

Norrbotniabanan planeras för att i första hand tillgodose industrins behov av godstransporter. Samtidigt ger en ny bana möjligheter till snabba persontransporter på lite längre sträckor mellan de större kuststäderna och beroende var järnvägen läggs, regionalstågstrafik till några mindre orter.

### Korridorer Skellefteå-Piteå

#### Anslutning till Skellefteå

I Skellefteå är urvalet av korridorer inriktat på att befintlig järnväg genom staden ska följas och att en station ska finnas centralt i staden. Detta innebär att den nya järnvägen antingen kan komma in från väster och gå ut mot öster eller tvärtom. Ingångarna från söder styrs av var det är möjligt att passera Skellefteälven, vilket måste göras väster eller öster om staden. En central nordsydlig passage genom Skellefteå bedöms inte vara möjlig på grund av de stora intrång i befintlig bebyggelse som en sådan sträckning inklusive anslutningar till befintlig järnväg skulle medföra. Mot norr finns flera möjliga utgångar varav de centrala innebär tunnlar under staden.

#### Anslutning till Piteå

I Piteå finns tre principiellt olika möjligheter att ansluta Norrbotniabanan till staden. En möjlighet är att banan passerar genom centrala staden med en sydlig ingång via Pitsund och en nordlig utgång via Öjebyn alternativt E4. Genom centrum och Öjebyn följs i huvudsak befintlig järnväg. En annan möjlighet är att banan går norr om centrum med en station vid Nolia. Den tredje möjligheten är att följa E4 i nordsydlig riktning med en station längs med E4.

#### Västlig korridor (Grön)

En västlig korridor förutsätter en västlig utgång från Skellefteå och en västlig ingång i Piteå. Korridoren går genom den västra delen av förstudieområdet och ansluter inte till någon av de mindre orter som finns mellan Skellefteå och Piteå. Korridorens läge har i första hand valts med avsikten att undvika påverkan inom områden där många människor bor.

#### Mittkorridor (Röd)

Mittkorridoren förutsätter, på samma sätt som den västliga korridoren, en utgång från Skellefteå väster om järnvägsstationen och en västlig ingång i Piteå. Utgången från Skellefteå går via en tunnel genom Klockareberget. Korridoren går centralt genom förstudieområdet med ett möjligt stationsläge i Kåge. Korridorens läge har valts både med hänsyn till terrängförhållandena och att med avsikt undvika påverkan inom områden där många människor bor.

#### Östlig korridor (Blå)

En östlig korridor förutsätter en östlig utgång från Skellefteå och en östlig ingång i Piteå. Utgången från Skellefteå går via en tunnel genom Mullberget/Getberget alternativt väster eller öster om stadsdelen Bergsbyn. Korridoren går genom den östra delen av förstudieområdet med möjliga stationslägen i Kåge, Byske och Jävre. Ingången till Piteå går via en brolösning över Pitsund. Korridorens läge har i första hand valts med avsikten att ansluta Norrbotniabanan till de tänkbara målpunkterna mellan Skellefteå och Piteå samt att möjliggöra en samlokalisering med E4 på vissa delsträckor.

### Kombinationsalternativ

Mellan de tre huvudalternativen finns ett antal föreslagna tvärförbindelser som möjliggör olika kombinationsalternativ. Dessa tvärförbindelser har valts med avsikten att de bästa alternativen på olika delsträckor ska kunna kopplas ihop med varandra. Exempelvis ska en västlig utgång från Skellefteå kunna kopplas ihop med en station i Byske och/eller en östlig ingång i Piteå.