

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Beslut om byggstarter och uppdrag till Trafikverket att ta fram förnyat underlag

Regeringens beslut

Beslut om byggstarter

Regeringen har tidigare beslutat om byggstart för flera namngivna objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (LI2023/02481 m.fl.). Utöver de objekt som regeringen tidigare har fattat beslut om att de får byggstarta får Trafikverket byggstarta följande objekt år 2025–2027 (år 1–3):

- Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder
- E22 Förbi Söderköping
- Malmbanan Sikträsk, bangårdsförlängning
- Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
- Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation
- Norrbotniabanan Däva–Skellefteå förutom deletappen mötesdriftplats Södra Grundfors
- Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid
- E4 Broänge–Daglösten, mötesseparering
- Järnvågen med överdäckning av E45
- Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
- Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.

Utöver de namngivna objekt som regeringen hittills har beslutat får förberedas för byggstart får Trafikverket även förbereda följande objekt för byggstart år 2028–2030 (år 4–6):

- Markarydsbanan Knäred, mötesspår
- Malmbanan Murjek, förlängning av mötesstation
- Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
- Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
- Ådalsbanan Västerasby, vändslinga
- E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Uppdrag att ta fram förnyat underlag

För objektet Norrbotniabanan Dåva–Skellefteå har järnvägsplanen för deletappen mötesdriftplats Södra Grundfors inte har vunnit laga kraft. Regeringen ger därför Trafikverket i uppdrag att till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) inkomma med ett nytt underlag om byggstartsbeslut för denna del av objektet så snart järnvägsplanen har fastställts.

För objekten Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår; E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn; E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby; Katrineholm, förbigångsspår samt Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg har kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen ger därför Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för dessa objekt. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa nya bedömningar av objektens kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse samt förnyade förslag om lämplig byggstartsperiod.

För objektet Vänersjöfarten, Trollhätte kanal har kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen ger därför Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objektet. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa en ny bedömning av objektets kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse, samt förnyat förslag om lämplig byggstartsperiod. Effekterna för Vänersjöfarten samt för dammsäkerheten ska särskilt beskrivas.

För objekten ERTMS, TC Göteborg och ERTMS, TC Stockholm–Gävle får Trafikverket i uppdrag att komplettera det inkomna underlaget enligt följande:

- redovisning av vilka åtgärder som ingår i respektive objekt,
- redovisning av varför dessa åtgärder är prioriterade,
- redovisning av hur dessa åtgärder förhåller sig till den ökade ambitionsnivå för ERTMS med måläret 2042 som regeringen redovisade i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska leva (prop. 2024/25:28).

För samtliga ovanstående uppdrag gäller, om annat ej anges, att de ska redovisas snarast möjligt, dock senast den 19 maj 2025 till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet).

Ärendet

Den 7 juni 2022 fastställde regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Planen omfattar investeringsobjekt som ska kunna genomföras eller påbörjas under planperioden och som kommer att hanteras i beslut om byggstartar i enlighet med vad som anges i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118).

Regeringen fattade den 18 januari 2024 beslut om byggstartar år 2024–2026, om förberedelse för byggstartar år 2027–2029 samt uppdrag till Trafikverket att ta fram förnyat underlag för vissa objekt (LI2023/02481). Trafikverket inkom den 26 april 2024 med det förnyade underlaget. Regeringen fattade den 4 juli 2024 beslut om att Trafikverket får förbereda ytterligare objekt för byggstart år 2027–2029 (LI2024/01304).

Regeringen gav den 2 maj 2024 Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2025–2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030) (LI2024/01015). Trafikverkets redovisning av uppdraget inkom den 13 juni 2024.

Trafikverkets förslag har i enlighet med vad som anges i den ovan nämnda propositionen granskats av Trafikanalys. Trafikanalys slutgiltiga redovisning av granskningen inkom den 17 oktober 2024 (LI2024/01944).

Skälen för regeringens beslut

Trafikverket har i sin redovisning den 13 juni 2024 föreslagit att ett antal objekt som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 beträffande vilka regeringen inte tidigare har fattat byggstartsbeslut bör få byggstartas år 1–3 (2025–2027) samt förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030).

För delobjektet mötesdriftplats Södra Grundfors i objektet Norrbotniabanan Dåva–Skellefteå har järnvägsplanen ännu inte fastställts. Byggstartsbeslut bör därför inte ges för delobjektet.

Objektet E4 Kongberget–Gnarp ingår i Trafikverkets förslag till projekt som kan förberedas för byggstart. Vägplanen för objektet har överklagats och bereds nu i Regeringskansliet. Inte heller för detta objekt bör därför byggstartsbeslut ges.

Regeringen har över tid sett en oroande kostnadsutveckling för byggandet av infrastrukturprojekt och har därför bl.a. gett Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt (I2022/01644). Regeringen har även i ovan nämnda uppdrag om byggstarter (LI2024/01015) angivit att objekt där stora och i planeringen påverkbara kostnadsförändringar redovisas kan komma att omprövas av regeringen. För flera av objekten har den bedömda kostnaden ökat sedan regeringen den 7 juni 2022 fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen bedömer därför att det fortsatta arbetet med de objekt som får byggstartas eller förberedas för byggstart, måste bedrivas med en hög grad av kostnads-kontroll.

För följande objekt som Trafikverket har föreslagit ska få byggstartas, alternativt förberedas för byggstart bedömer regeringen att kostnadsökningarna föranleder en översyn av kostnaderna.

- Objektet Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 286 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 382 miljoner kronor, en ökning med 33,6 procent.

- Objektet Katrineholm, förbigångsspår har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 256 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 297 miljoner kronor, en ökning med 16,0 procent.
- Objektet Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 5 416 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 6 300 miljoner kronor, en ökning med 16,3 procent.
- Objektet E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 15 788 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 21 082 miljoner kronor, en ökning med 33,5 procent.
- Objektet E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 1 979 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 2 381 miljoner kronor, en ökning med 20,3 procent.
- Objektet Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 en kostnad på 690 miljoner kronor. Kostnaden bedöms nu till 780 miljoner kronor, en ökning med 13,0 procent.

Trafikverket bör se över kostnaderna för dessa sex objekt och återkomma med en redovisning av åtgärder och förnyad bedömning om byggstart respektive förberedelse för byggstart för respektive objekt. Regeringen anser att såväl god kostnadskontroll som god framdrift är viktig, dels för att infrastrukturåtgärderna ska vara kostnadseffektiva, dels för att nyttorna ska realiseras genom att åtgärderna färdigställs och öppnas för trafik så snart som möjligt. Regeringen har därför för avsikt att skyndsamt bereda frågan om förslag till byggstarter respektive förberedelse för byggstart när förnyade underlag har inkommit.

Två objekt med installation av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg ingår i Trafikverkets förslag, ERTMS, TC Göteborg och ERTMS, TC Stockholm–Gävle. Regeringen anser att takten i införandet av ERTMS behöver öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Regeringen ser det som angeläget att bättre kunna följa hur installationen av ERTMS fortskrider i förhållande till den nationella planen. Trafikverket bör därför komplettera underlagen för

dessa objekt. Trafikverket har sedan 2022 haft i uppdrag att årligen utvärdera och redovisa hur införandet av ERTMS fortskrider, vilka kostnadsbesparingar som har genomförts samt vilka åtgärder som har potential att minska kostnaderna för utbyggnaden över tid. Trafikverkets ska även fortsättningsvis göra denna årliga redovisning, men den bör kompletteras med uppgifter om hur kostnadsutvecklingen varit för ERTMS i förhållande till den nationella planen.

Regeringen bedömer att tolv av de objekt som Trafikverket har föreslagit bör få byggstarta år 2025–2027 (år 1–3), helt eller i delar, är tillräckligt säkra i fråga om nytta, kostnader och genomförande. Regeringen delar därför Trafikverkets mening att dessa nu bör få byggstartas.

Regeringen bedömer vidare att sex av de objekt som Trafikverket föreslagit bör förberedas för byggstart år 2028–2030 (år 4–6) är tillräckligt långt gångna i fråga om förberedelser. Regeringen delar därför Trafikverkets mening att dessa nu bör få förberedas för byggstart.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Niklas Lundin

Kopia till

Försvarsdepartementet/EMF

Finansdepartementet/BA och BSÄ

Klimat- och näringslivsdepartementet/KL, NM och BK

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, SPN, TM och US

Trafikanalys