

Bilaga

## Bilaga 2 - Samrådsredogörelse

# Norrbotniabanan, Munksund - Öjebyn

Piteå, Norrbottens län  
Linjestudie



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: Bilaga 2 - Samrådsredogörelse

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-03-31

Ärendenummer: TRV 2025/135403

Version: 0.1

Kontaktperson: Pär Fleuron, Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>6</b>
2.1 Avgränsning .....	6
<b>3 Samrådsrets.....</b>	<b>7</b>
<b>4 Tidigare utförda samråd .....</b>	<b>8</b>
4.1 Tidiga samråd i järnvägsplanen .....	8
4.1.1 "Ja till Norrbotniabanan E4-Lomtjärn" .....	9
4.1.2 Yttranden från informationsmöten 2023 .....	9
4.1.3 Inkomna synpunkter från 2024 avseende val av korridor .....	11
4.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	<b>Fel!</b>
<b>Bokmärket är inte definierat.</b>	
<b>5 Samråd gällande val av linje.....</b>	<b>13</b>
5.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	13
5.2 Samråd med berörd kommun .....	13
5.2.1 Piteå kommuns yttrande efter samrådet 12 mars 2025 .....	13
5.2.2 Piteå kommun, kultur, park och fritids yttrande .....	14
5.2.3 Samrådsmöte med Piteå hamn.....	14
5.3 Samråd med berörda industrier och järnvägsoperatörer .....	15
5.3.1 Smurfit Westrock .....	15
5.3.2 SCA.....	15
5.3.3 Stenvalls trä.....	15
5.3.4 Wibax .....	15
5.4 Samråd med berörda samebyar .....	15
5.4.1 Östra Kikkejaure sameby.....	16
5.4.2 Ståkke sameby .....	16
5.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan särskilt bli berörda .....	16
5.5.1 Samrådstiden 12 mars – 4 april 2025 .....	16
5.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	20
5.6.1 Försvarsmakten.....	20
5.6.2 Jordbruksverket .....	21
5.6.3 Statens geotekniska institut (SGI).....	21

5.6.4	Elsäkerhetsverket .....	21
5.6.5	Riksantikvarieämbetet .....	21
5.6.6	Sveriges geologiska undersökning (SGU) .....	22
5.6.7	Svenska kraftnät .....	22
5.6.8	Vattenfall Eldistribution AB .....	22
5.6.9	SMHI .....	22
5.6.10	Naturskyddsföreningen i Piteå .....	23
5.6.11	Strålsäkerhetsmyndigheten .....	24

# 1 Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att samla in synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen arbetet med järnvägsplanen befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter.

I samband med tidigare utredningar inför val av utredningskorridor har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Norrbottens län och andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv och med allmänheten. Synpunkter som framkommit genom samtal och möten har dokumenterats genom minnesanteckningar och mötesprotokoll och beaktats i utredningarna liksom de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

Aktuell samrådsredogörelse omfattar inkomna synpunkter och yttranden mellan år 2022–3 november 2025. Fortsatta synpunkter som rör korridorsval har inkommit under denna tid och dessa hanteras kort under avsnitt 4. Yttranden som gäller val av linje inom beslutad utredningskorridor för JP 11 behandlas under avsnitt 5.

För järnvägsplanen *Norrbottenabanan, Munksund–Öjebyn*, har samråd med Piteå kommun skett genom löpande möten för att i god dialog lägga grunden till den nya järnvägslinjens placering och utformning. Löpande möten har även hållits med de större industrierna Smurfit Westrock, SCA, Stenvalls Trä och Wibax som har anslutningsspår till den befintliga Pitebanan och som i framtiden även ska anslutas till Norrbottenabanan.

Den 12 mars 2025 genomfördes ett samrådsmöte för allmänheten i Piteå kommun om arbetet med olika sträckningar av järnvägen inom beslutad korridor för sträckan Munksund–Öjebyn. Förutom berörda inom utpekad korridor har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar och Länsstyrelsen i Norrbottens län också ingått i samrådsgruppen. Samrådstiden pågick mellan 12 mars–4 april 2025.

## 2 Inledning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen redovisar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna har beaktats.

Samtliga dokument från avsnitt 4.1.3 i ärendet har diarienummer TRV 2024/72510. I diariet finns alla inkomna synpunkter registrerade tillsammans med minnesanteckningar från möten, tjänsteanteckningar från telefonsamtal under utredningens gång, brev med mera med datum som gör handlingarna spårbara.

Inkomna handlingar innan 2023 (avsnitt 4.1.1 och 4.1.2) har diarieförts på ärendenummer TRV 2022/94577.

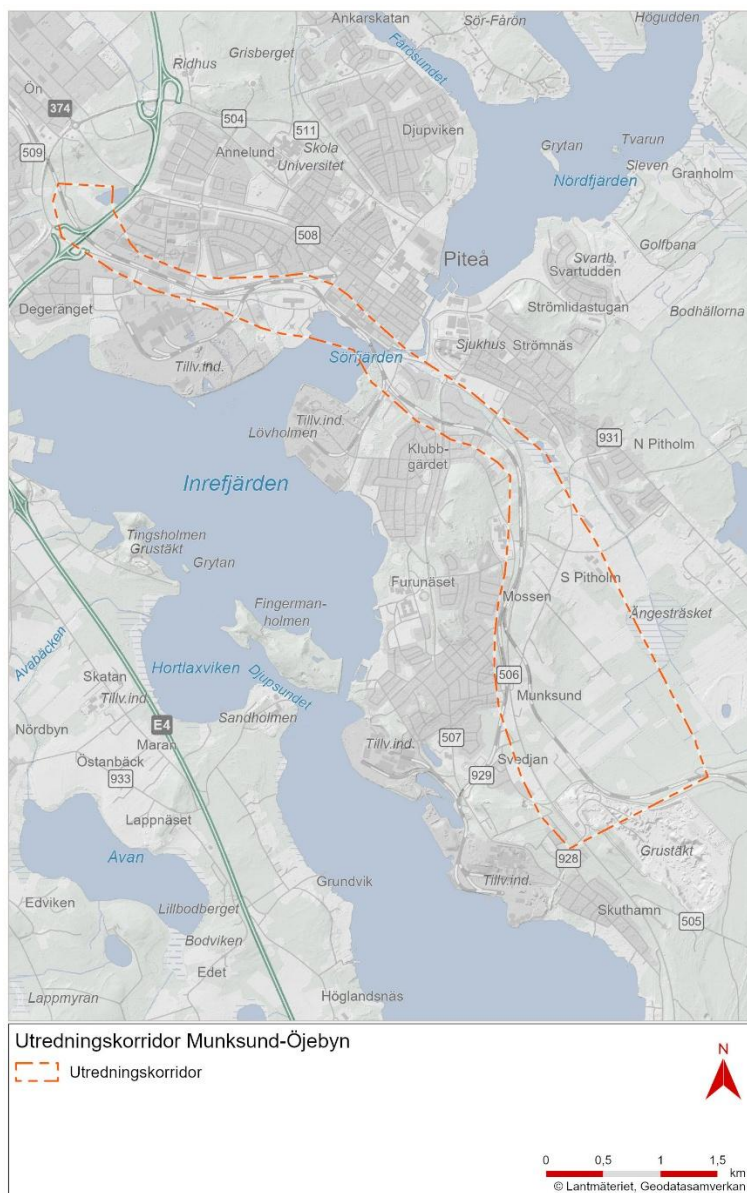
### 2.1 Avgränsning

Den här samrådsredogörelsen inför val av linje omfattar primärt de synpunkter som berör aktuell järnvägssträckning, det vill säga sträckan mellan Munksund och Öjebyn. Synpunkter som inkommit angående val av korridor hanteras endast kortfattat. Denna samrådsredogörelse omfattar synpunkter och dialog som skett till och med 3 november 2025.

### 3 Samrådsrets

Samrådsretsen för samråd gällande linjestudier och val av linje har bestått av kända fastighetsägare, ledningsrättsinnehavare, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar inom den beslutade korridoren för Munksund–Öjebyn, se Figur 1. Förutom berörda inom utpekad korridor har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar och Länsstyrelsen i Norrbottens län ingått i samrådsretsen.

Samråd har genomförts löpande med Piteå kommun genom flertalet möten. En tät dialog har även hållits med berörda industrier under projektets gång. I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med en utökad krets.



Figur 1. Samrådsrets.

## 4 Tidigare utförda samråd

Planeringen av Norrbotniabanan har pågått under en längre tid. Den påbörjades enligt Trafikverkets tidigare process med förstudie, utredning och plan, men följer nu den nya planläggningsprocessen från 2013. Nedan följer en kort sammanställning av tidigare utredningar som genomförts inom den tidigare järnvägsplaneprocessen:

- I mars 2003 påbörjade Trafikverket idéstudier för en ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå–Haparanda. Trafikverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå–Piteå som en lämplig första etapp men förhöll att förstudier borde upprättas för hela sträckan för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå–Luleå skulle bli aktuell.
- 2004–2006 genomförde Trafikverket tre förstudier (BRNT 2005:05 III 2006:04) på sträckan Umeå–Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå på en översiktlig nivå.
- Trafikverket genomförde 2006–2011 sex järnvägsutredningar mellan sträckan Umeå–Luleå. I järnvägsutredningarna beslutades den korridor inom vilken Norrbotniabanan ska lokaliseras. År 2010 beslutades att korridoren via Pitholmen i järnvägsutredningen JU140 ska ligga till grund för den fortsatta planeringsprocessen för järnvägsplanen Munksund–Öjebyn.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Norrbottens län och andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv och med allmänheten. Synpunkter från dessa samråd som framkommit genom samtal och möten har dokumenterats genom minnesanteckningar och mötesprotokoll och har beaktats i utredningarna liksom de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

### 4.1 Tidiga samråd i järnvägsplanen

Arbetet med Norrbotniabanans sträckning genom Piteå återupptogs 2023 i enlighet med nationell plan för transportinfrastrukturen. Synpunkter inkom från allmänheten och Trafikverket höll därför ett inledande informationsmöte 2023. Informationsmötet riktade sig till allmänheten och syftade till att informera om att arbetet med järnvägsplan genom Piteå kommun påbörjats. Mötet omfattade hela korridoren för järnvägsutredningen genom Piteå kommun (JU140) och inte enbart sträckan Munksund–Öjebyn.

Synpunkter som inkommit efter informationsmötet och behandlar korridorsval sammanfattas också under detta avsnitt.

### **4.1.1 Föreningen - Ja till Norrbotniabanan E4-Lomtjärn**

En intressegrupp bildades med syfte att få den redan beslutade utredningskorridoren att utgå och en E4-nära korridor med resecentrum i Lomtjärn att åter bli aktuell. Intressegruppen inkom med ett yttrande strax innan det fortsatta arbetet med järnvägsplanen återupptogs. Yttrandet innehöll 50 punkter med olika motiv till varför vald korridor inte är lämplig. Trafikverket svarade intressegruppen på samtliga punkter. Ett sammanfattat svar ges nedan.

*Trafikverkets kommentar: Processen fram till beslutet om korridoren i Piteå finns dokumenterad i såväl förstudier som i järnvägsutredningar som pågick mellan 2003–2011. Processen att välja ut områden för korridorer och bortval av korridorer finns dokumenterad i järnvägsutredningarna. Avvägningarna i sådana här stora och viktiga projekt är ofta komplicerade och innefattar många aspekter. Oavsett val av alternativ finns för- och nackdelar. Genom samrådsprocessen har det funnits de som varit för och emot samtliga alternativ som presenterats. Det är inte ovanligt i den här typen av stora samhällsprojekt att det finns ett stort engagemang både för och emot våra planer. Inget av de utredda alternativen skulle passera obemärkt för omgivningen. Även ett E4-nära alternativ skulle innebära negativa konsekvenser för boende, natur- och kulturmiljöer, trafikstörningar under byggtiden med mera.*

### **4.1.2 Yttranden från informationsmöten 2023**

#### **Vald korridor**

Två yttranden inkom gällande val av korridor där båda förordar ett resecentrum vid Lomtjärn. Då de flesta bor utanför stan och kommer med bil blir detta alternativ mer lättillgängligt. Dessutom uteblir påverkan från buller och ökad godstrafik genom centrala Piteå och Pitholmshedens renskötsel och turism kan bevaras.

*Trafikverkets kommentar: Enligt lag om byggande av järnväg gäller att; när en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Det är alltså viktigt att både ta hänsyn till omgivningen samt kostnaden och nyttorna med projektet.*

*Trafikverkets beslut grundar sig på en sammanvägd bedömning av måluppfyllelsen för funktion, miljö och ekonomi. Projektmålen har sin grund i de transportpolitiska målen och nyttjas för att beskriva vilken lokalisering som uppfyller ändamålet med Norrbotniabanan på bästa sätt. Ändamålet med Norrbotniabanan finns beskrivet i en ändamålsanalys från 2003 som uppdaterades 2020.*

*Inget av de utredda alternativen skulle passera obemärkt för omgivningen. Även ett E4-nära alternativ skulle innebära negativa konsekvenser för boende, natur- och kulturmiljöer, trafikstörningar under byggtiden mm. I Utställningshandlingen samt i MKB för järnvägsutredningen finns såväl för- som nackdelar beskrivna för de båda alternativen.*

*Resecentrum är en station för resandeutbyte, med hög servicenivå för den resande, vilket kan omfatta såväl biljettförsäljning som kiosk, restauranger, handel, mm. Trafikverket ansvarar för spår, plattformar och plattformsförbindelse. Övriga delar som stationshus, anslutande gator, parkeringar samt gång och cykelvägar ansvarar kommunen för. Kommunen ansvarar även för anslutningar av kollektivtrafiken.*

*Följande saker är viktigt att tänka på vid placering av resecentrum:*

- *Resandeunderlag - hela resan*
- *Tillgänglighet till viktiga målpunkter i samhället – avstånd, utformning av anslutande vägar*
- *Angöring till kollektivtrafiknoder (buss mm)*
- *Integration med omgivande samhälle – infrastruktur, bostäder, underlag för service och handel*
- *Trygghet – service, utbud, liv och rörelse*

*Norrbotniabanan bedöms innebära en ökad rörlighet mellan orterna då den korta restiden ger möjlighet till utveckling av hela regionen genom arbetspendling tillgång till högre utbildning osv. Med den utveckling som sker i norra Sverige idag är det än mer angeläget att infrastrukturen bidrar till att möjliggöra kompetensförsörjningen i regionen.*

### **Övriga synpunkter**

Synpunkt om att göra om dagens järnväg till en väg upp till Munksundsvägen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet och kommer i kommande planarbete utreda hur Munksundsvägen berörs av den nya järnvägen och vilka åtgärder som blir aktuella.*

Synpunkt gällande planerna på att anlägga en järnvägsbro över Pitsundet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet, i kommande planarbete kommer den exakta brotypen och utredas vidare.*

Synpunktslämnare föreslår en arbetsmetodik med sex punkter: 1. Problemanalys, 2. målformulering, 3. Alternativsökning, 4. Värderingsmetoder, 5. Genomförande, 6. Medborgarinflytande genom samråd och folkomröstning.

*Trafikverkets kommentar: Planläggning av vägar och järnvägar följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planläggningsprocessen regleras i väglagen (1971:954) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg.*

### **4.1.3 Inkomna synpunkter från 2024 avseende val av korridor**

Mellan 2024-08-31 och 2024-09-02 inkom sex yttranden från allmänheten. Ett yttrande behandlar det fortsatta arbetet, och en eventuellt avsmalnad korridor, medan övriga fem lyfter frågeställningar gällande den valda korridoren i relation till en dragning längs E4:an. Brolösningen, kostnadsskillnad, farligt gods, godstrafikens behov och stationens lokalisering är olika aspekter som lyfts kopplat till val av korridor.

*Trafikverkets kommentar: Brotyp utreds i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsutredningen gjordes en inledande brouträdning och Sjöfartsverkets rapport från fartygssimuleringen finns som underlag.*

*I järnvägsutredningen bedömdes valt alternativ ha en anläggningskostnad på mellan 3,5–4,0 miljarder kronor och en samhällskostnad på -0,5 miljarder kronor. Bortvalt alternativ längs E4 bedömdes ha en anläggningskostnad på mellan 3,3–3,8 miljarder kronor och en samhällskostnad på 0 miljarder kronor. Motiv till kostnadsbedömningen finns att läsa i järnvägsutredningen.*

*Tillbud och olyckor med farligt gods är ovanliga i Sverige. Med Norrbotniabanan bygger vi planfria korsningar där samtliga vägar, inklusive Timmerleden, samt gång- och cykelvägar går över eller under järnvägen. I och med att vi bygger bort dagens plankorsningar ökar säkerheten för transporter och risken för olyckor minskas. Omlokaliseringar av spår på bangården i stan ut på Pitholmen ger även det ökad möjlighet för säkrare transporter.*

*Under järnvägsutredningen utreddes många olika alternativ och beslutet landade i att den centrala dragningen är det alternativ som har högst måluppfyllelse och bidrar till Norrbotniabanans ändamål på bästa sätt. De viktiga målpunkterna i Piteå finns centralt både för gods- och persontrafik och banan ger möjlighet för industrierna att utveckla och nyttja järnvägen mer effektivt än idag samtidigt som Piteå kommun får möjlighet att utveckla Piteå som stad runt ett centralt beläget resecentrum.*

*Vid lokalisering av ett resecentrum är det av stor vikt att det placeras centralt, i anslutning till bostäder, arbetsplatser, skolor, vård och andra viktiga målpunkter. En kilometer vid högklassiga gång- och cykelvägar är acceptabelt gångavstånd.*

*Upp till tre kilometer är acceptabelt cykelavstånd vid högklassiga cykelvägar. Det är också viktigt att det lokala kollektivtrafiknätet, som försörjer såväl byar som stadsdelar, har en god anslutning till resecentrum. En sådan kollektivtrafiknod placeras lämpligen i centrum för att inte orsaka omvägar för de som reser kollektivt.*

## **5 Samråd gällande val av linje**

### **5.1 Samråd med berörd länsstyrelse**

Samråd med länsstyrelsen om PM Linjestudier och val av linje sker 2026.

### **5.2 Samråd med berörd kommun**

Samråd med Piteå kommun sker och har skett löpande sedan 2022 genom flertalet möten.

Vid samråd med Piteå kommun har val av linje och stationslägets placering diskuterats. Piteå kommun har tagit fram ett planprogram som beskriver kommunens visioner om Sörfjärdens utveckling i samband med Norrbotniabanans dragning genom centrala Piteå.

Samråd med Piteå Hamn AB, som ägs av Piteå kommun, har också genomförts.

#### **5.2.1 Piteå kommuns yttrande efter samrådet 12 mars 2025**

Piteå kommun är positiva till Norrbotniabanan men belyser vikten av att befintliga verksamheter och bostäder i så stor utsträckning som möjligt förblir intakta. Samhällsviktiga funktioner behöver vara i full drift under hela byggskedet. Kommunen ser positivt på att godsbangården flyttas ut från staden och längre från bostäder.

Piteå kommun vill i den fortsatta dialogen med Trafikverket säkerställa hanteringen av påverkan på befintlig infrastruktur. Kommunen menar att en centrumnära etablering av resecentrum i Västergatans förlängning är strategiskt viktig för Piteås framtida utveckling.

Det är kommunens bedömning att ett västligt alternativ i den södra delen av korridoren inte är lämpligt med hänsyn till befintlig bebyggelse som exempelvis Pitholmsskolan. Denna sträckning är inte heller förenlig med utvecklingsplaner som Piteå kommun kommer att presentera i Fördjupad översiktsplan för Munksund. Det är även kommunens önskan att befintligt industrispår avvecklas.

Vidare belyser kommunen att både Piteå Hamn och industrin söder om Piteå, som använder järnvägen idag, behöver anslutande spår direkt till godsbangården då det är en nyckelförutsättning för smidiga omlastningar och logistikflöden. Tåg från Piteå Hamn som hanteras via bangården i Svedjan innan de anländer till godsbangården ska undvikas. Placering av godsbangården öster om Norrbotniabanans huvudspår skulle för Piteå Hamns del medge ett effektivt godsflöde. Ett triangelspår från Piteå Hamn för södergående transporter skulle minska kapacitetsbelastningen på godsbangården. Att i detta skede åtminstone

möjliggöra för en framtida anläggning av ett triangelspår skulle säkra framtida kapacitetsutveckling och säkerställa långsiktigt effektiva godstransporter.

I norra delen av korridoren vill kommunen särskilt lyfta de rekreativa värdena som finns idag med bland annat kanalen för småbåtstrafik och rekreationsytor i Södra hamn.

Kommunen ser fram emot att ta del av mer detaljerat underlag som exempelvis väglösningar och bullerutbredning för att kunna bedöma vad järnvägsanläggningen medför för konsekvenser för Piteå. Kommunen bistår gärna med lokalkännedom och relevanta underlag i det fortsatta arbetet med miljö- och markrelaterade aspekter såsom biologisk mångfald, markförhållanden (till exempel sulfidjord), förändrade vattenflöden, luftkvalitet samt eventuella förorenade områden – vilka är viktiga frågor för Piteå. Kommunen vill även informera Trafikverket om den utpekade grundvattenförekomsten som finns på Pitholmsheden som behöver skyddas vid etablering av Norrbotniabanan.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och tar med sig dem i det kommande arbete med järnvägsplanen och i den fortsatta dialogen med kommunen och berörda industrier.*

### **5.2.2 Piteå kommun, kultur, park och fritids yttrande**

Piteå kommun, kultur, park och fritid har lämnat in ett skriftligt yttrande där de framför att linje Gul (mittenalternativet i södra sträckningen) samt linje Gul och Ljusblå (i norra sträckningen) är mest fördelaktiga ur både infrastruktur- och grönstrukturperspektiv. Piteå kommun, kultur, park och fritid hoppas att grönstruktur prioriteras med tanke på de klimatmål kommunen behöver uppnå. Detta bör ske redan i planeringsstadiet, där lika stor hänsyn tas till grönstruktur som till infrastruktur.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter och tar med sig dem i det kommande arbete med järnvägsplanen och i den fortsatta dialogen med kommunen och berörda industrier.*

### **5.2.3 Samrådsmöte med Piteå hamn**

Ett dialogmöte hölls 2025-05-20 med representanter från Trafikverket, Tyréns, Piteå kommun och Piteå Hamn där hamnens anslutning till Norrbotniabanan diskuterades.

En trafikriktningsförändring söderut förväntas i samband med Norrbotniabanans anläggande. Spåret mellan godsbangården och hamnens bangård diskuteras samt godsbangårdens placering väster/öster om Norrbotniabanan. En tillkommande kund för hamnen är Stegra som inom kort förväntas börja transportera gods på järnvägen. Följder kopplade till detta diskuteras.

## **5.3 Samråd med berörda industrier och järnvägsoperatörer**

Möten har hållits med berörda industrier och järnvägsoperatörer sedan hösten 2022 där framförallt industriernas anslutningar till Norrbotniabanan diskuterats. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för Munksund–Öjebyn kommer dialog fortsatt att ske löpande.

Nedan presenteras några aktörer med vilka återkommande möten genomförts under denna tidsperiod.

### **5.3.1 Smurfit Westrock**

Flera möten har hållits med Smurfit Westrock sedan november 2022 där företagets järnvägsbehov, järnvägens kapacitet samt placering och utformning av godsbangård respektive växlingsbangård diskuterats.

Smurfit Westrock har inkommit med två yttranden. Ett yttrande inkom 2025-09-18 för JP 11 (aktuell järnvägsplan) och ett yttrande inkom 2025-11-03 för JP12 (järnvägsplanen norr om Munksund–Öjebyn). Båda yttrandena sammanfattar de behovsdiskussioner som hanterats under de återkommande mötena som hållits.

### **5.3.2 SCA**

Diskussionerna med SCA, som förts via möten sedan februari 2024, har framförallt berört företagets järnvägsbehov, godsbangårdens lokalisering och utformning samt bangården Svedjans funktion.

### **5.3.3 Stenvalls trä**

Flera möten har hållits med Stenvalls trä sedan januari 2024. Vid dessa möten har Stenvalls Träs behov kopplade till järnväg, anslutning till Norrbotniabanan och den påverkan som sker på omkringliggande vägar diskuterats.

### **5.3.4 Wibax**

Mötena med Wibax, som genomförts sedan mars 2024, har berört Norrbotniabanans dragning samt placering och funktion av växlings- respektive godsbangård.

## **5.4 Samråd med berörda samebyar**

Kontakt med samebyar sker inledningsvis genom konsultationsmöten. Konsultationen pågår under framtagandet av järnvägsplanen och avslutas i samband med att järnvägsplanen ställs ut på allmänhetens granskning. När planen

ställs ut på granskning övergår konsultationen i samråd inför detaljprojektering och byggnation.

Samebyarna som berörs av JP11 har inga betesmarker inom järnvägsplanens utredningsområde. Däremot kan järnvägens anslutningsspår till hamnen i söder komma att passera renbetesmarker utanför utredningsområdet.

#### **5.4.1 Östra Kikkejaure sameby**

Ett konsultationsmöte hölls med Östra Kikkejaure sameby 2024-11-07. Samebyn har sedan Norrbotniabanans korridor beslutades förlorat cirka 40 procent av sin betesmark till följd av vindkraftsetableringen i Markbygden. Kvarvarande vinterbetesmark är begränsad och delvis svårutnyttjad.

Inom utredningskorridoren förordar samebyn en lokalisering av järnvägen så långt västerut som möjligt, helst väster om Havsbadvägen. I dagsläget rör sig inte samebyn i området kring Sörängarna inom utredningskorridoren men ser gärna att både järnväg och godsbangård förläggs så långt västerut som möjligt för att minimera samebyns markförlust.

Ett område av riksintresse, Pitholmsheden, gränsar till utredningsområdet. Samebyn uppger att Pitholmshedens lavrika hedmarker är ett av deras viktigaste betesområden och vill att intrång i detta område undviks. Samebyn har också framfört vid samråd att det är av stor vikt att åtgärder vidtas under järnvägens anläggande för att minimera negativ påverkan på betet även under byggskedet.

#### **5.4.2 Ståkke sameby**

Ett konsultationsmöte hölls med Ståkke sameby 2025-08-12. Samebyns område sträcker sig från centrala Piteå fram till Norrfjärden men samebyn meddelar att de aldrig rör sig söder om gamla E4:an då det är för mycket infrastruktur och bebyggelse där. Aktuell utredningskorridor berör därför inte Ståkke sameby.

### **5.5 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan särskilt bli berörda**

Den 12 mars 2025 genomfördes ett samrådsmöte för allmänheten i Piteå kommun om arbetet med olika sträckningar av järnvägen inom beslutad korridor för sträckan Munksund–Öjebyn. Samrådstiden pågick mellan 12 mars–4 april 2025.

Till öppet hus och samrådsmöten med allmänheten skickades en skriftlig inbjudan.

#### **5.5.1 Samrådstiden 12 mars – 4 april 2025**

Den 12 mars 2025 anordnades öppet hus för allmänheten i Piteå kommun. Annonsering för samrådet den 12 mars 2025 gjordes den 26 februari i Piteå-

Tidningen, Norrbottens-Kuriren och Norrländska Socialdemokraten (NSD). Annonsering om samrådet har även skett den 24 februari 2025 på projekt Norrbotniabanans Facebooksida. En inbjudan till samrådet skickades ut via brev den 24 februari 2025 till berörda fastighetsägare och intressenter inom den beslutade järnvägskorridoren.

Trafikverket presenterade projektet och Norrbotniabanan i stort och visade olika alternativ som utreds inom korridoren mellan Munksund–Öjebyn. Besökarna fick möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Representanter från Piteå kommun fanns också på plats för att informera om kommunens arbete kopplat till projektet. Det redogjordes även för vad järnvägsplaner innebär, planläggningsprocessen, fastställande av järnvägsplan, överklaganden samt förutsättningar för aktuellt projekt.

Underlagsmaterial för samråden har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och en samrådsportal har funnits tillgänglig och har diarieförts på ärendenummer TRV 2025/135403.

### **Vald korridor**

Flera synpunkter inkom om val av korridor med önskemål om att dra järnvägen längs med E4:an istället för genom centrala Piteå. Anledningar till detta angavs vara att en järnväg genom Piteå orsakar buller, bildar en barriär och skär av staden från vattnet samt att en sträckning längs E4 inte skulle medföra lika höga kostnader och göra det enklare för bilar att ta sig till resecentrum då de flesta bor utanför staden.

*Trafikverkets kommentar: År 2010 beslutades att korridoren via Pitholmen i JU140 ska ligga till grund för den fortsatta planeringsprocessen för järnvägsplanen Munksund–Öjebyn. Se svar från informationsmöte 2023.*

### **Buller och boendemiljö**

En synpunktslämnare är orolig att järnvägen hamnar nära deras hus och att värdet på huset sjunker, samt att järnvägen kommer störa lugnet på Backen. Synpunktslämnaren undrar vad projektet kommer innebära för dom under byggtiden och när järnvägen är klar.

Ytterligare en synpunktslämnare uttrycker oro för att järnvägen, i linje Gul eller Lila i den norra delen av korridoren, kommer att gå intill eller inom fastigheten vilket inte är önskvärt. Synpunktslämnaren undrar hur de ska kunna leva med en tågräls så nära inpå gården.

En synpunktslämnare förordar linje Grön så att närhet till bebyggelse i södra delen av utredningsområdet undviks. En annan synpunktslämnare anser att linje Röd är det bästa alternativet sett till boendemiljön i södra delen då järnvägen kan samlokaliseras med befintlig väg och bullerskyddsåtgärder för infrastrukturen kan

samordnas så att närboende kan få det bättre än idag. Däremot är mittenalternativen negativt för Södra Pitholm med avseende på ökat buller och ökad trafik.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket utreder linjer inom hela korridoren i ett tidigt skede för att landa i den bästa sträckningen där linje Gul, Lila och Grön är olika alternativ. Inför val av linje kommer omgivningspåverkan att redovisas för respektive linje. Under arbetet med att upprätta järnvägsplanen kommer Trafikverket att jobba med skyddsåtgärder både under byggtiden och när järnvägen är färdigbyggd.*

En person har ett förslag om att fånga upp Piteås båthus- och fisketradition i samband med de bullerreducerande åtgärderna genom att bygga en barriär i form av ett "båthus" innehållande butiker, restauranger och andra mysiga kryp-in där baksidan vetter mot järnvägen och framsidan vetter mot vattnet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet och tar med sig det i kommande arbetet med järnvägsplanen.*

### **Friluftslivet**

Flera personer har inkommit med synpunkter om friluftslivet. Pitholmsheden, Sörängarna och områdena intill lyfts som viktiga för boende i området och att de fortsatt ska kunna nyttjas för gående, cyklister, skidåkare, skotertrafik och hästar. Det finns även hästgårdar i Svedjan samt rid- och körvägar på Pitholmsheden.

Det uttrycks oro för att järnvägen kommer att utgöra en barriär för det rörliga friluftslivet (Riksintresse) samt för friluftslivet i Munksund och Skuthamnområdet. Det önskas övergångar för att säkerställa tillgängligheten till friluftsområden. Särskilt önskemål framförs om övergångar vid Haraholmsvägen, Kritgatan och Svedjevägen för att ta sig till Pitholmsheden. Flera personer lyften av vikten att de boende fortsatt ska kunna ta sig till friluftsområdena utan bil.

En person förordar linje Ljusblå i mittenalternativet medan flera andra anser att linje Röd är bäst sett till friluftslivet och att det inte är hållbart att förstöra naturen och friluftslivet på Pitholmsheden då byggandet på befintlig sträcka hindrar trafiken under byggtiden.

*Trafikverkets kommentar: Inför val av linje kommer de studerade linjerna att bedömas utifrån påverkan på bland annat rekreation och friluftsliv. En passageutredning kommer att genomföras i arbetet med järnvägsplanen där åtgärder för att minska barriäreffekterna för människor och djur kommer att redovisas. Förslaget kommer att samrådats i det kommande arbetet och redovisas i järnvägsplanen.*

## **Natur- och kulturvärden**

Flera har inkommit med synpunkter om att det rör sig mycket vilt (älg, rådjur, hare, räv, igelkottar) i området och att det går viltstigar som korsar Havsbadvägen i området kring Svedjan. Flera uttrycker att det behövs viltövergångar och särskilt kring Svedjanområdet.

Ytterligare en person har lämnat en synpunkt om passage för smådjur över vattendrag. Då smådjur har svårt att passera genom rör bör istället små broar med mark anläggas bredvid vattnet.

Synpunkt om att mittenalternativen genom södra delarna av Pitholm går genom ett område som är präglad av äldre jordbruksverksamhet med lämningar sedan 1600- och 1700-talet som präglar bygden. Storspov häckar på de gamla ängarna vid Södra Pitholm och jorduggla förekommer. På ängarna finns även örter och blommor som är viktiga för pollinatörer. Linje Röd förordas eftersom det alternativet medför minst påverkan på ängarna.

Flertalet synpunktslämnare föredrar linje Röd med hänsyn till naturmiljön.

*Trafikverkets kommentar: Inför val av linje kommer de studerade linjerna att bedömas utifrån påverkan på bland annat natur- och kulturmiljö.*

*Norrbotniabanans övergripande ändamål är att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling där miljömässig hållbarhet är en del.*

*Möjligheter för vilt/ren att passera banan är viktiga aspekter att beakta vid planeringen av en framtida järnvägsanläggnings sträckning och utformning. En passageutredning kommer att tas fram i arbetet med järnvägsplanen. Syftet med utredningen är att ta fram åtgärder för att minska barriäreffekterna av den planerade järnvägen för rennäring och vilt. Förslaget kommer att samrådats i det kommande arbetet och redovisas i järnvägsplanen. I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivning och järnvägsplan, efter val av linje, kommer även eventuella skyddsåtgärder att föreslås.*

## **Kommunal planering samt läge för station och resecentrum**

Synpunkt att nuvarande Timmerled bör byggas enligt kommunens förslag i separat sträckning längre ut i fjärden och att byggstarten bör ske omgående för att underlätta övriga val och byggnationer.

Synpunkt om att fylla ut Sörfjärden ytterligare då det minskar risken för kommande "groddike" när landhöjningen fortsätter, samt möjliggör för stadsnära större evenemang. Området kan byggas ihop med slaskområdena i anslutning till sågverksområdet.

Förslag att göra om befintlig järnväg under Munksundsvägen till gång- och cykelväg för att främja gång- och cykeltrafik till och från staden så att bilberoendet minskar.

Flera yttrande har inkommit om att stationen och/eller resecentrum ska byggas så nära stadskärnan som möjligt. Det är viktigt att Piteå centrum blir tillgängligt för alla tågresande utan taxi/bil/transfer.

*Trafikverkets kommentar: De olika linjedragningarna som studerats inom beslutad korridor utvärderas utifrån flera olika aspekter där förenlighet med kommunal planering och utveckling utgör en del.*

*Trafikverket bygger järnvägsstationen och Piteå kommun bygger omkringliggande delar med parkeringar och resecentrumbyggnad. Vid val av linje beaktas stationens läge i relation till Piteås stadskärna. Möjligheten att resa till en framtida järnvägsstation via kollektivtrafik och gång- och cykel är en viktig aspekt i anläggandet av en ny järnvägsstation i Piteå.*

## **Samhällsnytta och minskad klimatpåverkan**

Synpunktslämnaren tycker att det är bra att det satsas på järnväg och Norrbotniabanan och tycker att förslaget hittills är bra. Vikten av att ta hänsyn till miljö och klimat framförs.

Önskemål om en samhällsnyttig aspekt för val av antal spår och att järnvägen ska byggas med minst tre spår.

Flera synpunktslämnare framhäver vikten av att tåget håller en hög hastighet så att folk väljer att ta tåget.

Flera yttranden har inkommit om en hållplats för Norrbotniabanan vid Luleå Airport för att inte behöva ta bilen till och från flygplatsen.

En synpunktslämnare har flera frågor om Norrbotniabanan och sträckningen genom Piteå. Byggs Norrbotniabanan främst för godstrafik? Hur stor är andelen persontrafik som är planerad? Varför kör Norrbotniabanan genom Piteå och tappar tid vid genomfarten men har ändå inget centralt läge för station? Kommer folk att använda tåget?

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandena och kommer i det fortsatta arbetet att utreda påverkan på miljö och klimat samt hur järnvägen ska utformas för att ge stor nytta både för industrier (goods), lokalt och regionalt samt möjliggöra framtida persontrafik på järnväg.*

## **5.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

### **5.6.1 Försvarsmakten**

Yttrandet inkom den 31 oktober 2023.

Försvarsmakten meddelar att de inte har något att erinra i rubricerat ärende men framför att de önskar föra en dialog med Trafikverket.

Vidare informerar Försvarsmakten om riksintressen för totalförsvaret som kan komma att beröras.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen och kommer att samråda med Försvarsmakten under arbetets gång.*

### **5.6.2 Jordbruksverket**

Yttrandet inkom den 7 mars 2025.

Jordbruksverket har meddelat att de inte kommer att lämna synpunkter i ärendet.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

### **5.6.3 Statens geotekniska institut (SGI)**

Yttrandet inkom den 10 mars 2025.

SGI har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet. SGI avstår även från att ta del av kommande handlingar inom samma ärende, om Trafikverket inte väljer att remittera ärendet direkt till SGI för rådgivning inom ämnesområdena miljögeoteknik samt geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

### **5.6.4 Elsäkerhetsverket**

Yttrandet inkom den 13 mars 2025.

Elsäkerhetsverket har meddelat att de har tagit del av samrådsunderlaget och har inga synpunkter i detta skede av tillståndsprocessen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

### **5.6.5 Riksantikvarieämbetet**

Yttrandet inkom den 13 mars 2025.

Riksantikvarieämbetet rekommenderar ett tidigt samråd med länsstyrelsen angående förekomster av fornlämningar och annan kulturmiljö inom exploateringsområdet samt om behov finns av utredning enligt 2 kap. 11 § Kulturmiljölagen (KML). Eventuella fornlämningar, kulturmiljö eller riksintressen för kulturmiljövården samt världsarv redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) i samband med att natur- och kulturmiljön som helhet beskrivs och bedöms.

*Trafikverkets kommentar: En arkeologisk steg 1-utredning (länsstyrelsens diarienummer 431-14649-2022) är genomförd inom utredningsområdet under 2024. Resultatet från utredningen samt övrig information om kulturmiljöer i korridoren används som underlag för den inledande Kulturarvsanalysen. Förutsättningar beskrivs även i PM Linjestudier där det också görs en bedömning av påverkan på kulturmiljöerna från respektive linje. I kommande arbete med framtagande av järnvägsplan med tillhörande MKB fördjupas arbetet med kulturarvsanalysen.*

### **5.6.6 Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

Yttrandet inkom den 20 mars 2025.

SGU avstår från att granska remissen och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

### **5.6.7 Svenska kraftnät**

Yttrandet inkom den 31 mars 2025.

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

### **5.6.8 Vattenfall Eldistribution AB**

Yttrandet inkom den 1 april 2025.

Vattenfall Eldistribution AB har elnätsanläggningar i området i form av 132 kV och 45 kV luftledning samt nätstationer. Vattenfall Eldistribution AB har planer för nätstationer i Munksund och en antagen detaljplan finns för detta område. Vattenfall Eldistribution AB har riktlinjer angående järnväg invid deras anläggningar.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för informationen och kommer att samråda med Vattenfall under arbetets gång.*

### **5.6.9 SMHI**

Yttrandet inkom den 3 april 2025.

SMHI ställer sig positivt till att få möjlighet att lämna synpunkter på projektet i ett tidigt skede. Sträckningar och passager nära vattendrag och våtmarker bör utformas så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. Hänsyn bör

tas till översvämningsrisker från höga flöden i Piteälven och höga vattenstånd i Bottenviken. När järnvägen är direkt placerad i kustmiljön så ökar också risken att marina ekosystem kan komma till skada. Vidare kan fundament placerade i den marina miljön påverka den lokala cirkulationen och erosionstrender kan komma att förändras. Dessa faktorer bör beaktas i valet av linje.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till framtida klimat. För att begränsa den globala uppvärmningen krävs kraftiga utsläppsminskningar av koldioxid och andra växthusgaser. Parallellt med arbetet att minska dessa utsläpp måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Utsläppsminskning och klimatanpassning är beroende av varandra och bör samordnas i så hög utsträckning som möjligt för att bidra till en hållbar utveckling. Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till de effekter klimatförändringarna har orsakat och förändringar i framtiden. Hänsyn behöver tas till såväl långsamma klimatförlopp, som stigande havsnivå och förändringar i årstidernas längd, som till ändringar i enskilda väderhändelser, som värmeböljor och skyfall. Vid bedömning av framtida klimatförändringar, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras utifrån flera olika utsläppscenarier och flera möjliga utfall utifrån dessa beaktas. Det bör vara ett minimum att beakta effekterna av ett förändrat klimat under ett objekts förväntade livslängd. För samhällsstrukturer som kan väntas vara bestående en längre tid än enstaka objekt, exempelvis sammanhållen bebyggelse, behöver hänsyn tas till strukturens förväntade livslängd.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket instämmer i att det är viktigt att beakta klimatförändringar och utgångspunkten är att påverka de naturliga hydrogeologiska förhållandena och akvatiska ekosystem i så liten utsträckning som möjligt. I arbetet med val av linjer har lågpunkter, där det finns risk för översvämningsrisk, avvattning och påverkan på hydrologin beaktats med fokus på alternativskiljande aspekter. I fortsatt arbete med tillhörande MKB kommer arbetet att fördjupas och utredningar avseende bland annat avvattning, hydrogeologiska förhållanden och naturvärdesinventeringar att genomföras.*

## **5.6.10 Naturskyddsföreningen i Piteå**

Yttrandet inkom den 4 april 2025.

Naturskyddsföreningen i Piteå anser att järnvägen kommer att utgöra en kraftig barriär för det rörliga friluftslivet och djurlivet på Pitholmsheden, Sörängarna och områdena intill. Det är därför av vikt att det planeras för flera övergångar så att god tillgänglighet bibehålls. Boende i området ska inte behöva ta bilen. Munksund och Skuthamn är områden som idag är kringgärdade av tung industri varför tillgängligheten till Pitholmsheden är mycket viktig för de boendes hälsa och välbefinnande. Det rör sig mycket vilt i området och "viltstigar" korsar Havsbadsvägen, särskilt i området kring Svedjan. Det behöver alltså ordnas med viltövergångar. När det gäller passagen vid södra hamn/Sörfjärden och en utfyllnad

av fjärden behöver man göra en noggrann analys av hur det kommer att påverka vattenflödet bland annat genom kanalen. Det östliga alternativet är ur naturvårdssynpunkt det sämsta alternativet varför Naturskyddsföreningen förordar linje Ljusblå då det är den bästa kompromissen för natur och människor.

*Trafikverkets kommentar: Möjligheter för människa och vilt att passera Norrbotniabanan är viktiga aspekter att beakta vid planeringen av en framtida järnvägsanläggnings sträckning och utformning. En passageutredning kommer att genomföras i arbetet med järnvägsplanen. Syftet med utredningen är att ta fram åtgärder för att minska barriäreffekterna av den planerade järnvägen för människor, rennäring och vilt. Förslaget kommer att samrådas i det kommande arbetet och sammanställas i en passageplan.*

### **5.6.11 Strålsäkerhetsmyndigheten**

Yttrandet inkom den 7 april 2025.

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att det i en kommande miljökonsekvensbeskrivning bör redovisas magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån kan förväntas bli förhöjd. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

*Trafikverkets kommentar: Den kommande miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innefatta bedömning av elektromagnetisk strålning.*



Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4, Luleå

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**