



**Objekt som ingår i beräkning av  
genomsnittlig lönsamhet av förslag  
Nationell plan, 31 augusti 2017**

*PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*

**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Objekt som ingår i beräkning av genomsnittlig lönsamhet av förslag Nationell plan,  
31 augusti 2017

Dokumentdatum: 2017-08-31

Ärendenummer: TRV 2017/32405

Kontaktperson: Per Eriksson

Publikationsnummer: 2017:174

ISBN: 978-91-7725-168-2

Tryck: Ineko.

# Inledning

En indikator för om man går mot en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är om de åtgärder som föreslås är samhällsekonomiskt lönsamma. Lönsamheten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder.

Trafikverket har gjort samhällsekonomiska analyser för de flesta namngivna investeringar som föreslås starta under planperioden. I den samhällsekonomiska analysen (SEA) vägs de effekter som kunnat kvantifieras och prissättas i kalkylen ihop med bedömning av de effekter som inte kunnat beräknas. Sammantaget bedöms om den analyserade åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam eller inte. Den samhällsekonomiska analysen presenteras tillsammans med en Fördelningsanalys och en Måluppfyllelseanalys i en Samlad Effektbedömning (SEB). På detta sätt söker en SEB beskriva samtliga effekter av en åtgärd utifrån tre olika perspektiv, samhällsekonomiskt, fördelningsmässigt och utifrån måluppfyllnad. Kunskapen om effektsamband utvecklas kontinuerligt, men fortfarande kvarstår kunskapsluckor inom flera områden. Detta är särskilt påtagligt när det gäller trimningsåtgärder samt drift och underhåll.

Samtliga samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar som Trafikverket kvalitetsgranskat och godkänt för användning som beslutsunderlag hålls tillgängliga för allmänheten via Trafikverkets hemsida<sup>[1]</sup>.

Transportförsörjningens samhällsekonomiska effektivitet ökar när det befintliga transportsystemet används på ett så samhällsekonomiskt optimalt sätt som möjligt och genom att åtgärder i infrastrukturen som är samhällsekonomiskt lönsamma genomförs. En samhällsekonomiskt effektiv användning nås genom att trafikutövarna betalar för de externa effekter de orsakar i form av miljöpåverkan, trängsel, olyckor och slitage. För de flesta infrastrukturåtgärder gör Trafikverket bedömningar av den samhällsekonomiska lönsamheten. För underhållsåtgärder görs prioriteringar som grundar sig på ett samhällsekonomiskt synsätt. För trimningsåtgärder finns effektsamband för ett antal typåtgärder vilket möjliggör samhällsekonomiska bedömningar av dessa.

## Samhällsekonomisk effektivitet med hjälp av planförslaget

De samhällsekonomiska effekterna för planens lönsamhetsberäknade investeringar uppgår till en total nytta om 211 miljarder och den samhällsekonomiska investeringskostnaden 145 miljarder kr. Nettonuvärdet är totalt en vinst på ca 67 miljarder kronor och nettonuvärdeskvoten (NNK)<sup>[2]</sup> för de lönsamhetsberäknade investeringarna är 0,5<sup>[3]</sup>. Det innebär att för en genomsnittlig investeringskrona för de lönsamhetsberäknade projekten är utfallet av effekterna för medborgare och näringsliv (i form av bland annat restidvinster, minskade olyckor och emissioner, bränslekostnader, biljettintäkter m.m.) ca 1,50 kronor. I det beräknade genomsnittet ingår flertalet av de nytillkomna namngivna investeringarna i

---

<sup>[1]</sup> [www.trafikverket.se/samhallsekonomiskt\\_beslutsunderlag](http://www.trafikverket.se/samhallsekonomiskt_beslutsunderlag)

<sup>[2]</sup> Dvs. kvoten mellan Nettonuvärdet och den Samhällsekonomiska kostnaden. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten är beräknad genom att summera nettonuvärden för alla objekten där det finns en ny samhällsekonomisk kalkyl och dela det med summan av investeringskostnaderna

<sup>[3]</sup> I nu gällande plan är NNK +0,5.

planen men inte pågående projekt<sup>[4]</sup>. De nya etapperna för höghastighetsjärnväg (Ostlänken och Lund-Hässleholm) ingår inte i genomsnittsberäkningarna eftersom det saknas SEB för den nya standard som föreslås.

Vid en uppdelning av planen i de första 6 åren och de senare åren kan man se att NNV för första delen med planerad byggstart är 38 miljarder med en NNK på 0,5 och på den andra delen NNV 29 miljarder med NNK 0,4.

Väginvesteringarna i planen är i genomsnitt betydligt lönsammare än järnvägsinvesteringarna. Väginvesteringarna har preliminärt en genomsnittlig NNK på 1,1<sup>[5]</sup> och ett nettonuvärde på 51 miljarder kronor. Motsvarande för järnvägsinvesteringarna är en genomsnittlig NNK på 0,1<sup>[6]</sup> och ett nettonuvärde på 9 miljarder kronor. Sjöfartsinvesteringarna i planförslaget uppvisar en genomsnittlig NNK på 0,8 och ett nettonuvärde på 7 miljarder kronor.

En utökad planeringsram enligt direktiv om + 10 procent nivå inkluderar beräknade objekt för ca 93 miljarder. Tillkommande nytta (nettonytta) ca – 41 miljarder och tillkommande lönsamhet (NNK-i) ca – 0,4. Exkluderas objekten Göteborg – Borås samt Stockholm, Östlig förbindelse, i utökade planeringsramen + 10 procent så är motsvarande utfall ca 15 miljarder investeringskostnad, tillkommande nytta ca 4 miljarder och NNK-i ca 0,3.

Kalkylerna kan även komma att påverkas av hittills okända kostnader, till exempel för nödvändiga miljöåtgärder och geologiska faktorer, och de kan därför inte sägas motsvara det verkliga utfallet fullt ut. För att belysa dessa osäkerheter har ett stort antal känslighetsanalyser gjorts för exempelvis andra kostnader och annan trafikutveckling (se individuella analyser).

Den dominerande effekten som fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna är förbättrad tillgänglighet. Den näst viktigaste posten för väginvesteringarna är trafiksäkerhet och för järnvägsinvesteringarna är det förbättrat företagsekonomiskt resultat och minskade emissioner.

I den samhällsekonomiska analysen av Vidmakthållande för järnväg för planförslaget 2018-2029 så utgår analysen från föregående nationella plans (2014-2025) medelsram och prioriteringar som referens/jämförelsealternativ. I analysen beräknas den samhällsekonomiska effekten av skillnaden i merförseningar och underhållskostnader för jämförelsealternativet och planförslaget 2018-2029<sup>[7]</sup>. Den största delen av effekterna följer naturligt av den utökade ramen (47 procent) som ger stora effekter på anläggningens tillstånd. Den samhällsekonomiska analysen visar att planförslaget 2018-2029 är

---

<sup>[4]</sup> Vid uträkningen av genomsnittet ingår de namngivna investeringar som är tillkommande, dvs. pågående projekt ingår ej. Det finns ej heller fullständiga beräkningar för samtliga investeringar. Exakt vilka projekt som ingår i genomsnittsberäkningarna framgår av PM Objekt som ingår i beräkning av genomsnittlig lönsamhet av förslag Nationell plan, publikationsnummer 2017:20

<sup>[5]</sup> +1,3 i gällande plan.

<sup>[6]</sup> +0,2 i gällande plan. Nya genomsnittssiffror kommer att presenteras i samband med den effektrapport för hela planförslaget som levereras senast den 30 oktober 2017.

<sup>[7]</sup> I jämförelsealternativet har medel tillförts efter 2022 för att det inte skulle leda till allt för osannolika hastighetsnedsättningar eller stängningar av banor.

samhällsekonomiskt lönsamt. Planförslaget för vidmakthållande för järnväg har en hög positiv nettonuvärdeskvot<sup>[8]</sup> på 1,67.

Den samhällsekonomiska bedömningen av planförslaget för Vidmakthållande av väg grundar sig på både kvantitativa analyser och kvalitativa bedömningar. De samhällsekonomiska beräkningarna för åtgärder på belagd väg har gjorts i verktyget HDM-4 (Highway Development and Management Tool) och grundas på effektsamband för ojämnheter. Resultatet från analyserna för belagd väg visar att det skulle ge en högre samhällsnytta per satsad krona att använda sig av en högre budget för belagd väg än den som föreslås i åtgärdsplanen.

Objekten i sammanställning nedan saknar samhällsekonomiska uppgifter här men finns publicerade i september 2017 (granskning och godkännandeprocessen ej fullständig vid publicering):

- Bergsåker, triangelspår
- E4 Ljungby- Toftanäs
- E14 Lockne - Optand/Förbi Brunflo

---

<sup>[8]</sup> NNK-idu vilket innebär att nettonuvärdet finns i täljaren och både reinvesteringar och underhållskostnader i nämnaren



Samhällsekonomisk redovisning					Samhällsekonomi		
Planerade byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk/Vägnummer	Objekt	Investeringskostnad Mkr	Nettonuvärdenytta (NNV) Mkr	Nettonuvärdeskvot (NNK-i)
Större investeringar i nationell plan (>100 mnkr)							
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	188	215	1,1
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg	3166	3362	1,1
2024-2029	Järnväg	Blekinge	Blekingekustbanan	Blekinge kustbana. Mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	135	-5	0,0
2021-2023	Väg	Blekinge	E22	E22 Lösen -Jämjö	931	1091	1,2
2024-2029	Väg	Blekinge	E22	E22 Ronneby Ö - Nättraby	955	1591	1,7
2024-2029	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och	147	-4	0,0

				hastighetshöjande åtgärder			
2021-2023	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	172	212	1,2
2024-2029	Väg	Dalarna	E16	E16 Borlänge-Djurås	557	59	0,1
2021-2023	Väg	Dalarna	E45	E45 Vattnäs-Trunna	304	229	0,8
2018-2020	Väg	Dalarna	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	230	105	0,5
2021-2023	Väg	Gävleborg	E4	E4 Kongberget-Gnarp	1337	983	0,7
2024-2029	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	6943	-4410	-0,6
2024-2029	Väg	Gävleborg	Rv 56	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen	986	217	0,2
2018-2020	Järnväg	Gävleborg Dalarna Västmanland Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	1188	3619	3,0
2024-2029	Järnväg	Gävleborg/Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	146	30	0,2
2024-2029	Järnväg	Halland	Västkostbanan	Halmstad C/bangård	459	616	1,3
2018-2020	Järnväg	Halland	Västkostbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	7049	-947	-0,1
2021-2023	Väg	Jämtland	E14	E14 Lockne - Optand/Förbi Brunflo			



2024-2029	Väg	Jämtland	E45	E45 Rengsjön-Ålvros	270	809	3,0
2024-2029	Väg	Jönköping	E4	E4 Trpl Ljungarum, genomgående körfält	667	1115	1,7
2024-2029	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	2012	3806	1,9
2018-2020	Järnväg	Jönköping	Jönköpingsbanan	Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	382	1047	2,7
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Hedentorp - Månseryd	192	237	1,2
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	232	475	2,0
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö	243	337	1,4
2021-2023	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Nässjö-Eksjö	430	884	2,1
2024-2029	Väg	Kalmar	E22	E22 Förbi Bergkvara	378	204	0,5
2024-2029	Väg	Kalmar	E22	E22 Gladhammar-Verkeback	292	134	0,5
2018-2020	Väg	Kronoberg	E4	E4 Ljungby- Toftanäs			
2018-2020	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Boasjön - Annerstad	158	89	0,6
2018-2020	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	259	193	0,7
2021-2023	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö	397	369	0,9
2024-2029	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår	168	-18	-0,1
2018-2020	Väg	Norrbotten	E10	E10, Avvakko – Lappeasuando	593	-316	-0,5
2018-2020	Väg	Norrbotten	E10	E10, Morjärv - Svartbyn	553	-99	-0,2

2018-2020	Väg	Norrbottn	E4	E4 Salmis - Haparanda	223	27	0,1
2024-2029	Järnväg	Norrbottn	Malmbanan	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	243	10	0,0
2024-2029	Järnväg	Norrbottn	Malmbanan	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	146	52	0,4
2021-2023	Järnväg	Norrbottn	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	351	126	0,4
2021-2023	Järnväg	Norrbottn	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	435	-431	-1,0
2024-2029	Sjöfart	Norrbottn		Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	3898	4916	1,3
2021-2023	Väg	Skåne	E22	E22 Fjälkinge – Gualöv	567	1062	1,9
2018-2020	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Ideon	324	623	1,9
2021-2023	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund S	349	242	0,7
2021-2023	Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	513	899	1,8
2018-2020	Järnväg	Skåne	Kontinentalbanan	Kontinentalbanan, persontrafikanpassning	253	-601	-2,4
2024-2029	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	341	192	0,6
Pågående	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	6050	2174	0,4
2021-2023	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	1514	-921	-0,6
2024-2029	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	174	104	0,6

2024-2029	Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Maria - Helsingborg C, dubbelspår	5136	-3852	-0,8
2021-2023	Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	3394	-74	0,0
2018-2020	Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Arninge	440	2450	5,6
2021-2023	Väg	Stockholm	E18	E18 Frescati - Bergshamra-Stocksundsbron, förbättrat kapacitet och säkerhet	280	-136	-0,5
2018-2020	Väg	Stockholm	E4	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	357	86	0,2
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4, Trafikplatser Glädjen och Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	714	777	1,1
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	813	4298	5,3
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	979	5786	5,9
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E20 Södertäljebro, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	537	4194	7,8
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS	337	420	1,2

2021-2023	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	14511	6231	0,4
2024-2029	Väg	Stockholm	Stockholm	Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati-Mörby C	167	46	0,3
2024-2029	Järnväg	Stockholm	Stockholm	Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	172	1036	6,0
2024-2029	Sjöfart	Stockholm		Farled Södertälje- Landsort	202	385	1,9
2021-2023	Väg	Södermanland	Rv 56	Rv 56 Katrineholm - Bie	216	311	1,4
2021-2023	Väg	Södermanland	Rv 56	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	562	541	1,0
2024-2029	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår	244	2282	9,4
2024-2029	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår	295	-93	-0,3
2024-2029	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	Heby Mötesspår	146	-96	-0,7
2024-2029	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	9437	3063	0,3
2024-2029	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar	520	-218	-0,4
2024-2029	Väg	Uppsala	Rv 56	Rv 56 Sala - Heby 2+1	168	188	1,1
2024-2029	Väg	Värmland	E45	E45 Säffle - Valnäs	442	543	1,2
2021-2023	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	677	-448	-0,7
2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	260	151	0,6

2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötteseparering	213	109	0,5
2018-2020	Väg	Västerbotten	E4	E4 Djäkneboda-Bygdeå	280	181	0,6
2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Gumboda-Grimsmark mötteseparering	389	509	1,3
2018-2020	Väg	Västerbotten	E4	E4 Sikeå-Gumboda mötteseparering	240	110	0,5
2024-2029	Järnväg	Västerbotten	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg <sup>(1)</sup>	18337	-	-0,6
2024-2029	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår	336	-225	-0,7
2024-2029	Väg	Västernorrland	E14	E14 Blåberget-Matfors	319	66	0,2
2018-2020	Väg	Västernorrland	E14	E14, Sundsvall-Blåberget	549	265	0,5
2018-2020	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	Bergsåker, triangelspår			
2024-2029	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårutbyggnad	3153	-2287	-0,7
2024-2029	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	748	-748	-1,0
2018-2020	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	1185	-921	-0,8

2024-2029	Järnväg	Västernorrland/Jämtland	Mittbanan	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg	247	-232	-0,9
2021-2023	Väg	Västmanland	E18	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	1165	2754	2,4
2018-2020	Väg	Västmanland	Rv 56	Rv 56 Kvicksund- Västjädra	350	660	1,9
2021-2023	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Mariestad	1938	964	0,5
2018-2020	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Skara	452	369	0,8
2021-2023	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Vårgårda	333	244	0,7
2024-2029	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Götene - Mariestad	1620	1136	0,7
2021-2023	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Vårgårda - Vara	1395	2307	1,7
2018-2020	Väg	Västra Götaland	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	1253	-91	-0,1
2021-2023	Väg	Västra Götaland	E6.20	E6.20 Söderleden Ekodukt Fässbergsdalen	166	-166	-
2018-2020	Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Olskroken, Planskildhet	3578	7359	2,1
2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	190	1421	7,5
2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	1255	941	0,8

2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	771	5099	6,6
2021-2023	Väg	Västra Götaland		E45 Tösse-Åmål	286	297	1,0
2024-2029	Sjöfart	Västra Götaland		Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	4380	1504	0,3
2021-2023	Väg	Örebro	Rv 50	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	793	1364	1,7
2024-2029	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad	248	260	1,0
2021-2023	Väg	Östergötland	E22	E22 Förbi Söderköping	1598	3039	1,9
<b>Större investeringar +10 % nivå</b>							
-	Väg	Gävleborg	Rv 56	Rv 56 Länsgräns U - Hedesunda, Råta linjen	301	-19	-0,1
-	Väg	Halland	Rv 26	Väg 26 Halmstad - Oskarström	425	455	1,1
-	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	151	98	0,6
-	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder	298	-500	-1,7
-	Järnväg	Jönköping	Jönköpingsbanan	Forserum, tretågsstation	173	-108	-0,6
-	Järnväg	Jönköping	Nässjö-Hultsfred	Nässjö - Eksjö, elektrifiering	135	-129	-1,0
-	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved	195	330	1,7

-	Järnväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Alvesta-Växjö, partiellt dubbelspår Gemla-Räppe	400	150	0,4
-	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Hovmantorp - Lessebo	164	136	0,8
-	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Älmhults bangård, kapacitet	272	45	0,2
-	Järnväg	Kronoberg + Blekinge	Älmhult-Olofström	Älmhult-Olofström (Sydostlänken, etapp 1), elektrifiering och upprustning	1169	796	0,7
-	Väg	Norrbotten	E10	E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering	194	95	0,5
-	Väg	Norrbotten	E10	E10 Mertainen-Kauppinen mötesseparering	489	-163	-0,3
-	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Murjek bangårdsförlängning	344	-139	-0,4
-	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Peuravaara-Rautas dubbelspår	1450	-1209	-0,8
-	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Kristianstad, partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad	731	-724	-1,0
-	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Eslövs bangård etapp 1	153	187	1,2
-	Väg	Stockholm	Stockholm	Stockholm, Östlig förbindelse, bergtunnelalternativet med spår	32120	10448	-0,3
-	Sjöfart	Stockholm		Horstensleden (Farleder Stockholm)	650	1804	2,8
-	Väg	Uppsala	Mälaren/Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	1171	207	0,2



-	Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen	242	5	0,0
-	Väg	Västerbotten	E12	E12 Brattby-Vännäs mötesseparering	260	136	0,5
-	Väg	Västerbotten	E12	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering	279	548	2,0
-	Väg	Västerbotten	E4	E4 förbifart Skellefteå	1147	-196	-0,2
-	Järnväg	Västerbotten	Hällnäs-Storuman	Hällnäs-Lycksele elektrifiering	340	61	0,2
-	Väg	Västra Götaland	E6.20	E6.20 Hisingsleden-Norra delen, Björlandavägen - Klareberg	1109	1654	1,5
-	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås, inkl delen Mölnlycke-Bollebygd	45593	34661	-0,8
-	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan Sävenäs planskildhet	1525	1289	0,8
-	väg	Östergötland	E4/E22	E22/E4 Tvärförbindelse i Norrköping	1576	-548	-0,3







Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda Vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)