



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

Datum
2021-01-28

Ärendebeteckning
341-9170-2020

1(10)

Infrastrukturdepartementet

I2020/02739

Yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Bakgrund

Länsstyrelsen Västerbotten, här nedan benämnd Länsstyrelsen, har fått möjlighet att yttra sig över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för ny planperiod.

Sammanfattning

Länsstyrelsens yttrande kan sammanfattas i följande punkter:

- Det ökade behovet av vidmakthållande är oroande och underhållet av väg- och järnvägsnätet måste prioriteras för att inte försämra funktionaliteten.
- En utveckling av infrastrukturen är helt avgörande i en tid för omställning till att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdssamhället.
- Länsstyrelsen motsätter sig Trafikverkets dystra bild av norra Sverige. De stora investeringar som kommer att ske här de kommande 20 åren kommer att få stora effekter på samhället med bland annat en positiv påverkan på befolkningsutvecklingen.
- Länsstyrelsen konstaterar att inriktningsunderlaget inte med ett ord nämner att Europas största batterifabrik byggs i Skellefteå vilket kommer att ställa stora krav på infrastrukturen.
- Trafikverket drar i sitt inriktningsunderlag direkt felaktiga antaganden av den demografiska utvecklingen i norra Sverige
- Trafikverket behöver ta hänsyn till regeringens direktiv och januariöverenskommelsen som säger att det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras.
- Länsstyrelsen anser att det blir problematiskt när Trafikverket drar slutsatsen att det är mer samhällsekonomiskt försvarbart att låta Norrbottenbanan stanna i Skellefteå och istället satsa på den befintliga

infrastrukturen. Att bara genomför halva bygget av Norrbotniabanan får stora negativa konsekvenser.

- Hänsyn behöver tas till stora och växande volymer gods som produceras i norra Sverige.
- Full finansiering av Norrbotniabanan Umeå-Skellefteå samt finansiering för planframtagande och byggande av Norrbotniabanan delen Skellefteå-Luleå måste lösas i nästa nationella plan. Järnvägsplanerna för sträckan Umeå - Skellefteå beräknas kunna fastställas under 2022 och det är nu hög tid att komma igång med framtagande av järnvägsplaner för sträckan Skellefteå-Luleå.
- Länsstyrelsen saknar det europeiska perspektivet i Trafikverkets analyser. ScanMed korridorrens förlängning kommer att påverka transportsystemet i norra Sverige.
- Ny målbild om en järnväg för 250 km/h för hela Sverige kan snabbt ge nyttor som möter efterfrågan på godstransporter och regional tågtrafik.
- Underlaget behöver utveckla analyserna av regionförstoringens betydelse för jämställdhet. Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning att regionförstoring kan ha en något negativ effekt på jämställdheten.
- Fortsatta satsningar på mötesseparering i vägsystemet behövs för att inte riskera att Trafikverkets hastighetsöversyn försämrar tillgängligheten ytterligare för ett län med långa restider.
- Idag går E4 utanför alla större städer utom Örnsköldsvik och Skellefteå. Detta är anmärkningsvärt och Länsstyrelsen anser att dessa förbifarter behöver färdigställas inom kommande planeringsperiod.
- Rennäringen drabbas varje år av stora skador efter kollisioner mellan tåg och renar. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör lägga fast mål för att placera viltstängsel i den omfattning som krävs utefter länets järnvägar. Länsstyrelsen och samebyarna kan vara behjälpliga i att ta fram underlag för vart dessa stängsel bör sättas upp.
- Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering.
- Länsstyrelsens bedömning är att inriktningsunderlaget inte redogör för hur klimatmålen ska nås.
- I Trafikverkets inriktningsunderlag är högre bränslepriser en del i att nå klimatmålen. Länsstyrelsen anser att det ger ojämlika effekter beroende på vart du bor och efterfrågar styrmedel som utjämnar skillnader mellan stad och land.
- Länsstyrelsen har de senaste åren haft en väsentligt ökad arbetsmängd kopplat till Norrbotniabanan utan att ha erhållit några extra resurser. Det behöver Länsstyrelsen i närtid för att klara resursbehovet och minimera förseningarna i projektet.

Yttrande

Norra Sveriges utveckling och Trafikverkets övergripande förslag

Västerbotten har stora möjligheter och utmaningar kopplade till efterfrågan på befintliga och nya produkter baserade på länets råvaror, ökad global handel och växande besöksnäring. Bra transportinfrastruktur och transportlösningar är en av de viktigaste förutsättningarna för att stärka samspelet mellan orter, förstora och utveckla befintliga arbetsmarknader och tillgängligheten till utbildning. Det är också en förutsättning för att göra det attraktivt för företagande och boende i hela regionen. För detta krävs framkomliga och säkra vägar samt ett utvecklat resande på järnväg.

Norra Sverige är en mycket viktig del av Sveriges ekonomi, bland annat genom den omfattande råvaruförsörjningen till såväl den nationella som den europeiska industrin. Sverige är starkt beroende av att Norrbottens och Västerbottens transportintensiva näringsliv har ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem för att bidra till övriga Sveriges och Europas välfärd.

I Trafikverkets förslag på inriktning för transportinfrastrukturens utveckling för kommande 12 till 16 åren framgår att med befintliga anslag kommer tillståndet i befintlig infrastruktur att försämrats. Därför föreslår Trafikverket att utöka anslagen för vidmakthållande och skjuta investeringar i gällande plan på framtiden.

Länsstyrelsen anser att det ökade behovet av vidmakthållande är oroande och underhållet av väg- och järnvägsnätet måste prioriteras för att inte försämra funktionaliteten. Samtidigt är en utveckling av infrastrukturen helt avgörande i en tid för omställningen till att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdssamhället. Norra Sverige upplever just nu en kraftig nyindustrialisering med stora investeringar för att möta den nya teknikutvecklingen. Transportsystemet utgör en viktig del i den utvecklingen och behöver möta behoven då det gäller såväl kompetensförsörjning som godstransporter. Länsstyrelsen ser transportsystemet som ett verktyg för att åstadkomma den förändringsprocess som krävs för att nå klimatmålen och därför behövs mer kapacitet för att vårda det vi har.

Av Trafikverkets inriktningsunderlag framträder en dyster bild av norra Sverige tvärtemot den verklighet som gäller, nämligen det faktum att det under den kommande 20-årsperiod sker stora investeringar i Norr- och Västerbotten. Ett exempel är Europas största batterifabrik, Northvolt ETT, som just nu byggs i Skellefteå och som tas i drift under 2021. Fabriken har idag över 500 anställda och ytterligare 2500 personer ska anställas fram till 2025. Med kringeffekter kan siffran stiga med ytterligare med flera tusen. Detta ställer stora krav på nya bostäder och en förbättrad infrastruktur för att klara kompetensförsörjningen till fabriken och de nya etableringar som fabriken för med sig. Dessa investeringar som saknar motstycke i Sverige,

nämns överhuvudtaget inte i Trafikverkets analys och förslag. Detta trots att de starkt kommer att påverka tillväxten inte bara i Norra Sverige utan i hela landet. För att fullt ut kunna nå en maximal nytta av dessa investeringar krävs moderna, trygga och klimatvänliga kommunikationer för såväl människor som gods. Självfallet kommer också dessa investeringar att positivt påverka befolkningsutvecklingen i regionen.

Trafikverket drar i sitt inriktningsunderlag direkt felaktiga antaganden av den demografiska utvecklingen, framför allt i norra Sverige. Detta baseras så vitt Länsstyrelsen kan förstå på SCB:s befolkningsprognos från juni 2020, och Trafikverket utgår från att befolkningen i landets norra delar minskar fram till 2040. Men detta är ett felaktigt antagande och behöver korrigeras. SCB:s befolkningsprognos är en demografisk befolkningsframskrivning som enbart bygger på befintliga demografiska data och hittillsvarande trender, något som SCB också tydligt beskriver. Med andra ord väger inte SCB in något annat i sina beräkningar såsom pågående eller planerade investeringar i ny eller befintlig industri. Västerbottens handelskammare kunde visa beräkningar i januari 2020 på att mer än 300 mdkr ska investeras längs Norrlandskusten i olika industriprojekt under de kommande 20 åren. Därefter, i november 2020, kom beskedet att LKAB investerar 400 mdkr de kommande 20 åren i Hybrit projektet för fossilfri stålframställning. Det här gör sammantaget att norrlandskusten är Sveriges största tillväxtzon utanför storstadsregionerna, med en jobbtillväxt och en befolkningsökning som en renodlad ”demografisk befolkningsframskrivning” inte är i närheten att fånga. Det viktiga i sammanhanget är den ”turboeffekt” som investeringar på i storleksordningen 700 mdkr de kommande 20 åren med all sannolikhet kommer att innebära för jobbtillväxten och befolkningstillväxten i norra Sverige och längs norrlandskusten – för att inte tala om den ökande mängden gods som behöver transporterats.

I underlaget, som avser förslag på fördelning av tillgängliga ekonomiska ramar, prioriteras starkt drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Detta innebär att satsningar på nyinvesteringar saktar ner. Detta sätter också ett starkt fokus på objekt i södra Sverige, vilket i praktiken gör att satsningar i norra Sverige i princip faller bort ur Trafikverkets underlag. Länsstyrelsen har stor förståelse för det stora reinvesteringsbehov som finns i det svenska järnvägsnätet men konstaterar dock att inriktningen i underlaget innebär att nyinvesteringar inte minst i norra Sverige i det närmaste helt trängs ut.

Norrbotniabanan

Länsstyrelsen konstaterar att Norrbotniabanan försenas enligt Trafikverkets inriktningsunderlag. Den var tänkt att vara klar till Skellefteå senast 2030 för att sedan fortsätta till Luleå. Nu framgår det att den planeras att vara klar till 2033 och om en fortsättning finns inget skrivet i underlaget. Länsstyrelsen anser att det blir problematiskt när Trafikverket drar slutsatsen att det är mer samhällsekonomiskt försvarbart att låta Norrbotniabanan stanna i Skellefteå och istället satsa på den befintliga

infrastrukturen. En försiktig beräkning pekar på ett enormt resurskapital slöseri om man bara genomför halva bygget av Norrbotniabanan och får dessutom stora negativa konsekvenser.

Norrbotniabanan är en förutsättning för att klara de utmaningar som uppstår när näringslivet investerar över 700 miljarder de kommande 20 åren. Det gäller både persontransporter för att klara kompetensförsörjningen och de ökade godstransporter. Banan knyter samman Sveriges mest tätbefolkade stråk, efter storstadslänen Stockholm och Malmö, i en två mil bred remsa mellan Luleå och Umeå. Med Norrbotniabanan skulle förutsättningarna för exempelvis Skellefteå ändras dramatiskt då en tillgänglig befolkning skulle öka från drygt 95 000 till över 300 000.

Northvolts etablering ställer stora krav på en förbättrad infrastruktur för att klara kompetensförsörjningen till fabriken, men också för de nya etableringar som fabriken för med sig. Hela kuststråket måste bidra för att klara satsningen, men också för att nyttorna ska stanna i regionen. Det är svårt att klara utan Norrbotniabanan.

Länsstyrelsen påminner Trafikverket om januariöverenskommelsen där följande framgår:

*28. Bygg ut infrastrukturen – bind ihop Sverige med tåg som går i tid.
Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.*

Länsstyrelsen är av uppfattningen att åtgärder för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Helt enligt Januariöverenskommelsen och Regeringens direktiv till inriktningsunderlaget men också för att uppfylla kraven i TEN-T förordningen.

Att inte fullfölja bygget av Norrbotniabanan i sin helhet innebär också att en ”död hand” fortsatt vilar över kommunerna längs banans tänkta sträckning i form av beslutade järnvägsutredningar. De omöjliggör investeringar i stora delar av de berörda kommunerna i ytterligare cirka 25 år. Tanken svindlar och står i direkt motsats till innehållet i januariavtalet. Detta påtalas och betonas också i regeringens medskick till Trafikverket inför detta uppdrag. Tyvärr utan att beaktas i underlaget.

För Sveriges klimatarbete och omställningen av transportsektorn till hållbara alternativ är moderna järnvägar en självklarhet. Trafikverket konstaterade redan 2016 att med Norrbotniabanan kommer vi närmare målet om att sänka koldioxidutsläppen med 70% fram till 2030 i norra Sverige, men utan den är vi inte ens i närheten. Klimatfrågans ökade tyngd och Sveriges klimatlag förpliktigar. Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in i nästa nationella plan och januariöverenskommelsen är tydligt, det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige.

Länsstyrelsen har i uppdrag att verka för att nationella mål såsom de transportpolitiska målen och de klimat- och energipolitiska målen får genomslag i länet. Länsstyrelsen anser att en fullt utbyggd Norrbotniabanan mellan Umeå-Luleå är avgörande för att nå flera nationella mål.

Länsstyrelsen saknar det europeiska perspektivet i Trafikverkets analyser. Länsstyrelsen vill påstå att byggandet av en ny kustjärnväg som en del av ett stort europeiskt system (ScanMed-korridoren) står sig väl i konkurrensen om de investeringsramar som kommer att stå till buds. Länsstyrelsens uppfattning är att regeringen genom sina ihärdiga och framgångsrika förhandlingar med EU, om en förlängning av den så kallade ScanMed korridoren, också delar denna uppfattning. Det stöd som EU bidrar med för pågående planeringsarbete bygger i hög grad också på EU:s ambition att bygga ett sammanhängande transportsystem genom Europa. Inom kort väntas EU fatta beslut om en förlängning av denna korridor och det är naturligt att korridoren då fullföljs genom att ”täppa till hålet” i detta system. Ett hål som finns i form av en 27 mil lång järnväg mellan Umeå-Luleå.

Med utgångspunkt i ovanstående måste full finansiering av Norrbotniabanan Umeå-Skellefteå samt finansiering för planframtagande och byggande av Norrbotniabanan delen Skellefteå-Luleå lösas i nästa nationella plan. Järnvägsplanerna för sträckan Umeå - Skellefteå beräknas kunna fastställas under 2022 och det är nu hög tid att komma igång med framtagande av järnvägsplaner för sträckan Skellefteå-Luleå.

Jämställdhet

Till skillnad från Trafikverket som skriver att regionförstoring kan ha en ”något negativ effekt på jämställdheten” ställer sig Länsstyrelsen positiv till regionförstoringens påverkan på jämställdheten då det i förlängningen kan bidra till att minska den könssegregerade arbetsmarknaden. Ska orter i norra Sverige vara attraktiva måste de kunna erbjuda bra och utvecklande arbeten, ett mångsidigt arbetsliv och en meningsfull fritid för fler kvinnor än idag. De strukturer i samhället som gör att kvinnor inte kan eller vill utnyttja en ökad tillgänglighet kommer att minska- Det innebär att en utveckling av kollektivtrafikens tillgänglighet och räckvidd är ett sätt att främja utvecklingen av jämställdheten, då kvinnor nyttjar kollektivtrafiken i högre grad.

Då Trafikverket ingår i satsningen Jämställdhetsintegrering i myndigheter, bör det framgå tydligare i underlaget på vilket sätt Trafikverket avser att jämställdhetsintegrera sin myndighet. För Trafikverkets del innebär uppdraget att man ska bidra till att lösa jämställdhetsproblem i samhället.

Övrig järnväg

Det saknas en långsiktig strategi för det svenska järnvägsnätet och där är förslaget om ett järnvägsnät på 250 km/h för hela landet ett bra förslag. En järnväg för 250 km/h skulle innebära en regionförstoring för regionerna i

norra Sverige och till skillnad från Trafikverkets analys, stärka jämlikheten och jämställdheten när både det långväga och det mer ortsnära resandet gynnas.

Elektrifiering är en viktig del i omställningen av transportsystemet. I det arbetet bör först åtgärder för att elektrifiera kvarvarande delar av järnvägen prioriteras för att kunna öka järnvägens konkurrenskraft och inkludera dessa i de större trafikeringsystemen för både godstransporter och persontrafik. För Västerbottens del är det särskilt viktigt att lösa finansieringen för en elektrifiering av tvärbanan Hällnäs-Storuman. Planframtagande har redan påbörjats för att projektet ska kunna fortskrida så fort som möjligt när resurser väl tillsätts. Länsstyrelsen hänvisar även här till januariöverenskommelsen som inte bara gäller Norrbotniabanan utan också utbyggnad av järnvägen generellt i norra Sverige. I detta ingår elektrifieringen.

Länets samebyar nyttjar idag hela länets yta för renskötsel. På de olika betesmarkerna samt efter flyttstråken finns omfattande väg- och järnvägssystem. Påkörningar av renar från bilar och tåg utgör årligen stora skador för rennäringen. I många fall finns bra viltstängsel uppsatta längs järnvägsstråken men det finns ett antal ställen där stängsel saknas och det varje år sker påkörningar i större omfattning. På dessa ställen bör Trafikverket lägga fast mål för att placera viltstängsel i den omfattning som krävs. Länsstyrelsen och samebyarna kan vara behjälpliga i att ta fram underlag för vart dessa stängsel bör sättas upp.

Väg

Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga och åtgärder för att bidra till klimat- och miljömålen men även ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet kommer att vara avgörande. Västerbotten präglas av långa avstånd och ett glest vägnät som ofta saknar alternativa parallella vägsträckor. Tillgängligheten är väsentlig för samhällsservice, utbildning, sjukvård och inte minst blåljusverksamhet. Länsstyrelsen anser därför att det behövs fortsatta satsningar på mötteseparering i vägsystemet för att inte riskera att Trafikverkets hastighetsöversyn försämrar tillgängligheten ytterligare i en geografi med långa restider. Att med dagens modell hänvisa finansieringen av mötteseparering till länsplanerna innebär att investeringar för trafiksäkerhet, såsom mitträcken, tränger undan andra regionala satsningar. Länsstyrelsen anser att det behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna eller att finansieringen av mitträckesvägar avsätts på nationell nivå.

Utbyggnaden av bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton är särskilt viktig i norra Sverige. Både skogsindustri och gruvnäring är beroende av transporter där järnvägen inte finns som alternativ. BK4 ger lägre klimatpåverkan per transportvolym och stärker samtidigt näringslivet. Länsstyrelsen är positiv till en fortsatt utbyggnad av BK4 vägnätet, i enlighet med Trafikverkets förslag.

Inriktningsunderlaget beskriver det regionala utvecklingsperspektivet och de olika förutsättningarna och utmaningar som regionerna står inför.

Länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet har däremot stora begränsningar utifrån de ekonomiska ramar som är givna. Västerbotten är ett län med många meter väg men det anser Länsstyrelsen inte i tillräckligt stor utsträckning tas hänsyn till i beräkningsgrunden för Länstransportplanerna. Länsstyrelsen anser att befolkningsmängdens betydelse ska viktas ner och meter väg i stället viktas upp.

Idag går E4 utanför alla större städer Örnsköldsvik och Skellefteå, med lägre hastighet, ökad restid och barriäreffekt för städerna som följd. Men framförallt betydande problem med avgaser och miljöproblem som ger allvarliga konsekvenser för både natur och människor. Att utformningen av E4:an, som står för en betydande del av Sveriges nord-sydliga vägtrafik, ska bidra till god luftkvalitet, bullerfri miljö, snabba transporter, ökad framkomlighet och möjlighet till regionförstoring är självklart. Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket ännu inte byggt dessa förbifarter som behöver färdigställas inom kommande åtgärdsplaneringsperiod.

Flyg

Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering. Idag tar kommuner och regioner ett stort ansvar för såväl näringslivets förutsättningar till utveckling som tillgängligheten och samhällsberedskap. Näringslivet är idag en del av en global marknad och utvecklingen av basindustrin kräver alltmer specialistkompetens. Den exportintensiva industrin i Västerbotten innebär behov av snabba och frekventa anslutningar till Arlanda för resor vidare ut i världen.

De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit extra tydligt.

Elflyget lämpar sig bra i norra Sverige eftersom avstånden är långa och passagerarmängderna små. De mindre flygplatserna i Västerbotten kan få en större betydelse tack vare mindre elflygplan och nya linjer kan utvecklas som i dag inte går att få lönsamhet i med stora flygplan.

Sjöfart och koppling till andra trafikslag

För en utveckling av överflyttning till järnväg och sjöfart måste alla delar i transportsystemet samspela. Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken. Ansvaret ligger idag i hög grad på kommunerna. Det kan därför finnas ett behov av ett ökat statligt ansvar för att säkerställa anslutningar och drift av

omlastningsnoder för att andra statliga investeringar ska få avsedd effekt och bidrag till omställningen av transportsystemet.

Miljö

Trafikverket framhåller att uppdraget från regeringen var att klimatmålen ska vara en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen och att funktionsmålet i huvudsak ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Länsstyrelsens bedömning är att inriktningsunderlaget inte redogör för hur funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet eller hur klimatmålen ska nås.

Länsstyrelsen anser även att Trafikverket har frångått uppdraget när man inte analyserat infrastrukturplaneringens betydelse för ett transporteffektivt samhälle.

Trafikverket bör beakta samhällsekonomiska kostnader till följd av en ökad klimatförändring. Samhällsekonomiska vinster av ökad framkomlighet bör ställas mot samhällsekonomiska kostnader av klimatförändringen i och med att ökad framkomlighet bidrar till ökat transportarbete och därmed ökade eller långsammare minskning av växthusgasutsläppen.

I Trafikverkets inriktningsunderlag är högre bränslepriser en del i att nå klimatmålen. I sina analyser träffar Trafikverket rätt när det gäller att väsentligt högre bränslepriser ger ojämlika effekter beroende på vart du bor. Effekterna blir ännu tyngre för dem som bor i inlandet med bristande tillgång till ladd- och tankstationer. Länsstyrelsen efterfrågar styrmedel som utjämnar skillnader mellan stad och land och mellan olika grupper. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i norra Sverige.

Länsstyrelsens resurser i utvecklingen av stora infrastrukturprojekt

Länsstyrelsen har de senaste åren haft en väsentligt ökad arbetsmängd kopplat till Norrbotniabanan utan att ha erhållit några extra resurser för detta. Denna typ av storskaliga infrastrukturprojekt inträffar bara vart hundra till hundrafemtionde år i Norrland, och det är därför inte vare sig rimligt eller möjligt att en länsstyrelse ska ha en dimensionering och bemanning för sådana tillfällen. Sedan 2016 har därför Länsstyrelsen i flera omgångar formellt via skrivelser och informellt via muntliga kontakter meddelat regeringen och Trafikverket att situationen är ohållbar, och att Länsstyrelsen kommer att bli en bromskloss i Norrbotniabaneprojektet. Den situationen är nu ett faktum sedan snart ett år tillbaka. Trafikverket har nu utrett detta och kommit fram till att Länsstyrelserna från nästa planomgång kan söka ett resurstillskott. Men detta behöver Länsstyrelsen i närtid för att klara resursbehovet och minimera förseningarna i projektet.

Samråd i detta ärende har skett med Region Västerbotten, Region Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten och Länsstyrelsen Västernorrland.

I detta ärende har Landshövding Helene Hellmark Knutsson beslutat. Ärendet har beretts av Handläggaren för Ledningsstöd Mikael Bergström.



Helene Hellmark Knutsson



Mikael Bergström