



Norrbotniabanan – utgångspunkter för gestaltning och gestaltningsprogram

Förslag 2005-09-22

Detta dokument innehåller utgångspunkterna för gestaltungsarbetet i projekt Norrbotniabanan. Arbetet kommer att ske integrerat med övrigt arbete under planeringsprocessen. I respektive förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan kommer gestaltungsprogram att upprättas.

Innehåll

1. Vad menas med gestaltning och gestaltningsprogram? (sid 3)
2. Övergripande mål och riktlinjer (sid 5)
3. Gestaltningsprogram: process och kompetens (sid 6)
4. Norrbotniabanan: järnvägens krav och landskapets karaktär (sid 7)
5. Principer och prioriteringar (sid 10)

Detta program har tagits fram på uppdrag av Banverket, Projekt Norrbotniabanan.

Uppdragsledare: Kenneth Linden, Banverket region Norr

Konsult: Bengt Schibbye, Schibbye Landskap AB

Omslagsfoto: Botniabanan, bro över Nätraån, Örnsköldsviks kommun

1. Vad menas med gestaltning och gestaltningsprogram?

Allt mänskligt skapat är gestaltat, från städer och infrastruktur ned till små enskilda föremål som exempelvis en papperskorg. Med gestaltning menar vi den upplevda helheten: den nya anläggningen i relation till sin omgivning och i relation till de människor som berörs.

Alla som deltar i processen att forma något deltar också i olika grad i gestaltandet. Men när vi talar om gestaltning som en egen fråga avses ”medveten” gestaltning, den aktiva processen att forma något. Det byggda resultatet uttrycker såväl tekniska och funktionella villkor som identitet och symbolvärde.

Man kan grovt förenklat tala om fyra olika syften med utformningen (se rutan nedan). I praktiken innehåller allt byggande samtliga aspekter. En utformning för att enbart tillgodose de två första aspekterna förmedlar trots allt ett budskap, exempelvis ”vi struntar i omgivningen, vi gör inte mer än vi absolut måste”. Det finns heller ingen tydlig koppling mellan de olika aspekterna och kostnader – vilket är en vanlig missuppfattning. Ofta kan en tydlig renodling och klar tanke bakom utformningen vara både billig och uppfylla högt ställda krav på upplevelse- och budskapsdesign.

1. Grunddesign: Nödvändig utformning för att klara grundläggande funktionalitetskrav, som hållfasthet, livslängd mm. Denna basnivå är alltid kombinerad med andra nivåer.

2. Design för extra funktionalitet: En utformning för att klara dokumenterade krav på säkerhet, miljöpåverkan, tillgänglighet etc.

3. Anpassnings/upplevelsedesign: Utformning för att relatera gestaltningen till omgivning och människa, och där det inte finns uttryckliga kravspecifikationer. Det kan handla om att få objektet att smälta in i eller kontrastera mot sin omgivning, att skapa en upplevelse av trygghet, skönhet etcetera.

4. Budskapsdesign: en utformning för att förmedla ett visst budskap till användarna. All design innehåller ett visst mått av ”signal”, men ibland finns det anledning att särskilt fokusera på ett budskap. Broar som Svinesundsbron och Högakustenbron har höga symbolvärden för en bygd eller en nation, vilket motiverar höga krav på utformningen. En gestaltning för att tydliggöra ”porten till Sveriges huvudstad” syftar också väldigt tydligt till att förmedla ett budskap, även om åtgärderna inte alltid behöver vara spektakulära.

Två perspektiv förenas

En ny anläggning som en järnväg kan upplevas från två skilda perspektiv. Det första handlar om järnvägen sedd från landskapet (landskapsperspektivet) – hur de som bor och verkar och rör sig i landskapet upplever järnvägen. Mycket av gestaltningsarbetet handlar om att hantera denna relation. Det andra perspektivet handlar om hur landskapet upplevs från tåget – resandeperspektivet. Det är inte oväsentligt – det är från tåg- eller bilfönstret vi oftast får våra bilder av olika orter och landskap. Bägge dessa perspektiv ska hanteras i gestaltningsprocessen och redovisas i gestaltningsprogrammet.

Vad är ett gestaltningsprogram?

Ett gestaltningsprogram beskriver gestaltningsaspekterna inom ett projekt. Metoden inbegriper på ett överordnat plan tre delar: Arbetsprocessen, dokumentet och förankringen. Med de två första menas att arbetet med att göra programmet har minst lika stor betydelse för ett lyckat slutresultat som själva dokumentet. Det tredje delen, som är lika avgörande, är förankringsprocessen. Det betyder att gestaltningens analys, avsikter och ställningstaganden måste förmedlas in i de ofta mycket stora projektorganisationerna och göras till självklara förutsättningar för dem. Inom Banverket är gestaltningsprogram – både som begrepp och som metod att hantera utformningsfrågor – en relativt ny företeelse. Huvudansvaret för programarbetet ligger hos gestaltningskunnig kompetens, medan tillämpning och genomförande av det konkreta utformningsarbetet – i olika hög grad – berör de flesta inblandade i projektet, såväl administratörer och ekonomer som arkitekter, ingenjörer och entreprenörer.

Det är viktigt att betona att gestaltningsprogrammet är ett måldokument. Som sådant ska det på ett samlat och överskådligt sätt identifiera utformningsfrågor och formulera principer och riktlinjer för hur dessa ska hanteras. Syftet är både att klarlägga projektets gestaltningsproblematik och tillhandhålla verktyg för att bearbeta denna.

För att ge handlingsutrymme i den fortsatta projekteringen kan inte dokumentet ange exakta ställningstaganden. I stället ska det presentera ett synsätt och en hållning till gestaltningsfrågorna så att den konkreta utformningen kan utvecklas och genomföras i en kreativ och målorienterad dialog mellan inblandade kompetenser under projektets olika skeden. Slutprodukten – det byggda resultatets – kvalitetsnivå är helt beroende av de inblandade parternas delaktighet och aktivitet. Arbetet med gestaltningsprogram i projektets olika skeden spelar därför en betydande roll, och ska bidra till kontinuitet och trygghet i gestaltningsarbetet.

2. Övergripande mål och riktlinjer: arkitekturpolitiska mål, Banverkets policy och arbete med gestaltungsprogram

På senare år har både intresset för och medvetenheten om arkitektur ökat väsentligt såväl hos offentliga företrädare som hos allmänheten. Kraven på de offentliga miljöerna skärps, vilket i synnerhet gäller kommunikationsmiljöerna. Många tillbringar en stor del av sin tid i dessa miljöer, oftast på väg mellan hem och arbete, som en del av arbetet eller på fritiden. Dagligen passerar mer än 750.000 personer Banverkets anläggningar och att förflytta sig längre sträckor har blivit en alltmer naturlig del av vardagen och en förutsättning för att kunna kombinera krav på familjeliv, arbete, utbildning och fritid.

I regeringens handlingsprogram för arkitektur och formgivning, "Framtidsformer", pekas på ansvaret för det offentliga rummet och sju av de fastighetsägande statliga verken har på uppdrag av regeringen upprättat kvalitetsprogram för arkitektur. Dessutom har den nya arkitekturpolitiken lämnat avtryck i *Lagen om byggande av järnväg*. Sedan 1 januari 1999 omfattar denna även krav på "estetisk utformning".

Banverkets egen arkitekturpolicy utgör utgångspunkten för allt arbete med gestaltungsfrågor inom verkets ansvarsområden. Den gäller som utgångspunkt för projekt Norrbottenbanan.

Arbetet med att upprätta riktlinjer för gestaltungsprogram i järnvägsprojekt pågår med Lena Lingqvist vid Banverkets huvudkontor som ansvarig. Detta gestaltungsprogram bygger delvis på den preliminära rapport som diskuterats i en mindre expertgrupp utsedd av Banverket.

Banverkets arkitekturpolicy

- Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser

Järnvägsmiljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska präglade alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och väl fungerande miljö. Arkitekturfrågorna ska beaktas i alla skeden av planerings-, projekterings- och byggprocess och därefter i fortsatt skötsel och förvaltning.

- God järnvägsmiljö i stad och landskap

Stationsmiljöns funktioner och estetiska egenskaper ska utvecklas utifrån järnvägsresenärens behov. God stationsarkitektur ska ses som ett medel att uppnå miljöer som präglas av god funktion, enkelhet, trygghet och stora skönhetsvärden. Järnvägens stela geometri, tekniska karaktär och livslängd gör att Banverket ska ställa stora krav på en omsorgsfull och tidsbeständig utformning av järnvägslinje och omgivande landskap. Broarkitektur och formgivning av konstbyggnader ska ägnas särskild omsorg, vid nybyggnad såväl som byten och upprustningar.

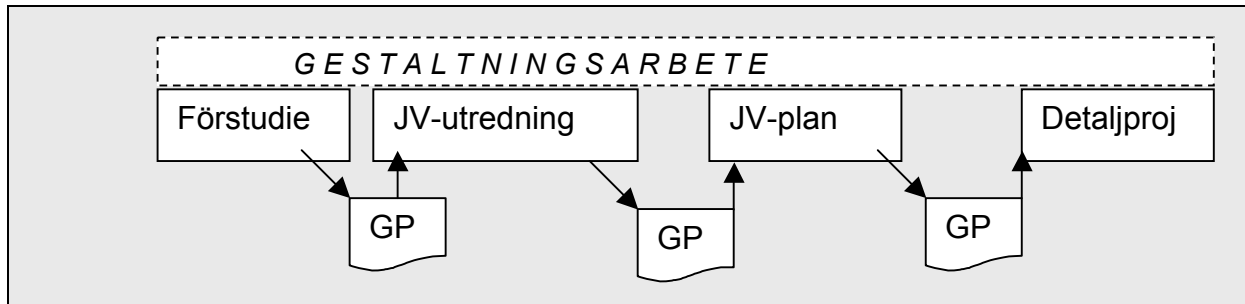
- Konst i järnvägsmiljö

Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärlig gestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.

- Klotterfri järnvägsmiljö

Järnvägsresenärer och omgivning har rätt att möta en hel, välskött och klotterfri järnvägsmiljö!

Arbetet med gestaltungsfrågor ska ingå i den ordinarie planerings- och projekteringsprocessen – det är ingen särskild process. Upprättandet av gestaltungsprogram görs för att dokumentera arbetet och fungera som ”överlämnandedokument” till nästa skede i planeringen. Det innebär exempelvis att gestaltungsprogrammen för järnvägsutredningarna bildar utgångspunkt för gestaltungsarbetet i järnvägsplaneskedet – som i sin tur resulterar i ett nytt, mer detaljerat gestaltungsprogram för detaljprojekteringen:



Gestaltningsarbetet pågår kontinuerligt och integrerat genom hela planeringsprocessen. Gestaltningsprogrammet är en dokumentation av arbetsprocessen, och ligger till grund för det fortsatta arbetet. Det är lämpligt att upprätta gestaltningsprogram i slutfasen av de olika skedena. Det kan antingen vara en del av huvudrapporten för respektive skede eller en fristående rapport.

Gestaltungsprogrammet i **förstudieskedet** redovisar de övergripande förutsättningarna och styrande gestaltungsprinciper. Förhållningssätt, arkitektoniska principer och genomgång av aktuella åtgärder bör redovisas. För varje studerad korridor ska programmet innehålla en översiktlig bedömning av förutsättningarna att åstadkomma en god gestaltning och anpassning till såväl befintlig miljö som framtidsvisioner. Här kan man exempelvis beskriva principer för hur man kan utforma järnvägen när den passerar de olika typer av älvdalar och öppna landskap som finns inom förstudien. Det ska också beskriva vad gestaltungsinsatserna i kommande skeden bör fokuseras på.

I järnvägsutredningen fungerar gestaltungsprogrammet som ett kvalitetsprogram. Här anges exempel på utformningsprinciper, även om utformningen i detalj ännu inte är klarlagd. Det kan handla om utformning av slänter och bankar, angivande av landskap/stadsmiljöer där man ska ta särskild hänsyn och ha en hög ambitionsnivå. I detta skede kan man ange vilket mål man har med gestaltungsåtgärderna. Platser eller produkter (exempelvis broar, teknikhus, bullerskärmar, stödmurar) som ska ha en särskild utformning ska lyftas fram. Det är också lämpligt att ta ställning till om man ska använda sig av särskild kompetens för vissa uppgifter. Det kan exempelvis ske via arkitekttävlingar eller krav på medverkan av designutbildad personal i kommande skeden.

I **järnvägsplanen** kan gestaltungsprogrammet ses som ett utformningsprogram, som ger underlag för detaljprojekteringen. Här anges konkreta riktlinjer för utformningen av banans olika delar.

Organisation och kompetens

En avgörande faktor för ett bra slutresultat är att säkra gestaltningsintentioner, ambitioner och upparbetad kunskap i beställarorganisationen. Projektet kommer att genomgå flera olika skeden där varje övergång innebär att *kunskap ska överföras* mellan individer. En *gestaltningsansvarig* i beställarens projektorganisation ska svara för samordningen med

övriga teknikområden och kontinuiteten genom projektskedena. Även om många varit engagerade i arbetet att ta fram gestaltungsprogrammet är det avgörande att den gestaltungsansvarige bedriver ett aktivt arbete att sprida och förklara gestaltungs målen för dem som är engagerade i projektets kommande skeden. I nästan alla projektskeden finns flera alternativ behandlade. Efter ett val av inriktning kan hela projektet få ett nytt fokus vilket kan kräva en revision av gestaltungsprogrammet.

4. Norrbotniabanan – järnvägens krav och landskapets karaktär

Norrbotniabanan byggs för att klara framtida krav på tunga och snabba transporter. Det innebär att bankroppen ska tåla laster på upp till 25 tons axellast, och att banan inte får luta mer än 1% (1:100). För att klara höga hastigheter är minimiradien satt till 5000 meter. Sammantaget innebär det att banan är mycket ”styv”, och inte kan ta hänsyn till landskapets enskildheter. Den ska därför anpassas till landskapets storskaliga strukturer.

För att uppnå god funktion måste banan att passera ett antal målpunkter, exempelvis de större tätorterna i området. Detta leder till att järnvägen i vissa fall kommer att gå tvärs landskapets huvudstrukturer, främst vid passagen av älvdalarna.

När järnvägen ska passera nära eller genom samhällen kan det innebära stora förändringar av dessa. Planskilda passager, bullerskydd mm är viktiga att belysa i gestaltungsprogrammen. Vid de stationer/resecentra som tillskapas ställs särskilda krav på utformningen, eftersom många människor uppehåller sig där och lätt ska kunna förstå hur man tar sig till och från tåget.

En modern järnväg innebär också krav på tillgänglighet med bil till många punkter längs banan, samtidigt som markägare behöver nå sina skiften. Därför kommer ett nytt vägnät att tillskapas, ofta parallellt och i närheten av järnvägen. Det medför en breddning av järnvägens markanspråk. På motsvarande sätt krävs arealer för hantering av de jordmassor som inte kan användas i järnvägskonstruktionen. Dessa upplag kan antingen anpassas till eller kontrastera mot omgivningen.

I flacka landskap innebär kravet på planskilda korsningar med andra trafikslag (bilvägar, gång- och cykelvägar, skoterleder etc.) ofta stora ingrepp i form av schakter eller bankar.

För att kunna leverera elström till järnvägen krävs ofta nya kraftledningar till vissa matarpunkter längs banan. Lokaliseringen av dessa kraftledningsstråk är viktig.

Landskapets huvudkaraktärer

Bottenvikens kust domineras av kustslätter, som skiljer sig markant från kustlandskapen längs Bottenhavet och Östersjön. Här dominerar flacka morän- och sedimentområden som långsamt sjunker mot havet. Längst i söder finns den flacka västerbottniska kustslätten med tydliga nord-sydliga moränåsar (drumliner) och en mycket flikig kust. Denna naturtyp återkommer i norr, på sträckan mellan Kalix och Haparanda, men här har de nord-sydliga moränåsarna ersatts av andra moräner och stora sedimentområden, som också skapat Haparanda skärgård.



Mellan dessa slätter finns två landskapstyper som avviker något genom sin topografi. Den öppna, låga kusten i Västerbotten avslutas med en övergångszon med förkastningar och

höjdryggar som också leder till att kustlinjen ändrar riktning nästan 90 grader strax söder om Skellefteå. Här finns ett sjörikt mosaiklandskap med omväxlande topografi. Samma landskapstyp återfinns även norr och söder om Piteå. Norr om denna zon kommer den Norrbottniska skärgårdskusten med sina många öar, där särskilt Luleälvens sandiga mynningsvik skapat speciella förhållanden.

I väster vidtar den norrländska bergkullterrängen. Det märks tydligt när bergen blir högre och älvarna forsigare. Förstudieområdet berör i sina västra delar detta kuperade och skogsdominerade område.

Ett flertal skogs- och fjällälvar bildar dalgångar som skär genom det annars ganska ensartade skogs- och myrdominerade landskapet. Sjörika landskap finns också, exempelvis söder om Skellefteå, söder om Piteå och väster om Rosvik mellan Piteå och Luleå.

Det är kring vattendragen och sjöarna man hittar den bästa odlingsmarken. Dalgångarna har också varit viktiga kommunikationsleder ända sedan de första människorna kom till området. Här finns rika spår efter både de nomadiserande jägar- och samlarkulturerna och deras efterföljare, de bofasta jordbrukarna. Samtliga större orter ligger vid å- eller älvmynnningar. En stor del av kustlandets befolkning har valt att bosätta sig i de öppna odlingslandskapen kring vattendrag och sjöar.

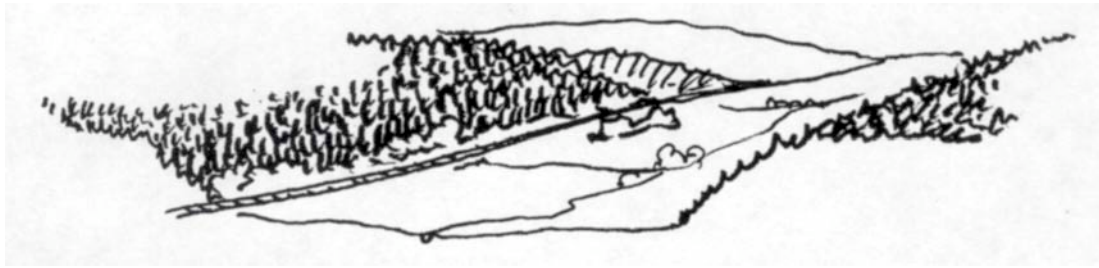
Både natur- och kulturlandskapet är starkt påverkade av den allttjämt pågående landhöjningen. De tidigaste handelsplatserna anlades vid älvmynnarna, och när dessa försköts måste även samhällena flytta. Luleå Gammelstad är ett exempel på detta. Landhöjningen skapar också en speciell flora och fauna längs kusten, och den aktiva öbildningen i Norrbottens skärgård är unik.

5. Principer och prioriteringar

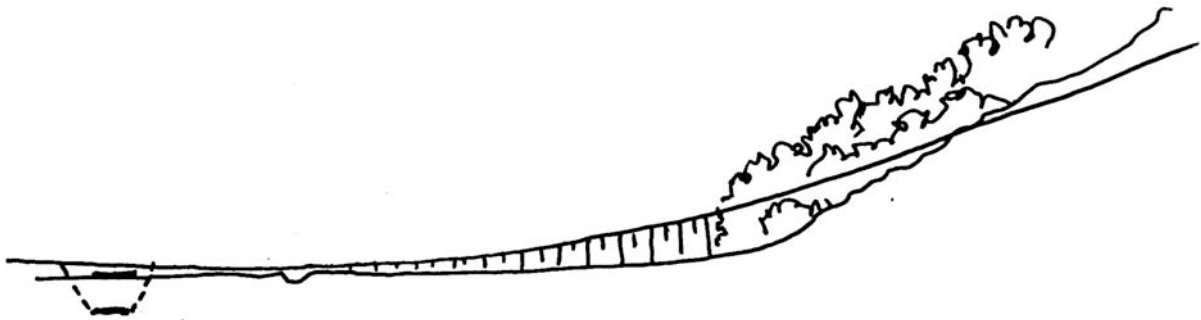
Principer för landskapsanpassning

Anpassa järnvägen till landskapet

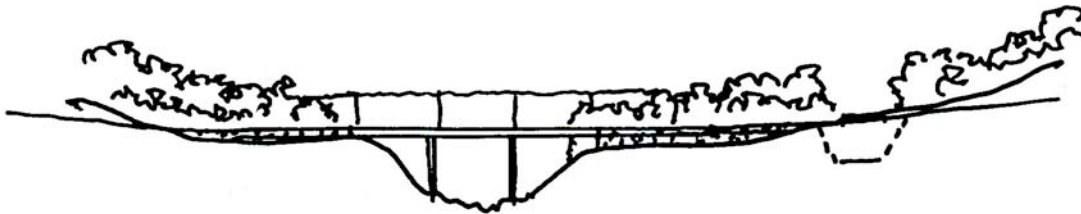
Den grundläggande principen för Norrbottenbanan är att anpassa järnvägen till det omgivande landskapet. Det innebär att järnvägen ska samspela med eller underordna sig det omgivande landskapet. I de områden där detta är möjligt, ska de grundläggande principerna för landskapsanpassning som utvecklats i Botniabaneprojektet tillämpas. Den landskapsanalys som tas fram i förstudiearbetet ska ligga till grund för bedömningarna.



Järnvägen ska så långt möjligt anpassas till landskapets storskaliga struktur. När banan går längs en dalgång uppnås detta, medan det är svårt när banan går tvärs landskapets huvudriktningar.



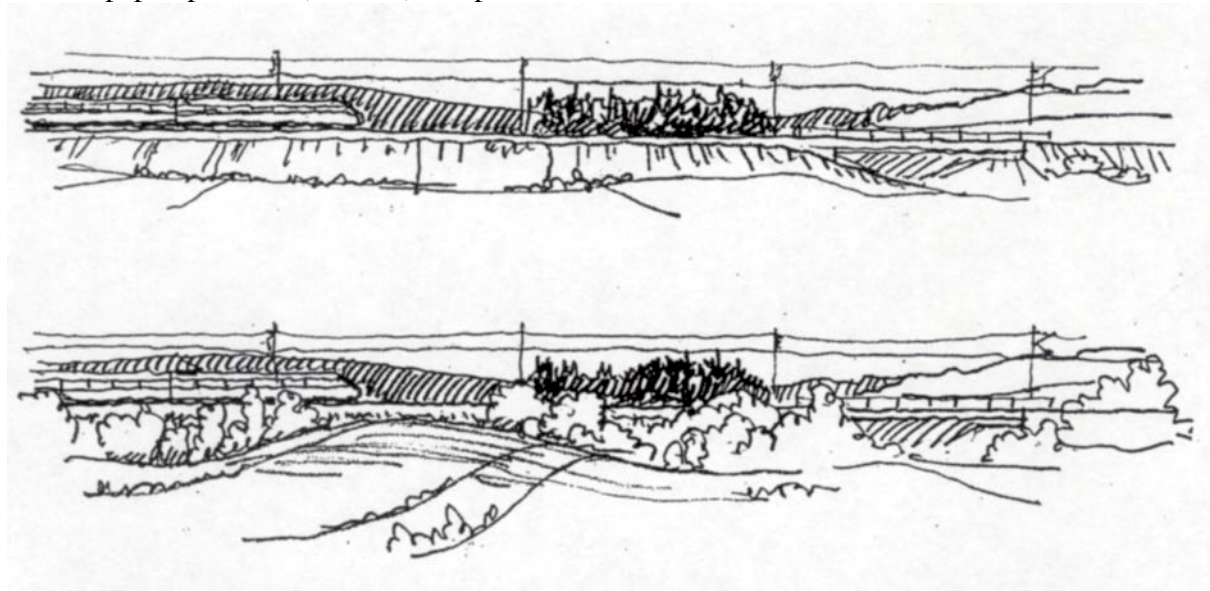
Om järnvägen i stället rör sig tvärs en flack dalgång, kan bankarna bli höga vid gränsen mellan dalbotten och dalsida. Situationen underlättas om denna del är skogbevuxen. Ett annat problem är planskilda korsningar i ett öppet flackt landskap. Generellt är det bättre att sänka vägarna – som har en mjukare geometri – än att höja järnvägen.



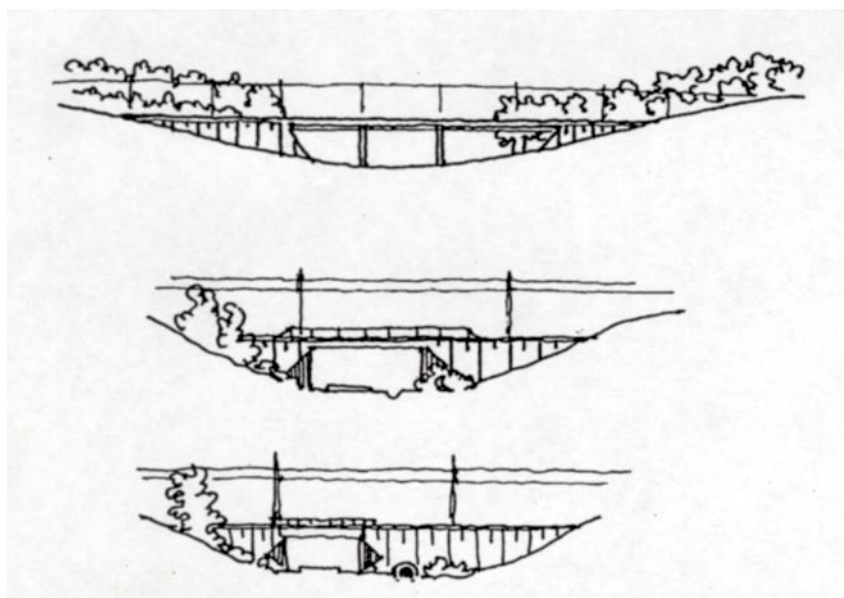
Det storskaliga skogslandskapet avbryts av skogsälvarnas dalgångar. Vi passage är det önskvärt att inte beröra de få öppna och bebyggda delarna av dalgångarna. Väljs en skogbevuxen forssträcka (se bilden ovan) kan järnvägen passera på hög höjd utan att för den skull bli alltför lång. Forsens brus kan också maskera en del av järnvägsbullret för de fiskare och andra som rör sig längs älven. Planskilda korsningar med vägarna längs äldalen måste studeras noggrant.

Småskaliga landskap och stora ingrepp kräver särskild omtanke

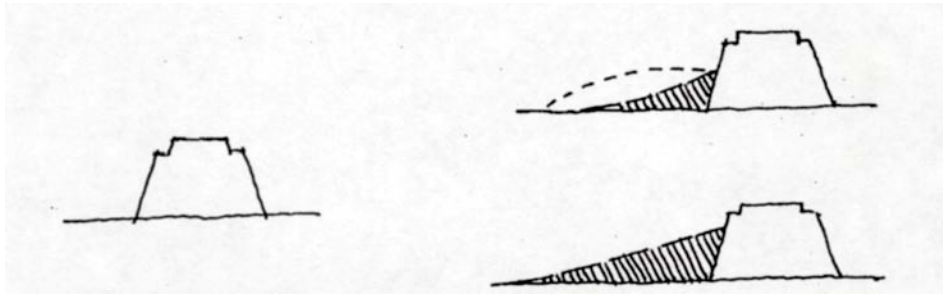
I vissa landskap kommer järnvägen att dominera över omgivningen. Det rör framför allt småbrutna och småskaliga landskap samt landskap där järnvägen kräver stora schakter eller fyllningar. I dessa fall krävs en medveten hantering och klar målsättning med de gestaltande åtgärderna. Möjligheterna att skapa nya element som upplevs positiva ur landskapsperspektivet (se sid 2) ska prövas.



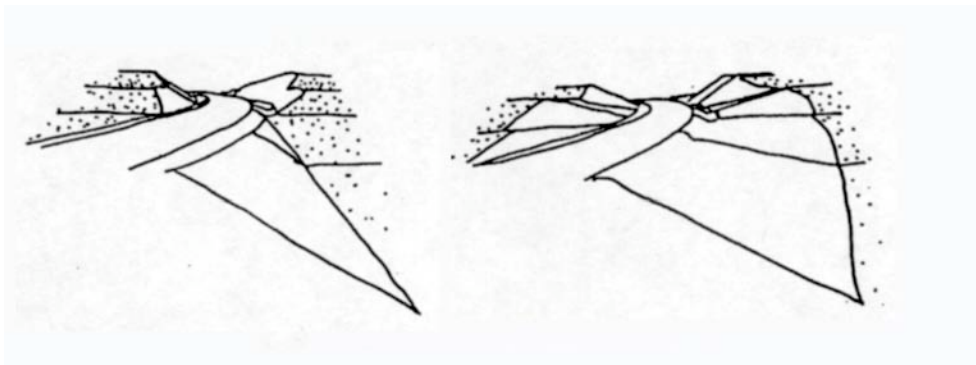
I småkuperade, sjörika landskap kommer järnvägens skala att bryta mot landskapets skala. För att skapa en harmonisk helhet krävs en aktiv gestaltning av banan och dess omgivning. Här ett exempel på hur man kan forma överskottsmassor för att minska effekten av en hög bank.



När järnvägen korsar en smal dalgång, kan en samordning av vägport och bäcktrumma leda till att man får en bredare öppning. Det är av godo för dalgångens karaktär och bidrar till en minskad barriäreffekt för djur och människor.



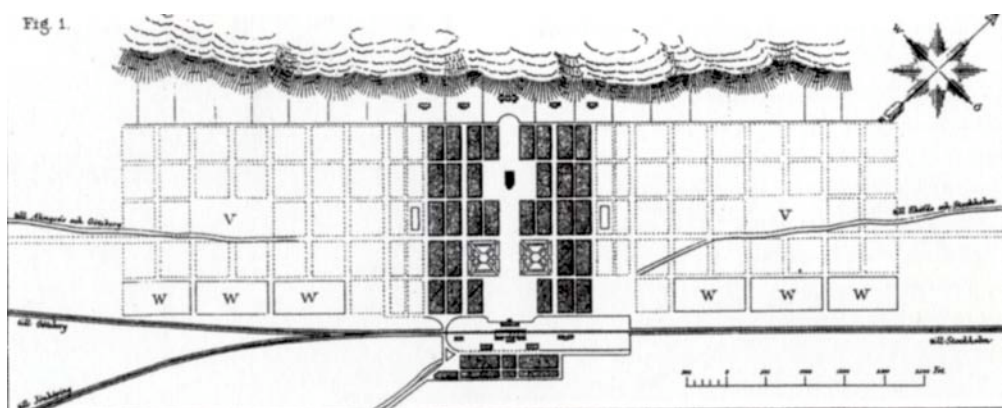
Höga bankar kan formas som en brant, kontrasterande form eller integreras i landskapet genom att använda överskottsmassor. Den senare lösningen är främst aktuell i öppna landskap.



I småkuperade landskap kan en tydlig bearbetning av slänter och bankar ge ett gott resultat.

Integrera järnvägen med tätortsutvecklingen

Inom eller i närheten av tätorter ska järnvägen integreras i och bidra till att bygga upp tätortens struktur och karaktär, både funktionellt och visuellt. Det kan vara aktuellt att såväl tona ner som att lyfta fram olika anläggningsdelar.



Järnvägen har ofta varit ett viktigt element i stadsförnyelsearbetet. De gamla stadsplanerna kunde som i detta fall byggas upp med järnvägen som en viktig del. Även i vår tid kan järnvägen bidra till att bygga upp städernas struktur och förstärka dess karaktär.

De tre principerna ovan innebär att Norrbotniabanans landskapsanpassning inte strävar efter någon enhetlig gestaltning. Det motiveras främst av att de som kommer att uppleva järnvägen gör det i ett landskapsperspektiv – inte i ett resandeperspektiv. De som åker med tåget upplever framför allt det omgivande landskapet – inte järnvägen de färdas på eller dess närmaste omgivning. I stället ser de flesta järnvägen som ett av flera element i ett landskap, längs en korsande väg, eller i ett stadsrum. Det finns således inget estetiskt skäl att eftersträva enhetlighet i utformningen av broarna över de olika älvarna, utan de ska formas utifrån järnvägens anspråk och de lokala förutsättningarna.

Gestaltungsprogrammen för de olika delsträckorna ska dock säkerställa att ambitionsnivån hålls relativt lika på olika delsträckor. I likartade situationer ska standarden vara likartad och inte bero på enskilda projektörers eller entreprenörers inställning. Det kan också finnas andra skäl än estetiska – exempelvis driftmässiga - att inte variera för variationens skull.

Prioritering av insatser

För Norrbotniabanen ska de övergripande principerna i Banverkets policy gälla. Hela arbetet ska också präglas av en medvetenhet om och hänsynstagande till de gestaltungs-mässiga konsekvenserna av olika val.

Gestaltningen ska leda till att hela järnvägssträckan utförs på ett medvetet sätt. De generella riktlinjerna bör inte medföra särskilda extrakostnader - men kanske ett förändrat synsätt och annorlunda planering av arbetsinsatserna. Det innebär att man etablerar en slags lägsta godtagbara nivå i projektet. Detaljeringsgraden i skogslandskapet behöver inte vara hög då inte det är många som upplever insatserna i lägre hastighet än ca 200 km/tim. Här är den ekologiska anpassningen är viktigare än den visuella.

I detta dokument föreslås tre olika nivåer av bearbetning. Det är viktigt att man tidigt diskuterar vilka delar av projektet/delsträckan som ska ha en högre bearbetning än övriga. De tre nivåerna är standard, normal och hög.

Standard omfattar enbart de byggda delar som ska ha samma utformning som övriga delar av järnvägen i Sverige. Detta gäller främst sådant som signaler, elsystem, säkerhetsmarkeringar etc. Inom projektet ska vi följa utvecklingen av dessa standards, och tillämpa det som kommer fram i tävlingar mm.

Normal är den bearbetning som ska ske av alla delar. Alla byggda delar ska ha en genomtänkt design. På platser som inte är exponerade bör man utforma de byggda delarna enkelt och med stor hänsyn till ekonomi och skötsel. Färg och material kan växla, och kan med fördel spegla de landskap som de ligger i.

Hög bearbetning ska ske av delar inom tätorter, vid stationer och i viktiga och värdefulla landskap. Utformningen ska uppfylla högt ställda krav på arkitektonisk kvalitet. Dessa områden är

- Stads- och bebyggelsenära sträckor och stationsområden/resecentra. Här krävs anpassning för att många människor upplever järnvägens olika delar i promenadtakt - och då behövs en mer detaljerad bearbetning.
- Vid passage av särskilt värdefulla områden. Det kan vara passage av älvar, särskilt värderade kultur- eller naturlandskap mm.

- Exponerade sträckor, landmärken mm. Järnvägen syns vida omkring, exempelvis längs sjöstränder eller i odlingslandskap. Utblickarna från banan är samtidigt ofta goda. Här krävs en medveten lokalisering och utformning för att låta järnvägen harmoniera med eller kontrastera mot omgivningen.

Många av dessa uppgifter är gemensamma för Banverket, kommunerna och de som äger eller har intressen i resecentra. Det är därför lämpligt att utformningen av resecentra och passager av tätorter inledningsvis görs som ett gemensamt projekt, även om huvudmannaskap och finansiering senare delas upp på olika parter. Ett gemensamt arbete med gestaltungsprogram där alla deltar har visat sig vara en framgångsrik väg.

Skyltning

Den största delen av skyltningen kring en järnväg är bestämd av specifika regelverk. För skyltning kring stationer finns skyltprogram utvecklade av Banverket i samarbete med operatörerna. Det kan dock finnas anledning att förvalta namnet Norrbottenbanan och låta det leva vidare även sedan allt är byggt. Det kan ske genom att utveckla symboler eller skyltning så att namnet Norrbottenbanan får leva vidare. Järnvägen kan bli en viktig del av denna regions framtida identitet.