

A woman with long dark hair is leaning into the open door of a white bus. She is wearing a brown jacket and is pushing a black stroller. The bus has a blue wheelchair symbol on its side. The background shows the interior of the bus and the exterior of the vehicle.

# Norrbotniabanan

## Delsträckan Notviken-Luleå C

### Samråd inför linjeval

# Innehåll

- Om Norrbotniabanan
- Tidigare utredningar
- Planläggningsprocessen och samråd
- Allmänt om utformningen
- Studerade linjealternativ
- Fortsatt arbete

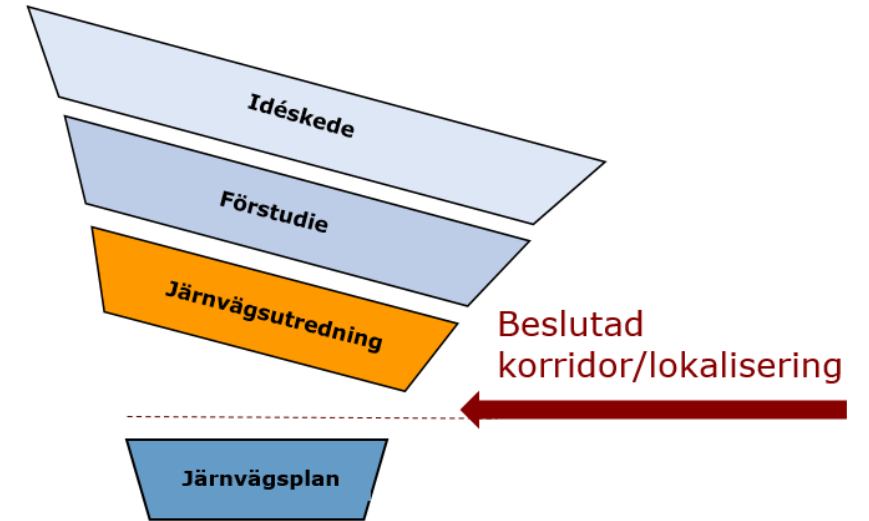
# Vad är Norrbotniabanan?

- Ny 27 mil lång kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå.
- Förbättrad järnvägskapacitet som binder ihop flera av norra Sveriges största städer vid kusten.
- Norrbotniabanan möjliggör för längre och tyngre tåg jämfört med Stambanan genom övre Norrland.
  - Minskade godstransportkostnader.
- Utveckling av den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.
  - Restiderna kan halveras
  - Större arbetsmarknadsregioner samt större utbud av utbildning, kultur, handel och evenemang.



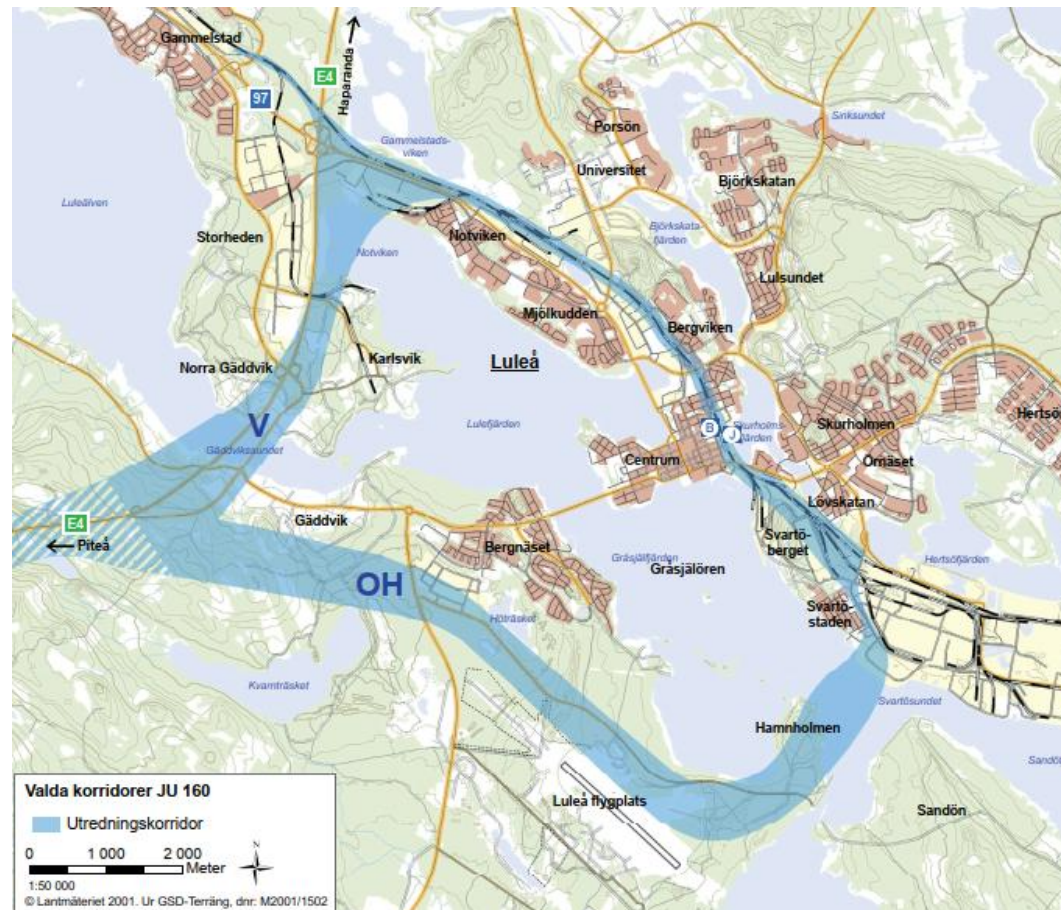
# Tidigare utredningar

- Trafikverket har genomfört en idéstudie, en förstudie och en järnvägsutredning.
- Järnvägsutredningen avslutades 2011 med ett beslut om en utredningskorridor för den nya järnvägen. Enligt beslutet ska den så kallade västra korridoren (V) för infarten till Luleå ligga till grund för fortsatt planering.
- Denna passerar över Gäddvikssundet på järnvägsbro, förbi Karlsvik och via Notviken station till Luleå C.



# Tidigare utredningar

- Efter att järnvägsutredningen avslutats pausades vidare planering av sträckan inom Luleå kommun då finansiering saknades.
- En östlig korridor (OH) förbi Luleå/Kallax flygplats kvarstod i det sista skedet inför beslut i järnvägsutredningen, då via en fast broförbindelse över Luleälven via Hamnholmen.
- Denna sträckning valdes bort på grund av att den medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför ett broläge.



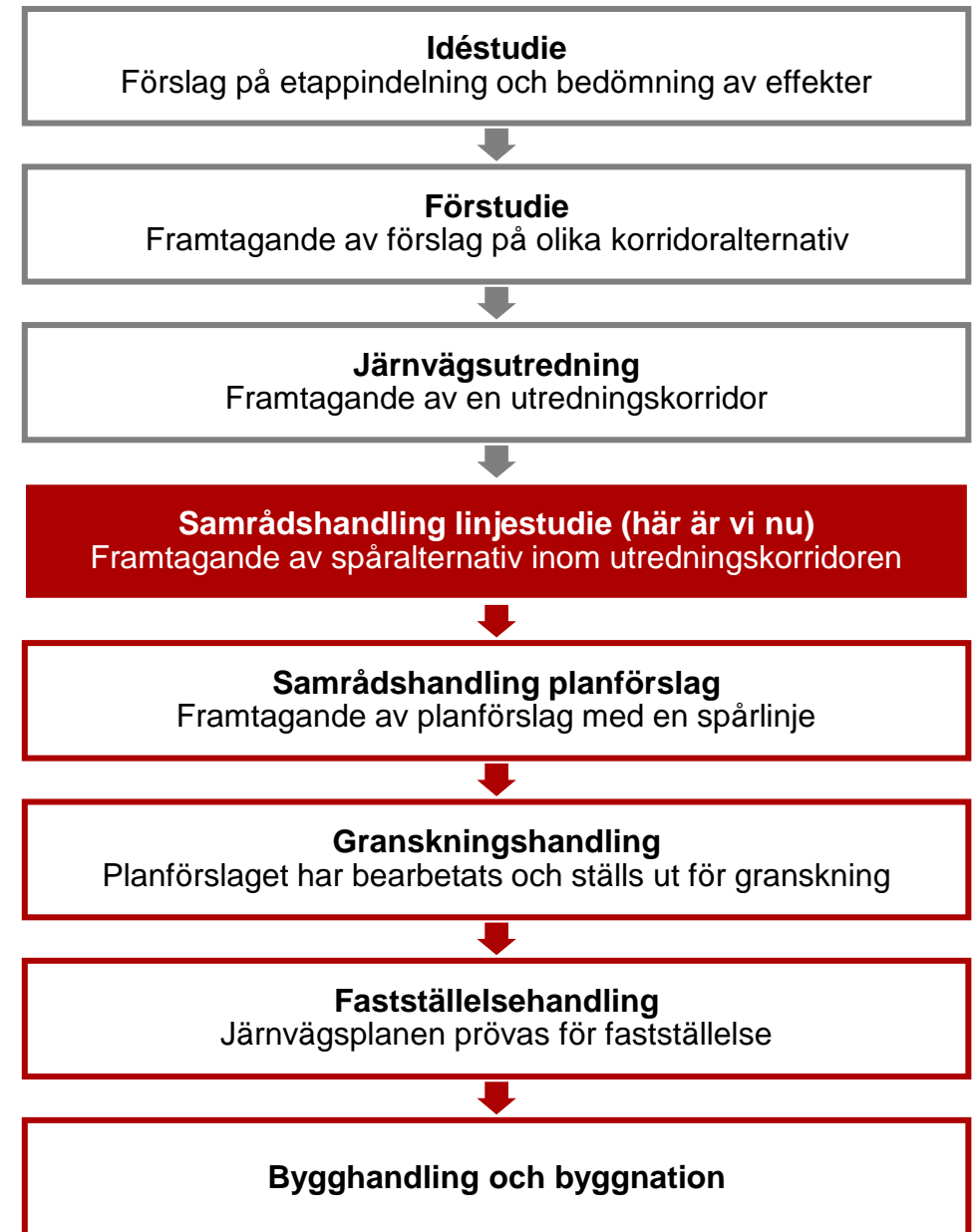
# Tidigare utredningar

- Trafikverket återupptog planering av sträckan mellan Skellefteå och Luleå år 2022 då sträckan erhöll finansiering i den nationella transportplanen.
- Under 2022 och 2023 arbetade Trafikverket med att utreda förutsättningar för om en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats via en öppningsbar bro över Luleälven skulle kunna vara genomförbar.
- Detta alternativ avfördes dock från fortsatt utredning i december 2024 då alternativet visat sig inte uppfylla kraven för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem varken för järnväg eller sjöfart, detta oberoende av kostnadsbilden.
- Ta del av tidigare utredningar på [www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan).



# Planläggningsprocessen

- Norrbotniabanan följer Trafikverkets planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.
- I järnvägsplanen anges exakt var järnvägen ska byggas, hur den utformas och vilken mark som tas i anspråk. Planen inkluderar också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), där effekter på miljö, människor och samhälle redovisas, samt hur negativa konsekvenser ska undvikas eller minskas.
- När planen är fastställd kan projektering och byggnation påbörjas. Arbetet genomförs enligt den beslutade planen och med hänsyn till uppställda miljökrav.



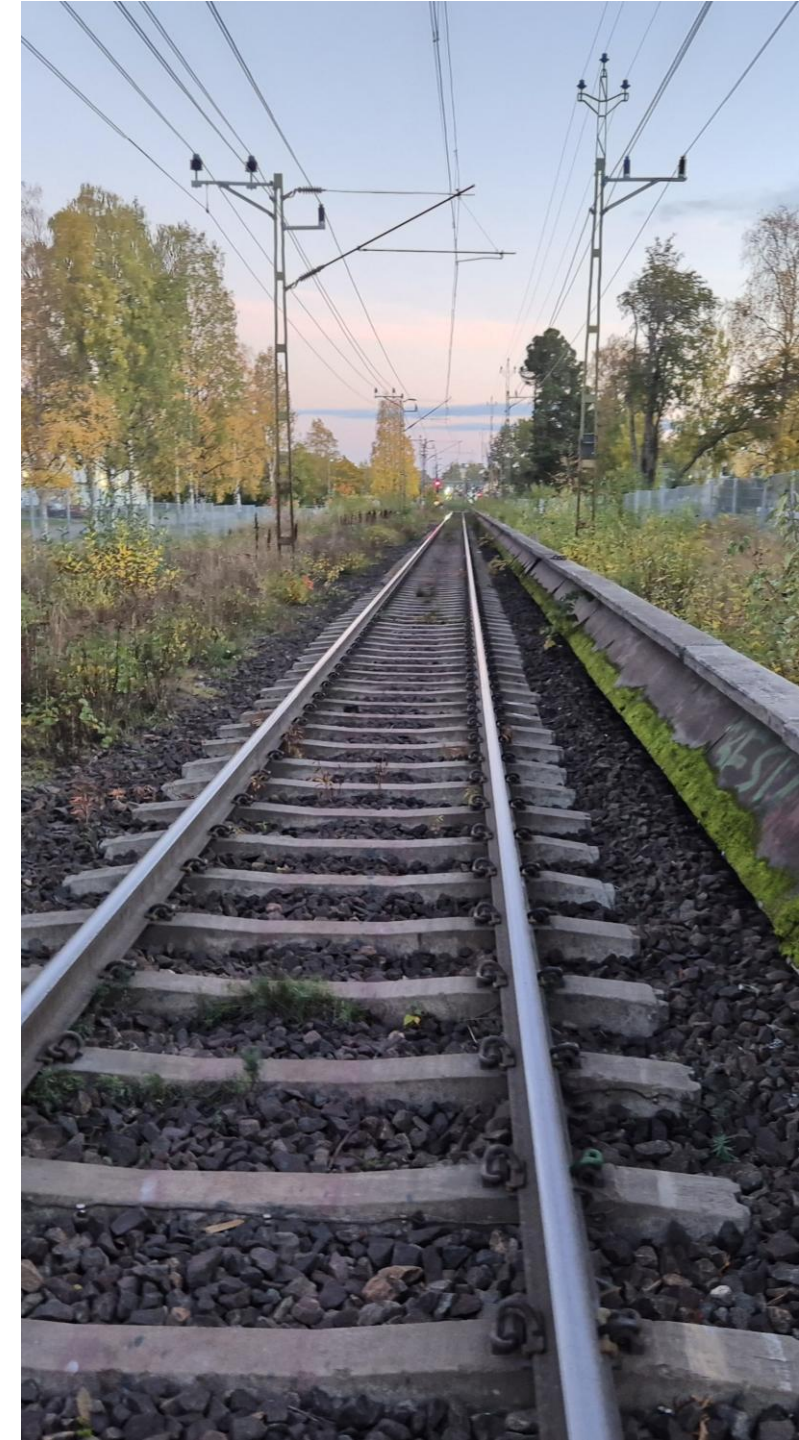
# Samråd och dialog

- Samråd är en viktig del av planläggningsprocessen och sker löpande fram till det att järnvägsplanen färdigställs och ställs ut för granskning.
- Trafikverket inhämtar synpunkter från myndigheter, organisationer, rättighetsinnehavare, enskilda som särskilt berörs (exempelvis fastighetsägare) och allmänheten.
- Genomförda samråd dokumenteras i en *samrådsredogörelse*.



# Utformning

- Delsträckan Notviken-Luleå C är cirka 3,3 kilometer lång och följer den befintliga järnvägen från Notvikens station in till Luleå C.
- Sträckan mellan Notviken och Luleå C planeras utifrån en trafikprognos (år 2045) om 135 tåg/dygn, varav 82 tåg beräknas vara persontåg, 33 godståg, 10 malmtåg och 10 tjänstetåg.
- Mellan Notviken och Svartövägen utformas Norrbotniabanan för följande hastigheter:
  - Persontåg: max 140 km/tim.
  - Godståg: max 100 km/tim.
- Mellan Svartövägen och Lulsundsgatan utformas Norrbotniabanan för följande hastigheter:
  - Persontåg: max 100 km/tim.
  - Godståg: max 80 km/tim.



# Utformning, fortsättning

- Samtliga passager av den nya järnvägen kommer att vara planskilda, det vill säga att vägen går på bro över järnvägen alternativt att vägen går under järnvägen.
- Den nya järnvägen kommer att omges av personskyddsstängsel för att förhindra att obehöriga tar sig in på spårområdet.
- Bullerskyddsåtgärder kommer att utredas och vidtas efter behov. Det är fastställda riktvärden som är vägledande för vilka åtgärder som behöver vidtas. Kan bli aktuellt med spårnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis bullerskyddsskärmar) och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fönster- och ventilåtgärder och/eller skyddad uteplats).



# Planskilda korsningar

Norrbotniabanan kommer korsa ett flertal befintliga vägar. Samtliga passager med planerad järnväg ska ske planskilt med hjälp av väg- eller järnvägsbro.



# Plankorsningar

- Fotgängare, särskilt barn, är extra utsatta vid plankorsningar eftersom de kan ha svårt att bedöma tågens hastighet och risker. Impulsivitet, dålig sikt och distraktioner ökar faran.
- Plankorsningar innebär stor risk för olyckor mellan fordon och tåg. Tåg har lång bromssträcka och kan inte väja, vilket gör det livsfarligt om fordon fastnar eller ignorerar varningssignaler.



Exempel på plankorsning



Exempel på plankorsning

# Planskilda korsningar

- En planskild korsning är en korsning där vägar och järnvägar korsar varandra i skilda plan, det vill säga så att korsande rörelser kan ske samtidigt utan att påverka varandra
- Planskilda korsningar innebär att järnvägen eller vägen går på broar eller i tunnlar vilket förbättrar säkerheten och framkomligheten för trafiken.



Exempel på planskild korsning



Exempel på planskild korsning

# Buller

Buller definieras kort och gott som "oönskat ljud". Upplevelsen av denna störning är därför i hög grad individuell. Vi kan också vara olika känsliga i olika miljöer. Buller från tågtrafik upplevs ofta som mindre störande än buller från vägtrafik vid samma ljudnivå.



Bullerskyddad uteplats



Fönsterbyte vid fasadåtgärder



Källnära bullerskyddsplank

# Källnära buller- skyddsåtgärder

Källnära åtgärder innebär att man utför bulleråtgärder nära källan (järnvägen), såsom bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar. Sådana åtgärder övervägs ofta i tätbebyggda områden där många människor bor eller vistas.

Mer exakt utformning av bullerskärmar tas fram senare i det fortsatta arbetet med Norrbotniabanan. Material och färg kan variera i bullerskyddsskärmar, t ex trä, stål eller genomsiktliga i plexiglas.



Källnära bullerskyddsplank

# Fastighetsnära buller- skyddsåtgärder

Fastighetsnära åtgärder bekostar Trafikverket till de fastigheter som erbjuds bullerskyddsåtgärder för att få ett fullgott bullerskydd enligt de riktvärden som Trafikverket följer. Fastighetsnära åtgärder är exempelvis bullerdämpande fönster, installering av tilläggsruta samt utbyte till ljudisolerande friskluftsventiler. Vid höga ljudnivåer inomhus kan även andra åtgärder som tilläggsisolering av väggar bli aktuella.

Målet är att ordna så att fastigheter som har uteplatser med en ljudnivå över riktvärdet erbjuds en lösning för att få en bullerskyddad uteplats. För att skydda uteplatser från buller finns flera lösningar. Antingen flyttar vi uteplatsen till en mer skyddad plats eller så sätter vi upp en lokal skärm i direkt anslutning till uteplatsen.



Bullerskyddad uteplats



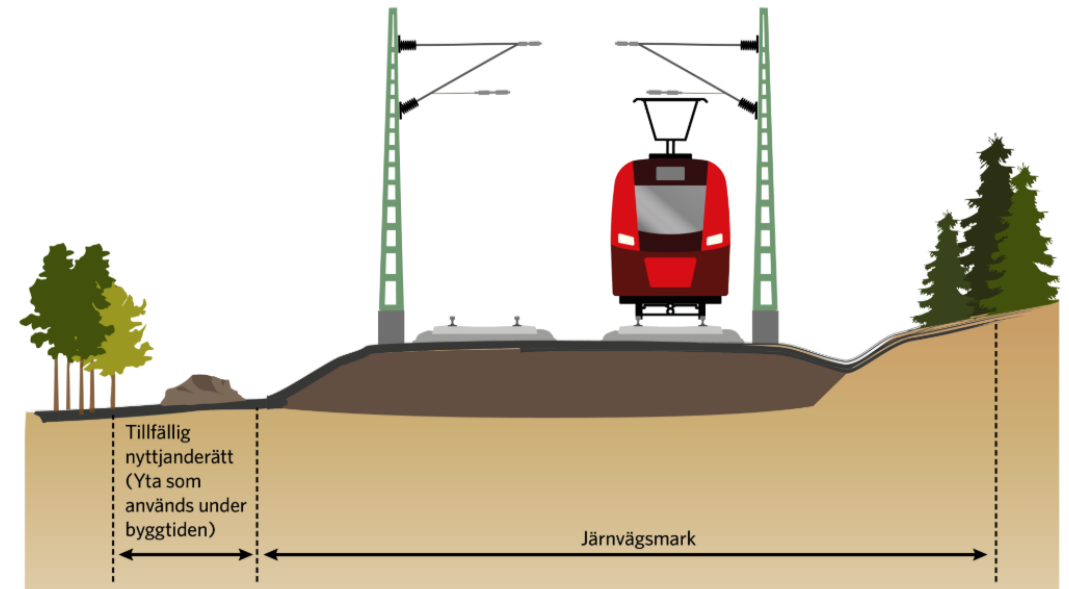
Fönsterbyte vid fasadåtgärder

# Markanspråk för järnväg

Järnvägsanläggningar kräver mark för mer än bara spårområdet. Förutom järnvägsmarken där själva spåren och säkerhetszoner ingår, kan tillfällig nyttjanderätt behövas under byggtiden för transporter och etablering av arbetsytor, maskiner och material.

Längs järnvägen kan viltstängsel sättas upp för att minska risken för olyckor, eller bullerskydd för att minska ljudnivåer och skydda närliggande bebyggelse.

Norrbotniabanans nya spår anläggs på ett avstånd om 4,5–10 meter till den befintliga järnvägen. Planering av nytt spår behöver ta hänsyn till att trafiken på den befintliga järnvägen ska kunna fortgå under hela byggtiden.

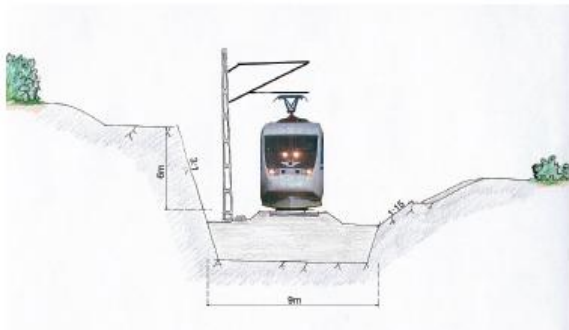


Exempel på markanspråk för järnväg

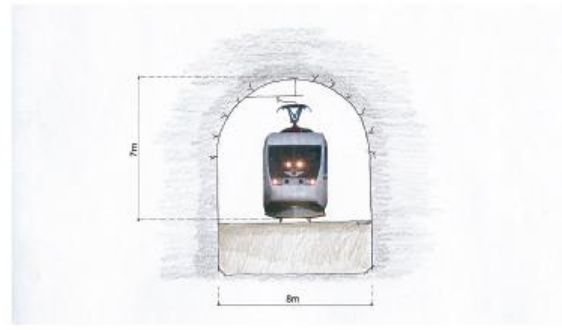
# Markanspråk vid olika terränganpassningar

Hur mycket mark som krävs för en järnväg beror även på hur den anpassas till terrängen. Om järnvägen går på bank, alltså en upphöjd vall, behövs extra mark för slänter som stabiliserar konstruktionen. Vid skärning, där spåren ligger nedsänkta i terrängen, krävs också utrymme för slänter för att förhindra ras. På vissa platser kan en bro vara den bästa lösningen vilket kan minska markanspråket.

Eftersom järnvägen inte kan luta särskilt mycket måste spåren följa en jämn höjdprofil. Det innebär att djupa skärningar och höga bankar kan behövas i kuperad terräng. Dessa anpassningar gör att markanspråket varierar beroende på landskapets förutsättningar.



Bergsskärning



Tunnel



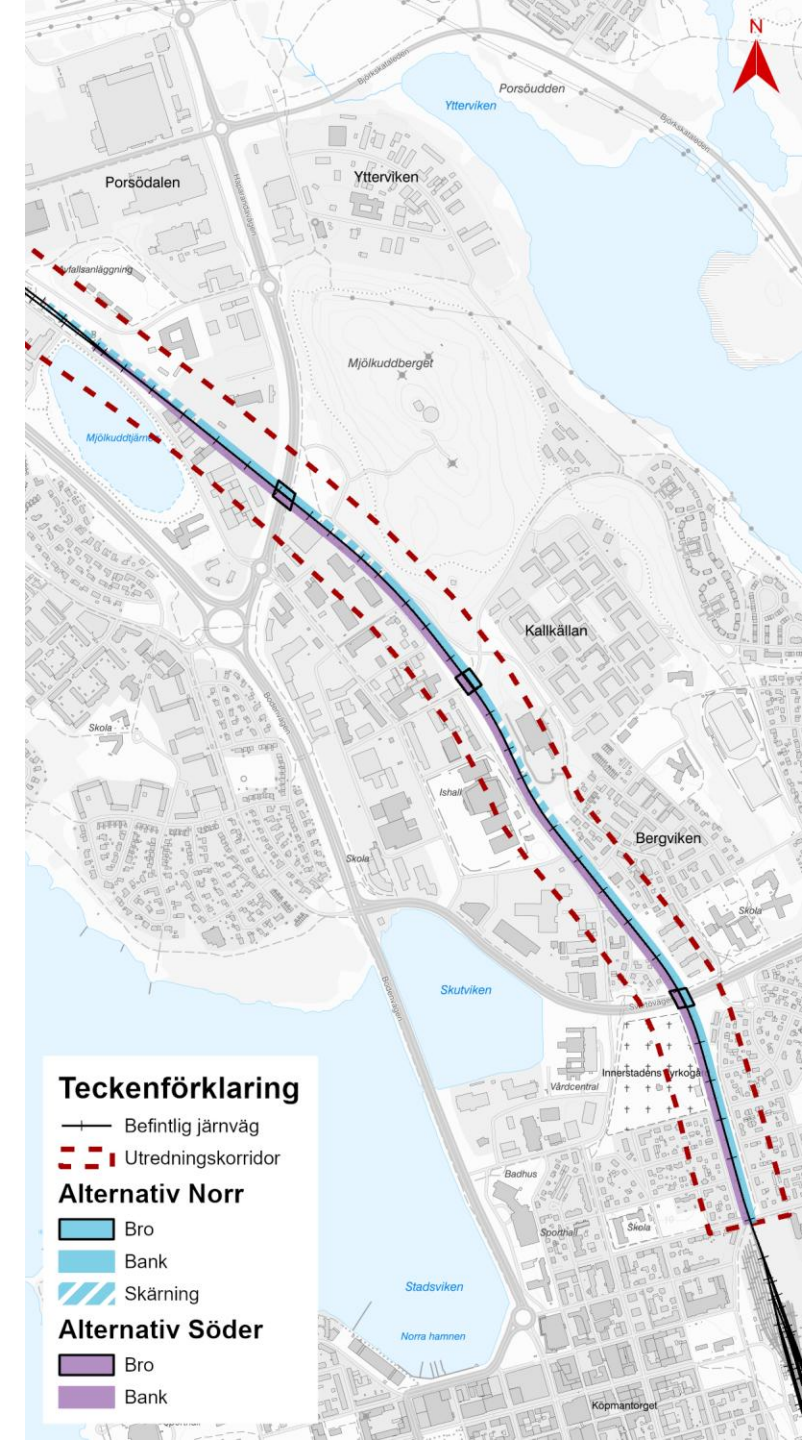
Bank



Skärning

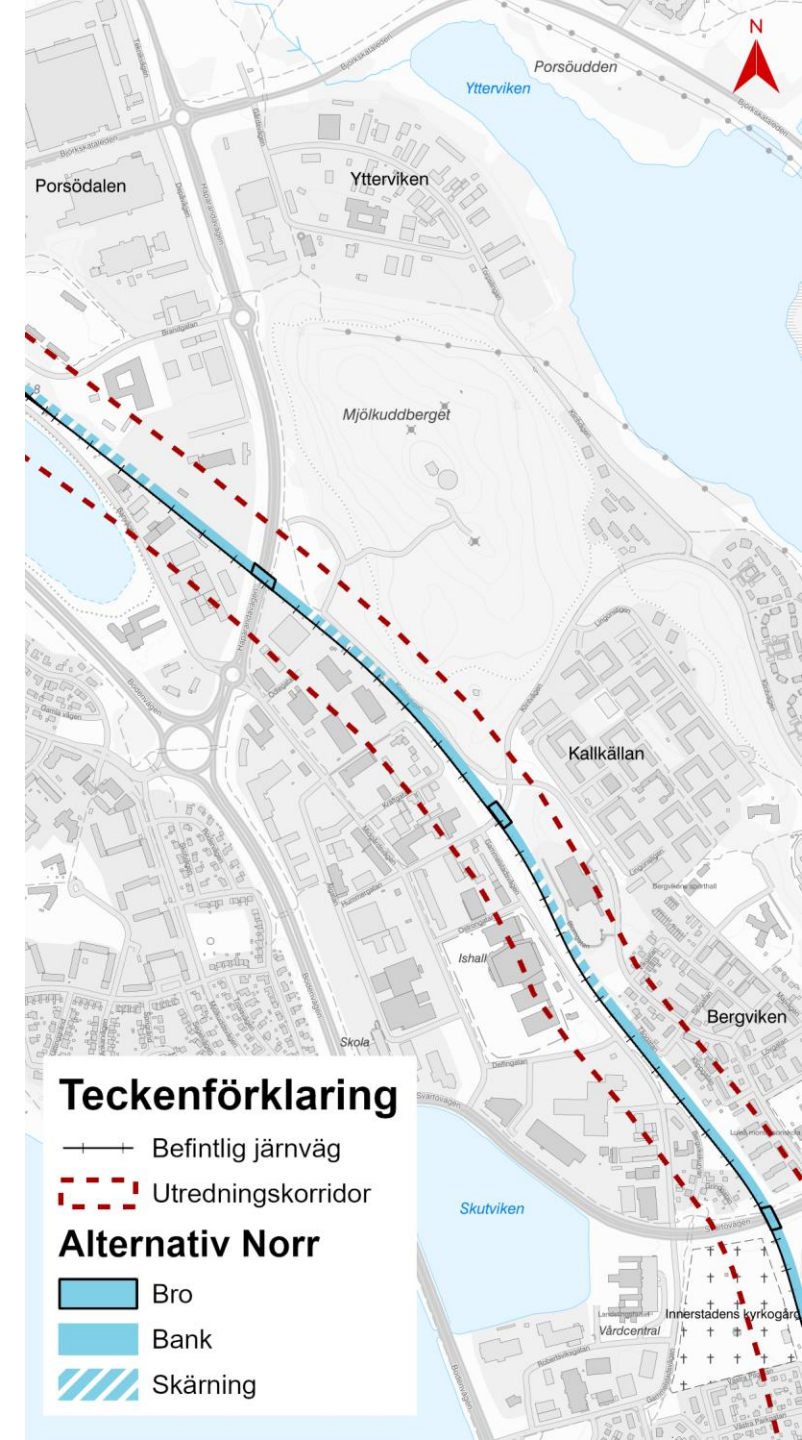
# Studerade linjealternativ

- Två linjealternativ utreds.
- **Alternativ Norr** innebär att Norrbotniabanans nya spår läggs norr om befintlig järnväg.
  - Det nya spåret anläggs i huvudsak på bank men även i skärning samt på bro vid passager av vägar.
- **Alternativ Söder** innebär att Norrbotniabanans nya spår läggs söder om befintlig järnväg.
  - Det nya spåret anläggs i huvudsak på bank samt på bro vid passager av vägar.



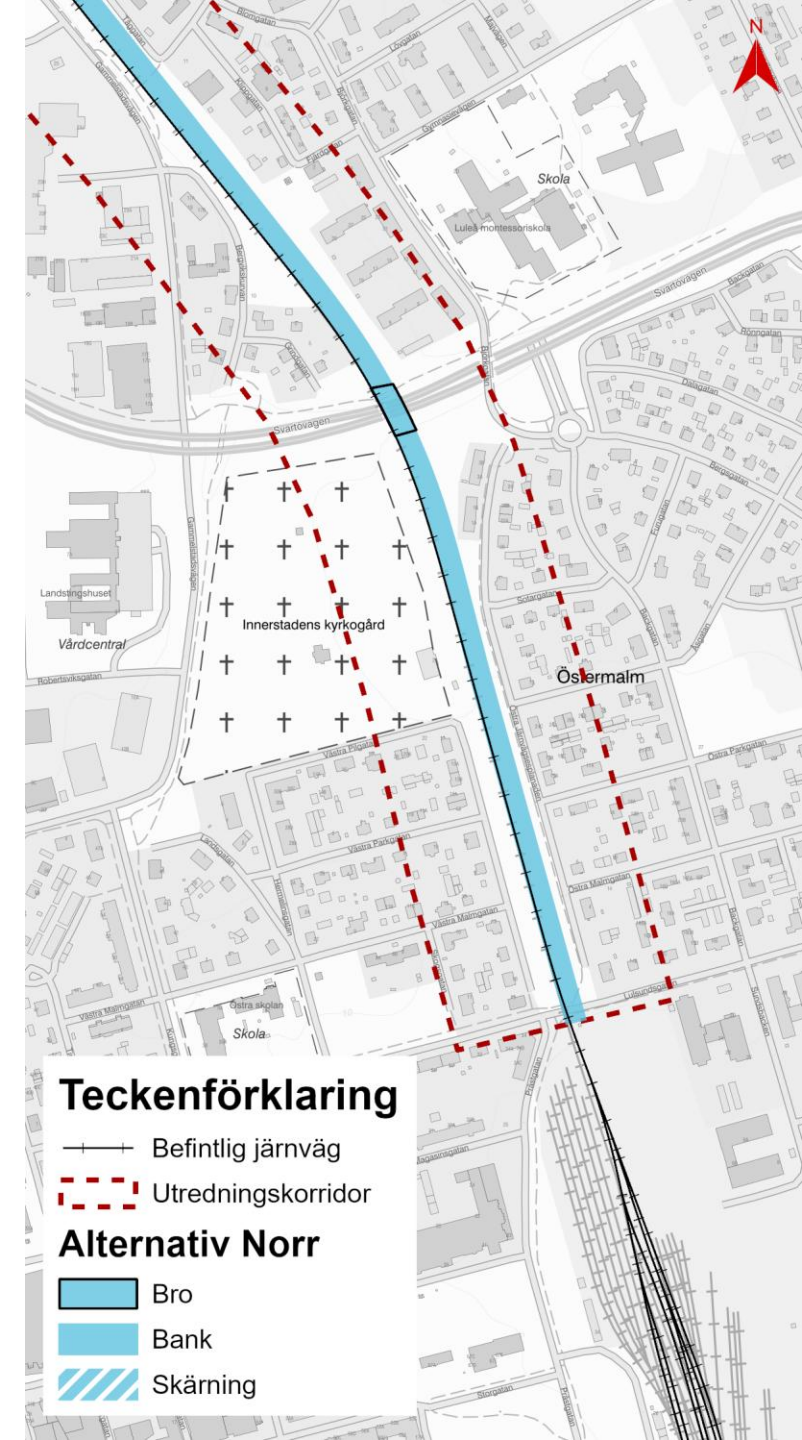
# Alternativ Norr

- Haparandavägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Haparandavägen.
- Gång- och cykelväg vid Mjölkuddsberget behöver flyttas i sidled för att göra plats för Norrbotniabanans nya spår.
- Klintvägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Klintvägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Tåggatan stängs. Ett arbete pågår att utreda planskilt alternativ till passagen.



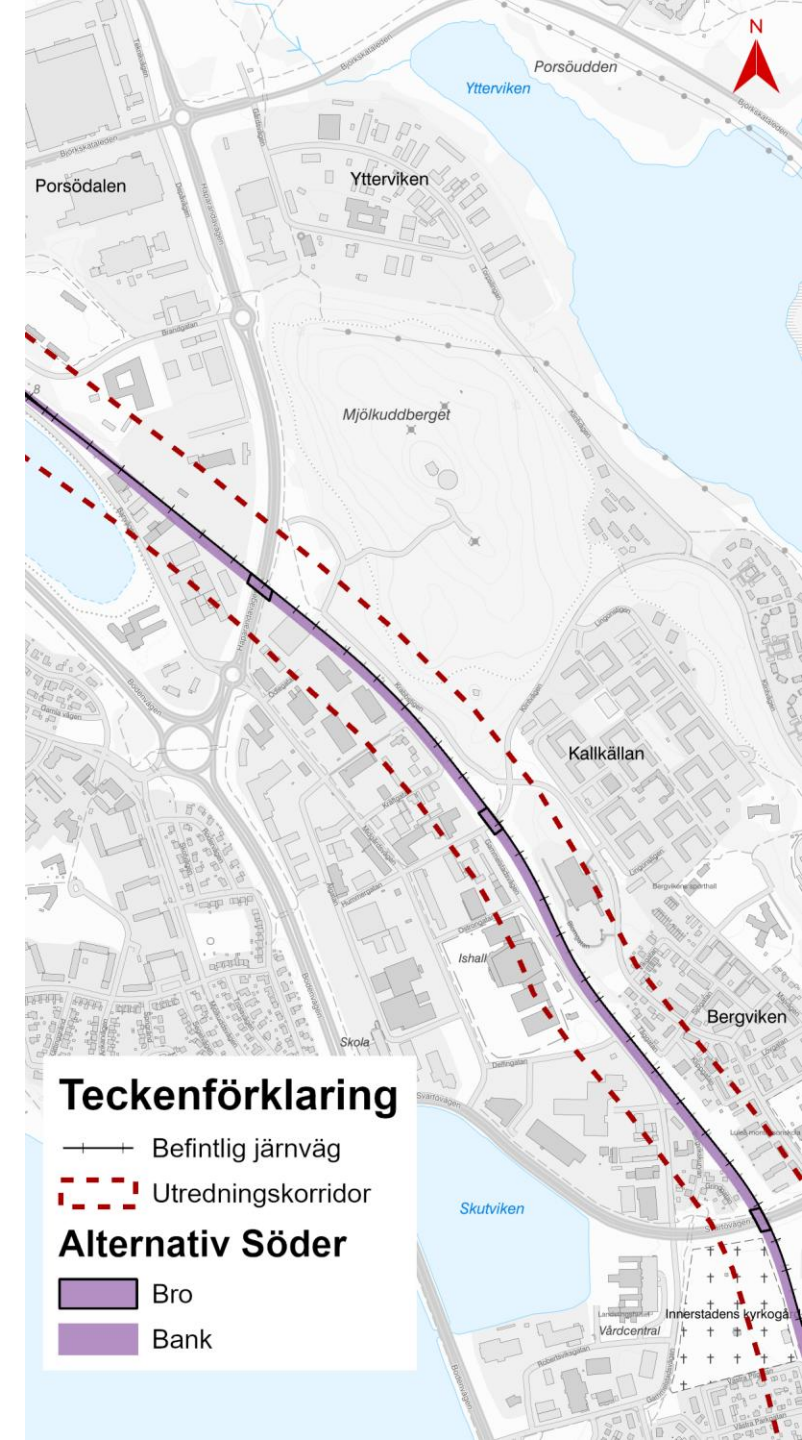
# Alternativ Norr, fortsättning

- Svartövägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Svartövägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Västra/Östra Parkgatan stängs. Vi tittar på möjlig utformning och utreder alternativ till passagen.
- Delsträckan avslutas vid Lulsundsgatan. Ett utredningsarbete pågår med Luleå kommun för att klargöra hur passagens funktion ska ersättas och utformas. Detta kan exempelvis ske genom en passage under järnvägen alternativt genom att vägen passerar på bro över järnvägen.



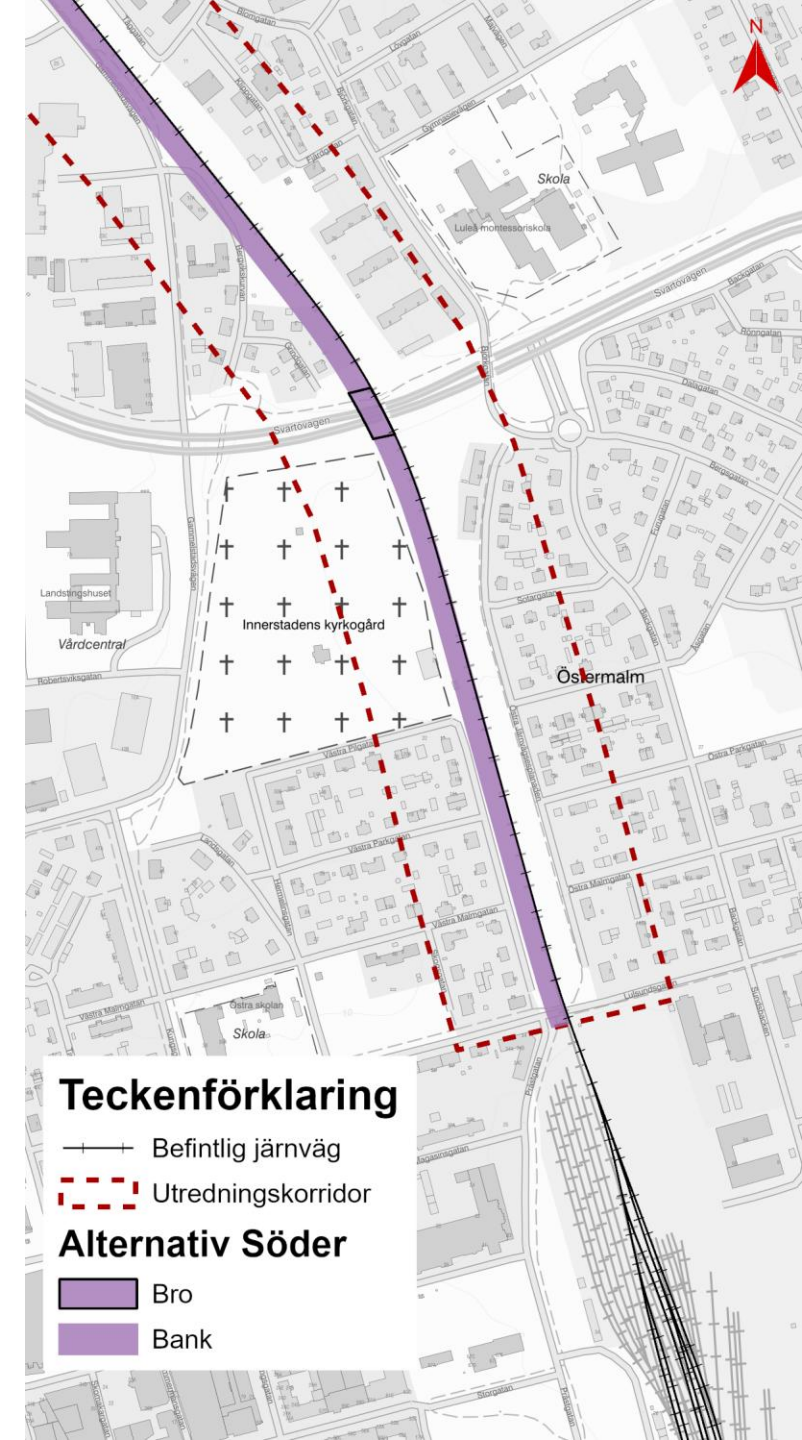
# Alternativ Söder

- Haparandavägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Haparandavägen.
- Klintvägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Klintvägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Tåggatan stängs. Ett arbete pågår att utreda planskilt alternativ till passagen.



# Alternativ Söder, fortsättning

- Svartövägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Svartövägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Västra/Östra Parkgatan stängs. Vi tittar på möjlig utformning och utreder alternativ till passagen.
- Delsträckan avslutas vid Lulsundsgatan. Ett utredningsarbete pågår med Luleå kommun för att klargöra hur passagens funktion ska ersättas och utformas. Detta kan exempelvis ske genom en passage under järnvägen alternativt genom att vägen passerar på bro över järnvägen.



# Fortsatt arbete

- Samråd sker löpande med Luleå kommun, länsstyrelsen, markägare, rättighetsinnehavare och övriga berörda under hela planläggningsprocessen.
- De synpunkter som inkommer i detta, samt kommande samråd, sammanställs och besvaras i samrådsredogörelsen.
- Under kvarstående del av 2026 utvärderas presenterade linjealternativ och Trafikverket kommer ta beslut om att gå vidare med ett linjealternativ.
- Många aspekter vägs samman inför beslut om vilken sida av befintligt spår som nytt spår ska byggas t.ex. järnvägens och vägars funktion och påverkan på människor och miljö.
- Efter att en linje har valts går vi vidare med att ta fram järnvägsplanen.



# Fortsatt arbete, fortsättning

- En viktig del av järnvägsplanen är att studera hur olika passager ska lösas, exempelvis för vägar, gång- och cykeltrafik. Vi kommer också att utreda behov av byggvägar och tillfälliga ytor under byggskedet, samt ta fram förslag på skyddsåtgärder t.ex. åtgärder för buller eller vibrationer från järnvägen.

Exempelbilder från Norrbotniabanan i Skellefteå



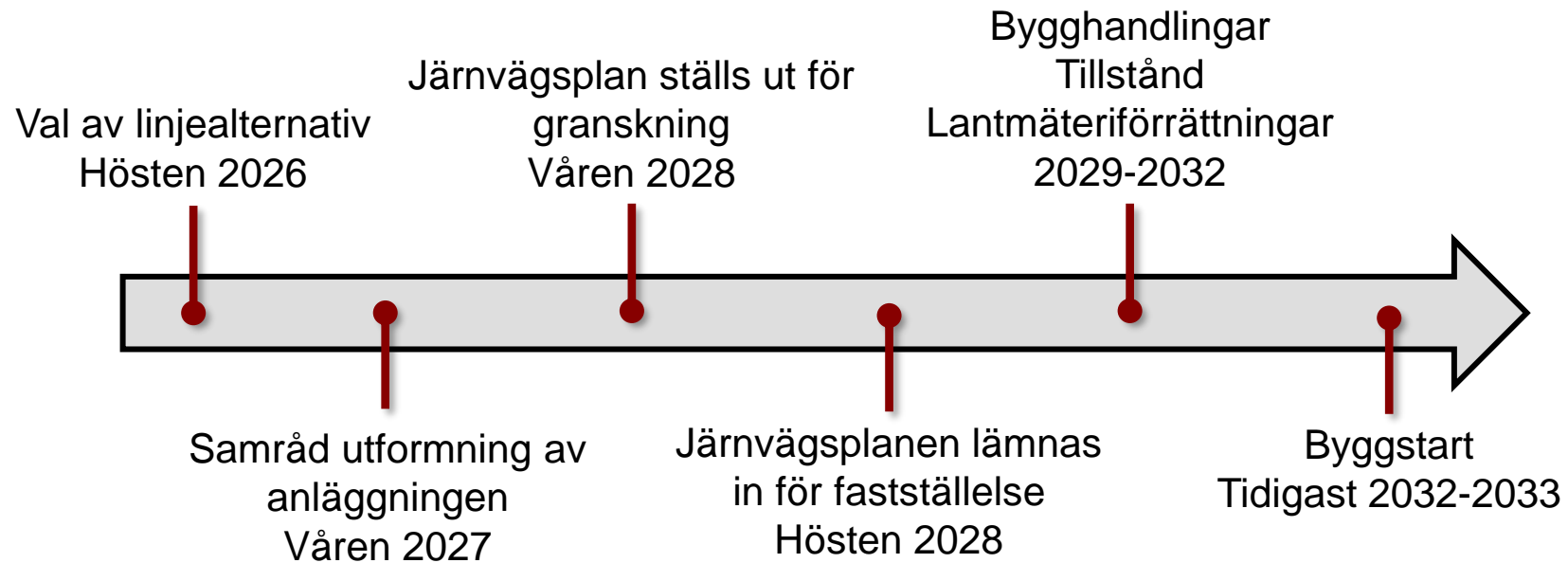
# Fortsatt arbete, fortsättning

- Parallellt genomförs också geotekniska undersökningar. Genom att ta jordprover med borrhavn undersöker vi markens uppbyggnad och egenskaper. Syftet är att fastställa förhållanden i jord, berg och grundvatten, vilket är en viktig grund för att kunna planera och bygga anläggningen på ett säkert och hållbart sätt.
- Förutsättningar samt effekter och konsekvenser kommer att studeras. Detta, tillsammans med en mer detaljerad beskrivning av den planerade anläggningen, kommer att presenteras i en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning.

Exempelbilder från Norrbotniabanan i Skellefteå



# Tidplan



# Lämna synpunkter

- Trafikverket önskar att synpunkter på materialet ska ha inkommit senast **2 juni 2026**.
- Synpunkter kan lämnas på flera olika sätt;
  - **Via synpunktsformulär:**  
[Synpunktsformulär](#)
  - **Via brev:**  
Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810,  
781 28 Borlänge.
  - **Via e-post:**  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)
- Var noga med att märka din synpunkt med ärendenummer **TRV 2025/135509**.
- Kontaktuppgifter finns på projektets webbsida.  
[www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan)





Läs mer på webbsidan [www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan)



Följ Norrbotniabanan, Trafikverket på Facebook

