



TRAFIKVERKET

Tidigt samråd Norrbotniabanan Länsgränsen Västerbotten/ Norrbotten - Munksund

Piteå kommun, Norrbottens län

2025-10-14

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Tidigt samråd Norrbotniabanan: Länsgränsen Västerbotten/
Norrbotten - Munksund

Författare: AECOM/Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-14

Ärendenummer: TÄHS-2024-000155

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Larsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

Norrbotniabanan och samrådsprocessen	5
Bakgrund	5
Planeringsprocessen	6
Tidigare utredningar och beslut	7
Ändamål och projektmål.....	7
Befintliga förhållanden.....	10
Landskap.....	10
Järnväg och järnvägsnät	13
Sjöfart - hamnar	13
Vägnät och trafik	13
Lokalsamhälle och regional utveckling	14
Miljökvalitetsnormer	16
Riksintressen och Natura 2000-områden	18
Boende och hälsa.....	19
Rekreation och friluftsliv	21
Rennäring.....	21
Naturmiljö.....	22
Kulturmiljö.....	23
Naturresurser	27

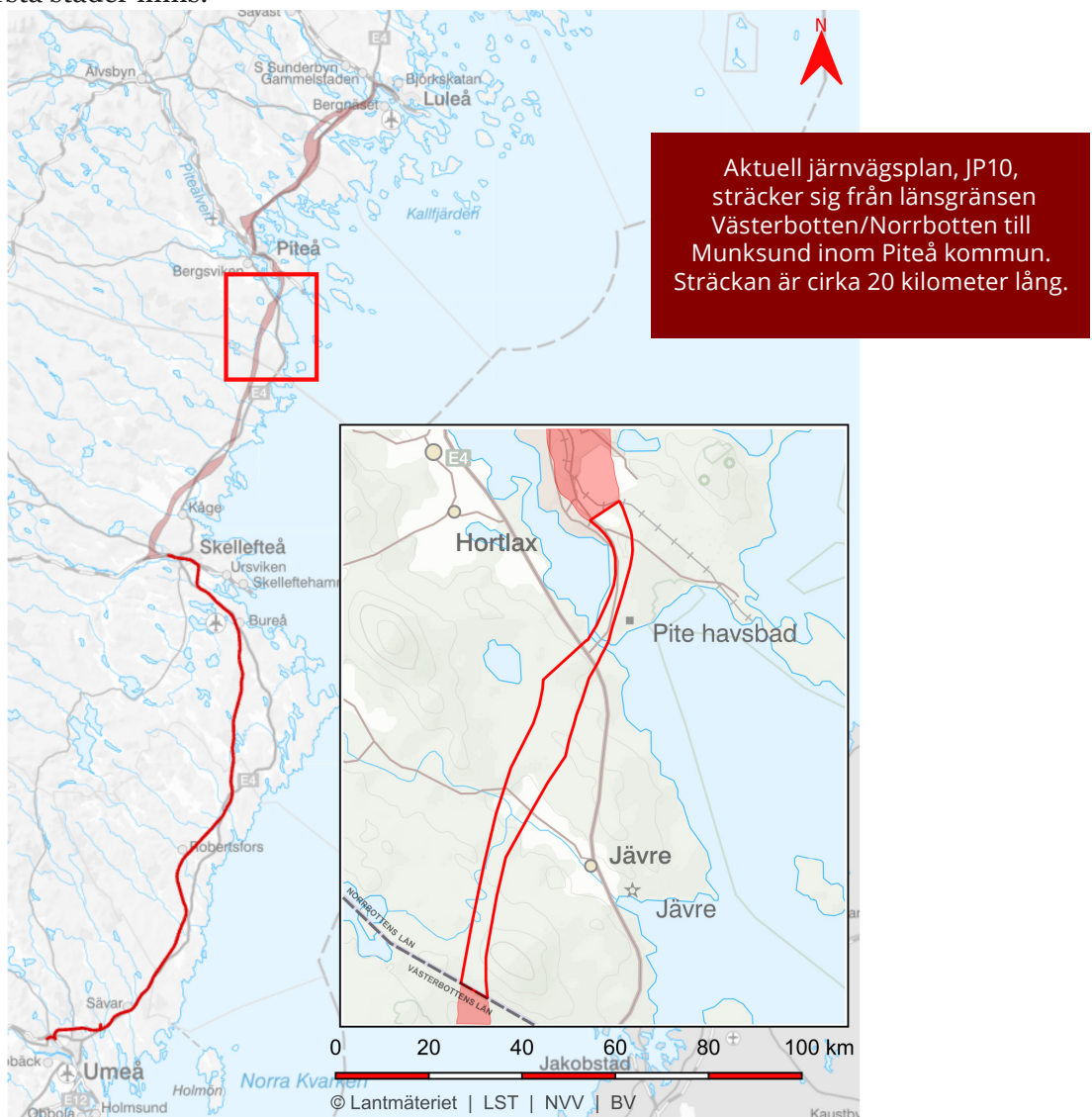
Markmiljö.....	29
Byggnadstekniska förutsättningar.....	29
Studerade linjealternativ.....	32
Allmänt	32
Alternativ 1 Grön.....	34
Alternativ 2 Gul.....	37
Alternativ 3 Blå	40
Alternativ 4 Lila.....	43
Alternativ 5 Röd.....	46
Järnvägsbro över Pitsundet	48
Var med och tyck till!	53

Norrbotniabanan och samrådsprocessen

Bakgrund

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. 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. Norrbotniabanan kommer även innebära att både längre och tyngre godstransporter kan transporteras genom hela Sverige. Detta innebär dels minskade transportkostnader, dels minskad klimatpåverkan då gods kan transporteras på järnvägen istället för vägnätet.

Med Norrbotniabanan förbättras järnvägskapaciteten avsevärt eftersom den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning där Norrlands största städer finns.



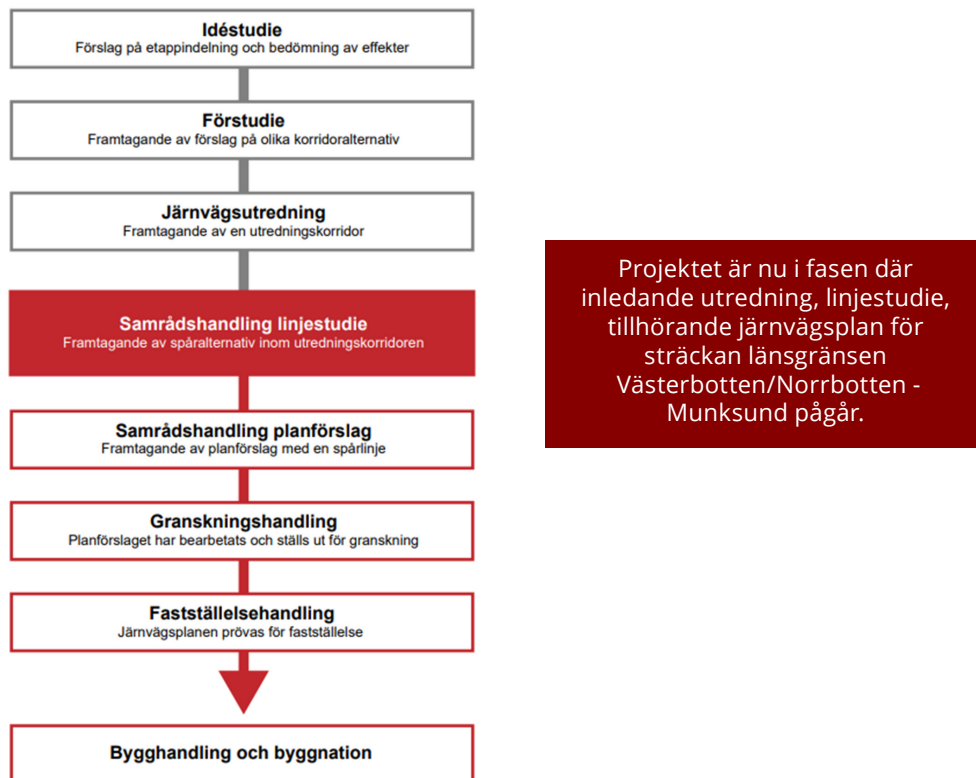
Figur 1. Utredningskorridor för Norrbotniabanan JP10 Länsgränsen Västerbotten/ Norrbotten - Munksund.

Planeringsprocessen

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

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

Planeringen av Norrbottenbanan påbörjades enligt en tidigare process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen. Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013.



Figur 2. Planprocessen för Norrbottenbanan.

Dialog och samråd

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

Detta samrådsmaterial tas fram för ett tidigt samråd innan val av linjesträckning har gjorts. I samrådsmaterialet beskrivs förutsättningarna i korridoren samt olika principiella förslag till linjedragning som utarbetats. När Trafikverket tagit beslut om järnvägslinje kommer en samrådshandling med planförslag och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning arbetas fram och samrådats.

Tidigare handlingar och vad som händer i projektet hittar du på:

<http://www.trafikverket.se/norrbottenbanan>

Fortsatt arbete

Under resterande del av 2025 och under 2026 kommer Trafikverkets arbete med utredning och utvärdering av linjealternativ att fortsätta.

I det kommande planeringsarbetet, efter att järnvägslinje har beslutats, kommer mer detaljerade beskrivningar av förutsättningar, effekter och konsekvenser att tas fram. Detta sker inom ramen för samrådshandling, miljökonsekvensbeskrivning, granskningshandling och fastställelsehandling.

Tidigare utredningar och beslut

Trafikverket har under åren 2006-2011 genomfört sex järnvägsutredningar för sträckan Umeå-Luleå, där en utredningskorridor för lokalisering av Norrbotniabanan beslutats och där Trafikverkets beslut om sträckningen länsgränsen Västerbotten/Norrbottnen - Munksund ingår.

Sommaren 2021 fick Trafikverket uppdraget av regeringen att påbörja planeringsarbetet för sträckan Skellefteå - Luleå. Den beslutade utredningskorridoren ligger till grund för den fortsatta planläggningen av aktuell sträcka mellan länsgränsen Västerbotten/Norrbottnen - Munksund och specifikt för analys av olika linjealternativ inom korridoren.

Ändamål och projektmål

Ändamål

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

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

Projektmål

Övergripande projektmål för hela Norrbotniabanan, Umeå-Luleå

Funktionsmålet - Tillgänglighet

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

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa

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

Ekonomiska mål

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

Projektspecifika mål Länsgränsen Västerbotten/Norrbottnen – Munksund

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

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

Funktionsmål

- Lokalisering och utformning av järnvägen ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet - till exempel gångtider, placering och avstånd mellan driftplatser. Järnvägsplanen ska skapa förutsättningar för optimala anslutningar mot anslutande järnvägsplaner.
- Jämställdhetsperspektivet ska beaktas vid placering och utformning av passager av järnväg och väg, plattformar samt övriga ytor och stråk där människor vistas, för att skapa trygga miljöer för alla i samhället.
- Banans sträckning ska säkerställa fortsatt god tillgänglighet för sjöfarten till industrierna i Piteå. Utformningen av järnvägsanläggningen ska säkerställa att kapaciteten och framkomligheten för järnvägstrafiken är optimerad.

Miljömål

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

Ekonomiska mål

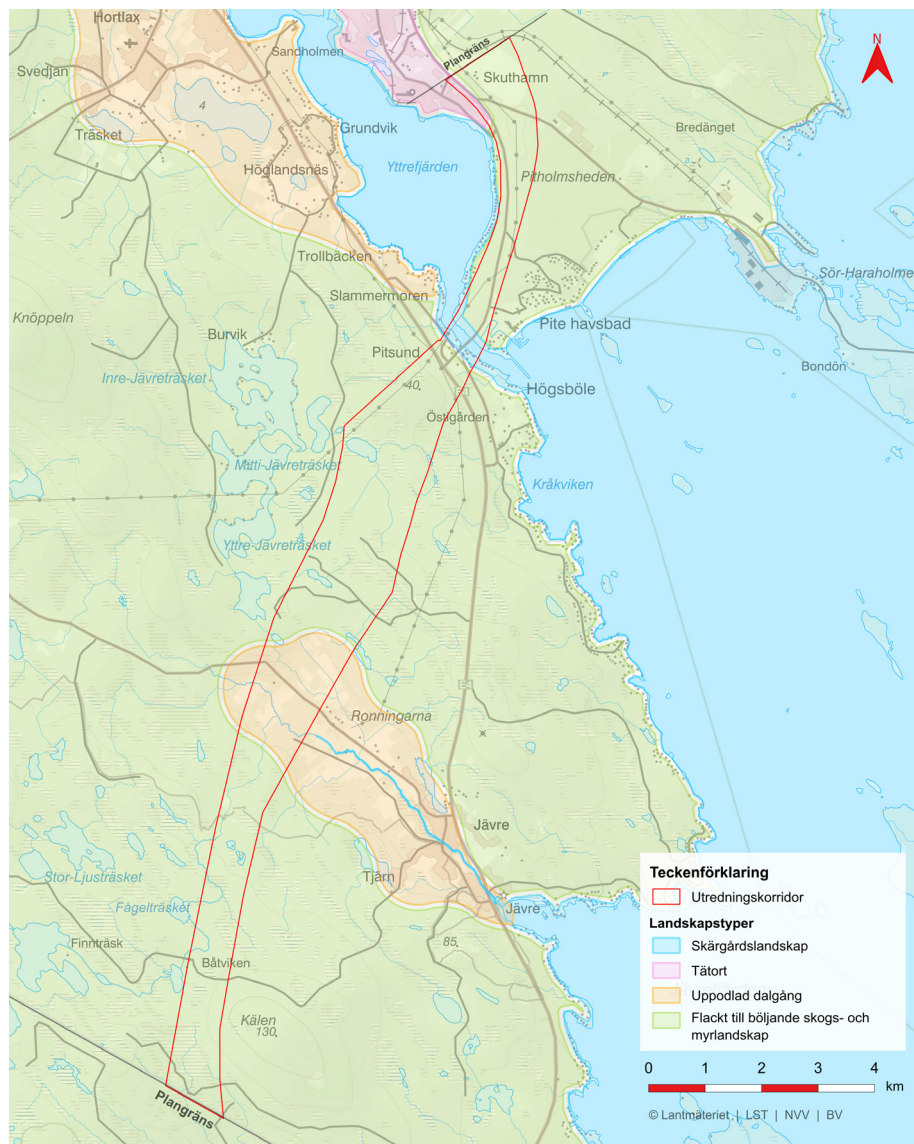
- Järnvägens sträckning ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad.
- Järnvägsanläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med låga livscykelkostnader.
- Anläggningen ska utformas för att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid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

Befintliga förhållanden

Landskap

Landskapet inom utredningsområdet karaktäriseras av ett flackt till svagt kuperat skogslandskap med inslag av sjöar och myrmarker, samt av flacka uppodlade dalgångar i anslutning till vattendrag. Utmed kustlinjen, i öster, övergår detta i ett skärgårdslandskap med flacka slättmarker som sträcker sig in via Pitsundet. Hela landskapet inom korridoren ligger under högsta kustlinjen och har succesivt rest sig från havet. Bebyggelsen är koncentrerad till äldre havsvikar och fornlämningar följer landhöjningen och farbara vattendrag.

Inom korridoren har tre landskapstyper identifierats: Flackt till kuperat skogs- och myrlandskap, uppodlad dalgång och skärgårdslandskap, se Figur 3. De tre landskapstyperna har i sin tur olika unika karaktärer.



Figur 3. Landskapstyper inom korridoren.

Landskapstyp: Flackt till kuperat skogs- och myrlandskap

Det flacka till kuperade skogs- och myrlandskapet dominerar utredningsområdet. De relativa höjdskillnaderna är cirka 45-120 meter. Landskapstypen är generellt vattenrik, mest bestående av myrar med inslag av sjöar, bäckar och diken, se Figur 4.

Landskapets strukturer - såsom jordartsfördelning, höjdryggar, så kallade drumliner, myrar och vattendrag - präglas av en nordväst-sydostlig riktning. Denna riktning speglar inlandsisens rörelseriktning. Pitholmsheden utmärker sig som en sandig tallhed med terrasserande kanter mot vattnet.

Den rumsliga karaktären i landskapet skapas i huvudsak av vattendrag, skogsvägar, äldre vägar och luftledningar. E4 skär genom landskapstypen och vägens kantzoner, med träd och buskage, skapar en egen rumslighet. Inom skogs- och myrlandskapet förekommer enstaka mindre byar, bostadshus, torp och fritidshus. Markanvändningen domineras av skogsbruk, renskötsel och friluftsliv.



Figur 4. Till vänster: Båtviken, en sjö inom karaktärsområdet Södra Piteås skogs- och myrlandskap. Till höger: Fattigkärr, inom karaktärsområdet Södra Piteås skogs- och myrlandskap.

Landskapstyp: Uppodlad dalgång

Det uppodlade dalgångslandskapen karaktäriseras av flacka till svagt kuperade dalgångar som följer vattendragen i en nordväst-sydostlig riktning, se Figur 5. Det speglar inlandsisens rörelseriktning och skapar ett sammanhållet, linjärt mönster i landskapet. Dalgångarna är tidigare havsvikar som i och med landhöjningen har torrlagts. Dessa är uppodlade och bebyggda områden.

Dalgångarna domineras av öppna gräsmarker, ofta i form av vallodlingar. Kring odlingsmarkerna och vattendragen finns en dominans av lövträd. Bebyggelsen utgörs av mindre samhällen, enstaka gårdar och villor, ofta kopplade till ett finmaskigt vägnät. Vägnätet löper mitt igenom dalgången eller i kanten mellan dalgång och skog. E4 löper genom landskapet och ger utblickar i det öppna dalgångslandskapet.



Figur 5. Till vänster: Vy från Röddingsvägen söderut över det uppodlade landskapet. Till höger: Röddingsvägen, en rak väg genom Jävreåns dalgångslandskap.

Landskapstyp: Skärgårdslandskap

Vid Pitsundet sträcker sig korridoren genom Piteåfjärden. Det är ett flackt möte mellan vatten och land där övergångszonen består av gräsytor, sand, skog, tallhed, villatomter och industrier, se Figur 6. Marknivåerna ligger mellan 5 och 10 meter över havet.



Figur 6. Till vänster: Vy vägbron över Pitsundet, karaktärsområde Piteåfjärdarna. Till höger: Vy mot Skuthamn, en industri i strandzonen inom karaktärsområde Piteåfjärdarna.

Järnväg och järnvägsnät

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig från Bräcke till Luleå, inklusive sträckan Vännäs–Umeå. Banan är enkelspårig med mötesstationer, med undantag för vissa partier på sträckan Mellansel–Vännäs där dubbelspår finns. Stambanan är elektrifierad och största tillåtna axellast är 25 ton (STAX 25).

Anslutande banor till Stambanan genom övre Norrland är Haparandabanan, Malmbanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Mitt- och Norra stambanan, samt tvärbanorna Piteåbanan, Skelleftebanan och Hällnäs-Storuman.

Piteåbanan

Piteåbanan sträcker sig mellan Älvsbyn till Piteå och angör bangården i Piteå. Piteåbanan ansluter till Stambanan genom övre Norrland och transporterna utgörs endast av godstrafik. Banan är delvis elektrifierad och förvaltas av både Piteå kommun och Trafikverket. Största tillåtna axellast varierar mellan 22,5 - 25 ton (STAX 25).

Sjöfart - hamnar

Cirka 10 kilometer sydost om centrala Piteå ligger Piteå hamn vid Haraholmen. Anläggningen har sjöfart året om och är Bottenvikens största hamn för skogsprodukter men även gods såsom utrustning till gruvindustrin samt petroleumprodukter. Farleden är klassad för handels-sjöfart, klass 1 (allmän farled till allmän hamn).

SCA har ett pappersbruk med en kaj i Munksund cirka sex kilometer söder om centrala Piteå. Farleden går via Pitsundet och är klassad för handels-sjöfart, klass 2.

Vägnät och trafik

I Tabell 1 anges de allmänna vägar som ligger inom korridoren för sträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten - Munksund.

Förutom de allmänna vägar som anges i tabellen berörs enskilda vägar. Hur vägar, allmänna och enskilda, påverkas av projektet kommer att utredas vidare i kommande skede.

Tabell 1. Allmänna vägar inom korridoren.

Vägnummer	Årsdygnstrafik (ÅDT totaltrafik)	Mätår
E4	4692-14 368	2022-2023
501	270	2021
505	1679	2022
506	2638	2022
928	Okänt	-
932	221	2016

Lokalsamhälle och regional utveckling

Piteå kommun har drygt 42 000 invånare (SCB, 2025). Flest personer, cirka 23 000, bor i centralorten Piteå.

I Piteå kommun passerar korridoren, utöver Piteå central, även samhällena Jävre, Pitsund, Skuthamn, Munksund, Öjebyn, Kopparnäs, Norrfjärden och Rosvik.

Regionala planer

I Region Norrbottens regionala utvecklingsstrategi för Norrbottens län anges att Norrbotniabanan är en saknad sträcka längs den Botniska korridoren. Järnvägen behövs för att tillgodose dagens och framtidens behov av gods- och persontransporter och bidra till en hållbar utveckling.

Enligt länstransportplanen för Norrbottens län 2022-2033 anges att Norrbotniabanan är avgörande för att möjliggöra hållbara och effektiva gods- och persontransporter. Norrbotniabanan anges vara viktig ur flera perspektiv för att få en robust och effektiv infrastruktur längs Norrlands-kusten.

Kommunala planer

Översiktsplan för Piteå kommun

En översiktsplan används vägledande vid beslut om mark- och vatten-områden, hur bebyggelse ska utvecklas och hur befintliga marktillgångar ska användas, utvecklas och bevaras. Den fysiska planeringen i Piteå kommun beskrivs i Översiktsplan Piteå kommun (antagen 2016).

För strategiskt viktiga områden finns även ett antal fördjupade översiktsplaner.

Fördjupad översiktsplan för stadsdelscentra

Kommunen har en fördjupad översiktsplan för tre stadsdelscentra i Piteå: Öjebyn, Munksund och Bergsviken antagen år 2024. De platser som berörs av järnvägskorridoren är Öjebyn och Munksund. En uppdatering av den fördjupade översiktsplanen för Munksund pågår.

Fördjupad översiktsplan för landsbygdscentra

Piteå kommun har fördjupade översiktsplaner för fem landsbygdscentra; Rosvik, Norrfjärden, Rognäs/Sjulnäs, Hortlax och Jävre.

Tematiska tillägg

Vindbruksplan

Piteå kommun har antagit en vindbruksplan år 2024. Planen visar kommunens viljeinriktning för utveckling av vindkraft. Vindbruksplanen är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Kommunen har år 2020 antagit en plan för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, en så kallad LIS-plan. Planen är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen och föreslår 26 områden som medger utveckling i strandnära lägen. I närheten av korridoren ligger två LIS-områden, ett i Jävre och ett i Korpträsket i Kälen. I båda LIS-områdena föreslås verksamhetsutveckling.

Detaljplaner och övriga kommunala planer

Förutom den övergripande markanvändningen som beskrivs i översiktsplanen och de fördjupade översiktsplanerna regleras markanvändningen av ett antal kommunala detaljplaner.

Inom korridoren för aktuell järnvägsplan finns inga pågående detaljplaner.

Trafikverkets planering

Längs aktuell sträcka har Trafikverket för tillfället inga pågående planer utöver Norrbotniabanan.

Studie: E4 – stängsel och passager för ren och vilt

Trafikverket har 2019 identifierat och rekommenderat lämpliga förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs E4 i Västerbottens län och Norrbottens län. Projektet syftar till att ge ett kunskapsunderlag och en bättre bild av vilka åtgärder som behövs samt utgöra beslutsunderlag för att utreda, planera och prioritera projekt och åtgärder, och motivera finansiering av olika åtgärder. Passagernas placering längs E4 kommer att samordnas med passagerna som placeras för Norrbotniabanan.

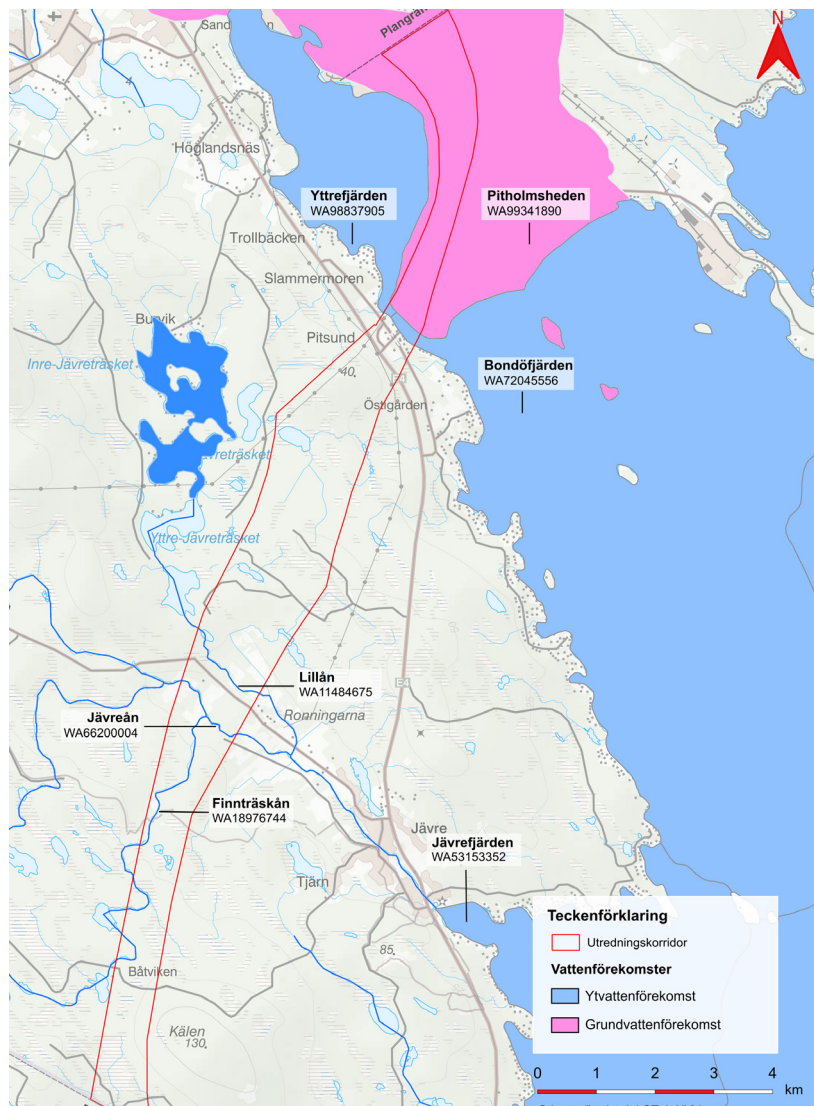
Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten utgör bestämmelser över hur vattenkvaliteten ska vara för grundvatten samt ytvatten, det vill säga vattendrag, sjöar och kustvatten. Syftet med bestämmelserna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. Varje vattenförekomst bedöms individuellt utifrån ekologisk och kemisk status där normer sedan fastställs. Dessa normer fungerar som tidsbundna mål för att förbättra eller bevara vattenkvaliteten.

Ytvattenförekomst

Inom korridoren för förekommer ett antal ytvattenförekomster vilka redovisas i Tabell 2 och Figur 7. Tre av dessa utgörs av vattendrag med måttlig ekologisk status. Detta beror till stor del på grund av förekomsten av vandringshinder, samt uppnår ej god kemisk ytvattenstatus på grund av de överskridande ämnena kvicksilver och PBDE som förekommer i flamskyddsmedel.

Två av ytvattenförekomsterna utgörs av kustvatten med god ekologisk status och ej god kemisk ytvattenstatus på grund av överskridande av ämnena PBDE och kvicksilver, samt gränsöverskridande halter av dioxiner och dioxinföreningar.



Figur 7. Yt- och grundvattenförekomster. 16

Tabell 2. Ytvattenförekomster inom korridoren.

Ytvatten-förekomst	Recipient	MS CD	Ekologisk status	Kemisk status	MKN ekologisk status	MKN kemisk status
Finnträskån	Vattendrag	WA18976744	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk status
Jävreån	Vattendrag	WA66200004	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk status
Lillån	Vattendrag	WA11484675	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk status
Bondöfjärden	Kustvatten	WA72045556	God	Uppnår ej god	God ekologisk status	God kemisk status
Yttrefjärden	Kustvatten	WA98837905	God	Uppnår ej god	God ekologisk status	God kemisk status

Utöver ovan kan även nedströms belägna ytvattenförekomster påverkas indirekt genom anläggningsarbete. Ytvattenförekomsten Järefjärden, som redovisas i Tabell 3, kan exempelvis påverkas indirekt av åtgärder i Finnträskån, Jävreån och Lillån.

Tabell 3. Ytvattenförekomster som indirekt kan påverkas av järnvägsplanen.

Ytvatten-förekomst	Recipient	MS CD	Ekologisk status	Kemisk status	MKN ekologisk status	MKN kemisk status
Järefjärden	Kustvatten	WA53153352	God	Uppnår ej god	God ekologisk status	God kemisk status

Grundvattenförekomster

Korridoren berör en grundvattenförekomst vid Pitsund och Pitholm, se Tabell 4.

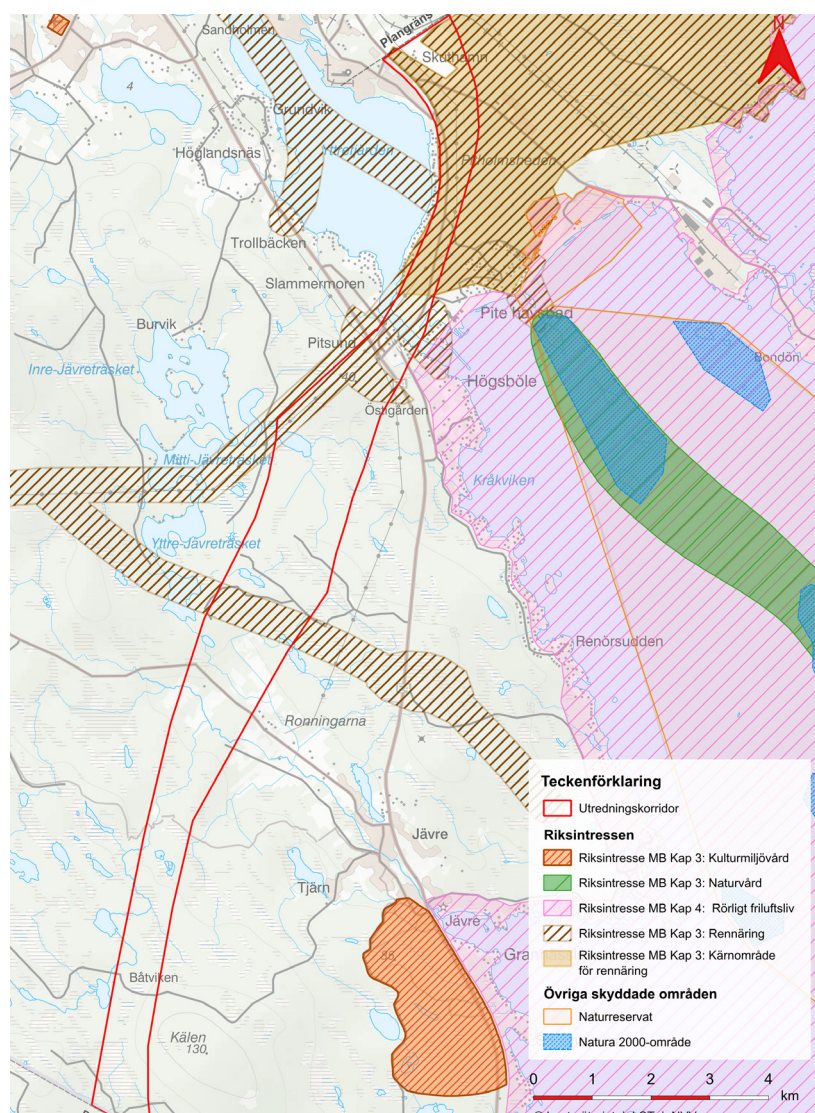
Grundvattenförekomsten bedöms ha god kemisk och kvantitativ status och täcker en yta om 24 km². Inom området finns tre kända påverkanskällor, vilka kan ha en inverkan på den kemiska statusen.

Tabell 4. Grundvattenförekomster som indirekt kan påverkas av järnvägsplanen.

Grundvatten-förekomst	MS CD	Ekologisk status	Kvantitativ status	MKN kemisk status	MKN kvantitativ status
Pitholmsheden	WA99341890	God	God	God kemisk status	God kvantitativ status

Riksintressen och Natura 2000-områden

Korridoren berör ett antal riksintresseområden, se Figur 8.



Figur 8. Korridoren berör ett antal riksintresseområden. Det förekommer inga Natura 2000-områden inom korridoren. Det närmaste området är Bondöfjärden, cirka 1 km öst om korridoren vid Pitsundet.

Riksintresse rennäring

Områden vid Ronningarna, Pitsund och Pitholmsheden som berörs av korridoren är utpekade som riksintressen för rennäring enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Dessa områden ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra bedrivandet av rennäring. Området vid Pitholmsheden utgör även ett kärnområde för rennäring vilket innebär att det har en särskild betydelse för samebyarnas möjlighet att varaktigt bedriva renskötsel.

Riksintresse friluftsliv

Vid Pitsund berör korridoren området Norrbottens kust och skärgård (FBD 06) som är ett utpekat riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området omfattar en yta på över 512 000 hektar där

majoriteten av ytan består av hav. Inom området förekommer höga värden kopplade till kustmiljöns natur, kultur och friluftsliv.

Riksintresse rörligt friluftsliv

Mellan Pitsund och Pitholm är Norrbottens skärgård (Länskod 25) ett utpekat riksintresseområde för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Området sträcker sig längsmed hela Norrbottens läns kust och omfattar en yta på cirka 594 000 hektar.

Natura 2000-områden

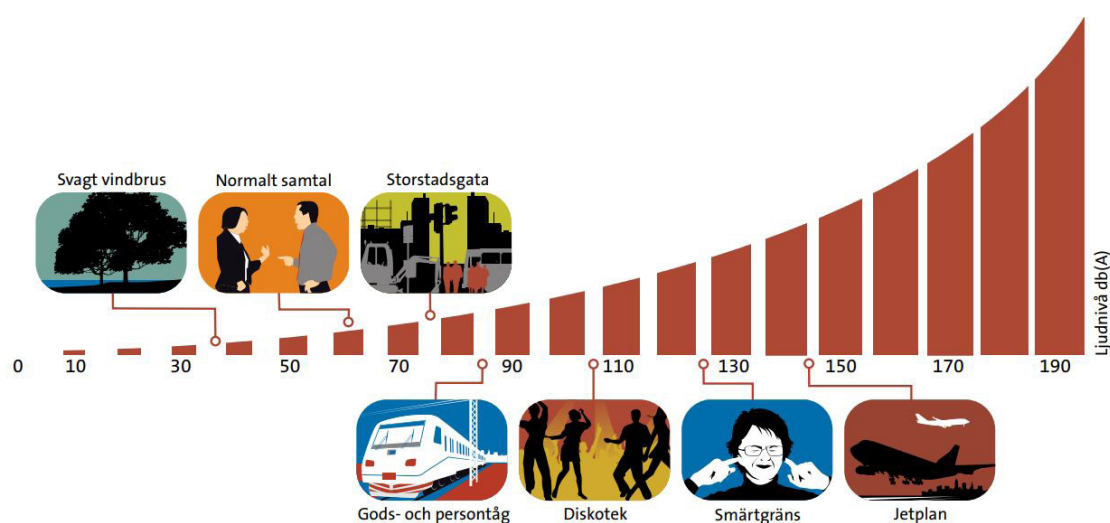
Det förekommer inga Natura 2000-områden inom korridoren. Det närmaste området är Bondöfjärden, cirka 1 kilometer öst om korridoren vid Pitsundet. Bondöfjärden omfattar en yta på cirka 30 km² och utgörs av en marin skärgårdsmiljö med flera öar.

Boende och hälsa

Buller och vibrationer

Järnvägstrafik ger upphov till buller och vibrationer. Skillnaden mellan buller från vägtrafik och tågtrafik är att ljud från vägtrafik kännetecknas av ett jämnare brus, medan ljud från tågtrafik består av ett fåtal men höga ljudtoppar. Trafik på järnväg kan även orsaka vibrationer för de som bor nära spåret. För att ge en viss uppfattning om vad olika ljudnivåer innebär, visar Figur 9 exempel på ljudnivåer vid olika aktiviteter.

För att ta reda på hur många människor som kommer att påverkas av bullret från Norrbotniabanan kommer omgivningarna att studeras. Beräknade ljudnivåer utvärderas mot Trafikverkets riktlinjer för buller, se Tabell 5.



Figur 9. Exempel på ljudnivåer.

Tabell 5. Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå utomhus	Ekvivalent ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå inomhus	Maximal ljudnivå inomhus	Maximal stom ljudnivå inomhus	Maximal vibrations nivå mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder Vårdlokaler	55 dBA 60 dBA	55 dBA	70 dBA	30 dBA 30 dBA	45 dBA 45 dBA	32 dBA	0,4 mm/s 0,4 mm/s
Skolor och undervisningslokaler	55 dBA 60 dBA	55 dBA	70 dBA	30 dBA	45 dBA		
Bostäder i områden med låg bakgrundsnivå	45 dBA						
Tysta parker och andra rekreationsytor i tätorter Tysta friluftsområden	45-55 dBA 40 dBA						
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA						
Hotell och annat tillfälligt boende				30 dBA	45 dBA		
Kontor				35 dBA	50 dBA		

Risk och säkerhet

Trots att järnvägen är ett säkert transportmedel sker årligen allvarliga olyckor med skador på personer eller på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, annan egendom eller miljö. Vid anläggning av nya järnvägar ställs flera säkerhetskrav som behöver uppfyllas, bland annat måste alla passager vara planskilda och anläggningen dimensionerad för att klara exempelvis höga vattenflöden. Skydds- och riskobjekt i och kring korridoren kommer att identifieras i kommande skede.

Klimat

Transportsystemet använder stora mängder energi och ger upphov till stora klimatgasutsläpp dels genom utsläpp från trafiken, dels genom utsläpp från byggande samt drift och underhåll av infrastrukturen. De faktorer som vanligtvis medför de största utsläppen av koldioxid-ekvivalenter under byggskedet härrör byggmaterial, transporter av material, avskogning, hantering av massor samt entreprenadmaskiner.

Rekreation och friluftsliv

Inom och i anslutning till hela korridoren finns stora sammanhängande skogsmarker, samt flera sjöar och vattendrag som ger viktiga förutsättningar för möjlighet till rekreation och friluftsliv såsom vandring, skidåkning, bad och fiske. Dessutom finns flera skoterleder som berör korridoren.

Den bostadsnära naturens värde för boende och intilliggande skolor är stort och utgör en viktig del av grönstrukturen. Även bostadsnära skog utan anlagda motionsspår eller leder är värdefulla för de boendes rekreationsmöjligheter.

Öster om korridoren ligger Bottenvikens kust och Piteå skärgård med öar, båttrafik, stränder, kajakleder och fiskelägen. Sommartid går båtturer ut till öarna i skärgården. Norrbottens skärgård har natur- och kulturvärden som är av riksintresse och av betydelse för turism och friluftsliv.

Rennäring

Korridoren för sträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten-Munksund berör två samebyar (se Figur 10):

- Västra Kikkejaure
- Östra Kikkejaure

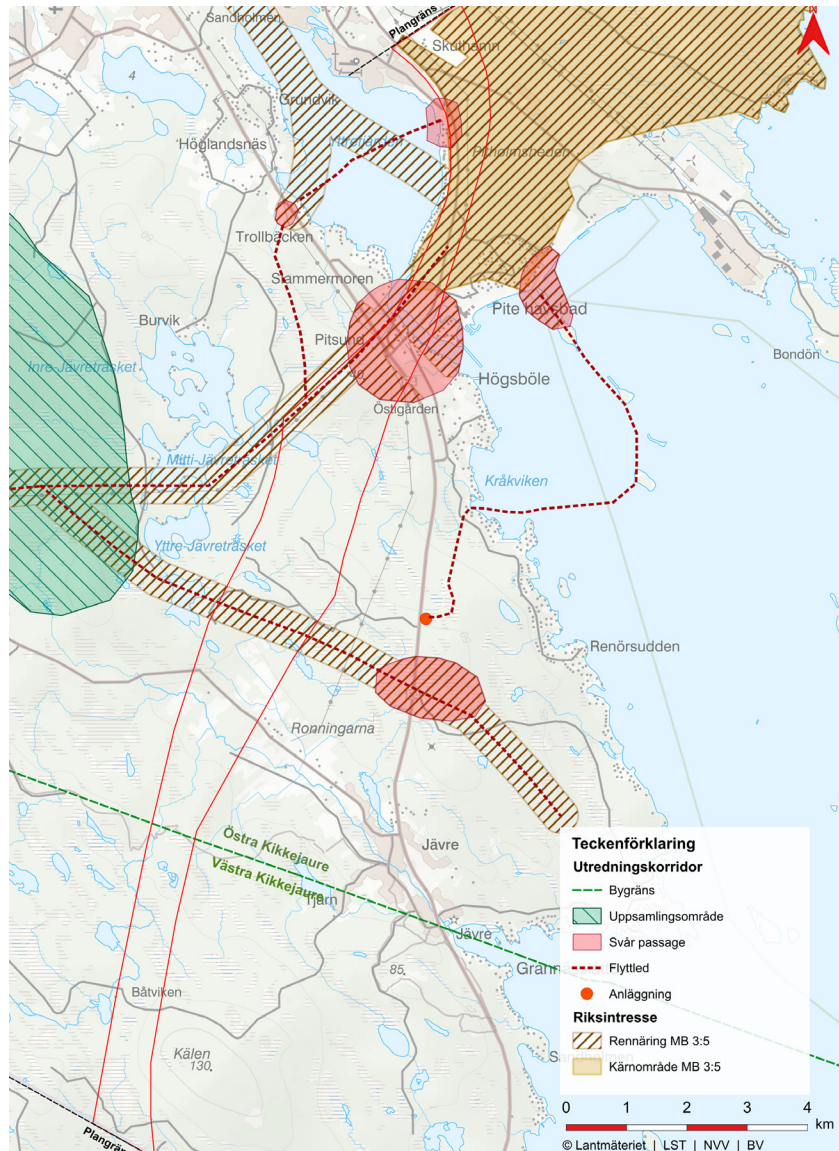
Västra Kikkejaure

Västra Kikkejaure är en skogssameby som har vinterbetesland i Piteå kommun. Samebyn berörs av korridoren vid Båtviken. Det berörda området nyttjas för vinterbete men omfattar inget riksintresse för rennäring eller viktiga områden för beteslandet.

Östra Kikkejaure

Östra Kikkejaure är en skogssameby som har vinterbetesland i Piteå kommun. Samebyn berörs av korridoren mellan Jävre och Pitholm. Korridoren berör områden som nyttjas för vinter- och vårvinterbete där områdena kring Ronningarna, Pitsund och Pitholmsheden utgör viktiga betesmarker i form av trivselland. Korridoren berör två av samebyns flyttleder som sträcker sig mellan Jävre och Kälen respektive mellan Pitsund och Hemmingsmark.

De två berörda flyttlederna samt betesmarken vid Pitholmsheden är av riksintresse för rennärning. Pitholmsheden utgör även ett kärnområde för samebyn.

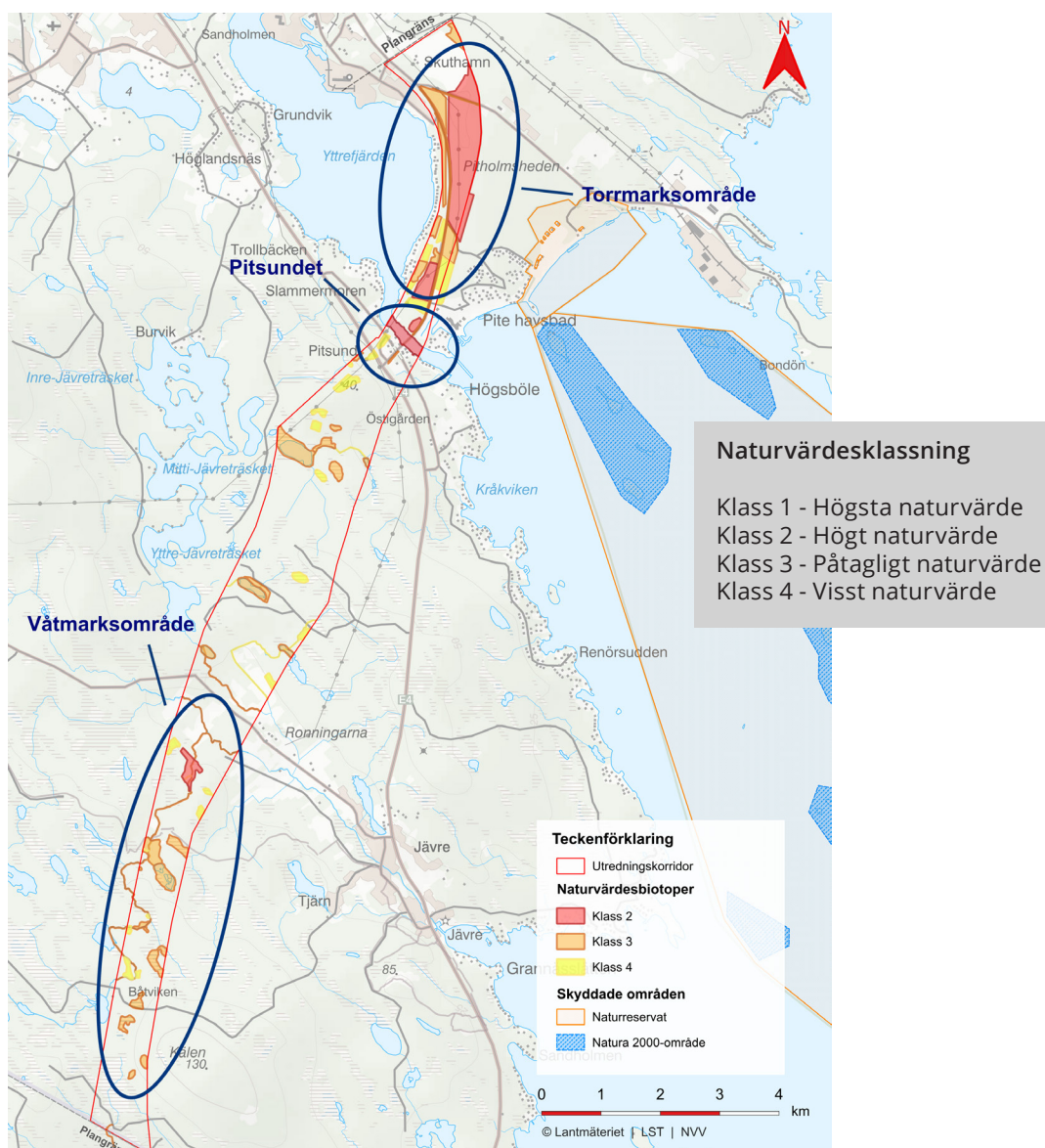


Figur 10. Karta över berörda samebyar samt skyddade och viktiga områden för rennärning.

Naturmiljö

De högsta naturvärdena är kopplade till våtmarksområdena mellan länsgränsen och Ronningarna och tallhedarna mellan Pitsund och Munksund. Våtmarksområdena har viktiga ekologiska funktioner och utgör biotoper för olika växter och djur. Piteälven, vilken utgör en nationalälv, mynnar ut i Bottenviken genom Pitsundet som är ett mycket viktigt område för migrerande fiskarter som lax och havsöring samt fågellivet i stort. Norr om Pitsundet förekommer Pitholmsheden vilken består av flera delvis opåverkade sandtallskogar med höga naturvärden kopplade till sig.

En naturvärdesinventering genomfördes under 2023 för hela sträckan. Totalt noterades 71 naturvärdesbiotoper (NVB) varav fem NVB avgränsades till högt naturvärde (klass 2), 37 NVB till påtagligt naturvärde (klass 3) och 29 NVB till visst naturvärde (klass 4), se Figur 11. Utöver ovanstående avgränsades två värdelandskap, vilka utgör landskapsområden med särskild betydelse för biologisk mångfald.



Figur 11. Karta över olika naturvärden och skyddade områden inom korridoren.

Kulturmiljö

De delar av Piteå kommun som berörs av Norrbotniabanan kan betecknas som ett ungt landskap. Området söder om Piteå stad torrlades genom landhöjningen mellan 3500 f. Kr och år 0.

I Norrbotten har ekonomi och näring dominerats av fångst- och jägar-kultur under hela förhistorien och långt fram i tiden, vilket bland annat märks genom samernas närvaro. I korridoren finns ett sameviste, ortnamn som Lapphällan och fornlämningar som berättar om samernas närvaro.

Söder om Piteå går korridoren genom ett skogsområde präglat av historiska nyodlingar, främst från 1800-talet. I området märks ortnamn som slutar på ”-ronningen” men också namn som Nyänget.

Inom korridoren finns fornlämningar vilka skyddas genom kulturmiljölagen (KML), se Figur 13. I området finns även värdefulla kulturmiljöer, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar att beakta.

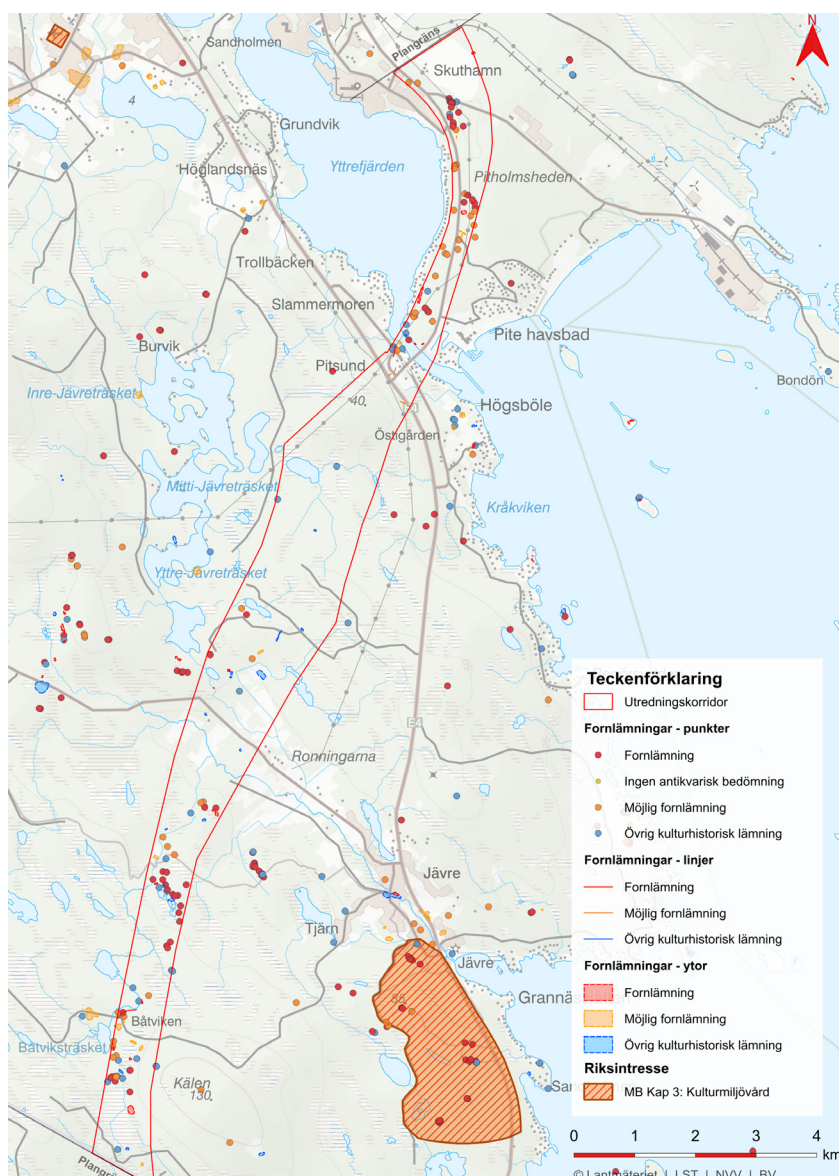
Lagskyddade lämningar

I den södra delen av korridoren märks inflytande från Jävre i öst där det finns ett riksintresse för kulturmiljövården. I korridorens sydvästra delar finns en rik bronsåldersmiljö. Söder om Ronningarna finns en fornlämningsmiljö som utgör en utgrening av detta bronsålderslandskap.

I övrigt berör korridoren ett antal fornlämningar i form av boplatsvallar, boplatsgropar, gravar, sameviste, en övergiven gårdstomt, färdvägar och kolningsområden. Därtill finns övriga kulturhistoriska lämningar, bland annat en kvarnlämning, dammvall, fäbod, spår av tjärbränning med mera. Det har även pekats ut ett antal möjliga boplatslägen, där det finns gynnsamma förutsättningar att finna boplatser från stenålder fram till järnålder.



Figur 12. Till vänster: Boplatsvall från stenålder inom Båtviksträsk, södra, kulturmiljö nr 25. De vita strecken markerar de högsta partierna av vällen runt hyddan. Till höger: Gravröse från bronsålder inom kulturmiljö nr 20, Nyänget. I området finns flera fina rösen från bronsålder. Det har även noterats skärvig sten från härdar i området.



Figur 13. Fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar inom korridoren. Källa: Kulturmiljöregistret, Riksantikvarieämbetet.

Utpekade kulturmiljöer

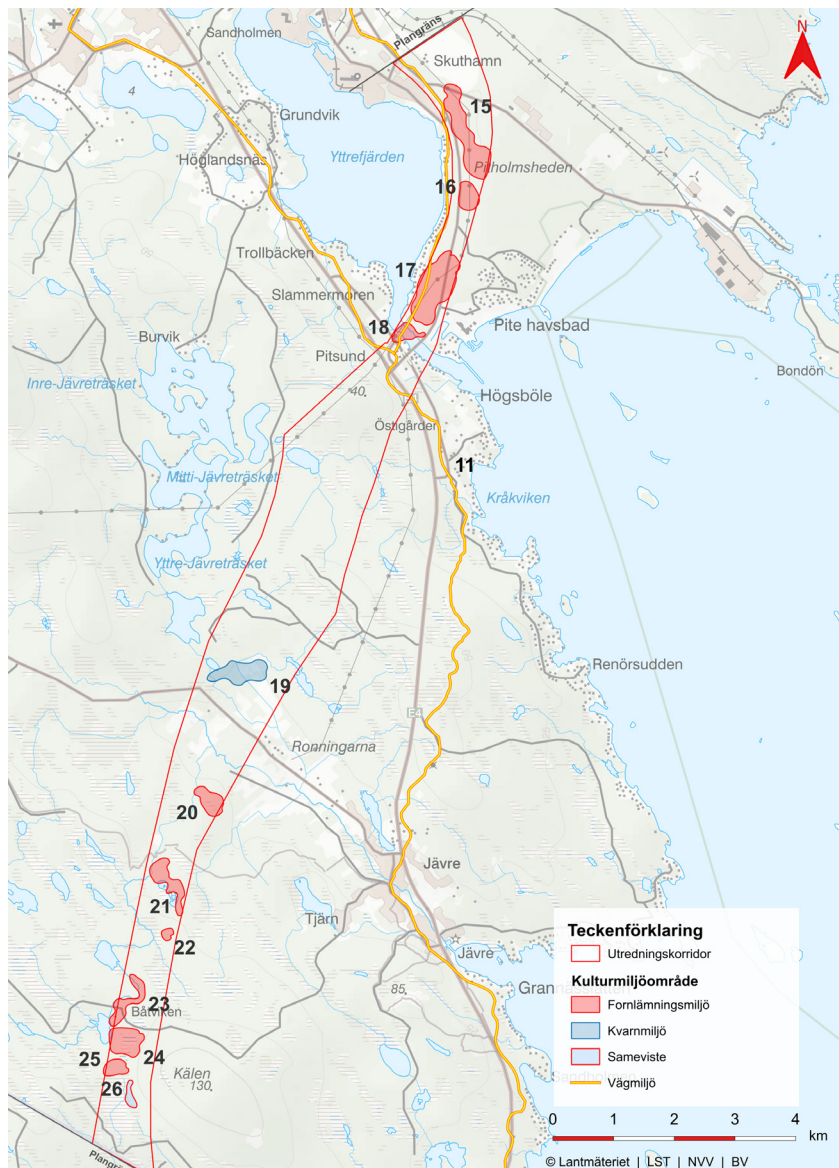
Lämningar och bebyggelseområden bildar ofta sammanhängande, komplexa miljöer med en gemensam historia. Miljöer med kulturhistoriskt innehåll och en sammanhållande karaktär har pekats ut som "kulturmiljöer" av olika art, se Tabell 6 och Figur 14. Inom dessa finns inslag av lämningar som är lagskyddade och lämningar som kan visa sig vara forn lämning efter att de prövats vid utredningsgrävningar.

Pitholmsheden är en sandås som söderut övergår i en hed, som under de senaste århundradena präglats av ett omfattande exercisfält. Här finns tre fornlämningsmiljöer som till stor del utgår från gropar av olika slag, boplatzgropar, fångstgropar och skyttevärn samt stora boplatsslägen. Här finns även härdar, troligen samiska, samt husgrunder och vallar som hör till det forna exercisfältet. På Pitholmshedens sandås går en av Kustlandsvägens sträckningar, där den söder om Pitsund viker av öster ut och följer kusten.

Skogsmarken söderut är till stor del öde, men har troligt nyttjats för renbete. Här finns en kvarmiljö, spår av äldre bebyggelse och flera stenåldersmiljöer samt en bronsåldermiljö. I området märks även området med kolningslämningar som hör samman med Degerfors bruk i Jävrebyn.

Tabell 6. Kulturmiljöer inom korridoren.

ID	Namn	Typ	Beskrivning	Kommentar
11	Kustlandsvägen	Vägmiljö	Kustlandsvägen Patrons väg vid Karlberg kantad av stenmur	Stenmuren är uppförd av Karlbergs fastighet
15	Pitholmsheden	Fornlämningsmiljö	Boplatsgropar, fångstgropar, bra boplatslägen	
16	Pitholmsheden N	Fornlämningsmiljö	Boplatsgropar, fångstgropar, skyttevärn	
17	Pitholmsheden S	Fornlämningsmiljö	Härdar, militära anläggningar, värn av olika typer	
18	Pitsund	Fornlämningsmiljö	Slagfält, hamn, vrak, befästning	Det sista sjö- slaget i Sverige 1809 mot Ryssen
19	Kvarnkullen	Kvarmiljö	Kvarmiljö med olika lämningar	Vattenanknuten miljö
20	Nyänget	Fornlämningsmiljö	Gravrösen, boplatmiljö från bronsålder	Samband med Jävre riksintresse- område
21	Rentjärnen	Fornlämningsmiljö	Kolarmiljö med kolbottnar och kolarkojor	Även boplatsgropar
22	Flatmyran	Fornlämningsmiljö	Grav, boplatsgropar	
23	Gammelhemmet	Fornlämningsmiljö	Bebyggelselämningar, odlingsmark, färdväg, vattenmiljö	Sammanhållen miljö som visar på ett hemman i äldre tid långt ut i utmarken
24	Båtviksträsk	Fornlämningsmiljö	Stenåldersboplat, boplatsgropar, kolarmiljöer	
25	Båtviksträsk Södra	Fornlämningsmiljö	Stenåldersboplat, boplatsgropar, kolarmiljö	
26	Lapphällen	Sameviste	Sameviste, torkanlägg- ningar, barktakter	



Figur 14. Utpekade kulturmiljöer i korridoren.

Naturresurser

Jord- och skogsbruk

Inom korridoren domineras markanvändningen av skogsbruk, både från stora skogsbolag och privata markägare. Skogsavverkning har skett vid olika tidpunkter, från nyligen till över 10 år tillbaka. På vissa platser har avverkningsanmälningar sökts.

Förutom skogsbruk förekommer även jordbruk inom korridoren, särskilt vid Ronningarna (se Figur 15) mellan Jävre i öster till Kvarnkullen i väster längsmed väg 501. I det berörda området förekommer ett flertal åkermarker med olika hävd. Dessa öppna landskap är viktiga för den biologiska mångfalden då många arter är beroende av dem.



Figur 15. Bild vid Ronningarna, från fältbesök i juni 2025.

Renbetesmark

Inom korridoren förekommer renbetesmarker, framför allt vid Ronningarna och Pitholmsheden vilka nyttjas av samebyn Östra Kikkejaure. En förutsättning för lämpliga renbetesmarker är tillgången på renlav och hänglav vilka utgör basfödan för renen. Dessa lavar förekommer främst i naturliga skogsmarker som är mindre tätbevuxna och inte påtagligt påverkade av skogsbruk.



Figur 16. Glesbevuxen tallstrandskog rikligt med lavar, från fältbesök i juni 2025.

Täkter

Vid Pitholm finns en aktiv grustäkt på cirka 0,8 km². Gruset används främst för vägändamål samt som halkskydd på gator och torg.

Vid Pitholmsheden ligger grundvattentäkten Klubben, där uttag av grundvatten till dricksvatten utförs. Täkten är ett vattenskyddsområde, vilket innebär att åtgärder som kan påverka vattenkvaliteten är reglerade.

Markmiljö

MIFO-objekt

Inom korridoren finns sex MIFO-objekt enligt Länsstyrelsernas EBH-stöd. Samtliga ligger norr om Pitsundet och är inte riskklassade. Verksamheterna inkluderar avloppsreningsverk, drivmedelshantering, motorbana och skjutbana. Vanliga föroreningar är alifatiska och aromatiska kolväten samt metaller. Områdena är identifierade men inte undersökta och betraktas därför som potentiellt förorenade.

Sulfid- och sulfatjord

Inom korridoren förekommer både aktiv sur sulfatjord och potentiell sur sulfatjord.

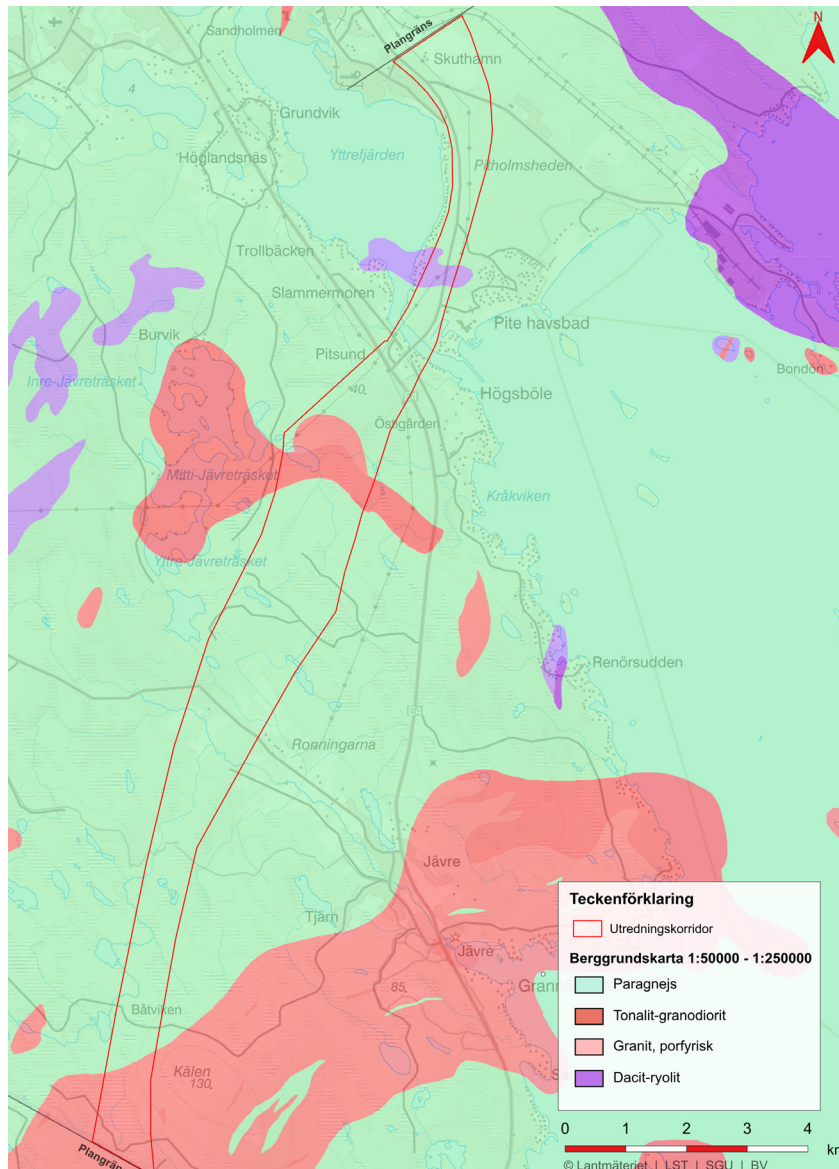
Under grundvattenytan, i syrefria miljöer, är sulfidjordarna stabila. När de utsätts för syre, exempelvis vid grävning eller sänkt grundvattennivå, kan de oxidera, vilket sänker pH och bildar aktiv sur sulfatjord. Detta kan orsaka försurning och metallutlakning, vilket påverkar känsliga våtmarker och vattendrag.

Byggnadstekniska förutsättningar

Bergteknik

Berggrunden inom korridoren består huvudsakligen av paragnejs, se Figur 17. Paragnejs är en omvandlad metamorf bergart med sedimentärt ursprung som har påverkats av högt tryck, temperatur, lösningar eller gaser - eller en kombination av dessa. Denna process förändrar både struktur och sammansättning hos den ursprungliga bergarten.

Längs den södra gränsen av korridoren finns porfyrisk granit med gnejsig struktur. I området norrut, kring Metsjön, finns inslag av tonalit-granodiorit - även det en metamorf, intrusiv ytbergart - samt ett mindre område med granit. Norr om Pitsundet finns dessutom ett mindre område med basalt-andesit, som också klassas som en metamorf intrusiv ytbergart.



Figur 17. Berggrundskarta. Källa: SGU.

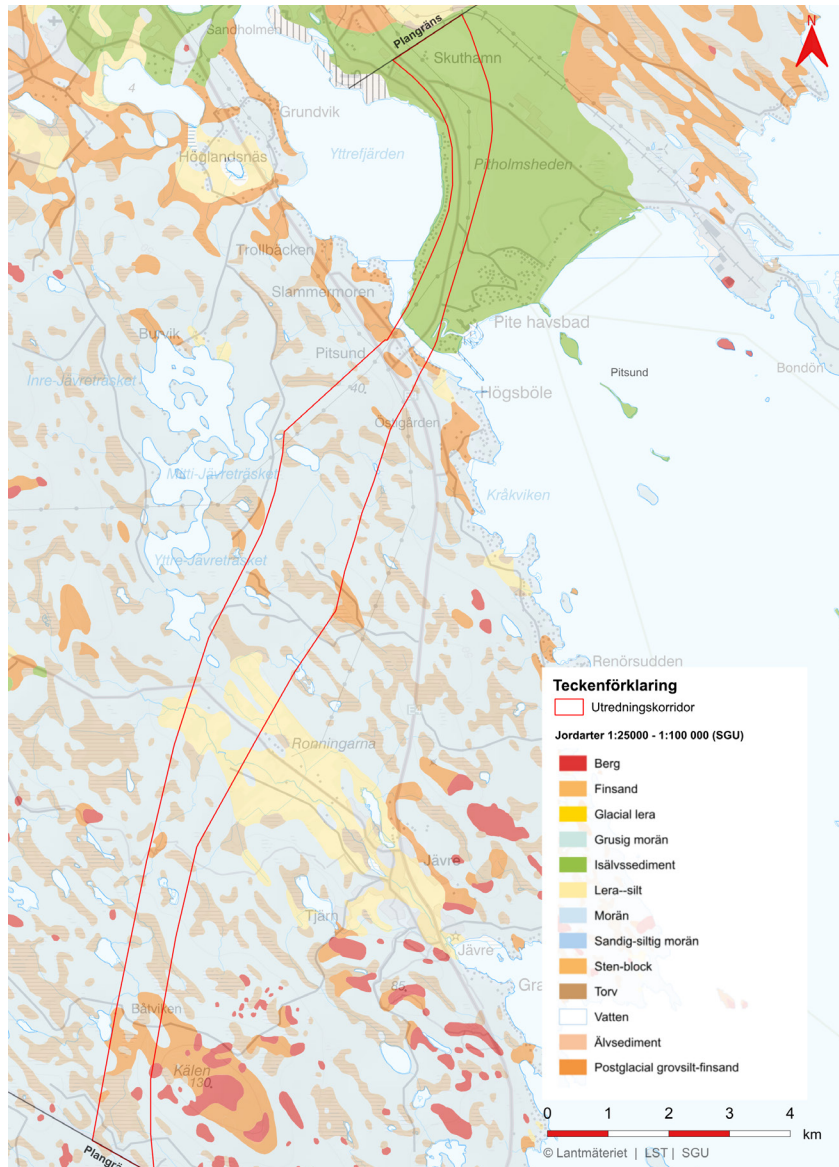
Geoteknik

Området inom korridoren har en geologi som till största delen består av skogbeklätt område med moränmark, med inslag av torvmark och berg i dagen (synlig berggrund), se Figur 18. Korridoren korsar Jävreaån och Lillån nordväst om Jävre, där ett större område av lera och silt finns. Området norr om Pitsund fram till gränsen mot korridorens norra ände består av isälvsediment bestående av sand och är bevuxet med tallskog.

Jorddjupet inom korridoren varierar mellan cirka 10 och 20 meter. Vid Pitsund och norr om Pitsund fram till gränsen mot JP11 är jorddjupet cirka 20–30 meter.

Enligt utförda geotekniska undersökningar inom korridoren består jorden till största delen av torv eller organisk jord på sand eller silt på morän på berg. Block har påträffats i moränen.

Där korridoren korsar Jävreaån och Lillån, består jordlagren av torv eller organisk jord (humus/mulljord) ovanpå silt, som i sin tur vilar på morän. I området vid och norr om Pitsund utgörs de översta jordlagren av fyllnadsmassor eller organisk jord, följt av sandlagringar ovanpå morän.



Figur 18. Jordartskarta. Källa: SGU.

Hydrogeologi

Inom korridoren förekommer i stor utsträckning morän i dagen, vilket medför öppna grundvattenförhållanden med en fri grundvattenyta.

Korridoren omfattar flera områden med torv. Torv kan ha en varierande hydraulisk konduktivitet och när torven underlagras av tätare jordarter som silt eller lera kan det finnas två separata grundvattenmagasin: ett öppet i torven och ett slutet i moränen.