

Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum REV 2013-09-11

2013-08-27

Dnr KS 2013/259-108 (3)

Till Kommunstyrelsen

Remiss av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (N2013/2942/TE)

Sammanfattning

I Trafikverkets uppdrag ingår det att ta fram ett förslag till långsiktig nationell plan för utveckling av transportsystemet för 2014-2025 som behandlar alla trafikslag, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Förslaget har skickats på remiss och Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar enligt bilaga 1.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att

1. Godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost.
2. Godkänna remissvar från Österåkers kommun

Bakgrund

Gällande Nationell plan för transportsystemet fastställdes 2010 för perioden 2010-2021. I och med ökat kapacitetsutnyttjande i transportsystemet gav regeringen Trafikverket 2011 att med utgångspunkt i gällande plan utreda behov av ökad kapacitet i transportsystemet. Gällande plan och kapacitetsutredning är utgångspunkter i förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet samt ramar för länsplaner för perioden 2014-2025 omfattar totalt 522 miljarder kronor. I bilaga 2 och 3 finns utdrag ur nationell plan som visar namngivna investeringar och brister, förskotteringar och återbetalningar av statlig medfinansiering samt en karta för Stockholms län med objektförteckning.

Regeringen gav i december 2012 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag för utveckling av transportinfrastruktur och transportsystemet. Investeringsplaner för infrastrukturen formuleras i två långsiktiga planer på upp till 12 år. Trafikverket ansvarar för den nationella planen och Länsstyrelsen i Stockholm ansvarar för den regionala planen. Beslut om nationell plan respektive länsplan fattas under våren 2014. De transportpolitiska målen ligger till grund för den nationella planen med det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Förvaltningens slutsatser

Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost gemensamma vision och handlingsplan för utvecklingen av transportinfrastrukturen uppfyller kommunens önskemål. Kommunerna i Stockholm Nordost har ett gemensamt ansvar men också var för sig för tillväxt i regionen. Den växande arbetsmarknaden ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt

Tjänsteutlåtande

förbättrad transportinfrastruktur och ett regionalt kapacitetsstarkt spårsystem. En gemensam prioritering av utvecklingen av infrastrukturen togs 2007 i och med Stockholmsförhandlingen. Nordostkommunerna har även ställt sig bakom Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010-2021.

För Österåkers kommun i ett regionalt perspektiv innebär föreslagna investeringar en bättre koppling till den regionala stadskärnan i Täby. Investeringsförslaget innebär även förbättrad kollektivtrafikförsörjning genom regional kapacitetsstark spårbusen kollektivtrafik genom utveckling av Roslagsbanan. Vidare förväntas även bytespunkter längs Roslagsbanan utvecklas som förbättrar hela resan för kollektivtrafikresenärer.

I Stockholm nordost remissvar framhålls vikten av ökade resurser för kapacitetsstark kollektivtrafik och oron för bristande kapacitet på Norrortsleden. För att motverka dessa faktorer har Österåkers kommun tillsammans med Orrtorner AB tagit fram ett åtgärds paket som dels syftar till minskad trängsel men också till utveckling av den lokala arbetsmarknaden.

I denna satsning är Österåkers kommun villig att investera i och även underhålla det regionala cykelstråket som binder samman Åkersbergas ca 30 000 invånare med Arninge och vidare mot Täbys arbetsmarknad. Det regionala cykelstråket, Åkersbergastråket, skapar även en fortsatt förbindelse till bland annat Danderyd och Stockholm.

Orrtorner AB är avser att i åtgärds paketet delfinansiera en bytespunkt för kollektivtrafik vid Rosenkälla som binder samman nordostsektorn med den västra arbetsmarknaden i form av Sollentuna – Kista. Då det inte finns någon effektiv kollektivtrafik mellan dessa arbetsmarknader bör det ses som en satsning även för att minska trängseln på Norrortsleden. Bytespunkt Rosenkälla ska även ses som ett komplement till bytespunkt Arninge för att täcka in behoven i västlig riktning. I kombination med mobility management åtgärder på denna sträcka kan möjligen ökad trängsel på Norrortsleden mildras något när förbifarten öppnar. Österåkers kommun är benägen att arbeta fram lämpliga förslag till mobility management åtgärder.

Rosenkälla trafikplats binder samman Norrortsleden med väg 276 och E18 och enligt Trafikverkets beräkningar är trafikplatsen i akut behov av åtgärder senast 2019 men de större behoven uppkommer något senare. Österåkers kommun har därför tillsammans med Orrtorner AB tagit fram ett medfinansieringsavtal i åtgärds paketet där parterna tillsammans bidrar med 120 mkr till trafiklösningarna. Det finns även en vilja att diskutera förskottering av delar av det belopp som därmed ligger kvar hos staten för denna centrala trafikplats.

Utöver Rosenkälla vill Österåker lyfta fram etapp 2 och 3 av väg 276 samt genomfarten genom Åkersberga som bedöms viktiga både ut framkomlighetsperspektiv och trafiksäkerhet både för biltrafik och cykel- och gångtrafik.

Tidigare beredning

KS 2013/030 Transportinfrastrukturen planperioden 2014-2025 – inventering av brister och behov av åtgärder och miljöbedömning av länsplanen.

Bilagor

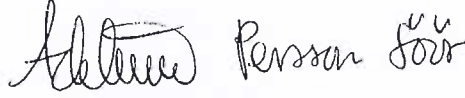
1. Yttrande Stockholm Nordost Förslag till nationell plan 2014-2025, 2013-09-10.
2. Förteckning över bilagor, underlagsrapporter och redovisade regeringsuppdrag, 2013-06-14.

Tjänsteutlåtande

3. Karta Stockholms län Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, 2013-06-14.



Anna Anderman
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör
Trafikplanerare

Expedieras

n.registrator@regeringskansliet.se samt n.nationellplan@regeringskansliet.se

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

2013-09-10

Handläggare:
Mikael Engström
tel. dir: 076 643 96 70
ShulaGladnikoff
tel. dir. 076 643 96 73

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienummer N2013/2942/TE

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Remissvar från Stockholm Nordost

Sammanfattning

Kommunerna inom Stockholm Nordost anser att den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län vad gäller Nationell plan och Länsplanen 2014-2025 är långt ifrån tillräcklig med avseende på länets och nordostsektorns stora behov och snabba tillväxt. Stockholms län haren mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Ökade resurser, främst för spårburen kollektivtrafik, krävs för att regionen och nordostsektorn ska kunna öka takten i bostadsbyggandet och för att regionen ska kunna behålla sin internationella konkurrenskraft. Det är ytterst allvarligt att gapet är så stort mellan å ena sidan behovet av infrastruktur och å andra sidan finansieringen från staten och via trängselskatterna.

Behovet visas bland annat i Trafikverkets kapacitetsutredning och i Trafikanalys bedömning att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län. Enligt Trafikanalys uppgår kostnaden till drygt 6 miljarder årligen och analyserna visar att flaskhalsarna i länet kommer att vara fler år 2030. Det är därför nödvändigt med en större statlig finansiering av trafikinfrastrukturen inom regionen.

Stockholm Nordost principiella uppfattning är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder för investeringar i infrastruktur som staten har ansvar för även ska gälla i fortsättningen. Trängselskatterna är en finansiering från Stockholmsregionen och ska inte ses som en del av den statliga finansieringen.

Höjda och utökade trängselskatter förstärker behovet av att kollektivtrafiken byggs ut kraftfullt också inom nordostsektorn. Stockholm Nordost är, förutom Nacka - Värmdö, den enda sektorn inom Stockholmsregionen som idag saknar en regionalt kopplad spårtrafik.

I remissförslagen för nationell plan och länsplan saknas för nordostsektorns del främst investeringsmedel för en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och för en regionalt kopplad, och kapacitetsstark spårtrafik till/från sektorn. Stockholm Nordost anser att dessa två objekt måste prioriteras för byggstart in inom planperioden. Pågående utredning om vilken spårlösning som är den bästa för nordostsektorn avses slutföras under hösten med remiss i början av 2014. För nordostsektorn är det av största vikt att främst den spårburna kollektivtrafiken till sektorn både förstärks och byggs ut.

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

Det är också viktigt att vägsystemet ges förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet för att klara den planerade tillväxten. På kort sikt är det viktigt att Nationell plan och Länsplan genom utpekade objekt och inom åtgärdsprogrammen säkerställer framkomligheten för busstrafiken, möjliggör bra bytespunkter, skapar ett regionalt cykelsystem, och ger förbättrade möjligheter till båtpendling.

Nordostkommunerna planerar gemensamt för en utbyggnad av den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge och för 42 000 bostäder fram till år 2030. Det gemensamma målet är 100 000 fler invånare och 50 000 fler arbetstillfällen fram till år 2040. Stockholm Nordost anser att den nationella planen på ett tydligare sätt behöver visa hur planen stödjer länets utveckling av de regionala stadskärnorna genom att utveckla dem till starka knutpunkter i trafiksystemet.

Stockholm Nordost gemensam vision och handlingsplan för regional stadskärna i Täby

De sex kommunfullmäktige inom Stockholm Nordost antog under våren 2012 en ny vision avseende åren 2010-2040 med en utblick till 2050. Visionen visar hur kommunerna i Stockholm Nordost - gemensamt och var och en för sig - tar sitt ansvar för tillväxten i Stockholmsregionen. (www.stockholmnordost.se)

Vidare har Täby kommun, i samarbete med övriga nordostkommuner och TMR, utarbetat en handlingsplan för att utveckla den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge. Handlingsplanen, som är samordnad med nordostvisionen, antogs våren 2012 av Täbys kommunfullmäktige. (www.taby.se/sv/Stockholm-Nordost/En-stark-vision/)

En hållbar tillväxt av bostäder, befolkning, stadsstruktur, regional stadskärna och näringsliv förutsätter effektiva transporter.

Kommunerna inom Stockholm Nordost har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur, där ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar därför gemensamt för

- ökad tillgänglighet i Nordostsektorns transportsystem.
- ökad kapacitet i Nordostsektorns transportsystem
- en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Enligt visionen för Stockholm Nordost avser nordostsektorn att till år 2040 ge förutsättningar för ett bostadsbyggande för ytterligare 100 000 invånare och 50 000 arbetstillfällen i en utvecklad stadsstruktur samt för tillskapandet av regional stadskärna. Nordostsektorns strategi är bl.a. att stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet. Stockholm Nordost anser att Länsplanen på ett tydligare sätt behöver visa på hur planen stödjer länets utveckling av de regionala kärnorna genom att utveckla dem till starka noder i trafiksystemet.

Stockholm Nordost har sedan Stockholmsförhandlingen 2007 haft en gemensam prioritering för utvecklingen av trafikinfrastrukturen till och inom Nordostsektorn. De sex nordostkommunerna har också ställt sig bakom Stockholmsregionens strategier och pri-

Stockholm Nordost!



Danderyds kommun + Norrtälje kommun + Täby kommun + Vallentuna kommun + Vaxholms Stad + Österåkers kommun

oriteringar för utvecklingen av trafiksystemet som anges i RUFSS 2010 och de som anges i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 - 2021.

Stockholms länhar, som konstateras i remissen, en mycket snabbare befolkningsökning och ett ännu större behov av bostäder än vad som har antagits i tidigare planer. Stockholm Nordost understryker därför behovet av en kraftfull ökning av de statliga investeringarna i Stockholmsregionens trafiksystem.

Nordostsektorn med sina drygt 230 000 invånare saknar idag en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik som på ett långsiktigt och hållbart sätt knyter samman nordostsektorn med övriga Stockholmsregionen:

- Roslagspilen - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.
- Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

Stärkt kapacitet till den växande nordostsektorn.

Stockholm Nordost är en starkt växande regiondel där endast Danderyds kommun har en koppling till tunnelbane- eller pendeltågsnätet. I enlighet med Stockholm Nordosts remissvar om regeringens bostadsuppdrag så innebär nordostkommunernas samlade planering till år 2030 en beredskap för 42 000 nya bostäder.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar på kraftigt ökad trängsel främst på E18/Roslagsvägen och på Norrortsleden. Nordostsektorn har länets lägsta kollektivtrafikandel. Det medför bland annat att gränsvärden redan idag överskrids, framför allt i Danderyd, för koldioxid och partiklar. För att komma till rätta med dessa problem krävs främst en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik, vilken även skulle bidra till att avlasta vägnätet i regionens centrala delar. Statlig medfinansiering till trafikhuvudmannen SLL och/eller de för länet planerade utökade trängselskatterna måste prioriteras för att också bygga ut en sammanhållet spårlösning för nordostsektorn.

Stadsbyggande för hög tillgänglighet och fler bostäder

I RUFSS 2010 anges att de regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare koppling till järnvägsnät, regionalt vägnät, till tunnelbana och spårväg samt att de länkas samman via spårväg. Kärnorna behöver ha goda förbindelser till den centrala stadskärnan och bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar.

En utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda skulle skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik och god tillgänglighet främst mellan de regionala stadskärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge.

Den planerade utbyggnaden av Arninge resecentrum är ett annat exempel på hur kollektivtrafiksystemet kan utnyttjas smartare och samtidigt stödja utvecklingen av en regional stadskärna.

Enlokalisering av bebyggelsen till bra kollektivtrafiklägen bidrar till en ökad kollektivtrafikandel. Detta är en viktig förutsättning för att minska belastningen på vägtrafiknä-



tet, för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och för att reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Stockholm Nordost anser att den nationella planen på ett ännu tydligare sätt behöver visa på hur planen stödjer länets utveckling av de regionala stadskärnorna genom att utveckla dem till starka knutpunkter i trafiksystemet.

Prioritering

Prioriteringen bygger i första hand på den gemensamma visionen för Stockholm Nordost och på ”Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län”.

Till detta gemensamma yttrande, kommer enskilda nordostkommuner även att komplettera med egna lokala objekt, vilka också de kommer att vara i linje med den gemensamma NO-visionen.

Stockholm Nordost är positiv till att de objekt som var beslutade i föregående planeringsperiod 2010-2021 och berör nordostsektorn också ingår i remissförslaget till Länsplan och/eller Nationell plan 2014-2025.

Stockholm Nordost anser emellertid att det är angeläget att tidplanen för de beslutade förbättringarna av Roslagsbanan hålls så att den beslutade kapacitetsförstärkningen är genomförd till år 2018. Detta för att klara kapaciteten för de närmaste årens befolkningstillväxt.

För Stockholm Nordost prioriterade objekt som finns med i remissförslaget till Nationell plan 2014-2025.

- Roslagsbanan beslutad kapacitetsförstärkning och upprustning medfinansiering 422 Mkr år 2017-2019. (Etapp 1+2 medfinansieras också inom Länsplan).
- E18 Arninge hållplats statlig följdinvestering. 52 Mkr Nationell plan, 68 Mkr trängselskatter, 30 Mkr Landstinget och 70 Mkr kommunal medfinansiering år 2017-2019. Avser nya motorvägshållplatser, gångbro över E18, kapacitetshöjande och bussprioriterande ramp- och signalåtgärder i trafikplatsens östra del och cirkulationsplats i trafikplatsens västra del samt åtgärder för cykeltrafiken med kopplingar till det regionala stornätet.
- E18 Trafikplats Roslags Näsby och Viggbyholm. 144 Mkr Nationell plan, 51 Mkr trängselskatt och 100 Mkr kommunal medfinansiering år 2014-2019.
- E18 Danderyds kyrka - Arninge busskörväg. 340 Mkr Nationell plan år 2017-2019
- Norrtälje - Kapellskär 2+1. 50 Mkr Nationell plan, 63 Mkr trängselskatt och 70 Mkr bärighetsåtgärder år 2014-2019.
- E18regionalt cykelstråk Roslagstull -Mörby, del av Täbystråket. 126 Mkr Nationell plan 2017-2019.

Behov av ytterligare infrastrukturåtgärder

Spårssystem för nordostsektorn prioritet 1

Roslagsbanan till Arlanda

SL har under 2012 genomfört en förstudie i samverkan med Stockholm Nordost, Sigtunakommun, SWEDAVIA, Trafikverket, Länsstyrelsen och TMR om en tvärförbindelse



mellan Nordostsektorn och Arlanda. Av de studerade alternativen så ger en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda den största resenärsnyttan samtidigt som den kopplar ihop nord- och nordostsektorn och Vetenskapsstaden med de regionala stadskärnorna Täby centrum - Arninge, Arlanda - Märsta samt Uppsalavia Ostkustbanan.

En spårförbindelse från Stockholm Nordost till Arlanda skulle också förstärka Arlandas roll som ett "Stockholm Nord" samtidigt som spårförbindelsen skulle kunna utgöra ett omledningsspårnät för Ostkustbanan mot Arlanda. Förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda skulle innebära en effektiv satsning för att få fler människor att ställa bilen hemma, vara en viktig satsning för hela Arlanda-området och ge effekt för tillgängligheten till övriga Sverige och världen. Beslut bör därför snarast fattas om en förlängning och finansiering av Roslagsbanan till Arlanda. En sådan prioritering stöds också av kommunerna inom samarbetet inom Arladaregionen, av Stockholm Arlanda Airport och av näringslivet på och kring Arlanda.

I enlighet med Stockholm Nordosts antagna vision har detta objekt första prioritet vad gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken till nordostsektorn. Staten bör medfinansiera investeringskostnaden om ca 2 250 Mkr, plus fordon och utbyggd depå, i Länsplan och Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 för en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Utbyggnaden bör färdigställas under kommande planeringsperiod.

Regional kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik "Roslagspilen"

Trafikförvaltningen, Trafikverket och Stockholm Nordost m.fl. har nu återupptagit arbetet med att i en gemensam, fördjupad idéstudie utreda en långsiktigt hållbar lösning för ett regionalt och kapacitetsstark spårssystem till nordostsektorn. En avsikt är att studien ska ge underlag till nu pågående åtgärdsplanering, där nordostkommunerna anser att en regional spårförbindelse till nordost måste ingå med mycket hög prioritet.

Idéstudiens första etapp har finansierats genom att de sex nordostkommunerna förskottat det anslag som anvisats i gällande Länsplan för fortsatt utredning av Roslagspilen. I avvaktan på resultatet från den nu pågående åtgärdsvals- och idéstudien, är det positivt att det i remissförslaget till länsplan anvisas 20 Mkr för fortsatta studier från 2014.

Statlig medfinansiering behöver anges inom planperioden för byggstart av spårlösning för nordostsektorn.

Vägåtgärder för nordostsektorn prioritet 2

Tunnel/överdäckning delar av E18 (Förbättrade miljöåtgärder).

E18 genom Danderyd och Täby utgör idag en barriär och omkingliggande bebyggelse och verksamheter är påverkade av buller samt otillåtet höga halter av partiklar. Barriären innebär ett stort hinder för bostadsbyggande. Behov finns av medfinansiering av tunnelförläggning/överdäckning av del av E18 i Danderyd och Täby kommun.

E18 Arninge trafikplats

Kapacitetsförstärkning av trafikplatsen behövs för att klara den prognostiserade trafikmängden i samband med utbyggnaden och förtätningen av den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge vid Arninge resecentrum och Arninge handels- och bostadsområde (3000 bostäder samt arbetsplatser), i Vallentuna (7000-8000 bostäder) och Vaxholm (2000 bostäder). Behovet är också stort av att förbättra trafiksäkerheten i trafik-



platsen. Ytterligare kapacitetshöjande åtgärder behövs utöver de framkomlighetsåtgärder som anges under objektet Arninge hållplats.

E18/265 Rosenkälla trafikplats och ramper väg 975

Kapaciteten behöver förstärkas vid Rosenkälla trafikplats mellan E18 och Norrortsleden 265 och nya ramper för anslutning till väg 975 för att klara den prognosticerade trafikmängden. I området planeras ett handelsområde med en utveckling av den lokala arbetsmarknaden med 2000 arbetstillfällen samt 7000 nya bostäder i Åkersbergas omgivningar som nås via denna trafikplats.

E18 2+2 körfält Rosenkälla - Söderhall.

Belastningen och kapacitetsbristen på sträckan kommer att öka kraftigt med ökat antal bussresor, mer gods från Kapellskär, en ökande befolkning både i Norrtälje och östra Vallentuna samt ett ökat fritids- och deltidsboende i Norrtälje. Olyckor och fordonshaverier besvärliga stopp i trafikflödena pga. av otillräckliga möjligheter att passera stillastående fordon. Ombyggnad behövs från 2+1 väg till motorvägsstandard).

Cykelvägar för nordostsektorn prioritet 2

Regionala cykelvägar

Stockholm Nordost är positiv till att det i förslaget nationell plan ingår del av Täbystråket, Roslagstull - Mörby. Täbystråket behöver emellertid byggas ut hela sträckan till blivande knutpunkt /bytespunkt för kollektivtrafik och cykel i Arninge resecentrum. Anslutande regionala cykelstråk saknas för bl.a. arbetspendling via:

- Väg 274 från Vaxholm (östra Rindö/Oxdjupet)- Arninge
- Åkersberga -Rydbo-Arninge
- Väg 264 från Vallentuna - Arninge
- Vallentuna station - Täby centrum (komplettering)
- Väg 268 Vallentuna station (Grana) - Upplands Väsby station.

Vägarnas utformning innebär dålig trafiksäkerhet för cykling. Stråken (undantaget v 268) är utpekade i den regionala cykelplanen.

För kommunerna inom Stockholm Nordost

Kjell Jansson
Ordförande Stockholm Nordost 2013
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje

Förteckning över bilagor, underlagsrapporter och redovisade regeringsuppdrag

Bilagor

Bilaga 1 Namngivna investeringar och brister 2014–2025

Bilaga 2 Namngivna investeringar med samhällsekonomiska bedömningar 2014–2025

Bilaga 3 Återbetalningar av förskotteringar och utbetalningar av statlig medfinansiering 2014–2025

Underlagsrapporter

Rapporterna publiceras på www.trafikverket.se/nationellplan efter den 13 juni.

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025

- Underlagsrapport - samhällsekonomiska analyser och samlad effektbeskrivning nationell plan för transportsystemet, (ej länsplaner)
- Underlagsrapport - miljökonsekvensbeskrivning
- Underlagsrapport - drift, underhåll och reinvesteringar
- Underlagsrapport - åtgärdsområden
- Underlagsrapport - namngivna investeringar och brister
- Underlagsrapport - kraftförsörjning för järnväg
- Underlagsrapport - fjärrstyrning av banor och driftplatser
- Underlagsrapport - utredning av förutsättningar för en järnvägsförbindelse Kaunisvaara–Svappavaara
- Underlagsrapport - Ostlänken (Järna–Linköping) och Göteborg–Borås (delen Mölnlycke–Bollebygd) som en del i en ny stambana Stockholm–Göteborg/Malmö

Regeringsuppdrag

Följande regeringsuppdrag redovisas i samband med Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025:

- ERTMS, införande i Sverige av nytt gemensamt signalsystem för Europas järnvägar

Tidigare redovisade regeringsuppdrag är:

- Uppdrag att utreda och samlat redovisa transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet, 2013-06-05
- Kvalitetssäkring av nationell transportplan 2010–2021, TRV 2012/43097
- Förutsättningarna för en modern tågtrafikledning, TRV 2012/40995

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014												
Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	Kostnad Nationell plan		Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter		Total objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
				2014-2016	2017-2019	2020-2025	2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Bidrag till inlandsbanan & Öresundskonstortiet	x	x	x	5 004 000	6 663 000			5 004 000	6 663 000
Väg	Hela Landet	Hela landet	Miljö, väg	x	x	x	4 479 755	5 140 594			4 479 755	5 140 594
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Miljö, järnväg	x	x	x	3 320 966	4 070 836			3 320 966	4 070 836
Väg	Hela Landet	Hela landet	Trimning och effektivisering, väg	x	x	x	13 122 499	16 089 565			13 122 499	16 089 565
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Trimning och effektivisering, järnväg (inkl sjöfart)	x	x	x	8 975 611	11 678 654			8 975 611	11 678 654
Väg	Hela Landet	Hela landet	Trimning och effektivisering ny satsning, väg	x	x	x	2 581 250	2 950 000			2 581 250	2 950 000
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Trimning och effektivisering ny satsning, järnväg (inkl sjöfart)	x	x	x	1 244 444	1 400 000			1 244 444	1 400 000
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Utredning av prioriterade brister, järnväg (inkl sjöfart)	u	u	u	720 000	720 000			720 000	720 000
Väg	Hela Landet	Hela landet	Utredning av prioriterade brister, väg	u	u	u	480 000	480 000			480 000	480 000
Luffart	Hela Landet	Hela landet	Driftbidrag Luftfart				840 156	1 258 948			840 156	1 258 948
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS utveckling	x	x	x	681 069	2 023 833		11 000	681 069	2 034 833
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Kraftförsörjning	x	x	x	5 036 486	5 597 146			5 036 486	5 597 146
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Statlig medfinansiering till regionala spårfordon	x	x	x	2 638 181	4 788 952		4 788 952	2 638 181	9 577 904
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg	x	x	x	675 000	675 000			675 000	675 000
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS Korridor B	x	x	x	5 473 434	5 518 791		161	5 473 434	5 518 953
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nationellt tågledningssystem	x	x	x	1 032 749	1 200 000			1 032 749	1 200 000
Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, fonsättning etapp	x	x	x	5 037 100	21 599 100			5 037 100	21 599 100
Väg	Blekinge	E22	E22 Söive-Stensnäs	x			238 067	764 939			238 067	764 939
Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	E22 Lösen-Jämjö	x			506 526	507 094			506 526	507 094
Järnväg	Dalarna	Databanan	Falun, resecentrum	x			89 447	94 115		13 200	102 647	140 815
Väg	Dalarna	Rv 70	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	x	x		239 085	251 736			239 085	251 736
Väg	Dalarna	Rv 70	Rv 70 Trafikplats Smedjebacksvägen	x	x		75 077	76 577		1 173	76 250	77 750
Väg	Dalarna	E16	Rv 70 Smedjebacksvägen -Gyllehemsvägen	x	x		99 977	103 027		1 173	101 150	104 200
Väg	Dalarna	Rv 50	E16 Dala-Järna-Vansbro	x	x		163 123	167 318			163 123	167 318
Väg	Dalarna	E45/Rv70	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	x	x		152 067	152 067		134 993	287 060	287 060
Järnväg	Dalarna	E45	E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	x			137 056	137 056		100 842	237 898	237 898
Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	E45 Vattnäs-Trunna	x			161 059	161 059			161 059	161 059
Sjöfart	Gävleborg	Gävleborg	Skutskär-Furuvik, dubbelspår	x			633 479	727 639			633 479	727 639
Järnväg	Gävleborg	Gävleborg	Farled till Gäve	x			39 000	209 540		19 000	58 000	298 540
Järnväg	Gävleborg	Gävleborg	Söderhamn-Kiäfors, ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C	x	x		591 544	861 409			591 544	861 409
Väg	Gävleborg	E4	Kiäfors-Holmsveden, kapacitetsåtgärder	x	x		488 901	484 594			488 901	484 594
Väg	Gävleborg	Rv 56	E4 Kongberget-Gnarp	x	x		690 793	702 587			690 793	702 587
Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Rv 56 Valsjön-Trafikplats Mackmyra.	x	x		242 736	248 890			242 736	248 890
Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning	x	x		238 877	248 060		52 833	291 710	305 060

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansieringsalternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014													
Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vagnnummer	Objekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	Kostnad Nationell plan		Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter		Totalt objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
								2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total
Järnväg	Gävleborg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation		x	x		697 000	697 000			697 000	697 000
Järnväg	Halland	Västskustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	u	x	x		2 799 876	2 828 493	628 400	647 400	3 428 276	3 475 893
Väg	Halland Skåne	Cykelled	Kattegattleden	x				38 355	55 855	108 028	114 865	146 383	170 720
Väg	Jämtland	E14	E 14 Lockne - Opland/Förbi Brunflo		x			148 773	149 773			148 773	149 773
Väg	Jämtland	E45	E45 Förbifart Sveg			x		120 971	120 971			120 971	120 971
Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Månseby-Mulsjö	x	x			408 738	410 737			408 738	410 737
Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Nässjö-Eksjö	x	x			218 800	219 954			218 800	219 954
Järnväg	Jönköping	Jönköpingsbana	Falköping-Sandhem-Nässjö hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet		x			191 231	200 242			191 231	200 242
Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö			x		139 194	141 569			139 194	141 569
Väg	Kalmar	E22	E22 Rinkabyholm	x				292 404	288 873			292 404	288 873
Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	Trekanten, mötesspår	x				48 554	48 554	48 554	48 554	97 107	97 107
Väg	Kalmar	E22	E22 Gladhammar-Verkeback			x		92 725	93 402			92 725	93 402
Järnväg	Kalmar Blekinge	Kust till Kust banan	Emmaboda-Karlkrona/Kalmar, järnblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h	x				73 100	1 020 097	32 000	32 000	105 100	1 052 097
Järnväg	Kronoberg	Kust till Kust banan	Alvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Ånyd mötesstation och Växjö bangårdsbyggnad	x				84 775	227 459	109 452	284 395	194 228	511 854
Väg	Kronoberg	E4	E4 Ljungby-Toftanäs	x	x			842 070	850 070			842 070	850 070
Järnväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Skruv, mötesstation	x	x			57 667	57 667	24 715	24 715	81 762	82 382
Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö		x			103 126	103 626			103 126	103 626
Väg	Norrboten	Rv99/Lv395	Kaunisvaara-Junosuando, genvägen										
Järnväg	Norrboten	Malmabanen	Malmabanen, ökad kapacitet	x				98 822	316 488			98 822	316 488
Väg	Norrboten	E4	E4 Boviken-Rosvik	x				117 629	157 330			117 629	157 330
Väg	Norrboten	E4	E4 Töre-Kalix	x				58 800	160 235		16 395	58 800	176 630
Väg	Norrboten	E10	E10 Kiruna inklusive Lv 870	x					297		36 960	36 257	36 257
Järnväg	Norrboten	Malmabanen	Malmabanen, bangårdsförändringar m.m.	x	x			770 785	836 761			770 785	836 761
Järnväg	Norrboten	Malmabanen	Luleå-Riksgränsen-(Narvik), införande av ERTMS		u	x		1 854 000	1 854 000			1 854 000	1 854 000
Väg	Norrboten	E10	E10, Morjärv - Svartbyn			x		88 670	88 670			88 670	88 670
Väg	Norrboten	E4	E4 Salmis - Haparanda			x		108 949	108 949			108 949	108 949
Järnväg	Skåne	Västskustbanan	Tunneln genom Hallandsås	x				1 318 057	11 854 661			1 318 057	11 854 661
Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmö Foseleby-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation m.m.	x				306 000	347 940	96 285	224 285	402 285	572 225

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansierings alternativ.

"u" i listan visar när-objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014														
Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2014-2017-2020-2026--			Kostnad Nationell plan			Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter			Totalt objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
				2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total	
Väg	Skåne	E6	E6.01 Trafikplats Spillepengen	x	x			100 933	105 858	179 358	179 358	280 291	285 217	
Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Ideon	x				102 378	106 075	24 624	24 624	127 002	130 699	
Järnväg	Skåne		Södra Stambanan	x	x	x		3 076 837	3 315 797	292 000	292 000	3 368 837	3 607 797	
Järnväg	Skåne		Ystadbanan	x				62 830	62 830	62 830	62 830	125 660	125 660	
Järnväg	Skåne		Godsstråket genom Skåne	x	x			579 807	600 000	200 000	200 000	779 807	800 000	
Väg	Skåne	E22	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Säteröd-Vä och förbi Linderöd	u	x	x		1 024 494	1 062 397	17 589	17 589	1 042 083	1 099 986	
Väg	Skåne	E6	E6 Trafikplats Flädie (Lund-Flädie)	x				89 735	89 735	98 497	98 497	188 232	188 232	
Järnväg	Skåne		Skånebanan	x				76 825	76 825			76 825	76 825	
Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund S	x				150 446	151 259			150 446	151 259	
Järnväg	Skåne		Västskustbanan	u	x	x		1 615 499	1 638 782	456 794	456 794	2 072 293	2 095 577	
Järnväg	Skåne		Södra Stambanan	u	x	x		1 089 164	1 089 177	2 400	2 400	1 091 564	1 091 577	
Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	x				314 000	315 791			314 000	315 791	
Järnväg	Skåne		Godsstråket genom Skåne	x			x	150 000	394 153			150 000	394 153	
Järnväg	Skåne		Södra stambanan, Kust till kustbanan, Skånebanan, Blekingekustbana, Markarydbanan											
Järnväg	Skåne		Pågatåg Nordost	x	x			407 255	463 299	15 000	257 914	422 255	721 214	
Väg	Stockholm		Stockholm											
Järnväg	Stockholm		Stockholm											
Väg	Stockholm		Stockholm											
Järnväg	Stockholm		Stockholm											
Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm	x	x			70 000	70 000			70 000	70 000	
Väg	Stockholm	E4	E4 Norrtull (Haga södra) - Kista	x				144 000	158 000	151 000	166 000	295 000	324 000	
Väg	Stockholm	E18	E18 Norrtälje Kapellskär	x				160 418	267 156	4 400	4 400	164 818	271 556	
Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplats Kallhäll	x	x			50 000	52 698	133 000	150 000	183 000	202 698	
Väg	Stockholm	E20	E20 Trafikplats Almmäs	x	x					23 000	60 697	23 000	60 697	
Järnväg	Stockholm		Mälarbanan	x	x					60 000	67 056	60 000	67 056	
Järnväg	Stockholm		Tomtebodavägen, ökad kapacitet	x	x	x		11 285 968	13 051 737	550 000	725 000	11 835 968	13 776 737	
Järnväg	Stockholm		Citybanan	x	x			1 620 615	11 739 754	4 380 583	7 727 921	6 001 197	19 467 675	
Väg	Stockholm	E18	E18 Hjulsta - Kista	x				314 470	3 096 834	125 800	781 452	440 270	3 878 286	
Väg	Stockholm	E20	E20 Norra Länken	x	x			681 766	7 989 767	135 000	982 976	816 766	8 972 743	
Väg	Stockholm	E4	E4 Tomtebodavägen södra	x	x			373 727	740 332		6 420	373 727	746 752	
Järnväg	Stockholm		Ostkusbanan	x				142 250	195 665	74 000	231 276	216 250	426 940	
Järnväg	Stockholm		Stockholm Älvsjö-Ulricksdal; Sundbyberg	x	x			683 200	683 200	1 844 429	1 844 429	2 527 629	2 527 629	

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansieringsalternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014													
Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vagnnummer	Objekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	Kostnad Nationell plan		Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter		Totalt objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
								2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Tvåspårsväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	x	x			399 000	399 000	1 051 000	1 051 000	1 450 000	1 450 000
Väg	Stockholm	E4	Stockholm	x	x	x		6 257 679	23 951 946	25 213 648	25 213 648	29 788 181	31 471 327
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Stockholm C-Sörentorp, ökad kapacitet	x				209 129				131 743	209 129
Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplats Kockbacka	x	x			36 000	87 000	99 000	99 000	123 000	135 000
Järnväg	Stockholm	Stockholm	Flemingsberg, ytterligare plattformspår, spår 0	x	x			409 647				409 647	409 647
Väg	Stockholm	E4	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	x	x			143 741	149 871			143 741	149 871
Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Arninge	x	x			339 494	341 994			339 494	341 994
Järnväg	Stockholm	Stockholm	Stockholm C-Stockholm Södra, bl a Strömbroarna inkl vissa följdinvesteringar	x	x			700 000	700 000			700 000	700 000
Väg	Stockholm	E18	E18 Frescati - Bergshamra-Stocksundsbron, förbättrat kapacitet och säkerhet	x				146 439				146 439	146 439
Väg	Stockholm	E18	E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	x				53 104	168 000	177 217	177 217	220 000	230 321
Väg	Stockholm	E4/LV 259	E4/LV 259 Tvåförbindelsen Södertörn	u	x	x		4 461 728	380 000	444 462	444 462	4 738 163	4 906 189
Väg	Stockholm	Stockholm	Regionalt cykelstråk, Täbystråket	x	x			126 000	126 000			126 000	126 000
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1	x				421 977	535 138	535 138	535 138	957 115	957 115
Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten	u	x	x		3 500 000				2 200 000	3 500 000
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Hagalund, bangårdsombyggnad			x		717 400				484 000	717 400
Järnväg	Södermanland	Svealandsbanan	Strängnäs-Härad, dubbelspår	x				1 790 116	70 342	70 342	70 342	1 756 422	1 860 458
Sjöfart	Södermanland	Hela landet	Södertälje Sluss, Mälaren	x	x			1 109 955	309 107	362 000	362 000	1 418 062	1 471 185
Väg	Södermanland	Rv 56	Rv 56 Ble-Stora Sundby, Råta linjen			x		212 987				212 987	212 987
Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Garnia Uppsala, dubbelspår (Svarbacken-Samnan)	x	x			1 065 602	1 318 800			1 065 602	1 318 800
Väg	Uppsala	Rv 56	Rv 56 Stingtorpet-Tärnsjö	x	x			434 659	513 258			434 659	513 258
Väg	Uppsala	Rv 70	Rv 70 Enköping-Simtuna	x	x			145 881	149 379			145 881	149 379
Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar	x				198 103	111 963	111 963	111 963	310 066	310 066
Väg	Uppsala	Rv 70	Rv 70 Simtuna-Kurma			x		55 000	231 394			55 000	231 394
Väg	Värmland	E18	E18 väster Karlstad (Björkåsmotet - trafikplats Skutberget)	x	x			359 267	371 267	25 797	25 797	385 064	397 064
Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	Laxå - Arvika, ökad kapacitet			x		422 300	422 300			422 300	422 300
Järnväg	Värmland Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil - Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder	x				131 178	289 709			131 178	289 709
Järnväg	Värmland Örebro	Bergslagsbanan	Ställdalen-Kil, fjärblokering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte, STAX 25	x	x			772 732	1 281 320			772 732	1 281 320
Järnväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	x	x			265 476	272 733			265 476	272 733

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansieringsalternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014

Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vagnnummer	Objekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	Kostnad Nationell plan		Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter		Totalt objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
				2014	2015	2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total	
Väg	Västerbotten	E4/E12	Umeå	x	x		870 043	1 891 948	218 225	282 118	1 088 267	2 174 066
Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	Statlig medfinansiering till resecentrum Umeå	x			26 881	46 610	26 880	46 610	53 761	93 220
Väg	Västerbotten	E4	Djäknebodavägen		x		129 621	131 258			129 621	131 258
Väg	Västerorrland	E4	Sundsvall			x	585 612	3 872 959	422 635	1 477 635	1 008 247	5 350 594
Järnväg	Västerorrland	Ostkustbanan	Dingersjö, Mötesstationer och kapacitetsförstärkning	u	x		449 548	449 548			449 548	449 548
Järnväg	Västerorrland	Mittbanan	Bergsäker, triangelspår		x		235 840	240 765			235 840	240 765
Järnväg	Västerorrland	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	u	x		303 959	315 850			303 959	315 850
Järnväg	Västerorrland	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandsträngeln m.m.	u	x		245 056	252 744	423 946	423 946	669 001	676 890
Väg	Västerorrland	E4	Ullånger - Docksta		x		123 623	125 817			123 623	125 817
Järnväg	Västerorrland	Ådalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering		x		56 200	56 200	56 200	56 200	112 400	112 400
Järnväg	Västerorrland	Ostkustbanan	Gåve-Sundsvall, ökad kapacitet	x			56 000	714 661			56 000	714 661
Väg	Västmanland	E18	Västerås-Sagan	x			96 000	234 258	6 993	6 993	102 993	241 251
Väg	Västmanland	Rv 56	Kvicksund-Västjärda		x		92 517	95 618			92 517	95 618
Väg	Västra Götaland	Göteborg	Utredningsmedel - Göteborgsprojekt	u			47 601	47 601			47 601	47 601
Väg	Västra Götaland	E6	Pålen - Tanumshede	x			374 602	729 006			374 602	729 006
Väg	Västra Götaland	E6	Göteborgs hamn/Lundbyleden	x	x		637 340	803 871	5 863	5 863	643 203	809 734
Väg	Västra Götaland	Rv 40	Bårnultsmotet (Slambymotet)	x			41 455	165 851		3 500	41 455	169 351
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Göteborgs hamn och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	x	x		3 024 145	3 058 968	21 063	327 754	3 045 208	3 386 722
Väg	Västra Götaland		Bidrag till trafiksystem, Storstadsöverenskommelse	x			136 800	136 800			136 800	136 800
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Göteborg C, signalställeverk m.m.	x			214 889	876 019			214 889	876 019
Väg	Västra Götaland	E20	Töllerred-Ålingsås	x	x		153 059	455 260			153 059	455 260
Väg	Västra Götaland	Rv 40	Ulricehamn (Rångedala - Hester)	x			853 016	1 365 780			853 016	1 365 780
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Västsvenska paketet järnväg	x	x		10 377 205	11 479 209	9 654 433	11 766 476	20 031 638	23 245 686
Väg	Västra Götaland	Göteborg	Västsvenska paketet väg	x	x		7 659 675	7 824 162	5 222 111	7 357 711	12 881 786	15 181 873
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Olskroken, Planskiljhet		x		2 472 147	2 472 147			2 472 147	2 472 147
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Göteborg, spårvägar	x			118 331	118 331	118 331	118 331	236 662	236 662
Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	Göteborg-Skövde, ökad kapacitet inkl ombyggd infart - Sävenås	x	x		1 618 367	1 670 408			1 618 367	1 670 408
Väg	Västra Götaland	E20	Föri. Hova	x	x		431 234	458 739			431 234	458 739
Väg	Västra Götaland	E45	Falutorget-Marieholm	x	x		174 541	175 083			174 541	175 083
Väg	Västra Götaland	E20	Ålingsås - Vårgårda	x	x		1 090 319	1 104 299	96 903	96 903	1 187 223	1 201 202
Väg	Västra Götaland	E20	Genom Ålingsås	u	x		811 075	831 740	50 000	50 000	861 075	881 740
Väg	Västra Götaland	E6	Söder/Västerleden, Sjömotet		x		288 163	291 933	29 314	29 314	317 477	321 247

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansieringsalternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014																
Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vagnnummer	Objekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	Kostnad Nationell plan			Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter			Total objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter		
								2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total	
Väg	Västra Götaland	E6	E6:20 Hisingaleden, Södra delen	u	x	x		658 721	662 447	41 040	41 553	699 761	704 000			
Järnväg	Västra Götaland	Kust till Kust banan	Göteborg-Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke-Bollebygd)	u	u	x	x	3 777 623	6 356 130			3 777 623	6 356 130			
Väg	Västra Götaland	E20	E20 Vargårda - Vara		x	x		754 374	754 374			754 374	754 374			
Väg	Västra Götaland	E20	E20 Götene - Mariestad		x	x		575 886	575 886			575 886	575 886			
Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Vargårda		x	x		172 004	172 004			172 004	172 004			
Väg	Örebro	Rv 50	Rv 50 Askersund-Åsbro		x	x		196 765	201 848			196 765	201 848			
Väg	Örebro	Rv 50	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)		x	x		455 194	458 401			455 194	458 401			
Järnväg	Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	x	x			1 728 101	1 964 000			1 728 101	1 964 000			
Järnväg	Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö-Jakobslyttan-Degerön, dubbelspår		x	x		1 946 700	1 946 700			1 946 700	1 946 700			
Järnväg	Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Halsberg - Åsbro, dubbelspår		x	x	x	700 000	2 000 000			700 000	2 000 000			
Järnväg	Östergötland	Bergslagsbanan	Ludvika - Frövi, åtgärder för malmintransporter	x	x			445 064	450 242			445 064	450 242			
Järnväg	Östergötland	Södra Stambanan	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping	u	x	x		17 820 417	35 529 222			17 820 417	35 529 222			
Väg	Östergötland	E22	E22 Förbi Söderköping		x	x		408 077	422 060	41 040	41 040	449 117	463 100			
Järnväg	Östergötland	Södra Stambanan	Händeö, kombiterminal exkl. partiellt dubbelspår		x	x		172 625	173 970	289 031	289 031	461 656	463 000			
			Namngivna brister					2 100 000	2 100 000			2 100 000	2 100 000			
Sjöfart	Norrbottnen		Kapacitets och effektivitetsbrist i Luleå hamn kopplade till farleden	u												
Sjöfart	Uppsala		Brister i användbarhet och kapacitet, behov av malmintransporter, Harghamnsbanan och i farleden Harghamn, fördjupad utredning	u												
Sjöfart	Stockholm		Horstensleden, fördjupad utredning	u												
Sjöfart	Stockholm		Landsort - Södertälje, fördjupad utredning	u												
Sjöfart	Västra Götaland		Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv, fördjupad utredning	u												
Järnväg	Norrbottnen	Malmabanen	Kapacitetsbrister på Malmabanen, speciellt sträckan Kiruna - Riksgränsen	u												
Järnväg	Norrbottnen	Malmabanen	Kaunisvaara - Svappavaara, fördjupad utredning om malmintransporter	u												
Järnväg	Örebro Värmland	Bergslagsbanan	Bergslagen, malmintransporter, Ålgårdsvalsstudie	u												
Järnväg	Stockholm	Mälärbanan	Tomtebodas bangård, bristande effektivitet	u												

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansieringsalternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Bilaga 1 Namngivna investeringsåtgärder och brister

Belopp i tkr - Fastpris 2013 från år 2014												
Trafik- slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2014- 2016	2017- 2019	2020- 2025	Kostnad Nationell plan		Sam- och medfinansiering inklusive trängselskatt och avgifter		Totalt objektkostnad inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter	
							2014-2025	Total	2014-2025	Total	2014-2025	Total
Järnväg	Stockholm Uppsala	Ostkustbanan	Ostkustbanan, Skavstaby-Årlanda-Uppsala, tillgänglighet till Årlanda och kapacitetsbrist	u								
Järnväg	Västernorrland Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan Gävle-Sundsval inkl Ådalsbanan, kapacitetförstärkning	u								
Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Hässleholm-Lund, kapacitetsbrister	u								
Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Kristianstad, kapacitetsbrister	u								
Järnväg	Jönköping	Jönköpingsbana	Jönköping-Värnamo, kapacitetsbrister	u								
Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, Fördjupad utredning kapacitetsbrister	u								
Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg - Borås, fördjupad utredning för etapperna Almedal-Mölnlycke och Bollebygd- Borås	u								
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Sävenås rangerbangård, fördjupad utredning	u								
Väg	Gävleborg	Rv 56	Väg 56 Länsgränsen C - Valsjön (Gävleborg), trafiksäkerhet och framkomlighet	u								
Väg	Västmanland	E18	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	u								
Väg	Skåne		Spårväg i Lund, fördjupad utredning avseende samhällsekonomisk nytta och finansiering	u								
Summs namngivna objekt inom utvecklingsverksamhet				139 903 117	290 881 045	56 253 332	71 510 738	246 156 449	362 391 782			

"x" i listan visar tidsperioden från byggstart till öppnande för trafik oavsett finansierings alternativ.

"u" i listan visar när objekten har kostnader för utredning och projektering av stora åtgärder > 1 mdr eller särskilt komplexa åtgärder

Om bilaga 2

Bilaga 2 innehåller alla objekt i planförslaget. Det kan dock skilja något på benämningar då analysen såväl kan avse en del av ett planobjekt (till exempel en etapp) eller innehålla mer än ett visst planobjekt (till exempel bestå av två planobjekt). Här framgår också vilka objekt i planen som inte har analyserats med beslutsunderlagsmodellen "Samlad effektbedömning" i arbetet med underlag till denna planen. Skälen till att de inte analyserats är bland annat att det inte funnits tillräckligt underlag för att göra analyser. Den ansträngda tidplanen är också ett skäl till att en prioritering fick göras av vilka analyser som varit viktigast. För en del objekt från den gällande planen (2010-2021) finns gamla analyser men de redovisas inte i bilagan då resultaten inte är jämförbara med de förutsättningar som gäller för planen 2014-2025.

Nuvärde av nytta minus samhällsekonomisk investeringskostnad

Nyttorna under hela objektets ekonomiska livslängd omräknat till 2010-års nivå minus investeringskostnaden ställs i relation till de ej prissatta effekterna när bedömningen av den sammanvägda samhällsekonomiska nyttan i kolumnen "Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)" görs.

Miljöeffekter som ej ingår i nettot

Innehåller en bedömning av de miljöeffekter som inte kan eller får prissättas samhällsekonomiskt.

Övriga effekter som ej ingår i nettot

Innehåller en bedömning av de miljöeffekter som inte kan eller får prissättas samhällsekonomiskt.

Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)

Bedömningen av den sammanvägda samhällsekonomiska nyttan innebär att man kommer fram till om åtgärden totalt sett är positiv eller negativ ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Sammanvägning görs av de beräknade och samhällsekonomiskt prissatta nyttorna och de miljöeffekter och övriga effekter som inte kan eller får prissättas samhällsekonomiskt. Se även under rubriken "Nuvärde av nytta minus samhällsekonomisk investeringskostnad".

Nettonuvärdes kvot NNK

Sedan lång tid tillbaka har Nettonuvärdeskvoten (NNK) använts inom transportsektorn i Sverige för att bedöma investeringars lönsamhet och för att prioritera bland lönsamma projekt då investeringsbudgeten är begränsad. Nettonuvärdeskvot är ett mått som ställer nettonuvärdet i relation till investeringskostnaden.

$$NNK = \frac{NNV}{NIC} \geq 0$$

där

NNV = summa nuvärde av alla nyttor och kostnader (inklusive investeringskostnad)

NIC = nuvärde av investeringskostnaden

Enkelt uttryckt innebär en positiv nettonuvärdeskvot att samhället beräknas få tillbaka mer nyttor än vad åtgärden kostar. För de namngivna investeringarna i bilaga 1, där en samhällsekonomisk kalkyl har genomförts, är nettonuvärdeskvoten i genomsnitt 0,5

vilket betyder att samhället får tillbaka 1 krona och 50 öre i nytta för varje investerad krona, det vill säga samhället får en nettonytta eller vinst på 50 öre.

Resenärer nuvärde

Nuvärdet av alla samhällsekonomiskt prissatta effekter för resenärer.

Godstransporter nuvärde

Nuvärdet av alla samhällsekonomiskt prissatta effekter för godstransporter.

Persontransportföretag nuvärde

Nuvärdet av alla samhällsekonomiskt prissatta effekter för persontransportföretag.

Externa effekter nuvärde

Nuvärdet av alla samhällsekonomiskt prissatta effekter för externa effekter. Om en kostnad är extern så drabbar den andra individer än trafikanterna.

Trafikslag	Län	Bana / Väg	Objekt	Nuvarande av nytt minus samhälls-ekonomisk investerings kostnad mnrkr	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	Övriga effekter som ej ingår i nettot	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)	Netto-nuvarandeskvot NNK	Resenärer nuvarande mnrkr	Godstransporter nuvarande mnrkr	Persontransportföretag nuvarande mnrkr	Externa effekter nuvarande mnrkr	Kommentar
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Bidrag till inlandsbanan & Öresundskonsortiet										
Väg	Hela landet	Hela landet	M10, väg										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Mjöl, järnväg										
Väg	Hela landet	Hela landet	Trimning och effektivisering, väg										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Trimning och effektivisering, järnväg (inkl igullar)										
Väg	Hela landet	Hela landet	Trimning och effektivisering ny satsning, väg										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Trimning och effektivisering ny satsning, järnväg (inkl stötar)										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Utredning av prioriterade brister, järnväg (inkl stötar)										
Väg	Hela landet	Hela landet	Utredning av prioriterade brister, väg										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Driftbidrag Luftfart										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Kraftförsörjning										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Nationellt jägaredningssystem										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	ERTMS, fortsättning etapp										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	ERTMS utveckling										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	Stattig medfinansiering till regionala spårfordon										
Järnväg	Hela landet	Hela landet	ERTMS Korridor B										
Väg	Blekinge	Hela landet	E22 Söve-Stensås	451 Negativt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	0,8	852	101	0	177	
Väg	Blekinge	Hela landet	E22 Lösten -Järmo										
Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Falun, resacentrum										
Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	682 Negativt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	2,2	52	708	17	364	
Väg	Dalarna	Rv 70	Rv 70 Trafikplats Smedjebacksvägen	192 Positivt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	2,1	163	10	0	117	
Väg	Dalarna	Rv 70	Rv 70 Smedjebacksvägen - Gyltenhemsvägen	230 Försumbart	Positivt	Lönsam	Lönsam	1,8	263	4	0	101	
Väg	Dalarna	Rv 45/70	E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	0 Positivt	Positivt	Osäker lönsamhet + endast bedömd			0	0	0	0	
Väg	Dalarna	E16	E16 Dalas-Järna-Vansbro	332 Försumbart	Positivt	Lönsam	Lönsam	1,7	368	77	0	100	
Väg	Dalarna	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslags-dalabanan	-208 Positivt	Positivt	Osäker lönsamhet + endast bedömd			111	-7	0	34	
Väg	Dalarna	E45	E45 Vattnås-Trunna	265 Negativt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	1,4	343	35	0	92	
Järnväg	Gävleborg	Östkusbanan	Slutskar-Furuvik, dubbelspår										
Järnväg	Gävleborg	Hela landet	Färd till Gävle										
Järnväg	Gävleborg	Kilafors-Söderhamn	Söderhamn-Kilafors, ökad kapacitet, STAX										
Järnväg	Gävleborg	Norra slambanan	25 och laststroff C	2262 Försumbart	Positivt	Lönsam	Lönsam	0,8	35	8	5	5196	
Väg	Gävleborg	E4	Kilafors-Holmsveden, kapacitetsåtgärder	358 Positivt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	0,4	494	230	0	527	
Väg	Gävleborg	Rv 96	E4 Kongsläger-Ornarp	161 Negativt	Positivt	Lönsam	Lönsam	0,6	268	121	0	94	
Järnväg	Gävleborg	Östkusbanan	Rv 96 Valsjön-Trafikplats Mäckmyra, Gävle hamn, Järnvägsanslutning	-219 Negativt	Försumbart	Olönsam	Olönsam	-0,6	0	166	0	32	
Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Bergslagsbanan Paket 1	436 Försumbart	Negativt	Lönsam	Lönsam	1,6	73	479	28	246	
Järnväg	Västmanland	Godstråket genom Bergslagen	Godstråket genom Bergslagen Paket 2	1065 Negativt	Försumbart	Lönsam	Lönsam	1,4	48	1387	17	787	
Järnväg	Orebro	Dalarna	Godstråket genom Bergslagen	513 Försumbart	Negativt	Lönsam	Lönsam	3,7	12	519	4	243	

Träffik- slag	Län	Bana / Väg	Objekt	Nuvärde av nya minus sammhälls- ekonomisk investeringar kostnad mnr	Miljöeffekter som ej ingår i nettöt	Övriga effekter som ej ingår i nettöt	Sammhällsekonomisk lönsamhet lönsamvägt	Netto- nuvärdes- kvot NNK	Resenärer nuvärde mnr	Godstran- sporter nuvärde mnr	Persontran- sportföretag nuvärde mnr	Externa effekter nuvärde mnr	Kommentar
Järnväg	Skåne	Skånebanan	Malmö-Ystad, mötesstationer	540 Negativt	Positivt	Positivt	Lönsam	3,5	605	12	100	9	
Järnväg	Skåne	Godsstråket genom	Astorp-Teckomatorp, etapp 2	190 Positivt	Forsumbart	Forsumbart	Lönsam	0,6	211	260	104	74	
Väg	Skåne	E6	E6 Trafikplats Flådie (Lund-Flådie)	760 Negativt	Positivt	Positivt	Lönsam	3,4	749	29	0	274	
Järnväg	Skåne	Skånebanan	Astorp-Hässleholm, 160 km/tim	193 Forsumbart	Negativt	Negativt	Lönsam	2,2	193	0	91	4	
Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund 5	569 Positivt	Positivt	Positivt	Lönsam	3,1	692	60	0	0	
Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Ångelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	1287 Positivt	Forsumbart	Forsumbart	Lönsam	0,5	2565	1	459	928	
Järnväg	Skåne	Södra Slambanan	Lund (Höbeväi) - Flackarp, tynspår	1085 Forsumbart	Positivt	Positivt	Lönsam	0,8	2151	6	233	200	
Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	959 Negativt	Forsumbart	Forsumbart	Lönsam	2,8	1049	117	0	182	
Järnväg	Skåne	Godsstråket genom	Kontinentalbanan, miljöskademå	-525 Positivt	Positivt	Positivt	Olönsam	-1,1	804	11	-740	-60	
Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra slambanan, Kusi till kustbanan, Skånebanan, Blekingekustbanan, Märlånsbanan	Pågatåg Nordost										
Väg	Stockholm	Stockholm	Förhandlingsområdet Stockholm, åtgärder utöver tunnelbana Nacka (t-bana Kungsträdgården), statlig medfinansiering										
Järnväg	Stockholm	Stockholm	Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	365 Forsumbart	Positivt	Positivt	Lönsam	1,6	574	0	0	0	
Väg	Stockholm	E19	E19 Roslag Nasby	7312 Negativt	Negativt	Positivt	Lönsam	23,2	6316	1311	0	0	
Väg	Stockholm	E4	E4 Norrtull (Haga södra) - Kista										
Väg	Stockholm	E18	E18 Norrtälje Kapellskär										
Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplats Kallhall										
Väg	Stockholm	E20	E20 Trafikplats Almnäs										
Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplats Kockascka										
Järnväg	Stockholm	Malmerbanan	Tomtebodavägen, ökad kapacitet	821 Forsumbart	Positivt	Positivt	Lönsam	0,1	10231	1	583	546	
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö	Citybanan										
Väg	Stockholm	E18	E18 Hjulsta - Kista										
Väg	Stockholm	E20	E20 Norra Länken										
Väg	Stockholm	E4	E4 Förbifart Stockholm	47798 Negativt	Negativt	Positivt	Lönsam	1,4	59436	26575	-890	-2682	ingår breddning av E4 mellan Vårby och trafikplats Flådie
Väg	Stockholm	E4	E4 Tomtebodavägen södra Rosersberg, anslutning kombiterminal										
Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	Älvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)										
Järnväg	Stockholm	Ulvsunda/Sundbyberg	Tvåspårsväg										
Stockholm	Ulvsunda/Sundbyberg	Os/Salisjobanan (statlig medfinansiering)											
Järnväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulvsunda/Sundbyberg	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1										
Järnväg	Stockholm	Ulvsunda/Sundbyberg	Stockholm C-Sörentorp, ökad kapacitet										
Järnväg	Stockholm	Stockholm	Flemingsberg ytterligare plattformspår, spår 0	363 Forsumbart	Positivt	Positivt	Lönsam	0,7	983	10	250	24,3	
Väg	Stockholm	E4	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	139 Forsumbart	Positivt	Positivt	Lönsam	0,8	329	0	0	0	
Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Arringe	Positivt	Positivt	Positivt	Bedömnings ej möjlig	-	0	0	0	0	

Trållslag	Län	Bana / Väg	Objekt	Nuvarande av nytta minus samhälls-ekonomisk investeringskostnad mnkr	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	Övriga effekter som ej ingår i nettot	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)	Netto-nuvarande kvot NNK	Resenärs-nuvarande mnkr	Godstran-sporter nuvarande mnkr	Persontran-sportföretag nuvarande mnkr	Externa effekter nuvarande mnkr	Kommentar
Sjöfart	Norrbotten		Farted in till Luleå, fördjupad utredning om kapacitetsförstärkning										
Järnväg	Norrbotten	Mälmbanan	Mälmbanan, fördjupad utredning om kapacitetsförstärkning										
Järnväg	Norrbotten	Mälmbanan	Kaunisvaara - Svappavaara, fördjupad utredning om maltransporter					0,1	0	9475	0	1084	
Järnväg	Skåne	Södra Skånebanan	Hässleholm-Lund, kapacitetsbrister	957 Negativt	Positivt		Oskar lönsamhet						
Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Kristianstad, kapacitetsbrister										
Väg	Skåne		Fördjupad utredning Spårväg i Lund avseende samhällsekonomisk nytta och finansiering										
Sjöfart	Stockholm		Farted in till Stockholm, fördjupad utredning om bristande kapacitet och säkerhet (Hörstensleden)	1064 Positivt	Positivt		Lönsam	7,0	0	0	503	714	
Sjöfart	Stockholm		Landsort - Söderårlje, fördjupad utredning										
Järnväg	Stockholm	Mälmarbanan	Tomtebodabangård, bristande effektivitet										
Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	Ostkustbanan, Skavsta-by-Årlanda, tillgänglighet till Årlanda och kapacitetsbrist										
Sjöfart	Uppsala		Brister i användbarhet och kapacitet, behov av maltransporter, Hargshamnbanan och i farten i Hargshamn										
Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Gäve-Sundsvall inkl Årlandbanan, kapacitetsförstärkning	-1150 Negativt	Positivt		Olönsam	-0,4	0	1308	0	2108	
Sjöfart	Gävleborg		Vänersjöfarten, fördjupad utredning										
Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg - Borås, fördjupad utredning för etapperna Almedal-Mölnlycke och Solleborg-Borås										
Järnväg	Örebro	Bergslagsbanan	Bergslagen, maltransporter, Ålgårdsvalvsstudie	1459 Negativt	Forsumbart		Lönsam	1,1	64	2135	25	1157	

Bilaga 3 Återbetalningar av förskotteringar och utbetalningar av statlig medfinansiering

Trafikverket får enligt regleringsbrevet tidigarelägga byggande av allmänna vägar och investeringar i järnvägsanläggningar med förskottering (lån) från kommuner och landsting. Indexuppräknung eller räntor av förskotterat belopp är inte tillåtna. Återbetalning av förskottering görs när medel finns tillgängliga i Trafikverkets budget. Av tabellen nedan framgår vilka objekt i Trafikverkets förslag till nationell plan där avtal om förskottering har träffats samt planerad återbetalning.

Förskotteringsobjekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	Belopp i mnkr
Falun, resecentrum	x	x			89
Trelleborg, funktionsanpassning av godsbangård	x				22
Plattformsförlängningar i Skåne	x				200
Emmaboda-Karlskrona/Kalmar, fjärrblockering samt spåruprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h	x				73
Västerhaninge-Nynäshamn, ökad kapacitet	x				100
Södertälje hamn - Södertälje C, dubbelspår och funktionsanpassning av bangård	x				133
Marknadsåtgärder och samhällsplanering (i medfinansieringslistan = järnvägsutredning Sundsvall - Hälmsösand)	x				2
E6 01 Trafikplats Spillepengen	x	x			101
Nynäsbanan, Nynäsgränd mötesstation		x			83
E22 Rinkabyholm		x			282
Rv 40 Bårhultsmotet (Slambymotet)	x				41
Rosersberg, anslutning kombiterminal	x				142
E18 väster Karlstad (Björkåsmotet - trafikplats Skulberget)		x			359
E18 Västerås-Sagån	x				96
Åvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Åryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad	x	x			85
E20 Alingsås - Vårgårda		x			1 090
Malmö Fosieby-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation mm			x		306
Pågatåg Nordost	x	x			407
Summa					3 623

Förslaget till nationell plan innehåller också ett antal namngivna investeringar som medfinansieras av Trafikverket enligt förordning 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, före detta statsbidrag. Gemensamt för dessa är att de genomförs av regional kollektivtrafikmyndighet och kommuner. Exempel på sådana namngivna investeringar är byggande av resecentra och infrastruktur, till exempel spårväg och tunnelbana, och anskaffning av fordon för den regionala kollektivtrafiken. I tabellen nedan framgår vilka namngivna investeringar i förslagen som medfinansieras genom statlig medfinansiering och planerad utbetalning. Ett villkor för utbetalning är att medel måste finnas tillgängliga i Trafikverkets budget.

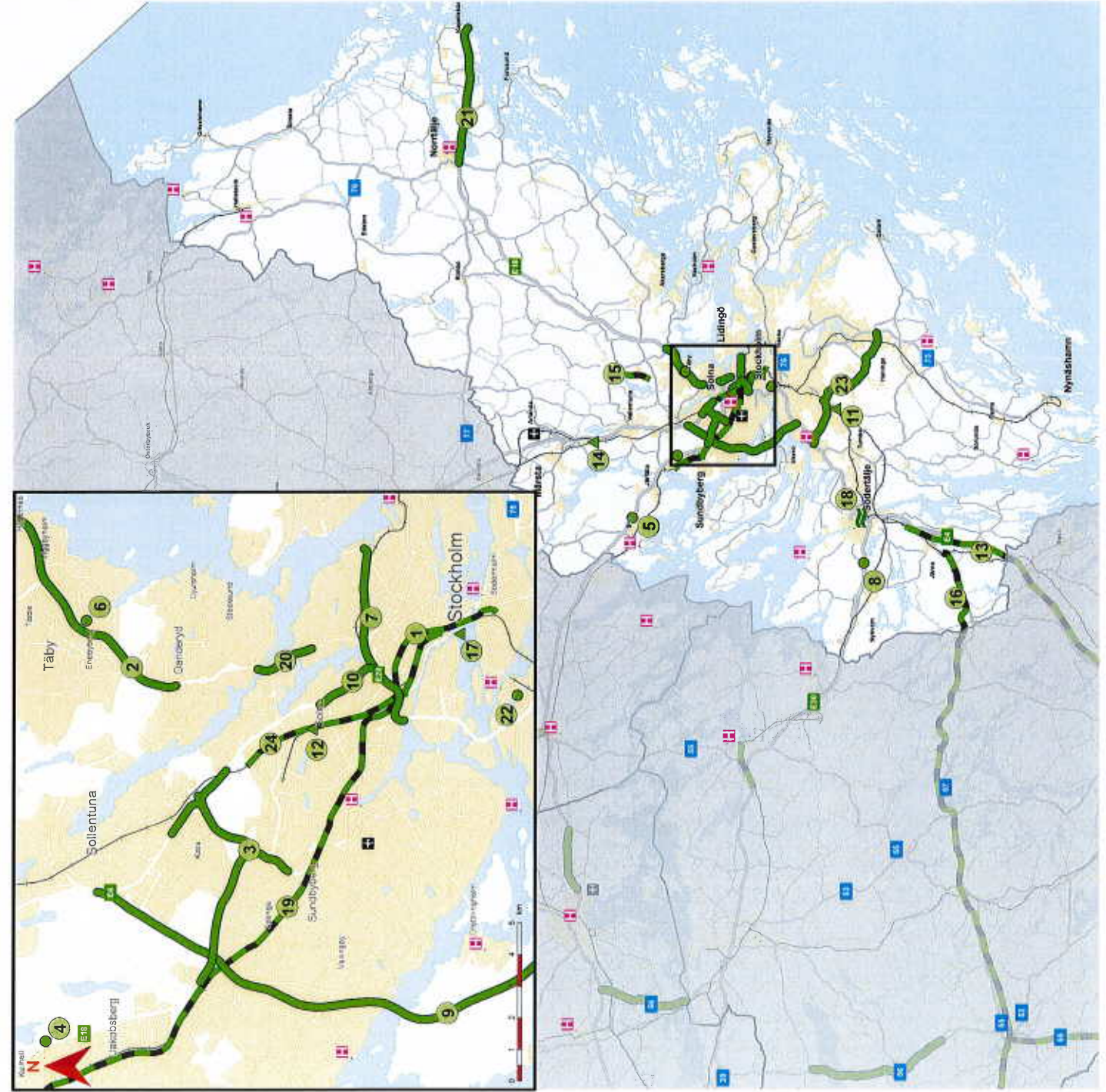
Statliga medfinansieringsobjekt	2014-2016	2017-2019	2020-2025	2026--	Belopp i mnkr
Göteborg, spårvägar	x				118
Statlig medfinansiering till regionala spårforon	x	x			2 638
Trollhättan-Göteborg (Olskroken), dubbelspår (inklusive stationer i Götaälvdalen)	x				130
Statlig medfinansiering till resecentrum Umeå C	x				27
Åvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	x	x			683
Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	x	x			399
Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1		x			422
Gamlestaden och Lödöse resecentrum (statlig medfinansiering)	x				32
Nacka (t-bana Kungsträdgården), statlig medfinansiering				Förhandling pågår	-
Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering			x		56
Summa					4 506

STOCKHOLMS LÄN

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Remissversion 2013-06-14

Skala (A3): 1:625 000



Nr	Objektnamn
1	Citybanan Stockholm
2	E18 Danderyd-Arninge
3	E18 Hjulsta-Kista
4	E18 Trafikplats Källhall
5	E18 Trafikplats Kockbacka
6	E18 Trafikplatser Roslags-Näsby och Viggbyholm
7	E20 Norra länken i Stockholm
8	E20 Trafikplats Almnäs
9	E4 Forbjärn Stockholm
10	E4 Tomtebodavägen - Haga Södra
11	Flemingsborg
12	Hagalund
13	Ostlänken Jämså - Linköping
14	Roslagsbanan, kombiterminal
15	Roslagsbanan
16	Stockholm-Hallberg-Malmö ERTMS
17	Stockholms C
18	Södertälje-sluss
19	Tumtebodavägen/Källhall
20	E18 Frescati-Bergshamra-Stocksundsbron
21	E18 Norrtälje-Kapeliskär
22	E4/E20 Essingeleden-Södra länken
23	E4/LV259 Tvärförbindelsen Södertörn
24	Stockholm C-Sörentorp

- Åtgärder**
- Ny tunnel för pendlertåg
 - Utbyggnad med kollektiv körfält
 - Motorväg, ny sträckning
 - Ombyggnad av befintlig trafikplats
 - Ny trafikplats
 - Ombyggnad av befintliga trafikplatser
 - Motorväg: tunnel, ny sträckning
 - Ny trafikplats
 - Motorväg: tunnel, ny sträckning
 - Kapacitetshöjande åtgärder på befintlig motorväg
 - Ytterligare plattformsspår
 - Bangårdsombyggnad
 - Nytt dubbelspår
 - Anslutningar till kombiterminal
 - Dubbelspår, etapp 1
 - Nytt signalsystem
 - Ombyggnad av Strömbroarna
 - Sjöre sluss och förjupad farled
 - Ökad kapacitet genom utbyggnad till fyra spår
 - Förbättrad kapacitet och säkerhet
 - Motorsri Välg
 - Nya ramper i Trafikplats vid Årsta
 - Förbättrad kapacitet och säkerhet
 - Ökad kapacitet

Teckenförklaring

- Järnvägsobjekt
- Vägoobjekt
- Järnvägsobjekt
- Vägoobjekt
- Sjöfartsobjekt
- Europaväg
- Riksväg
- Primär länsväg
- Sekundär länsväg
- Tertiär länsväg
- Flygplats
- Hamn
- Järnvägar



TRAFIKVERKET

Bilaga 3