer lång, med 5 nya hållplatser mellan Sickla Allé och Ropsten.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas i kommande planering. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som nybyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför förbättrad framkomlighet och tillgänglighet med stora restidvinster för vägtrafiken, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet, med ökad energiförbrukning och ökad klimatpåverkan genom förhållandevis stora utsläpp av koldioxid. Landskapsintrånget bedöms vara begränsat. Objektet skapar bättre förbindelser i Stockholms östra delar och bättre förutsättningar i centrala Stockholm, med minskad trafik, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Samtidigt gynnas grupper med tillgång till bil i större utsträckning än grupper utan bil. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av en ökad framkomlighet och tillgänglighet, och negativa effekter i form av en ökad klimatpåverkan.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 21 035 miljoner kronor varav 1 miljon kronor utgörs av samfinansiering. Bedömt osäkerhetsintervall är 19 760–22 311 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför val av lokaliseringsalternativ”.

Värmlands län

E18, Valnäs–Riksgränsen

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den aktuella sträckan och för hela stråket Stockholm–Oslo.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

E18 är ett internationellt och nationellt viktigt godstransportstråk och en viktig länk mellan Oslo, Stockholm och Helsingfors. Järnväg saknas i stråket mellan riksgränsen och Valnäs, vilket genererar en hög andel tunga lastbilstransporter. Vägen är också av stor betydelse för arbetspendling med bil och buss från södra Värmland mot Norge/Oslo, Karlstad samt Örebro. Större delen av sträckan har hastighetsbegränsning 90 kilometer per timme. Kombinationen av tunga godstransporter och personresor för arbetspendling ställd i relation till vägens utformning leder till brister i trafiksäkerhet och användbarhet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Stråket är ett utpekad godsstråk för transporter mellan Norge och Sverige. Norge har under senare år genomfört större ombyggnader av E18, som nu är mötteseparerad fram till svenska gränsen. Objektet har dock ingen direkt koppling till genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar stigningsfält vid lämpliga uppförsbackar. Totalt breddas cirka 7,9 kilometer med 4,5 meter i avsikt att skapa tre västgående och fyra östgående stigningsfält. För att öka trafiksäkerheten föreslås mitträffling längs i stort sett hela sträckan på cirka 84 kilometer. Mitträffling föreslås dock inte där vägen passerar bebyggelse, av hänsyn till problem med buller. Tre hastighetskameror föreslås längs sträckan. Objektet omfattar även sidoräcken vid mindre hinder, totalt cirka 2 kilometer samt förbättring av korsningar till c-korsningar. Vidare planeras för viltstängsel på båda sidor längs delar av sträckan, totalt cirka 37 kilometer.

”Riktlinje landskap” kommer att tillämpas vid ombyggnaden, bland annat kommer åtgärder vidtas för att minska barriäreffekterna för vilt.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Barriäreffekterna för vilt kan öka om inte åtgärder vidtas för att förhindra detta. Objektet bedöms leda till ökad trafiksäkerhet och förbättrad tillgänglighet för godstransporter och personresor, vilket är positivt för den sociala och ekonomiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad framkomlighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till miljö och klimat.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 179 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 125–232 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Karlstad, godshantering, etapp 4

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra kapaciteten för nationell och regional trafik på Värmlandsbanan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Värmlandsbanan är en elektrifierad enkelspårsbana med högt kapacitetsutnyttjande. Karlstad C är en lokalt viktig nod för lastplatserna i Karlstad och Skoghäll. Hanteringen av godståg på Karlstad C tar dock mycket kapacitet i anspråk. Ombyggnaden av Karlstad C möjliggör för framtida stadsutveckling i Karlstad centrum.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet berör stråket Stockholm–Oslo, då Värmlandsbanan ansluter till Kongsvingerbanan i Norge. Banorna har utökad turtäthet för internationell persontrafik från och med 2017. Arbetet med gemensam åtgärdsvalsstudie för stråket Stockholm – Oslo pågår. Norge planerar även att genomföra en konceptvalsstudie (KVU) för Kongsvingerbanan. Objektet har kopplingar till byggnation av en mötesstation i Välsviken och resecentrum i Karlstad. Objektet förutsätter att mötesstationen i Välsviken är förberedd för en inkoppling av godsbangården.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en ny godsbangård avsedd för 750 meter långa tåg vid Välsviken. Den nya godsbangården blir separerad från Karlstad C och förses med anslutningar till hamnen.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet förbättrar även förutsättningarna för godstransporter på sjö, då förbindelserna mellan Värmlandsbanan och Karlstad hamn förbättras. Den ekologiska hållbarheten påverkas negativt genom landskapsintrång och genom ökade barriäreffekter. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom att objektet stödjer tillväxt och regional

utveckling, då kapaciteten och hanteringen av gods- och persontransporter förbättras. Objektet medför även att värdefulla ytor i Karlstad kan frigöras och nyttjas för ny exploatering. Objektets samhällsekonomiska lönsamhet bedöms vara osäker.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet som till exempel ökad tillförlitlighet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av landskapsintrång och barriäreffekter.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 326 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 228–424 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Västra Götalands län

Västra stambanan, Sävenäs, planskildhet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Västra stambanan genom att förbättra anslutningen till Sävenäs rangerbangård.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Det är kapacitetsbrist i anslutningen mellan Västra stambanan och Sävenäs bangård. För att det ska vara möjligt att vidareutveckla person- och godstrafiken, särskilt godstrafiken mot Hamnbanan och Västkustbanan, behövs en ombyggnad av anslutningen, där de korsande tågvägarna byggs bort genom en planskildhet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet innebär en ombyggnation av Sävenäs in- och utfart för att öka kapaciteten i Västsveriges järnvägssystem. Lösningen är utformad för att fungera ihop med en eventuell framtida ombyggnad av Sävenäs rangerbangård, samt för eventuell utbyggnad av fyrspar genom Sävenäs. Objektet behöver genomföras för att få ut full effekt av nya spår på sträckan Göteborg–Alingsås. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en järnvägsbro för Västra stambanans uppspar över infarten till Sävenäs rangerbangård. Anslutningens utformning är anpassad för att möjliggöra en framtida utbyggnad till fyra spår förbi Sävenäs.

”Riktlinje landskap” kommer inte att tillämpas eftersom objektet genomförs i stadsmiljö. Projektet är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt genom ökad säkerhet som uppstår när en plankorsning slopas. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökad barriäreffekt.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 1 123 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 786–1 460 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

E6.20 Hisingsleden, norra delen, Björlandavägen–Klareberg

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn och Volvo samt att avlasta Lundbyleden genom att trafik flyttas över till Hisingsleden.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte nationell plan 2014–2025.

På västra Hisingen finns det stora transportalstrande verksamheter, så som Göteborgs hamn och Volvo. Västra Hisingen är ett av regionens största tillväxtområden för bostäder och näringsliv. Hisingsleden bildar tillsammans med Söderleden och Västerleden en halvcirkelformad led väster om centrala Göteborg. Efter trängselskattens införande har trafiken på Norra Hisingsleden ökat med cirka 30 procent. Övriga delar av E6.20 är ombyggda/planeras för ombyggnation, men delen på norra Hisingen är fortfarande tvåfilig med signalreglerade korsningar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har kopplingar till planerad ombyggnad av den södra delen av Hisingsleden som genomförs inom objektet: "E6.20, Hisingsleden, södra delen". Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en breddning av Hisingsleden till en fyrfältsväg mellan Björlandavägen och Klarebergsmotet med anslutning till E6, totalt 21,5 kilometer. Planskilda korsningar byggs vid Holmvägen, Tuvevägen, Gerebacka och Klareberg. Gång- och cykelbana byggs utmed hela sträckan.

Projektet tillämpar kraven i "Riktlinje landskap", och är vad gäller "Riktlinje buller och vibrationer" bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bedöms bidra negativt till ekologisk hållbarhet genom ökat markintrång, intrång i kulturmiljö samt genom stärkt barriäreffekt och bullerpåverkan för djurlivet längs Norrleden. Luftkvaliteten och belastningen längs de centrala trafiklederna i Göteborg, framför allt Lundbyleden, bedöms dock förbättras något i samband med genomförandet av objektet. Objektet bedöms bidra positivt till social hållbarhet genom stärkt tillgänglighet till västra och nordvästra Hisingen samt förbättrad möjlighet för oskyddade trafikanter att röra sig längs och över stråket. Objektet bedöms även leda till ökad användbarhet, tillgänglighet och säkerhet för godstransporter och arbetspendlare i stråket. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikt finns inom hänsynsmålet, då objektet leder till minskade lokala luftföroreningar samtidigt som de totala koldioxidutsläppen bedöms öka.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 803 miljoner kronor varav 1 miljon kronor utgörs av sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter. Bedömt osäkerhetsintervall är 562–1 043 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Göteborg–Borås, inkl. delen Mölnlycke–Bollebygd

Mål och syfte med objektet:

Syftet är att den nya järnvägen ska ge möjlighet för snabbare resor mellan Göteborg och Stockholm, förbättra kommunikationerna till Landvetter flygplats och knyta Västsveriges två största städer närmare varandra.

Grund för prioritering:

Etappen Mölnlycke–Bollebygd ingår i nationell plan 2014–2025.

Det finns ett uttalat mål om en höghastighetsjärnväg som bidrar till kortare restider mellan Göteborg och Stockholm. Behovet av snabba järnvägsförbindelser mellan städerna bedöms öka och befintliga järnvägar är redan i dag hårt trafikerade. Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Järnvägsförbindelse mellan städerna utgörs av Kust till kust-banan, som fortsätter till Kalmar och Karlskrona. Delsträckan Göteborg–Borås är enkelspårig och kurvig och har begränsningar i kapacitet, hastighet och restid. Risken för förseningar är stor eftersom kapacitetsutnyttjandet är högt. Pendlingen i stråket sker i dag främst med bil eller buss. Detsamma gäller resor till och från Landvetters flygplats, som i dag saknar järnvägsanslutning.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

På längre sikt syftar objektet till att utgöra en etapp av nya stambanan för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av en dubbelspårig järnväg i ny sträckning mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Järnvägen ska kunna trafikeras av region- och höghastighetståg. Trafikeringen kommer initialt att vara regionalstågstrafik i avvaktan på att höghastighetstrafiken startar mellan Göteborg och Stockholm. Möjliga stationslägen kommer att utredas utifrån regionala- och nationella mål. Ett sätt att möjliggöra regionalt viktiga stationer kan vara bibanelösningar. Kapaciteten ska vara minst åtta tåg per timme och riktning. När höghastighetstrafiken startar planeras tre tåglägen per timme användas för höghastighetstågen. Den befintliga Kust till kust-banan kommer finnas kvar.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till social och ekonomisk hållbarhet genom att kapaciteten ökar och restiden minskar i stråket, vilket bland annat medför ökade möjligheter för arbets-

och studiependling. Objektet bidrar även positivt till den ekologiska hållbarheten då det medför att resor kan omfördelas från bil till kollektivtrafik. Objektet ger negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom ökade barriärer och intrång i landskapet. En annan negativ effekt är miljö- och klimatpåverkan under byggskedet. En utbyggnad av hela sträckan Stockholm-Göteborg medför stora positiva systemeffekter, dessa effekter fångas dock inte vid enbart studie av sträckan Göteborg-Borås. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade koldioxidutsläpp och intrång i natur- och kulturmiljö samt landskapsbild.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 33 591 miljoner kronor varav 41 miljoner kronor utgörs av medfinansiering. Bedömt osäkerhetsintervall är 26 537–40 645 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Den aktuella sträckan har tidigare utretts i tre delar. Lokaliseringsutredningar har genomförts för etapperna Almedal-Mölnlycke och Bollebygd-Borås. För etappen Mölnlycke-Bollebygd har en järnvägsplan påbörjats. Men för att nå de övergripande målen behövs ett omtag för hela sträckan Göteborg-Borås avseende bland annat stationslägen inklusive kompletterande bibanor. Järnvägsplan för hela sträckan Göteborg-Borås kan färdigställas när beslut om finansiering fattats.

Hallands län

Väg 26, Halmstad–Oskarström

Mål och syfte med objektet:

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

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 26 sträcker sig från Halmstad via Jönköping till Kristinehamn. Sträckan Halmstad–Oskarström–Hyltebruk är ett centralt pendlingsstråk och är även ett utpekat regionalt pendlingsstråk för kollektivtrafik med bland annat omfattande studiependling. Sträckan har ett stort antal korsningar, anslutningar samt busshållplatser av varierande standard. Vidare saknas separat cykelväg. Högsta tillåtna hastighet är 90 kilometer per timme, med undantag för två 70-sträckor. Sammantaget leder förhållandena till betydande brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Vägen breddas till 14 meter på en sträcka av 10,9 kilometer. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme. Fem större vägskal samt 28 mindre byggs om. Åtta nya så kallade öglor anläggs och en parallellväg, med 4 meters bredd, byggs för att samla upp utfarter från fastigheter. Mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad byggs ny gång- och cykelväg på vägens östra sida. En gång- och cykelport anläggs vid Sperlingsholm. Bulleråtgärder ingår i objektet.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

I ett större perspektiv underlättar utbyggnaden för en fortsatt tillväxt av vägtrafiken, vilket motverkar den större omställning till fossilfria eller koldioxidsnåla transportslag som skulle behövas för att bryta vägtransporternas stora andel av de samlade koldioxidutsläppen. Den sociala hållbarheten påverkas positivt genom ökad trafiksäkerhet och genom att framkomligheten för kollektivtrafiken samt gång- och cykel förbättras. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i anslutning till klimatet, då objektet möjliggör för en hastighetshöjning med ökade koldioxidutsläpp som följd.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 313 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 219–407 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Jönköpings län

Forserum, tågstation

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka robustheten, kapaciteten och minska restiden för framför allt godståg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Jönköpingsbanan går mellan Nässjö och Falköping och är 112 kilometer lång. Banan är enkelspårig, elektrifierad och fjärrstyrd. Det finns tio mötesstationer, och i stort sett samtliga saknar samtidig infart. Flertalet mötesspår har en hinderfri längd på 630–640 meter. Banan har ett högt kapacitetsutnyttjande, och särskilt mellan Nässjö och Jönköping är kapacitetssituationen ansträngd. Banan utgör förbindelse mellan Västra stambanan och Södra stambanan.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en utbyggnad med ett tredje tågspår i Forserum. Det tredje spåret föreslås ligga öster om dagens mötesspår, som ett partiellt dubbelspår. I objektet ingår även justering av ställverk och växlar.

Projektet avser att tillämpa ”Riktlinje landskap”, och är vad gäller ”Riktlinje buller och vibrationer” bedömt som väsentlig ombyggnad med där åtföljande krav.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Objektet medför dock även vissa negativa effekter för den ekologiska hållbarheten genom landskapsintrång, ökade barriäreffekter för djurlivet och risk för påverkan på kulturminne. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 133 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 93–173 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Rv 26, Smålandsstenar–Gislaved

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra framkomligheten, säkerheten och tryggheten på den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard. Närheten till vatten och bete för vilt samt vägens utformning med tät skog nära vägen och smalt vägområde ger upphov till en ökad risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad, i befintlig sträckning, till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. På delen mellan Smålandsstenar och Kapped separeras gång- och cykeltrafik. Viltstyrningsåtgärder genomförs på hela sträckan och skyddet av vattentäkter förbättras. Längst i norr är vägen redan mötesseparerad. Där kompletteras bara med viltåtgärder.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Mitträcke och viltstängsel bidrar till en minskad olycksrisk och förbättrade omkörningsmöjligheter, men samtidigt förstärker det vägen som en barriär för djurlivet, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Den sociala och ekonomiska hållbarheten påverkas positivt genom förkortade restider. De högre hastigheterna medför dock ökade koldioxidutsläpp som är negativa för klimatet och den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till ett förbättrat skydd av vattentäkter, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter i anslutning till funktionsmålet så som förbättrad tillgänglighet och säkerhet och negativa effekter inom hänsynsmålet så som negativ påverkan på klimat och landskap.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 146 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 102–190 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Nässjö–Eksjö, elektrifiering

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att möjliggöra direkttåg Jönköping–Eksjö och ett effektivare fordonsutnyttjande, samt minska trafikeringskostnader och utsläpp.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan Nässjö–Eksjö är 21 kilometer lång och trafikeras i dagsläget av de så kallade Krösatågen. Dessa tåg är dieseldrivna, men länstrafiken vill på sikt ersätta dem med eldrivna fordon. Banan är därför i behov av elektrifiering. Banan trafikeras även av dieselloksdragna godståg, men elektrifieringen är inte ämnad för godstågstrafik med eldrivna lok. Godstågen kommer från Oskarshamn, vilket medför att de måste dras av diesellok även efter en elektrifiering. Banan har förbättrats i olika etapper och anses vara av en god standard, även om den är krokig och har relativt låg hastighet.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en elektrifiering av banan med ett BT-system, som gör det möjligt att i framtiden ersätta dieseldrivna fordon med eldrivna fordon. I objektet ingår även anpassning av vägbro vid Ormaryd och en omformare.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till ekologisk hållbarhet genom att utsläppen av koldioxid minskar till följd av att dieselloken kan bytas ut mot ellok. Objektet bidrar även till ökad robusthet genom att det är lättare att hitta ett ersättningståg för ellok jämfört med diesellok. Den ekonomiska hållbarheten gynnas genom att transportföretagen får minskade trafikeringskostnader. Objektet medför en visuell förändring i landskapet på grund av tillkommande kontaktledning och relativt omfattande trädsäkringar. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

En eventuell målkonflikt finns inom hänsynsmålet i form av positiva effekter för klimatet genom övergången från dieseldrivna lok till ellok, och potentiellt negativa effekter i form av intrång i skogsmark. I dagsläget är det dock ännu inte beslutat hur skog längs med järnvägen kommer att hanteras.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 103 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 94–112 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet.

Kronobergs län

Alvesta–Växjö, partiellt dubbelspår, Gemla–Räppe

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att uppnå en rationellare tåghantering och en förbättrad kapacitet.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan Alvesta–Växjö utgör en del av Kust till Kust-banan. Banan är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Delsträckan Alvesta–Växjö är 17 kilometer lång, med mötesstationer i Gemla och Räppe, båda med samtidig infart. Avstånden mellan mötesstationerna är ojämna, från cirka 4 kilometer mellan Gemla och Räppe och mellan Räppe och Växjö, till drygt 7 kilometer mellan Alvesta och Gemla. Banan trafikeras främst av persontåg, men även några få godståg. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande trots att kapacitetshöjande åtgärder gjorts under senare år, i form av mötesmöjlighet i Räppe samt bangårdsombyggnad i Växjö. Det höga kapacitetsutnyttjandet beror på en kraftig ökning av den regionala persontrafiken, med nya tågsystem från Nässjö, Värnamo och Hässleholm – alla med slutmål Växjö.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ny mötesstation som halverar den dimensionerande sträckan Alvesta–Gemla. Därefter föreslås att utbyggnad av dubbelspår påbörjas, lämpligen med en första etapp Gemla–Räppe.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Det finns inte mycket bebyggelse och känsliga områden inom influensområdet, vilket innebär att effekterna på landskap och miljö bedöms vara små, eller försumbara. Objektet bedöms bidra till ekonomisk hållbarhet genom att det skapar bättre förutsättningar för att hantera störningar och gör det lättare att kunna köra in förseningar. Objektet bidrar till restids- och förseningstidsvinster, vilket har en positiv effekt för resenärerna. Objektet möjliggör även för en flexiblare tidtabell, samt förbättrar kollektivtrafiken genom kortare restid och mindre förseningar, vilket påverkar den sociala hållbarheten positivt. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av ökad robusthet och tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad total kostnad på 300 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 210–390 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".

Älmhults bangård, kapacitet

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att öka kapaciteten på Älmhults bangård.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Bangården i Älmhult ligger på Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta. Banan mellan Älmhult och Olofström ansluter till bangården från sydöst. Spår 3 är på bangården avsett för förbigångar av godståg på stambanan och för ankommande och avgående godståg, riktning Olofström. Dock är spåret ofta upptaget för godstågens uppställning av vagnar, vilket i sin tur beror på att godstågen har begränsad spårkapacitet på bangården. Några av de identifierade orsakerna till kapacitetsbristen är antalet elektrifierade och signalreglerade spår, antalet anslutningar mot Olofström samt längden på spåren.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar en ombyggnad av bangården. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångsspår. Spår 4 ansluts till Olofströms-banan.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till en ökad tillförlitlighet genom att risken för förseningar minskar. Objektet möjliggör även för förkortade transporttider för godståg, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Förbättrade förutsättningar för transporter och resor på järnväg möjliggör för en överflyttning av transporter och resenärer från väg till järnväg, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den ekologiska hållbarheten kan dock påverkas negativt genom att objektet innebär en förlängning av spår på bangården, vilket kan medföra att störningsområdet ökar längs med banan. Ökad verksamhet på bangården kan också förändra ljudbilden negativt. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Inga målkonflikter har identifierats.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 204 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 192–215 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

En funktionsutredning finns framtagen för objektet. Ingen järnvägsplan krävs, då objektet avser åtgärder i befintlig anläggning.

Rv 25, Hovmantorp–Lessebo

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Väg 25 är ett viktigt transportstråk för trafik från Halmstad och E6 till E4 vid Ljungby och vidare mot Växjö och Kalmar. Vägen är av riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för långväga resor och transporter. Vägen saknar säkra omkörningssträckor och det finns ett stort behov av att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar ombyggnad till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält på sträckan Hovmantorp–Strömbergshyttan. Objektet omfattar 6,3 kilometer väg. Sträckan förses med viltstyrning. Mellan Hovmantorp och Lessebo anläggs 7,2 kilometer gång- och cykelväg. Korsningen vid Skolgatan i Hovmantorp stängs. Vid korsningen mellan väg 25 och väg 847 (västra anslutningen i Hovmantorp) byggs ett påfartsfält för vänstersvängande ut på väg 25. I samma korsning tas högersvängfältet bort. Objektet möjliggör för en skyltad hastighet på 100 kilometer per timme.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet medför ett intrång i landskapet och att vägens barriärverkan för djurlivet ökar, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Eftersom objektet gynnar biltrafiken kan det på sikt även leda till ökad biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Objektet minskar restiden, och framkomligheten och trafiksäkerheten ökar. Den sociala hållbarheten bedöms påverkas positivt genom att trafiksäkerheten höjs genom mitträcke och separering för gång och cykel. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad framkomlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av påverkan på klimat, intrång i landskap och barriäreffekter för fauna.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 123 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 86–160 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Älmhult–Olofström, (Sydostlänken, etapp 1), elektrifiering och upprustning

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att effektivisera trafikeringen, öka trafiksäkerheten samt minska utsläpp och kostnader.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Den befintliga banan mellan Älmhult och Olofström är oelektrifierad och saknar fjärrblockering. Banan används främst till Volvos transporter till och från Olofström med cirka 13 tåg per dygn. Längs sträckan finns flera obevakade plankorsningar där incidenter regelbundet inträffar.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen Älmhult–Olofström, 41 kilometer. I objektet ingår även slopning av 19 plankorsningar samt 13 nya vägövergångar och en ny mötesstation med två spårväxlar och nytt ställverk.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet frigör kapacitet på bangården i Älmhult samt minskar risken för förseningar och förkortar transporttiden för godståg, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Övergången till eldrift ger även minskad energianvändning, vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten. Den ekologiska hållbarheten påverkas dock även negativt av att objektet medför ett ökat visuellt avtryck i landskapet genom en breddning av spårområdet samt genom kontaktledningsstolpar. Objektet har en positiv effekt för trafiksäkerheten genom att samtliga plankorsningar förses med skyddsanordning med bommar och ljus- och ljudsignaler. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet så som ökad tillförlitlighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll samt påverkan på landskap.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 861 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 830–893 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”plan inför beslut om betydande miljöpåverkan”.

Skåne län

Eslövs bangård, etapp 1

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att skapa snabbare tågvägar, förbättrad miljö för resenärerna, en flexiblere anläggning för de tåg som stannar i Eslöv samt restidsvinster för passerade tåg.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Södra stambanan på sträckan mellan Hässleholm och Lund har ett högt kapacitetsutnyttjande och det är brist på tåglägen för både gods- och persontåg. Punktligheten i tågtrafiken har försämrats kraftigt för snabbtågen mellan Stockholm och Malmö. Kapacitetsproblemen väntas öka när ökad godstrafik och ökad regional persontrafik kommer i konflikt med snabbtågstrafiken. I Eslöv finns, utöver den hastighetsdämpande geometrin, brister som smala plattformar och begränsningar i användandet av perronger kvälls- och nattetid då stationshuset är låst.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar dels ombyggnad av plattformar (breddning och ombyggnad till mellanplattform som betjänar både spår 4 och 5), dels ombyggnad till ny spårgeometri så att hastigheten på huvudspåren kan höjas. Objektet omfattar även en ombyggnad av spår 5 och 6 i södra änden för snabbare tågvägar. Ombyggnaden innebär slopning, byte och flytt av växlar för en spårgeometriskt bättre lösning som medför högre hastighet för tåg som kör i växelkurvor.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till ökad robusthet, en minskad risk för förseningar samt en kortare restid, vilket är positivt för den ekonomiska hållbarheten. Tillgängligheten och säkerheten ökar, bland annat genom att plattformen breddas, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bidrar positivt till den ekologiska hållbarheten genom att det ökar järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och därigenom möjliggör för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. I området finns en artrik järnvägsmiljö som behöver beaktas så att inte värden påverkas negativt. Objektet bedöms inte ha några särskilda effekter för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet i form av en ökad tillgänglighet, och negativa effekter inom hänsynsmålet i form av ökade bullernivåer.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 117 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 82–152 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet ”åtgärdsvalsstudie”.

Hässleholm–Kristianstad, partiellt dubbelspår, Vinslöv–Önnestad

Mål och syfte med objektet:

Syftet med objektet är att förbättra robustheten, kapaciteten och trafiksäkerheten.

Grund för prioritering:

Objektet ingår inte i nationell plan 2014–2025.

Sträckan Hässleholm–Kristianstad, som utgör en del av Skånebanan, är enkelspårig, elektrifierad och utrustad med fjärrblockering. Banan är knappt 3 mil lång och det finns fyra mötesstationer som alla har samtidig infart: Karpalund, Önnestad (med ett långt och ett kort mötesspår), Vinslöv och Attarp. Avståndet mellan stationerna är 4 till 6 kilometer. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. För att ytterligare höja banans kapacitet så att förväntad efterfrågan på person- och godstrafik kan tillgodoses på lång sikt, behöver banan byggas ut till dubbelspår.

Status för planeringen av anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder och koppling till genomförande av andra åtgärder:

Objektet utgör en första etapp av en tänkt dubbelspårsutbyggnad av Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder.

Beskrivning av objektet:

Objektet omfattar byggnation av ett partiellt dubbelspår på sträckan Vinslöv–Önnestad, totalt cirka 8 kilometer. Utöver detta behöver åtgärder vidtas för att stänga samtliga plankorsningar. Planskilda korsningar med allmän väg föreslås vid Fridhem och Önnestad, samt parallellvägar för övriga plankorsningar. Sträckan dimensioneras för 200 kilometer per timme.

Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen:

Objektet bidrar till en ökad robusthet och minskar känsligheten för störningar och möjliggör ett ökat utbud av avgångar. Objektet medför dock att landskapet får strukturella effekter och en förändrad visuell karaktär och möjligheten för djur att röra sig tvärs över landskapet minskar, vilket är negativt för den ekologiska hållbarheten. Objektet bedöms bidra till högre tillgänglighet i tågtrafiken och högre säkerhet vid två av plankorsningarna, vilket är positivt för den sociala hållbarheten. Objektet bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamt. De stora nyttorna av objektet uppkommer först då hela dubbelspåret är färdigbyggd. För bedömning av dubbelspåret samhällsekonomiska lönsamhet bör därför hänsyn även tas till effekterna på hela sträckan (Hässleholm–Kristianstad).

Eventuella målkonflikter:

Målkonflikter finns mellan positiva effekter inom funktionsmålet och hänsynsmålet i form av ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet, och negativa effekter inom hänsynsmålet genom påverkan på vattenskyddsområde och barriäreffekter för djurlivet.

Objektskostnad:

Objektet har en beräknad totalkostnad på 548 miljoner kronor. Bedömt osäkerhetsintervall är 384–713 miljoner kronor.

Status för den fysiska planeringen:

Planprocessen befinner sig i skedet "åtgärdsvalsstudie".



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se