



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Er beteckning: LI2025/02146

Sammanfattning

Länsstyrelsen instämmer i behovet av att skapa förutsättningar för effektiviseringsvinster och snabbare genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar. Länsstyrelsen ställer sig också i huvudsak bakom huvudförslaget om ett bildande av ett statligt ägt bolag som övertar ansvaret för utvalda objekt, men vill framföra följande synpunkter för övervägande:

- Det finns flertalet angelägna objekt i Norrbottens län som i det kommande bör övervägas att ingå i det statliga bolagets portfölj för ett målfokuserat färdigställande.
- Möjligheten för kommuner och regioner att ingå som delägare i underbolag för vissa stora objekt bör övervägas.
- Trafikverket bör färdigställa järnvägsplanerna för Norrbotniabanan i ett nära samarbete med bolaget.
- Bolaget bör få möjlighet att använda en kombination av anslag och lån för ett snabbt och effektivt färdigställande med tydligt målår för större objekt som exempelvis Norrbotniabanan.
- I bolagets bildande är det viktigt med en tydlig avgränsning mot Trafikverkets myndighetsroll samt att rättssäkerhet och god samordning säkerställs gentemot andra viktiga samhällsintressen och planering.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen instämmer i utredningsbehovet att se över möjligheterna till att skapa förutsättningar för ökade effektiviseringsvinster och ett snabbare genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar.

Utredningens huvudförslag i avsnitt 6.3.3 om ett bildande av ett statligt ägt bolag med uppgift att planera, genomföra och förvalta utvalda väg- och järnvägsobjekt för att åstadkomma effektiviseringar är i huvudsak något som Länsstyrelsen ställer sig bakom.

Länsstyrelsen har också i flertalet tidigare yttranden påpekat behovet av att pröva alternativ finansiering och genomförande av Norrbotniabanan som en del av Botniska korridoren. Det finns sedan tidigare goda erfarenheter från Botniabanan AB där utbyggnaden kunde genomföras med ett tydligt fokus på snabbt färdigställande till en lägre kostnad.

I Norrbottens län finns ett stort behov av utbyggnad av ny transportinfrastruktur samt kapacitetsförstärkningar i den befintliga transportinfrastrukturen. Detta inte minst som en följd av de historiskt stora pågående och planerade näringslivsinvesteringarna samt det geopolitiska läget som förändrat förutsättningarna i grunden och ställt nya krav på transportinfrastrukturen, inte minst i det för Sveriges totalförsvär och Nato mycket strategiskt viktiga Norrbotten. Länsstyrelsens anser att det därför i närtid måste till tydliga kraftfulla strategiska transportinfrastrukturinvesteringar för att matcha de historiskt stora näringslivsinvesteringarna och trygga landets totalförsvär och bidra till att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd. Det handlar inte minst om att färdigställa viktiga järnvägsstråk och Länsstyrelsen ser därför fram mot regeringens beslut över den Nationella planen för 2026–2037 samt de totalförsvärsinvesteringar som enligt utredningen ska planeras, beslutas och finansieras i särskild ordning. Länsstyrelsens bedömning är att det utifrån dessa beslut bör finnas angelägna och lämpliga objekt såsom Norrbotniabanan, dubbelspår Luleå–Boden samt etappvis dubbelspårsutbyggnad av Malmbanan att flytta över till det statlig bolagets portfölj.

Länsstyrelsens bedömning är att det skulle kunna ge förutsättningar för en mer effektiv, förutsägbär och sammanhållen utbyggnad av exempelvis dessa angelägna projekt såväl som andra större statliga väg- och järnvägsprojekt.

Länsstyrelsen anser däremot med utgångspunkt i utredningens förslag om bildandet av ett statligt bolag att följande delar bör övervägas innan reformen eventuellt genomförs:

När det gäller själva bolagskonstruktionen som beskrivs i avsnitt 6.3.3 så anser Länsstyrelsen att utredningen bör överväga möjligheten för kommuner och regioner att ingå som delägare i underbolag, åtminstone i mycket stora projekt i en större geografi såsom till exempel Norrbotniabanan. Detta för att kunna stärka samverkan, lokal förankring och framdrift vilket var en framgångsfaktor för Botniabanan AB. Med ett sådant delägarskap skapas ett naturligt forum för samverkan med insyn i ekonomi, tidplan och risker. Det ger också bättre förutsättningar för en gemensam effektiv hantering av frågor om miljö, markåtkomst och lokal påverkan samt bättre samordning gällande övrig samhällsplanering som till exempel kommunala investeringar i resecentra och anslutande infrastruktur.

Det statliga bolaget ska enligt förslaget i avsnitt 6.3.3 få möjlighet att verka även i de tidiga planeringsskedena och därmed ta fram väg- och järnvägsplaner även om det är Trafikverket som måste fastställa dem och säkerställa systemperspektiv och rättssäkerhet. Länsstyrelsen anser att detta verkar rimligt för att kunna ta tidiga strategiska beslut med effektiviseringspotential. Men när det gäller Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå så ställer sig Länsstyrelsen tveksam till ett sådant förfarande. Trafikverket har avseende Norrbotniabanan en mångårig organisation som byggt upp kompetens genom planarbetet mellan Umeå och Skellefteå samt att planeringen redan kommit ganska långt där många strategiska beslut redan är fattade. Därför anser Länsstyrelsen att det är rimligt att Trafikverket färdigställer järnvägsplanerna men i ett nära samarbete med bolaget för att säkra kunskapsöverföring och minska riskerna för omtag. Det skulle då kunna medföra en smidig övergång från planering till projektering och byggnation.

Utredningens förslag avseende finansiering (avsnitt 6.3.3) av bolaget är att det ska ske genom fleråriga indexuppräknade anslagsramar för portföljen men utan möjlighet till lånefinansiering. Länsstyrelsen menar att detta riskerar att begränsa möjligheterna till ett snabbt och effektivt genomförande med tydliga målår för slutförande och istället riskera att återskapa dagens situation där Trafikverket är beroende av årliga anslag, vilket försvårar en långsiktig planering. En

kombination av anslag och lån borde däremot kunna säkerställa stabilitet, kontinuitet och realistiska tidplaner.

Avslutningsvis så anser vi alltså att förslaget om ett statligt bolag för genomförande av statlig väg- och järnvägsinfrastruktur bör prövas vidare, men med beaktande av ovanstående. Men det förutsätter att bolagets uppdrag och ansvar avgränsas tydligt i förhållande till Trafikverkets myndighetsroll samt att genomförandet säkerställer rättssäkerhet och god samordning med regional fysisk planering, miljö- och klimatarbete, rennäringsfrågor, totalförsvarsplanering samt övriga statliga intressen.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsens Stockholm, Region Norrbotten samt projekten Norrbotniabanegruppen inklusive Norrbotniabanan AB och Botniska korridoren.

De som medverkat i yttrandet

Yttrandet har beslutats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande. I den slutliga handläggningen har enhetschef Annica Lindström medverkat.

I beredningen av ärendet har Länsstyrelsens funktioner för följande sakområden varit delaktig: Samhällsplanering, Samhällsskydd, Landsbygd, Naturmiljö, Rennäring, Miljöskydd, Mark & vatten, Miljöanalys, Rätts och Civilområdeskansliet.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.