

Länsstyrelsen
Norrbotten

Yttrande

1 (13)

Datum

2022-02-23

Ärendebeteckning

341-16422-2021

i.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Sammanfattning

Nedan sammanfattas några av Länsstyrelsens huvudsakliga synpunkter. Dessa tillsammans med övriga synpunkter och förslag utvecklas längre ned i dokumentet.

Norra Sveriges historiskt omfattande industriinvesteringar är ett resultat av att Sverige ska bli den första fossilfria välfärdsnationen. Ska vi kunna möta de mer än 1070 miljarderna i investeringar i mellersta och norra Sverige så måste kraftfulla transportinfrastrukturinvesteringar till för att klara av godstransporterna, kompetensförsörjningen och klimatomställningen. Det handlar inte minst om att färdigställa viktiga järnvägsstråk för effektiva persontransporter samt långa, tunga och snabba godståg. Enligt Länsstyrelsen är det därför särskilt angeläget att regeringen säkerställer att följande utbyggnader påskyndas i planen och tidsätts för slutförande:

- Åtgärds paket för Malmbanan på cirka 7,5 miljarder kronor i enlighet med Trafikverkets förslag som redovisas i regeringsuppdraget ”Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens län och Västerbottens län”. Utan ett genomförande av dessa kritiska åtgärder på Malmbanan mellan Luleå-Riksgränsen så kommer helt enkelt inte expansiva industrins transportbehov att kunna tillgodoses. I Trafikverkets förslag till nationell plan ligger dessa åtgärder till absolut övervägande del utanför planeringsramen och är därmed ofinansierade.
- Utbyggnad av Norrbottenbanan i hela sin sträckning mellan Umeå och Luleå. Förutom att den tryggar godstransporterna på järnväg i nord, sydlig riktning så är Norrbottenbanan en grundläggande förutsättning för att möjliggöra för den förväntade befolkningsökningen och skapa ett hållbart resande som tryggar kompetensförsörjningen i regionen. I Trafikverkets förslag så färdigställs inte ens banan upp till Skellefteå och norr om Skellefteå genomförs endast ett symboliskt första spadtag under planperioden och det finns inget tidsatt mål om färdigställande.

- Färdigställ Botniska korridoren med syfte att skapa ett pålitligt och funktionellt sammanhängande stråk för gods- och persontransporter så att vi på allvar kan erhålla snabba, klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter genom Sverige. I Trafikverkets förslag är ett sådant färdigställande kraftigt förskjutet i tid och även här saknas ett tidsatt mål för färdigställande.

Historisk utveckling i norra Sverige

Norra Sverige upplever för närvarande en historiskt omfattande industrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning. Exempelvis Northvolts batterifabrik i Skellefteå samt Hybrit-projektet och H2 Green Steels investeringar för fossilfri stålframställning i Norrbotten. Det handlar om investeringar på mer än 1 070 miljarder kronor den kommande 20 års perioden i norra och mellersta Sverige, varav merparten kommer ske i Norrbottens och Västerbottens län. Det var därför glädjande och nödvändigt att regeringen i september 2021 gav Trafikverket i uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av detta.

De historiskt stora investeringsvolymerna inom näringslivet kommer såklart generera såväl nya godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att bland annat säkra kompetensförsörjningen. Godsvolymer kommer behöva transporteras på järnväg och via sjöfart så att transporterna precis som produkterna blir så gröna och hållbara som möjligt, vilket är en stor utmaning på ett redan idag överbelastat järnvägsnät.

Det kommer också ställa mycket stora krav på hela samhällsplaneringen för att kunna ta vara på den möjlighet till utveckling som nu ges med en förväntad befolkningsökning på i storleksordningen 50 000–100 000 i de två nordligaste länen, så att den sker så smart och hållbart som möjligt. Transportsystemet kommer därför att ha en avgörande betydelse i samhällsbygget för att åstadkomma en attraktiv region med ett hållbart resande på i första hand järnväg. Denna samhällsomvandling pågår just nu och det är därför mycket viktigt att det kommer tydliga beslut och målår kring transportinfrastrukturens utveckling så att övrig samhällsplanering kan anpassa sig till de förutsättningarna.

Synpunkter på planförslaget med anledning av bland annat den industriella utvecklingen i norra Sverige

Länsstyrelsen kan inledningsvis konstatera att Trafikverket utifrån de givna förutsättningarna i direktivet för planupprättandet haft en svår uppgift att tillgodose de nödvändiga åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av de mycket omfattande investeringarna i nya industriella

etableringar och utveckling av befintliga i framförallt Norrbotten och Västerbotten. Utvecklingen går dessutom i ett extremt högt tempo för att näringslivet ska nå uppsatta klimatmål och nya besked om investeringar duggar tätt och vi kan därför troligen förväntas oss ytterligare kommande besked om nya etableringar i kölvattnet av de idag kända.

Men samtidigt har regeringen gett tydliga besked i direktivet till Trafikverket om att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnväg i norra Sverige samt att planeringen för byggandet av Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Detta följdes också upp av regeringsbeslutet i juli 2021 med uppdrag till Trafikverket att påbörja planlägningsarbetet för sträckan Skellefteå-Luleå på Norrbotniabanan samt tidigare nämnda regeringsuppdrag med anledning av de stora etableringarna i Norrbotten och Västerbotten.

Det finns därmed enligt Länsstyrelsen tydliga besked om att godstransporterna, kompetensförsörjningen och klimatomställningen måste lösas med högsta prioritet utifrån den industriutveckling som på kort tid ändrat förutsättningarna. Därmed anser också Länsstyrelsen att regeringen har all anledning att se över prioriteringarna i förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033.

Regeringsuppdraget med anledning av de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län

Trafikverkets analys i regeringsuppdraget visar tydligt på de kraftigt ökade gods- och persontransporter som är att vänta till följd av industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbottens län. Då ska man också ha i beaktande att Trafikverket i sin analys av tidsmässiga skäl varit tvungen att koncentrera sig på de största, beslutade investeringarna. Nya investeringar och företagsetableringar utöver dessa tillkommer ständigt och inte minst i Luleå är sådana att vänta som alltså inte ingår i analysen. Utöver detta sker just nu också stora investeringar i såväl övriga delar av Norrland som i norra Norge och Finland som också påverkar transportflöden och persontransporter.

Länsstyrelsen kan med utgångspunkt i detta konstatera att de åtgärder som ingår i planförslaget inte till närmelsevis kan möta det behov av transportinfrastruktur investeringar som är direkt nödvändigt för att möta den industriutveckling som nu sker i Norrbotten och Västerbotten i närtid. Därmed är Länsstyrelsen ståndpunkt att det är en direkt nödvändighet att Trafikverkets åtgärdsförslag för Malmbanan som presenteras i regeringsuppdraget prioriteras in i planen av regeringen. Utan ett genomförande av dessa kritiska åtgärder på Malmbanan mellan Luleå-Riksgränsen så kommer helt enkelt inte industrins transportbehov att kunna tillgodoses. Ett snabbt genomförande är därför av högsta prioritet då produktionen i vissa delar beräknas starta redan 2024.

Norrbotniabanan

Länsstyrelsen välkomnar det regeringsbeslut som togs i juli 2021 gällande planeringsarbete för Norrbotniabanan på den kvarvarande sträckan mellan Luleå och Skellefteå samt den tydlighet som finns in direktivet för planupprättandet gällande en byggstart av sträckan inom planperioden.

Norrbotniabanan kommer att innebära de största strukturella förändringarna på över 100 år i Norrbotten och Västerbotten i ett stråk som idag är Sveriges mest tätbefolkade region utan persontrafik på järnväg. Norrbotniabanan kommer därför medföra kraftigt utökade arbetsmarknadsregioner och en ökad attraktivitet för boende i stråket. Detta i kombination med dubbelspår Luleå-Boden och persontrafiken på Haparandabanan med kopplingen till Finland kommer innebära helt nya resmöjligheter och skapa en attraktiv och dynamisk region. Vilket är en grundläggande förutsättning för att möjliggöra den förväntade befolkningsökningen och skapa ett hållbart resande som tryggar kompetensförsörjningen i regionen.

Länsstyrelsen ser därför med förvåning och oro på den föreslagna finansieringen för Norrbotniabanan i planförslaget inklusive regeringsuppdraget. Ett färdigställande av sträckan Umeå-Skellefteå efter 2033 och finansiering för Skellefteå-Luleå som endast räcker till planeringsarbete och ett symboliskt första spadtag omkring 2033 är inte acceptabelt och rimmar mycket dåligt med direktivet om intensifiering av bygget samt det uppenbara behov som föreligger att i närtid få banan på plats. Ett färdigställande av Norrbotniabanan långt efter planperiodens slut riskerar uppenbart att hämma den gröna omställningen och möjligheterna att ta vara på de möjligheter som den medför.

Trafikverkets resandeprognoser i regeringsuppdraget visar också tydligt på kraftigt ökat resande inte minst i stråket Skellefteå-Luleå. Däremot saknas såväl en analys av möjligheten att skynda på byggandet av Norrbotniabanan norr om Skellefteå som förslag på ytterligare finansiering. Länsstyrelsen anser att hela Norrbotniabanans färdigställande måste intensifieras genom att till exempel påbörja bygget i flera etapper och att det måste finnas ett tydligt målår för ett färdigställande som enligt vår mening bör vara inom planperioden.

Nya stambanor

Nya stambanor för höghastighetståg upptar med sina 104 miljarder kronor nära hälften av ramen för namngivna järnvägsinvesteringar och trots det utgör den summan endast en tredjedel av den bedömda totalkostnaden för bygget. Precis som Trafikverket konstaterar så kommer en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen via planramarna att ta lång tid samt utgöra en betydande del av det totala anslaget under lång tid. De nya stambanorna har blivit en

gökunge i planen som tränger ut många andra viktiga investeringar i flera planperioder framåt. Även om Länsstyrelsen ser att det behövs ett långsiktigt säkerställande av kapacitet genom landet för såväl gods- som persontrafik så är denna hantering problematisk och borde därför övervägas att organiseras och finansieras i särskild ordning utanför den nationella planen. Huruvida denna utbyggnad ska ske för 250km/h som Trafikverket förordade i förslaget till den gällande nationella planen eller för hastigheter på 320km/h kan onekligen diskuteras. Men ur ett nationellt perspektiv kan Länsstyrelsen, utöver kostnadsfördelar, se klara fördelar med 250km/h som skulle stärka möjligheterna till ett nationellt sammanhängande och enhetligt järnvägsnät för 250km/h vilket även skulle förenkla fordonsmarknaden.

Viktiga prioriteringar

Regeringens direktiv som innebär en tydlig prioritering av järnvägen är positivt enligt Länsstyrelsen. Ska Sverige klara omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer måste järnvägen prioriteras. Särskilt positivt är det att medel till drift, underhåll och reinvesteringar i järnväg ökas med 25% jämfört med nuvarande plan vilket gör att det underhåll som i många år halkat efter nu på allvar kan börja åtgärdas. Detta gäller inte minst på Malmbanan som dragits med återkommande infrastrukturella brister som medfört stora störningar i trafiken.

Den prioritering som gjorts gällande farledsåtgärder till Luleå Hamn är också mycket positivt. En utveckling av sjöfarten i Luleå Hamn är liksom säkerställd kapacitet på järnvägsnätet en direkt förutsättning för att möta industrins transportbehov kopplat till investeringarna i den gröna omställningen. Luleå hamn som är en av EU:s prioriterade stamnätshamnar är också en mycket viktig del i det prioriterade stamnätet inom transeuropeiska transportnätet (TEN-T) med sin koppling till de båda prioriterade transportkorridorerna Skandinavien – Medelhavet och Nordsjön – Östersjön.

Långväga nationella och gränsöverskridande transportstråk

I Trafikverkets regeringsuppdrag har effekterna av de stora investeringarna analyserats för i första hand transportinfrastrukturen i Norrbotten och Västerbotten. Men det är såklart av största vikt att det finns ett sammanhållet transportsystem genom såväl Sverige som i de gränsöverskridande stråken mot Finland och Norge för att tillgodose den industriella utvecklingen med klimatsmarta och kostnadseffektiva transporter. Den Botniska korridoren som ingår i en av EU:s nio utpekade stamnätsskorridorer, Skandinavien – Medelhavet är just detta och måste därför utvecklas sammanhållet med tydliga målår för färdigställande. EU:s mål är att stamnätet i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska vara utbyggt till 2030 och

därför finns stora möjligheter till medfinansiering med 30-50 procent för genomförandet av projekt inom dessa korridorer. För övrig samhällsplanering samt tydlighet mot näringslivet och invånare behöver det därför även inom den nationella planeringen finnas målar för när åtgärder ska vara klara för hela stråk. I planförslaget finns inte denna tydlighet utan istället senareläggs flera viktiga projekt inom den Botniska korridoren med färdigställande bortom 2033 samtidigt som det saknas uttalade mål för färdigställande. Enligt Länsstyrelsens går detta också emot regeringens uttalade intentioner i direktiven för planupprättandet. Det är först när vi har pålitliga och funktionella sammanhängande stråk som vi på allvar kan erhålla klimatsmarta och kostnadseffektiva järnvägstransporter som kan konkurrera med vägtransporterna och bidra till transportsektorns målsättning om en överflyttning från väg till sjö och järnväg. Länsstyrelsen ser det därför som angeläget att nedanstående beaktas i den fortsatta hanteringen av nationella planen.

Botniska korridoren

Botniska korridorens högst prioriterade åtgärder är att Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen byggs färdigt i sin helhet. För att underlätta medfinansiering från EU måste det finnas ett tydligare helhetstänk med färdigställande av hela sträckor istället för uppdelat i mindre delprojekt och en målsättning att uppfylla EU:s målsättning med färdigställande av stornätet till 2030. Inte tvärtom som i Trafikverkets förslag där flertalet viktiga projekt inom korridoren skjuts på framtiden, till exempel Gävle-Kringlan på Ostkustbanan. Dessutom har dessa åtgärder generellt en hög planmognad och god samhällsekonomisk lönsamhet.

Järnvägsnät med 250km/h för hela Sverige

Som Länsstyrelsen påtalade i vårt yttrande över inriktningsunderlaget inför framtagandet av den nationella planen så behöver Sverige en långsiktig sammanhållande strategi för ett järnvägsnät på 250km/h för hela landet. Ett järnvägsnät med 250km/h för hela landet har potential att skapa stora nyttor i många relationer med förhållandevis små insatser och stor samhällsekonomisk lönsamhet. Realiserandet av en sådan målbild i kombination med blandad persontrafik skulle starkt bidra till uppfyllandet av klimatmålen samt till målsynergier mellan samtliga hållbarhetsområden. Men även här är det viktigt att sätta tydliga målar för utbygganden. Länsstyrelsen stödjer därför Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h. Men utbyggnadstakten i förslaget är även här alldeles för defensiv och långt från EU:s uppsatta mål för de prioriterade stornätskorridorerna.

Gränsöverskridande stråk

I Norrbotten finns Sveriges enda landfasta järnvägsförbindelse österut samt Sveriges kanske viktigaste godsförbindelse med Norge, där båda ingår i EU:s stomnätsskorridor Skandinavien – Medelhavet samt mot Finland även Nordsjön – Östersjön. Finland och Norge är dessutom några av våra största import- och exportländer och som tidigare påtalats så pågår även där en industriell omställning med kraftiga investeringar i framförallt de norra delarna av länderna. Länsstyrelsen anser att det i förslaget saknas tydlighet avseende samplanering mellan länderna. Den transportinfrastrukturella utvecklingen bland annat till följd av den omfattande industriella omställningen måste tydligt samplaneras för att åstadkomma ett robust och effektivt järnvägsnät även i de öst-, västliga förbindelserna och undvika administrativa och tekniska hinder samt möjlighet till samordning avseende medfinansiering från EU. Till exempel måste gränsövergången i Haparanda-Tornio som är av nationell och internationell betydelse fortsätta att utvecklas för att så långt som möjligt minska de gränsinfrastrukturella hinder som finns för både gods- och persontrafik. Gränsterminalen i Haparanda måste utvecklas för att hantera alla sorter gods och lastbärare med ökad effektivitet och de två ländernas kollektivtrafiksystem knyts samman effektivare.

Vägar

Länsstyrelsen noterar att planförslaget innehåller ett fullföljande av de planerade möttesepareringsobjekten på E10 vilket är viktigt. Väg E10 har en mycket viktig samhällsfunktion att fylla i länet men har tydliga brister i framkomlighet, säkerhet och dessutom avsaknad av rimliga omledningsmöjligheter. Den pågående industriella omställningen innebär också stora satsningar i Malmfälten vilket ökar trycket på E10 som är den enda väglänken mellan Gällivare och Kiruna. Även flertalet av de återstående flaskhalsarna på E4 mellan Skellefteå och Umeå inklusive förbifart Skellefteå finns med i planen vilket positivt påverkar Norrbottens tillgänglighet till grannlandet och vidare söderut. Dessa projekt på E10 och E4 finns inom viktiga stråk som tydligt kommer att påverkas med ökade gods- och persontransporter på grund av den industriella omställningen vilket innebär att det är viktigt att säkerställa framkomlighet och säkerhet. Därför anser Länsstyrelsen att det finns ett tydligt behov av att Trafikverkets så kallade 10-procentsalternativ inkluderas i planen vilket skulle innebära mötteseparering av E10 Mertainen–Kauppinen samt kompletterande sträckor mellan Skellefteå och Umeå.

Planförslagets ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder är positivt då det bland annat möjliggör trafiksäkerhetshöjande åtgärder som ökar trygghet och attraktivitet för boende på landsbygden samtidigt som det är effektiva åtgärder som bidrar till ett hållbart transportsystem och minskning av klimatpåverkande utsläpp. Exempelvis möjliggörs angelägna satsningar på gång- och cykelvägar

längs E10 och E45 vid tätortspassager samt faunapassager längs såväl Europavägarna som järnvägen.

Trafikverkets beskrivning i planförslaget av ett försämrat tillstånd under planperioden av det lågtrafikerade statliga vägnätet är oroande då det innebär en försämrad robusthet, komfort och att vägkapitalet påverkas negativt. I Norrbotten som utgör 25 procent av Sveriges yta så kommer vägarna alltid vara helt avgörande för tillgängligheten och grunden för landsbygdsutveckling i Norrbotten. Långa avstånd mellan bostad, arbete, skola och annan samhällsservice präglar vardagen för stor del av befolkningen där vägen är enda alternativet. Att under planperioden bygga upp en infrastrukturskuld på det finmaskiga vägnätet såsom skett på järnvägsnätet måste så långt som möjligt undvikas enligt Länsstyrelsens mening. I sammanhanget är det också värt att notera att Norrbottens arktiska klimat med tydliga klimatförändringar riskerar att ytterligare försämra vägarnas standard. Detta eftersom klimatet här kommer att påverkas mest med ökade temperaturer och nederbörds mängder som innebär utmaningar med ökade snömängder, höga vattenflöden, översvämningar och utökad tjällossningsperiod.

Den i planförslaget föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK 4) för lastbilar upp till 74 ton är positivt enligt Länsstyrelsen. Det är en viktig del i att effektivisera transporter på väg och i kombination med ett införande av längre lastbilar upp till 34,5 meter innebär det lägre klimatpåverkan och transportkostnad per transportvolym. Dessa åtgärder är särskilt viktiga i norra Sverige där skogsindustrin och gruvnäringen är beroende av transporter i områden där det saknas järnväg samt genom vår nationsgräns till Finland där såväl tyngre som längre fordon redan är tillåtna.

Länstransportplanerna

Som Länsstyrelsen tidigare beskrivit så har Norrbottens län ett mycket omfattande vägnät på 25% av landets yta som är helt avgörande för tillgängligheten och grunden för landsbygdsutveckling. Av det omfattande statliga vägnätet i länet är det endast E4, E10 och E45 som inte faller under länstransportplanens ansvarsområde vad gäller utvecklande åtgärder i form av tillgänglighetsförbättringar och trafiksäkerhet. Länstransportplanen fyller därför en mycket viktig uppgift för landsbygdens utveckling och trafiksäkerhet då de statliga vägarna ofta är både lokalgata och genomfartsled genom såväl kommunhuvudorter som mindre samhällen samt för att motverka den försämrade tillgängligheten som följer av Trafikverkets ständigt pågående hastighetsöversyn. Länstransportplanens uppgift ökar dessutom i en tid då stora resurser krävs för samhällsomvandling till följd av framförallt de nya industriella etableringarna med förväntningar om ett ökat hållbart resande och social inkludering. Där har utöver redan nämnda uppgifter länstransportplanen en uppgift i att

bidra till kommuner och kollektivtrafik med medfinansiering för att utveckla transportinfrastrukturen och samhället i en hållbar riktning.

Men med de tilldelade medel som finns för länstransportplanen i Norrbotten för perioden 2022–2033 så kommer inte detta vara möjligt då det i princip helt saknas medel till ovanstående förrän efter 2028. Att denna situation skulle komma att inträffa har Länsstyrelsen påtalat under flertalet planrevideringar såväl i egenskap som planupprättare som senare i motsvarande remissomgångar som denna. Nu kommer den dessutom extremt olägligt i en tid av kraftig expansion i länet. Anledningen till den uppkomna situationen är en generellt över tid genomgående för låg tilldelning till länstransportplanen för Norrbottens län utifrån de omfattande vägnät och uppgifter som planen ska hantera. Specifikt så handlar det om nu genomförda och nödvändiga åtgärder för mittseparering i två av länets trafikintensivaste pendlingsstråk, framförallt sträckan längs väg 97 mellan Luleå och Boden, som orsakar ett stort och olyckligt vacuum i planen.

Enligt Länsstyrelsen är detta inte en acceptabel situation i det läge som länet just nu befinner sig med större behov av offensiva åtgärder än någonsin på såväl statlig- och kommunal transportinfrastruktur som kollektivtrafikåtgärder. Detta bekräftas också delvis i Trafikverkets regeringsuppdrag avseende Norrbotten och Västerbotten där Trafikverket redovisar behov av lokala åtgärder i det statliga regionala vägnätet i Boden och Gällivare kopplat till industriinvesteringarna till följd av byggtrafik, arbetspendling och befolkningsökning. Kostnaderna uppskattas till drygt 200 miljoner kronor som förväntas finansieras av länstransportplanen och då har ingen hänsyn tagits till behovet av att stötta kommunerna med bidrag till det kommunala vägnätet för trafiksäkerhets-, miljö- och cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder. Eftersom etableringar av såväl industri som anslutande vägar är i en inledande fas på dessa orter finns all anledning att anta att kostnaden för dessa åtgärder dessutom kommer att öka. Utöver detta kan konstateras att Trafikverkets analys i detta avseende avgränsats till etableringarna i Boden och Gällivare men Länsstyrelsen ser ett tydligt behov att inkludera fler orter som tydligt kommer att påverkas, exempelvis Luleå. Därför anser Länsstyrelsen, precis som Trafikverket konstaterar, att en extra satsning till länstransportplanen behövs.

Finansiering till länsstyrelserna

Länsstyrelsen välkomnar att regeringen i direktivet till Trafikverket gett i uppdrag att föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser. Trafikverket har där bland annat föreslagit att länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten tillsammans preliminärt ska erhålla 23 miljoner kronor för hanteringen av Norrbotniabanan mellan Skellefteå

och Luleå. Länsstyrelsen i Norrbottens län har kunnat följa Länsstyrelsen i Västerbottens läns ökade arbetsmängd i samband med hanteringen av järnvägsplanerna för Umeå-Skellefteå samt deras återkommande begäran av resursförstärkningar och konstaterar att behovet är stort. Ersättningen ska, enligt Trafikverkets förslag, utgå för länsstyrelsernas åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken. Det ligger dessutom i förslaget att länsstyrelsen ansöka om ersättning hos Trafikverket genom att redovisa och verifiera nedlagd tid/upparbetade kostnader och därefter betalar Trafikverket sedan ut ersättningen retroaktivt efter en granskning och skälighetsprövning av inkomna underlag.

Det betyder att de omfattande arbetsinsatser som länsstyrelserna utför i övrigt i denna hantering och som bland annat följer av åligganden i plan- och bygglagen och kulturmiljölagen inte ersätts. Länsstyrelsen kan också konstatera att den kritik som framförts från landets länsstyrelser i samband med remisshanteringen av Trafikverkets rapport våren 2021 ”*Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar*”, inte har hörtsammats eller bemöts av vare sig Trafikverket eller regeringen och vi bifogar därför våra synpunkter igen i Bilaga 1 till detta yttrande.

Länsstyrelsen ifrågasätter därmed än en gång att ersättningen endast är kopplad till miljöbalken samt en onödigt krånglig och oförutsägbar hantering. Länsstyrelsen är angelägen om att inte ha ett system där stora insatser krävs för att beräkna/uppskatta länsstyrelsernas kostnader. Istället förordas en enkel, förutsägbar och tillitsbaserad finansieringsmodell.

Länsstyrelsen vill också uppmärksamma regeringen på att det i Norrbotten utöver hanteringen av järnvägsplanerna för Norrbotniabanan under samma tidsperiod kan komma att ställas stora krav på Länsstyrelsens hantering av övriga akuta transportinfrastrukturprojekt, exempelvis dubbelspår Boden-Luleå. Även denna samlade bedömning av summan av alla pågående transportinfrastrukturprojekt är något som Länsstyrelsen tidigare har påtalat i det bifogade yttrandet. Vi utgår därför att regeringen tar med sig dessa synpunkter och säkerställer att berörda länsstyrelser inte hamnar i en situation med otillräckliga eller uteblivna ersättningsnivåer som riskerar att fördröja genomförandet av de så viktiga transportinfrastrukturprojekten för den historiskt omfattande industrialisering som pågår.

Övriga synpunkter på planens konsekvenser och effekter

Hållbar utveckling och klimatutmaningen

Länsstyrelsen är kritisk till att förslaget till nationell transportplan inte tydligare bidrar till de nationella klimatmålen. Det är allvarligt då planen kommer att styra transportinfrastrukturinvesteringar under minst halva den period som återstår till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått noll utsläpp av växthusgaser. Utsläppen behöver minska med minst åtta procent per år för att målet för inrikes transporter ska nås till 2030. Trafikverkets bedömning är att målet till 2030 nås, men däremot inte klimatmålet 2045, samt att målen behöver uppnås genom andra åtgärder än genom transport- och samhällsplaneringen.

Länsstyrelsen delar inte den uppfattningen. Den nationella planeringen av statlig infrastruktur är enligt oss ett viktigt och kraftfullt instrument för vårt gemensamma samhällsbygge där Trafikverket snarare bör ta en ledande roll för att ställa om till det transporteffektiva samhälle som krävs för ett långsiktigt klimatneutralt samhälle. Tydliga åtgärder för hur transporteffektivitet ska främjas i förslaget till nationell plan måste därför finnas med, vilket också är ett tydligt direktiv i uppdraget samt i den klimatpolitiska handlingsplanen.

I förslaget påtalar Trafikverket att för att nå en fossilfri transportsektor krävs en övergång till andra drivmedel, främst el, men även vätgas och biodrivmedel. Som många remissyttranden uttryckte det tidigare över inriktningsunderlaget så finns det inte förutsättningar för att vare sig nationellt eller globalt på ett hållbart sätt kraftigt kunna öka användning av förnybara drivmedel. Det finns tre övergripande strategier för att minska utsläppen av klimatgaser i transportsektorn: hållbara biodrivmedel, hållbar elektrifiering samt ett transporteffektivare samhälle. Eftersom ett ökat nyttjande av framförallt biodrivmedel men även eldrivna fordon, leder till ökat uttag av naturresurser och därmed ökat tryck på ekosystemen och även andra näringar och samhällsnyttor, är det av största vikt att satsningar på transporteffektivt samhälle prioriteras högre. I Norrbotten står personbilar för den övervägande andelen koldioxidutsläpp från transporter. Det måste därför vara högt prioriterat att dels stärka möjligheten till hållbart resande med kollektiva trafiklösningar, men även att minska transportbehovet, öka effektiviteten och öka valmöjligheter avseende transportmedel. Steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen behöver ges större utrymme för att också påverka människors val av transportmedel och ett minskat transportbehov.

Med anledning av ovanstående anser Länsstyrelsen att det är olyckligt att anslagen till stadsmiljöavtalen sänks i förslaget då dessa syftar till att främja hållbara stadsmiljöer och bidra till ett mer transporteffektivt samhälle. Trafikverket menar i förslaget att säkra slutsatser om

avtalens effekter ännu är svår att dra istället för att redovisa den utvärdering från Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) som påvisar positiva klimateffekter. Vi välkomnar däremot en översyn av stadsmiljöavtalen och den administrativa belastning det innebär för sökanden. Det gynnar inte en hållbar utveckling om stadsmiljöavtal och satsningar på medfinansiering av cykelinfrastruktur bli onödigt krångligt, utan istället bör dessa underlättas utan att för den skull göra avkall på kraven om motprestationer. Det borde också kunna göras ytterligare insatser för att stötta kommuner och regioner med få eller inga ansökningar för att bidra till en ökad regional fördelning av medlen inom stadsmiljöavtalen.

Länsstyrelsen vill också påtala att det i förslaget på flera ställen finns otydligheter huruvida det avses trafikens påverkan på klimatet eller klimatets påverkan på transporttrafikinfrastrukturen. Det är viktigt att denna distinktion är tydlig i planen, samt att de insatser som föreslås till respektive ”klimatområde”, är konsekventa i bemärkelsen att de direkt kan relateras till avsett område. I vissa delar av planen skulle det bli tydligare om man delade upp ”Klimat” i kategorierna ”Klimatanpassning” och ”Påverkan på klimatet”.

Social hållbarhet

Social hållbarhet gällande transportinfrastruktur och transportpolitik handlar om att sätta människorna i fokus, med särskild hänsyn till att beakta olikheter och mångfald, liksom fördelningsfrågor och folkhälsa. Transportsystemet ska därför vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Åtgärder i transportsystemet som tillgodoser dessa gruppers transportbehov bidrar till en bättre integrering och delaktighet i samhället. Vid utvecklandet av transportinfrastrukturen bör således frågor ställas kring på vilket sätt åtgärderna påverkar olika grupper i befolkningen och om och hur de bidrar till att främja de mest sårbara befolkningsgruppernas behov.

Länsstyrelsen anser att den sociala hållbarhetsanalysen i Trafikverkets förslag är väldigt övergripande eller i det närmaste obefintlig. Trafikverket konstaterar att ”Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden”. Däremot går det inte att i någon större utsträckning utläsa hur olika grupper av medborgare kan komma att påverkas av förslagen. Analysen av planförslagets effekter saknar exempelvis helt en jämställdhetsanalys, trots att jämställdhet är en del av transportpolitikens funktionsmål.

Enligt lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter ska alla åtgärder som påverkar barn ta hänsyn till barnets bästa, vilket förutsätter en barnkonsekvensanalys eller prövning av barnets bästa. Genom i princip alla samhällen och städer går det en statlig väg och barns behov handlar inte enbart om trafiksäkerhet, utan även om en gestaltad livsmiljö för den miljö som barn lever i och ska röra sig i på egen hand. Länsstyrelsen kan inte utläsa i Trafikverkets förslag om eller på vilket sätt barnrättsperspektivet beaktats i planarbetet.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Region Norrbotten, Länsstyrelsen Västerbotten och Handelskammaren Norrbotten samt projekten Norrbotnibanegruppen och Botniska korridoren.

De som medverkat i beslutet

I beredningen av detta ärende har Länsstyrelsen funktioner för följande sakområden deltagit: Samhällsplanering, Samhällsskydd, Energi & Klimat, Miljöanalys, Landsbygd, Social hållbarhet och Agenda 2030.

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Länsstyrelsen
Norrbotten

YTTRANDE

1 (6)

Datum
2021-04-19

Diarienummer
340-1142-2021

Infrastrukturdepartementet:
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remiss om Trafikverkets rapport; Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

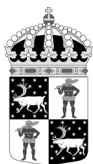
Ert diarienummer: I2020/01502

Bakgrund

Länsstyrelsen har av Infrastrukturdepartementet fått Trafikverkets rapport avseende rubricerat uppdrag för synpunkter.

En av de bakomliggande orsakerna till uppdraget till Trafikverket är de kontakter som Länsstyrelsen i Västerbottens län haft med regeringen och Trafikverket under en följd av år med anledning av att deras hantering av projekt Norrbotniabanan riskerade att bli en bromskloss på grund av bristande resurser. En risk som numera övergått till ett faktum. I de skrivelser som vi tagit del av och i de kontakter vi haft med Länsstyrelsen i Västerbottens län framgår det att länsstyrelsen under de senaste åren haft en väsentligt ökad arbetsmängd kopplat till Norrbotniabanan. Denna typ av storskaliga transportinfrastrukturprojekt inträffar ytterst sällan i Norrland, och det är därför inte vare sig rimligt eller möjligt att en länsstyrelse ska ha en dimensionering och bemanning för sådana tillfällen.

Länsstyrelsen förutsätter att planeringen av Norrbotniabanan norr om Skellefteå kommer att ske skyndsamt med tanke på det uppenbara behovet, inte minst med anledning av de mycket omfattande näringslivsinvesteringar som pågår och beslutats om i Norrbottens och Västerbottens län. Länsstyrelsen är därmed mycket positiv till att regeringen väljer att se över denna fråga. Det är hög tid att staten gemensamt hittar en modell för finansiering av länsstyrelsernas arbete vid omfattande transportinfrastrukturprojekt så att staten inte fortsätter sätta krokben för sig själva. Syftet med översynen är, som Länsstyrelsen utläser det, att länsstyrelsernas resurser ska ge ökade möjligheter att gå i takt med stora samhällsinvesteringar och inte riskera att orsaka förseningar som dels leder till dyrare projekt, dels riskerar att äventyra effekten av stora näringslivsetableringar/-investeringar. Självklart med förutsättningen att kvalitet och rättssäkerhet bibehålls. Länsstyrelsens bedömning är att detta syfte kan nås om regeringen går vidare med en modell som beaktar våra nedanstående synpunkter på Trafikverkets föreslagna finansieringsmodell.

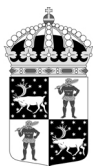


Sammanfattning

- Länsstyrelsen välkomnar förslaget till en modell för ekonomisk ersättning för Länsstyrelserna insatser i stora transportinfrastrukturprojekt som ingår i den nationella planen.
- Länsstyrelsen anser att det finns en otydlighet i grunden för fastställande av beloppsgränsen 5 Mdkr och konstaterar att den inte är motiverad i underlaget.
- Länsstyrelsen är positiv till att även objekt under 5 Mdkr kan rendera ersättning, men anser att det behövs tydliggöras vilka kriterier som ska beaktas. Förslag på möjliga kriterier är; hur många andra projekt som pågår i det aktuella länet, komplexa förhållanden exempelvis fornlämningar, många vattenverksamhetsärenden eller liknande samt hur många handläggare det finns på länsstyrelsen för att delta i ärenden.
- Länsstyrelsen anser att det finns en otydlighet i fastställande av den maximala ersättningen, 0,1% av totalkostnaderna, och att den inte har motiverats i underlaget.
- Länsstyrelsen är angelägen om att inte ha ett system där stora insatser krävs för att beräkna/uppskatta länsstyrelsernas kostnader. Istället förordas en enkel, förutsägbar och tillitsbaserad finansieringsmodell.
- Länsstyrelsen anser att ersättning ska utgå för länsstyrelsens samlade arbetsinsats utifrån all lagstiftning som berörs av omfattande transportinfrastrukturinvesteringar och inte enbart utifrån uppgifter enligt miljöbalkens bestämmelser.

Möjlighet till framförhållning – Länsstyrelsen vill bidra till god planering

Länsstyrelsen välkomnar förslaget att reformera systemet med länsstyrelsernas ersättning vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Länsstyrelsen är mån om att ha beredskap och ha en god kapacitet för att fullfölja sin roll i landets transportinfrastrukturplanering. Det är därför, som vi ser det, angeläget att de berörda länsstyrelserna tilldelas extra resurser för sina myndighetsuppgifter i samband med stora transportinfrastrukturprojekt. Sådana projekt innebär erfarenhetsmässigt en betydande arbetsvolym, ofta utsträckt över långa tidperioder, och även ett stort behov av samordning och koordinering. Utan särskild ersättning riskerar annars länsstyrelsens hantering att både få en otillräcklig kvalitet och fördröja Trafikverkets prövnings- och planlägningsprocess på ett allvarligt sätt, alternativt fördröja andra processer med anknytning till exploatering och byggande i det berörda länet. Särskilt stor risk för att processen fördröjs är det i resursmässigt mindre län, där ett mycket stort eller en större anhopning av transportinfrastrukturprojekt innebär en oproportionerligt stor arbetsuppgift jämfört med vad länsstyrelsen vanligtvis har att hantera. En resursmässigt mindre länsstyrelse har vanligtvis mindre möjligheter att omfördela personal efter kompetensbehov och kan oftare, särskilt om arbetsmarknaden i regionen är mindre, ha svårare att rekrytera rätt personal. Länsstyrelsen kan konstatera att denna risk blivit verklighet hos våra kollegor i Västerbotten, där hanteringen av ärenden kopplat till Norrbotniabanan inte kunnat ske i takt med Trafikverkets tidplan. En mycket olycklig



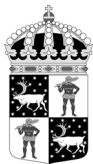
utveckling som också riskerar inträffa på Länsstyrelsen i Norrbottens län om inte extra resurser säkerställs för bland annat hanteringen av fortsättningen av Norrbottens län norr om Skellefteå. Men även för andra akuta behov av transportinfrastrukturinvesteringar som kan komma att krävas med anledning av den mycket omfattande industrialisering med stora pågående och aviserade investeringar som sker i norra Sverige.

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att de objekt som ska vara berättigade till ersättning identifieras i samband med den nationella transportplanen. För att ekonomiska tillskott till länsstyrelsen ska göra nytta krävs att systemet för ersättning är förutsägbart och transparent, så att länsstyrelsens planering för kompetensförsörjningen kan göras i förväg. Detta tillgodoses betydligt bättre med rapportens förslag än med dagens system. Det är också bra att ersättning kan tilldelas även för objekt som inte tillåtlighetsprövas. För att modellen ska fungera på ett ändamålsenligt sätt krävs också att det finns ett stabilt system för beräkning av länsstyrelsens kostnader i samband med transportinfrastrukturprojekten som utgår från länsstyrelsernas behov. Det har tyvärr inte Trafikverket klargjort i rapporten, vilket är förvånande. Vi anser därför att föreslagna kriterier för ersättning och ersättningsnivåer måste bearbetas vidare. Länsstyrelsen är angelägen om att ha ett system där det inte krävs stora insatser för att beräkna/uppskatta länsstyrelsernas kostnader.

Länsstyrelsen ifrågasätter förslagen modell för ansökan om och utbetalning av ersättning och förespråkar istället en förutsägbart och tillitsbaserad modell. Enligt förslaget ska länsstyrelsen ansöka om ersättning hos Trafikverket genom att redovisa och verifiera nedlagd tid/upparbetade kostnader. Trafikverket betalar sedan ut ersättningen retroaktivt efter en granskning och skälighetsprövning av inkomna underlag. Denna process riskerar enligt Länsstyrelsen att bli onödigt omfattande och tidskrävande för både länsstyrelserna och Trafikverket. Länsstyrelsen förespråkar istället en modell som är enkel, förutsägbart och som bygger på tillit mellan statliga institutioner. I sammanhanget hänvisas till betänkandet av Tillitsdelegationen ”Med tillit följer bättre resultat – tillitsbaserad styrning och ledning i staten”. Genom en tillitsbaserad styrning finns stora möjligheter att spara såväl tid som resurser och följaktligen i högre grad bidra till syftet, effektiva processer och en ökad möjlighet för länsstyrelsen att gå i takt med stora samhällsinvesteringar. Det är många olika kompetenser som är involverade i ärenden kopplat till omfattande transportinfrastrukturprojekt och det är svårt att på kort sikt rekrytera handläggare som har tillräcklig kompetens för att hantera dessa typer av ärenden. Det behöver därför finnas en god framförhållning, långsiktighet och flexibilitet i den modell som föreslås.

Kriterier för ersättning och ersättningsnivåer

Länsstyrelsen tillstyrker att författningsförändringar görs så att rätten till ersättning för länsstyrelsens arbete inte enbart ska vara knuten till regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Så som framgår av Trafikverkets rapport behövs både justeringar i förordningen (1998:940) om avgifter och prövning och tillsyn enligt miljöbalken och framtagande av en ny förordning som reglerar ersättningsfrågan i enlighet med en ändrad modell. Länsstyrelsen framhåller vikten av att en sådan förordning blir tillräckligt tydlig och att beräkningarna avseende ersättningsnivåernas storlek blir så enkla och förutsägbara som möjligt.



Länsstyrelsen saknar i förslaget en tydlig motivering till att "låsa" ersättningsnivån till en viss andel (0,1%) av projektets investeringskostnad och enbart till projekt som överstiger 5 mdr kronor. En sådan styrning är inte relevant för att spegla länsstyrelsens arbetsbehov, som snarare beror på projektets komplexitet, svårighetsgrad samt behovet av samordning och koordinering.

Trafikverket framför i rapporten att det ska finnas utrymme att beakta behovet av ersättning för objekt där komplexitetskriteriet är särskilt framträdande. Länsstyrelsen instämmer i detta men saknar resonemang om hur komplexitetskriteriet ska kunna bedömas.

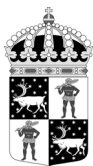
Enligt Länsstyrelsens mening finns det ingen entydig korrelation mellan investeringens totalkostnad och hur arbetsamt projektet är för Länsstyrelsen. Några motiv för att sätta en undre gräns på 5 mdr kronor finns inte i Trafikverkets rapport och vi menar att den därmed inte är helt befogad. Vi anser att alla namngivna objekt i nationell plan ska kunna bedömas med syfte att undersöka om och i vilken omfattning länsstyrelsens arbete ska ersättas. Då finns också möjlighet att väga ihop om ett enskilt län har flera aktuella projekt som sammantaget ger en högre arbetsbelastning än normalt för länsstyrelsen.

Normalt sett är också investeringskostnaden ganska osäker i ett skede innan planläggningen har påbörjats, så som den alltid är när objekten hanteras i den nationella transportplanen. En modell som enbart styr efter investeringskostnaden skulle kunna medföra en risk för felaktiga antaganden om vilken maximal ersättning som kan utgå för det enskilda projektet. Vi menar att det i så fall skulle vara mer relevant att ersättningsnivåerna relateras till projektets planerings- och utredningsbudget än att se till hela investeringskostnaden.

Vilket arbete som föreslås ersättas och inte

Länsstyrelsen ifrågasätter förslaget att ersättning endast ska utgå för arbete som avser krav i 2-4 kap och 5 kap miljöbalken. Krav som utgår från miljöbalken utgör onekligen grunden för en stor del av Länsstyrelsens arbete med ett transportinfrastrukturprojekt men det täcker långtifrån alla de myndighetsuppgifter som Länsstyrelsen har att ombesörja i samband med att projektet ska planläggas och genomföras.

Mot bakgrund av att den föreslagna modellen går ut på att inte längre knyta länsstyrelsens ersättning till regeringsprövning om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken finns inte heller några logiska skäl att knyta ersättningen till just miljöbalkens krav. Rapporten ger heller inga grundade motiveringar till varför annan lagstiftning ska lämnas utanför. Det riskerar bara att på ett olyckligt sätt snedvrider länsstyrelsens och planeringens prioriteringar samtidigt som det också blir onödigt krångligt att beräkna eftersom arbete med exempelvis väg- och järnvägsplaner (väglag samt lag om byggande av järnväg) och detaljplaner (plan- och bygglagen) till betydande del bygger på att tillämpa krav i miljöbalken. Omfattande transportinfrastrukturprojekt tenderar även att innebära omfattande arbete för länsstyrelserna enligt kulturmiljölagen såväl som flera andra lagar som inte ersätts av Trafikverket. Av särskild betydelse här är Länsstyrelsens ansvar för att arbeta tvärsektorielt utifrån ett statligt helhetsperspektiv och att samordna olika myndigheters insatser. Närmare beskrivningar av länsstyrelsens uppgifter och arbets sätt i samband med transportinfrastrukturinvesteringar finns närmare beskriven i länsstyrelsernas rapport 2020-05-28 "Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar" (regeringens uppdrag Fi2019/03570/SFÖ)



Vilken del av länsstyrelsens arbete som framförallt har bristande resurser vid omfattande transportinfrastrukturprojekt avgörs av projektets karaktär och av den befintliga resurssituationen på den berörda länsstyrelsen. Länsstyrelsens insatser och vilka sakområden som berörs skiljer sig också åt under alla de år som ett omfattande projektet pågår. Enligt oss är det länsstyrelserna själva som bäst avgör var resurserna bör tillsättas för att nå syftet – att inte bidra till förseningar, dyrare projekt eller tumma på rättssäkerhet och kvalitet. Det bör därför finnas en flexibilitet för länsstyrelserna att placera resurserna där de gör som störst nytta utifrån syftet. Den flexibiliteten uteblir om regeringen väljer att gå vidare med Trafikverkets förslag att enbart ersätta arbete som avser krav i miljöbalken.

Länsstyrelsen understryker vikten av att ersättningen blir tillräcklig för att få avsedd effekt. Föreslagen ersättningsnivå motsvarande maximalt 0,1% av investeringskostnaden täcker upplysningsvis, enligt Länsstyrelsens erfarenhet inte de sammantagna arbete som länsstyrelsen har på grund av krav i miljöbalken, än mindre de samlade behoven. Länsstyrelsen i Västerbottens län har däremot gjort bedömningen under sin hantering av Norrbottenbanan att en ersättningsnivå på 0,1% av objektets totalkostnad skulle gjort det möjligt att gå i takt med önskad tidplan. Länsstyrelsen inser att det är svårt att sätta en exakt gräns som matchar alla projekt i olika delar av landet, men gör bedömningen att den åtminstone inte bör vara lägre än 0,1% av totalkostnaden om syftet med denna översyn ska uppnås.

Behovet av en konsekvensanalys

Länsstyrelsen ifrågasätter rapportens konsekvensbeskrivning. Här redovisas i stora drag enbart de praktiska konsekvenserna för Trafikverkets ekonomiska planering men inte konsekvenserna ifråga om de berörda länsstyrelsernas möjlighet att fullgöra sina uppdrag eller hur detta påverkar planeringen och genomförandet av aktuella transportinfrastrukturprojekt. Vi vill lyfta fram att förslagets avgränsningar för vilka delar som enligt rapportförslaget inte ska ersättas också ger negativa konsekvenser för hur effektivt transportinfrastrukturprojektet kan genomföras. Länsstyrelsen anser att konsekvensbeskrivningen behöver utvecklas, inte minst vad avser den föreslagna modellens effekter för resursmässigt mindre länsstyrelser. Länsstyrelsen önskar att en jämförelse görs mellan olika modeller för finansiering och ersättningsnivåer för att kunna ta slutlig ställning till lämpligt alternativ för att på bästa sätt nå syftet med uppdraget.

Allmänna synpunkter

Parallellt med Trafikverkets uppdrag om länsstyrelsernas resursbehov genomförde länsstyrelserna det gemensamma regeringsuppdraget Fi2019/03570/SFÖ, att med utgångspunkt i erfarenheter från tidigare genomförda investeringsprojekt lämna förslag till gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Länsstyrelserna har vid rapportering av uppdraget redovisat förslag till utvecklade samarbetsformer för en mer förutsägbar, effektivare och bättre samordnad hantering. Det är angeläget att detta gemensamma arbete kan utvecklas vidare i samverkan med Trafikverket.

Länsstyrelserna har i samband med uppdraget också redovisat behov av författningsändringar för att tydliggöra länsstyrelsens uppgifter i samband med



Länsstyrelsen
Norrbotten

Datum
2021-04-19

Diarienummer
340-1142-2021

tillämpning av väglagen och lagen om byggande av järnväg. Länsstyrelsen ser som angeläget att dessa förslag fortsatt övervägs, inte minst med anledning av att en ny modell tas fram för att beräkna länsstyrelsernas ersättning för arbete med omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Här vill vi också särskilt lyfta fram betydelsen av att hitta lämpliga principer för hur länsstyrelserna görs delaktiga i planeringsarbetets tidiga skeden, såsom hantering av åtgärdsvalsstudier eller andra liknande insatser som genomförs innan den formella planläggningen påbörjas. Att länsstyrelsen utifrån sitt tvärsektorieella och regionalt samordnande uppdrag medverkar i tidiga skeden av omfattande transportinfrastrukturinvesteringar kan enligt vår uppfattning vara till stora nytta för att tillvarata de samlade statliga intressena. Vi anser att om dessa processer inte ska författningsregleras bör regeringen istället ge särskilda uppdrag till de länsstyrelser som berörs av sådana satsningar.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett tillsammans med landets alla länsstyrelser, samt i särskild ordning med Länsstyrelsen i Västerbottens län.

De som medverkat i yttrandet

I beredningen av detta ärende har enheterna för samhällsplanering och kulturmiljö, landsbygd, miljöskydd, naturmiljö, samhällsskydd samt naturresurs och rennäring deltagit.

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare Jimmy Bystedt som föredragande. Länsstyrelsens hantering av ärendet sker digitalt och saknar därför underskrifter.