

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Norrbotniabanan Notviken-Luleå C

Luleå kommun, Norrbottens län
2026-09-25



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Norrbotniabanan Notviken-Luleå C

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-09-25

Ärendenummer: TRV 2025/135509

Kontaktperson: Kristina Nordhamn, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
Myndigheter och statliga verk	5
Angränsande kommuner	5
Organisationer och föreningar	5
Rättighetsinnehavare.....	5
Allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda.....	5
Näringsliv och järnvägsaktörer	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd under tidigare skeden.....	7
3.2 Konsultation enligt lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.....	7
3.3 Samråd om linjealternativ	7
3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.3.2 Samråd med berörd kommun	8
3.3.3 Samråd med berörda myndigheter, organisationer och rättighetsinnehavare	12
3.3.4 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda .	15
3.4 Samråd vid utformning av planförslaget.....	23
3.4.1 Samråd med berörd länsstyrelse	23
3.4.2 Samråd med berörd kommun	23
3.4.3 Samråd med berörda myndigheter, organisationer och rättighetsinnehavare	23
3.4.4 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda .	23

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

Inkomna synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2025/135509.

1 Sammanfattning

Samråd är en kontinuerlig process som pågår under hela planläggningsprocessen och fram till dess att planen tillgängliggörs för granskning. Samrådsprocessen innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med myndigheter, organisationer, rättighetsinnehavare, enskilda som särskilt berörs och allmänheten. Syftet är att Trafikverket ska få information om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet. Beroende på var i planläggningsprocessen som projektet befinner sig kan samråden se olika ut vad gäller sakinnehåll eller omfattning. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mejl och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

Arbetet med järnvägsplanen för Norrbottenbanan, delsträckan Notviken-Luleå C, har inletts med att Trafikverket genomfört ett tidigt linjestudiesamråd under perioden 2026-05-05 – 2026-06-02. Totalt inkom ett 30-tal yttranden. Dessa handlade i huvudsak om buller, linjeval och påverkan på den egna fastigheten. Utöver inkomna yttranden har även samrådsmöten genomförts med myndigheter och organisationer så som Länsstyrelsen i Norrbottens län, Luleå kommun och Svenska kyrkan.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som via brev eller annonser informerats om att ett samråd ska äga rum. Samrådsretsen varierar beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll samt skede i planlägningsprocessen. Samrådsrets vid val av spårlinjealternativ har utgjorts av följande:

Myndigheter och statliga verk

Länsstyrelsen i Norrbottens län, Luleå kommun, Elsäkerhetsverket, Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Luftfartsverket, Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare MSB), Naturvårdsverket, Region Norrbotten, Polismyndigheten, Riksantikvarieämbetet, Räddningstjänsten, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut (SGI), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Svenska kraftnät, Strålsäkerhetsmyndigheten och Transportstyrelsen.

Angränsande kommuner

Bodens och Piteå kommuner.

Organisationer och föreningar

Friluftsrämmandet Luleå lokalavdelning, Luleå Lokaltrafik AB, Naturskyddsföreningen Luleå, Norrbottenabanan AB, Norrbottens handelskammare, Norrbottens ornitologiska förening, Sametinget och Svenska Samernas Riksförbund (SSR).

Rättighetsinnehavare

Gällivare skogssameby, Lulekraft AB, Luleå Energi, Lumire och Vattenfall Eldistribution AB.

Allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastighetsägare och verksamheter inom utredningskorridoren i centrala Luleå.

Näringsliv och järnvägsaktörer

CargoNet AS, Green Cargo, Jernhusen, LKAB, Norrtåg, Real rail Sweden AB, SJ AB, SSAB, Stegra, Tåg företagen och VR Sverige AB.

3 Samråd

3.1 Samråd under tidigare skeden

Under arbetet med Norrbotniabanans förstudie och järnvägsutredning hölls samråd med länsstyrelser, berörda kommuner, allmänhet, myndigheter, organisationer samt föreningar och näringsliv.

Inom arbetet med Norrbotniabanans förstudie, delen Piteå-Luleå, genomfördes två samråd med allmänheten. Ett inledande samråd för att informera om projektets syfte och vilket förstudieområde som berördes genomfördes i april 2005. Därefter genomfördes ett påföljande samråd för att informera om förstudiearbetets resultat och vilka korridorer som studerats i september 2005.

Under arbetet med Norrbotniabanans järnvägsutredning, delen Södra Gäddvik-Luleå (JU160), genomfördes två samråd. Tidigt i processen hölls ett inledande samråd med en utökad samråds-krets i syfte att tidigt samla in underlag och synpunkter för det fortsatta arbetet. Därefter genomfördes en andra samrådsperiod under mars 2008 för att inhämta synpunkter på studerade korridoralternativ. Samråden sammanfattas i PM samrådsredogörelse för järnvägsutredningen och inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer TRV 2010/23219.

3.2 Konsultation enligt lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket

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

En konsultationsförfrågan skickades i februari 2025 till Gällivare skogssameby. Samebyn meddelade i mars 2025 att de avstår konsultation i ärendet men förutsatte att hänsyn tas till renskötseln och renarna under arbetets gång och förbehöll sig rätten att återkomma med eventuella synpunkter.

3.3 Samråd om linjealternativ

Ett tidigt samråd genomfördes under perioden 5 maj – 2 juni 2026. Samrådsmaterialet med kartmaterial fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samråd och informationsmöten har skett via annons i Norrländska Socialdemokraten (NSD) samt Norrbottens-Kuriren

8 maj 2026. Annonsering om samrådet har även skett den 6 maj 2026 på projekt Norrbottenbanans Facebooksida. Fastighetsägare inom korridoren samt Länsstyrelsen i Norrbottens län, Luleå kommun och övriga berörda myndigheter och organisationer har även blivit informerade om samråd via brev daterat 2026-04-29.

Under samrådsperioden fanns möjlighet att lämna synpunkter på de linjealternativ som presenterades. Synpunkterna önskades senast 2026-06-02. Trafikverket fanns även tillgänglig för frågor vid ett öppet hus som genomfördes 2026-05-12 på Edens event och festvåning i centrala Luleå. Totalt inkom ett 10-tal yttranden från allmänheten och fastighetsägare och ett 20-tal yttranden från myndigheter, organisationer, rättighetsinnehavare och företag.

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket genomför löpande samråds- och samverkansmöten med länsstyrelsen där Trafikverket informerar om arbetet med järnvägsplanen samt inhämtar länsstyrelsens synpunkter. Möten hålles dels för att utbyta information som rör enskilda ämnesområden, dels på en övergripande nivå med länsstyrelsens beredningsgrupp för Norrbottenbanan (cirka en gång varannan månad). Länsstyrelsen har inte inkommit med ett separat yttrande under samrådsperioden 5 maj – 2 juni 2026. Trafikverket planerar att efterfråga ett yttrande från länsstyrelsen efter förordande av linje, i de fall där länsstyrelsen ser behov av rekommendationer inför Trafikverkets fortsatta arbete med framtagande av järnvägsplan.

3.3.2 Samråd med berörd kommun

Trafikverket har genomfört löpande samrådsmöten med Luleå kommun. Vid dessa möten har en mängd olika frågor diskuterats, bland annat kommunens utvecklingsplaner, möjliga linjedragningar, utformningen av passage för Lulsundsgatan med mera.

Yttrande linjestudiesamråd, 2026-06-16

Luleå kommun ser positivt på genomförandet av Norrbottenbanan och dess betydelse för regionens utveckling och omställningen till hållbara transporter. Båda linjealternativen innebär betydande påverkan på befintlig bebyggelse, infrastruktur, kulturmiljöer och planerad stadsutveckling. Oavsett val av linje är konsekvenserna av anläggningens intrång stora och avväganden behöver ske i nära samverkan med kommunen. Sammantaget bedömer Luleå kommun att alternativ Norr

innebär mindre negativa konsekvenser för befintliga funktioner och kommunal utveckling än alternativ Söder.

Trafikverket svarar att val av linje utgår från en sammanvägd bedömning av många aspekter varav flera nämns i Luleå kommuns yttrande. Trafikverkets bedömning redovisas i PM Linjestudie.

Norrbotniabanans betydelse för Luleå och regionen

För Luleå kommun är Norrbotniabanen en mycket viktig satsning som ökar kapaciteten, robustheten och redundansen i transportsystemet. Med Norrbotniabanen kortas restiderna avsevärt, vilket skapar bättre förutsättningar för arbetspendling och regional rörlighet.

Sträckan Luleå–Boden är redan idag hårt belastad med kapacitetsbrister. En kraftig ökning av transporterna till följd av industrins expansion förstärker problemen. Den regionala integrationen mellan Luleå och Boden är avgörande, och ett väl fungerande järnvägssystem är en grundförutsättning för fortsatt tillväxt och hållbar regional utveckling.

Luleå kommun vill även lyfta att triangelspår söder om Notviken-Karlsvik är en viktig del i att uppnå en effektiv trafikering.

Trafikverket svarar att ett triangelspår planeras för anslutning av Norrbotniabanen till stambanan dels mot Gammelstad, dels mot Notviken station.

Övergripande synpunkter

Både alternativen innebär att järnvägen placeras i nära anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur, vilket medför omfattade intrång, behov av ombyggnationer samt påverkan på stadsutveckling. Luleå kommun förutsätter att Trafikverket oavsett val av sida för det nya spåret verkar för att påverka omgivande fastigheter så lite som möjligt.

Det innebär att avståndet mellan befintligt och nytt spår bör anläggas så nära varandra som möjligt för att ta hänsyn till den totala påverkan av järnvägsfastigheten genom staden. Fokus bör inte endast vara kortsiktigt kopplat till byggbarhet. Konsekvenserna av intrång är en viktig aspekt att beakta i val av utformning och lokalisering av spåret.

Inför val av linjealternativ är det av stor vikt att den samlade bedömningen tydligt redovisar:

- konsekvenserna för kommunal utveckling och planering,
- påverkan på befintlig infrastruktur och tekniska anläggningar

- ekonomiska konsekvenser, särskilt där kommunala investeringar påverkas,
- Möjligheter att kompensera eller ersätta förlorade funktioner.

Kommunen framhåller att rekommenderade skyddsavstånd mellan järnväg och befintlig bebyggelse behöver beaktas. Utgångspunkten bör vara ett säkerhetsavstånd om cirka 30 meter mellan spårmitte och byggnader, alternativt att motsvarande skydd säkerställs genom tekniska åtgärder. Det nya spåret och den ökade trafikeringen innebär en förändrad riskbild, vilket kan medföra att befintlig bebyggelse och markanvändning inte är anpassad till de nya förutsättningarna.

Mot denna bakgrund efterfrågar kommunen kompletterande underlag, bland annat avseende riskhanteringsavstånd kopplat till farligt gods, buller, vibrationer, damning, påverkan på boende, behov av fastighetsinlösen samt förorenad mark längs sträckan. Kommunen vill särskilt understryka vikten av att minimera negativa konsekvenser för boende och verksamheter, både under bygg- och driftskedet. Redundans och omledning av trafik under byggtiden är särskilt viktigt att beakta för att minimera påverkan för lulebornas rörelse likväl som för näringslivets transporter.

Dagvatten- och skyfallsfrågor är av yttersta vikt och måste hanteras samlat, inte minst med hänsyn till utvecklingsområdet Östra stranden och ombyggnationen av Luleå C. En helhetslösning behöver eftersträvas som skapar förutsättningar för att samtliga projekt ska kunna genomföras framgångsrikt, trots olika tidplaner. Vid korsningen med Haparandavägen och vid passagen mellan Skutviken och Kallkällan finns kända risker för översvämning vid skyfall och fria vattenvägar behöver säkerställas.

Kommunen vill vidare understryka att hänsyn måste tas till kulturmiljövärden längs sträckan och att åtgärder för att minimera påverkan på värdefulla miljöer ska integreras i den fortsatta planeringen. För Trafikverkets kännedom kommer Luleå kommun i samverkan med länsstyrelsen påbörja ett arbete med att ta fram ett kulturmiljöprogram för Centrum. Området i anslutning till planerad järnväg har hög prioritet. Detta arbete påbörjas hösten 2026.

Trafikverket svarar att val av linje utgår från en sammanvägd bedömning av många aspekter vilka redovisas i PM Linjestudie. I kommande arbete med framtagande av järnvägsplan kommer vidare fördjupande utredningar att göras, till exempel av påverkan på befintlig infrastruktur och tekniska anläggningar, hantering av dagvatten och skyfall. Vidare är skyddsavstånd mellan järnväg och omgivande

bebyggelse och behov av skyddsåtgärder för buller, vibrationer och damning samt kulturmiljövården längs delsträckan viktiga aspekter som kommer att beaktas.

Luleå centralstation, en ny bytespunkt och Östra stranden

Trafikverkets investeringar vid Luleå C skapar nya möjligheter för stationsutveckling. Luleå kommun, Trafikverket, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Jernhusen samverkar kring utvecklingen av området och det pågår ett arbete med ett detaljplaneprogram för centralstationen och Östra stranden. Området är strategiskt och bedöms kunna ha en betydande roll för Luleås bostadsförsörjning med sina 1 000–2 000 bostäder, service, mötesplatser och arbetsplatser som planeras i området.

Ett attraktivt centralstationsområde är en viktig möjliggörare för hållbara resmönster och för ett ökat resande lokalt och regionalt. Luleå kommun vill därför framhålla att statlig medfinansiering till utvecklingen av Luleå Centralstation är av stor betydelse för att skapa en funktionell bytespunkt och för att tillvarata nyttorna av Trafikverkets investeringar i Norrbotniabanan, Luleå C och Malmbanan.

Specifika synpunkter och fortsatt arbete

Utöver de övergripande synpunkterna framför Luleå kommun även specifika synpunkter vad gäller de båda linjealternativen samt de passager som påverkas.

Luleå kommun ser fram emot ett fortsatt nära samarbete med Trafikverket för att säkerställa att Norrbotniabanan kan genomföras på ett sätt som både stärker det regionala transportsystemet och möjliggör en långsiktigt hållbar utveckling av Luleå.

Trafikverket svarar att de ser fram emot en fortsatt god dialog med Luleå kommun samt att kommunens synpunkter fortsatt kommer att beaktas under arbetet med framtagande av järnvägsplanen.

3.3.3 Samråd med berörda myndigheter, organisationer och rättighetsinnehavare

Bodens kommun

Bodens kommun ser positivt på genomförandet av Norrbotniabanan och dess betydelse för såväl den regionala utvecklingen och kommunens långsiktiga utvecklingsförutsättningar. Projektet är även av stor betydelse ur ett nationellt och europeiskt perspektiv.

För Bodens kommun är utvecklingen av ett kapacitetsstarkt och robust transportsystem av särskild vikt. Ökade transportflöden till följd av bland annat Stegras etablering samt Försvarmaktens fortsatta utveckling är viktigt att beakta. Norrbotniabanan förbättrar förutsättningarna för arbets- och studiependling samt möjliggör klimatsmarta gods- och persontransporter.

Utbyggnaden av Norrbotniabanan utgör ett viktigt steg mot att möjliggöra dubbelspår mellan Boden och Luleå. Den befintliga enkelspåriga sträckan är redan i dagsläget hårt belastad med konstaterade kapacitetsbrister. Prognoser indikerar en kraftig ökning av transportbehovet under de kommande åren som en följd av omfattande industrietableringar i såväl Boden som Luleå. Detta kommer ytterligare öka belastningen på den befintliga infrastrukturen.

Förbindelsen mellan Boden och Luleå är central för att möta de behov som följer av industriell utveckling, totalförsvarets krav samt hamnens utveckling. Boden och Luleå utgör tillsammans en sammanhållen arbetsmarknadsregion med ett stort antal arbets- och studiependlingsresor som genomförs dagligen. Ett välfungerande järnvägssystem är därmed avgörande för tillväxt, kompetensförsörjning, besöksnäringens utveckling och en hållbar regional utveckling.

Bodens kommun ser fram emot genomförandet av Norrbotniabanan och att projektet realiseras inom överskådlig tid. Kommunen ser också fram emot en fortsatt dialog kring projektets utveckling och behovet av dubbelspår mellan Boden och Luleå.

Trafikverket svarar att de ser positivt på en fortsatt god dialog om realisering av Norrbotniabanan med Bodens kommun.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

Trafikverket noterar detta.

Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare MSB)

MCF avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverket noterar detta.

Piteå kommun

Piteå kommun ser positivt på att planeringen av Norrbotniabanan går framåt och att arbetet med att möjliggöra ett framtida förverkligande av järnvägen fortsätter. Kommunen har i detta skede inga ytterligare synpunkter att lämna.

Trafikverket svarar att de ser positivt på en fortsatt god dialog om realisering av Norrbotniabanan med Piteås kommun.

Sametinget

Sametinget avstår från att yttra sig.

Trafikverket noterar detta.

SJ AB

SJ AB har inga synpunkter på samrådsdokumentet.

Trafikverket noterar detta.

Skogsstyrelsen

Delsträckan går genom stadsplanlagt område där inget gängse skogsbruk bedrivs. Det är alltså marker som ligger utanför Skogsstyrelsens ansvarsområde.

Dock kan noteras att det finns några kulturlämningar, huvudsakligen efter tidigare bebyggelse, i anslutning till Mjölkuddsberget och en nära avfallsanläggningen. Om dessa kommer att beröras behövs en kontakt med Skogsstyrelsen eller länsstyrelsen.

Trafikverket svarar att de nämnda lämningarna registrerades i den arkeologiska utredning av järnvägskorridoren som Trafikverket genomförde år 2023. Trafikverket kommer att beakta dem i kommande utredning för att om möjligt undvika negativ påverkan av dem. Under den fortsatta planeringen kommer samråd med länsstyrelsen att hållas kring de forn- och övriga kulturlämningar som berörs.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverket noterar detta.

Statens meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI har tagit del av rubricerat samråd och har inga synpunkter.

Trafikverket noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten ser positivt på att en redogörelse för elektromagnetiska fält kommer att genomföras i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverket svarar att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen kommer att innefatta bedömning av elektromagnetiska fält.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Trafikverket noterar detta.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att granska remissen men hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer för infrastruktur.

Trafikverket svarar att det kommer att utföras omfattande undersökningar och utredningar för att kartlägga förutsättningar för bland annat geoteknik, bergteknik, grundvatten och miljö under arbetet med framtagande av järnvägsplan. Stort fokus läggs också på masshantering där vi strävar efter massbalans och korta transporter vilket medför att vi nyttjar morän och bergmassor längs sträckan. Trafikverket beaktar myndighetens allmänna riktlinjer i det fortsatta arbetet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inga synpunkter för delsträckan Notviken-Luleå C.

Trafikverket noterar detta.

3.3.4 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Yttranden från allmänhet och berörda fastighetsägare

Övergripande synpunkter

Det ifrågasätts varför Trafikverket planerar för en säckstationslösning. Det anses bättre att lägga stationen i Gammelstad när Trafikverket nu valt att inte gå via Luleå flygplats. Därefter kan resenärer ta sig till centrala Luleå med buss eller spårvagn.

Trafikverket svarar att Luleå centrum är den stora målpunkten i regionen. En förläggning av stationen i Gammelstad skulle innebära att restiden till Luleå centrum förlängs och resandet blir mindre attraktivt och minskar därmed. Studier visar att ett externt resecentrum, motsvarande Gammelstad, minskar resandet med upp till 30 procent. Motsvarande gäller även med ett stationsläge i närheten av Storheden.

Synpunkter på linjeval

Synpunktslämnare anser att val av sida bör grundas på en samlad bedömning av konsekvenserna längs sträckan Notviken-Luleå C. Det bör tydligt redovisas hur påverkan på bostäder, kulturmiljöer, verksamheter, markintrång och framtida stadsutveckling har jämförts och vägts samman.

Trafikverket svarar att det är många aspekter och intressen som vägs samman inför beslut om val av sida där några viktiga aspekter nämns i yttrandet. En konsekvens- och effektbedömning för båda sidor tas fram inför val av sida och redovisas i PM Linjestudie.

Charlottendal har Luleå kommun identifierat som kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö med bevarandevärden som ska skyddas. Området beskrivs redan idag vara påverkat av buller och vibrationer från järnvägstrafiken. Synpunktslämnaren framför önskemål om att Trafikverket tydligt redovisar hur kulturmiljövärdena har beaktats för båda alternativen och hur dessa vägts mot andra intressen längs sträckan.

Trafikverket svarar att kulturmiljövärden vägs in som aspekt inför val av sida vilket redovisas i PM Linjestudie. Som underlag har Trafikverket bland annat utgått från planbeskrivningar för berörda detaljplaner samt

Luleå kommuns inventering av kulturhistoriskt intressant bebyggelse från åren 2015 – 2016.

Det norra alternativet beskrivs av vissa synpunktslämnare som det lämpligaste och mest naturliga valet. Med det norra alternativet undviks intrång på kyrkogården vilket anses vara positivt ur kulturmiljösynpunkt. Dessutom gör det breda grönområdet på Östermalm/Charlottendal att avståndet till befintlig bebyggelse då blir ungefär lika stort på båda sidor järnvägen vilket anses bättre ur bullersynpunkt samt ger bättre förutsättningar för att bygga det nya spåret. Synpunktslämnarna anser även att det norra alternativet minskar risken för att intilliggande fastigheter behöver lösas in.

Trafikverket noterar synpunkterna. Val av linje utgår från en sammanvägd bedömning av många aspekter varav flera nämns i inkomna yttranden. Trafikverkets bedömning redovisas i PM Linjestudie.

Det södra alternativet anses av andra synpunktslämnare som det sammantaget mest fördelaktiga alternativet. Synpunktslämnarna anser att detta alternativ innebär färre intrång i fastigheter och påverkan på fastighetspriser, lägre behov av buller- och vibrationsbegränsande åtgärder och ett mer kostnadseffektivt genomförande. Östra Järnvägsplanen beskrivs vara en flitigt använd gång- och cykelväg och att lägga det nya spåret på denna sida skulle ha negativ påverkan på detta stråk.

Trafikverket noterar synpunkterna. Val av linje utgår från en sammanvägd bedömning av många aspekter varav flera nämns i inkomna yttranden. Trafikverkets bedömning redovisas i PM Linjestudie.

Synpunkter på utformning

Viktigt att nya gång- och cykelpassager över eller under spåret planeras för att järnvägen inte ska bli en större barriär än vad den är idag. Barn och unga korsar dagligen järnvägen för att ta sig till och från skolor och lekparken vilket förstärker behovet av säkra och trygga passager av järnvägen. Utformning av passage vid Lulsundsgatan bör eftersträva god framkomlighet, minskad bullerpåverkan och främja trygga rörelsemönster.

Trafikverket svarar att placering och utformning av gång- och cykelpassager kommer att utredas i kommande arbete med framtagande av järnvägsplan. Alla passager med den nya järnvägen ska vara planskilda vilket ökar säkerheten och framkomligheten för såväl gång- och cykeltrafikanter som fordonstrafik.

Gång- och cykelvägen runt Mjölkuddsberget används av många för att ta sig till och från jobb. Om gång- och cykelvägen påverkas av det nya spåret måste den ersättas eller flyttas. Gång- och cykelvägen skulle antingen kunna ersättas genom att flytta den närmare Mjölkuddsberget alternativt att den flyttas till den norra sidan av berget.

Trafikverket noterar inspelen om en alternativ placering. Påverkan på och utformning/placering av gång- och cykelvägen vid Mjölkuddsberget kommer att utredas vidare i arbetet med järnvägsplanen.

I samrådsmaterialet står angivet att Norrbotniabanan mellan Svartövägen och Lulsundsgatan utformas för hastigheter upp till 100 km/tim för persontåg och 80 km/tim för godståg. Är det järnvägskonstruktionen som tillåter dessa hastigheter eller kommer tågen att köra så fort på den nämnda sträckan?

Trafikverket svarar att det som framgår av samrådsunderlaget är en tidig uppskattning av hur fort tågen tekniskt skulle kunna köra. Detta kommer att utredas vidare under framtagande av järnvägsplanen. På den aktuella sträckan kommer många tåg vara under inbromsning inför stopp på Luleå C eller hålla en lägre hastighet då de startat från Luleå C. De faktiska hastigheterna kommer således i praktiken vara lägre än vad som anges i samrådsunderlaget.

Buller och vibrationer

Viktigt att tänka på buller från järnvägstrafiken för de närboende. Området är redan idag bullerutsatt och önskemål framförs om att Trafikverket tidigt utreder behov av bullerskyddsåtgärder. I områden där ett stort antal hushåll påverkas bör mer långtgående åtgärder övervägas såsom inbyggnad eller överdäckning av järnvägen i syfte att minska bullret. Bullerbegränsande åtgärder bör inte enbart begränsas till traditionella åtgärder, utan även kompletterande åtgärder såsom vegetationszoner, jordvallar och plantering/återplantering av träd bör övervägas.

Trafikverket svarar att utredning av bullerskyddsåtgärder ingår i kommande arbete med framtagande av järnvägsplan. Åtgärder som kan bli aktuella är spårnära och/eller fastighetsnära åtgärder. Spårnära 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.

Fastighetsnära åtgärder är exempelvis bullerdämpande fönster, installering av tilläggsruta, utbyte till ljudisolerande friskluftsventiler samt bullerskyddade uteplatser.

Möjligheten att ordna skyddade uteplatser för befintlig småhusbebyggelse beskrivs som begränsad och en ökning av järnvägstrafiken riskerar begränsa möjligheten till rekreation och vistelse utomhus genom försämrad kvalitet på utemiljön. Ökad trafik riskerar innebära en frekvent exponering nära eller över det maximala riktvärdet. Ett ytterligare spår beskrivs vidare inte enbart högre ekvivalentnivåer utan även en ökad frekvens av bullerhändelser. Detta minskar möjligheten till återhämtning, vilket är en viktig faktor för den upplevda störningen.

Trafikverket svarar att kommande utredning syftar till att ta fram lämpliga bullerskyddsåtgärder enligt gällande riktlinjer. För att skydda uteplatser från buller finns flera lösningar. Uteplatsen kan till exempel flyttas till en mer skyddad plats eller så kan en lokal skärm i direkt anslutning till uteplatsen installeras.

Bullerutredningar som genomförs bör baseras på faktiska förhållanden och inte generella schablonvärden. Exempelvis bör olika tågtyper, hastigheter, påverkan vid acceleration/inbromsning tas med i beräkningarna.

Trafikverket svarar att bullerutredning utförs av oberoende konsulter enligt vedertagen beräkningsmodell. Utredningen baseras på bullerberäkningar för varje enskild fastighet och redovisar till exempel beräknade bullernivåer med och utan bullerskyddsåtgärder. Vid beräkning tas hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse. Beräkningsmodellen innehåller underlag från uppmätningar av bullernivåer från de olika tågtyper som finns idag och den framtida tågtrafik som planeras.

Bullermätning för befintlig järnväg har tidigare genomförts. Ny bullermätning efterfrågas eftersom det vid tiden för den bullermätningen rådde ett tågstopp och ingen störning därför registrerades.

Trafikverket svarar att kommande utredning syftar till att ta fram lämpliga bullerskyddsåtgärder för framtida bullernivåer och därav behöver beräkningar utföras då mätningar utgår från nuvarande bullernivåer. Bullermätning är även ett mer osäkert tillvägagångssätt då en mängd omgivningsfaktorer påverkar utfallet, till exempel vind och temperatur.

Vilka skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggskedet mot buller, vibrationer och byggdamm?

Trafikverket svarar att kommande projektering kommer att utreda vilka skyddsåtgärder som kan komma att krävas under byggskedet. Åtgärder kan till exempel vara dammskyddsåtgärder med vatten eller dammskyddsmedel.

Noggranna vibrationsinventeringar av närliggande fastigheter efterfrågas. Vibrationsmätare önskas under såväl byggtiden som under den första tiden efter att det nya spåret tagits i drift för att kunna identifiera och åtgärda eventuella skador som uppstår.

Trafikverket svarar att besiktning av fastigheter som ligger inom bedömt riskavstånd för vibrationsskador kommer att utföras innan arbete startar. Vibrationsmätning kommer därtill att planeras i erforderlig omfattning.

Under byggskedet uppstår kraftiga stomljud och vibrationer som kan göra det svårt att bo kvar i intilliggande fastigheter. Kommer ekonomisk kompensation i det fallet bli aktuell?

Trafikverket svarar att vibrationer kan uppstå under byggskedet, däremot är det mindre sannolikt med stomljud. Det kommer att finnas riktvärden för vilken nivå av buller och vibrationer som får förekomma under byggtiden. Under byggtiden kommer Trafikverket att vidta åtgärder för att innehålla riktvärdena. Kan riktvärden inte innehållas under vissa perioder, för exempelvis bostadshus, kan det bli aktuellt med ersättningsbostäder.

Luftkvalitet

En synpunktslämnare anser att den ökade tågtrafiken motiverar att en luftutredning genomförs. I den bör särskild hänsyn tas till emissioner från slitage, uppvirvlande partiklar samt damm från gods- och malmtåg. Det finns tydliga samband mellan luftföroreningar och människors hälsa. Utredningen bör visa om miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas vid befintlig bostadsbebyggelse.

Trafikverket svarar att bedömningen är att järnvägen har ingen eller en försumbar påverkan på luftkvaliteten i normalfallet. I tätorter där luftkvalitet kan vara en aspekt kan frågan komma att utredas vidare.

Skyfall

Kommer hänsyn tas till skyfallsmodelleringar? Oro yttras från fastighetsägare kring hur det nya spåret kommer att påverka flöden vid skyfall och hur detta kommer påverka den egna fastigheten.

Trafikverket svarar att avvattning är en viktig aspekt att ta hänsyn till vid utformning av anläggningen. Olika lösningar kommer att utredas och utvärderas för att minimera negativ påverkan på omgivningen och järnvägsanläggningen i händelse av skyfall.

Synpunkter/frågor om påverkan på den egna fastigheten

Påverkan på närliggande fastigheter bör utgöra ett centralt motiv för val av alternativ.

Trafikverket svarar att påverkan på närliggande fastigheter utgör en viktig aspekt vid val av linje.

I samrådsmaterialet anges att skyddsåtgärder mot buller och vibrationer kommer att vidtas för driftskedet. Om det med vidtagna åtgärder inte går att minska buller och/eller vibrationer till att ligga under riktvärdena, kommer Trafikverket då att ersätta boende för en permanent värdeminskning av fastigheten?

Trafikverket svarar att om det med vidtagna åtgärder inte går att innehålla riktvärdena för bostadshus under driftskedet kan det bli fråga om erbjudande om frivilligt förvärv av fastigheten.

Vid försäljning av fastighet under byggskedet kommer marknadspriset påverkas negativt. Kommer fastighetsägare att kompenseras för värdeminskningen?

Trafikverket svarar att om en fastighet inte är berörd av ett markintrång från järnvägsfastigheten, men fastighetsägaren anser sig ha blivit drabbad av miljöskada kan fastighetsägaren lämna in ett skadeståndsanspråk till mark- och miljödomstolen.

Frågor inkommer om hur den enskilda fastigheten kan komma att påverkas av Norrbotniabanan vad gäller exempelvis inlösen och bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket svarar att den järnvägsplan som ska tas fram kommer att beskriva var och hur järnvägen ska byggas, vilka bullerskyddsåtgärder som föreslås samt vilka fastigheter som kan bli aktuella för inlösen. Fastighetsinlösen kan starta tidigast när järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Lulebo AB

Lulebo AB har ett antal fastigheter inom järnvägskorridoren från Antnäs och fram till centrala Luleå. När bansträckning är beslutad förutsätter Lulebo att de kallas till ett samråd där framtida lösningar arbetas fram.

Trafikverket svarar att Lulebo AB kommer att kontaktas när bansträckning är beslutad och arbetet med att ta fram järnvägsplanen har startat.

Jernhusen

Jernhusen äger och förvaltar strategiskt viktiga fastigheter i Luleå som är av central betydelse för såväl person- som godstrafikens funktion, däribland Notvikens depå, fastighet i anslutning till Lulsundspassagen samt Luleå centralstation.

Enligt Trafikverkets basprognoser förväntas persontågstrafiken öka med närmare 46 procent och godstrafiken med närmare 33 procent. Denna utveckling medför ökade krav på kapacitet, funktionalitet och flexibilitet i underhållsdepåer, uppställningsspår och kombiterminaler. Behovet av mark och byggrätter för denna typ av samhällsviktig infrastruktur behöver därför beaktas tydligt, även i ett långsiktigt perspektiv.

Jernhusen förutsätter att Trafikverket redovisar hur påverkan på bolagets fastigheter avses begränsas samt vilka skydds- och skadebegränsande åtgärder som planeras under såväl bygg- som driftskedet. Bolaget utgår även från att samtliga ekonomiska konsekvenser till följd av markanspråk eller rådighetsinskränkningar kommer att ersättas.

Jernhusen avser utveckla sina fastigheter vid Luleå centralstation och Östra stranden i enlighet med det pågående detaljplanearbetet för området. Området är ett strategiskt viktigt utvecklingsområde. En särskild utmaning i det pågående detaljplanearbetet är det markreservat som avsatts för Norrbotniabanan. För att möjliggöra en effektiv stations- och stadsutveckling är det angeläget att reservatet avgränsas och anpassas så tidigt som möjligt. Ett alltför omfattande, eller under längre tid oklart, markanspråk riskerar annars att försvåra eller fördröja genomförandet och utvecklingen av området. Jernhusen ser därför ett behov av att Trafikverket så snart som möjligt tydliggör och begränsar markanspråket så att utvecklingen kan påbörjas i nära anslutning till den planerade ombyggnationen av Luleå C med byggstart 2028.

Det är av stor vikt för Jernhusen att Norrbotniabananans anslutning till bolagets fastigheter vid Lulsundsgatan utformas yteffektivt och anpassas

till det pågående detaljplaneprogrammet, så att utvecklingen av området kan genomföras inom rimlig tid och inte fördröjs.

Utöver ovan beskrivet har Jernhusen även synpunkter vad gäller Norrbotniabanans dragning i anslutning till Notvikens depå. Detta hanteras i den angränsande järnvägsplanen för delsträckan Rosviksbodarna-Notviken (TRV 2025/135508).

Jernhusen ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket om hur bolagets fastigheter kan bidra till järnvägens och stadens långsiktiga utveckling.

Trafikverket svarar att behovet av markanspråk kommer att utredas under framtagande av järnvägsplanen och Trafikverket ser framför sig en fortsatt god dialog med Jernhusen under arbetets gång. Det slutliga behovet av markanspråk kommer att framgå av den handling som lämnas in för fastställelse och som slutligen vinner laga kraft.

Svenska kyrkan

Samrådsmöte 2026-02-24

Trafikverket genomförde i februari 2026 ett samrådsmöte med Svenska kyrkan (Luleå domkyrkoförsamling) med anledning av att Norrbotniabanan passerar i anslutning till Innerstadens kyrkogård.

Närmast järnvägen har Svenska kyrkan ett kallförråd samt ett antal materialfickor som är en förutsättning för kyrkogårdens verksamhet och det saknas möjlighet att omlokalisera dessa inom kyrkogårdens fastighet. I kyrkogårdens sydöstra hörn finns även en byggnad som inrymmer kontor och garage. Infarten till kyrkogården i korsningen Västra Pilgatan/Västra Järnvägsplanen är den enda transportvägen in till kyrkogården och således viktig för verksamheten.

Vid mötet lyfter Svenska kyrkan farhågor kring hur vibrationer från järnvägens anläggande och framtida drift kommer att påverka gravarna på kyrkogården. Även bullersituationen diskuterades. Såväl frågan om vibrationer som buller kommer att studeras vidare i kommande skeden av planläggningsprocessen.

Svenska kyrkan påtalar även att förändringar inom kyrkogårdsområdet är tillståndspliktiga.

3.4 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.4.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.4.2 Samråd med berörd kommun

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.4.3 Samråd med berörda myndigheter, organisationer och rättighetsinnehavare

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.4.4 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)