

Landsbyggs- och
infrastrukturdepartementet
LI2025/02146

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

Region Norrbotten välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på utredningen *SOU 2025:120 Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg*. Vi instämmer i huvudsak i de slutsatser och förslag som lämnas och ansluter oss till de ställningstaganden som framförs i det gemensamma remissvar som Norrbottenregionen och Norrbottenregion AB har lämnat samt remissvar som samarbetet Botniska korridoren har lämnat.

Utifrån Region Norrbottens roll och uppdrag vill vi särskilt betona följande perspektiv och tillägg.

Region Norrbottens synpunkter

Region Norrbotten bedömer att utredningen är gedigen och väl avvägd och att den på ett tydligt sätt adresserar de långvariga strukturella hinder som hämmat ett snabbt, förutsägbart och kostnadseffektivt genomförande av större infrastrukturobjekt. Vi ser att reformen, rätt utformad, kan stärka leveransförmåga, kostnadskontroll och systemperspektiv i hela landet – särskilt i de delar där industrins omställning, tunga godsflöden, totalförsvarets behov och TEN-T-krav samverkar och ställer höga krav på kapacitet och robusthet.

Region Norrbotten välkomnar därför utredningens förslag, som på ett konstruktivt sätt adresserar flera av de flaskhalsar som under lång tid försenat strategiskt viktiga objekt i norra Sverige. Mot denna bakgrund stödjer Region Norrbotten intentionen att skapa:

- tydligare ansvarsfördelning
- tidigare och mer förutsägbart finansiering
- snabbare genomförande av stora projekt
- ökad kapacitet för marknadsdialog, kompetens och riskhantering

Bolagskonstruktion

Region Norrbotten stödjer förslaget att ett statligt projektbolag provas för större och komplexa objekt. För att uppnå effektivitet, lokal förankring och god samordning bör styrelsen omfatta staten, Trafikverket (som framtida förvaltare) samt berörda regioner och kommuner. Detta skapar legitimitet och bidrar till snabbare hantering av mark-, miljö- och planeringsfrågor samt av parallella kommunala investeringar som resecentra och anslutande vägar.

En sådan styrelsesammansättning är också viktig eftersom regionerna ofta är direkta finansiärer via länstransportplanen, exempelvis för resecentrum och andra investeringar i det regionala vägnätet. Regionen kan dessutom stärka möjligheterna till EU-finansiering, bland annat genom ERUF, där regionerna har en etablerad roll i att samordna, prioritera och medfinansiera objekt. Genom att formellt involvera regionerna i projektbolaget skapas bättre förutsättningar för samlade finansieringslösningar och effektivare genomförande.

För att undvika omtag och minska risken för förseningar föreslår Region Norrbotten även att en tydlig plan för kompetensöverföring etableras mellan Trafikverket och projektbolaget, med gemensamma projektkontor, överlappande nyckelroller och systematisk erfarenhetsåterföring.

- Kommuner och regioner bör vara delägare i bolaget för att stärka samverkan, lokal förankring och framdrift.
- Styrelserepresentation från staten, Trafikverket samt berörda regioner och kommuner ger gemensam insyn i ekonomi, tidplan och risker, och speglar regionernas roll som finansiärer via länstransportplanen samt deras ansvar i att samordna och möjliggöra EU-medfinansiering.
-
- Lokal och regional representation i styrelsen möjliggör snabbare hantering av miljö-, mark- och planeringsfrågor.
- Samordning av parallella kommunala investeringar (resecentra, vägar, samhällsplanering) underlättas.

Ansvarsfördelning mellan Trafikverket och projektbolag

Myndighetsutövning (t.ex. fastställelse av järnvägsplaner och miljöprövning) ska kvarstå hos Trafikverket och berörda myndigheter. Projektbolaget ansvarar för planering, projektering, upphandling och byggnation. Markförvärv sker inom Trafikverkets formella ansvar men kan operativt bedrivas i nära samverkan med bolaget.

Trafikverket leder trafiken och övertar förvaltning och underhåll enligt tydligt definierad milstolpe efter driftsättning.

För Norrbottenbanans norra etapp, givet planeringsläget, bör Trafikverket färdigställa järnvägsplanerna i nära samverkan med projektbolaget för en sömlös övergång till projektering och byggnation.

- Markförvärv bör även fortsättningsvis hanteras av Trafikverket av rättssäkerhets- och kompetensskäl.
- Förvaltning och underhåll ska övergå till Trafikverket vid en tydligt definierad tidpunkt för att integrera banan i det nationella systemet.
- Järnvägsplaner Norrbottenbanan: Trafikverket bör färdigställa planerna för norra etappen. Detta i nära samarbete med det nya bolaget för att säkerställa kontinuitet och undvika omtag samt säkerställa kompetensöverföring.

Finansieringsmodell

En finansieringsmodell som enbart bygger på fleråriga anslag riskerar att återskapa nuvarande flaskhalsar. Region Norrbotten förordar en kombination av indexuppräknade anslag, lånerätt för att jämna ut kassaflöden och möjliggöra tidigare lagda byggstarter, extern medfinansiering

(kommuner/industri) samt EU-medel (CEF/ERUF). Projektbolagsformen bedöms underlätta öronmärkning och direkt tilldelning av EU-stöd till projektet.

- • Enbart fleråriga anslag räcker inte, utan riskerar att återskapa dagens flaskhalsar och försvåra långsiktig planering.
- • Avsaknad av lånemöjlighet begränsar bolagets handlingsutrymme att jämna ut kassaflöden och tidigarelägga byggstarter.
- • En kombination av anslags- och lånefinansiering ger stabilitet, kontinuitet och realistiska tidplaner.
- • Regionerna är viktiga finansiärer via länstransportplanen, bland annat för resecentrum och investeringar i det regionala vägnätet, och behöver därför ingå i finansieringsmodellen.
- • Regionernas medverkan stärker möjligheterna till EU-medfinansiering, särskilt via ERUF där regionerna är part i prioritering och samordning av objekt.
- • Ett projektbolag underlättar för CEF-ansökningar, och säkerställer att EU-medel tillfaller det enskilda projektet snarare än staten generellt.
- • En väl avvägd modell som förenar Trafikverkets myndighetskompetens med bolagets effektiviseringspotential kan ge snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande samt högre samhällsnytta.

Genom att utforma reformen så att den tar tillvara Trafikverkets myndighetskompetens, bolagens effektiviseringspotential och en finansieringsmodell som möjliggör kontinuitet kan projekten genomföras snabbare, mer kostnadseffektivt och med högre samhällsnytta.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och medverkan i det fortsatta arbetet.

Johannes Sundelin

Ordförande

Regionala utvecklingsnämnden

Region Norrbotten