

Datum
2003-10-02

Ert datum

Vår beteckning
GD 02-4325



Telefon 0243-445000
Telefax 0243-445463
www.banverket.se



Ny järnväg Umeå-Haparanda, remissammanställning

Totalt har 144 remissinstanser hittills skickat in remissvar, av dessa har 20 avstått från att yttra sig. Flera remissinstanser i södra och mellersta Sverige har i sina remissvar lagt tyngdpunkten på att istället motivera projekt i den egna regionen. Detta kommer varken att redovisas eller kommenteras i denna remissammanställning. Några remissinstanser anser att hela Framtidsplanen måste skickas ut på en ny remissrunda i det fall projektet läggs in i planen.

Remissammanställningen är uppdelad i åtta områden:

- Synpunkter på själva utbyggnaden
- Synpunkter på utredningsmaterialet
- Anläggningskostnad
- Samhällsekonomisk kalkyl
- Potentialer för gränsöverskridande trafik
- Etapputbyggnad
- Övriga frågor
- Fortsatta studier

Synpunkter på själva utbyggnaden

De flesta remissinstanser delar Banverkets slutsats att utredningen inte ger anledning att inrymma en järnvägsutbyggnad Umeå-Haparanda i Framtidsplanen. Det vanligaste invändningen mot att utbyggnaden inte skulle kunna inrymmas, är att den skulle tränga bort andra angelägna järnvägsutbyggnader. En annat skäl som förs fram är att utbyggnaden inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. Några av remissinstanserna i södra och

Handläggare:
Lennart Lennfors
Tel. 040-202276
Mobil 070-3489159
lennart.lennfors@banverket.se

mellersta Sverige är än mer negativa och avstyrker helt en utbyggnad av ny järnväg Umeå-Haparanda.

Av remissinstanserna i Norrland pekar de flesta på att det behövs bättre transportmöjligheter längs Norrlandskusten. De remissinstanser som är mest berörda av utbyggnaden är generellt sett mest positiva. Länsstyrelsen i Norrbotten, Länsstyrelsen i Västerbotten, Västerbottens läns landsting, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix, Haparanda Lycksele, Sollefteå, Örnsköldsvik och Nordmalings kommun, Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten, Lästrafiken Västernorrland, Svenska gruvföreningen, Norrbotniabangruppen, Norrtåg, Sveaskog, Kappa samt Miljöpartiet i Norrbotten tillstyrker att Norrbotniabanan måste byggas. Även bland de remissinstanser som är mest positiva till utbyggnaden finns flera som anser att utbyggnaden inte kan inrymmas i planen, utan bör finansieras i särskild ordning. Som skäl för den positiva inställningen till projektet anges att Norrbotniabanan skulle innebära en oerhört stor och betydelsefull förbättring av transportmöjligheterna.

Luleå kommun anser att ett beslut om Norrbotniabanan är alltför viktigt för regionens framtid för att enbart grundas på snabbutredningar som mer synes styras av aktuella budgetramar än långsiktiga samhällsmål. De tycker därför att det kan ifrågasättas om det fortsatta utredningsansvaret skall ligga enbart på en sektorsmyndighet.

Svenska gruvföreningen anser att Banverkets slutsatser är exempel på häpnadsväckande okunskap om den norra landsdelens betydelse och förutsättningar. De menar också att Banverket även saknar tilltro till den egna verksamhetens möjligheter att bidra till utvecklingen.

Sveaskog anser att järnvägstransporter utgör det enda realistiska alternativet transportalternativet för stora delar av leveranserna av färdigprodukter från Norrbotten till södra Sverige. Samtidigt konstateras att nuvarande stambanan inte ger förutsättningar för effektiva godstransporter.

Länstrafiken i Västernorrland anser det vara av största vikt att hela Norrlandskusten binds ihop med järnväg, medel bör anslås i särskild ordning. Kommuner och län i Norrland som endast är delvis berörda är generellt positiva till utbyggnaden, men vill att angelägna järnvägsprojekt i sina delar först kommer till utförande. Således anser Landstinget och Länsstyrelsen i Västernorrland samt kommunerna i Timrå, Sundsvall och Härnösand att utbygganden är mycket angelägen, men att det före ett byggande av Norrbotniabanan krävs en mer omfattande upprustning av Ådalsbanan än den som finns i Framtidsplanen. Timrå kommun anser att järnvägar i Norrland med sin betydande basindustri måste prioriteras före triangeln Malmö-Göteborg-Stockholm. Kiruna kommun anser att Norrbotniabanan är betydelsefull, men att åtgärder på Malmbanan först måste komma till utförande.

Flera av kommunerna i Norrlands inland, anser också att utbyggnaden är angelägen. Storuman anser att en byggstart mot slutet av planperioden skulle vara positiv för utvecklingen. Vilhelmina, Dorotea och Åsele kommun anser utbyggnaden angelägen, men påtalar att det krävs mer fördjupade studier innan ett ställningstagande kan ske. Malå kommun är positiv till en utbyggnad, men anser att det inte får ske på bekostnad av angelägna väginvesteringar. Hudiksvalls kommun och Länsstyrelsen i Gävleborgs län är mer avvisande och

anser att Ostkustbanan först måste få dubbelspår Gävle-Sundsvall. Ljusdals kommun och Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att det inte finns något möjlighet att banan kan ingå i Framtidsplanen. Arvidsjaurs och Strömsunds kommuner anser att det först måste genomföras åtgärder på Inlandsbanan.

Gävle, Heby, Örebro, Jönköping, Habo, Vara, Tibro, Askersunds, Varbergs, Laxå och Vellinge kommun och Region Skåne anser att andra pågående utbyggnader först måste genomföras.

Partnerskap Bergslagen och Avesta kommun anser att projektet förefaller ha stort intresse på längre sikt. De anser emellertid att finansieringen inte skall ske inom den ram som gäller för nu aktuella investeringar 2004-2015, eftersom det finns angelägna åtgärder i Bergslagen som inte inrymts. Region Dalarna anser det viktigare att först prioritera mindre regionalstågsatsningar. Örebro läns landsting anser att det inte finns någon trafikutveckling som skulle motivera en utbyggnad Umeå-Luleå-Haparanda.

Region Blekinge och Karlskrona kommun anser att Norrland redan utan Norrbotniabanan är den stora vinnaren i Framtidsplanen. Kristianstads kommun kan förstå att projektet är viktigt för övre Norrland, men ifrågasätter om investeringen ger största möjliga effekt i ett nationellt perspektiv.

Regionförbundet Kalmar påtalar att Övre Norrlands kustland påminner om sydöstra Sverige. De anser att både Norrbotniabanan och en ny järnväg längs kusten i sydöstra Sverige (Östersjöbanan) är nödvändiga och ger stora effekter. De menar emellertid att Östersjöbanan ligger närmare större befolkningscentra och har dessutom kommit längre i planeringen och bör därför prioriteras högre.

Norrbotniabanegruppen jämför den samhällsekonomiska lönsamheten med Citytunneln i Malmö och Hallandsåstunneln och finner att dessa två har betydligt sämre nettonuvärdeskvoter än Norrbotniabanan.

Europakorridoren och Linköpings kommun anser att tankarna bakom Norrbotniabanan är intressanta. De anser emellertid att den bör finansieras utanför Framtidsplanen.

Länsstyrelsen i Södermanland anser att den samlande befolkningen (350 000-400 000) Umeå-Luleå-Haparanda är alltför liten för att bygga nästan 40 mil järnväg. De jämför med Ostlänken som bedöms kosta 11 miljarder för 15 mil järnväg och har en samlad befolkning på 2 till 2,5 miljoner. Med hänsyn till den faktiska befolkningsutvecklingen, anser Länsstyrelsen att skillnaden mellan projekten i själva verket är ännu större.

Länsstyrelsen i Stockholm anser att Banverkets redovisning visar att de negativa effekterna på samhället av uteblivna åtgärder på andra håll kommer att vida överstiga de positiva effekterna i övre Norrland. Ekerö, Nynäshamn, Tyresö, Södertälje och Sundbyberg kommuner anser det orimligt att avsätta medel till Norrbotniabanan, när det finns så stora behov i Stockholmsregionen. Även Hallandstrafiken, Region Västra Götaland, Region Halland, Länsstyrelserna i Hallands och Södermanland, län, Sjuhärds kommunalförbund, Örebro läns landsting, Länstrafiken Kronoberg, Mörbylånga, Vaggeryds och Markaryds kommuner avstyrker Norrbotniabanan. Godstransportdelegationen anser det oförsvarbart att nu satsa på Norrbotniabanan

Försvarmakten anser det viktigt att förbättra järnvägskapaciteten till övre Norrland.

Åmåls kommun påtalar att Norrlands 30 % av Framtidsplanen skulle bli 50 % om Norrbotniabanan läggs in. Arvidsjaurs kommun anser istället 30 % borde vara en större andel, eftersom Norrland står för 60 % av ytan.

Ale kommun anser att det inte gynnar utvecklingen att bygga ut järnvägen i områden med stora naturvärden och mindre efterfrågan. Även Bodens kommun är orolig för att stora naturvärden kan komma att tas i anspråk.

Karlskoga kommun anser att projektets nytta måste ställas i relation till de nationella nyttor som nya järnvägen kan bidra till och förordar istället en utbyggnad av Nobelbanan.

Glesbygdverket, Boverket och Risktrafiken anser att det är svårt få med utbyggnaden i planen, men att Banverkets slutsatser inte är tillräckligt väl belysta för att inte bygga en kustnära järnväg Umeå-Haparanda. Även Bergs kommun anser det krävs mer underlag. Glesbygdverket anser att Norrbotniabanan skulle bidra till att ge stora delar av övre Norrland likvärdiga möjligheter till tillväxt och välfärd. Rikstrafiken konstaterar att befolkningsunderlaget är sämre än för Götalandsbanan, jämförbart med Europabanan Jönköping-Helsingborg, men dubbelt så stort som t ex Gävle-Östersund. Boverket anser att en järnväg längs kusten Umeå-Haparanda är önskvärd både för den regionala utvecklingen och för att tillskapa ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Svenskt Näringsliv och Föreningen Sveriges Skogsindustrier anser att behövs betydligt mer underlag för att kunna ta ställning för en ny Norrbotniabana och anser att det råder en stor osäkerhet om samhällsnyttan. De anser att ett beslut inte bara är avhängigt trafiken på Botniabanan, utan kräver också en samsyn mellan Sverige, Finland och Ryssland om satsningar på framtida godsbanor i Nordkalotten.

SIKA konstaterar att den samhällsekonomiska kalkyl som Banverket gjort har som resultat att Norrbotniabanan är samhällsekonomiskt olönsam. Enligt SIKA borde det räcka som kriterium för att inte inrymma banan i Framtidsplanen. Detta eftersom det i utredningen knappast kommit fram någon information som gör det troligt att övriga effekter skulle kunna vara av en sådan karaktär att de inte kan nås mera kostnadseffektivt på andra sätt än genom en utbyggnad av banan.

VTI anser att det egentligen skulle krävas en mer fördjupad utredning för projekt i denna storleksordning, men anser att det är mycket som talar för att man ändå inte skulle komma till någon annan slutsats.

Sjöfartsverket och Vägverket delar utredningens slutsatser och framhåller att sjöfartens och vägarnas möjligheter måste tas tillvara före Norrbotniabanan kan byggas.

Luftfartsverket anser att det före ett beslut om banan klart måste framgå vilka ekonomiska förutsättningar det finns för att trafikera banan.

Riksrevisionsverket, Stambanan.com, Avesta Polarit, Krisberedskapsmyndigheten, Järnvägsutredningen, samt flera kommuner, län och regionförbund i södra och mellersta Sverige instämmer helt i Banverkets slutsatser.

Banverkets kommentar: Att döma av remisvaren delar de flesta Banverkets slutsats att en järnvägsutbyggnad Umeå-Haparanda är intressant, men att projektet inte bör inrymmas i Framtidsplanen. Banverket anser därför att upprustning och elektrifiering Boden-Kalix och en ny järnväg Kalix-Haparanda skall ingå i Framtidsplanen. En ny järnväg Umeå-Luleå får övervägas i kommande planeringsomgångar.

Synpunkter på utredningen

Det är förvånansvärt få remissinstanser som har synpunkter på själva utredningen. Av de som haft synpunkter på utredningen, anser de flesta att den håller hög kvalitet i förhållande till den korta utredningstiden. Det gäller både de remissinstanser som är positiva och negativa till en utbyggnad.

Norrbotniabanegruppen, Piteå, , Kalix, och Skellefteå kommun anser materialet vara mycket intressant och nyanserat och ger underlag för breda politiska bedömningar. De anser att Norrbotniabanans betydelse för godstrafiken har beaktats bättre än vad som skett för exempelvis Botniabanen. De anser mot bakgrund av detta att det som stod i missivbrev och pressmeddelande som förhastat och tror att det snarare har att göra med verkets uppfattning om brister i anslagstilldelningen. De anser att de negativa synpunkterna från Banverket gav ett olyckligt genomslag i media. Norrbotniabanegruppen har även lämnat synpunkter på underlagsrapporten som de anser vara ett mycket intressant komplement till huvudrapporten som de anser har mer sammanfattande karaktär.

Länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten, anser att Banverket tagit fram ett bra underlag som beskriver de strukturella problem som begränsar regionens möjlighet till tillväxt och hållbar utveckling. Trots att de ifrågasätter de stora osäkerhetspåslagen, anser de ändå att utredningen visar att sammantaget överskrider de positiva effekterna den totala investeringskostnaden. De anser också att eftersom det är så stora osäkerheter i den samhällsekonomiska kalkylen, kan den endast kan utgöra ett begränsat beslutsunderlag.

Boden Lycksele, Umeå, och Haparanda kommun samt Landstinget i Västerbotten anser också utredningen vara väl genomförd och menar att en ny järnväg delvis skulle kunna lösa de strukturella problem som finns i området.

Några kommuner och län i södra och mellersta Sverige har också lämnat synpunkter på utredningen. Linköpings kommun anser att utredningen är väl genomförd, men anser att hastigheten borde ha satts till högre än 250 km/h. Även Östsm och Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att utredningen ger en bra bild av planeringsläget.

Länsstyrelsen i Västmanland anser det angeläget att projekt som tar så stora samhällsresurser i anspråk är belysta utifrån samhällnytta, grundad bland annat på fysisk planering och ett transportslagsövergripande synsätt.

SIKA bedömer att Banverkets utredning håller hög kvalitet i förhållande till den korta tid som stått till förfogande för genomförandet av uppdraget. SIKA menar att utredningen innehåller en ansats och ett förhållningssätt till planeringsunderlaget som i många avseenden är mer öppet och nyanserat än motsvarande redovisningar i Banverkets remissutgåva av Framtidsplanen. Exempel på detta är försöken att belysa alternativa sätt att lösa transportproblemen enligt fyrstegsprincipen, analyser tydligt kopplade till befintliga transportpolitiska mål, diskussion av osäkerheter, redovisning av en samhällsekonomisk kalkyl och överväganden om andra möjliga samhällseffekter. SIKA har tidigare haft vissa synpunkter på det material som Norrbottenbanegruppen redovisat, men anser att dessa synpunkter i allt väsentligt tycks vara tillgodosedda i det material som Banverket redovisar.

Naturvårdsverket anser att trots den korta tiden som stått till förfogande har utredningen fångat upp många viktiga frågeställningar, de anser emellertid att beskrivningen av miljöeffekterna är alltför översiktlig för att det skall kunna fattas beslut om banan.

Sjöfartsverket noterar med tillfredsställelse att Banverket i fyrstegsprincipen lyft fram sjöfarten som ett alternativ.

Riksrevisionsverket anser att effekter på tillgänglighet, lokalisering och regional utveckling behandlats på ett bra sätt.

Banverkets kommentar: Det är glädjande att de flesta synpunkter på utredningen är positiva. De kritiska synpunkterna gäller de stora osäkerhetspåslagen i anläggningskostnaderna samt val av hastighetsstandard. Osäkerhetspåslagen i anläggningskostnaderna kommenteras under rubriken anläggningskostnad. I Framtidsplanen beskrivs vilka stråk som i en vision 2025, kan vara intressanta att uppgradera till >200 km/h. Vilken hastighet som då kan komma att gälla, kommer Banverket att studera ytterligare. Beträffande ny järnväg Umeå-Haparanda är den tänkt att byggas med enkelspår, vilket talar för att hastigheten i vart fall inte bör sättas högre än 250 km/h.

Anläggningskostnad

Norrbottenbanegruppen, Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten samt Piteå, Lycksele och Nordmalings kommun anser att det till anläggningskostnaden givits orimligt höga påslag för administration och osäkerhet.

Kalix kommun anser att det inte är möjligt att dra så säkra slutsatser om osäkerhetens storlek efter ett så kort utredningsarbete.

Länsstyrelsen i Västmanland påtalar att all erfarenhet visar att projekt av denna art i del flesta fall medför ökade kostnader vid närmare studier.

Banverkets kommentar: Banverket anser att tidigare erfarenheter av stora infrastrukturprojekt visar att det är rimligt att räkna med stora osäkerhetspåslag i de tidiga skedena.

Samhällsekonomisk kalkyl

Norrbotniabanegruppen anser att nyttorna för näringslivet, den internationella kopplingen samt regionförstoringen inte fullt ut beaktats i kalkylerna. De anser annars att den samhällsekonomiska kalkylen är genomförd på ett ambitiöst sätt och menar att trots att investeringskostnaden är betydligt högre än i deras egen utredning, är kvoten ändå bara strax under 0.

Naturskyddsföreningen konstaterar att projektet uppvisar negativt samhällsekonomiskt nettonuvärde $(-0,2)$ - $(-0,3)$, men menar att resultatet samtidigt är åtskilligt bättre än för bl a vissa av de stora vägprojekt som planeras i bl a Stockholmsområdet och i norra Bohuslän. SNF jämför också med nettonuvärdeskvoten för Citybanan i Stockholm som de menar är $(0,0)$ - $(-0,2)$.

VINNOVA och Luftfartsverket anser det vara en brist att persontrafikeffekterna av en anslutning till Kallax inte är beaktade. VINNOVA anser också att det måste tas fram bättre verktyg som fångar upp effekter på regional ekonomi.

Skellefteå kommun anser att en satsning på Norrbotniabanan bör medföra att andra järnvässatsningar i landet blir mer lönsamma.

Piteå kommun anser att det varit en alltför ensidig fokusering på nettonuvärdeskvoten, som lett till att Banverkets ledning hårddragit de negativa aspekterna.

Länsstyrelsen i Västerbotten anser att dagens kalkyler inte kan hantera de positiva effekter som uppkommer av effektivare arbetsmarknader, stärkt kompetensförsörjning och förbättrat utnyttjande av befintliga samhällsinvesteringar.

Höglandets kommunalförbund anser att samhällsekonomiska bedömningar måste ligga till grund för beslut om prioriteringar.

Glesbygdverket och VINNOVA anser det vara en brist att prognosmodeller inte tar hänsyn till gränsöverskridande trafik och att detta bara delvis fångats in i kalkylen.

Kalix kommun anser att kalkylmodellen är bristfällig och att det därigenom inte är möjligt att dra säkra slutsatser.

Örnsköldsviks kommun anser att det nu finns kunskap för att dra slutsatsen att kalkylmodellen inte ger tillräcklig rättvisa.

SIKA:s bedömning är att oavsett om man utgår ifrån Inregias eller Infraplans beräkningar så kan det inte finnas ytterligare nyttor i form av regionala utvecklingseffekter som banan ger upphov och som därigenom påverkar projektets lönsamhet på ett avgörande sätt.

Rikstrafiken anser det vara särskilt allvarligt att de prognosmodeller som används inte speglar överflyttning mellan trafikslagen på ett rimligt sätt och menar att detta underskattar nyttoeffekterna vid omfattande järnvägsinvesteringar.

Vägverket anser att en uppgradering till 25 tons axellast är av största betydelse och ger säkra effekter av stor betydelse inte minst för väghållningen. Vad gäller persontrafiken anser Vägverket att den volym som tåget kan tänkas ta över från vägarna motsvaras av två års trafiktillväxt på E4. De menar därför att det är viktigare att åtgärda E4-an.

VTI anser att studier om taxornas utveckling skulle vara värdefull som en del i beslutsunderlaget.

Banverkets kommentar: Banverket håller med många remissinstanser att det finns stora brister i nuvarande prognosmodell, det gäller framförallt överföring från andra trafikslag. Det hade därför varit värdefullt att pröva olika trafikeringsscenarier med olika antaganden om förändrad buss- och flygtrafik. För stora projekt som Norrbotniabanan är dessutom värdet av alla effekter också mycket osäkra, eftersom dagens kalkylmodell inte fullt ut beaktar effekter utanför själva trafiksystemet. Även här hade det behövts mera fördjupade studier och helst också erfarenheter av trafikeringen på Botniabanan.

Gränsöverskridande trafik

Norrbotniabanegruppen påtalar att lastbilstrafiken över svensk-finska gränsen ökat med 20 % mellan 2000 och 2002 och anser att det av Näringsdepartementet framförda faktaunderlaget till EU är angeläget att beakta i den politiska behandlingen såsom ett av flera komplement till Banverkets samhällsekonomiska kalkyl.

VINNOVA anser det vara en brist att järnvägens betydelse i Norra Europas järnvägsnät inte bedömts och att effekterna på såväl person-som godstrafik till och från Finland bara är delvis beaktade.

Västerbottens läns landsting anser att Banverket bör ta större hänsyn till den gränsöverskridande trafiken.

Haparanda kommun anser att utredningens största brist är att modellerna inte klara att prognostisera den gränsöverskridande trafiken.

Tågoperatörerna anser att det svaga befolkningsunderlaget i det direkta gränsområdet, det relativt stora avståndet mellan de större tätorterna och de fiskala skillnaderna talar emot en snabb utveckling av det gränsöverskridande resandet.

Riksrevisionsverket anser det positivt att Banverket via kontakter med aktörer i Finland har försökt att analysera den gränsöverskridande trafiken för person-och godstrafik.

Boverket saknar en redovisning av vilka åtgärder som planeras genomföras på finsk sida.

Banverkets kommentar: Banverket delar uppfattningen att studier av framtida utrikestrafik blev ganska summarisk. Det berodde på den stora osäkerheten kring utvecklingen i Ryssland och den korta utredningstiden. Banverket bedömer ändå att resande- och godsflödena ser rimliga ut. Det kommer dock i framtiden att behövas. Det hade ändå varit värdefullt med fördjupade studier

över framtida resande och gods. Denna analys är framförallt nödvändig för godstrafiken, där det råder stora osäkerheter om de framtida flödena över gränsen mot Finland

Etapputbyggnad

Tågoperatörerna delar Banverkets preliminära uppfattning att de norra delsträckorna bör färdigställas först. Rikstrafiken håller med om att Skellefteå-Luleå bör göras före Umeå-Skellefteå, men anser att det är fel att börja med Boden-Kalix-Haparanda.

Övriga frågor

Försvarmakten påtalar att i handlingen är det redovisat att den föreslagna Haparanda banan skall anslutas mot befintligt järnvägsspår i Kalix. Vid det befintliga järnvägsspåret, på delsträckan Kalix och Morjärv, finns det anläggningar som inte medger passagerartrafik med tillräckligt hög säkerhet.

Norra banregionen hade i augusti samrådsmöte med Försvarmakten, Norra militärdistriktet med anledning av deras inlämnade remissvar. Vid mötet konstaterades att den föreslagna sträckningen passerar områden som är viktiga för försvarmakten. I något fall ligger den föreslagna sträcknings å nära försvarsanläggningar att gällande lagstiftning utgör hinder för förslaget. Bedömningen är dock att vid en eventuell fördjupad utredning av Norrbotniabanan är fullt möjligt att hitta linjeförslag som är acceptabla för försvarmakten. Fortsatta samråd kommer också att hållas med anledning av förslaget till ny länk mellan Kalix och Haparanda.

Fortsatta studier

Norrbotniabanegruppen hoppas på ett fortsatt konstruktivt samarbete med Banverket för att stärka beslutsunderlagen under hösten. Medel för planering och projektering måste under alla omständigheter avsättas i planen med start 2004.

Västra Götalandsregionen anser det tveksamt att använda mer pengar till fortsatt studier, detta kan istället överlåtas till berörda länsstyrelser och kommuner

Luftfartsverket är för sin del berett att medverka i ett fortsatt utredningsarbete för att därigenom få till stånd järnvägsanslutningar till Skellefteå och Luleå flygplatser.

Järnvägsutredningen anser att kompletterande analyser i första hand bör göras avseende samhällsekonomiska konsekvenser av regionförstoring.

Banverkets kommentar:

Banverket anser att det inte finns något omedelbart behov av fördjupade studier för ny järnväg på delen Umeå-Luleå, eftersom det inte ingår i Framtidsplanen. Banverket bör emellertid bidra med sin sakkompetens i de utredningar som utförs av Norrbotniabanegruppen.