



# Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2019

För att ge regeringen bättre möjlighet att ta ställning till Trafikverkets förslag på vilka stora infrastrukturinvesteringar\* som bör få byggstartas år 2020-2022 och vilka investeringar som bör få förberedas för byggstart år 2023-2025, har Trafikanalys granskat Trafikverkets byggstartsförslag 2019.

Trafikanalys har granskat byggstartsrapporteringen i stort samt de underliggande samlade effektbedomningarna (SEB:arna) och anläggningskostnads-kalkylerna (AKK:erna).

Tabellen nedan illustrerar och summerar delar av granskningen av objekt som föreslås byggstarta år 1-3.

\* Namngivna objekt i nationell plan.

Rapport 2019:12 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2019.

Bild: Mostphotos

## Följs direktiv och regler?

Trafikanalys undersökte i granskningen om Trafikverket har följt regeringens direktiv och regelverk och om alla förberedelser som ska göras har genomförts. Dessutom undersökte Trafikanalys om Trafikverket har följt sina egna styrdokument för hur byggstartsrapporteringen ska tas fram.

Vi undersökte även om underlaget kan sägas vara aktuellt, om totalkostnaderna kan bedömas vara rimliga prognoser och om osäkerheter i projekten har hanterats. Byggstartsförslagets tillgänglighet, tydlighet och transparens undersöktes också.

## Bättre kvalitet men behov av förtydliganden

Trafikanalys granskning visar att Trafikverkets byggstartsrapportering år 2019 i stort har en bättre kvalitet jämfört med tidigare år.

Processen för att ta fram förslaget har tydliggjorts med hjälp av interna styrdokument. Däremot ser vi behov av att tydliggöra mer och att uppdatera dokument. Framförallt behöver processen för urval av objekt bli mer transparent och tydlig.

## Fler lagakraftvunna planer

För att objekt ska anses vara mogna för byggstart år 1-3 bör väg- eller järnvägsplan ha vunnit laga kraft. Fler objekt har lagakraftvunna planer jämfört med tidigare år (se tabellen).

För de objekt som omfattas av planläggning, men ännu inte har en lagakraftvunnen plan, bedömer Trafikverket att planerna kommer att vinna laga kraft under år 2019. Trafikanalys efterlyser tydliggöranden om vad dessa bedömningar grundar sig på.

## Frågetecken kring saknade underlag

Ett objekt som är statligt medfinansierat och inte omfattas av planläggning saknar både AKK och SEB hos Trafikverket (se tabell). Kvalitetsgranskning av detta objekt har därför inte varit möjlig.

## Samhällsekonomiska känslighetsanalyser görs - kommenteras sällan

Då känslighetsanalyserna för de samhällsekonomiska kalkylerna inte kommenteras, tar man inte tillvara på möjligheten att utifrån det samhällsekonomiska perspektivet belysa objektens robusthet m.m.

## Avvikelse mellan kostnader i olika underlag

Investeringskostnaden anges i byggstartsrapporten, i AKK:erna och i SEB:arna.

För alla "nya" objekt år 1-3, förutom ett objekt, skiljer sig de olika kostnadsangivelserna åt mer eller mindre.

## Anläggningskostnads-kalkyler i stort godkända och aktuella, men avvikelser finns

Av de objekt som omfattas av planläggning har alla "nya" objekt år 1-3 godkända AKK:er. Alla dessa objekt, förutom ett, har aktuella AKK:er.

Däremot noterar Trafikanalys avvikelser från processen vid framtagande av AKK:erna, bl.a. följande.

- Två objekt saknar dokumenterade osäkerhetsanalyser i AKK:erna.
- Dokumenterade handlingsplaner är generellt sett otidliga.
- Avvikelseanalyser dokumenteras inte i FKS (fastställd kalkylsammanställning).

Tabell. Summering av Trafikanalys bedömning av processefterlevnaden för "nya" objekt år 1-3 i Trafikverkets byggstartsrapportering. Grönt: enligt rutin. Gult: vissa tveksamheter. Rött: ej enligt rutin alt. större osäkerheter. N/A: underlag saknas och bedömning ej relevant.

Objektnamn	Flytt från	Planläggs	Andel statligt finansiering av inv.kostnaden	Väg/vg-plan	Processerlevnad i stort				Aktualitet		Kostnader				Osäkerheter		
					AKK	SEB	AKK	SEB	SEB-godkännande	Fullständig finansiering	Förslaget (prisnivå 2015)	AKK (prisnivå 2015)	SEB (prisnivå 2015)	SEK (NNK-rid)	Kalkyl-risik	OA enl. rutiner	KA enl. rutiner
Angelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romareväg)	fas 4-6	Ja	85%	2019 (1)	FKS						2733	2359	2560	0,15		U	
Lund (Högevall)-Fläckarp, fyrspar	fas 4-6	Ja	96%	Laga kraft	N/A		N/A				880	N/A	879	<0	N/A	N/A	
E22 Trafikplats Lund S	fas 4-6	Ja	100%	2019	FKS						254	258	257	0,91		U	
Rv 56 Katrineholm-Bie	fas 4-6	Ja	100%	2019	FKS						154	146	138	2,09		M	
Väg 56 Bie-St Sundby (Alberga), Råta linjen	fas 4-6	Ja	100%	2019	FKS						470	468	479	1,5		M	
Lazå-Arvika, ökad kapacitet	fas 4-6	Ja	97%	Laga kraft	FKS						562	560	560	<0			
E20 Värmdö-Vara	fas 4-6	Ja	19%	Laga kraft	FKS						1056	1056	1075	2,2		U,M	
E20 Förbi Värmdö	fas 4-6	Ja	28%	2019	FKS						243	242	248	2			
Göteborg, Citybuss Norra Älvsstranden (västra delen)	fas 4-6	N/A	50%	N/A	(3)	(3)	N/A	N/A	N/A		684	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät	fas 4-6	Nej	100%	N/A	GKI				N/A	N/A	1999	1904	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	fas 7-12	Okärt	100%	N/A	FKS						405	405	405				
Godstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspar	fas 7-12	Ja	100%	2019 (2)	FKS						348	347	347	(4)		G	N/A
Godstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspar	fas 7-13	Ja	100%	2019	FKS						793	791	791	(4)		G	N/A
LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	fas 7-13	Nej	100%	N/A	GKI						159	137	137	1,14	N/A	N/A	N/A

## Trafikanalys

Linda Ramstedt  
Kvalificerad utredare  
[linda.ramstedt@trafa.se](mailto:linda.ramstedt@trafa.se)  
010-414 42 35

Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm  
Tel: 010-414 42 00  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)