

Länstyrelsen  
Norrbotten

YTTRANDE

1 (8)

Datum  
2021-01-28

Diarienummer  
341-15574-2020

Infrastrukturdepartementet:  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia till:  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Ert diarienummer: I2020/02739

### Bakgrund

Länstyrelsen har fått Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 alternativt 2022-2037 för synpunkter. Länstyrelsen vill inledningsvis påpeka att Trafikverket missat att skicka remissen till Länstyrelsen i Norrbottens län samt Västernorrlands län, vilket vi uppmärksammade först en månad efter att remissen skickats ut.

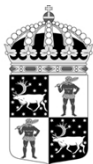
Inriktningsunderlaget är framtaget av Trafikverket utifrån direktiv från regeringen. Utgångspunkten i direktiven är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med tillhörande etappmål nås. Att klimatmålen ska nås är en central utgångspunkt för planeringen. Inriktningsunderlaget kommer att ligga till grund för den infrastrukturproposition som regeringen avser lägga fram till riksdagen under våren 2021. Efter att riksdagen har beslutat om propositionen kommer regeringen ge direktiv om att upprätta förslag till en ny nationell transportplan samt länstransportplaner för perioden 2022-2033 alternativt 2022-2037.

### Sammanfattning

De mycket omfattande investeringar som pågår och planeras i norra Sverige innebär att även kraftfulla transportinfrastrukturinvesteringar måste till för att klara av kompetensförsörjningen, godstransporterna och klimatomställningen. I norra Sverige saknas den transportinfrastruktur som skulle kunna säkra tillgängligheten genom endast underhåll utan att det samtidigt starkt minskar framförallt basindustrins förmåga till fossilfri omställning och därigenom äventyrar Sveriges mål om att bli det första fossilfria välfärdssamhället. Enligt Länstyrelsens mening så är Norrbotten och norra Sverige en mycket viktig del i denna omställning som belyser vikten av investeringar i framförallt Norrbottenbanan som en del av den Botniska korridoren, Malmbanan och Malmporten.

### Norra Sveriges utveckling och Trafikverkets övergripande förslag

Norra Sverige upplever för närvarande en mycket omfattande industrialisering med stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning. Exempelvis Northvolts batterifabrik i Skellefteå och



Hybrit-projektet för fossilfri stålframställning i Norrbotten. I Norrbottens och Västerbottens län uppskattas investeringar på omkring 700 miljarder kr komma att genomföras den kommande 20 års perioden.

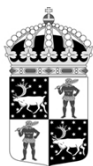
Samtidigt som denna utveckling sker i norra Sverige så grundar Trafikverket sitt inriktningsunderlag på prognoser till 2040 som visar på en minskad befolkning i norra och mellersta Sverige medans den ökar med 16% i landet som helhet, godstransporterna ökar med 50% och persontransporterna med 28%. I underlaget konstateras också att det finns ett omfattande behov av underhållsåtgärder på både väg- och järnvägsnätet för att kunna vidmakthålla funktionaliteten och säkra tillgängligheten. Det övergripande förslaget från Trafikverket är därför en kraftig utökning av medlen till vidmakthållande av transportsystemet och som en konsekvens därav skjuta på de investeringar som finns i gällande plan vilket innebär att inga nya investeringsåtgärder kan bli aktuella under planperioden.

Länsstyrelsen ser med oro på det skenande underhållsbehovet som såklart måste hanteras. Men Trafikverkets förslag med förskjutna och uteblivna investeringar är enligt Länsstyrelsen mening en analys som inte går ihop för norra Sverige med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med de pågående och kommande investeringarna i regionen som kommer genera såväl nya godstransporter som ett stort behov av persontransporter för att säkra kompetensförsörjningen. Att i ett sådant läge ha en transportinfrastrukturplanering som tar sin utgångspunkt i prognoser med trendframskrivningar riskerar att göra hela planeringen självuppfyllande och cementera redan befintliga strukturer istället för att styra mot ett önskat scenario om framtiden för att klara samhällsutmaningarna, inte minst klimatet. Med inriktningsunderlagets utgångspunkt anser Länsstyrelsen att vi äventyrar de framtidssatsningar som pågår och aviserats i norra Sverige. 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. Vi behöver mer kapacitet även för att klara vidmakthållandet av dagens järnväg.

### **Hållbar utveckling och klimatutmaningen**

Länsstyrelsen anser inte att inriktningsunderlaget tar några avgörande steg för en omställning till ett hållbart transportsystem och därmed inte har tagit tillräcklig hänsyn till gällande klimatmål. Trafikverket menar i sin analys att klimatmålen nås mest kostnadseffektivt genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Åtgärder som till övervägande del ligger utanför den nationella åtgärdsplaneringen som därmed enligt Trafikverket endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt samhälle. 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 den kommande planeringsperioden måste därför finnas med, vilket också är ett tydligt direktiv i uppdraget samt i den klimatpolitiska handlingsplanen.

För att långsiktigt säkerställa en hållbar utveckling är det enligt vår mening viktigt att transportsystemet utvecklas så att trafikslagen effektivt både konkurrerar och



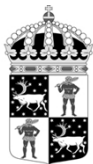
kompletterar varandra så att det är möjligt att utifrån varje enskild transport välja det mest kostnadseffektiva och miljövänligaste transportsättet för såväl gods- som persontrafik. Utöver infrastrukturella satsningar krävs även styrmedel för att åstadkomma ett så hållbart transportsystem som möjligt, men det är då av yttersta vikt att dessa är kända, långsiktiga och även koordinerade med planerade satsningar i infrastrukturen. I annat fall riskerar dessa att inte ge full effekt eller till och med motverka varandra samt skapa osäkerheter för brukarna. Det innebär att en utveckling av infrastrukturen i norra Sverige är helt avgörande för omställningen och målsättningen att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdssamhället. En utebliven utveckling av transportsystemet riskerar dessutom att utgöra ett hinder för andra delar av samhället att utvecklas och bidra till den gröna omställningen som exempelvis basindustrins omställning till fossilfrihet.

En viktig del för att nå transportsektorns klimatmål är enligt Trafikverket en kraftig ökning av biodrivmedel, framförallt under den tid det tar att bygga upp en omfattande elektrifiering. Även om Trafikverket påtalar problemen med en ökad produktion av biodrivmedel så vill Länsstyrelsen poängtera det orimliga i en sådan stor produktionsökning för att klara klimatmålet. En kraftigt ökad inhemsk produktion av biobränsle riskerar att avsevärt försämra förutsättningarna att nå flertalet andra miljö kvalitetsmål samt generationsmålet. Situationen för naturmiljöer och arter i Sverige är redan i dagsläget bekymmersam och utvecklingen går inte åt rätt håll. Ett ytterligare intensifierat skogsbruk skulle påverka den biologiska mångfalden klart negativt. Vi delar därför Trafikverkets syn att Regeringen bör upprätta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel för att såväl belysa effekten av en ökad produktion samt hur biodrivmedel effektivast ska användas.

### **Kompetensförsörjning och jämställdhet**

I och med de mycket stora pågående och aviserade investeringarna i norra Sverige som innebär ett omfattande arbetskraftsbehov så anser Länsstyrelsen att en kommande nationell plan med förskjutna och uteblivna nya infrastruktursatsningar i norr äventyrar dels delar av de av näringslivet aviserade investeringarna, dels den samhällseffekt som dessa kan skapa. Norra Sverige har idag inte ett järnvägssystem där underhåll kan säkra tillgängligheten som Trafikverket uttrycker det i underlaget. I norra Sverige saknas helt enkelt den grundläggande förutsättningen för att integrera arbetsmarknaderna på ett effektivt sätt och skapa regionförstoring – en järnväg som knyter samman de största arbetsmarknaderna.

Trafikverket menar vidare i sin analys att investeringar i till exempel järnvägsinfrastruktur som leder till regionförstoring kan ha en ”något negativ effekt på jämställdheten”, något som Länsstyrelsen inte ställer sig bakom. Enligt vår mening leder regionförstoring genom ett utbyggt järnvägsnät i förlängningen till ett mindre konsuppldelat näringsliv med hög differentieringsgrad som på så sätt blir mindre sårbart. De historiska samhällsstrukturer, som till viss del råder än idag, innebärande att kvinnor inte kunnat eller av olika anledningar valt att inte nyttja en ökad tillgänglighet tenderar idag att minska. Detta är en följd av kvinnors generellt högre utbildningsnivå samt förändrade värderingar i samhället. Då kvinnor nyttjar kollektivtrafik i högre grad än män så är därmed Länsstyrelsen ståndpunkt att en utvecklad och mer tillgänglig kollektivtrafik med regionförstoringseffekter också är positivt för jämställdheten. Likaså innebär de ökade möjligheterna att finna ett arbete genom en breddad arbetsmarknad att



de socioekonomiska skillnaderna tenderar att utjämnas. För att norra Sverige ska lyckas med den arbetskraftsutmaning som den kraftiga näringslivsexpansionen för med sig är det nödvändigt att kunna erbjuda attraktiva samhällen för både kvinnor och män med tillgång till utvecklande arbeten, mångsidigt arbetsliv, utbildning, service och fritid.

### **Långsiktig järnvägsstrategi för 250 km/h för hela Sverige**

Det saknas en långsiktig sammanhållande strategi för det svenska järnvägsnätet och där är Trafikverkets förslag om ett järnvägsnät på 250 km/h för hela landet med blandad trafik ett bra förslag enligt Länstyrelsen (Trafikverkets underlagsrapport 2020:090). Rapporten visar på att Sverige med förhållandevis små insatser och stor samhällsekonomisk lönsamhet kan skapa ett sammanhängande nät för snabba persontåg i upp till 250 km/h, där bland annat hela kustjärnvägen Stockholm-Luleå föreslås få 250 km/tim-standard. Realiserandet av en sådan målbild i kombination med blandad persontrafik skulle starkt bidra till uppfyllandet av klimatmålen samt till målsynergier mellan samtliga hållbarhetsområden. En sådan utbyggnad skulle med fördel kunna börja inom Botniska korridoren där ett sammanhängande nät skulle kunna stå klart inom en förhållandevis kort tid till en betydligt lägre kostnad, jämfört med de nya stambanorna i södra Sverige. Det innebär snabbare realiserade nyttor för såväl samhället som trafikoperatörer för inköp av fordon för 250 km/h. Andra viktiga stråk med möjlighet till tidiga nyttor skulle vara Oslo-Stockholm och Västkustbanan. Ett perspektiv som Trafikverket missar in sina analyser är den stora potential med över två miljoner överflyttade flygresor till tåg som finns inom Botniska korridoren.

### **Norrbotniabanan, Malmbanan och Haparandabanan viktiga delar i EU:s stomnätskorridor - Scandinavian-Mediterranean corridor (ScanMed).**

EU:s förlängning av stomnätskorridoren ScanMed korridoren från Stockholm norrut via Luleå till Narvik och Uleåborg via Haparanda innebär att såväl Norrbotniabanan, Malmbanan som Haparandabanan blir viktiga delar i stomnätskorridoren och de internationella kopplingarna. De tre järnvägsstråken har tillsammans en avgörande betydelse för att möta de utmaningar som beskrivits ovan.

Botniska korridoren behöver därför byggas klart i sin helhet vilket innebär en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet måste intensifieras, inte tvärtom. Vi kan konstatera att bygget av Norrbotniabanan enligt Trafikverkets förslag i inriktningsunderlaget kommer att försenas kraftigt för sträckan Dåva-Skellefteå och att ett färdigställande till Luleå är mycket osäkert och långt borta. Trafikverkets resonemang med slutsatsen att det är mer samhällsekonomiskt försvarbart att låta Norrbotniabanan stanna i Skellefteå och istället satsa på den befintliga infrastrukturen rimmar mycket dåligt med de behov och utmaningar som norra Sverige står inför. Att inte fullfölja bygget av Norrbotniabanan i sin helhet och inom kort komma igång med järnvägsplaner för hela sträckan innebär också att kommunerna längs med sträckan får mycket svåra planeringsmässiga förutsättningar för sin bebyggelseutveckling på grund av de beslutade järnvägskorridorerna från järnvägsutredningen.

Åtgärder inom planperioden på Malmbanan och Haparandabanan är också viktiga pusselbitar i systemet för att de stora investeringarna i norra Sverige ska kunna möjliggöras med en hållbar utveckling med stärkt jämställdhet och uppfyllande av klimatmålen. Malmbanans kapacitet måste stärkas med dubbelspårssträckor och högre



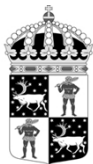
hastigheter och Haparandabana måste slutligen erhålla en rationell och elektrifierad gränsövergång till Finland för såväl gods- som persontrafik.

## Väg

I ett län som Norrbotten med långa avstånd, ett glest vägnät och ett långt ifrån heltäckande järnvägssystem så utgör ett framkomligt och säkert vägnätet grunden för landsbygdsutveckling och det regionala samspelet där orterna kan dra nytta av varandras styrkor och minska svagheter såväl inom länet som mot angränsade regioner och länder. Vägarna kommer därför fortsatt att vara viktiga och åtgärder för att bidra till klimat- och miljömålen men även en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet kommer att vara avgörande för stora delar av länets utveckling samt av betydelse för civilförsvarets funktion. Det är därför viktigt med fortsatta satsningar på mötesseparering för att motverka den försämrade tillgängligheten som följer av Trafikverkets ständigt pågående hastighetsöversyn. Trafiksäkerhetsåtgärder längs de statliga vägarna är överlag också av stor betydelse för landsbygdsutvecklingen då den statliga vägen ofta är både lokalgata och genomfartsled genom såväl kommunhuvudorter som mindre samhällen. Där fyller länstransportplanerna en mycket viktig uppgift. Länstransportplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet och landsbygden har däremot stora begränsningar utifrån de ekonomiska ramar som är givna. Länstransportplanen för Norrbottens län är närmast att likna vid anorektisk 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 länstransportplanerna och specifikt en ökad andel av ramen till Norrbottens länstransportplan.

Trafikverket lyfter i sitt underlag fram att högre bränslepriser är en viktig del i att nå klimatmålen men konstaterar också att väsentligt högre bränslepriser drabbar geografiska områden och inkomstgrupper på olika sätt. Detta kommer ha en tydlig negativ påverkan på Norrbotten med långa avstånd och bristande infrastruktur för förnybara drivmedel och laddinfrastruktur. Tillgång till laddinfrastruktur är enligt underlaget den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för snabb elektrifiering. Länsstyrelserna hade till och med 2020 uppdraget att ta fram och genomföra regionala planer för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon. Ett särskilt viktigt uppdrag för Norrbotten där marknaden inte lyckas etablera en heltäckande infrastruktur. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets slutsats att laddinfrastrukturen bör vara ett offentligt ansvar och att det är viktigt att det finns resurser för att få tillstånd en hållbar omställning. Åtgärder och investeringar för effektivare transporter och överflyttning av transporter från väg är också en viktig del för att minska kostnaderna för enskilda och näringslivet.

En viktig del i att effektivisera transporterna på väg är utbyggnaden av bärighetsklass 4 (BK4) för lastbilar upp till 74 ton samt ett införande av längre lastbilar upp till 34,5 meter som innebär lägre klimatpåverkan och transportkostnad per transportvolym. Länsstyrelsen är därför positiv till den fortsatta utbyggnaden av BK4 vägnätet, i enlighet med Trafikverkets förslag. 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. Framförallt de gröna näringarna med skogsindustrin och besöksnäringen behöver också bärighet och framkomlighet på det mer finmaskiga och



lågtrafikerade vägnätet. Framkomlighet året runt i alla väder är viktigt och extra utmanande i ett arktiskt klimat. Genom de extra tydliga klimatförändringarna i Arktis blir utmaningen än större på grund av längre och flera tjällossningsperioder, ökade snömängder, höga flöden och översvämningar samt påverkan på viltets rörelsemönster. Med utgångspunkt i hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör fördelningen av bärighets- och trimningsåtgärder analyseras ytterligare enligt länsstyrelsen.

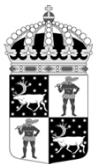
### **Sjöfart och kopplingen andra trafikslag**

Sjöfarten spelar en mycket stor roll för Sveriges export och import genom att nästan allt gods går sjövägen, cirka 90%. Men för att sjöfarten ska fungera och utvecklas måste samspelet med övriga delar av transportsystemet stärkas eftersom nästan allt gods kommer till eller ska vidare från hamn med andra transportslag. Det innebär att anslutningar, terminaler och hamnar behöver utvecklas parallellt med den övriga transportinfrastrukturen. Detta ansvar ligger idag i hög grad på kommunerna. Det kan därför finnas ett behov av ett ökat statlig ansvar för att säkerställa anslutningar och drift av omlastningsnoder för att andra statliga investeringar ska få avsedd effekt och bidrag till omställningen av transportsystemet. Ett tydligt exempel är Luleå Hamn med projekt Malmporten som är en mycket omfattande och angelägen investering för att stärka sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft med tydliga nyttor för hela landet. Där tar staten ansvar för den statliga farledsförbättringen, men investeringen innebär samtidigt krav på omfattande och nödvändiga åtgärder i hamnområdet som kajer, terminaler samt kostnadseffektiva lastnings- och lossningslösningar. Den beräknade kostnaden för dessa åtgärder överstiger kostnaden för farledsförbättringen. Den finansiella utmaningen blir därmed betydande för hamnägarna och andra berörda aktörer. Enligt vår mening måste därför staten ta ett utökat ekonomiskt helhetsansvar vid genomförande av prioriterade och mycket samhällsekonomisk lönsamma sjöfartsinvesteringar.

### **Flyget**

Länstyrelsen kan konstatera att de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet inklusive förutsättningar för finansiering saknas i inriktningsunderlaget. Norrbottens geografiska läge med stora avstånd till de internationella marknader ställer höga krav på goda flygförbindelser på såväl statliga som regionala flygplatser. Stora delar av Norrbotten saknar alternativa transportmöjligheter med rimliga restider och där är flyget direkt avgörande för näringslivets behov av specialistkompetens och samverkan med övriga landet och världen, det gäller inte minst för gruvnäringen, besöksnäringen och biltestnäringen. Utöver att alternativa transportmöjligheter saknas så finns inte heller förutsättningarna för kommersiell flygtrafik vilket innebär att de icke statliga flygplatserna i Norrbotten är helt beroende av upphandlad flygtrafik för att säkerställa tillgängligheten och därmed trygga näringslivets konkurrenskraft. 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 avgörande. Kommunerna tar därmed idag ett stort ansvar genom att upprätthålla dessa flygplatser och därför behöver statens roll i sammanhanget tydliggöras och stärkas.

Norrbotten och Västerbotten tillhör Barentsregionen med sammantaget cirka 5 miljoner invånare. Inom såväl Barentsregionen som inom hela den Arktiska regionen pågår en kraftig expansion av såväl naturtillgångar som besöksnäring. Området blir därmed allt



viktigare i ett globalt perspektiv, där nya transportmöjligheter både inom området och kopplingar till och från måste få högre prioritet. Den snabba utvecklingen av elflyg med låga driftskostnader och initialt förhållandevis små flygplan kan här bli en mycket intressant lösning för öst-västliga förbindelser med små passagerarvolymerna på för elflyg lämpliga avstånd.

### **De internationella perspektivet**

Sverige har tillsammans med övriga EU-länder kommit överens om ett gemensamt transportnät som alla länder ska arbeta för att utveckla. I Regeringens direktiv ingår att inriktningsunderlaget ska beakta utvecklingen av internationella transportstråk och system samt EU:s regelverk. Trafikverket har på ett positivt sätt redan grundat för detta genom exempelvis kunskapsunderlaget ”Gränsöverskridande planering” (Trafikverket 2020:048). Rapporten betonar betydelsen av gränsöverskridande infrastrukturplanering, i synnerhet med våra grannländer. Vidare lyfter rapporten att TEN-T-förordningen definierar tydliga krav för infrastrukturen med skarpa målår i form av 2030 för stomnätet och stomnätskorridorerna och 2050 för hela TEN-T-nätet. Sverige har därmed åtagit sig att utveckla nätet med ambitionen att det ska uppfylla förordningens riktlinjer. Det betyder bland annat att Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen som alla ligger inom Botniska korridoren ska vara åtgärdade till 2030. Enligt Länsstyrelsens mening måste nästa nationella plan innehålla en tydlig planering för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportsystemet för både stomnät och det övergripande nätet.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget också påtala att den inom Barentssamarbetet framtagna ”Joint Barent Transport Plan”, där gemensamma stråk och åtgärder pekas ut, är ett bra exempel på gränsöverskridande planering. Planen är ett viktigt första steg till bättre samordning av gränsöverskridande planering inom Barentsregionen.

### **Länsstyrelsernas resurser vid stora transportinfrastrukturprojekt**

Länsstyrelsen i Norrbottens län har under en följd av år haft att hantera stora projekt som till exempel stadsflyttar inklusive flytt av transportinfrastruktur och öppnandet av nya gruvor med omfattande transportbehov och vet att detta kräver stora insatser av oss. Periodvis blir det en arbetsmängd som är svår att hantera inom de önskade tidsramar som ställs på oss. Vi kan dock konstatera att dessa trots sin komplexitet inte kan mäta sig med den väsentligt ökad arbetsmängd som ett stort järnvägsprojekt som Norrbotniabanan för med sig. Vi har dessutom kunna följa Länsstyrelsen i Västerbottens läns ökade arbetsmängd i samband med framtagandet av järnvägsplanerna för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå där inga extra resurser erhållits och länsstyrelsen därmed blivit en bromskloss i systemet. 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. Det är därför väsentligt att det långsiktigt tydliggörs att extra resurser ska tillföras länsstyrelserna vid mycket omfattande transportinfrastrukturprojekt, så att man framledes undviker den uppkomna situationen i vårt grannlän.



Länsstyrelsen  
Norrbotten

Datum  
2021-01-28

Diarienummer  
341-15574-2020

### **Samråd**

I beredningen av ärendet har samråd skett med Region Norrbotten, Norrbottens Kommuner, Norrbottens Handelskammare, Länsstyrelsen Västerbotten samt projekten Botniska korridoren och Norrbotniabanegruppen.

### **De som medverkat i yttrandet**

I beredningen av detta ärende har enheterna för samhällsplanering och kulturmiljö, landsbygd, miljöanalys, samhällsskydd, internationalisering och tillväxt och social hållbarhet samt samordnare för Agenda 2030 deltagit.

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