

Välkommen till informationsportal för sträckan Munksund – Öjebyn, Norrbotniabanan

Var med och påverka
Under perioden 12 mars till 4 april 2025 har du möjlighet att lämna synpunkter på de sträckningar av Norrbotniabanan som Trafikverket utreder inom Piteå kommun. Läs mer och lämna dina synpunkter digitalt [här](#).
För beskrivning hur ni bläddrar i portalen, skrolla nedåt till nästa avsnitt.
Information och synpunkter på de linjer som studeras inom korridoren kan lämnas direkt i portalen, via mejl eller brev. Läs mer under fliken "Lämna din synpunkt här". Alla synpunkter är värdefulla för projektet och kommer att hanteras efter samrådsperioden.

Kontaktuppgifter till projektet

Projektledare Trafikverket, Pär Fleuron
Mejladress, par.fleuron@trafikverket.se
Telefon, 010-123 40 04



Kontaktuppgifter till projektet

Projektleddare Trafikverket, Pär Fleuron
Mejladress, par.fleuron@trafikverket.se
Telefon, 010-123 40 04

Ansvarig fastighet- och avtalsfrågor Trafikverket, Jim Sundqvist
Mejladress, jim.sundqvist@trafikverket.se
Telefon, 010-124 32 85

Läs mer på trafikverket.se/Norrbotniabanan

Om du föredrar att skicka ett brev så skicka det till:

Trafikverket, Ärendemottagningen, Investeringsprojekt, Box 810, 781 28 Borlänge eller skicka e-post till: investeringsprojekt@trafikverket.se

Ange ärendenummer THÅS-2024-000045 när du lämnar dina synpunkter.

Så använder du portalen

Du läser portalen enklast på din dator, men den går även att läsa i din mobil eller läsplatta. Läsbarheten kan vara sämre i äldre datorer. Portalen läses enklast i en modern webbläsare annars kan det finnas tekniska begränsningar som påverkar vissa användare.

Portalen består av fyra flikar, som finns i sidhuvudet. Beroende på upplösningen på din datorskärm ser du antingen namngivna flikar eller en menysymbol.

Varje flik består av olika avsnitt som du navigerar mellan genom att skrolla nedåt.

I textflödet förekommer illustrationer och dessa förändras allt eftersom du byter avsnitt. De kartor som presenteras är interaktiva och du kan själv navigera dig runt i kartan med hjälp av att hålla kursor över kartan och klicka på kartan. Textflödet består av text och bilder som du kan klicka på för att se mer information. Du kan också klicka på de olika flikarna för att se mer information om projektet. Du kan också klicka på de olika flikarna för att se mer information om projektet. Du kan också klicka på de olika flikarna för att se mer information om projektet.



Om Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som gör det möjligt att resa och transportera gods till hela landet.

Med Norrbotniabanan förbättras järnvägskapaciteten avsevärt eftersom den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning nära kusten där Norrlands största städer finns. Norrbotniabanan ger möjlighet till både tyngre och längre tåg, vilket gör att företagens transportkostnader beräknas minska med upp till 30 procent. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder.

Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna på sträckan kan med Norrbotniabanan halveras. Invånarna kan nå en större arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, kultur, handel och evenemang. Det gynnar i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Sträckan Munksund – Öjebyn
Denna järnvägsplan sträcker sig från Munksund, genom centrala Piteå, till Öjebyn i Piteå kommun. Sträckan är cirka 8 kilometer.

Järnvägsplanen omfattar även en järnvägsstation med koppling till resecentrum i centrala Piteå, en godsbangård på Pitholmsheden samt kopplingar till befintliga industri- och hamnspår.

Trafikverket har sedan en tid arbetat med att utreda möjliga sträckningar av Norrbotniabanan inom den sedan tidigare beslutade riksintressekorridoren. Arbetet kommer sammanställas i en linjestudie som kommer att samrådas om i slutet av 2025.

Tekniska förutsättningar för ny järnväg
Norrbotniabanan utformas med dubbelspår genom centrala Piteå. Resterande delar av Norrbotniabanan utformas med enkelspår med mötesmöjligheter/mötesstationer.

I centrala Piteå ska en järnvägsstation byggas med kopplingar till kommunens planerade resecentrum. Befintlig godsbangård ska flyttas från centrala Piteå till Piholmsheden. Anslutningar skapas från Norrbotniabanan till industrispår för SCA Munksund, Stenvalls Trä, Smurfit Westrock och Wibax samt till befintligt hamnspår mot Piteå hamn.

Samtliga passager av Norrbotniabanan ska vara planskilda.
Banan kommer att trafikeras av såväl gods- som persontåg.

Bakgrund



Bakgrund
I mars 2003 påbörjade Trafikverket idéstudier till ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda. Under 2004 rekommenderade Trafikverket sträckan Skellefteå - Piteå som en lämplig första etapp, med förbehåll att förstudier skulle företas för att klargöra om utbyggnad av sträckan Umeå - Luleå skulle bli aktuell.

Trafikverket genomförde tre förstudier på sträckan Umeå-Luleå under åren 2004-2006 vilka inkluderade flera tänkbara korridorer på en översiktlig nivå.

Nästa steg i processen innebär att Trafikverket genomfördes sex separata järnvägsutredningar mellan åren 2006-2011, vilket resulterade i en korridor för lokalisering längs hela sträckan. Den beslutade korridoren för Länsgränsen-Piteå (JU 140) ligger till grund för den fortsatta planläggningen av delsträckan Munksund-Öjebyn.

Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas.

Dialog och samråd
Samråd är en mycket viktig del av planprocessen 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. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.
[Här hittar du vad som händer i projektet](#), och [här hittar du tidigare handlingar](#).

Fortsatt arbete
Efter detta samråd fortsätter arbetet med att studera möjliga linjesträckningar inom korridoren som sedan sammanställs i ett samrådsmaterial. I samrådsmaterialet beskrivs förutsättningarna i korridoren samt olika principiella förslag till linjedragning som utarbetats. Även bedömning av konsekvenser och måluppfyllelse för de olika linjesträckningarna redovisas.

När Trafikverket sedan tagit beslut om en järnvägslinje kommer en samrådshandling med planförslag och miljökonsekvensbeskrivning arbetas fram och samrådas. I dessa handlingar kommer mer detaljerade beskrivningar av förutsättningar, effekter och konsekvenser att tas fram. Detta sker inom ramen för samrådshandling, miljökonsekvensbeskrivning, granskningshandling och fastställelsehandling.

När järnvägsplanen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. När planen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen.



Planförhållanden

En översiktsplan används vägledande vid beslut om mark- och vattenområden, hur bebyggelse ska utvecklas och hur befintliga marktillgångar ska användas, utvecklas och bevaras. Den fysiska planeringen i Piteå kommun beskrivs i [Översiktsplan 2030](#). Översiktsplanens utgångspunkt är att det ska finnas levande och modern landsbygd samt en attraktiv stadskärna. Huvudmålet för översiktsplan 2030 är att det ska vara 46 000 pitebor år 2030.

För strategiskt viktiga områden finns även ett antal [fördjupade översiktsplaner](#). Utredningsområdet berör fördjupad översiktsplan för Öjebyn som antagits och fördjupad översiktsplan för Munksund som är under framtagande.

Piteå kommun arbetar med ett [planprogram för Sörfjärden](#). Planprogrammet beskriver kommunens visioner om Sörfjärdens utveckling i samband med Norrbotniabanans dragning genom centrala Piteå. I planprogrammet anger kommunen sin viljeinriktning genom att formulera utgångspunkter och riktlinjer som blir vägledande för den fortsatta planeringen. Planprogrammet kan i senare skede komma att bestå av flera detaljplaner.

Förutom den övergripande markanvändningen som beskrivs i översiktsplanen, de fördjupade översiktsplanerna för Öjebyn och Munksund och planprogrammet för Sörfjärden regleras markanvändningen av ett antal kommunala detaljplaner. Inom utredningsområdet finns flertalet gällande och pågående detaljplaner.

Riksintressen

Inom och i anslutning till korridoren finns flera riksintressen. Riksintressen ska skyddas från påtaglig skada på de utpekade kärnvärdena. De riksintressen som berörs av järnvägssträckningen är:

- Rennäring, Pitholmsheden (3 kap. 5 § miljöbalken)
- Kulturmiljövård, Piteå (3 kap 6 § miljöbalken)
- Kommunikation, E4, befintlig järnväg och Norrbotniabanan (3 kap. 8 § miljöbalken)
- Rörligt friluftsliv (4 kap. 2 § miljöbalken)
- Totalförsvar, hinderfrihet och radar (3 kap. 9 § miljöbalken)



Förutom den övergripande markanvändningen som beskrivs i översiktsplanen, de förordpade översiktsplanerna för Öjebyn och Munksund och planprogrammet för Sörfjärden regleras markanvändningen av ett antal kommunala detaljplaner. Inom utredningsområdet finns flertalet gällande och pågående detaljplaner.

Riksintressen

Inom och i anslutning till korridoren finns flera riksintressen. Riksintressen ska skyddas från påtaglig skada på de utpekade kärnvärdena. De riksintressen som berörs av järnvägssträckningen är:

- Rennäring, Pitholmsheden (3 kap. 5 § miljöbalken)
- Kulturmiljövård, Piteå (3 kap 6 § miljöbalken)
- Kommunikation, E4, befintlig järnväg och Norrbotniabanan (3 kap. 8 § miljöbalken)
- Rörligt friluftsliv (4 kap. 2 § miljöbalken)
- Totalförsvär, hinderfrihet och radar (3 kap. 9 § miljöbalken)

Landskapet

Landskapskaraktärer

Inom utredningsområdet har följande landskapskaraktärer identifierats:

- Vattenområden och park
- Piteå gamla stadskärna
- Odlingslandskap
- Skogsmarker
- Bostadsområden
- Industri och verksamhet

Särskilt känsliga lägen i landskapet

Under arbetet med landskapsanalysen har ett antal särskilt känsliga lägen i landskapet identifierats. Dessa lägen gäller platser där anläggningen kan komma att bli särskilt synlig i landskapet. Anläggningen kan få stor påverkan på upplevelsen av landskapet och särskilda anpassningar kan komma att behövas för att utforma anläggningen till omgivningen. Identifierade känsliga lägen i landskapet är:

- Passageplan förbi den gamla stadskärnan
- Utblickar över Sörfjärden
- Parken till Sörfjärden
- Placering av järnvägsstationen
- Siktlinjer mellan stadskärnan och fjärden
- Strömsborg – vacker bebyggelsemiljö mitt i korridoren



Särskilt känsliga lägen i landskapet

Under arbetet med landskapsanalysen har ett antal särskilt känsliga lägen i landskapet identifierats. Dessa lägen gäller platser där anläggningen kan komma att bli särskilt synlig i landskapet. Anläggningen kan få stor påverkan på upplevelsen av landskapet och särskilda anpassningar kan komma att behövas för att utforma anläggningen till omgivningen. Identifierade känsliga lägen i landskapet är:

- Passageplan förbi den gamla stadskärnan
- Utblickar över Sörfjärden
- Parken till Sörfjärden
- Placering av järnvägsstationen
- Siktlinjer mellan stadskärnan och fjärden
- Strömsborg - vacker bebyggelsemiljö mitt i korridoren
- Ringiusviken - ger vackra utblickar för de boende
- Södra Pitholm - gammal bebyggelsestruktur

Boendemiljö och hälsa

Bebyggelsen inom och i anslutning till utredningsområdet är blandad med centrumbebyggelse, industri/verksamhetsområden, handelsområden, skolor och förskolor, områden med flerbostadshus och småhus.

Bostadsbebyggelse finns i centrala Piteå samt i bostadsområdena Ön, Kullen, Degerånget, Annelund, Backen, Strömsborg, Strömnäs, Klubbgårdet, Norra och Södra Pitholm, Mossen och Furunäsberget, Furunäset, Munksund, Svedjan och Skuthamn.

Flera av bostadsområdena och centrumbebyggelsen utsätts idag för bullerstörningar och barriäreffekter från E4, Timmerleden/Munksundsvägen, lokaltvägnätet och Pitebanan.

Kulturmiljö

Längs sträckan finns ett antal värdefulla kulturmiljöer i form av bland annat:

- Piteå stadskärna med dess karakteristiska rutnätsplan från 1667 - idag klassat som riksintresse för kulturmiljövård
- Bebyggelse med stadsmässig prägel från 1930-talet i Strömsborg
- Historiska gårdslägen från 1600- och 1700-talet i Södra Pitholm med omnejd
- Södra Pitholmsvägen som utgör en historisk vägsträckning från 1700-talet
- Historiskt odlingslandskap med lador runt Södra Pitholm
- Ängesträsket med en oskiftad fastighetsindelning
- Inom utredningskorridoren finns även ett antal kända fornlämningar i form av bland annat stadslager, gårdstomter, husgrunder, tjärdalar och stenmurar.
- En arkeologisk utredning har genomförts och i samband med denna identifierades flera potentiella boplatslägen och gårdstomter.

Naturmiljö

Naturmiljölandskapet på sträckan Munksund – Öjebyn är till stor del påverkat av mänsklig aktivitet. En första, övergripande naturvärdesinventering har genomförts.



Naturmiljö

Naturmiljölandskapet på sträckan Munksund – Öjebyn är till stor del påverkat av mänsklig aktivitet. En första, övergripande naturvärdesinventering har genomförts.

Söder om utredningsområdet karakteriseras naturmiljön av sandtallskog. Den äldre tallskog som finns på Pitholmsheden utgör viktiga livsmiljöer för hotade vedsvampar och marksvampar. Norr om tallskogarna, i de södra delarna av planområdet, karaktäriseras naturmiljön av ett mosaiklandskap med inslag av skog samt ängs- och betesmarker vid Södra Pitholm. Här förekommer småvatten, åkerholmar och ett antal stenmurar. I de centrala och norra delarna av stan är Ringiusviken och Sörfjärden, samt Lomtjärn med omgivande skogsområde viktiga naturområden. Skyddade och rödlistade arter finns i området, främst knutna till vattenområdena och tallskogarna. Ett rikt fågelliv har noterats i Piteå under flera år. Landhöjningskuster är särskilt viktiga för fåglar då det kontinuerligt skapas öppna stränder och klubbar som är goda häckningsmiljöer. Det verkar även vara en attraktiv rastplats för flyttfåglar på väg norrut eller söderut.

Ringiusviken, Sörfjärden och Lomtjärn omfattas av strandskydd.

Rekreation och friluftsliv

I anslutning till utredningsområdet i söder finns Pitholmsheden som erbjuder naturskön vandring genom tallhedslandskapet. På Pitholmsheden finns ett nät av vandringsleder och mindre stigar. Här finns bland annat SCA-spåret som nyttjas för vandring och cykling på sommaren och skidåkning på vintern.

I Södra Pitholm finns hästgårdar och ridstigar.

I de mer centrala delarna finns Furuberget med elljusspår samt Ringiusviken och Sörfjärden som utgör viktiga närrekreationsområden.

I norra delen av utredningsområdet finns Lomtjärn med omgivande skogsområde som utgör ett välbesökt närrekreationsområde med flera mindre stigar.

I och i anslutning till utredningsområdet finns ett stort antal gång- och cykelvägar.

Flertalet skoterleder passerar genom utredningsområdet.

Flertalet idrottsplatser och fotbollsplaner finns i och i anslutning till utredningsområdet.

Rennäring

Utredningsområdet berör två samebyar, Östra Kikkejaure sameby och Stäkke sameby.

Östra Kikkejaure

Östra Kikkejaure har sina åretruntmarker mellan Arvidsjaur och Moskosel och öster om Arvidsjaur. De huvudsakliga vinterbetesmarkerna finns i Piteå kommun söder om Lill-Piteälven och utmed riksväg 373 (Piteå-Arvidsjaur). Vinterbetesmarkerna når ända ut i skärgården utanför Piteå.

I anslutning till utredningsområdet i söder finns tallhedarna på Pitholmsheden vilka utgör viktiga betesmarker för samebyn. Dessa vinterbetesmarker utgör riksintresse för rennäringen enligt 3 kap. 5 § miljöbalken.

Stäkke

Stäkke sameby har sina åretruntmarker i Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner. Vinterbetesmarkerna finns inom Älvsbyns och Piteå kommuner. Den del av utredningsområdet som berör samebyn omfattar en mindre del av de centrala delarna av Piteå och E4 norrut.

Yt- och grundvatten

Längs sträckan Munksund – Öjebyn finns två vattenförekomster: Ytvattenförekomsten Inrefjärden som innefattar Sörfjärden samt grundvattenförekomsten Pitholmsheden.

Längs sträckan Munksund – Öjebyn finns två vattenskyddsområden: Svensbyfjärdens vattenskyddsområde som tangerar utredningsområdet i norr och Pitholms (klubbens) vattenskyddsområde, beläget cirka 1,5 kilometer söder om utredningsområdet

Markmiljö

Den större delen av utredningsområdet går genom stadsmiljö där det bedrivits eller pågår verksamhet som kan ge upphov till föroreningar. Områden kring dessa verksamheter har av länsstyrelsen kartlagts och klassats utifrån riskklass. Eftersom de flesta av dessa områden inte är undersökta betraktas de som potentiellt förorenade områden. I vissa fall har undersökningar gjorts och även saneringar utförts ner till halter för känslig markanvändning (KM) eller mindre känslig markanvändning (MKM).

Sulfidhaltiga jordar förekommer på sträckan i anslutning till Södra Pitholm.



Interaktiv karta

Kartan är interaktiv och du kan själv navigera dig runt i kartan med hjälp av att hålla in vänster musknapp och flytta runt musen. Du kan även zooma in eller ut i kartan genom att skrolla fram och tillbaka eller ta hjälp av plus- och minusknapparna. Genom att klicka på hussymbolen återställer du kartan till dess ursprungliga läge.

I kartan finns också informationslager från några myndigheter som kan tändas och släckas.

Förinställda karttyper finns under respektive beskrivning.

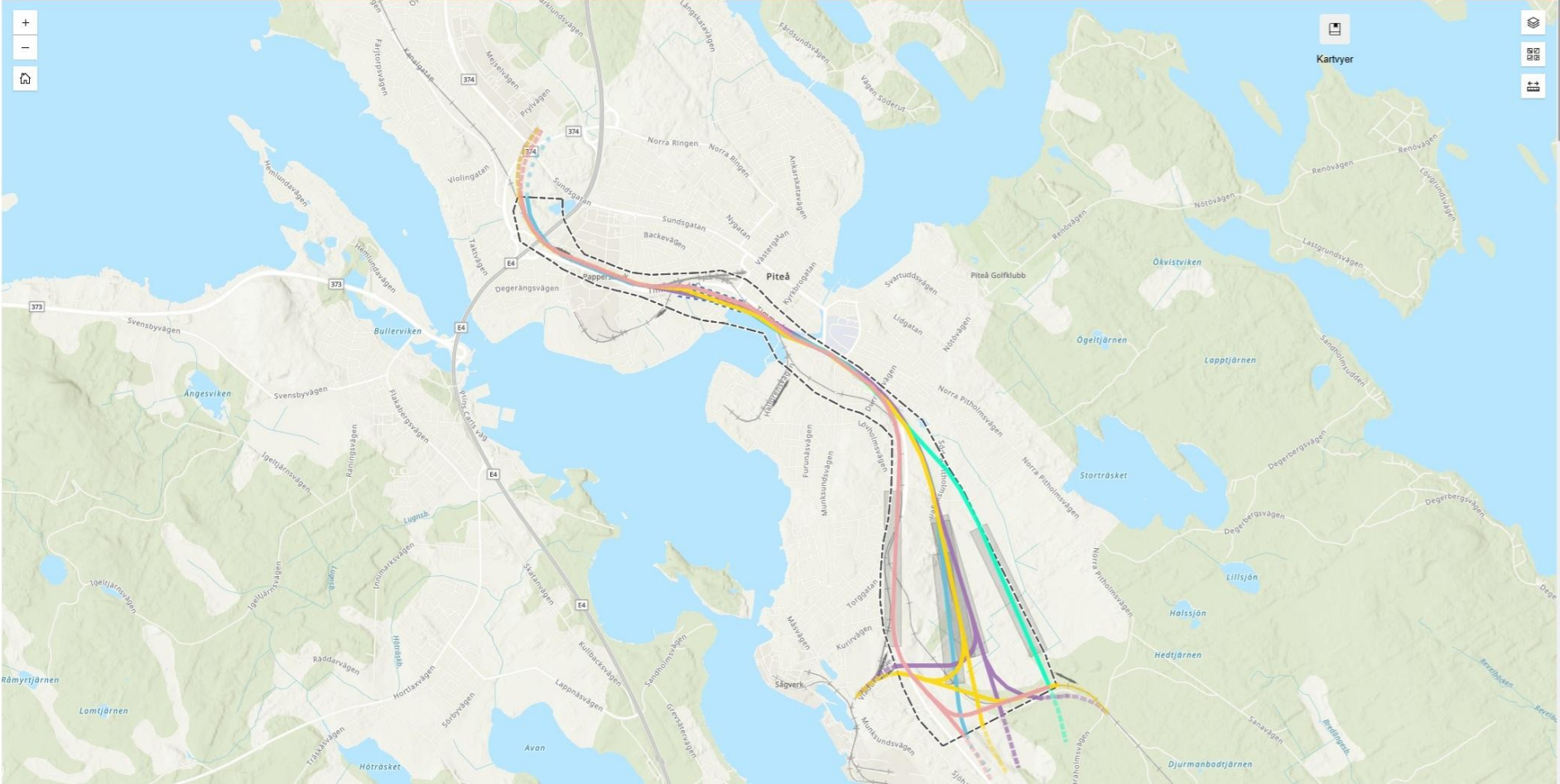
 Utretningsområde - Kartvy

Utretningsområde

Utretningsområdet är cirka 8 kilometer långt och sträcker sig från Munksund till Öjebyn. Landskapet i utretningsområdet präglas av vattenområden, parker, Piteås stadskärna, jord- och skogsbruk, bostadsområden, industrier och verksamheter.

Centrala Piteå har en utpräglad småstadskaraktär med en väl avgränsad stadskärna och delvis låg bebyggelse. Centrum ligger på Håggholmen som numera sitter ihop med fastlandet, mellan Nördfjärden och Sörfjärden. På stadens södra sida, mot älven, finns industrierna Smurfit Westrock, Stenvalls Trä, SCA Sägverk och SCA pappersbruk som har en järnvägsanslutning. Väster om stadskärnan ligger Backens industriområde och Wibax. Befintlig godsbangård ligger centralt i Piteå.

Inom utretningsområdet finns utpekade riksintressen för rennärning, kulturmiljövård, kommunikation, rörligt friluftsliv och totalförsvaret. Utretningskorridoren för Norrbotniabanan, som avgränsades i samband med järnvägsutretningsskedet, utgör riksintresse för kommunikationer vilket innebär att området ska skyddas mot



Förinställda kartvyer finns under respektive beskrivning.

 Utredningsområde - Kartvy

Linjealternativen
I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort utifrån att de:

- inte ger bra förutsättningar för en järnväg med god kapacitet
- medför för stora negativa effekter och konsekvenser för människa och miljö
- eller inte är realistiska att bygga.

I nuläget utreds fem alternativa linjer längs den södra sträckningen: Röd (5), Gul (6), Lila (8) och Ljusblå (9), Turkos (7). Längs den norra sträckningen utreds fyra alternativa linjer: Röd (5), Gul (6), Ljusblå (9) och Lila (8).

 Södra sträckningen - Kartvy

Södra sträckningen

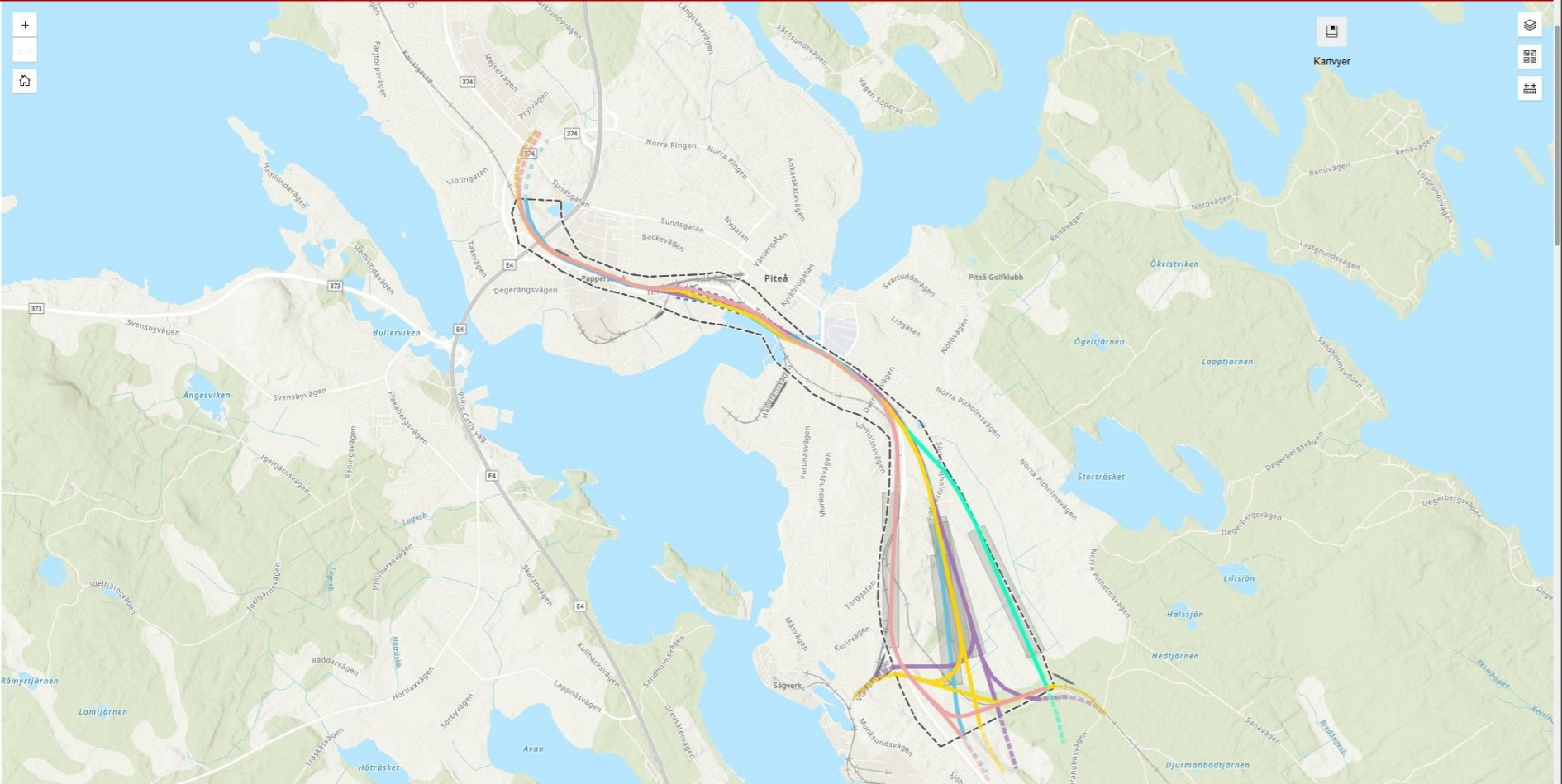
- Västligt alternativ - Linje Röd (5)
- Mittenalternativ - Linjerna Gul, Lila, Ljusblå (6, 8, 9)
- Östligt alternativ - Linje Turkos (7)

 Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5) - Kartvy

Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5)

Järnvägen passerar grustäkten i Munksund i ett västligt läge och följer sedan väg 506 förbi Munksund och Södra Pitholm. Linjesträckningen passerar över Durmäsvägen på bro. Topografin i området innebär att järnvägen och en möjlig godsbangårdsplacering hamnar i en skärning och stora ombyggnationer av väg 506 krävs. Linjesträckningen skapar stora utmaningar för att ansluta SCA och Piteå Hamn till Norrbotniabanan då läget medför justeringar i industrispåren.

Fördelar



Förinställda kartvyer finns under respektive beskrivning.

 Utreddningsområde - Kartvy

Linjealternativen
I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort utifrån att de:

- inte ger bra förutsättningar för en järnväg med god kapacitet
- medför för stora negativa effekter och konsekvenser för människa och miljö
- eller inte är realistiska att bygga.

I nuläget utreds fem alternativa linjer längs den södra sträckningen: Röd (5), Gul (6), Lila (8) och Ljusblå (9), Turkos (7). Längs den norra sträckningen utreds fyra alternativa linjer: Röd (5), Gul (6), Ljusblå (9) och Lila (8).

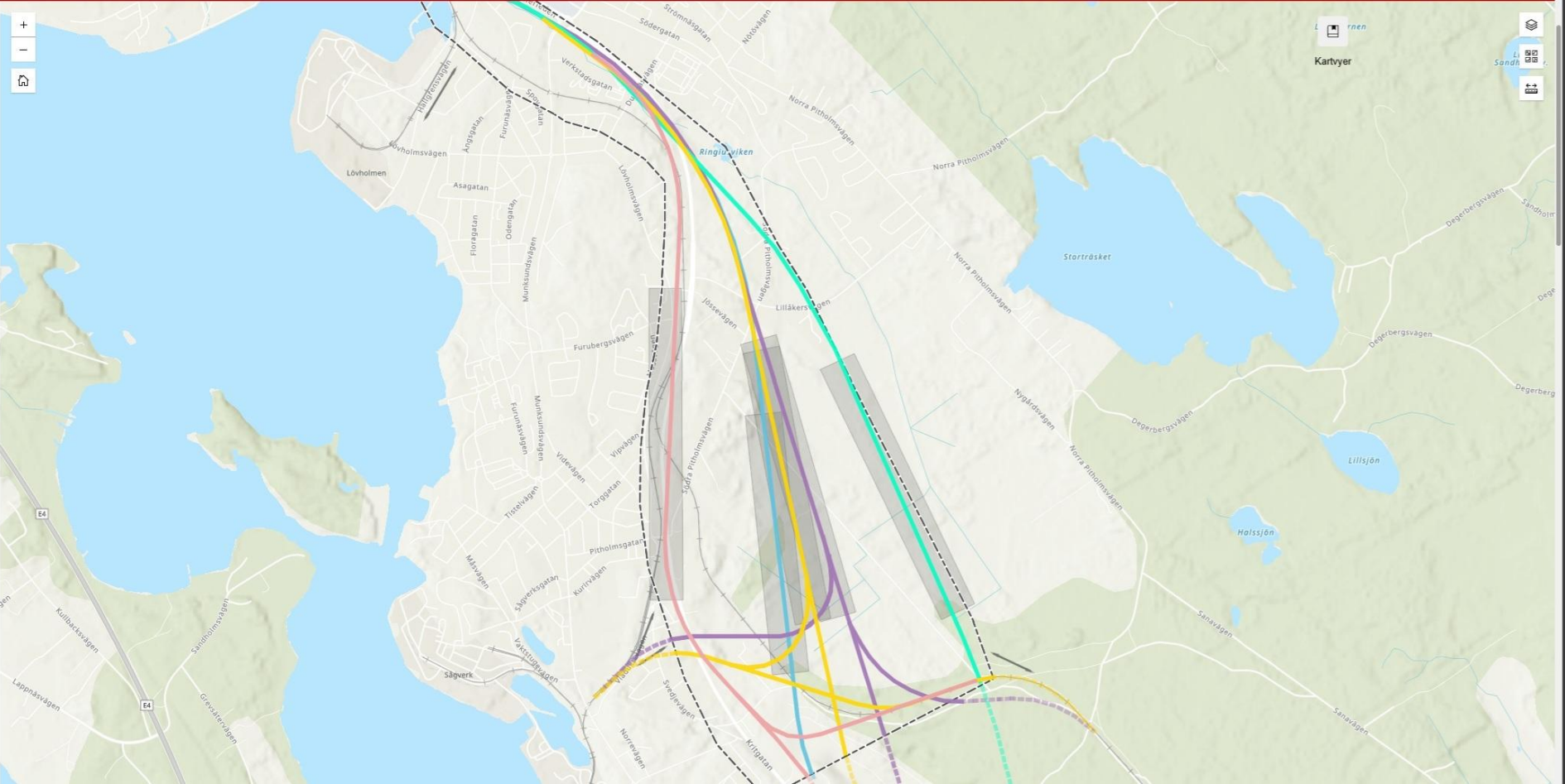
 Södra sträckningen - Kartvy

- Södra sträckningen**
- Västligt alternativ - Linje Röd (5)
 - Mittenalternativ - Linjerna Gul, Lila, Ljusblå (6, 8, 9)
 - Östligt alternativ - Linje Turkos (7)

 Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5) - Kartvy

Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5)
Järnvägen passerar grustakten i Munksund i ett västligt läge och följer sedan väg 506 förbi Munksund och Södra Pitholm. Linjesträckningen passerar över Durrnäs vägen på bro. Topografin i området innebär att järnvägen och en möjlig godsbangårdsplacering hamnar i en skärning och stora ombyggnationer av väg 506 krävs. Linjesträckningen skapar stora utmaningar för att ansluta SCA och Piteå Hamn till Norrbottenbanan då läget medför justeringar i industrispåren.

Fördelar



Förinställda karttyper finns under respektive beskrivning.

 Utredningsområde - Kartvy

Linjealternativen
I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort utifrån att de:

- inte ger bra förutsättningar för en järnväg med god kapacitet
- medför för stora negativa effekter och konsekvenser för människa och miljö
- eller inte är realistiska att bygga.

I nuläget utreds fem alternativa linjer längs den södra sträckningen: Röd (5), Gul (6), Lila (8) och Ljusblå (9), Turkos (7). Längs den norra sträckningen utreds fyra alternativa linjer: Röd (5), Gul (6), Ljusblå (9) och Lila (8).

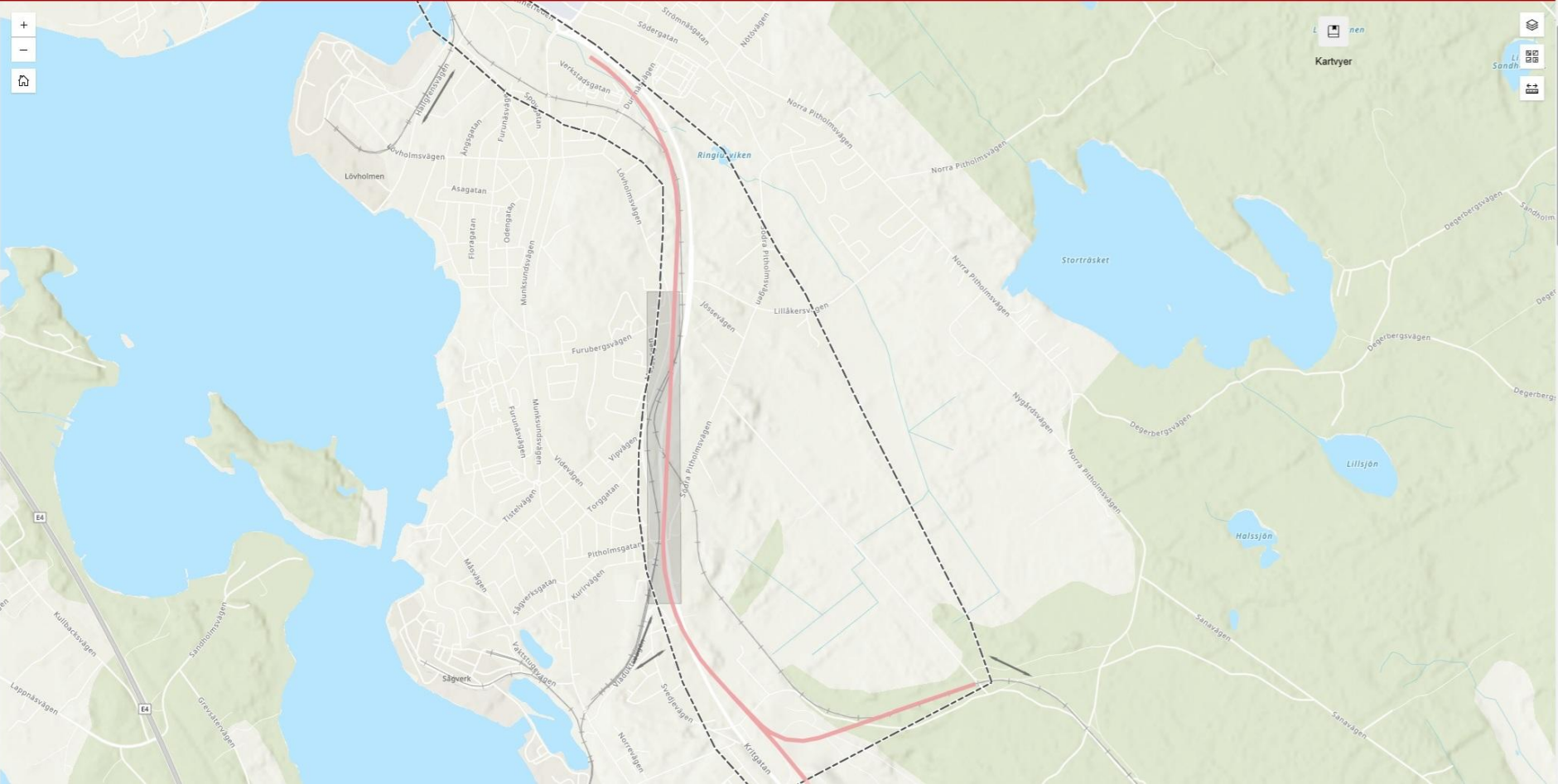
 Södra sträckningen - Kartvy

Södra sträckningen

- Västligt alternativ - Linje Röd (5)
- Mittenalternativ - Linjerna Gul, Lila, Ljusblå (6, 8, 9)
- Östligt alternativ - Linje Turkos (7)

 Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5) - Kartvy

Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5)
Järnvägen passerar grustäkten i Munksund i ett västligt läge och följer sedan väg 506 förbi Munksund och Södra Pitholm. Linjesträckningen passerar över Durnäsvägen på bro. Topografin i området innebär att järnvägen och en möjlig godsbangårdsplacering hamnar i en skärning och stora ombyggnationer av väg 506 krävs. Linjesträckningen skapar stora utmaningar för att ansluta SCA och Piteå Hamn till Norrbotniabanan då läget medför justeringar i industrispåren.



Södra sträckningen - Västligt alternativ- Linje Röd (5)

Järnvägen passerar grustakten i Munksund i ett västligt läge och följer sedan väg 506 förbi Munksund och Södra Pitholm. Linjesträckningen passerar över Durnäsvägen på bro. Topografin i området innebär att järnvägen och en möjlig godsbangårdsplacering hamnar i en skärning och stora ombyggnationer av väg 506 krävs. Linjesträckningen skapar stora utmaningar för att ansluta SCA och Piteå Hamn till Norrbottenabanan då läget medför justeringar i industrispåren.

Fördelar

- Bra förutsättningar för ny järnväg
- Bra utifrån regional och kommunal utveckling
- Begränsad påverkan på riksintresset för rennäring, landskapsbild, kulturmiljö och naturmiljö

Nackdelar

- Påverkan på markanvändning, befintlig bebyggelse och boendemiljö i bl a Munksund och Skuthamn
- Dåliga förutsättningar för godstrafikens anslutningar till nya Norrbottenabanan
- Påverkan på befintligt vägnät
- Påverkan på trafik under byggtiden

Mittenalternativ - Linjerna Gul, Lila, Ljusblå (6, 8, 9) - Kartvy

Mittenalternativ – Linjerna Gul, Lila, Ljusblå (6, 8, 9)

Linje Gul, Lila och Ljusblå är linjealternativ med läge för godsbangård i mitten av utredningskorridoren. Linjerna har olika passager över grustakten med linje Ljusblå i ett mer västligt läge, linje Lila i ett mer östligt läge och Linje Gul däremellan. Linierna är i övrigt likartade med en placering av en godsbangård mellan Södra Pitholm och Ånesträsket där spår från Piteå Hamn och Svedian ansluts till

Östligt alternativ- Linje Turkos (7) Syd - Kartvy

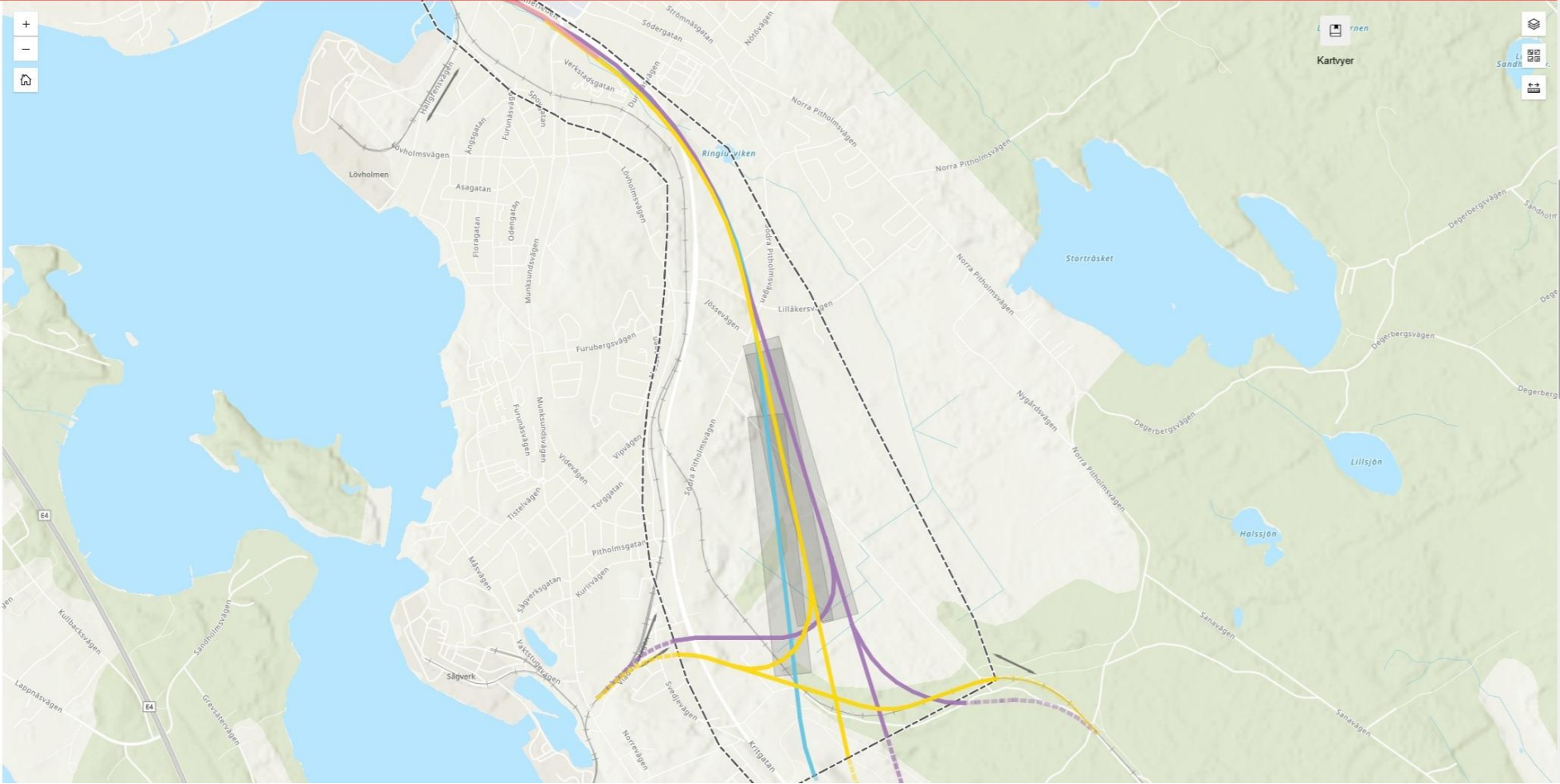
Östligt alternativ- Linje Turkos (7) Syd

Linje Turkos passerar öster i ytterkant av grustakten vid Munksund och möjliggör en godsbangårdsplacering vid Ångesträsket där anslutningar till Piteå Hamn och Svedjans bangård kan anläggas. Linjen passerar Lillåkersvägen där ett antal fastigheter påverkas och vägen behöver få en delvis ny sträckning. Linjen passerar över väg 506 i höjd med Ringiusviken och vidare över Durnäsvägen

Fördelar

- Bra förutsättningar för ny järnväg
- Begränsad påverkan på befintligt vägnät

Nackdelar



Östligt alternativ- Linje Turkos (7) Syd - Kartvy

Östligt alternativ- Linje Turkos (7) Syd

Linje Turkos passerar öster i ytterkant av grustäkten vid Munksund och möjliggör en godsbangårdsplacering vid Ängesträsket där anslutningar till Piteå Hamn och Svedjans bangård kan anläggas. Linjen passerar Lillåkersvägen där ett antal fastigheter påverkas och vägen behöver få en delvis ny sträckning. Linjen passerar över väg 506 i höjd med Ringiusviken och vidare över Durnåsvägen

Fördelar

- Bra förutsättningar för ny järnväg
- Begränsad påverkan på befintligt vägnät

Nackdelar

Norra sträckningen - Kartvy

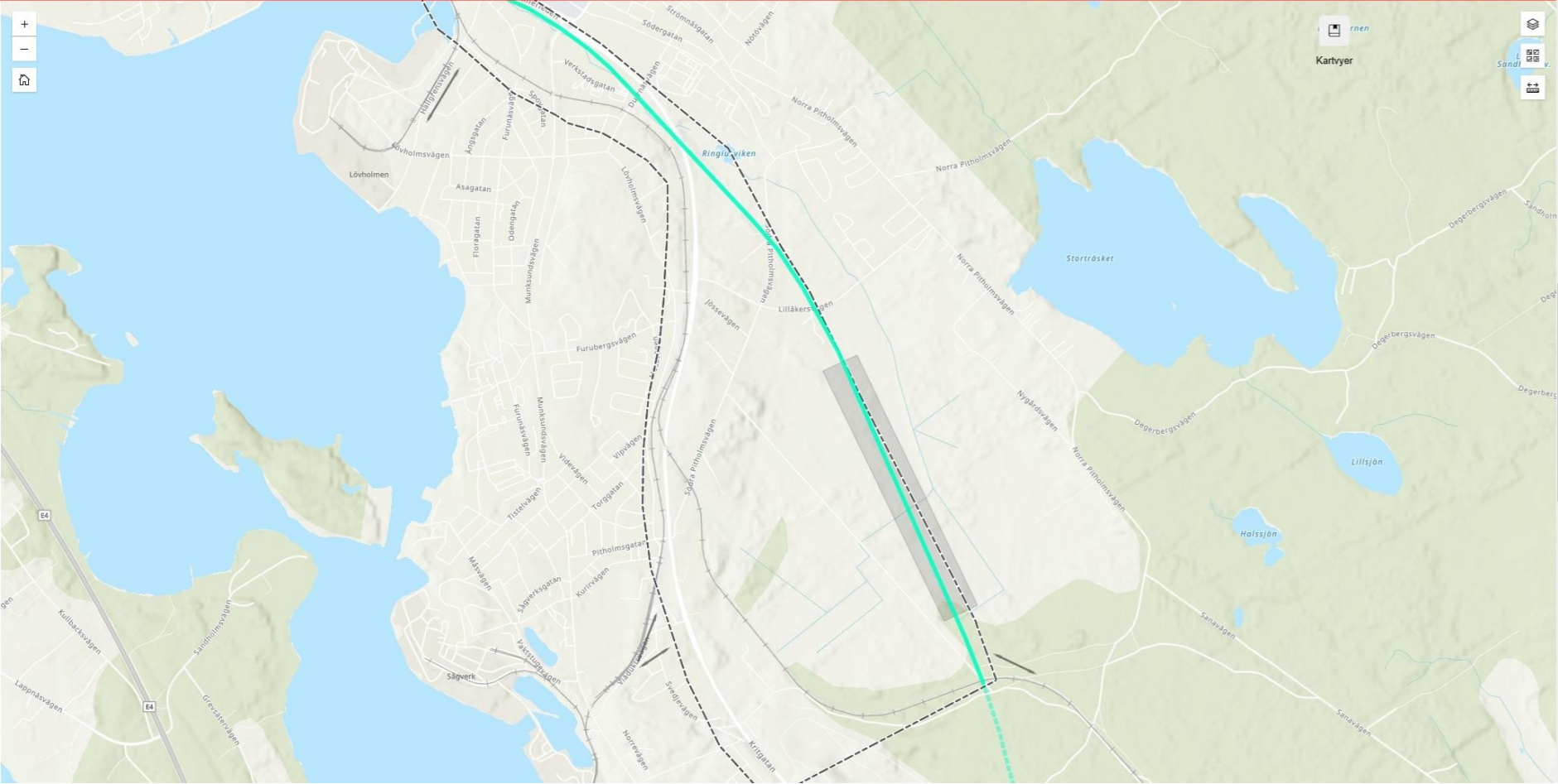
Norra sträckningen

- Linje Röd (5)
- Linjerna Gul (6), Ljusblå (9)
- Linje Lila (8)

Linje Röd (5) - Kartvy

Linje Röd (5)

Linje Röd följer väg 506 på västra sidan av vägen över Durnåsvägen på bro och in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Norrbotniabanan följer sedan Timmerleden mellan vägen och Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i ett nytt läge. Norrbotniabanan kommer sedan in parallellt med Timmerleden i läge där befintlig Pitebana går och passerar över Räddningstjänstens lokaler som behöver omlokaliseras för att möjliggöra ett läge för en framtida järnvägsstation och resecentrum.



Norra sträckningen - Kartvy

Norra sträckningen

- Linje Röd (5)
- Linjerna Gul (6), Ljusblå (9)
- Linje Lila (8)

Linje Röd (5) - Kartvy

Linje Röd (5)

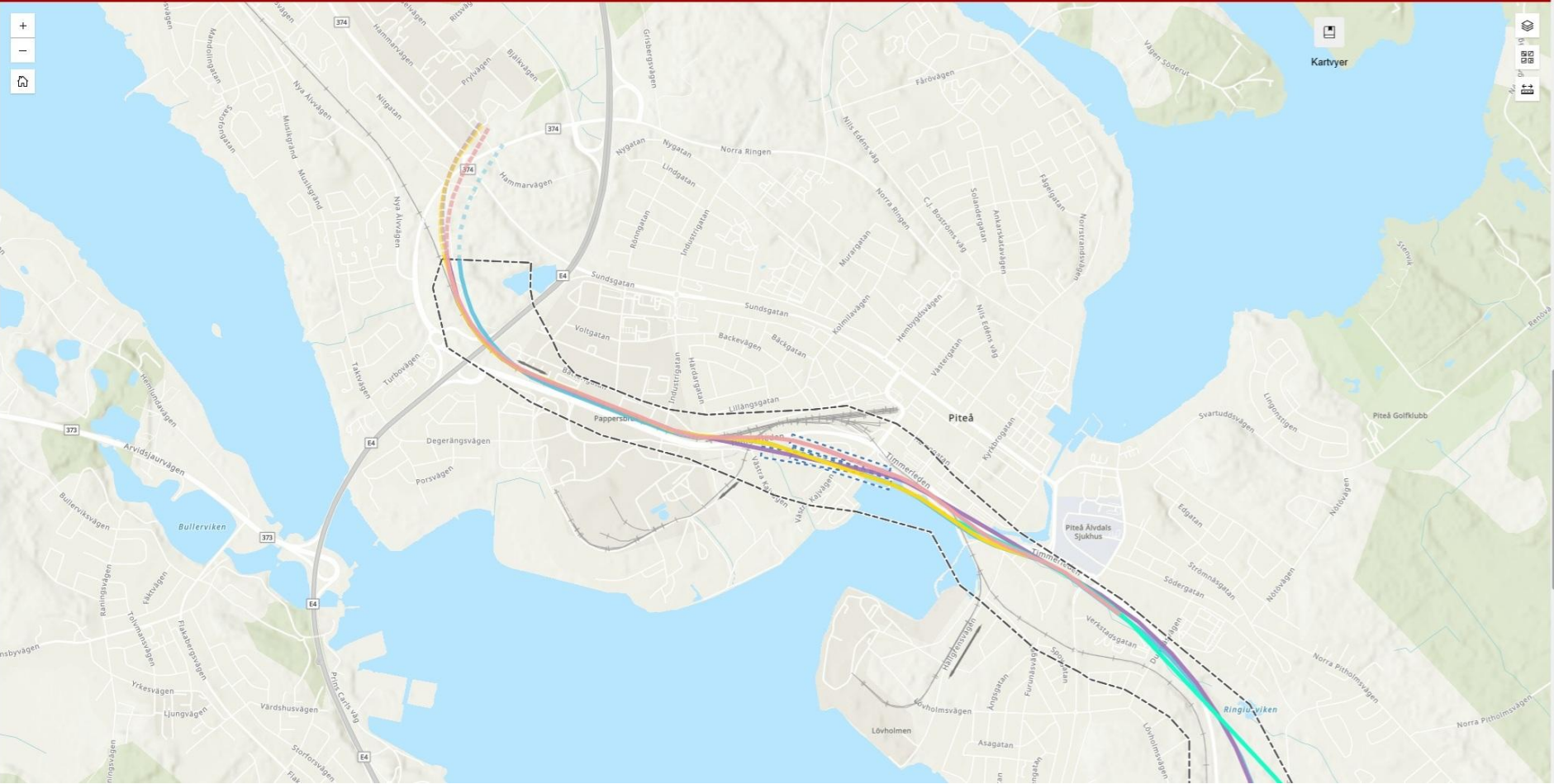
Linje Röd följer väg 506 på västra sidan av vägen över Durmäsvägen på bro och in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Norrbotniabanan följer sedan Timmerleden mellan vägen och Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i ett nytt läge. Norrbotniabanan kommer sedan in parallellt med Timmerleden i läge där befintlig Pitebana går och passerar över Räddningstjänstens lokaler som behöver omlokaliseras för att möjliggöra ett läge för en framtida järnvägsstation och resecentrum. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an där en ny bro behöver anläggas och svänger sedan upp norrut mot Luleå.

- Fördelar
- Placering av station ger god tillgänglighet
 - E4 korsas i samma läge som befintlig järnväg vilket är fördelaktigt både utifrån kapacitet för väg samt byggbarhet

Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9) - Kartvy

Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9)

Linje Gul och Ljusblå följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Järnvägen följer sedan Timmerleden förbi Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i en ny sträckning. Järnvägen passerar sedan i ett läge utanför befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.



 Norra sträckningen - Kartvy

Norra sträckningen

- Linje Röd (5)
- Linjerna Gul (6), Ljusblå (9)
- Linje Lila (8)

 Linje Röd (5) - Kartvy

Linje Röd (5)

Linje Röd följer väg 506 på västra sidan av vägen över Durnmäsvägen på bro och in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Norrbotniabanan följer sedan Timmerleden mellan vägen och Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i ett nytt läge. Norrbotniabanan kommer sedan in parallellt med Timmerleden i läge där befintlig Pitebana går och passerar över Räddningstjänstens lokaler som behöver omlokaliseras för att möjliggöra ett läge för en framtida järnvägsstation och resecentrum. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an där en ny bro behöver anläggas och svänger sedan upp norrut mot Luleå.

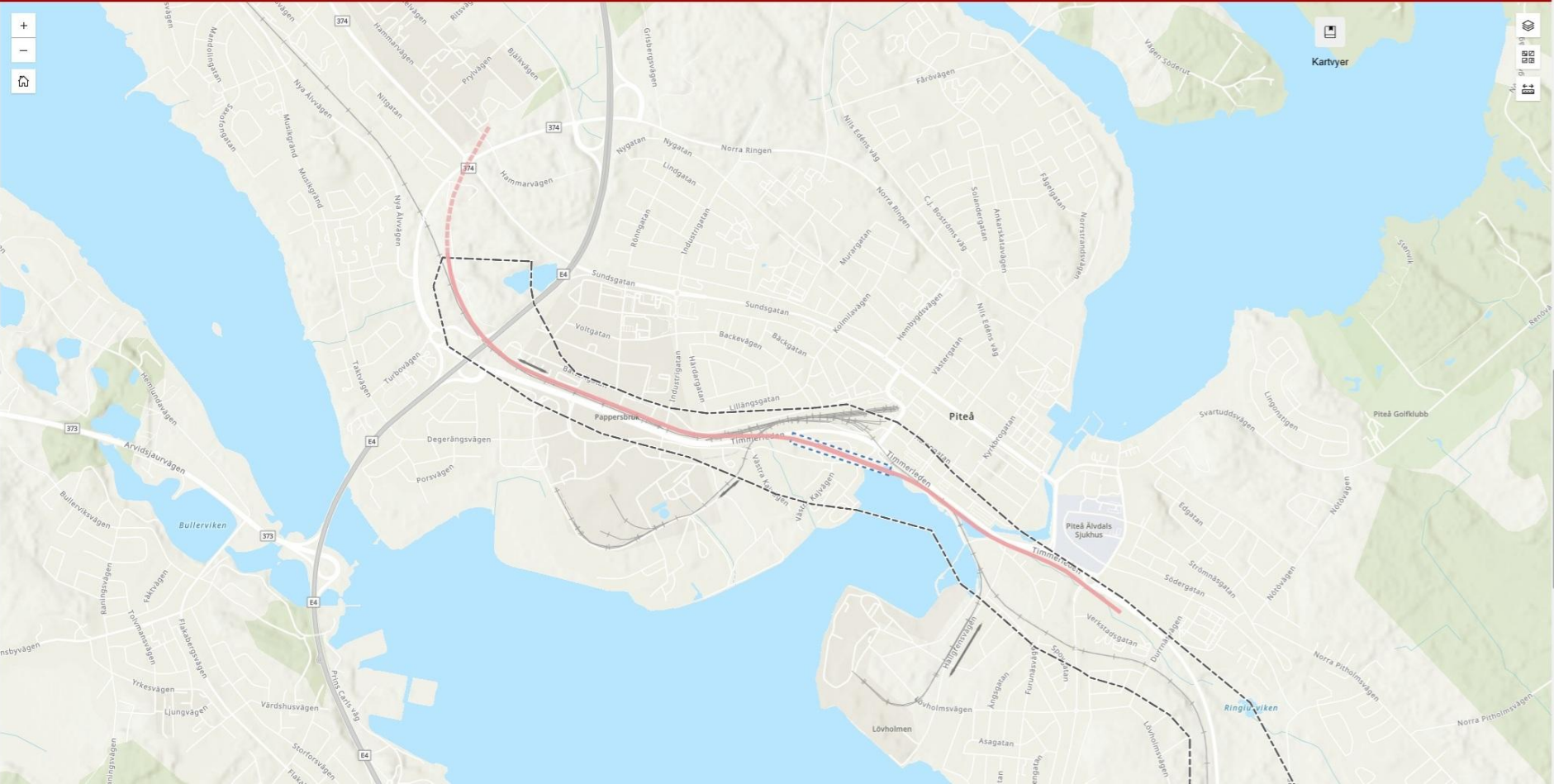
Fördelar

- Placering av station ger god tillgänglighet
- E4 korsas i samma läge som befintlig järnväg vilket är fördelaktigt både utifrån kapacitet för väg samt byggbarhet

 Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9) - Kartvy

Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9)

Linje Gul och Ljusblå följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Järnvägen följer sedan Timmerleden förbi Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i en ny sträckning. Järnvägen passerar sedan i ett läge utanför befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.



 Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9) - Kartvy

Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9)

Linje Gul och Ljusblå följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Järnvägen följer sedan Timmerleden förbi Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i en ny sträckning. Järnvägen passerar sedan i ett läge utanför befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.

- Fördelar**
- Begränsad påverkan på markanvändning
 - Bra utifrån regional och kommunal utveckling

 Linje Lila (8) - Kartvy

Linje Lila (8)

Linje Lila följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar på bro över Munksundsvägen och vidare in mot Sörfjärden förbi Strömsborg och Hallgrensvägen där en ny sträckning av den vägen behöver lokaliseras. Norrbotniabanan passerar sedan i ett vid befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga industrispår och en växlingsbangård anläggs vid Backens industriområde för att kunna hantera koppling av vagnar. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.

- Fördelar**
- Bra utifrån regional och kommunal utveckling
 - Begränsad påverkan på landskapsbild, natur- och kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv





Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9) - Kartvy

Linje Gul (6), Linje Ljusblå (9)

Linje Gul och Ljusblå följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar över Munksundsvägen på bro. Järnvägen följer sedan Timmerleden förbi Strömsborg över Hallgrensvägen som behöver lokaliseras i en ny sträckning. Järnvägen passerar sedan i ett läge utanför befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga spår till Norrbotniabanan och spår anläggs vid Backens industriområde där tåg från industrierna kan kopplas ihop. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.

- Fördelar**
- Begränsad påverkan på markanvändning
 - Bra utifrån regional och kommunal utveckling

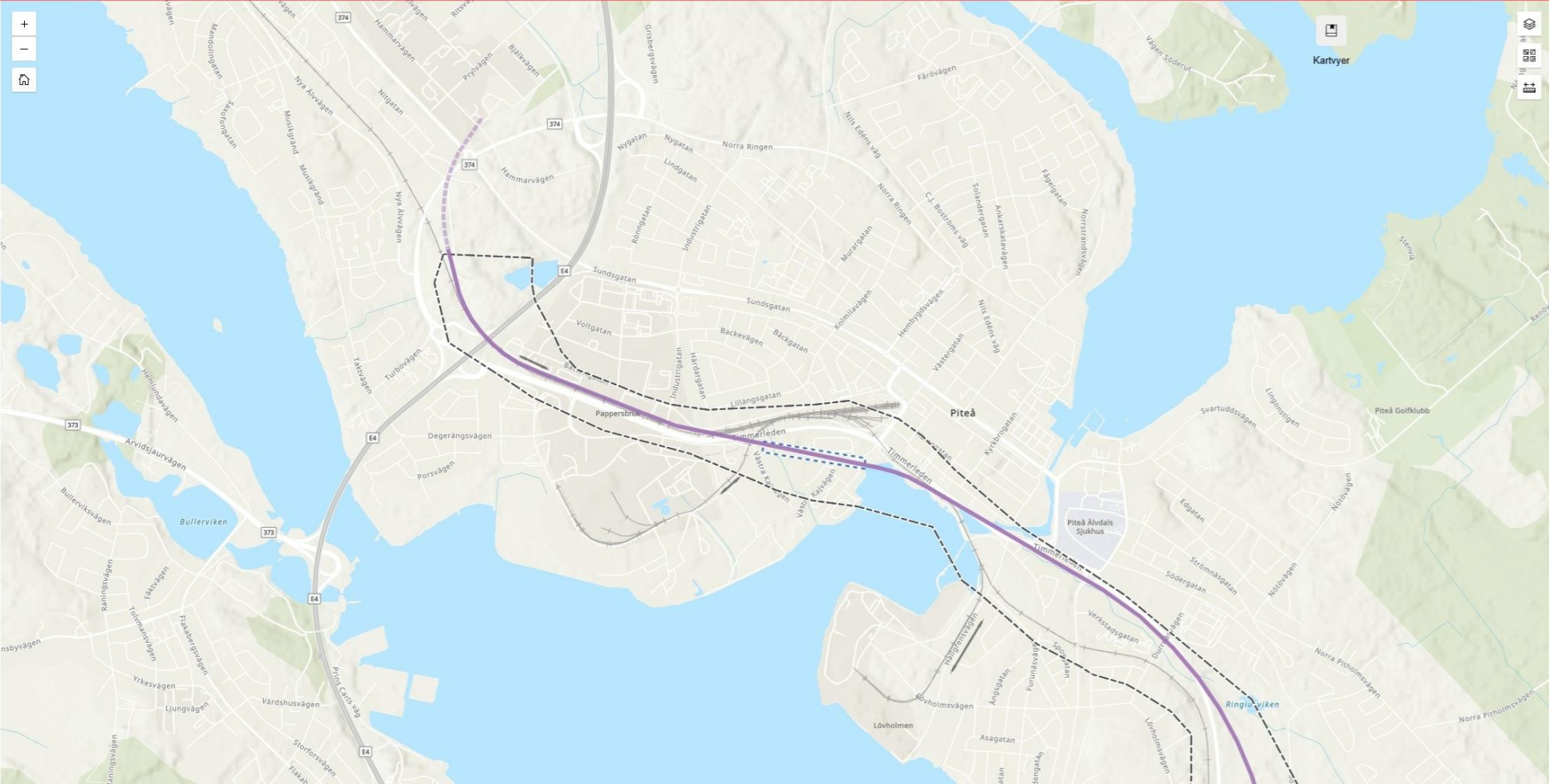


Linje Lila (8) - Kartvy

Linje Lila (8)

Linje Lila följer väg 506 in mot cirkulationsplatsen vid Circle K där järnvägen passerar på bro över Munksundsvägen och vidare in mot Sörfjärden förbi Strömsborg och Hallgrensvägen där en ny sträckning av den vägen behöver lokaliseras. Norrbotniabanan passerar sedan i ett vid befintlig järnväg och en järnvägsstation kan anläggas i höjd med räddningstjänsten där Kolugnsvägen behöver dras i en ny sträckning. Timmerleden byggs planskild med Norrbotniabanan och Industrigatan behöver byggas om i ett nytt läge. Smurfit Westrock, Stenvalls Trä och Wibax ansluts vid sina befintliga industrispår och en växlingsbangård anläggs vid Backens industriområde för att kunna hantera koppling av vagnar. Järnvägen passerar sedan ut förbi E4:an i befintlig sträckning av Pitebanan där en ny bro behöver anläggas för att rymma Norrbotniabanans spår och svänger sedan upp norrut i en skärning mot Luleå.

- Fördelar**
- Bra utifrån regional och kommunal utveckling
 - Begränsad påverkan på landskapsbild, natur- och kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv





När Trafikverket planerar och bygger infrastruktur börjar en omfattande planeringsprocess där du har möjlighet att påverka, till exempel via samråd.

Syftet med samrådet är att ge och få information från särskilt berörda, allmänheten, myndigheter och organisationer, så att de kan bidra med sina kunskaper om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet. Efter samrådet avslutats arbetar vi vidare med stöd av inkomna synpunkter.

Under arbetet samråder vi med länsstyrelsen, berörda kommuner, övriga berörda myndigheter, allmänheten samt de organisationer och enskilda som berörs.

När du skickat in en synpunkt till oss kan vi behöva kontakta dig för ytterligare frågor eller behov av samråd. Lämna därför gärna dina kontaktuppgifter, men du kan även vara anonym om du vill.

✉ **Skanna QR-koden eller klicka här för att lämna din synpunkt**



Du kan också skicka dina synpunkter till

**Trafikverket, Ärendemottagningen, Investering,
Box 810, 781 28 Borlänge**

eller till investeringsprojekt@trafikverket.se.

Ange diarienummer **THÅS 2024-000045**. Klicka på länken ovan, eller skanna QR-koden, för att komma till Trafikverkets synpunktsformulär.

Samrådsperioden pågår 2025-03-12 - 2025-04-04.

Tack för ditt engagemang!

Interaktiv karta

Kartan är interaktiv och du kan själv navigera dig runt i kartan med hjälp av att hålla in vänster musknapp och flytta runt musen. Du kan även zooma in eller ut i kartan genom att skrolla fram och tillbaka eller ta hjälp av plus- och minusknapparna. Genom att klicka på hussymbolen återställer du kartan till dess ursprungliga läge.

I kartan finns också informationslager från några myndigheter som kan tändas och släckas.

Förinställda karttyper finns under respektive beskrivning.

 Utredningsområde - Kartvy

Utredningsområde

Utredningsområdet är cirka 8 kilometer långt och sträcker sig från Munksund till Öjebyn. Landskapet i utredningsområdet präglas av vattenområden, parker, Piteås stadskärna, jord- och skogsbruk, bostadsområden, industrier och verksamheter.

Centrala Piteå har en utpräglad småstadskaraktär med en väl avgränsad stadskärna och delvis låg bebyggelse. Centrum ligger på Håggholmen som numera sitter ihop med fastlandet, mellan Nördfjärden och Sörfjärden. På stadens södra sida, mot älven, finns industrierna Smurfit Westrock, Stenvalls Trä, SCA Sägverk och SCA pappersbruk som har en järnvägsanslutning. Väster om stadskärnan ligger Backens industriområde och Wibax. Befintlig godsbangård ligger centralt i Piteå.

Inom utredningsområdet finns utpekade riksintressen för rennäring, kulturmiljövård, kommunikation, rörligt friluftsliv och totalförsvaret. Utredningskorridoren för Norrbotniabanan, som avgränsades i samband med järnvägsutredningskedet, utgör riksintresse för kommunikationer vilket innebär att området ska skyddas mot

 Södra sträckningen - Kartvy

Södra sträckningen

- Västligt alternativ - Linje Röd (5)

