

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Norrbotniabanan, Länsgränsen Västerbotten/Norrbotten - Munksund

Piteå kommun, Norrbottens län
2026-06-29



Revideringslogg

Datum	Version	Skede
Version 1.0	2026-06-29	Linjestudier

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: AECOM/Rejlers

Dokumentdatum: 2026-06-29

Ärendenummer: TRV 2025/135420

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Larsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Inledning	6
2.1 Avgränsning	6
3 Samrådsrets.....	7
4 Samråd	8
4.1 Tidigare utförda samråd.....	8
4.2 Tidiga samråd i järnvägsplanen	9
4.3 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet.....	13
4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	13
4.3.2 Samråd med berörd kommun	13
4.3.3 Samråd med berörda samebyar	13
4.3.4 Samråd med berörda aktörer om Pitsundet	14
4.3.5 Samråd med berörda verksamheter	15
4.3.6 Tidigt samråd linjestudier	15
4.3.7 Samråd val av linje	40
4.3.8 Samråd vid utformning av planförslaget.....	40

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 andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Samråd kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkter från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Norrbottens län samt andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv samt med allmänhet. 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.

Arbetet med Norrbotniabanan sträckning genom Piteå återupptogs 2023 i enlighet med nationell plan för transportinfrastrukturen.

Trafikverket höll ett inledande informationsmöte 2023 inför arbetet med järnvägsplanerna. Under 2024 startade arbetet med järnvägsplanen för sträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten-Munksund

Aktuell samrådsredogörelse omfattar inkomna synpunkter och yttranden från 2022 fram till 29 juni 2026.

För järnvägsplan Norrbotniabanan, Länsgränsen Västerbotten/Norrbotten – Munksund har Trafikverket löpande möten med Piteå kommun och Länsstyrelsen i Norrbottens län. Konsultationsmöten hålls med berörda samebyar, SSR och Sametinget. Möten har hållits med industrier och Sjöfartsverket angående passagen av Pitsund. Möten har även hållits med andra berörda verksamhetsutövare och intressenter.

Under 2025 genomfördes ett tidigt samråd under perioden 21 oktober till 27 november. Utskick med inbjudan till samråd skickades till samrådsretsen vilket omfattade Piteå kommun, länsstyrelsen i Norrbottens län, myndigheter, berörda samebyar, organisationer, föreningar samt fastighetsägare inom utredningskorridoren.

Trafikverket anordnade informationsmöte och öppet hus för allmänheten 22 oktober på Pite Havsbad där det fanns möjlighet att ta del av

informationen om Trafikverkets studerade linjedragningar på sträckan Längsgränsen Västerbotten/Norrbottn – Munksund. Allmänheten informerades om samrådet och Öppet hus via annonsering. Samrådsmaterialet, i form av en broschyr och en interaktiv samrådsportal fanns även tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden. Inkomna synpunkter har sammanfattats och bemötts i denna samrådsredogörelse.

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.

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 4.1.2) har diariesförts på ärendenummer TRV 2022/94577 och TRV 2025/135403.

Handlingar tillhörande järnvägsplan Norrbottensträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten – Munksund finns diariesförda under ärendenummer TRV 2025/135420.

2.1 Avgränsning

Den här samrådsredogörelsen inför val av linje omfattar primärt de synpunkter som berör aktuell järnvägssträckning, det vill säga sträckan mellan Länsgränsen Västerbotten/Norrbotten och Munksund. Synpunkter som inkommit angående val av korridor hanteras endast kortfattat.

Denna samrådsredogörelse omfattar synpunkter och dialog som skett till och med 29 juni 2026.

3 Samrådsrets

För järnvägsplan Länsgränsen Västerbotten/Norrboten – Munksund har samrådsretsen för tidigt samråd under hösten 2025 bestått av kända fastighetsägare, ledningsägare samt övriga berörda rättighetshavare inom den beslutade korridoren. Samrådsretsen har även inkluderat berörda i de områden där studerade linjer går tangerar korridorgränsen.

Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Piteå kommun och allmänhet ingått i samrådsretsen. I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med en utökad samrådsrets.

4 Samråd

4.1 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 länsgränsen Västerbotten/Norrbotten-Munksund.

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.

Under arbetet med järnvägsutredning 140 Länsgränsen AC/BD – Piteå har flera samråd genomförts. Dessa samråd har sammanställts i PM Samrådsredogörelse för järnvägsutredningen och inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer F 07-892/SA20.

4.2 Tidiga samråd i järnvägsplanen

Arbetet med Norrbotniabanans sträckning genom Piteå återupptogs 2023 i enlighet med nationell plan för transportinfrastrukturen. Trafikverket höll ett inledande informationsmöte 2023-01-24. 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.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från informationsmötet. Under detta avsnitt sammanfattas även synpunkter som inkommit efter informationsmötet som behandlar korridorsval samt inkommet yttrande från intressegruppen Ja till Norrbotniabanan – E4 Lomtjärn.

Inkomna handlingar har diarieförts på ärendenummer TRV 2022/94577 och TRV 2023/135403.

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*

Norrbottenbanan 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. Planlägningsprocessen regleras i väglagen (1971:954) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

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 2022-08-12. Yttrandet innehöll 50 punkter med olika motiv till varför vald korridor inte är lämplig. Trafikverket svarade intressegruppen på samtliga punkter. Yttrandet och svaren finns diarieförda under Dnr TRV 2022/94577. 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.

Inkomna synpunkter från 2024 avseende val av korridor

Mellan 2024-08-31 och 2024-09-02 inkom sex yttranden från allmänheten. Yttrandena finns diarieförda under diarienummer TRV 2025/135403.

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.

4.3 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet

I detta kapitel beskrivs de samrådsaktiviteter som genomförts i järnvägsplaneskedet. Aktiviteterna redovisas i kronologisk ordning med uppgift om vilka huvudsakliga sakfrågor varje aktivitet omfattade, vilka särskilda frågor och synpunkter som framfördes samt Trafikverkets bemötande av dem. Inledningsvis beskrivs de kontinuerliga möten som har hållits med myndigheter och organisationer.

Handlingar tillhörande järnvägsplan Norrbottensträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten – Munksund finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135420.

4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har löpande möten med Länsstyrelsen i Norrbottens län där Trafikverket informerar om arbetet med järnvägsplanen.

4.3.2 Samråd med berörd kommun

Sedan hösten 2023 har Trafikverket och Piteå kommun haft löpande avstämningsmöten. Syftet med mötena är att informera om arbetet med järnvägsplanerna inom Piteå kommun samt att samordna Trafikverkets och kommunens planarbete och samrådsaktiviteter.

4.3.3 Samråd med berörda samebyar

Parallellt med järnvägsplanen har Trafikverket, Sametinget, Svenska Samernas Riksförbund (SSR) och berörda samebyar påbörjat konsultation enligt lag (2022:66) konsultationsordningen om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

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.

Trafikverket har startat konsultation med berörda samebyar. Ett första konsultationsmöte hölls med Östra Kikkejaure i november 2024. Under augusti 2025 genomfördes separata konsultationsmöten med båda berörda samebyarna Östra Kikkejaure och Västra Kikkejaure. På dessa konsultationsmöten har Trafikverket informerat om Norrbottensträckan och samebyarna har fått möjlighet att beskriva hur de bedriver rennäring i området och var de ser behov av passager. Diskussioner har även förts

kring övergripande utformning av järnvägsanläggningen och ersättningsfrågor.

Sametinget och Svenska Samernas Riksförbund (SSR) har tackat ja till konsultation, de inledande mötena hölls 2025 för sträckan Piteå-Luleå.

Trafikverket kommer att kalla till fortsatta konsultationsmöten med samebyarna, SSR och Sametinget som fortsatt önskar konsultation under framtagandet av planförslaget. Resultatet av konsultationen kommer att sammanställas i en separat rapport.

4.3.4 Samråd med berörda aktörer om Pitsundet

Under våren 2024 har Trafikverket haft ett samrådsmöte med Sjöfartsverket för att inleda en dialog om farleden genom Pitsund. Under mötet diskuterades bland annat behovet om seglingsfri höjd på 30 meter för att framtidssäkra verksamheter. Vidare berördes hamnens utvecklingsbehov, inklusive större fartyg, muddringsåtgärder och befintlig vägbro, samt Sjöfartsverkets principiella stöd för en fast högbro under förutsättning att sjöfarten kan upprätthållas och att industrins långsiktiga behov beaktas.

Trafikverket har också under våren 2024 haft ett samrådsmöte med Piteå Hamn gällande potentiella brolägen över Pitsundet. Under samrådsmötet delgav Trafikverket den fartygssimulering som genomförts och även vilka brolägen som identifierats. Diskussioner fördes kring möjligheten att ta in större båtar i Pitsund, där det framkom att inga aktuella muddringsplaner finns och att dagens begränsning på 100 meter beror på sikt-, mörker- och vindrestriktioner samt svårigheter vid vårfloden.

Under hösten 2025 har Trafikverket även haft inledande samrådsmöte med berörda industriverksamheter SCA, Smurfit Westrock och Svea skog med anledning av passagen av Pitsund. Under mötet informerade Trafikverket om pågående arbete med järnvägsplanen och studerade broalternativ. Diskussioner fördes även avseende industriverksamheternas framtida planering och påverkan på befintlig farled under arbetet med järnvägsplanen.

Under våren 2026 har Trafikverket haft möte med industrierna och Sjöfartsverket för fortsatt dialog om passagen vid Pitsund.

Trafikverket kommer att kalla till fler separata samrådsmöten med berörda aktörer för fortsatt dialog under framtagandet av planförslaget.

Inkomna yttranden från industrierna sammanfattas i samrådsredogörelsen, avsnitt 4.3.6.

4.3.5 Samråd med berörda verksamheter

I samband med det tidiga samrådet av linjestudierna i oktober 2025 hade Trafikverket och Pite havsbad group ett samrådsmöte. På mötet framförde Pite havsbad synpunkter på att det bör anläggas en station för resande i närheten av Pite Havsbad. Att anlägga en station vid Pite havsbad har diskuterats i tidigare arbete med järnvägsutredningen.

Under våren 2025 har Trafikverket haft samrådsmöte med BDX som är berörda av Norrbottenbanan genom att den planerade järnvägen passerar genom området för grustakten i Munksund. På mötet diskuterades hur den nya järnvägen planerar att dras genom området och behov av åtgärder.

4.3.6 Tidigt samråd linjestudier

I arbetet med linjestudierna har ett tidigt samråd genomförts under perioden 2025-10-21–2025-11-27. Information om samrådet och inbjudan till informationsmöte med öppet hus har publicerats via annonsering i Piteå Tidningen, NSD och Norrbottens Kuriren 2025-10-11 samt Post- och inrikes tidningar 2025-10-10.

Utskick till samrådsgruppen med inbjudan till samråd har gjorts via brev eller e-post 2025-10-03.

I annonseringen och breven framgick information om var man kunnat ta del av handlingarna för samrådet.

Samrådstiden har varit mellan 2025-10-21--2025-10-27.

Samrådsmaterialet samt en digital samrådsportal har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden.

Informationsmöte med öppet hus hölls på Pite Havsbad i Piteå den 22 oktober 2025. På mötet informerade Trafikverket om studerade linjedragningar på sträckan Länsgränsen Västerbotten/Norrbotten – Munksund. Utöver brev informerade Trafikverket via annonsering i Norrbottens Kuriren och NSD 2025-10-03 med hänvisning till projektets hemsida där samma information fanns att tillgå som vid informationsmötet.

Under informationsmötet på Pite Havsbad i Piteå den 22 oktober 2025 valde cirka 200 personer att besöka samrådsaktiviteten. På mötet presenterades projektet både muntligt och skriftligt där det också fanns möjlighet för allmänheten att gå runt och titta på kartor samt diskutera med Trafikverket. Från allmänheten gavs information om

områdesförutsättningar och det ställdes frågor om järnvägens planerade detaljutformning och förslag till linjealternativ, brotyper samt frågor om hur projektet berör den egna fastigheten.

Materialet som presenterades fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt genom utskrivet material som besökare kunde ta del av.

Samrådsmaterialet innehöll en samrådsbroschyr och en digital portal med interaktiva kartor och text där det fanns möjlighet att läsa om de föreslagna linjealternativen. Synpunkter kunde lämnas direkt på informationsmötet eller skriftligt per post och e-post, via E-formulär på Trafikverkets hemsida och via den digitala samrådsportalen. Tidsperioden för inlämning av synpunkter var 21 oktober till och med 27 november 2025.

Trafikverket tog emot cirka 70 skriftliga synpunkter under samrådsperioden, varav cirka 20 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter med Trafikverkets bemötande på inkomna synpunkter och frågor. Yttranden är diarieförda under Diarienummer TRV 2025/13520.

4.3.6.1 Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen inkom med yttrande den 21 januari 2026 i det tidiga samrådet för linjestudierna.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Norrbottens remissvar

1. Naturvärden:

De högsta naturvärdena inom korridoren är kopplade till våtmarksområdena mellan länsgränsen och Ronningarna samt tallhedarna mellan Pitsund och Munksund. Inom korridoren förekommer jordbruksmark, framför allt vid Ronningarna mellan Jävre i öster till Kvarnkullen i väster längs med väg 501, där de öppna landskapen är viktiga för den biologiska mångfalden.

Norr om länsgränsen går samtliga föreslagna linjealternativ över ett våtmarksområde samt ett naturligt vattendrag, Finnträskån. Vid utformning och anläggning bör särskild hänsyn tas till våtmarkerna och negativ påverkan i möjligaste mån undvikas.

Samtliga linjealternativ korsar vid Rentjärnen som är ett naturvärdesobjekt med höga naturvärden, bland annat äldre tallskog. Efter Rentjärnen viker linjealternativ 2A av österut och korsar ett naturvärdesobjekt med höga naturvärden bestående av

grandominerad barrskog med inslag av björk och tallar. I området finns även doftticka, som är rödlistad och fridlyst enligt Artskyddsförordningen. Linjealternativet korsar jordbruksmark och biotopskyddade öppna diken i jordbruksområdet vid Ronningen. Länsstyrelsen bedömer linjealternativet som mindre fördelaktigt.

Samtliga föreslagna linjealternativ går över Pitholmsheden som hyser höga naturvärden då området delvis består av opåverkad sandtallskog med rik förekomst av marksvamp. I området förekommer även Bottnisk malört som är fridlyst enligt Artskyddsförordningen.

Längs sträckan återfinns produktiv jordbruksmark nordväst om Jävre. I detta område är det linjealternativ 2 och 3 som passerar jordbrukslandskapet på mest hänsynsfullt sätt. Länsstyrelsen anser att det vore bäst med en dragning långt från vatten med ordentligt dimensionerade övergångar för att minimera påverkan på de organismer som finns.

Länsstyrelsen gör ett flertal medskick inför arbete med MKB och fortsatt utredning. Länsstyrelsen anser bland annat att en artskyddsutredning bör tas fram för att beskriva hur den planerade ledningen tillsammans med befintlig och pågående infrastruktur och exploateringsprojekt kan påverka skyddade och skyddsvärda arter. Föreslagna skyddsåtgärder samt en utredning av behovet av artskyddsdispens ska finnas då både dispenskravet bedöms aktualiseras och inte. Vidare anser länsstyrelsen att en inventering behöver göras av fåglar, kärlväxter, grod- och kräldjur samt eventuellt fladdermöss samt av akvatiska och marina miljöer så att lämplig hänsyn kan tas. Behovet av ekologisk kompensation, utifrån principen för skadelindringhierarkin, behöver utredas i ett tidigt skede. Kommande handlingar behöver även redovisa hur spårlinjerna berör de objekt som omfattas av generellt biotopskydd, öppna diken och stenmurar tillsammans med information om hur objektens funktion säkerställs.

2. Rennäring:

Korridoren där Norrbotniabanan planeras berör två samebyar; Östra Kikkejaur och Västra Kikkejaur. Norrbotniabanan klassas som svåra passager för båda samebyar och löpande samråd med samebyarna är viktigt för att kunna mildra negativa konsekvenser. Goda passagemöjligheter och eventuellt andra anpassningar och åtgärder är avgörande för att inte påtagligt försvåra bedrivande

rennäring i dessa riksintresseområden.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommande handlingar redovisar Norrbottenabans konsekvenser för renskötsel på kort, medellång och lång sikt inklusive kumulativa, permanenta, tillfälliga, sociala och kulturella effekter. Till detta bör även en sådan redovisning omfatta hur projektet påverkar renarnas funktionella samband samt vilka förebyggande åtgärder, uppföljningsprogram och helhetslösningar som planeras. Underlaget ska även visa utredningsområdet och sträckningarna i förhållande till Sametingets kartor med tydliga samebygränser.

3. Kulturmiljö och jordbruksmark:

Länsstyrelsen lämnar synpunkter att det inte framgår av samrådsunderlaget om Trafikverket tagit fram eller planerar att ta fram en kulturmiljöanalys. Länsstyrelsen rekommenderar att en sådan tas fram snarast. Trafikverket behöver även förtydliga och motivera vilka kulturmiljöer som avses inom korridoren i kommande underlag.

Redogörelsen av de i nuläget kända forn- och kulturlämningarna i samrådsunderlagets kapitel Kulturmiljö kommer att behöva kompletteras efter att de arkeologiska utredningarna är slutförda och fornlämningsförekomsten är helt klarlagd. Trafikverket pekar ut ett antal kulturmiljöer inom korridoren, men behöver i kommande underlag motivera och förtydliga vad som avses med detta.

Länsstyrelsen rekommenderar att en bebyggelseinventering genomförs snarast för att klargöra om kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan komma att beröras samt i förekommande fall beskriva och värdera denna.

Påverkan på fornlämningar är i nuläget osäkert men oavsett spårlinjeval kommer många fornlämningar att beröras. Även om inget riksintresse för kulturmiljövård ligger inom korridoren, vill länsstyrelsen påpeka att åtgärder som ligger utanför riksintressen eller områden med höga kulturmiljövärden kan påverkas på längre avstånd. Bedömning om påverkan på sådana områden bör ingå i linjevalsstudien.

Utifrån vad som är känt i nuläget är länsstyrelsens bedömning att det mest kritiska ur kulturmiljösynpunkt är sträckorna vid Altermyran/Båtviken, Nybruket, Pitsund och Pitholmsheden. Bedömningen kan komma att ändras när Trafikverket

kompletterat med kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering och länsstyrelsen tagit del av resultatet från dessa. Vid Altermyran/Båtviken löper linjealternativet genom ett område med forn- och kulturlämningar, möjliga kulturlämningar och så kallade lägen. Vid Nybruket påverkas kulturmiljön oavsett spårlinjealternativ. Länsstyrelsen anser att påverkan sannolikt hade blivit större om linjedragningen hade planerats genom centrala eller östra delen av korridoren. Vid Pitsund och Pitholmsheden är linjealternativ som ligger längst öster i korridoren mest lämpligt ur kulturmiljösynpunkt då fler av alternativen vid Pitsund påverkar bebyggelsen öster om väg 932. Väster om vägen finns bebyggelse som kan ha kulturhistoriska värden, vilket en bebyggelseinventering skulle klargöra.

Länsstyrelsen påpekar även att väster om Ronningarna och öster om Krokträsket sträcker sig linjealternativ 1A, 4A och 5 en bit utanför den korridor som omfattats av arkeologisk utredning steg 1. Länsstyrelsen kan komma att ställa krav på kompletterande arkeologisk utredning steg 1 inom dessa områden.

4. Vattenförekomster och vattenverksamhet:
Länsstyrelsen konstaterar att järnvägsplanen passerar vattenskyddsområdet Pitholm (Klubben) där samtliga presenterade linjealternativ berör vattenskyddsområdets yttre skyddszon. De väsentliga alternativen 2B, 3A och 5 medför dock ett något mindre intrång. Det kan komma att bli aktuellt med tillstånd eller dispens enligt skyddsföreskrifterna.

Inom korridoren finns fem ytvattenförekomster, varav tre av dessa utgörs av vattendrag med måttlig ekologisk status. Två av dessa utgörs av kustvatten. Utanför korridoren finns ytterligare två vattenförekomster med god ekologisk status som kan påverkas indirekt av projektet.

Med avseende på att berörda vattendrag har dålig-måttlig ekologisk status, som till stor del beror på förekomsten av vandringshinder, önskar länsstyrelsen att göra följande medskick; Om dessa vandringshinder utgörs av Trafikverkets egna anläggningar, broar eller trummor, skulle kanske dessa vandringshinder kunna åtgärdas som kompensation eller i förebyggande syfte för att inte ytterligare försämra vattendragens status i samband med projektet.

Trafikverket behöver redogöra för planerade åtgärder för att inte

försämra vattenförekomster och i kommande handlingar redovisa bedömd påverkan på berörd vattentäkt, både under byggskede och driftfas.

Länsstyrelsen anser att kommande handlingar behöver redogöra för planerade åtgärder för att inte försämra för berörda vattenförekomsternas möjligheter att uppnå alternativt behålla de fastställda miljökvalitetsnormerna

5. Sulfidjord och förorenade massor:

Linjealternativen passerar genom eller i närheten av ett antal förorenade områden som är utpekade på EBH-kartan.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket om att koordinaternas placering för ett potentiellt förorenat område kan vara osäkra och kan därmed inte utgöra en fixpunkt som det alltid går att förhålla sig till.

Länsstyrelsen har inte kännedom om eventuella miljötekniska markundersökningar vid EBH-objekten som ligger i närheten av linjealternativen och hänvisar därför Trafikverket till Piteå kommuns miljökontor för mer information.

Där Norrbotniabanan planeras, återfinns aktiv sur sulfatjord och potentiell sur sulfatjord. Trafikverket bör utgå från att sura sulfatjordar förekommer längs hela den föreslagna sträckningen, förutom vid förekomst av berg, för att säkerställa att sur sulfatjord inte missas.

Om Trafikverket avser att ansöka om tillstånd för att återvinna massor för anläggningsändamål krävs miljötillstånd. Tillstånd kan även krävas för hantering av förorenade massor som kan påträffas i anläggningsskedet. Länsstyrelsen vill understryka vikten av samordning inom Trafikverket vad gäller omhändertagande av påträffad sulfidjord.

6. Risk och säkerhet:

Länsstyrelsen önskar fortsatt utredning kring buller och vibrationer kopplat till bebyggelse, närområdet Havsbadet-Skuthamn-Munksund/Pitholm.

Vidare önskar länsstyrelsen att Trafikverket ser över möjlighet till planfria korsningar och andra åtgärder för att höja säkerheten. Räddningsplatser längs järnvägen bör tydliggöras där det inte finns en naturlig koppling till närliggande vägar. Räddningsplatser bör

visualiseras, exempelvis på kartunderlag, och bör vara baserade på riskanalys vad gäller kritiska områden.

Trafikverkets svar:

1. Trafikverket är medvetna om att det förekommer naturvärden inom utredningskorridoren. Vid val av linjealternativ kommer avvägningar mellan de olika alternativen att göras för att minimera den påverkan som kan uppstå där påverkan på befintlig miljö är en av dessa aspekter. Alternativen värderas även efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå. I fortsatt arbete kommer anläggningen att anpassas för att ytterligare minimera den negativa påverkan som kan uppkomma.

Vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kommer berörda värden att beskrivas utifrån status och funktion, vilken påverkan anläggningen medför, anpassningar och eventuella åtgärder samt vilken konsekvens planerade åtgärder får. Vid framtagande av MKB ingår direkta, indirekta samt kumulativa effekter som en del av bedömningarna.

Vad gäller kompletterande inventeringar och framtagande av artskyddsutredning, kommer detta göras efter att Trafikverket har valt linje inom korridoren.

2. Trafikverket har konsultation med berörda samebyar, SSR och Sametinget. Samråd med samebyarna, Sametinget och Svenska samernas riksförbund kommer fortsatt ske löpande under planprocessen.

Trafikverket tar med sig synpunkterna på redovisning och bedömning avseende rennäring till arbete med kommande handlingar.

3. Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter beträffande kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering.

I arbetet med linjestudierna kommer en kulturarvsanalys att tas fram och en fördjupad kulturarvsanalys kommer att genomföras i kommande planarbete. En bebyggelseinventering har delgetts Trafikverket från kommunen, vilken har fungerat som underlag i det samrådsmaterial som Trafikverket har publicerat. Bebyggelsen kommer att hanteras integrerat i kulturarvsanalysen.

En översiktlig arkeologisk utredning har genomförts för hela korridoren för Norrbotniabanan 2024, som grund för arbetet med järnvägsplanerna. I kommande skede kommer ytterligare, erforderliga arkeologiska utredningar att genomföras.

Beträffande påverkan på fornlämningar, områden med höga kulturmiljövärden eller riksintressen utanför utredningskorridoren kommer detta behandlas dels i samband när linje har valts och kommer sedan fortsatt hanteras i samband med framtagande av MKB där direkta, indirekta samt kumulativa effekter och konsekvenser ingår som en del av bedömningarna.

Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter beträffande linjealternativens lämplighet ur ett kulturmiljöperspektiv. Ett viktigt hänsynstagande vid val av linje är att minimera påverkan på kulturvärden. Åtgärder kommer inarbetas i järnvägsplanen för att minimera negativa effekter som kan uppstå.

- 4. Trafikverket kommer utreda lämpliga åtgärder och påverkan angående vattenskyddsområdet Klubben. Därtill kommer en riskutredning att genomföras för att utreda eventuell påverkan på vattenförekomsterna samt vilka skyddsåtgärder som kan komma att krävas.*
- 5. Trafikverket arbetar med att utreda förekomsten av sulfatjordar och har genomfört en initial markmiljöundersökning där analyserna indikerar att förekomst av sulfid- och sulfatjordar kan förväntas längs hela sträckan, oberoende av linjeval.*

Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning beträffande att en effektiv och tydligt samordnad tillståndprocess är avgörande.

Masshantering är en mycket viktig fråga för hela Norrbotniabanan och en masshanteringsstrategi finns framtagen i projektet. Norrbotniabanan ska, i möjligaste mån, samordna och samla ansökningar för sulfidjordsdeponier för att undvika fragmenterade och olikartade prövningar. Därutöver kommer Trafikverket att föra tidiga och kontinuerliga dialoger med länsstyrelsen och kommunala tillsynsmyndigheter för att förankra arbetssätt, tydliggöra planerade lösningar och minska risken för oklarheter i tillsyns- och prövningsprocesserna.

- 6. En buller- och vibrationsutredning kommer att genomföras i kommande skede.*

Trafikverket tar med sig synpunkten beträffande räddningsplatser och kommer fortsätta utreda det i samband med den detaljerade utformningen av anläggningen. Trafikverket kommer att samråda med räddningstjänsten i kommande planarbete vid utformning av planförslaget.

4.3.6.2 Piteå kommun

Piteå kommun inkom med yttrande i det tidiga samrådet av linjestudierna 27 november 2025.

Sammanfattning av Piteå kommuns remissvar

Piteå kommun ser positivt på att planeringen av Norrbotniabanan går framåt och betonar vikten av att järnvägsdragningen möjliggör fortsatt samhällsutveckling, bevarar befintlig bebyggelse och verksamheter i så stor utsträckning som möjligt för att minimera negativa effekter.

Kommunen lyfter särskilt vikten av att värna värdefull jordbruksmark för att säkra livsmedelsförsörjning, lokal näringsverksamhet och ett öppet landskap. Därför bör linjevalet utformas så att påverkan på jordbruksmarken blir så liten som möjligt och alternativ som bevarar största möjliga sammanhängande mark prioriteras. Norrbotniabanan ses som en nyckelfunktion för att stärka regionen genom förbättrade godstransporter, ökad pendling och bättre kollektivtrafik.

Beträffande järnvägsbro över Pitsund, vill kommunen framhålla att en fast hög bro är att föredra eftersom den ger hög driftsäkerhet, minskar risken för störningar och påverkar vattenmiljön mindre. Bron bör utformas så att farleden fungerar fullt ut även fortsättningsvis. Kommunen betonar också vikten av en högkvalitativ gestaltning och ser gärna att bron blir ett landmärke och en attraktiv entré till Piteå.

Piteå kommun önskar även att framhålla att det är av största vikt att järnvägslinjen inte inskränker eller begränsar Pite Havsbads område. En linje som möjliggör fortsatt utveckling av området och minimerar negativ påverkan på verksamheten bör väljas. Piteå kommun ser fortsatt ett behov att enligt tidigare beslut detaljstudera eventuellt stationsläge vid Pite Havsbad.

Det är av stor betydelse för Piteå kommun att korsningen vid väg 505/506 vid infarten till Haraholmen prioriteras i samband med Norrbotniabanas anläggande, då den är en strategiskt viktig punkt för trafikflödet till och från Piteå Hamn. Kommunen vill särskilt framhålla behovet av att

planeringen möjliggör tillskapandet av en framtida ytterligare infart från Haraholmen, vilket är utpekat i kommunens översiktsplan.

Piteå kommun vill även framhålla att järnvägen bör dras så nära Havsbadsvägen som möjligt på de sträckor där järnvägen kan utgöra en barriär. Detta skulle minimera fragmentering av naturområden, värna djur- och friluftsliv samt undvika tillskapandet av svårbrukade restområden. Kommunen betonar att Pitholmsheden är ett betydelsefullt natur-, rekreations- och motionsområde samt av vikt för rennäringen och anser därför att intrånget i området ska hållas så begränsat som möjligt.

Då området mellan Pitsund och JP11 nyttjas frekvent för rekreation, har höga natur- och rekreationsvärden och dessutom rymmer flera viktiga målpunkter anser Piteå kommun att det ska finnas möjlighet att passera järnvägen på flera strategiskt placerade platser för att säkerställa fortsatt tillgänglighet och användning.

Slutligen lämnar Piteå kommun detaljerade synpunkter och information som hanteras inom ramen för det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkter och information och kommer att ta det i beaktande i det fortsatta arbetet. Trafikverket ser att lokalisering och utformning av planerad järnvägsdragning ska bidra till en positiv samhällsutveckling och eftersträvar att i möjligaste mån minimera negativa effekter.

Vad gäller gestaltning, av såväl anläggning som bro över Pitsund, är det en viktig del i järnvägsplanprocessen och kommer att fortsätta studeras under kommande arbete. Arbetet med gestaltningsfrågor kommer sedan utmynna i ett gestaltningsprogram som ligger till grund för bygghandlingsskedet.

Lokalisering och detaljerad utformning kommer att fortsätta utredas under kommande arbete. Dock eftersträvar Trafikverket alltid att begränsa påverkan i möjligaste mån. Norrbotniabanans påverkan på allmänna och enskilda vägar kommer fortsätta utredas och förslag till lösningar tas fram i samråd med berörda parter inklusive kommunen. Här är det viktigt att kommunen är drivande där de är huvudman för vägarna och ansvarig för detaljplanering. Trafikverket och Piteå kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor kring åtgärder och utformningar för berörda vägar diskuteras och samordnas. De allmänna vägarna kommer regleras i järnvägsplanen varvid effekter och konsekvenser för justering av vägar kommer beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vad gäller passagemöjligheter av järnvägen, kommer det i fortsatt arbete med järnvägsplanen att tas fram en passageplan där förslag till passager av järnvägen utarbetas för att minska den barriär som järnvägen kommer att utgöra. Förslagen till placering och utformning kommer att samrådats i det fortsatta planläggningsarbetet.

4.3.6.3 Allmänheten, enskilda särskilt berörda

Nedan sammanfattas inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

Buller, åtkomst till fastigheter, ersättningsfrågor

Boende och fastighetsägare i området lyfte oro kring hur planerad linjedragning påverkar den egna fastigheten sett till bullernivåer och att ingen kommer vilja bo i området med ett järnvägsspår i nära anslutning. Det inkom även fråga om projektet säkerställer att det kommer vara fortsatt möjligt att ta sig till sin egen fastighet och ifall det kommer bli på bro eller i tunnel.

Trafikverkets svar:

I detta skede, innan beslut om linje har tagits, går det inte att säga hur olika fastigheter kommer att beröras. När linjedragning har valts, kommer denna att projekteras vidare och påverkan på olika fastigheter kommer att kunna redogöras för. I de fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt "Vad händer när en järnväg eller väg byggs" som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

När det gäller bullernivåer, kommer detta fortsätta utredas under kommande arbete där en bullerutredning kommer att tas fram som utreder effekter av planförslaget. Bullerskyddsåtgärder kommer att föreslås där bullernivåer överstiger riktvärden.

I kommande skede av järnvägsplanen, efter linjeval, kommer Trafikverket att utreda vidare behovet av vägar för att säkerställa att markägare fortsatt har tillgång till sina fastigheter.

Bro över Pitsund

Flera synpunkter inkom gällande bro över Pitsundet där vissa synpunkter rörde att en hög bro över Pitsundet är att föredra då det kan påverka landskapsbilden i positiv bemärkelse då bron kan utgöra en port in till Piteå samt att bullret borde bli mindre. En del synpunkter ansåg att en bro över Pitsundet skulle innebära en alltför stor miljöpåverkan, medföra mycket oljud och orsaka bullernivåer. Det ansågs även att en bro över Pitsundet går emot vad Trafikverket angett i tidigare järnvägsutredning. Det vore samhällsekonomiskt oförsvarbart att anlägga en bro över Pitsundet då det skulle riskera att påverka sjöfarten och innebära en ökad sårbarhet säkerhetsmässigt sett till Sveriges försvar. Att placera ytterligare en bro intill den befintliga vägbron anses vara omöjligt. Vissa synpunkter gällde att en låg fast bro uppströms vore mer lämpligt då det där inte förekommer någon sjöfart och inte skulle påverka landskapsbilden. En synpunkt rörde att Trafikverket bör involvera kommunen och berörda aktörer i arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig det i inom ramen för fortsatt arbete. När Trafikverket tagit ställning till linje, kommer projektering av bro över Pitsundet att fortsätta. Trafikverket kommer också ta fram en miljökonsekvensbeskrivning där miljö- och bullerpåverkan hanteras och bedöms och vid behov kommer skyddsåtgärder att föreslås.

Sedan arbetet med järnvägsutredningen har fortsatt utredning, simuleringar och dialog med industrierna genomförts. Resultatet kommer att vara en del av utvärderingen vid val av linje och brotyp i linjestudierna.

I arbetet inför val av brotyp kommer såväl europeiska som nationella samt Trafikverkets egna standarder för byggnadskonstruktioner att efterlevas. Trafikverket har dessutom tagit del av Sjöfartsverkets simuleringar som visar att det är möjligt att bygga en järnvägsbro över sundet. Baserat på gällande statistik för fartygstrafiken krävs en minsta segelfri höjd på minst 26 meter plus säkerhetsmarginal. Vid projektering av de presenterade brotyperna i linjestudien har 30 meter, inklusive säkerhetsmarginal, använts för att ta höjd för osäkerheter kring framtida fartygstyper. Den slutgiltiga höjden och utformningen av bron kommer att beslutas i dialog med berörda aktörer.

En hög fast bro med långt spann över vattnet, bedöms ha låg påverkan på sjöfarten. Liknande gäller för hög bro med flera kortare spann över

sundet, med tillägget att brostöd i vattnet kan riskera att försvåra navigering under bron, även om fartygsbredden inte påverkas. En öppningsbar bro, av typen svängbro, begränsar inte fartygens höjd, men brostöd i vattnet kan även här göra navigering svårare. En öppningsbar bro av typen lyftbro medför däremot en höjdbegränsning.

Befintlig vägbro har en segelfri höjd på 15 meter och det bedöms möjligt att placera en ny bro intill denna för samtliga brotyper utom en öppningsbar svängbro, där geometrin utgör ett hinder. För övriga lösningar finns inga tydliga begränsningar för en placering bredvid den befintliga bron.

En låg, fast bro uppströms är inte lämpligt med hänsyn till fartygens navigeringsförutsättningar.

Trafikverket har haft och kommer att fortsätta ha samråd och dialog med berörda industrier, Sjöfartsverket och Piteå hamn angående placering och utformning av bron över Pitsund bron i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Pitholmsheden

Det inkom även synpunkter om att järnvägen inte bör dras över Pitholmsheden för att undvika påverkan på rekreationsområden och riksintresse samt att en spårdragning skulle skapa en ny barriäreffekt som förstör vinterviste för samebyns renar, friluftsliv och militärhistoria.

Trafikverkets svar:

Vid val av linjedragning kommer flera olika aspekter att vägas mot varandra, en av dessa aspekter är påverkan på befintlig miljö. Alternativen värderas även efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande skede, vid utformning av valt alternativ, kommer åtgärder för att minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande intressen och förutsättningar att utredas vidare. I arbetet med järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram där ambitionen är att i möjligaste mån undvika skada och i andra hand vidta åtgärder som minskar den uppkomna skadan. Trafikverket genomför även konsultationer med berörda samebyar, SSR och Sametinget.

Linjealternativ

Vissa synpunkter inkom gällande vilket av de föreslagna linjealternativen som föredras. En del synpunkter ansåg att Alternativ 3 Blå eller Alternativ 5 Röd var bäst, då båda hade inneburit en mindre påverkan på Pitsund sett till fastigheter, kringliggande odlingslandskap, miljö och industri. En synpunkt gällde att Alternativ 4A Lila ansågs som den bästa linjedragningen. Det inkom även en synpunkt om att det önskas resecentrum vid Lomtjärn. En synpunkt ansåg att Alternativ 3 Blå ej var lämpligt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig detta i fortsatt arbete med utvärdering av linjer inför beslut om linjeval.

I fortsatt arbete kommer översiktliga effekter och konsekvenser för de olika alternativen att utredas vidare och inför val av alternativ görs en samlad bedömning där miljö, funktion och ekonomi vägs samman.

Driftplatser

En fråga inkom gällande den detaljerade utformningen av anläggningen och var driftplatser kommer placeras efter sträckan.

Trafikverkets svar:

I nästa skede när Trafikverket tagit ställning till linje kommer projektering att fortsätta och detaljerad utformning utredas vidare.

Frågor angående vilt

En jaktklubb som är berörda av sträckningen vid Pitsund delger information till Trafikverket om hur älgen vandrar Norr/söder idag och vilket behov det finns av viltstängsel.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och kommer att ta in detta i kommande arbete med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Val av korridor

Synpunkter inkom gällande valet av korridor. Till exempel att en E4-korridor inte ansågs ha prövats tillräckligt sett till att värna enskilda och allmänna intressen, minimera intrång och undvikande av farligt gods och buller i tätbebyggda miljöer samt att en korridor längs E4 hade varit den

mest naturliga sträckningen då den medgett en högre hastighet och blivit en billigare lösning. Synpunkt inkom också om att val av korridor ansågs ha prioriterats till förmån för industrin och att människans behov samt turismnäring har fått stå tillbaka. Det inkom även frågor kring motivering av korridoren, varför järnvägen ska dras genom stadsmiljö i stället för utanför och hur Trafikverket tillåter farligt gods genom Piteå när detta var ett skäl till bortvald korridor i Luleå. En fråga gällde att prognos för antalet persontåg per dag har ökats och vad detta beror på samt vilken statistik som är grunden till denna höjning.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets beslut om korridor grundas på en sammanvägd bedömning om uppfyllelse av projektmålen funktion, miljö och ekonomi som har sin grund i de transportpolitiska målen för att säkerställa vilken lokalisering som uppfyller ändamålet med Norrbotniabanan på bästa sätt.

Processen fram till beslut om korridoren i Piteå finns dokumenterad i de förstudier och järnvägsutredningar som pågick från 2003 till 2011.

Urval och bortval av korridorer redovisas i dessa utredningar, där en gemensam metodik och gemensamma bedömningsgrunder användes längs hela sträckan Umeå – Luleå för att bedöma miljökonsekvenserna i de miljökonsekvensbeskrivningar som godkänts av berörda länsstyrelser.

Beslutsprocessen var komplex och omfattade många avvägningar. Ett stort antal samråd genomfördes och genom samrådsprocessen fanns de som varit för och emot samtliga alternativ som presenterats. Inget av de utredda alternativen skulle passera obemärkt förbi omgivningen. Även ett alternativ nära E4 skulle innebära negativa konsekvenser för boende, miljö, trafik och under byggtid – vilket redovisas i utställelsehandlingen samt i MKB.

Den beslutade korridoren utgör nu grund för fortsatt planering. Inom korridoren kommer alternativa dragningar att studeras innan slutlig sträckning och utformning presenteras i kommande järnvägsplan. Hur stort markanspråket blir beror på järnvägen och dess behov. När den färdiga järnvägsplanen ställs ut för granskning redovisas var järnvägen ska gå och hur mycket mark som behövs. Efter granskningen fastställs järnvägsplanen och därmed utformning och markanspråk.

Övrigt

En synpunkt inkom om att ett digitalt samråd borde även ha hållits då Piteå har ett stort antal sommargäster.

Trafikverkets svar:

Allmänheten har nåtts via annons i Post- och inrikestidningar samt i Norrländska Socialdemokraten (NSD), Piteå Tidningen och Norrbottens Kuriren, vilket är enligt den praxis som Trafikverket har för att nå ut om vad som planeras i tidigt skede där alla inom en korridor kan anses möjligen berörda. Fastighetsägare, som inte är bosatta i Piteå, har fått brev. I det samrådsmaterial som publicerats på webben, har Trafikverket kommunicerat att det är möjligt att lämna samrådssynpunkter fram till att järnvägsplanen ställs ut för granskning.

4.3.6.4 Övriga berörda myndigheter och organisationer

BirdLife Sverige

BirdLife Sverige anser att naturvärden som lokaliseras under projektets utredning ska undantas från exploatering i möjligaste mån. BirdLife Sverige förväntar sig att naturvårdsintressanta observationer inrapporteras till Artportalen.

I detta skede önskar BirdLife Sverige framföra att de inventeringar av naturvärden som påverkas av exploateringen genomförs under lämpliga tider på året för att relevanta arter ska kunna upptäckas. Järnvägslinjen ska väljas utifrån att den ska orsaka så små intrång som möjligt i natur med höga kulturvärden.

BirdLife Sverige anser att det redan nu måste planeras för att samtliga elektriska installationer ska vara säkrade för att inte kunna orsaka eldöd hos fåglar och ledningar ska på platser med förhöjd kollisionsrisk för fåglar utrustas med så kallade fågel-avvisare. Eventuella bullerplank bör ej heller vara genomskinliga för att göra dessa lättare för fåglar att upptäcka och därmed undvika dödliga kollisioner.

Eventuellt tillståndsbesked bör innehålla förelägganden om kompensation för eventuella intrång i natur med höga naturvärden utifrån den förväntade påverkan. Vidare ger BirdLife Sverige specifika exempel på kompensationsåtgärder då man anser att det är rimligt att Trafikverket kompenserar en del av den planerade exploateringens negativa påverkan.

Slutligen vill BirdLife Sverige uppmärksamma Trafikverket att såväl gallring som avverkning av skog med rikt fågelliv är förbjudet under fåglarnas häckningstid och att Trafikverket kan behöva söka dispens från artskyddsförordningen för vissa typer av arbeten under vår/sommar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar lämnad information och kommer ta det i beaktning i den fortsatta processen. Vid val av linjealternativ kommer flera olika aspekter att vägas mot varandra, en av dessa aspekter är påverkan på befintlig miljö.

Vid behov, kan befintlig kunskap behöva kompletteras och det kan då bli aktuellt med fördjupade inventeringar för exempelvis fåglar inom utvalda relevanta områden. Det kommer i sådant fall att säkerställas att inventeringen genomförs under lämplig period.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt alternativ kommer kunskapen att användas för att anpassa anläggningen och om möjligt undvika eller motverka negativa effekter på miljön och bedömningar av påverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning. Där kommer det även tas ställning till behov av artskyddsutredning, skyddsåtgärder och eventuella artskyddsdispenser.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

LRF påpekar att det norrländska jordbruket är av stor vikt att bibehålla där jordbruket i Piteå kommun historiskt har varit starkt och har därför en särskild vikt i regionen. LRF ser att det är av stor vikt att marker där järnvägen splittrar jord- eller skogsbruksmarker har angöring av tunnlar eller andra medel med tillräcklig bredd för att jord- och skogsbruksmaskiner tar sig igenom för att kunna bibehålla rationell produktion även i framtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och kommer under planläggningsprocessen att analysera och bedöma vilka effekter projektet kan få för jordbruksmarken. Jordbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns inom korridoren och som Trafikverket ska förhålla sig till och det är viktigt att hänsyn tas vid val av linje och utformning. Även placering av passager kommer att utredas vidare i kommande skede.

Naturskyddsföreningen Piteå

Naturskyddsföreningen anser att det är av stor vikt att Pitholmsheden inte ytterligare fragmenteras då området idag är utsatt för exploatering från flera håll. Järnvägen kommer, förutom att utgöra en barriär för djurlivet och det rörliga friluftslivet, även bidra till förföljning av området. En grusbank med järnväg och stängsel skär som ett sår genom landskapet. Naturskyddsföreningen påminner Trafikverket om att man i tidigare järnvägsutredning hänvisar till jämställdhetsperspektivet. För att tillgodose detta, bör det utformas flera bra passager såväl över som under järnvägen för både människor och boende samt djur. Passager som är av vikt är vid avfarten till Svedjan, korsningen Svedjevägen/Havsbadsvägen, befintlig tunnel vid Haraholmsvägen samt avfarten till Klubben. Naturskyddsföreningen förespråkar i första hand en högbana över Pitholmsheden och en hög bro över Pitsundet för att uppnå miljömålen från järnvägsutredningen. I andra hand vill de att järnvägen placeras på redan ianspråktagen mark nära Havsbadsvägen och kraftledningen, med sträckning öster om Havsbadsvägen över BDX, och att upphöjda grusbankar undviks.

Trafikverkets svar:

Vid val av linjealternativ värderas alternativen bland annat efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande arbete under framtagande av planförslag till järnvägsplan, kommer Trafikverket i utformning av valt linjealternativ att arbeta för att minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande intressen och förutsättningar. Vid behov, och med hänsyn till vad som är ekonomiskt försvarbart, byggs planskilda passager för såväl friluftsliv som för ren och vilt.

Norrbottnens Ornitologiska Förening

Norrbottnens Ornitologiska Förening kan inte se att naturvärdena beaktats vid de valda linjealternativen enligt den NVI som genomfördes 2023 där höga naturvärden konstaterades på flera platser i skogslandskapet mellan länsgränsen och Pitsund. Samtliga alternativ går genom naturvärdesområdena och järnvägen kommer till exempel i samtliga alternativ att flera gånger skära genom Finnträskån, i den västra delen av korridoren. Norr om länsgränsen är dragningen exakt samma i alla linjealternativ. Vidare konstaterar Norrbottens Ornitologiska Förening att det norr om Pitsund, på Pitholmsheden, förekommer områden med höga naturvärden och att inga av linjealternativen verkar ta hänsyn till det.

Norrbottnens Ornitologiska Förening anser att det i samrådsmaterialet inte finns någon närmare information om vad naturvärdena består av eller hur

Trafikverket resonerar om dessa ignoreras. Om riksintresset järnväg övertrumfar även höga och påtagliga naturvärden bör detta tydliggöras. Trafikverket borde också vara tydliga och transparenta med vilka naturvärden som skadas vid olika linjesträckningar samt vilka åtgärder som vidtas för att minska negativ påverkan på naturvärdena, till exempel ange planerade kompensatoriska åtgärder.

Trafikverkets svar:

I Trafikverkets initiala arbete med framtagning av olika linjealternativ har det studerats vilka områden inom järnvägskorridoren som är lämpliga för en framtida spårdragning och vilka områden som bör undvikas utifrån parametrar som exempelvis topografi, bebyggelse, miljövärden, kostnader och byggbarhet. För de linjealternativ som har fortsatt att utredas kommer effekter och konsekvenser beskrivas för respektive linjealternativ i PM Linjestudier inför det slutliga linjevalet.

Påverkan på naturmiljö är en av flera viktiga aspekter att ta hänsyn till. I kommande arbete med val av linjealternativ och val av utformning kommer flera aspekter vägas mot varandra, som påverkan på befintlig miljö, där Trafikverket avser att begränsa påverkan där det är möjligt.

Trafikverket fortsätter utreda befintliga naturvärden och i det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt alternativ kommer kunskapen att användas för att anpassa anläggningen och om möjligt undvika eller motverka negativa effekter där bedömningar av påverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket kommer att genomföra ytterligare naturvärdesinventeringar och fågelinventeringar för att samla in underlag till arbetet med järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Piteå Snöskoterklubb

Piteå Snöskoterklubb informerar om att man har vinterleder som blir påverkade av järnvägen och önskar att frågan om dessa finns med från start i Trafikverkets arbete, både vad gäller hur lederna ska dras om och hur de ska kunna korsa järnvägen i framtiden. Vidare önskar Piteå Snöskoterklubb att vinterlederna placeras utanför viltstängsel och vid eventuella omdragningar önskar Piteå Snöskoterklubb att Trafikverket står för markberedningar samt placering av trummor i diken. Piteå Snöskoterklubb lämnar även specifika önskemål kopplat till leder och placeringar av stolpar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig informationen i det kommande arbetet med järnvägsplanen. Fortsatta samråd kommer att hållas med skoterklubben i järnvägsplanen, men Trafikverket vill upplysa om att det är kommunen som ansvarar för skoterledernas detaljerade utformning.

Pitholms byamäns samfällighetsförening

Föreningen förordar linje 2A och 4A med en låg lyftbro nära befintlig vägbro. Detta då föreningen förvaltar en samfällighet med arrendetomter som skulle påverkas negativt ju längre västerut i korridoren som järnvägslinjen placeras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med synpunkten och informationen i det fortsatta arbetet.

Sametinget

Sametinget framför att Norrbötniabanan blir en ny barriär för renskötseln som motverkar renens betesro och fria strövning och förstärker den barriär som E4 redan utgör. Det krävs kunskap om området och hur det nyttjas, den kunskapen besitter samebyarna. Det är därför viktigt att samebyarna involveras och är delaktig i planering och utformning.

Vidare anger Sametinget att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötsel ska, enligt miljöbalken 3 kap. 5§, skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande och områden av riksintresse för renskötsel ska skyddas mot sådana åtgärder. Dessa områden karaktäriseras ofta som flyttvägar, svåra passager, kalvningsområden och rastbeten. Rennäringen är en förutsättning för den samiska kulturen och staten har en skyldighet att tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av största betydelse. Sametinget menar att vid bedömningen av ett riksintresse är ett områdes funktion viktig, eftersom funktionaliteten och sambandet mellan områden är avgörande för renskötseln. Bedömningen ska göras utifrån kumulativa effekter av övrig markanvändning inom området.

Fortsättningsvis ska ansvarig verksamhetsutövare ha direkt dialog med berörd sameby om planerad exploatering. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska kunna anses att samebyn deltagit

effektivt. Detta innebär att samråd ska ske i ett tidigt skede, att berörd sameby ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt informerade samtycke. Berörd sameby ska även ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande gällande tid, ekonomi och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

För att Sametinget ska kunna ta ställning, behöver en MKB tas fram för den berörda samebyns renskötsel där de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra beskrivs, identifieras och bedöms. Det är viktigt att berörda samebyar kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på planerad verksamhet. För att förstå markens betydelse för renskötseln i området krävs information och kunskaper om hur samebyarna bedrivit, bedriver och avser att bedriva sin renskötsel och hur områdets funktion, både på lång och kort sikt, inverkar på samebyns renskötsel som helhet. Markanvändningen har betydelse för det samiska folket att vidmakthålla sin kultur. Sametinget rekommenderar en vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen. Slutligen lämnar Sametinget detaljerade synpunkter på vad en MKB ska beskriva kopplat till renskötsel och rekommenderar att Akwé:kon-riktlinjerna tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i fortsatt projektering efter linjeval. Trafikverket har under 2024 påbörjat konsultation med berörda samebyar, Västra Kikkejaure och Östra Kikkejaure. Löpande samråd kommer att hållas med alla intressenter under planläggningsprocessen.

De behov och möjligheter till passager som samebyarna i konsultationen lyft har Trafikverket med i det initiala arbetet med att ta fram alternativa utredningslinjer och i samband med värdering av linjealternativ. Efter att en linje för Norrbotniabanan har valts, kommer möjliga passager för rennäringen att utredas vidare där dialog med berörda samebyar gällande prioritering och utformning kommer att fortsätta under kommande konsultationer.

Området för vald korridor berör ett flertal olika intressen enligt miljöbalkens 3 kapitel. Anpassningar till samt avvägningar mellan dessa ingår i den planläggningsprocess som leder fram till val av linje samt utformning av färdig anläggning.

I kommande skede i järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram för att beskriva och bedöma projektets miljöeffekter där påverkan

på rennärningen ingår. Anpassningar av järnvägen samt skydds- och skadeförebyggande åtgärder kommer att utredas vidare.

Trafikverket tackar för informationen om de riktlinjer som finns gällande kulturellt, miljömässigt och socialt hänsynstagande av urfolk. Trafikverket kommer ta vägledning av dem i den fortsatta planläggningsprocessen.

Skanova

Skanova har markförlagda ledningar inom planområdet och önskar i största utsträckning att behålla befintliga ledningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Vidare önskar Skanova att medverka i ett tidigt planarbete och kallas till samrådsmöten för att kunna samordna nya ledningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Inom järnvägsplanen sker ett arbete med ledningssamordning. Efter val av linje kommer Trafikverket att fortsätta arbetet med framtagande av planförslag och fortsatta samråd kommer då att hållas med berörda ledningsägare. Både i arbetet med järnvägsplanen och i kommande detaljprojektering kommer utredning av påverkan på ledningar och eventuella åtgärder att tas fram i dialog med ledningsägarna.

SMHI

SMHI betonar att planeringen måste ta hänsyn till det förändrade klimatet i Sverige, vilket leder till bland annat ökad intensitet i nederbörd och stormar. SMHI noterar också att miljöpåverkan från utsläpp av koldioxid och kväveoxider kräver åtgärder och rekommenderar därför att Trafikverket utgår från framtida klimatanalyser vid planering.

Passager över vattendrag och sträckningar genom våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

För att ytterligare begränsa projektets klimatpåverkan skulle det kunna undersökas huruvida transport-, arbetsfordon och maskiner skulle kunna drivas med förnyelsebara bränslen alternativt med eldrift.

För att bidra till generellt ökad resiliens för effekterna av klimatförändringen skulle det kunna undersökas huruvida ytor skulle kunna sparas för vild växtlighet eller för såning av ängsblommor till gagn för biologisk mångfald.

SMHI ser fram emot mer information om påverkan på klimatet och påverkan av ett förändrat klimat i MKBn.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Förändrade nederbördsförhållanden och framtida klimatförändringar under järnvägsanläggningens livslängd tas i beaktning vid dimensionering av anläggningen. Dessa baseras på SMHI:s samordningsarbete kring klimatförändringar.

Vid upphandling av leverantörer ställer Trafikverket krav på bland annat fordon för att minska klimatpåverkan.

Smurfit Westrock

Smurfit Westrock framför synpunkter avseende att den dragning som planeras inte får begränsa tillgänglighet, kapacitet och/eller konkurrenskraften för industrin varken utifrån dagens eller framtida planerade volymer.

Banan får inte begränsa framtida konkurrenskraft för Smurfit Westrock Piteå och möjlighet till sjöfart till deras industriområde. Brolösningen bör möjliggöra tillgänglighet till sjöfart för fartyg med maximalt djupgående genom Pitsund, Munksund och sundet vid Fingermanholmen. Dragningen får inte begränsa tillgängligheten och framkomligheten för Smurfit Westrocks Piteås trafikering till och från Piteå hamn, varken på väg eller järnväg för dagens och framtida planerade volymer. Den tänkta dragningen bör möjliggöra industriell utveckling och ökad trafikering på järnväg i enlighet med tidigare lämnade prognoser.

Smurfit Westrock framför även synpunkter på banans dragning och utformning med avseende på trafikering, tillgänglighet, placering och utformning av bangårdar, växlingsbangårdar, godsbangård m m.

Trafikverkets svar:

I linjestudierna studeras ett flertal linjer inom korridoren, vilka har olika lägen för passage av Pitsund. Trafikverket studerar både en låg, öppningsbar bro och en hög fast bro. Vid val av linje och brotyp kommer flera aspekter att vägas in såsom funktion, miljö och ekonomi. I fortsatt

arbete efter linjevalet kommer fortsatta samråd att hållas med industrierna, Sjöfartsverket och Piteå hamn. Brons spännvidd, höjd och andra parametrar kommer att utredas vidare i arbetet med järnvägsplanen i samråd med berörda.

Synpunkter som berör utformning av Norrbotniabanan i de centrala delarna av Piteå såsom placering och utformning av godsbangård hanteras i järnvägsplan 11, Munksund-Öjebyn

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten har inga ytterligare synpunkter än vad som tidigare angetts för projekt Norrbotniabanan där man anser att magnetfältsnivåer bör redovisas vid platser där människor vistas varaktigt, exempelvis bostäder. I övrigt önskar Strålsäkerhetsmyndigheten uppmärksamma Trafikverket på de angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

4.3.6.5 Övriga intressenter

JA till Norrbotniabanan E4 Lomtjärn

Föreningen har synpunkter avseende läget och utformningen av bron för passage av Pite älv och lämnar referenser till andra projekt i Sverige samt tekniska krav för broar.

De anser att för att erhålla en robust järnvägs- och sjöfartstrafik i Pite älv i framtiden, är det enda alternativet att bygga järnvägsbron uppströms invid E4 korridoren där den passerar Pite älv. Sammanfattningsvis framförs följande synpunkter;

-I alla andra norrlandsälvar byggs enkla fasta lågbyggda broar, ej öppningsbara, för att få en störningsfri järnvägstrafik. Samtliga byggs uppströms pågående sjöfartstrafik, för att ej störa handelssjöfarten till industrier.

-Alla typer av öppningsbara broar har mängder av störningar, ingen referens finns i vårt arktiska klimat, och uteslutes därför.

-I den tidigare utredning, JU-140, är en högbyggd bro över Pitsund, utesluten för att den stör landskapsbilden och de enormt långa tillfartsramperna. Detta motivet kvarstår.

- Att i Pitsund bygga ytterligare en bro i närheten av den befintliga kommer att för all framtid mångdubbla störningar för sjöfartstrafiken, vilket ej är acceptabelt enligt Sjöfartsverket. Dessa störningar i sjöfartstrafiken riskerar hota överlevnaden för våra industrier i Piteå.

Trafikverkets svar:

I arbetet med linjestudierna kommer Trafikverket att utreda vidare placering och utformning av bron över Pitsund. Det är flera olika linjedragningar och brotyper som utreds, både en lägre öppningsbar bro och en hög, fast bro. Som underlag finns bland annat fartygssimuleringar som genomförts av Sjöfartsverket. Samråd med berörda industrier, Sjöfartsverket och Piteå hamn genomförs i planläggningsprocessen för att få in information om verksamheterna samt synpunkter på farleden och broutformningen. Vid val av alternativ för linje och brotyp kommer flera aspekter att vägas samman - miljö, funktion och ekonomi.

4.3.6.6 Myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig i samrådet eller inte har något att erinra

Följande övriga myndigheter och organisationer har inkommit med yttrande där de avstår från att lämna synpunkter eller inte har något att erinra:

- Jordbruksverket
- Bergsstaten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Statens Fastighetsverk, SFV
- Statens Geologiska Undersökning, SGU
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB
- Statens Geotekniska Institut, SGI
- Energimyndigheten

- Elsäkerhetsverket
- Svenska kraftnät
- Försvarsmakten

4.3.7 Samråd val av linje

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

4.3.8 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4, Luleå

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

trafikverket.se