



Länsstyrelsen
Norrbotten

Yttrande

1 (12)

Datum
2024-04-12

Diarienummer
825-2024

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande över Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Er beteckning: LI2023/03919

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. Staten måste kunna bemöta de historiskt omfattande miljardinvesteringarna som sker inte minst i norra Sverige genom kraftfulla transportinfrastrukturinvesteringar 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. Med utgångspunkt i inriktningsunderlagets beskrivningar och förslag så anser Länsstyrelsen sammanfattningsvis att:

- Prognosstyrningen och den förmedlade bilden av utvecklingen i norra Sverige äventyrar de framtidssatsningar som pågår och som planeras.
- Vidmakthållande av väg- och järnvägssystemet är viktigt och måste hanteras. Men i norra Sverige krävs också en kraftfull, forcerad järnvägssatsning med tydliga målår för färdigställande av:
 - Norrbotniabanan som en del av den Botniska korridoren
 - Åtgärdspaket för Malmbanan inklusive långsiktig utvecklingsstrategi för etappvis utbyggnad av dubbelspår.
 - Dubbelspår Luleå-Boden

- Länsplanen för Norrbottens län inte har möjlighet att bidra till samhällsbygget på ett önskvärt sätt på grund av bristande ekonomiska ramar. Länsplanernas ramar behöver därför generellt utökas och Norrbottens andel av denna öka.
- Trafikverket tydligare måste beakta EU:s TEN-T förordning och i enlighet med regeringens direktiv redovisa vad dessa åtaganden skulle innebära för konsekvenser för den svenska utbyggnaden av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. En fullt utbyggd och väl fungerande stomnätskorridor där bland annat Malmbanan inklusive Luleå-Boden, Haparandabanan, Norrbottenbanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen ingår är mycket viktig för konkurrenskraften i Norrbotten, Sverige och EU.

Historisk utveckling i norra Sverige ställer krav på bland annat transportinfrastrukturen

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 Hybrit-projektet i Gällivare, SSAB i Luleå och H2 Green Steel i Boden som alla är en del av kommande fossilfri stålframställning samt Northvolts batterifabrik i Skellefteå. Det går inte att sammanfatta alla dessa investeringar i exakta belopp, men att det handlar om investeringar på mer än 1 500 miljarder kronor den kommande 20 års perioden i bara Norrbottens och Västerbottens län och till det ska man även lägga till en kraftig utveckling och expansion i södra Norrland.

De historiskt stora investeringsvolymerna inom näringslivet kommer 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 med återkommande avbrott. Bristande kapacitet och långa restider blir alltmer påtagliga vilket drabbar såväl befolkning som företag. Infrastrukturen har varit eftersatt för länge och nu är det hög tid att bygga i kapp så att Sverige kan fortsätta att vara världsledande i den industriella gröna omställningen.

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. Brister på attraktiva bostäder och pendlingsmöjligheter är två av de stora hindren för att fler människor ska kunna och vilja flytta till norra Sverige. 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.

Utöver de historiskt omfattande investeringarna i norra Sverige så har också vårt geopolitiska läge plötsligt förändras efter Rysslands invasion i Ukraina med följden att Sverige och Finland gått med i Nato. Detta har förändrat förutsättningarna i grunden och ställer ytterligare krav på transportinfrastrukturen, inte minst i det strategiskt viktiga Norrbotten som enda län med en landfast gräns mot Finland. Vårt transportsystem måste ses i ett helt nytt ljus där norra Sverige kan bli avgörande för Finlands försörjning vid en större konflikt i Östersjöområdet. Vi måste också rusta vår transportinfrastruktur så att den klarar av att möta upp de behov och krav som vårt Nato-inträde medför gällande värdlandsstöd och möjliggöra transporter för allierade genom Sverige.

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. Norra Sverige har idag inte en transportinfrastruktur där endast underhåll kan möta de ökade kraven, integrera arbetsmarknaderna på ett effektivt sätt och skapa regionförstoring.

Prognosstyrning och bilden av norra Sverige

Samtidigt som den ovan beskrivna utvecklingen sker i norra Sverige just nu så använder Trafikverket i underlaget sig av SCB:s befolkningsprognoser som grund för att beskriva utvecklingen och som då också ligger till grund för trafikprognoserna. SCB:s statistik bygger på historik och trendframskrivningar vilket innebär att underlaget till politiska beslutsfattare förmedlar en historisk bild av framtiden i norra Sverige med minskad befolkning, sysselsättning och kollektivresande i stället för den bild som beskrivs ovan. Dessutom kan Länsstyrelsen konstatera att Trafikverket i sitt regeringsuppdrag om ”Att analysera åtgärder i

transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län” som redovisades 2023-09-15 även presenterade en ”Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län”. Där förutspår Trafikverket tvärtom en kraftig befolkningstillväxt, ökat transportarbete och ökade godsvolymer i stora delar av Norrbotten och Västerbotten. Detta kommenteras också i underlaget med följande ord ”Vår bedömning är att den analysen visar att om en rad lokala industri- och infrastruktursatsningar tillsammans med specifika antaganden om handelsrelationer och produktionsteknologier slår in kan detta ge stora lokala förändringar av godsflödena.”. Enligt Länsstyrelsens mening är detta ett mycket anmärkningsvärt sätt att beskriva dessa viktiga satsningar för hela Sverige, som enligt oss förmedlar en bild av att den pågående industrialiseringen inte sker här och nu.

Länsstyrelsen är medveten om att Trafikverket måste utgå från modeller och beräkningar i sitt arbete, men enligt vår mening får det inte förmedlas på det defensiva sätt som det görs i inriktningsunderlaget. Det måste tydligt kompletteras med beskrivningar om det faktiska och exceptionella läge som vi befinner oss i och att prognoser byggda på trendframskrivningar inte kan vara styrande för utvecklingen av transportinfrastrukturen vid stora samhällsförändringar. Annars riskerar vi att göra hela planeringen självuppfyllande och cementera redan befintliga strukturer i stället för att styra mot ett önskat scenario om framtiden för att klara samhällsutmaningarna, inte minst klimatet. Med inriktningsunderlagets utgångspunkt anser Länsstyrelsen att de framtidssatsningar som pågår och aviserats i norra Sverige äventyras.

Järnvägssatsningar avgörande för utvecklingen samtidigt som det eftersläpande underhållet måste hanteras

Trafikverkets huvudinriktning i inriktningsunderlaget utgörs av vidmakthållande av väg och järnväg. Länsstyrelsen ser med oro på det skenande underhållsbehovet på våra vägar och järnvägar och instämmer i att detta måste hanteras. Som konstaterats tidigare så är inte minst norra Sverige hårt drabbat av ständiga infrastrukturella fel i järnvägsanläggningen och senast med historiens längsta avstängning av Malmbanan väster om Kiruna. Även vägunderhållet, inte minst av det lågtrafikerade vägnätet är i stort behov av förbättringar då det annars 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 för gods och människor 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. I sammanhanget är det också värt att notera att Norrbottens arktiska klimat med tydliga klimatförändringar riskerar att ytterligare försämra vägarnas standard.

Trafikverkets huvudinriktning med fokus på vidmakthållande innebär däremot framskjutna och uteblivna investeringar om inte kraftigt ökade resurser skjuts till, vilket enligt Länsstyrelsen mening är en ohållbar situation. Detta inte minst i norra Sverige med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med pågående och kommande investeringar i regionen som kommer generera såväl nya godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att säkra kompetensförsörjning och attraktivitet. Bristen på kapacitet i det befintliga järnvägsnätet i norra Sverige riskerar dessutom att driva på den kraftiga kostnadsutvecklingen för underhåll och minska möjligheterna att underhålla det vi har utan att det blir stora konsekvenser för samhället och företaget. Länsstyrelsen menar att staten måste matcha de historiskt stora investeringarna som nu genomförs i norra och mellersta Sverige genom att framförallt bygga ut järnvägen och för att långsiktigt säkra vår gemensamma välfärd. För Norrbottens del innebär detta i första hand att:

- Norrbotniabanan som en del av den Botniska korridoren måste fullföljas skyndsamt med ett tydligt målår för färdigställande. Ett målår är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner, operatörer och näringsliv ska kunna planera och genomföra sina investeringar som krävs för en fungerande helhetslösning. Norrbotniabanan kommer medföra kraftigt utökade arbetsmarknadsregioner och en ökad attraktivitet för boende i ett stråk som idag helt saknar persontrafik på järnväg. Detta i kombination med dubbelspår Luleå-Boden och persontrafiken på Haparandabanan med kopplingen till Finland kommer innebära helt nya resmöjligheter och Norrbotniabanan är därmed den viktigaste pusselbiten i att skapa en attraktiv och dynamisk region. Vilket är en grundläggande förutsättning för att möjliggöra den förväntade befolkningsökningen och skapa ett hållbart resande som tryggar kompetensförsörjning och attraktivitet i regionen.

- Det åtgärds paket för Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå-Boden som presenterades i regeringsuppdraget "Att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län" måste säkras och påskyndas i sin helhet, vilket också Trafikverket framfört i uppdraget. Stråkets funktion är helt avgörande för inte minst gruv- och mineralindustrin och de expansiva investeringarna som sker. Malmbanan måste också få en tydlig långsiktig utvecklingsstrategi för att etappvis bygga nödvändiga dubbelspårssträckor.
- Framkomlighet och trafiksäkerhet på väg E10 säkerställs långsiktigt. 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 stora satsningar i Malmfälten vilket ökar trycket på E10 som är den enda väglänken mellan Gällivare och Kiruna.

Länsplanerna

Inledningsvis konstaterar Länsstyrelsen att Trafikverket i inriktningsunderlaget framhåller att länsplanerna har en viktig funktion med god potential att genomföra lönsamma investeringar med god måluppfyllelse på regional nivå.

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. Länsplanerna fyller därför en mycket viktig uppgift för landsbygds 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 återkommande hastighetssänkningar. Länsplanernas uppgift ökar dessutom i en tid då stora resurser krävs för samhällsomvandling till följd av framför allt de nya industriella etableringarna med förväntningar om ett ökat hållbart resande och social inkludering. Där har utöver redan nämnda uppgifter länstransportplanen en viktig uppgift i att bidra till kommuner och kollektivtrafik med

medfinansiering för att utveckla transportinfrastrukturen och samhället i en hållbar riktning.

Länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet, landsbygden och samhällen i en hållbar riktning har däremot stora begränsningar utifrån de givna ekonomiska ramarna. Länsplanen för Norrbottens län är i sammanhanget väldigt begränsad med tanke på de uppgifter den ska fylla på ett mycket omfattande statligt vägnät. Länsstyrelsen anser därför att det generellt behövs utökade ekonomiska ramar för länsplanerna och specifikt en ökad andel av ramen till Norrbottens länsplan.

Finansiering

Som framgått ovan så ser Länsstyrelsen med oro på hur uteblivna eller försenade viktiga transportinfrastrukturinvesteringar kan komma att påverka de historiskt omfattande investeringarna samt de konsekvenser detta kan få för hela samhällsbygget och kompetensförsörjningen, om inte de ekonomiska ramarna utökas kraftigt. Anslagen till transportinfrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig transportinfrastruktur kan återupprättas och vidmakthållas samtidigt som behov av investeringar för att utveckla infrastrukturen kan prioriteras i viktiga nationella gods- och pendlingsstråk med gränsöverskridande kopplingar.

Utifrån de underlag som Trafikverket redovisat så kan Länsstyrelsen inte se något annat alternativ än att det är nödvändigt med en förstärkning i enlighet med minst 20 procents alternativet. Detta samtidigt som de mest tidskritiska infrastrukturinvesteringarna hanteras genom lånefinansiering i enlighet med Trafikverkets förslag i tidigare nämnda regeringsuppdrag, för att inte riskera att tappa tempo. Utöver det är det viktigt att Sverige jobbar för en ökad andel medfinansiering från EU, inte minst inom EU:s utpekade stomnätsskorridor.

Långväga sammanhållna nationella och gränsöverskridande transportstråk är viktiga

I regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag för långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037 så trycker regeringen i flera avseende på att planeringen ska ske i ett systemperspektiv för längre stråk som ökar samhällsnyttan av transportinfrastrukturen och att detta också

sker i dialog med övriga nordiska länder för gränsöverskridande stråk. I sammanhanget ombads även Trafikverket att särskilt beakta Sveriges åtaganden gentemot EU och att genomföra utbygganden av stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön.

Även om Länsstyrelsen ovan huvudsakligen lyft fram järnvägssatsningar i Norrbottens län så vill vi poängtera att dessa också är en avgörande del i det långväga sammanhållna och gränsöverskridande stråk som EU lyft in som en del av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Det innebär i praktiken att Sverige därmed har åtagit sig att uppfylla kraven i EU:s TEN-T förordning genom att bygga ut stomnätet till 2030. Vi vill också poängtera, att förutom de tidigare nämnda åtgärderna på Norrbottenbanan och Malmbanan inklusive Luleå-Boden är det av stor vikt att övriga åtgärder i Botniska korridoren – Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen färdigställs för att åstadkomma det långväga sammanhållande stråk som är av stor betydelse för Norrbotten, Sverige och EU.

Länsstyrelsen konstaterar också att Trafikverket inte svarat på regeringens direktiv om att beakta Sveriges åtaganden avseende EU:s TEN-T förordning utan bara poängterar att EU-kommissionen kan medge undantag om åtgärder inte kan motiveras samhällsekonomiskt. Det vore ett bra tydliggörande om Trafikverket uppfyllde regeringens direktiv och räknade på vad en full utbyggnad av stomnätskorridorerna skulle kosta, hur mycket medfinansiering från EU som det skulle kunna uppbringa samt när korridorerna kan anses vara klara.

Flyget – en viktig del i norra Sveriges transportsystem

Länsstyrelsen saknar i underlaget ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet inklusive förutsättningar för finansiering. Norrbottens geografiska läge med stora avstånd till de internationella marknaderna ställer höga krav på goda flygförbindelser på såväl statliga som regionala flygplatser. Stora delar av Norrbotten saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider samtidigt som förutsättningarna för kommersiell flygtrafik saknas. Därför är upphandlad flygtrafik direkt avgörande för näringslivets möjligheter att täcka behovet av till exempel specialistkompetens och samverkan med övriga landet och världen via frekventa anslutningar till Arlanda. De regionala flygplatserna har

dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Kommunerna tar därmed idag ett stort ansvar genom att upprätthålla dessa flygplatser och därför behöver statens roll i sammanhanget tydliggöras och stärkas.

Länsstyrelsen vill också påtala att det inom hela den nordiska delen av den Arktiska regionen pågår en kraftig industrialisering och expansion av såväl naturtillgångar som besöksnäring. Området blir därmed allt viktigare i ett globalt perspektiv, där nya transportmöjligheter både inom geografin och kopplingarna till och från blir alltmer intressanta. Den snabba utvecklingen av elflyg med låga driftskostnader och initialt förhållandevis små flygplan kan därför komma att erbjuda intressanta lösningar för de gränsöverskridande öst-västliga förbindelserna med mindre passagerarvolym och lämpliga flygavstånd för elflyg.

Hållbar utveckling och klimatutmaningen

I direktivet liksom i den klimatpolitiska handlingsplanen är utgångspunkten att nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. I inriktningsunderlaget konstateras endast att Sverige behöver minska utsläppen snabbt för att nå vårt nationella mål gällande koldioxidutsläpp till 2030 och att nu beslutade styrmedel inte kommer att räcka för att nå målen. Det är enligt Länsstyrelsen en brist att underlaget inte beskriver hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen. 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 kunna främjas bör därför beskrivas. I det fortsatta är det särskilt angeläget att förslag på insatser och avsatt finansiering finns för ett ökat klimatledarskap och handlingskompetens för hållbarare transportsystem, resvanor och normer med mera. Utmaningen att nå transportsektorns klimatmål är stora. För att lyckas, anser Länsstyrelsen att det är viktigt att satsa på att skapa ökat klimatledarskap och handlingskompetens hos offentlig sektor, företag och privatpersoner.

I förslaget påtalar vidare Trafikverket att för att nå en fossilfri transportsektor krävs en övergång till andra drivmedel och främst en kraftfull elektrifiering. För att åstadkomma en snabb elektrifiering av vägtrafiken påtalar Trafikverket att det krävs både elfordon och

laddinfrastruktur samt tillräcklig kapacitet i elnäten. Länsstyrelsen instämmer i att elektrifiering av vägtrafiken är viktig för transportsektorns omställning och att det är angeläget att utveckla och säkerställa en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Dock har elektrifieringen av vägtransporter i Norrbotten unika förutsättningar som bör beaktas för ett lyckat genomförande. Elektrifiering av vägtrafiken ser annorlunda ut i Norrbotten jämfört med övriga landet på grund av dess kalla klimat, långa avstånd, glesa befolkning och en tveksam inställning mot elbilar kopplat till bland annat räckviddsångest. Norrbotten har en låg andel elbilar och anpassad laddinfrastruktur jämfört med de flesta andra län i Sverige.

När det gäller laddinfrastrukturen i Norrbottens län så finns det en problematik kring att utbyggnaden ska ske på marknadens villkor, eftersom det ofta saknas marknadsmässiga förutsättningar för en utbyggnad och de stöd som finns endast hanterar den initiala investeringskostnaden. Det är däremot sällan som själva investeringen är problemet, utan snarare elförsörjningen och driftskostnaderna. På många platser i länet finns inte tillräcklig kapacitet i elnätet och även om kapaciteten finns så är inte kundunderlaget stort nog för att täcka kostnaderna för nätavgiften för de höga effekterna. För att Norrbotten ska kunna hantera en kraftfull elektrifiering som krävs för att nå klimatmålen anser Länsstyrelsen att Norrbotten behöver tydliga drifts- och underhållsstöd på platser där marknaden inte kan hantera utbygganden.

Social hållbarhet

När det gäller social hållbarhet och transportinfrastrukturplanering så handlar det om att sätta människorna i fokus och att ta särskild hänsyn och beakta olika förutsättningar. Infrastrukturplanering måste i ett tidigt skede utformas så att planer, processer och satsningar utformas och genomförs på ett sätt som möjliggör ett samhälle där alla har samma möjlighet till transport, resor och möten. Inför det här inriktningsunderlaget bör frågor om delaktighet inkorporeras tidigt i processen för att främja olika befolkningsgruppers behov. För att integrera sociala aspekter i transportsystemet behöver också andra analyser tydligt kopplas till olika åtgärdsförslag som målgruppsanalyser, sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.

Övriga synpunkter

Nedan följer en del mer detaljerade synpunkter som är kopplade till specifika textavsnitt eller förslag i underlaget som Länsstyrelsen särskilt vill uppmärksamma:

BK4.

Länsstyrelsen är positiv till den föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton. Det är en viktig del i att effektivisera transporterna på väg och i kombination med ett utökat nät för 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.

Trafiklagstiftningen för cykel.

Länsstyrelsen är positiv till förslaget att se över lagstiftningen och anpassa den till cykeltrafikens förutsättningar och behov. Det är en billig och enkel åtgärd som innebär ökad tillgänglighet med cykel, vilket är viktigt för att öka cykelanvändandet för korta resor.

Civilt försvar, Nato-medlemskap och förmåga till värdlandsstöd.

Som civilområdesansvarig länsstyrelse vill Länsstyrelsen påtala vikten av att det i den kommande processen tydliggörs och tas hänsyn till hur stor påverkan på transportsektorn dessa nya förutsättningar kommer att få. Det bör tas hänsyn till såväl vilka transportflöden som kan förväntas samt i vilken omfattning. I sammanhanget är det också viktigt att tydliggöra gränsdragningen mellan olika finansieringsanslag för dessa frågor.

Klimatanpassning.

Det är viktigt att Trafikverket i alla sina underlag och i det fortsatta gör tydlig skillnad på olika insatser kopplade till klimatområdet. Det behöver till exempel framgå när det handlar om att minska utsläpp av växthusgaser respektive när det handlar om att minska risker för samhället till följd av ett förändrat klimat.

Länsstyrelsen vill också påtala att det är viktigt att i större utsträckning uppmärksamma de regionala skillnaderna vad gäller klimatförändringar, effekter och sårbarhet för klimatförändringar samt anpassning för klimatförändringar.

Konfliktlösning med rennäring

Det är positivt att Trafikverket uppmärksammar denna aktuella fråga i inriktningsunderlaget. Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten har tidigare tillskrivit regeringen om att vi anser att Trafikverket borde få ett uppdrag att ta fram en modell för att kunna erbjuda fler skyddsåtgärder för att mildra den negativa påverkan på rennäringen i väg- och järnvägsprojekt. Det skulle kunna minska konflikterna och antalet överklagningar i samband med den fysiska planeringen av dessa. Länsstyrelsen tycker däremot att Trafikverket förmedlar en något förenklad bild i inriktningsunderlaget när det beskrivs enligt följande ”idag överklagas i regel alla nya infrastruktursatsningar av samebyar”. Det sker många andra överklagningar i dessa processer av andra än samebyar, men såklart på andra grunder samt att många projekt som inte innebär en stor påverkan på rennäringen passerar utan överklagningar.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Region Norrbotten och Västerbotten, samt projekten Norrbotteniabanegruppen inklusive Norrbotteniaban AB och Botniska korridoren.

De som medverkat i beslutet

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

I beredningen av ärendet har Länsstyrelsens funktioner för följande sakområden varit delaktiga: Samhällsplanering, Samhällsskydd, Energi & Klimat, Miljöanalys, Naturmiljö, Social hållbarhet, Rennäring och Civilområdeskansliet.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.