



Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2025

Rapport: 2025:5

Datum: 2025-06-16

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Omslagsfoto: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-06-16

Förord

Trafikverket har den 24 april 2025 redovisat sin byggstartsrapport med förslag på namngivna objekt i nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 som enligt Trafikverket bör få byggstartas år 1–3 (2026–2028), samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031).

Denna rapport beskriver den kvalitetsgranskning av Trafikverkets byggstartsförslag som Trafikanalys har genomfört. Granskningen har genomförts som ett instruktionsuppdrag.

Projektgruppen har bestått av Björn Olsson (projektledare) och Samuel Andersson (bitr. projektledare). Sara Johansson, Ola Wilhelmsson och Hanne Linnå från Sweco Sverige AB har anlitats som resurskonsulter.

Saman Rashid, Eva Lindborg och Patrik Tornberg har utgjort referensgrupp och bidragit med synpunkter. Avdelningscheferna Anna Ullström och Andreas Tapani har också deltagit i ärendets beredning.

Vi tackar Trafikverkets projektledare Jenny Trilcik för underlag under projektets gång.

Stockholm juni 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	7
Inledning	9
1 Byggstartsförslaget.....	11
1.1 Objekt som föreslås för byggstart	11
1.2 Objekt som har byggstartats eller bedöms byggstarta före 2026.....	13
2 Oklarheter och risker i kalkyler och kostnader	15
2.1 Oklar kostnad för Malmbanan Nattavaara	15
2.2 Förvirrande jämförelse Säffle–Valnäs.....	16
2.3 Ofullständig beskrivning av kronologisk kostnadsutveckling.....	17
2.4 Osäkerheter i kalkyleringen	18
2.5 Bristande tydlighet och transparens i redovisning av åtgärder vid kostnadsökningar	19
3 Samlade effektdömningar.....	21
4 Förnyat underlag med bristande kvalitet och kontroll	23
4.1 E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn	24
4.2 E4/E20 Hallunda Vårby, delen Fittja–Vårby.....	26
4.3 ERTMS, TC Göteborg, TC Stockholm–Gävle.....	27
5 Slutsatser	29
6 Referenser	31

Sammanfattning

Trafikverket föreslår att 2 nya namngivna objekt ges tillstånd att byggstarta 2026–2028 (grupp år 1–3). Trafikanalys granskar här Trafikverkets underlag för dessa 2 objekt.

Förutom byggstartsförslaget har Trafikanalys även granskat ett urval av de förnyade underlag som Trafikverket har redovisat för ett antal objekt som ingick i förra årets byggstartsförslag.

Trafikanalys har undersökt om Trafikverket har levererat enligt sina direktiv, om förslaget är transparent och tydligt, samt om redovisningen och underlaget är aktuellt och tillgängligt. Syftet med granskningen är att för regeringen peka på risker och osäkerheter i redovisningen som kan vara värda att undersöka mer specifikt.

De viktigaste resultaten av vår granskning kan sammanfattas i följande punkter:

Bristande transparens i prioriteringen av objekt

Trafikanalys bedömer att Trafikverkets redovisning brister i transparens avseende hur urvalet av föreslagna objekt har gjorts. För att byggstartsförslag ska kunna fungera som ett välgrundat beslutsunderlag krävs större insyn i urvalsprocessen, genom att objekt motiveras utifrån fastställda prioriteringsgrunder.

Sämre tillgänglighet till underlag

Förvisso i enlighet med direktiven, men vissa skillnader i redovisningen av underlagen, jämfört med tidigare, minskar kraftigt tillgängligheten till Trafikverkets underlag.

Oklarheter i kostnadsredovisningen

Trafikanalys har även noterat vissa oklarheter när det gäller redovisningen av kostnader för de två nya objekten i grupp 1–3. Uppgifterna i rapporten stämmer inte överens med uppgifterna i underliggande samlade effektbedomningar, och några andra hänvisningar saknas i rapporten.

För ett av objekten kom Trafikverket med en ny kostnadsuppgift närmast i förbigående i samband med rapporteringen av förnyat underlag, vilket är ett helt annat uppdrag. Det riskerar att viktiga kostnadsuppgifter inte blir uppmärksammade på rätt sätt.

Ofullständig kronologisk kostnadsredovisning

Den kronologiska kostnadsredovisningen är ofullständig eftersom Trafikverket väljer att stanna vid att jämföra kostnaden i första plan med kostnaden i senaste plan. Enligt Trafikanalys borde den senaste kostnaden (i dag) vara det sista steget i den kronologiska redovisningen, för att ge hela bilden.

Förnyat underlag, men sämre kvalitetssäkring och kostnadskontroll

Uppdraget till Trafikverket om förnyat underlag har varit mindre utförligt och inte ställt samma höga kvalitetskrav på underlagen som görs i det ursprungliga uppdraget om förslag till byggstart. Trafikanalys ser att de förnyade underlag som Trafikverket tillhandahåller innebär lägre kostnader, men samtidigt en ökad osäkerhet och otydlighet om konsekvenser och

måluppfyllelse. De nya underlagen håller inte samma kvalitet som de ursprungliga underlagen i byggstartsförslaget.

En övergripande bild av Trafikverkets samlade redovisning är att kvaliteten indikerar att Trafikverket har haft relativt kort tid på sig för respektive uppdrag i förhållande till de krav som ställs. Det betyder i sin tur att det finns risk att underlag eller delar av underlag har forcerats fram, vilket längre fram i processen kan visa sig i form av förseningar eller kostnadsökningar.

Inledning

Enligt propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (2011/12:118) ska Trafikverket årligen förse regeringen med förslag på vilka namngivna objekt i den nationella trafikslags-övergripande planen för transportinfrastrukturen som bedöms vara färdiga att byggstarta de tre närmaste åren, respektive vilka objekt som bedöms kunna byggstarta de efterföljande tre åren och därmed bör förberedas för byggstart.¹

Trafikverket fick den 20 mars 2025 i uppdrag av regeringen att senast den 24 april 2025 lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2026–2028), samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031).²

För att regeringen ska ges bättre möjligheter att ta ställning till Trafikverkets byggstartsförslag bör det enligt planeringspropositionen (Prop. 2011/12:118) kvalitetsgranskas av Trafikanalys. Uppgiften för Trafikanalys bör enligt propositionen i första hand vara att granska de samhälls-ekonomiska kalkylerna, kostnadsberäkningarna och det planeringsunderlag som ligger till grund för Trafikverkets förslag.

Föreliggande granskning av Trafikverkets byggstartsrapport har genomförts inom ramen för Trafikanalys instruktionsuppdrag att bistå regeringen med underlag och rekommendationer.³

Trafikanalys har genomfört ett flertal liknande granskningar tidigare. Den senaste var granskningen av Trafikverkets byggstartsförslag för 2024.⁴

Syfte

Som framgår av regeringsuppdraget till Trafikverket (nedan kallat direktivet) är det centralt att processen för det ekonomiska planeringssystemet för transportinfrastruktur är transparent, att det finns förutsägbara moment samt att underlag är lättillgängliga och tydliga. Enligt direktivet är det också viktigt att redovisningen ger regeringen insyn i och tydlig information om aktuellt planeringssläge och eventuella förändringar i bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet, transportpolitisk måluppfyllelse samt kostnader. Vidare ska planering och genomförande av objekt ske med god kostnadskontroll.

Avgränsningar

Följaktligen granskar Trafikanalys i första hand underlagets tydlighet, transparens och tillgänglighet. Granskningen syftar till att lyfta fram eventuella brister och osäkerheter som kan få konsekvenser för den fortsatta processen och den fortsatta ekonomiska planeringen. Vi undersöker i stort om Trafikverkets byggstartsrapport har levererat det regeringen har

¹ Regeringen proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur. Utskottets förslag till beslut: Bifall till propositionen. Avslag på samtliga motioner. Riskdagens beslut: Kammaren biföll utskottets förslag till beslut 2012-06-13. [Planeringssystem för transportinfrastruktur \(Betänkande 2011/12:TU13 Trafikutskottet\) | Sveriges riksdag](#)

² Regeringsbeslut 2025-03-20, LI2025/00644, Uppdrag till Trafikverket att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2026-2028) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2029-2031), [RB II 4 LI2025-00644 Uppdrag till Trafikverket att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3](#)

³ Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, 1 §. [Förordning \(2010:186\) med instruktion för Trafikanalys | Sveriges riksdag](#)

⁴ Trafikanalys (2024). Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024, Rapport 2024:8, [Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024](#)

efterfrågat, om Trafikverkets redovisning är tydlig och om underlagen är transparenta och tillgängliga. En viktig del av underlaget är de samlade effektbedömningar (SEB) som görs av Trafikverket för alla namngivna objekt. Effektbedömningarna innehåller mycket information om objektens kostnader, effekter på målen och samhällsekonomiska nyttor.

Trafikanalys gör inga egna kontrollberäkningar av kostnader eller bedömningar av nyttor. Vi analyserar Trafikverkets redovisning och söker identifiera osäkerheter eller underliggande risker som enligt vår bedömning inte tillräckligt tydligt lyfts fram av Trafikverket.

Denna granskning görs i nära anslutning till det arbetet med det regeringsuppdrag Trafikanalys har att granska och följa upp Trafikverkets arbete för en förbättrad kostnadskontroll.⁵

⁵ Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, [Trafikanalys granskar Trafikverkets arbete för bättre kostnadskontroll](#)

1 Byggstartsförslaget

Här beskriver vi kort Trafikverkets förslag och den granskning vi har gjort av process-
efterlevnad, aktualitet, planmognad, m.m.

1.1 Objekt som föreslås för byggstart

Två objekt som byter grupp

Trafikverket arbetar med åtgärdsplaneringen för nationell plan 2026–2037 parallellt med förslag på byggstarter. Trafikverket har valt att endast föreslå att två objekt byter grupp (från år 4–6 till år 1–3. Övriga förslag avser Trafikverket hantera inom ramen för regeringsuppdraget att ta fram förslag till nationell plan (nedan benämnt åtgärdsplaneringen).⁶

De två objekt som Trafikverket föreslår ska flyttas till grupp 1–3 är de som behöver byggstartsbeslut innan nationell plan 2026–2037 fastställs, och som inte tidigare ingått i byggstartsbeslut för år 1–3. Dessa två objekt är:

- *Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning (XSN301c)*⁷

Järnvägsplanen för objektet vann laga kraft i januari 2025. Bygghandling är beställd. År 2024 föreslogs objektet byta till grupp 4–6 år, dvs. byggstart 2028–2030.

- *E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs (YVA003c)*⁸

Vägplanen för objektet vann laga kraft i november 2022. Bygghandling är beställd.

Aktualiteten är god för de två objekten

Underlaget för beslut bör vara så aktuellt som möjligt. När det gäller aktualiteten i underlaget analyserar vi de samlade effektbedömningarna (SEB) och tidpunkten för deras godkännande. Båda dessa objekt som Trafikverket föreslår för byggstart år 1–3 har en samlad effektbedömning som är godkänd av Trafikverket i början av mars 2025. Kalkylerna är baserade på aktuella beräkningsförutsättningar. ASEK 8 började gälla den 1 april 2025. I kapitel 4 fördjupar vi analysen av de samlade effektbedömningarna.

Otydlig motivering av prioriterade objekt

Direktivet anger att *Trafikverkets redovisning ska innehålla en kortfattad beskrivning av processen att ta fram byggstartsförslaget och urvalet av namngivna objekt som föreslås*. Vid framtagande av byggstartsförslag tillämpar Trafikverket en beslutad intern rutin (TDOK 2015:0375) som bl.a. anger att slutlig prioritering av objekt som föreslås byta grupp, utöver de kriterier som anges i regeringens direktiv, ska baseras på objektets prioritet enligt nationell plan samt dess bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen.

⁶ Regeringsbeslut 2025-05-28, LI2025/00640, Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, [Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)

⁷ Trafikverket, Samlad effektbedömning Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning, XSN301c, [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning 2025-03-07](#)

⁸ Trafikverket, Samlad effektbedömning E45 Säffle Valnäs, delen Hammar-Valnäs, YVA003b, [YVA003b E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs 2025-04-02](#)

I rapporteringen av byggstartsförslagen ger Trafikverket en övergripande beskrivning av hur planeringsprocessen går till, och framhåller att de två föreslagna objekten kräver byggstartsbeslut innan den nationella planen för perioden 2026–2037 fastställs.

Även om Trafikverket formellt sett uppfyller regeringens direktiv, efterfrågar Trafikanalys större transparens och tydlighet avseende den faktiska urvalsprocessen. Trafikverket hade, med utgångspunkt i de kriterier som lyfts fram i ovan nämnda interna rutin, i högre grad kunnat motivera varför dessa objekt behöver byggstartsbeslut innan nationell plan 2026–2037 fastställs. Båda föreslagna objekt uppvisar dessutom låg eller negativ samhällsekonomisk lönsamhet och ökade kostnader jämfört med i planen 2022.⁹ Regeringen har uttalat att *samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen*¹⁰ vilket, menar Trafikanalys, förutsätter att objekt med svag lönsamhet kräver särskilt noggrann motivering.

Positivt att samhällsekonomisk lönsamhet kommenteras särskilt

Trafikverket väljer i denna byggstartsrapport att inkludera ett avsnitt om samhällsekonomisk lönsamhet under rubriken Transportpolitisk måluppfyllelse (avsnitt 5.1), vilket Trafikanalys ser positivt på. I tidigare rapporteringar har Trafikverket inte inkluderat samhällsekonomisk lönsamhet eller effektivitet i redovisningen av transportpolitisk måluppfyllelse.

Systemanalysen är ett viktigt underlag som inte är tillgängligt

För Malmbanan har en systemanalys för de samlade förlängningarna tagits fram. Systemanalysen tar ett större grepp än bara ett objekt, och visar en robust lönsamhet, vilket är positivt. Systemanalysen nämns i den samlade effektbedömningen (sid. 14, 28), men Trafikanalys saknar en mer utförlig beskrivning av beräkningarna.¹¹ Med tanke på att Trafikverkets argumentation för att bygga Malmbanan Nattavaara lutar sig mycket på systemanalysen vore det angeläget att kunna ta del av analysen i sin helhet, inte bara uppgiften om den samhällsekonomiska lönsamheten som en del av känslighetsanalysen för objektet (avsnitt 5.1.2).

Förändringen av lönsamheten svår att jämföra

Trafikverket redovisar i tabell 3 (sid. 12) förändringen i lönsamhet för de båda objekten. Trafikverket väljer att redovisa förändringen i objektens lönsamhet i dag respektive i planen 2022 i olika prisnivåer, vilket försämrar jämförbarheten. Därutöver pekar Trafikverket på att det finns en skillnad i beräkningsförutsättningarna i ASEK 7.1 respektive ASEK 8.0.

Trots den försvårade jämförbarheten indikerar uppgifterna om negativa nettonuvärden (NNV) att objekten är olönsamma och på grund av de kostnadsökningar som Trafikverket redovisar finns det skäl att tro att olönsamheten har försämrats för båda objekten i förslaget jämfört med fastställd plan 2022.

Ny SEB-metodik

Trafikverket anger att SEB-metodiken har omarbetats jämfört med föregående planeringsomgång. Enligt Trafikverket innebär den reviderade metodiken att antalet målpreciseringar har minskat, analysen har blivit tydligare och sannolikheten för ett objektivt beslutsunderlag har

⁹ För E45 Säfle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs går det inte att jämföra med planen. Men ser man till objektet som helhet, båda etapperna, så har objektets kostnader ökat.

¹⁰ Regeringsbeslut 2025-05-28, LI2025/00640, Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, [Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)

¹¹ [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning 2025-03-07](#)

ökat. Samtidigt framhåller Trafikverket att metodförändringen medför att en jämförelse av målpuppfyllelsen mellan nuvarande och tidigare bedömningar inte är möjlig.

Trafikverket beskriver dock inte närmare vad dessa metodologiska förändringar innebär. Vilka är de förändringar som har bidragit till ökad tydlighet och objektivitet, och hur påverkar det bedömningarna i praktiken? Det hade varit önskvärt att Trafikverket beskrivit förändringarna och hur metodiken faktiskt har förbättrats (eller hänvisat till relevant källa).

1.2 Objekt som har byggstartats eller bedöms byggstarta före 2026

Denna kategori omfattar objekt som ingår i regeringens tidigare beslut om byggstartar år 1–3 och som har byggstartat eller som bedöms byggstarta under innevarande år. Byggstart betyder här att entreprenaden är helt eller delvis upphandlad och att medel därför är uppbundna.

Många av de objekt som Trafikverket redovisar 2025 ingår i gruppen sedan tidigare, och presenterades i Trafikverkets förra rapportering för 2024. Där framgick att många av objekten hade lagakraftvunna planer, bygghandling och låg enligt plan. I årets rapport har Trafikverket, i enlighet med sina direktiv, enbart listat vilka objekt som ingår i kategorin. I tidigare redovisningar gavs information om planeringsläge, planprognos, byggstartsprognos och kommentarer. Detta redovisas inte i årets rapport, vilket gör att potentiellt viktig information om objekten och deras kostnader och lönsamhet inte uppmärksammas. Vi kompletterar därför här Trafikverkets redovisning med statusuppdateringar för några av objekten.

Uppdaterad plan för byggstart för Rv 56 Sala–Heby

I förra byggstartsrapporten hade objektet *Rv 56 Sala–Heby (VO1802)* en fastställelsehandling, en prognos för lagakraftvunnen plan i februari 2025 och en planerad byggstart som låg senare än planerat. Planen för *Sala–Heby* behövde omarbetas på grund av anpassning till objektet *Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (JM1806)*. Enligt projektets webbplats¹² tas just nu bygghandlingar fram och byggstart är planerad till hösten 2025, information som inte framgår av byggstartsrapporten.

Lägre kostnader för objekt Dalabanan

När det gäller objektet *Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (JM1806)* finns en uppdatering från den 28 mars 2025 på Trafikverkets webbplats.¹³ Projektet har sett över anläggningskostnadskalkylen och kommit fram till en lägre kostnad: 266,9 mnkr i prisnivå februari 2021, jämfört med den tidigare kostnaden på 273 mnkr.¹⁴

Lägre kostnader för objekt Malmbanan Sikträsk

Likaså när det gäller objektet *Malmbanan Sikträsk, bangårdsförlängning (XSN301f)* finns en uppdatering från den 21 mars 2025 på Trafikverkets webbplats.¹⁵ Även i detta fall har en ny

¹² Trafikverket, Projekt Väg 56 Sala–Heby, [Väg 56, Sala-Heby, mötesfri väg - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

¹³ Trafikverket 2025-03-28, PM uppdatering/justering SEB - Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid, [PM uppdatering/justering SEB - Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid](#)

¹⁴ Trafikverket (2024). Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2025–2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030), 2024:112, [Byggstartsrapportering - Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 \(2025–2027\) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 \(2028–2030\)](#)

¹⁵ Trafikverket 2025-03-21, PM uppdatering/justering SEB – XSN301f Sikträsk bangårdsförlängning, [PM uppdatering/justering SEB – XSN301f Sikträsk bangårdsförlängning](#)

kostnadsbedömning gjorts som visar på en lägre kostnad än vad som redovisades i byggstartsrapporteringen 2024. Den nya investeringskostnaden är 137,2 mnkr i prisnivå september 2023, vilket motsvarar 110,5 mnkr i prisnivå februari 2021. Det är en minskning med cirka 34 procent jämfört med 167 mnkr i den tidigare byggstartsrapporten.

Trafikanalys har inte haft möjlighet att följa upp alla objekt som redovisas av Trafikverkets byggstartsrapport i tabell 2 (sidan 10). Trafikanalys noterar att direktiven inte kräver mer information än vad Trafikverket tillhandahåller. Samtidigt har tidigare mer fyllda redovisningar givit relevant information om objekten, vilket underlättat möjligheten att kunna följa deras väg mot byggstart och realisering. Här har Trafikverket tidigare underlättat för läsaren genom att tillhandahålla information om dessa objekt, som annars är svåråtkomlig. I årets redovisning ingår endast en lista med objekt och inget om eventuella statusförändringar.

2 Oklarheter och risker i kalkyler och kostnader

I detta kapitel beskriver vi de oklarheter i Trafikverkets underlag som vi har observerat gällande kalkylerna, kostnaderna och osäkerheterna (riskerna).

2.1 Oklar kostnad för Malmbanan Nattavaara

Objekten i förslaget har enligt Trafikverket en kvalitetssäkrad kostnadsbedömning som följer riktlinjerna. När det gäller kostnaden för objektet Malmbanan Nattavaara är den dock svår att härleda och verifiera, i SEB eller annat underlag.

Enligt Trafikverkets tabell 5 (sid. 13) är senast bedömd totalkostnad 293 mnkr i prisnivå 2021–02. Denna kostnad är dock svår att verifiera i objektets senaste SEB som är granskad och godkänd den 7 mars 2025.¹⁶

Enligt investeringskostnadskalkylen i gällande SEB (tabell 2.1 nedan) var senaste revisionsdatum 2024-09-03 och totalkostnad 278 mnkr i prisnivå juni 2021, vilket motsvarar 274 mnkr i prisnivå februari 2021. Enligt SEB ingår inte signalkostnaderna i denna kostnad. Det är dock inte tydligt varken i SEB eller byggstartsrapporten vad signalkostnaderna är. Kostnaden för Malmbanan Nattavaara i byggstartsrapporten är därför ändå svår att härleda till SEB, eller annat underlag.

Tabell 2.1. Investeringskalkyl 2024-09-03, *Malmbanan Nattavaara*.

Senaste revisions datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total kostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)
2024-09-03	Juni 2021	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	278	58

Källa: Samlad effektbedömning Malmbanan Nattavaara, sid. 25, [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning 2025-03-07](#)

Det finns dock en äldre SEB från februari 2024, med en kalkyl från januari 2024 där kostnaden uppskattades till 298 mnkr i prisnivå juni 2021 (tabell 2.2). Om den kostnaden räknas om till prisnivå februari 2021 stämmer det med den kostnad för Malmbanan Nattavaara som står angiven i byggstartsrapporten.¹⁷ Men faktum kvarstår att det är stora oklarheter kring kostnaden som uppges i byggstartsrapporten. Kostnaden i byggstartsförslaget ska gå att härleda till senast gällande SEB.

¹⁶ [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning 2025-03-07](#)

¹⁷ 298 mnkr / 1,01622 = 293 mnkr, se Trafikverkets infrastrukturindex, [Kostnadsreglering i kontrakt - Bransch](#)

Tabell 2.2. Kostnadskalkyl 2024-01-31, Malmbanan Nattavaara.

Senaste revisionsdatum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total kostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)
2024-01-31	Juni 2021	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	297,8	62,5

Källa: Trafikverket, SEB 2024-02-02, [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning, 240202](#)

Efter byggstartsrapporten har Trafikverket redovisat en ny kostnadsuppgift för objektet Malmbanan Nattavaara. I rapporten Förnyat underlag¹⁸ från maj 2025 anger Trafikverket totalkostnaden till 248 mnkr, baserat på en egenkalkyl, vilket är en kostnadsuppskattning som görs inför upphandling.¹⁹ I tabell 2.3 visar Trafikanalys hur kostnadsuppskattningarna för Malmbanan Nattavaara har skiftat sedan september 2023.

Tabell 2.3. Kostnadsuppskattningar för Malmbanan Nattavaara, prisnivå februari 2021.

Kostnadsuppskattning	Kostnad, (mnkr) Malmbanan Nattavaara prisnivå feb 2021
Reviderad totalkostnad sep 2023 ^a	286
Total kostnad enligt kalkyl 31 jan 2024 ^b	298 (prisinivå juni 2021)
Total kostnad enligt kalkyl 3 sep 2024 ^c	274
Senast bedömd total kostnad, april 2025 ^a	293
Reviderad kostnad maj 2025 ^d	248 (egenkalkyl)

Källor: a) Byggstartsrapporten 2025 sid. 13, b) SEB 20240202, c) SEB 20250307, d) Förnyat underlag, maj 2025.

Kostnadsuppskattningen har blivit både högre och lägre vid olika uppskattningar över tid och den senaste kostnadsförändringen är på cirka 45 miljoner kronor. Det är en planeringsprocess där omständigheter och bedömningar kan förändras, men dessa relativt stora skiften i kostnadsbedömningar uppåt och nedåt indikerar en större osäkerhet om vad kostnaden är. Det är otydligt från jämförelsen mellan rapport och SEB vad kostnaden är och det är oklart vilka eventuella förändringar i objektet som har gjorts, och vilka konsekvenser som förändringarna har fått på måluppfyllelse och lönsamhet.

2.2 Förvirrande jämförelse Säffle–Valnäs

Irrelevant kostnadsjämförelse

I tabell 5 redovisar Trafikverket objektens kostnadsförändring idag jämfört med nuvarande nationell plan 2022. När det gäller Säffle–Valnäs redovisar Trafikverket kostnaden för hela

¹⁸ Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

¹⁹ Trafikverket skriver: "Avvikelse mot konsultens egenkalkyl: Projektet har tillsammans med kalkylsamordnare sett över och beaktat konsultens egenkalkyl, vid behov har poster justerats. Ett flertal poster har i konsultens egenkalkyl varit väldigt högt prissatta. Vi har tagit erfarenhetsvärden från jämförbara projekt längs Malmbanan samt vägt in gällande nyckeltal för liknande åtgärder. Vi har gjort en sammanvägd bedömning utifrån osäkerhetsanalysen, erfarenhetsvärden och konsultens kalkyl."

objektet (båda etapperna) som var 689 mnkr i plan år 2022, och jämför det med kostnaden i dag för delen Hammar–Valnäs (215 mnkr). Det blir en jämförelse mellan äpplen och päron. Trafikverket kommenterar det med att objektet tidigare inte varit etappindelad och därför finns ingen kostnadsjämförelse.

I stället kunde Trafikverket i tabell 5 jämföra med den totala kostnaden idag för båda etapperna, som de redovisar på sidan 14. Där framgår att totalkostnaden för de två etapperna i 2021 års prisnivå är 754 mnkr, vilket är en ökning med 65 mnkr (9 procent) jämfört 689 mnkr enligt plan 2022.

I prisnivå 2025 är den senaste reviderade totalkostnaden för de två etapperna 996 mnkr, vilket Trafikverket inte redovisar.

2.3 Ofullständig beskrivning av kronologisk kostnadsutveckling

Enligt direktiven ska Trafikverket *för samtliga namngivna objekt där en förändring föreslås av status från år 4–6 till år 1–3 alternativt från år 7–12 till år 4–6 redovisa kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de planeringssteg som objektet har passerat*. Trafikverket väljer att redovisa kostnaderna i de nationella planer som respektive objekt har passerat och de innehållsförändringar som har skett däremellan.

Tabell 2.4. Kronologisk information om objektens kostnadsförändringar prisnivå feb 2021.

	Plan 2018 (mnkr)	Plan 2022 (mnkr)	Idag (mnkr)	Förändring 2018–idag
Malmbanan Nattavaara	202	233	293 ny 248	91 mnkr (+45 %) 46 mnkr (+23 %)
Säffle–Valnäs (båda etapperna)	374	689	754	380 mnkr (+102 %)

Källa: Trafikverket, sid. 13f., sid. 17.

Enligt Trafikanalys bör denna redovisning även inkludera det sista steget, dvs. perioden från den senaste planen fram till i dag. Som framgår av Trafikverkets redovisning har det skett flera kostnadsförändringar sedan planen 2022, vilket torde vara relevant att inkludera. Vi kompletterar därför i tabell 2.4 Trafikverkets redovisning och visar den totala kostnadsförändringen för objekten.

Malmbanan Nattavaara

När det gäller Malmbanan Nattavaara skriver Trafikverket i tabell 7 att kostnadsökningen mellan 2018 och 2022 varit 31 mnkr. Det stämmer, men visar inte hela bilden. Sedan Malmbanan Nattavaara kom in i nationell plan 2018 har kostnadsökningen fram till idag varit 91 mnkr, vilket enligt Trafikanalys beräkningar är en ökning med 45 procent (tabell 2.3).

Räknar vi med den nya totalkostnaden som Trafikverket aviserade²⁰ den 19 maj på 248 mnkr är kostnadsökningen 23 procent jämfört med planen 2018.

²⁰ Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

Säffle–Valnäs

När det gäller Säffle–Valnäs skriver Trafikverket i tabell 7 att kostnadsökningen mellan 2018 och 2022 har varit 315 mnkr. Därefter har objektet delats upp i etapper. Därför blir det irrelevant att jämföra kostnaden för hela objektet 2022 med enbart delen Hammar–Valnäs, något som Trafikverket ändå gör i tabell 5 i byggstartsrapporten.

För att få en relevant jämförelse kan vi i stället jämföra objektet som helhet (båda etapperna) år 2018 med objektet som helhet idag, vilket Trafikanalys har gjort i tabell 2.4. Tabellen visar att kostnadsökningen för hela objektet Säffle–Valnäs har varit 380 mnkr mellan 2018 och idag, vilket är ungefär en fördubbling av kostnaderna (102 procent).

2.4 Osäkerheter i kalkyleringen

Ej redovisad kalkylrisk för objektet E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs

Trafikverket skriver att osäkerheten för objektet i nationell plan var +/- 19 procent, vilket gällde hela objektet med alla tre etapperna.

När det gäller osäkerheten idag för *delen Hammar–Valnäs* skriver Trafikverket att osäkerheter i kalkyl inte beräknas i skede bygghandling. Men enligt gällande SEB (skede bygghandling/ genomförande) från den 2 april 2025 framgår att det har gjorts en osäkerhetsanalys och att standardavvikelsen är $38/273=0,14$ dvs. 14 procent. Det framgår inte varför Trafikverket inte hänvisar till den beräknade osäkerheten som framgår av gällande SEB.

Jämfört med hela objektet är alltså osäkerheten (i termer av standardavvikelse) lägre för etappdelen Hammar–Valnäs. Det är dock viktigt att komma ihåg att de två beräknade osäkerheterna gäller olika objekt.

Tabell 2.5. Investeringskostnadskalkyl för E45 Säffle–Valnäs, etappdelen Hammar–Valnäs.

Senaste revisions datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total kostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)
2025-03-11	Feb 2024	Q-säkrad enl TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	273	38

Källa: Trafikverket, SEB, E45Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs, sid. 23. [YVA003b E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs 2025-04-02](#).

Ökad osäkerhet för objektet Malmbanan Nattavaara

Trafikverket skriver att osäkerheten (standardavvikelsen) var +/- 16 procent i nationell plan 2022 och att den idag är +/- 21 procent. Det betyder att osäkerheten har ökat, vilket Trafikverket förklarar med att projektet har ökad kunskap om utmaningarna gällande markarbeten. Detta framstår som motsägelsefullt, eftersom ökad kunskap snarare borde minska osäkerheten än öka den.

2.5 Bristande tydlighet och transparens i redovisning av åtgärder vid kostnadsökningar

I regeringens direktiv anges att om kostnadsökningen för ett objekt överstiger mer än 10 procent från Trafikverkets bedömning i planförslaget för 2022–2033 ska Trafikverket redovisa fördjupad information om objektet, inbegripet planerade kostnadsreducerande åtgärder. Regeringen exemplifierar dessutom vad sådana åtgärder kan tänkas bestå av.

Objektet Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning innehåller kostnadsökningar som överstiger 10 procent (+ 26 procent) jämfört med bedömningen i planförslaget. Trafikverket bedömer att kostnadsökningen inte bör följas av några åtgärder, med hänvisningen att *möjligheterna att hantera kostnadsökningen, utan att det får betydande konsekvenser, är små*.²¹

Att Trafikverket enbart hänvisar till "betydande konsekvenser", utan att närmare definiera eller konkretisera vad dessa faktiskt består i är, enligt Trafikanalys, otillräckligt givet direktivets övergripande krav om en tydlig och transparent redovisning. Mot bakgrund av att regeringen betonar vikten av att denna information redovisas vore det önskvärt att Trafikverket beskriver innebörden av dessa konsekvenser.

Vidare anser Trafikanalys att den bristfälliga redogörelsen är särskilt problematisk med hänsyn till regeringens uttalade fokus på god kostnadskontroll. I direktivet betonas bl.a. ökad kunskap om kostnadsutveckling och stärkt lärande från tidigare erfarenheter som viktiga förutsättningar för att åstadkomma förbättrad kostnadskontroll i planeringsprocessen. Direktivet anger också att Trafikverket behöver arbeta systematiskt för att motverka och hantera kostnadsökningar, och att objekt där förutsättningarna för genomförande har väsentligt försämrats kan komma att omprövas.

Det hade varit önskvärt, menar Trafikanalys, om Trafikverket redovisat eventuella åtgärder som har utretts, vilka effekter de skulle ha haft samt varför de inte bedöms som lämpliga att genomföra. En sådan redovisning – även om slutsatsen är att åtgärder inte är möjliga att vidta – hade på ett mer ändamålsenligt sätt svarat upp mot regeringens krav om fördjupad information om kostnadsökningar. En sådan redovisning hade även kunnat bidra till ökad förståelse för Trafikverkets bedömning, och eventuellt minskat risken för regeringen att begära omprövning av objektet i fråga. Trafikanalys har i sin senaste delredovisning inom regeringsuppdraget att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll lämnat konkreta förslag som berör detta område.²²

²¹ Trafikverket (2025b). Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2026–2028) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2029–2031), 2025-081, [Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 \(2026–2028\) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 \(2029–2031\)](#), sid. 14.

²² Trafikanalys (2025). Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2, Rapport 2025:3, [Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2](#)

3 Samlade effektdömningar

Här redovisar vi våra observationer när det gäller Trafikverkets underlag i form av samlade effektbedomningar (SEB).

SEB:arna är aktuella vilket är bra, men däremot skapar det oklarheter när inte kostnaderna i SEB-underlagen återfinns i Trafikverkets byggstartsrapport.

Bristande tillgänglighet i Trafikverkets underlag för byggstartsförslag

I Trafikverkets byggstartsrapport har objektet *E45 Säffle–Valnäs, delen Valnäs–Hammar*, ett felaktigt objektnummer. Det angivna objektnumret, YVA003c, är inte sökbart och förekommer inte i Trafikverkets register över samhällsekonomiska beslutsunderlag. Trafikanalys efterforskning visar att det korrekta objektnumret är YVA003b.

Även om denna felaktighet kan betraktas som ett mindre misstag i sammanhanget skapar det ett mått av förvirring, särskilt mot bakgrund av att objektet nu har delats upp i två etapper, vilket innebär att det finns ytterligare ett snarlikt objektnummer (YVA003A, delen Säffle–Hammar) sökbart i Trafikverkets databas.

Vidare noterar Trafikanalys att länkar till objektens SEB, till skillnad från föregående års rapportering, inte finns bifogade i Trafikverkets redovisning. För att ta del av dessa underlag krävs i stället att läsaren själv söker upp dem via Trafikverkets externa webbplats för samhällsekonomiska beslutsunderlag. Informationen i sig är offentlig och sökbar i databasen, men det krävs en aktiv insats för att kunna identifiera rätt objekt i fråga, då dessa är sorterade i mappar utifrån regional indelning.

Även om det inte uttryckligen ingår i Trafikverkets uppdrag att tillhandahålla direkta länkar till SEB:ar, bör det – mot bakgrund av direktivets krav på tydliga, transparenta och lättillgängliga underlag – kunna förväntas att alla rimliga ansträngningar görs för att underlätta åtkomsten till relevant information.

Trafikanalys noterar även att Trafikverkets beslutade rutin (TDOK 2015:0375), som – med utgångspunkt i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) – fastställer interna riktlinjer för framtagandet av byggstartsförslag, inte är sökbar i Trafikverkets externa webbplats för styrande och stödjande dokument (Dokumentcenter).

Sammantaget medför ovanstående brister vissa begränsningar i spårbarheten och skapar ett onödigt merarbete för den som söker följa det samlade underlag som ligger till grund för Trafikverkets byggstartsförslag.

4 Förnyat underlag med bristande kvalitet och kontroll

Efter förra byggstartsgranskningen 2024 fick Trafikverket den 11 februari 2025 i uppdrag (LI2024/01680) av regeringen att ta fram förnyat underlag för totalt nio objekt, vilka skulle redovisas senast den 19 maj 2025. Uppdraget innebär att Trafikverket, *med beaktande av samhällsekonomiska nyttor, ska identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder. Trafikverket ska redovisa en ny bedömning av objektens kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse, samt förnyade förslag om lämplig byggstartperiod.*

Redan den 24 februari redovisade Trafikverket för tre av objekten:²³

- *Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår* (eg. 2 objekt) – se över kostnadsreducerande åtgärder.
- *Katrineholm förbigångsspår* – se över kostnadsreducerande åtgärder.
- *Sundsvall–Dingersjö* – se över kostnadsreducerande åtgärder.

Dessa tre objekt fick klartecken för att gå vidare till byggstart i och med regeringens beslut den 28 maj 2025.²⁴

För objektet *Norrbottenbanan Däva–Skellefteå, deletapp mötesdriftplats Södra Grundfors* ska Trafikverket återkomma med nytt underlag när planen har vunnit laga kraft. Trafikverket har i byggstartsrapporten för 2024 aviserat att planen beräknas fastställas sommaren 2026.

När det gäller status för *objektet E4 Kongberget–Gnarps* har dock Trafikverket inte gjort någon återrapportering varken i underlaget från februari eller maj, såvitt Trafikanalys kunnat se. Objektet fick inget beslut eftersom vägplanen var överklagad. På Trafikverkets webbplats framgår att regeringen avvisat överklagan och att objektet kan fortsätta.

I en rapport från den 19 maj 2025 kom Trafikverket med förnyat underlag för följande fem objekt:²⁵

- *E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn*, kostnadsökning – se över kostnadsreducerande åtgärder.
- *E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby*, kostnadsökning – se över kostnadsreducerande åtgärder.
- *Vänersjöfarten, Trollhätte kanal* – se över kostnadsreducerande åtgärder.
- *ERTMS, TC Göteborg* – tydligare redovisning av objekt som ingår, prioritet, m.m.
- *ERTMS, TC Stockholm–Gävle* – tydligare redovisning av objekt som ingår, prioritet, m.m.

²³ Trafikverket 2025-02-24, Svar på uppdrag gällande förnyat underlag, [Svar på uppdrag gällande förnyat underlag](#)

²⁴ Regeringsbeslut 2025-05-28, LI2025/00450, Beslut om byggstarter, [RB II 25 LI2025 00450 delvis Beslut om byggstarter](#)

²⁵ Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

Av dessa har Trafikanalys valt att granska de fyra objekt som Trafikverket föreslår ska få byggstarta år 2025–2027 och alltså ligga kvar i grupp 1–3. Dessa är *E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn*, *E4/E20 Hallunda Vårby, delen Fittja–Vårby*, samt *ERTMS TC Göteborg* respektive *TC Stockholm–Gävle*.

4.1 E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn

Trafikanalys har granskat uppgifterna i Trafikverkets förnyade underlag och gör följande bedömning.

Oklar kostnadsredovisning

Alla kostnadsuppgifter i Trafikverkets redovisning är i prisnivå februari 2021. När det gäller *Tvärförbindelse Södertörn* gör Trafikverket en ny bedömning av objektets kostnader. I senaste plan 2022 bedömdes totalkostnaden vara 15 788 mnkr, och i kompletteringen av byggstartsrapporten 30 oktober 2024 var kostnaden 21 082 mnkr.²⁶ Trafikverkets nya bedömning för *Tvärförbindelse Södertörn* visar en totalkostnad på 19 418 mnkr, vilket är en besparing med cirka 1 600 mnkr jämfört med oktober 2024 (tabell 4.1).²⁷

Tabell 4.1. Trafikverkets kostnadsjämförelse mellan plan 2022, kompletterande byggstartsrapportering och ny bedömning. Prisnivå feb 2021. Mnkr.

Totalkostnad NTP	Byggstartsrapportering, komplettering okt 2024		Ny bedömning	
	Totalkostnad	Diff. Jmf NTP	Totalkostnad	Diff. jmf NTP
15 788	21 082	5 294 (34 %)	19 418	3 630 (23 %)

Källa: Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

Den SEB som gäller *Tvärförbindelse Södertörn* är godkänd den 12 maj 2025.²⁸ Där framgår att det gjordes en investeringskostnadskalkyl den 10 oktober 2024, där kostnaden uppskattades till 25 314 mnkr i prisnivå december 2023.

Enligt Trafikverkets uppgifter till Trafikanalys har projektet en egen indexkorg, vilket gör att en omräkning till prisnivå februari 2021 landar i kostnaden 20 918 mnkr.²⁹ En egen indexkorg för vissa projekt kan vara förståeligt, men gör det enligt Trafikanalys svårare för utomstående att härleda kostnaden och minskar transparensen.

²⁶ Trafikverket 2024-10-30, Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2025–2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030), [Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att](#)

²⁷ Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

²⁸ Trafikverket, Samlad effektbedomning E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, VST005, [VST005 E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn 2025-05-12](#)

²⁹ E-post till Trafikanalys 13 juni 2025. Se Trafikanalys dnr. Utr. 2025/25.

Tabell 4.2. Investeringskalkyl, Tvärförbindelse Södertörn.

Senaste revisions datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total kostnad (mnkr)	Standardavvikelse (mnkr)
2024-10-10	Dec 2023	Q-säkrad enl TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	25 314	4 126

Källa: Trafikverket, SEB Tvärförbindelse Södertörn 2025-05-12, [VST005 E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn 2025-05-12](#).

Detta gör att kostnaden för Tvärförbindelse Södertörn är intransparent. Det blir mycket ottydligt vilka förändringar som har skett och när. Enligt uppgifter till Trafikanalys har Trafikverket dessutom lämnat in ytterligare besparingsförslag och kostnadsuppskattningar till regeringen.³⁰ Det indikerar att osäkerheten kring projektet är stor.

Ökad lönsamhet i förnyat underlag, men ingen beskrivning av måluppfyllelse

Trafikverket skriver att de har två förslag till kostnadsreducerande åtgärder för *Tvärförbindelse Södertörn*; dels Trafikplats Vårdkasen, dels södergående koppling till E4/E20.

För Trafikplats Vårdkasen blir den sammantagna kostnadsbesparingen cirka 1 200 mnkr, vilket enligt Trafikverket är en grov kostnadsindikation. Restidsnyttan uppskattas minska med 120 mnkr. För Södergående koppling E4/E20 blir den sammantagna kostnadsbesparingen 473 mnkr. Restidsnyttan uppskattas minska med 500 mnkr.

Trafikverket skriver inget om effekten på objektets samhällsekonomiska lönsamhet, men sammanlagt minskar kostnaderna med cirka $1\,200 + 473 = 1\,673$ mnkr och restidsnyttan minskar sammanlagt med $120 + 500 = 620$ mnkr. Trafikanalys bedömer utifrån denna enkla analys att eftersom kostnaderna minskar med i grova drag omkring 1 miljard mer än vad nyttan minskar, innebär det en förbättrad lönsamhet för objektet som helhet. Det är i så fall positivt. Trafikverket ska enligt uppdraget också redovisa en ny bedömning av måluppfyllelse, vilket dock inte har gjorts i rapporten, men enligt uppgift från Trafikverket pågår upprättande av en SEB inklusive målanalys.³¹

Trafikverket föreslår också att E4/E20 Tvärförbindelse Södertörn fortsatt ska få byggstarta år 2025–2027 och alltså ligga kvar i grupp 1–3.

Trafikanalys sammantagna bedömning

Trafikanalys bedömer att Trafikverket i stort sett har mött kraven i uppdraget när det gäller *Tvärförbindelse Södertörn*. Samtidigt uppstår frågan varför det ursprungliga förslaget innehöll dessa delar som nu tas bort från objektet. Trafikverket torde ursprungligen ha gjort vissa bedömningar som landat i slutsatsen att dessa körfält och ramper behövts av olika skäl, trots kostnaderna. Genom att mer utförligt och tydligt ha beskrivit sitt resonemang och sina prioriteringar mellan olika alternativ i det ursprungliga byggstartsförslaget hade kanske underlaget och kostnaderna kunnat accepteras, utan krav på förnyelse. Enligt uppgift till Trafikanalys har Trafikverket i detta underlag prioriterat ned tillgängligheten till Huddinge centrum till förmån för kostnadsminskningar och upprätthållande av projektets funktion som

³⁰ E-post till Trafikanalys 13 juni 2025. Se Trafikanalys dnr. Utr. 2025/25.

³¹ E-post till Trafikanalys 13 juni 2025. Se Trafikanalys dnr. Utr. 2025/25.

tvärförbindelse.³² Den sortens kommentarer och förklaringar är mycket värdefulla delar av underlaget, men saknas ofta.

Nu har Trafikverket presenterat ett förnyat underlag där innehållet i objektet förändras tillsammans med en relativt översiktlig analys av vilka effekter det får på trafikflöden, kostnader och restidsnyttor. Någon ny osäkerhetsanalys verkar inte ha gjorts och Trafikverket skriver att förslaget kräver omtag i vägplaneprocessen, vilket beräknas ta fyra år plus tid för eventuellt överklagande. Trafikverket skriver också att det finns risker kopplade till osäkerhet om nödvändiga följdåtgärder och deras kostnader (sid. 6).

Enligt Trafikanalys bedömning har Trafikverket landat i en billigare lösning, men genom denna separata process kan lösningar ha forcerats fram där konsekvenserna och kostnaderna är mer osäkra än i det ursprungliga förslaget.

I Trafikverkets direktiv till byggstartsförslaget framgår att förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 ska *omfatta objekt där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter om att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras. Projekten ska kunna genomföras på det sätt och till de kostnader som ryms inom den långsiktiga ramen [...]*.

Enligt Trafikanalys bedömning klarar inte Trafikverkets förnyade underlag för *Tvärförbindelse Södertörn* de krav som ställs på objekt som föreslås till grupp 1–3. Trafikverket skriver själva om de stora osäkerheter om kostnader och konsekvenser som det nya förslaget nu innebär. Trafikverkets planer behöver ändras och kan komma att överklagas, vilket strider mot kravet att planer bör ha vunnit laga kraft.

Sammanfattningsvis har det nya underlaget inte genomgått samma process av kvalitets-säkring och håller inte samma kvalitetsnivå som det ursprungliga underlaget och innebär potentiellt sämre kostnadskontroll.

4.2 E4/E20 Hallunda Vårby, delen Fittja–Vårby

Objektet *E4/E20 Hallunda Vårby, delen Fittja–Vårby* ingår som en del i det större objektet *Tvärförbindelse Södertörn* och lösningarna för delen Fittja–Vårby hänger därför ihop med lösningarna för *Tvärförbindelse Södertörn*.

I den komplettering som gjordes den 30 oktober 2024 kom Trafikverket fram till att en kostnads-ökning på 402 mnkr var nödvändig och landade i kostnaden 2 381 mnkr.³³

I den nya bedömningen som nu redovisats i maj 2025 har Trafikverket identifierat kostnader på sammanlagt cirka 1 200 mnkr som kan skalas bort och landar i en ny kostnadsbedömning på 1 188 mnkr.

Bara det faktum att det efter en kvalitetssäkrad kalkyl i oktober 2024 behövdes en kostnads-ökning på 400 mnkr och att Trafikverket nu efter några månader vill skala bort 3 gånger så mycket, och därigenom halvera kostnaderna för objektet, visar att det finns osäkerheter kring såväl kostnader som konsekvenser av förslaget.

³² E-post till Trafikanalys 13 juni 2025. Se Trafikanalys dnr. Utr. 2025/25.

³³ Trafikverket 2024-10-30, Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2025–2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2028–2030), [Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att](#)

Trafikverket skriver att det krävs ytterligare utredningar för att analysera byggbarhet, arbetsmiljö, utrymmesfrågor, planpåverkan m.m., vilket kan påverka både tid och kostnader. Några uppgifter om restidsnyttor och annan måluppfyllelse framgår inte.

Trafikanalys bedömning blir densamma som för *Tvärförbindelse Södertörn*, dvs. att det förnyade underlaget inte har genomgått samma process av kvalitetssäkring och håller inte samma kvalitetsnivå som det ursprungliga underlaget. Det förnyade underlaget uppfyller inte kraven för objekt i grupp 1–3. Det innebär också potentiellt sämre kostnadskontroll.

Trafikverket skriver att både *Tvärförbindelse Södertörn* och *Hallunda Vårby (Fittja–Vårby)* behöver byggstartsbeslut samtidigt. Det är förståeligt med tanke på den stora komplexitet som båda objekten har. Det är dock enligt Trafikanalys inget skäl för att objekten ska ligga i grupp 1–3, utan att uppfylla kraven för objekt i den specifika gruppen. Det finns enligt Trafikanalys bedömning stora osäkerheter gällande objektens genomförbarhet, konsekvenser och kostnader.

4.3 ERTMS, TC Göteborg, TC Stockholm–Gävle

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

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

Trafikverket skriver inledningsvis (sid. 13) att *ankringspunkterna har beslutats utifrån trafikala aspekter som fordonskompatibilitet avseende ERTMS ombordsystem och sammanhängande ERTMS-flöden för att på så vis minska långvariga komplexa gränser mot nuvarande ATC-system*. Hur de komplexa gränserna mot nuvarande system har minskat framgår dock inte. Några uppdaterade kostnader ingår inte heller i underlaget, vilket förvisso inte ingick i uppdraget.

Trafikverket skriver vidare att de mest berörda åtgärderna som ska genomföras i närtid är:

- ERTMS Malmö,
- Halmstad C/bangård,
- Väröbacka station,
- Västsvenska paketet samt LTS, åtgärd förbigångsspår vid Lekarekulle,
- Västlänken, samt
- LTS och kopplingen till Fehmarn bält.

Det framgår inte på vilket sätt dessa åtgärder berörs, vad de innebär, eller vilka av dessa åtgärder som hör till vilket av de två ERTMS-objekten. Det är oklart om ERTMS ska installeras som signalsystem på dessa platser (och vad det i så fall kostar), om åtgärderna är en anpassning inför införandet av ERTMS, eller om de avser något annat som relaterar till införandet.

Trafikverket skriver att dessa ERTMS-objekt *har prioriterats för att utbyggnaden måste koordineras och samplaneras med andra pågående och planerade investeringsprojekt, framför allt utmed Ostkustbanan respektive Västskustbanan*. Det framgår dock inte vilka pågående och planerade investeringsprojekt som är berörda eller på vilket sätt, och med vilka konsekvenser. Det handlar om stora delar av infrastrukturen, men det framgår inte heller vilka delar som ligger först i planeringen, eller hur prioriteringen i övrigt har gjorts.

Trafikverket skriver att *införa ERTMS i det svenska järnvägsnätet är komplext och kräver noggrann planering för att det ska ske med så liten trafikal påverkan som möjligt för trafiken och kunderna*. Samtidigt beskriver de inte planeringen och införandet med någon större noggrannhet eller detaljrikedom i detta underlag och inte heller med några uppgifter om vare sig tidpunkter, tidsåtgång, potentiella förseningar eller förknippade kostnader.

Gällande målåret 2042 skriver Trafikverket att införandet av ERTMS behöver öka takten och att det i åtgärdsplaneringen tas fram en "Masterplan signal" där strategi och utrullning kommer att framgå.

Trafikanalys vidhåller sin tidigare bedömning att underlagen för ERTMS har stora brister och saknar transparens.³⁴

Kostnadsskillnader mellan fordonskonvertering och infrastruktur

När det gäller kostnaderna vill Trafikanalys påminna om de kostnadsuppgifter som fanns i vår senaste byggstartsgranskning.³⁵ Där framgick att kostnaderna för TC Göteborg och TC Stockholm uppskattades till 8 661 mnkr respektive 11 655 mnkr, dvs. totalt 20 316 mnkr i prisnivå 2021. I prisnivå mars 2025 motsvarar det 24 977 mnkr.

Avseende kostnader för konvertering av fordon finns uppgifter på Trafikverkets webbplats om att medel sökts och beviljats från CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) i juli 2024. Det beviljade stödet för att konvertera 42 fordon till ERTMS blev sammanlagt 4,03 miljoner euro (cirka 40 miljoner SEK). Det är inte helt tydligt, men stödet verkar ha utgjort 50 procent av de fulla kostnaderna för konverteringen.³⁶

Medan konverteringen av 42 fordon kostar i storleksordningen 40 eller 80 mnkr (prisinivå 2025) kostar således infrastrukturinvesteringarna åtminstone 300 gånger så mycket pengar.

Som vi påpekade i vår granskning 2024 är det svårt att följa kostnadsutvecklingen för de olika ERTMS-projekten eller etapperna, men kostnaderna såg ut att ha ökat jämfört med tidigare plan 2018. För de projekt som låg i plan 2022 var de totala kostnaderna sammanlagt omkring 51 miljarder i prisnivå 2021, vilket motsvarar drygt 62 miljarder i prisnivå 2025. Sedan 2022 kan kostnaderna ha ökat ytterligare vilket betyder att 62 miljarder i så fall inte räcker.

Med tanke på detta är det mycket angeläget att kraven skärps på underlagets kvalitet och kontroll avseende kostnadsuppgifter för de olika projekten och etapperna inom ERTMS.

³⁴ Trafikanalys (2024), *Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024*, [Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024](#).

³⁵ Trafikanalys (2024). Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024, Rapport 2024:8, [Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024](#), sid. 27.

³⁶ Trafikverket, Beviljad ansökan för EU-medel till ERTMS konvertering av järnvägsoperatörernas fordon, [Beviljad ansökan för EU-medel till ERTMS konvertering av järnvägsoperatörernas fordon - Bransch](#)

5 Slutsatser

Trafikanalys konstaterar att Trafikverkets redovisning är mindre utförlig än tidigare. Trafikverket redovisar bara två objekt som byter till grupp 1–3 och avvaktar med redovisningen av övriga objekt i de olika statusgrupperna till rapporteringen i september av förslag till ny nationell plan.

Bristande transparens i prioriteringen av objekt

Trafikanalys bedömer att Trafikverkets redovisning brister i transparens avseende hur urvalet av föreslagna objekt har gjorts. För att byggstartsförslag ska kunna fungera som ett välgrundat beslutsunderlag krävs större insyn i urvalsprocessen, genom att objekt motiveras utifrån fastställda prioriteringsgrunder. Båda föreslagna objekt uppvisar dessutom negativ eller låg samhällsekonomisk lönsamhet och ökade kostnader jämfört med i planen 2022. Mot bakgrund av att regeringen betonar vikten av god kostnadskontroll och att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringar inom transportinfrastrukturen, anser Trafikanalys att det bör kunna ställas högre krav på Trafikverkets motivering av de två föreslagna objekten.

Sämre tillgänglighet till underlag

När det gäller objekt som redan är beslutade, men ligger kvar i grupp 1–3, presenterar Trafikverket enbart en lista utan att göra den typ av uppdateringar som de gjort i tidigare redovisningar. Trafikverket har också valt att inte ge hänvisningar till de samlade effektbedömningarna (SEB) för respektive objekt.

Detta är i enlighet med direktiven, men dessa skillnader gentemot tidigare minskar kraftigt tillgängligheten till Trafikverkets underlag. Enligt Trafikanalys bör Trafikverket göra det så enkelt som möjligt för läsaren att ta till sig underlaget och information om de objekt som ingår i byggstartsförslaget och besluten som omgärdar det. Underlagen är relativt komplexa och svårtillgängliga för utomstående att ta till sig även utan denna försämrade tillgänglighet.

Oklarheter i kostnadsredovisningen

Trafikanalys har även noterat vissa oklarheter när det gäller redovisningen av kostnader för de två nya objekten i grupp 1–3. Uppgifterna i rapporten stämmer inte överens med uppgifterna i underliggande SEB:ar, och några andra hänvisningar saknas i rapporten.

För Malmbanan Nattavaara kom Trafikverket med en ny kostnadsuppgift närmast i förbigående i samband med rapporteringen av förnyat underlag för helt andra objekt. Det riskerar att viktiga kostnadsuppgifter inte blir uppmärksammade på rätt sätt. Trafikverket presenterar dock ingen ny information om osäkerhet, konsekvenser eller effekter på lönsamhet eller annan målpåfyllelse.

Ofullständig kronologisk kostnadsredovisning

Den kronologiska informationen haltar även denna gång. Trafikverket väljer att stanna vid att jämföra kostnaden i första plan med kostnaden i senaste plan. Enligt Trafikanalys borde den senaste kostnaden (idag) vara det sista steget i den kronologiska redovisningen.

Förnyat underlag, men sämre kvalitetssäkring och kostnadskontroll

Trafikanalys har denna gång också granskat underlagen för de objekt där Trafikverket i samband med förra årets byggstartsförslag fick i uppdrag att ta fram förnyat underlag. Uppdraget till Trafikverket om förnyat underlag har varit mindre utförligt och inte ställt samma höga kvalitetskrav på underlagen som görs i det ursprungliga uppdraget om förslag till byggstart.

Trafikanalys ser därför att de förnyade underlag som Trafikverket tillhandahåller innebär lägre kostnader, men samtidigt en ökad osäkerhet och otydlighet om konsekvenser och måluppfyllelse. Trafikverket skriver själva i underlagen om behov av mer detaljerade utredningar, ökade risker för följdverkningar i form av kostnadsökningar och/ eller överklaganden av ändrade planer, med mera. De nya underlagen håller inte samma kvalitet som de ursprungliga underlagen i byggstartsförslaget.

Såväl byggstartsförslaget som det förnyade underlaget innehåller också brister som Trafikverket menar kommer att åtgärdas och kompletteras inom kort. Det visar att Trafikverket har haft relativt kort tid på sig för respektive uppdrag i förhållande till de krav som ställs. Det betyder i sin tur att det finns risk att underlag eller delar av underlag har forcerats fram, vilket längre fram i processen kan visa sig i form av förseningar eller kostnadsökningar.

6 Referenser

Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, 1 §. [Förordning \(2010:186\) med instruktion för Trafikanalys | Sveriges riksdag](#)

Trafikanalys (2025). Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2, Rapport 2025:3, [Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2](#)

Trafikanalys (2024). Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024, Rapport 2024:8, [Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024](#)

Trafikanalys, Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, [Trafikanalys granskar Trafikverkets arbete för bättre kostnadskontroll](#)

Trafikverket (2025a). Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag, 2025:096, [Svar på regeringsuppdrag att ta fram förnyat underlag](#)

Trafikverket (2025b). Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2026-2028) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2029-2031), 2025-081, [Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 \(2026-2028\) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 \(2029-2031\)](#)

Trafikverket (2024). Byggstartsrapportering. Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2025-2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2028-2030), 2024:112, [Byggstartsrapportering - Förslag till namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 \(2025-2027\) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 \(2028-2030\)](#)

Trafikverket 2025-03-28, PM uppdatering/justering SEB – Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid, [PM uppdatering/justering SEB - Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid](#)

Trafikverket 2025-03-21, PM uppdatering/justering SEB – XSN301f Sikträsk bangårdsförlängning, [PM uppdatering/justering SEB – XSN301f Sikträsk bangårdsförlängning](#)

Trafikverket 2025-02-24, Svar på förnyat underlag, [Svar på uppdrag gällande förnyat underlag](#)

Trafikverket 2024-10-30, Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2025-2027) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2028-2030), [Komplettering av redovisning av regeringsuppdrag att](#)

Trafikverket, Beviljad ansökan för EU-medel till ERTMS konvertering av järnvägsoperatörernas fordon, [Beviljad ansökan för EU-medel till ERTMS konvertering av järnvägsoperatörernas fordon - Bransch](#)

Trafikverket, Projekt Väg 56 Sala-Heby, [Väg 56, Sala-Heby, mötesfri väg - www.trafikverket.se](#)

Trafikverket, Samlad effektbedömning Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning, XSN301c, [XSN301c Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning 2025-03-07](#)

Trafikverket, Samlad effektbedömning E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, VST005, [VST005 E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn 2025-05-12](#)

Trafikverket, Samlad effektbedömning E45 Säfte-Valnäs, delen Hammar–Valnäs, YVA003b, [YVA003b E45 Säfte-Valnäs, delen Hammar-Valnäs 2025-04-02](#)

Regeringsbeslut 2025-05-28, LI2025/00450, Beslut om byggstarter, [RB II 25 LI2025 00450 delvis Beslut om byggstarter](#)

Regeringsbeslut 2025-05-28, LI2025/00640, Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, [Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)

Regeringsbeslut 2025-03-20, LI2025/00644, Uppdrag till Trafikverket att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1-3 (2026-2028) samt namngivna objekt som bör få förberedas för byggstart år 4-6 (2029-2031), [RB II 4 LI2025-00644 Uppdrag till Trafikverket att lämna förslag på namngivna objekt som bör få byggstartas år 1–3](#)

Regeringen proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur. Utskottets förslag till beslut: Bifall till propositionen. Avslag på samtliga motioner. Riskdagens beslut: Kammarken biföll utskottets förslag till beslut 2012-06-13, [Planeringssystem för transportinfrastruktur \(Betänkande 2011/12:TU13 Trafikutskottet\) | Sveriges riksdag](#)

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.