TRAFIKVERKET

PM Linjestudie Norrbotniabanan

Öjebyn - Rosviksbodarna

Piteå kommun, Norrbottens län
Linjestudie

2026-10-09



Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Linjestudie, Norrbotniabanan: Öjebyn - Rosviksbodarna
Författare: AECOM/Rejlers Sverige AB
Dokumentdatum: 2026-10-09
Ärendenummer: TRV 2025/135421
Version: 1.0
Kontaktperson: Annika Larsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 6

2 Beskrivning av projektet 10

2.1 Bakgrund 10

2.2 Planläggningsprocessen 11

3 Syfte och avgränsningar 16

3.1 Syfte 16

3.2 Avgränsning av aspekter 16

3.3 Geografisk avgränsning 16

4 Förutsättningar 18

4.1 Tekniska förutsättningar 18

4.2 Trafikprognos Norrbotniabanan 20

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling 21

4.4 Järnväg och järnvägsnät 23

4.5 Vägnät och trafik 24

4.6 Landskapet 25

4.7 Riksintressen och Natura 2000-områden 33

4.8 Miljökvalitetsnormer 36

4.9 Yt- och grundvattenförekomster 37

4.10 Boende och hälsa 39

4.11 Rekreation och friluftsliv 43

4.12 Rennäring 45

4.13 Naturmiljö 48

4.14 Kulturmiljö 55

4.15 Naturresurser 80

4.16 Markmiljö 82

4.17 Byggnadstekniska förutsättningar 83

5 Gestaltningsavsikter 88

5.1 Platsspecifika gestaltningsavsikter 91

6 Inledande linjestudier 92

6.1 Introduktion till linjestudiearbete 92

6.2 Tidigt utredda områden och linjer 94

6.3 Studerade linjealternativ och bortval 96

6.4 Vidareutveckling av linjealternativen 98

7 Studerade alternativ 104

7.1 Alternativ 1 Gul 106

7.2 Alternativ 2 Blå 116

7.3 Alternativ 3 Lila 123

8 Översiktliga effekter och konsekvenser av alternativen .. 130

8.1 Bedömning avseende funktion 131

8.2 Bedömning avseende riksintressen och Natura 2000-områden . 134

8.3 Bedömning avseende miljö och hälsa 138

8.4 Bedömning avseende samhälle 169

8.5 Bedömning avseende risk och säkerhet 176

8.6 Bedömning avseende byggbarhet 178

8.7 Bedömning avseende kostnad.....187

8.8 Sammanfattning av bedömningar för alternativskiljande aspekter 188

9 Bedömd måluppfyllelse 192

9.1 Bedömd måluppfyllelse avseende funktion.....192

9.2 Bedömd måluppfyllelse avseende miljö 194

9.3 Bedömd måluppfyllelse avseende ekonomi.....196

10 Förslag till linje för fortsatt projektering..... 198

10.1 Bortval efter utvärderingar och motiv för dessa 198

10.2 Föreslagen linje 200

10.3 Bedömning av måluppfyllelse av föreslagen linje..... 205

10.4 Fortsatt arbete 208

11 Referenser 209

LÄSANVISNING

Denna PM Linjestudie har en struktur som följer den process som arbetet haft med att identifiera en linje för kommande projekteringsskede och framtagande av ett planförslag inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

Inledningsvis redovisas bakgrund, tidigare utredningar och projektets ändamål samt projektmål.

I kapitel 4 redovisas de förutsättningar som projektet har att förhålla sig till. Här beskrivs tekniska förutsättningar, samt de miljö- och byggbarhetsförutsättningar som gäller för korridoren där olika linjealternativ studerats.

För Norrbotniabanan finns även gestaltningsavsikter, vilka kortfattat redovisas i kapitel 5.

I kapitel 6 beskrivs processen kring hur olika tidiga linjealternativ har studerats och eventuellt valts bort med motiv. Dessutom beskrivs i korthet vidareutveckling av kvarvarande alternativ.

Kapitel 7 beskriver de kvarvarande linjealternativen och deras tänkbara utformning.

Kvarvarande alternativ har utvärderats med fokus på att identifiera alternativskiljande aspekter och bedömd måluppfyllelse. I kapitel 8 bedöms kvarvarande alternativ utifrån aspekter inom funktion, miljö och hälsa, samhälle, risk och säkerhet och byggbarhet. I kapitel 9 bedöms alternativens uppfyllelse av projektmålen.

Efter utvärderingen av linjealternativen framkom det att alternativen hade olika fördelar och nackdelar inom olika delsträckor av korridoren. Detta ledde till att en kombinerad linje, den föreslagna linjen, sattes samman.
I kapitel 10 redovisas och utvärderas den föreslagna linjen utifrån en samlad bedömning av effekter, konsekvenser och måluppfyllelse.

1 Sammanfattning

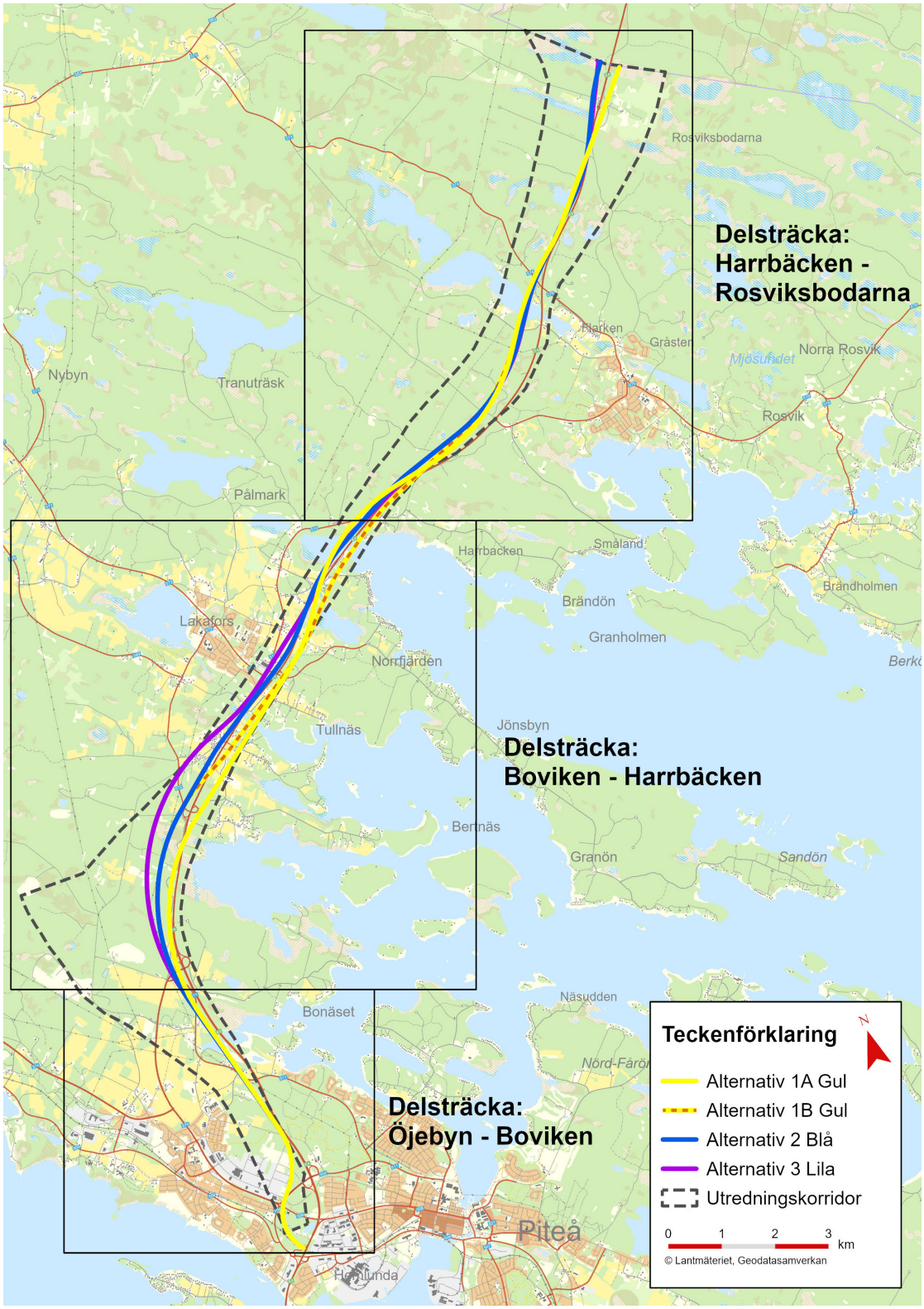
Norrbotniabanan är en ny järnväg som planeras mellan Umeå och Luleå som ska förstärka godstrafiken och möjliggöra persontrafik längs Norrlandskusten. Aktuell linjestudie sträcker sig från Lomtjärn strax utanför Piteå och sträcker sig till Rosviksbodarna norr om Rosvik. Sträckan ligger inom Piteå kommun och är cirka 25 kilometer lång.

Syftet med linjestudien är att identifiera, utreda och utvärdera alternativa linjedragningar inom utredningskorridoren för Norrbotniabanan i norra delen av Piteå kommun, där vald linje kommer att ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet inför upprättande av järnvägsplanen för Norrbotniabanan, Öjebyn–Rosviksbodarna.

Arbetet med att identifiera och utvärdera linjealternativ har skett stegvis och alternativ har avfärdats under arbetets gång. Kvarvarande alternativ som utvärderas i PM Linjestudie benämns alternativ 1 Gul, alternativ 2 Blå och alternativ 3 Lila. Alternativ 1 Gul har två varianter, 1A och 1B, där alternativ 1B tagits fram som en variant för sträckan mellan Boviken–Rosviksbodarna, se Figur 1-1.

Den samlade bedömningen av alternativen har gjorts utifrån en sammanvägning av alternativens effekter och konsekvenser med hänsyn till funktion av järnväg och vägnät, miljö, samhälle, byggbarhet, ekonomi samt uppfyllelse av projektmålen.

Nedan redovisas en sammanfattning av de alternativskiljande konsekvenserna per delsträcka.



Figur 1-1. Översiktskarta som visar de kvarvarande alternativen som utvärderats i PM Linjestudie. De kvarvarande alternativen är alternativ 1 Gul, alternativ 2 Blå och alternativ 3 Lila. Alternativ 1 Gul har två varianter, 1A och 1B, där alternativ 1B tagits fram som en variant för delsträckan Boviken-Harrbäcken och Harrbäcken-Rosviksbodarna.

Delsträcka Öjebyn – Boviken

Skillnaderna mellan alternativen är små på delsträckan Öjebyn–Boviken och samtliga alternativ uppfyller projektets funktionskrav. De alternativskiljande aspekterna är främst kopplade till byggbarhet, naturmiljö och anläggningskostnad.

Alternativ 2 Blå och alternativ 3 Lila bedöms ha de mest gynnsamma förutsättningarna ur byggbarhetssynpunkt. Båda alternativen har mindre behov av markförstärkningsåtgärder och mindre omfattande anpassningar av det befintliga vägnätet. Alternativ 1A Gul innebär däremot större teknisk komplexitet genom omfattande åtgärder på Långskatavägen samt ombyggnation och flytt av E4 vid trafikplats Boviken.

Ur miljösynpunkt bedöms alternativ 2 Blå vara något mer fördelaktigt, eftersom alternativet innebär mindre påverkan på naturmiljön vid Bovikens trafikplats än alternativ 1A Gul. Alternativ 2 Blå har dessutom den lägsta anläggningskostnaden på delsträckan.

Sammantaget förordas alternativ 2 Blå för delsträckan Öjebyn–Boviken. Alternativet bedöms ge den bästa balansen mellan byggbarhet, miljöhänsyn och kostnad samtidigt som skillnaderna jämfört med övriga alternativ är små.

Delsträcka Boviken – Harrbäcken

Delsträckan Boviken–Harrbäcken är den delsträcka där flera motstående intressen måste vägas samman, bland annat regionaltågs-stationen i Norrfjärden, kommunens planerade utveckling, boendemiljö, natur- och kulturmiljö samt byggbarhet.

Ur funktions- och byggbarhetssynpunkt bedöms alternativ 3 Lila vara något mer fördelaktig genom bättre förutsättningar för stations-utformning, kortare och mindre komplexa broar samt mindre behov av markförstärkningsåtgärder. Alternativ 2 Blå bedöms dock ha likvärdiga förutsättningar inom flera av dessa aspekter.

Alternativ 2 Blå bedöms vara det mest fördelaktiga alternativet ur ett samhällsperspektiv. Alternativet överensstämmer med kommunens fördjupade översiktsplan för Norrfjärden, ger de bästa förutsättningarna för den planerade regionaltågsstationens långsiktiga utveckling och innebär en mindre påverkan på jordbruksmark än övriga alternativ. Alternativen 1A och 1B Gul bedöms innebära att möjligheten att genomföra kommunala planer motverkas mest av alla studerade alternativ. Alternativen påverkar utpekade utvecklingsområden för bostäder och verksamheter samt att de föreslagna stationslägena ligger längre ifrån det område som kommunen pekat ut i sin fördjupade översiktsplan för Norrfjärden. Alternativ 1A och 1B Gul samt 3 Lila har den största negativa påverkan på värdefull kulturmiljö längs delsträckan.

Trots att alternativ 2 Blå innebär ett något större intrång i boendemiljöer än alternativ 1A Gul och 1B Gul, bedöms alternativets fördelar väga tyngre i den samlade bedömningen.

Sammantaget förordas alternativ 2 Blå för delsträckan Boviken - Harrbäcken. Alternativet bedöms ge den mest fördelaktiga helhetslösningen genom en väl avvägd balans mellan funktion, samhällsutveckling, miljö och byggbarhet.

Delsträcka Harrbäcken – Rosviksbodarna

På delsträckan Harrbäcken–Rosviksbodarna är de alternativskiljande aspekterna främst kopplade till vattenmiljö, kulturmiljö, byggbarhet, anpassning till E4 och anläggningskostnad.

Alternativ 2 Blå och alternativ 3 Lila bedöms vara mer fördelaktiga ur byggbarhetssynpunkt än alternativen 1A Gul och 1B Gul, eftersom de undviker komplexa korsningar med E4. Alternativ 1A Gul har visserligen de mest gynnsamma geotekniska förutsättningarna, men denna fördel väger inte upp nackdelarna kopplade till byggnadsverk och väganpassningar.

Aternativ 2 Blå och 3 Lila bedöms medföra större påverkan än alternativ 1A Gul på Rosviks fäbodar, som utgör ett riksintresseområde för kulturmiljövården, vilket har beaktats i den samlade bedömningen.

Alternativ 2 Blå bedöms ha den lägsta anläggningskostnaden på delsträckan.

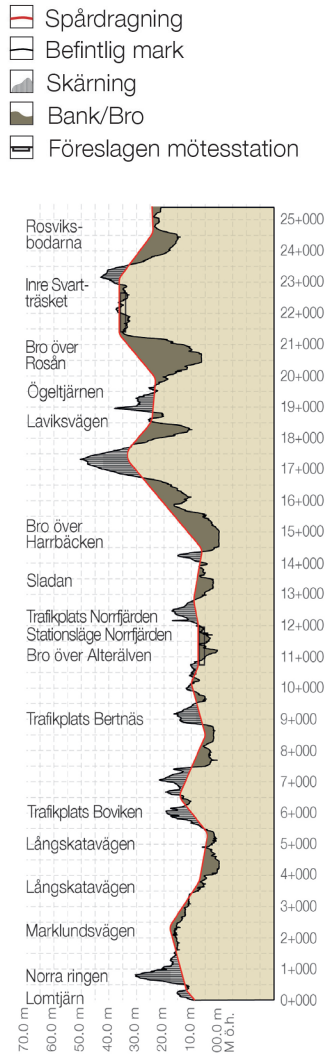
Sammantaget förordas alternativ 2 Blå för delsträckan Harrbäcken–Rosviksbodarna. Alternativet bedöms ge den bästa balansen mellan miljöhänsyn, byggbarhet och kostnad.

Föreslagen linje

Baserat på utvärdering samt förväntad måluppfyllelse för de tre alternativen har bortval av alternativ gjorts i de olika delsträckorna. Resultatet har inneburit ett förslag till en linje för hela sträckan, se profil och översiktskarta i Figur 1-2 och Figur 1-3.

Den föreslagna linjen är sammansatt enligt följande:

- Delsträcka Öjebyn-Boviken: Alternativ 2 Blå
- Delsträcka Boviken-Harrbäcken: Alternativ 2 Blå
- Delsträcka Öjebyn-Rosviksbodarna: Alternativ 2 Blå.



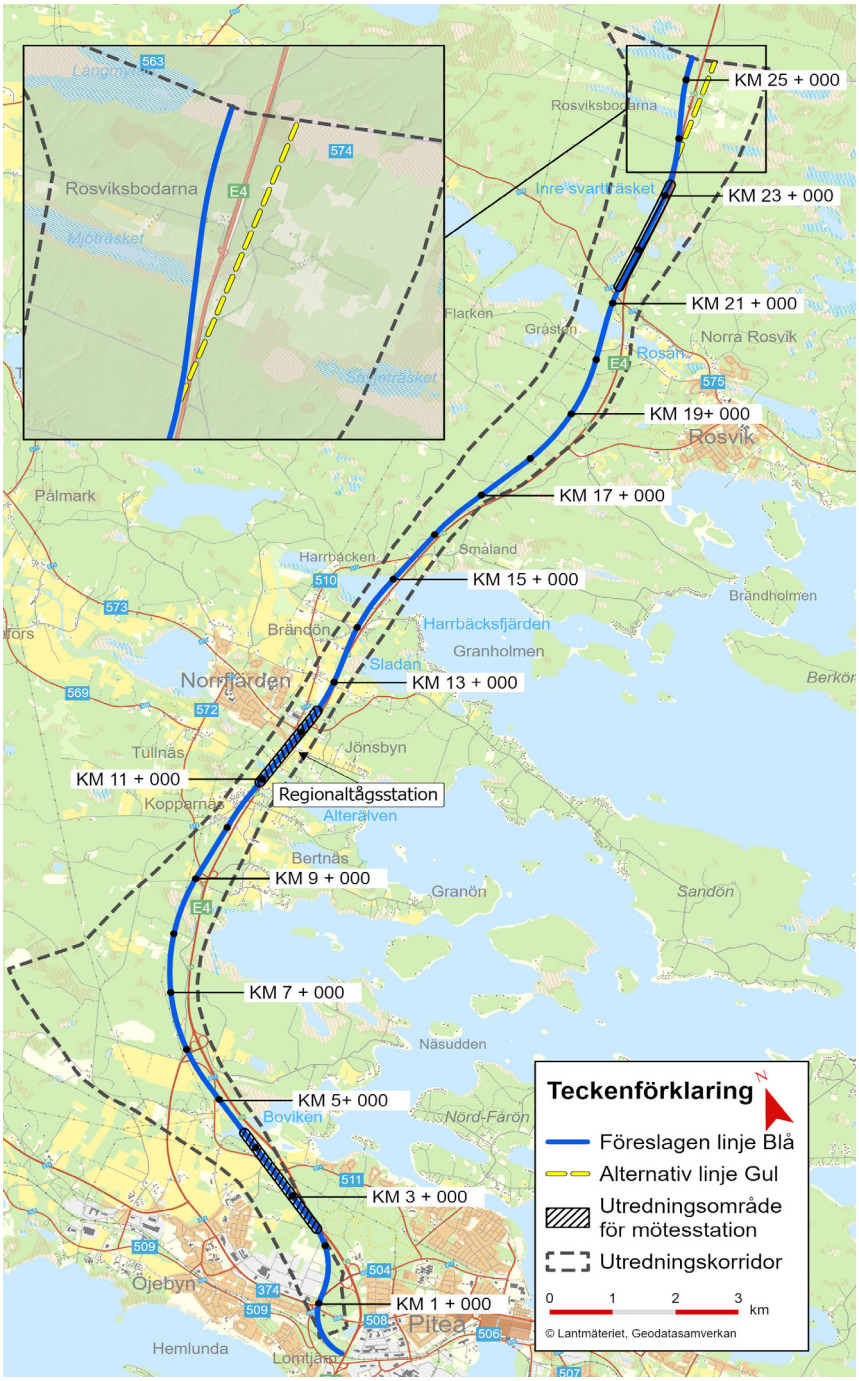
Figur 1-2. Profil linje Blå.

Föreslagen linje, delsträcka Öjebyn-Rosviksbodarna:

Från cirka km 23+500 vid inre Svartträsket fram till kommun-gränsen Piteå/Luleå kommer två linjer att återstå för att möjliggöra alternativ anslutning mot JP13 Rosviksbodarna-Notviken.

De två linjerna som kommer återstå är alternativ 2 Blå och alternativ 1A Gul.

Slutlig linjedragning längs den sista sträckan beslutas i kommande skede i järnvägs-planen.



Figur 1-3. Översiktskarta som visar föreslagen linje Blå. Från inre Svartträsket fram till kommungränsen återstår två linjer för att möjliggöra alternativ anslutning till anslutande järnvägsplan.

Genom det föreslagna linjevalet undviks i huvudsak intrång i de områden som bedöms vara mest känsliga. Alternativ 2 Blå följer i nära anslutning till E4, vilket ger goda förutsättningar att begränsa påverkan på ekologiska samband kopplade till kustnära våtmarker samt Alterälven, Harrbäcksfjärden och Svartträsketsjöarna. Linjen bedöms därmed minska risken för att viktiga samband bryts eller försvagas.

Den föreslagna linjen bedöms även ge goda förutsättningar att bevara områdets kulturhistoriska värden. Genom linjens sträckning kan ett stort antal ålderdomliga byar med medeltida rötter fortsatt bevaras, vilket bidrar till att historiska och funktionella samband i landskapet kan bestå.

Den föreslagna linjen bedöms också ha god måluppfyllelse avseende renskötselns intressen. Linjen innebär begränsade intrång i betesområden för rennäringen, och det bedöms finnas förutsättningar att i kommande skede säkerställa framtida passagemöjligheter för att bibehålla rörlighet och funktion i området.

Den rekommenderade linjen bedöms även ge mycket god måluppfyllelse avseende ett stationsläge i Norrfjärden. Det centrala stationsläget bedöms innebära goda möjligheter att utveckla ett attraktivt resecentrum med stationsnära funktioner i enlighet med Piteå kommuns utvecklingsplaner.

Mot bakgrund av den sammantagna helhetsbedömningen förordas därför alternativ 2 Blå för hela sträckan. Alternativet bedöms medföra mest positiva konsekvenser och högst måluppfyllelse utifrån samtliga utvärderade aspekter.

Den föreslagna linjen bedöms vara mest fördelaktig och ligger till grund för det fortsatta arbetet med att upprätta en järnvägsplan för sträckan.

Från cirka km 23+500 vid inre Svartträsket fram till kommungränsen Piteå/Luleå kommer två linjer att återstå för att möjliggöra alternativ anslutning mot JP13 Rosviksbodarna-Notviken. De två linjerna som kommer återstå är alternativ 2 Blå och alternativ 1A Gul. Val av slutlig linjedragning längs den sista sträckan görs i kommande skede i järnvägsplanen.

2 Beskrivning av projektet

2.1 Bakgrund

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Med Norrbotniabanan förbättras järnvägskapaciteten avsevärt eftersom den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning nära kusten där Norrlands största städer finns.

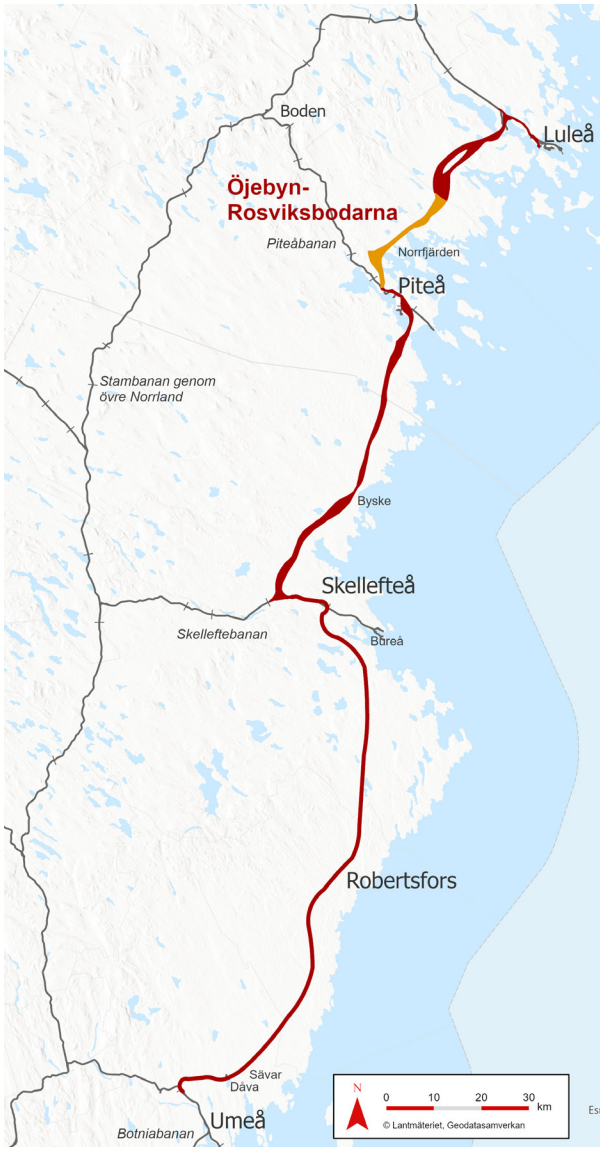
Norrbotniabanan ger möjlighet till både tyngre och längre tåg, vilket gör att företagens transportkostnader beräknas minska med upp till 30 procent.

En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder.

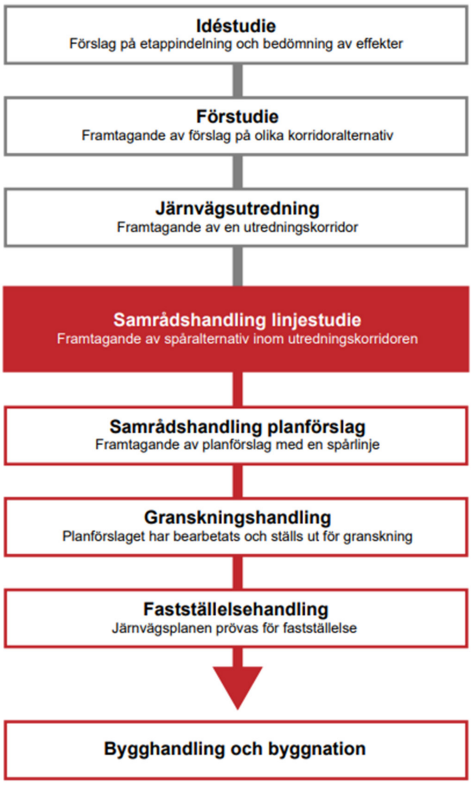
Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna på sträckan kan med Norrbotniabanan halveras.

Invånarna kan nå en större arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, kultur, handel och evenemang. Det gynnar i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Aktuell järnvägsplan, JP12, sträcker sig från Öjebyn till Rosviksbodarna inom Piteå kommun. Sträckan är cirka 25 kilometer lång.



Figur 2.1-1. Norrbotniabanan är en strategisk länk i det nordeuropiska transportnätverket.



Figur 2.2-1. Planprocessen för Norrbotniabanan.

2.2 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

Planeringen av Norrbotniabanan påbörjades enligt en tidigare process med förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan men följer nu den nya planläggningsprocessen, se Figur 2.2-1. Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013.

2.2.1 Dialog och samråd

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

PM Linjestudie tas fram för att sammanställa de utredningar som genomförts samt beskriva processen med framtagande av linjer, hur bedömning av linjer har genomförts och slutligen vilken linje som väljs för fortsatt projektering. PM Linjestudie kommer samrådas under hösten 2026.

I kommande skede kommer en samrådshandling med planförslag och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning arbetas fram och samrådas.

Tidigare handlingar och vad som händer i projektet hittar du på: http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan.

2.2.2 Fortsatt arbete

Under resterande del av 2026 och 2027 kommer Trafikverkets arbete med vald linje att fortsätta vid framtagande av samrådshandling med planförslag och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

2.3 Tidigare utredningar och beslut

2.3.1 Idéstudier

I mars 2003 redovisade Banverket ett regeringsuppdrag om en idé till ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå–Haparanda. Banverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå–Piteå som en lämplig första etapp, men framhöll att förstudier bör upprättas för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå–Luleå kan bli aktuell.

2.3.2 Förstudier

2004–2006 genomfördes tre förstudier på sträckan Umeå–Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå på en översiktlig nivå.

2.3.3 Järnvägsutredningar

Trafikverket har sedan under åren 2006 till 2011 genomfört sex järnvägsutredningar (JU) för sträckan Umeå-Luleå, där en utrednings-korridor för lokalisering av Norrbotniabanan beslutats och där Trafikverkets beslut om sträckningen Öjebyn–Rosviksbodarna ingår.

2.3.4 Val av korridor

I järnvägsutredningarna beslutades en utredningskorridor för lokalisering av Norrbotniabanan längs hela sträckan. De beslutade utredningskorridorerna för JU 140 och JU 150, sträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten –Piteå och Piteå–Gäddvik, ligger till grund för den fortsatta planläggningen av sträckan Öjebyn–Rosviksbodarna i Norrbottens län och specifikt för analys av olika linjealternativ inom korridoren, se Figur 2.3-1.

Trafikverket har valt att gå vidare med korridoren utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv.



Figur 2.3-1. Beslutad korridor för Norrbotniabanan, utsnitt för Piteå kommun.

Valet av korridoren 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. I järnvägsutredningarna presenteras metodiken för utvärdering av de utredda alternativen samt bedömningsgrunder och motiv till de korridorer som utretts.

Sommaren 2021 fick Trafikverket uppdraget av regeringen att påbörja planeringsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå. Den beslutade utredningskorridoren ligger till grund för den fortsatta planläggningen av aktuell sträcka mellan Öjebyn–Rosviksbodarna och specifikt för analys av olika linjealternativ inom korridoren.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Ändamål

Det övergripande syftet med Norrbotniabanan är att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling, i enlighet med de transportpolitiska målen. Detta inkluderar även ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter. En hållbar utveckling förutsätter att dessa aspekter samspelar och därför ska Norrbotniabanan, ny järnväg Umeå-Luleå, tillgodose:

- framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling.
- samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- samverkande bebyggelse och transportsystem.
- god miljö och långsiktig hållbarhet.

2.4.2 Projektmål

Övergripande projektmål för hela Norrbotniabanan, Umeå-Luleå

För att bidra till uppfyllelse av ändamålet för Norrbotniabanan har ett antal övergripande projektmål för hela sträckan Umeå-Luleå formulerats:

Funktionsmålet - Tillgänglighet

- **Ett tillgängligt transportsystem.** Norrbotniabanan ska medge rationell trafikering med en gen, smidig och genomgående linjeföring. Resecentra lokaliseras centralt med god tillgänglighet för alla, oberoende av samhällsgrupp, ålderskategori eller eventuella funktionshinder.
- **En hög transportkvalitet.** Norrbotniabanan ska ha en god standard som möter dagens och framtidens krav för godstrafiken. Väl utformade godstransportlösningar avseende lokalisering och utformning av anslutningar till industrispår, godsterminaler och hamnar.
- **En positiv regional utveckling.** Norrbotniabanan ska medföra en avsevärd förkortning av restiderna för persontrafik och vara ett konkurrenskraftigt alternativ för godstransporter, väl förankrat hos de lokala industrierna.
- **Ett jämställt transportsystem.** Vid lokalisering och utformning av resecentrum ska stor vikt läggas vid att tillgodose alla människors transportbehov.

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa

- **En säker trafik.** Norrbotniabanan ska vara säker, modernt utformad med väl genomarbetade lösningar för såväl järnvägstrafiken som för omgivningen.
- **En god miljö.** Norrbotniabanan ska erbjuda ett miljövänligt transportalternativ för både gods- och persontransporter genom ökad energieffektivitet i transportsystemet och därmed minskade utsläpp. Järnvägen lokaliseras med stor hänsyn till omgivningen så att negativ påverkan på människors hälsa och på miljön minimeras.

Ekonomiska mål

- **Optimerad kostnad.** Norrbotniabanan ska utformas för att vara samhällsekonomiskt effektiv och en optimerad kostnad i ett livscykelperspektiv ska eftersträvas.
- **En resurseffektiv anläggning.** Norrbotniabanan ska utformas för en resurseffektiv energianvändning och bidra till ett fossilfritt samhälle.

Projektspecifika mål Öjebyn-Rosviksbodarna

De projektspecifika målen baseras på de övergripande projektmålen för hela Norrbotniabanan, Umeå–Luleå. De används i bortvalsprocessen och när de kvarvarande alternativen ska utvärderas.

Målet är att skapa en bra grund för valet av alternativ och att det ska finnas en god förankring av valet hos allmänheten, berörda myndigheter och organisationer.

Funktionsmål

- Lokalisering och utformning av järnvägen ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet - till exempel gångtider, placering och avstånd mellan mötesstationer. Järnvägsplanen ska skapa förutsättningar för optimala anslutningar mot anslutande järnvägsplaner.
- Banans sträckning ska möjliggöra ett attraktivt, tillgängligt och funktionellt stationsläge i Norrfjärden. Viktiga målpunkter, strukturer och samband i orten, närhet till boende, möjlighet till resandeutbyte, parkering, anslutande vägar samt kommunens utbyggnadsplaner i framtiden ska beaktas.
- Jämställdhetsperspektivet ska beaktas vid placering och utformning av passager av järnväg och väg, plattformar samt övriga ytor och stråk där människor vistas, för att skapa trygga miljöer för alla i samhället.

Miljömål

- I järnvägsplanen ska anpassningar samt skydds- och skadeförebyggande åtgärder vidtas för att möjliggöra passager och så långt som möjligt bibehålla ekologiska samband, bevara kulturhistoriska karaktärsdrag och synliggöra historiska miljöer och händelser som bär områdets berättelser.
- Renskötselns intressen och behov ska beaktas vid dragning och utformning av järnvägsanläggningen genom att minimera intrång i värdefulla betesområden och säkerställa att funktionella samband i landskapet bibehålls.
- Utformningen ska beakta landskapets strukturer, historiska, rumsliga och funktionella samband. Gestaltningen ska bidra till att inpassa anläggningen och skapa nya upplevelsevärden.
- En sammanhållen och god boendemiljö ska eftersträvas på sträckan.

Ekonomiska mål

- Järnvägens sträckning ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad.
- Järnvägsanläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med låga livscykelkostnader.
- Anläggningen ska utformas för att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Sträckningen ska optimeras för att ge en hållbar masshantering med begränsad massförflyttning och nyttjande av befintliga massor.

3 Syfte och avgränsningar

3.1 Syfte

Syftet med PM Linjestudie är att identifiera, utreda och utvärdera alternativa linjedragningar inom utredningskorridoren för Norrbotniabanan i den norra delen av Piteå kommun. PM Linjestudie är ett underlag för Trafikverkets beslut om linje, där vald linje sedan kommer att ligga till grund för järnvägsplanen Norrbotniabanan Öjebyn-Rosviksbodarna.

3.2 Avgränsning av aspekter

I detta PM redovisas de aspekter avseende funktion, miljö, risk, byggbarhet, genomförande, samhälle och ekonomi som bedöms vara betydelsefulla för val av linje.

Beskrivningen av aspekter har baserats på befintligt underlag samt resultat från utredningar och inventeringar som genomförts under 2023–2025. Exempel på undersökningar och inventeringar som genomförts är geotekniska undersökningar, naturvärdesinventering och landskaps- och kulturmiljöanalys. Detaljeringsgraden är på en sådan nivå som bedöms tillräcklig för val av linje inom korridoren.

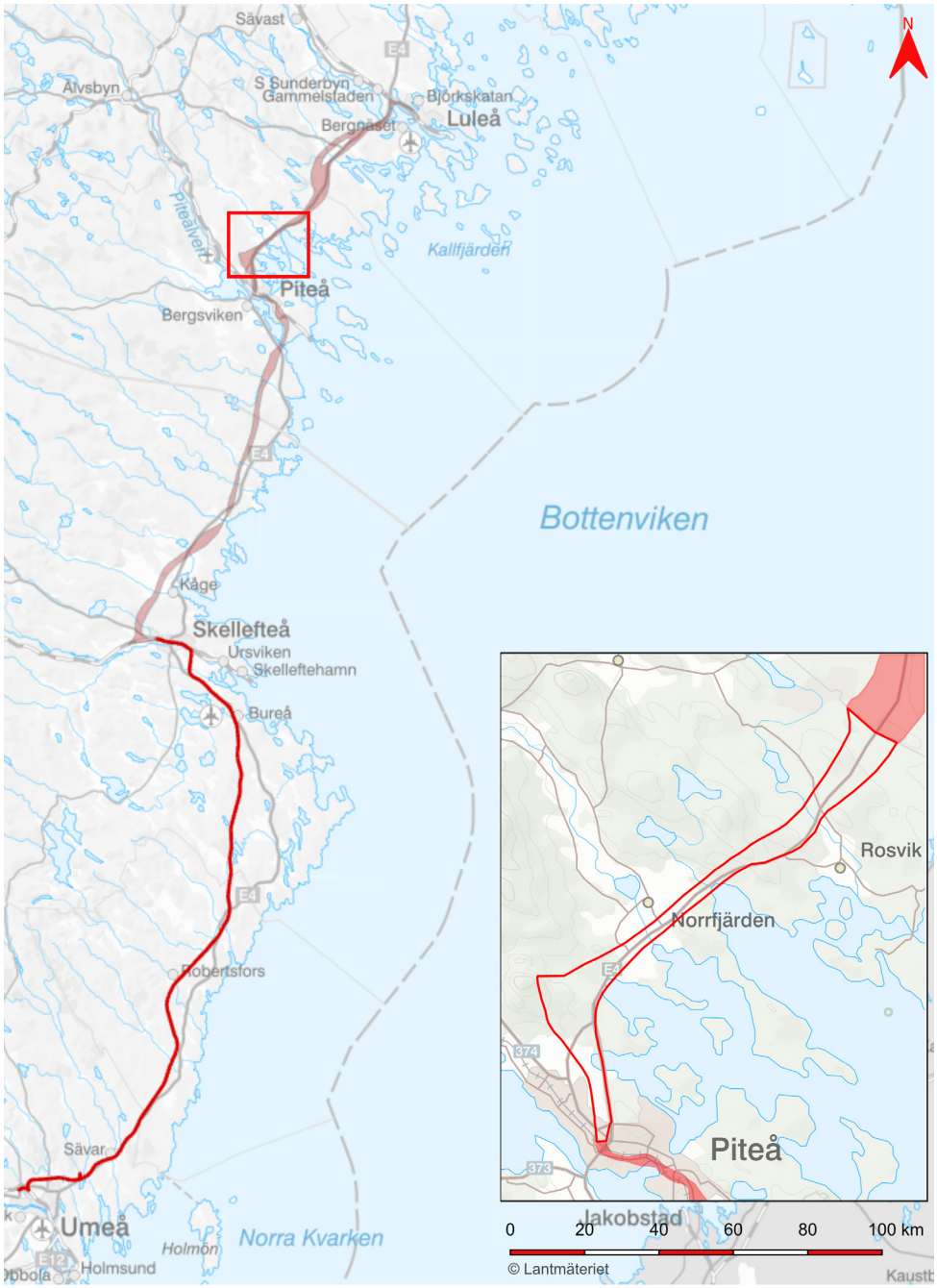
I kommande skede i järnvägsplanen kommer ytterligare detaljer kring vald linje att utredas, som effekter och konsekvenser samt åtgärder för minskad påverkan eller åtgärder för att anpassa järnvägen till befintligt landskap. Vald linje representerar järnvägens huvudsakliga dragning i detta skede. I kommande skede kommer markanspråk samt ytterligare detaljer som behov av bullerskyddsåtgärder, bygg-, service- och ersättningsvägar, passager och anpassning till befintlig infrastruktur att redovisas.

3.3 Geografisk avgränsning

Det inledande arbetet med järnvägsplanen och PM Linjestudie avgränsas geografiskt av den beslutade utredningskorridoren för sträckan Öjebyn-Rosviksbodarna. Sträckan börjar i Öjebyn vid Lomtjärnsområdet strax utanför Piteå och sträcker sig hela vägen fram till Rosviksbodarna norr om Rosvik, se Figur 3.3-1. Sträckan är cirka 25 kilometer lång. Utredningsområdet består av en blandning av jord- och skogsmark, befintlig bebyggelse, tätortsnära bebyggelse samt befintlig infrastruktur där E4 sticker ut i landskapet. Inom utredningsområdet finns även många bevarandevärda områden för natur och kulturmiljö samt rekreation.

Förutsättningarna inom korridoren beskrivs i kapitel 4. *Förutsättningar*. Beskrivningen av förutsättningar har gjorts utifrån de områden eller aspekter som kan komma att påverkas av en linjedragning och därmed måste beaktas.

Som grund till bedömningarna har även ett influensområde beaktats i arbetet. Järnvägsplanens influensområde utgörs av det område inom vilket miljöeffekter från de planerade åtgärderna bedöms kunna uppkomma. För vissa aspekter är det begränsat till järnvägens närområde, medan det för andra är större. De miljöaspekter som potentiellt kan påverkas utanför järnvägsplanens utredningsområde är exempelvis buller, kulturmiljö, rennäringsfrågor med mera. Detta är aspekter som inte har en tydlig geografisk avgränsning.



Figur 3.3-1. Norrbotniabanans beslutade utredningskorridor. I kartan syns utredningskorridoren för sträckan Öjebyn - Rosviksbodarna.