

RAPPORT

Samråd inför linjeval Norrbotniabanan Rosviksbodarna-Notviken

Luleå Kommun, Norrbottens Län
2026-09-16



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: Samråd inför linjeval, Norrbotniabanan Rosviksbodarna-
Notviken

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-09-16

Ärendenummer: TRV 2025/135508

Kontaktperson: Kristina Nordhamn, Trafikverket

Innehåll

Norrbotniabanan och samrådsprocessen5

Bakgrund.....	5
Tidigare utredningar och beslut.....	5
Planeringsprocessen.....	9
Dialog och samråd	9
Fortsatt arbete.....	10

Befintliga förhållanden11

Befintlig infrastruktur	11
Järnväg och järnvägsnät	11
Vägnät och trafik	11
Lokalsamhälle och regional utveckling	11
Regionala planer	11
Kommunala planer	12
Trafikverkets planering, angränsande projekt.....	12
Landskapet	13
Riksintressen	14
Riksintresse för friluftsliv.....	16
Riksintresse för rörligt friluftsliv	16
Riksintresse naturvård och Natura 2000.....	16
Riksintresse för kulturmiljövård.....	17
Riksintresse för kommunikationer.....	17
Riksintresse för totalförsvaret	18
Miljö och hälsa	18
Boendemiljö	18
Markmiljö.....	19
Naturmiljö	19
Kulturmiljö	21
Rekreation och friluftsliv	24
Rennäring	24
Jord- och skogsbruk	26
Yt- och grundvattenresurser	26
Risk och säkerhet.....	28
Miljökvalitetsnormer.....	28

Byggnadstekniska förutsättningar	29
Bergteknik	29
Geoteknik	29
Hydrogeologi	31
Studerade alternativ	32
Allmänt	32
Bullerskyddsåtgärder	33
Markanspråk	33
Bortvalda alternativ och fortsatt arbete	33
Kommungränsen–Antnäs	34
Alternativ Röd	35
Alternativ Lila	35
Alternativ Brun	35
Antnäs-Karlshäll	36
Alternativ Mörkgrön	37
Alternativ Orange	37
Alternativ Grå	38
Karlshäll-Notviken	39
Alternativ Blå	40
Var med och tyck till!	41

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.

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.

Tidigare utredningar och beslut

Banverket/Trafikverket genomförde under perioden 2006–2011 sex järnvägsutredningar (JU) för sträckan Umeå-Luleå. Utifrån dessa järnvägsutredningar beslutade Banverket/Trafikverket om en utredningskorridor för lokalisering av Norrbotniabanan.

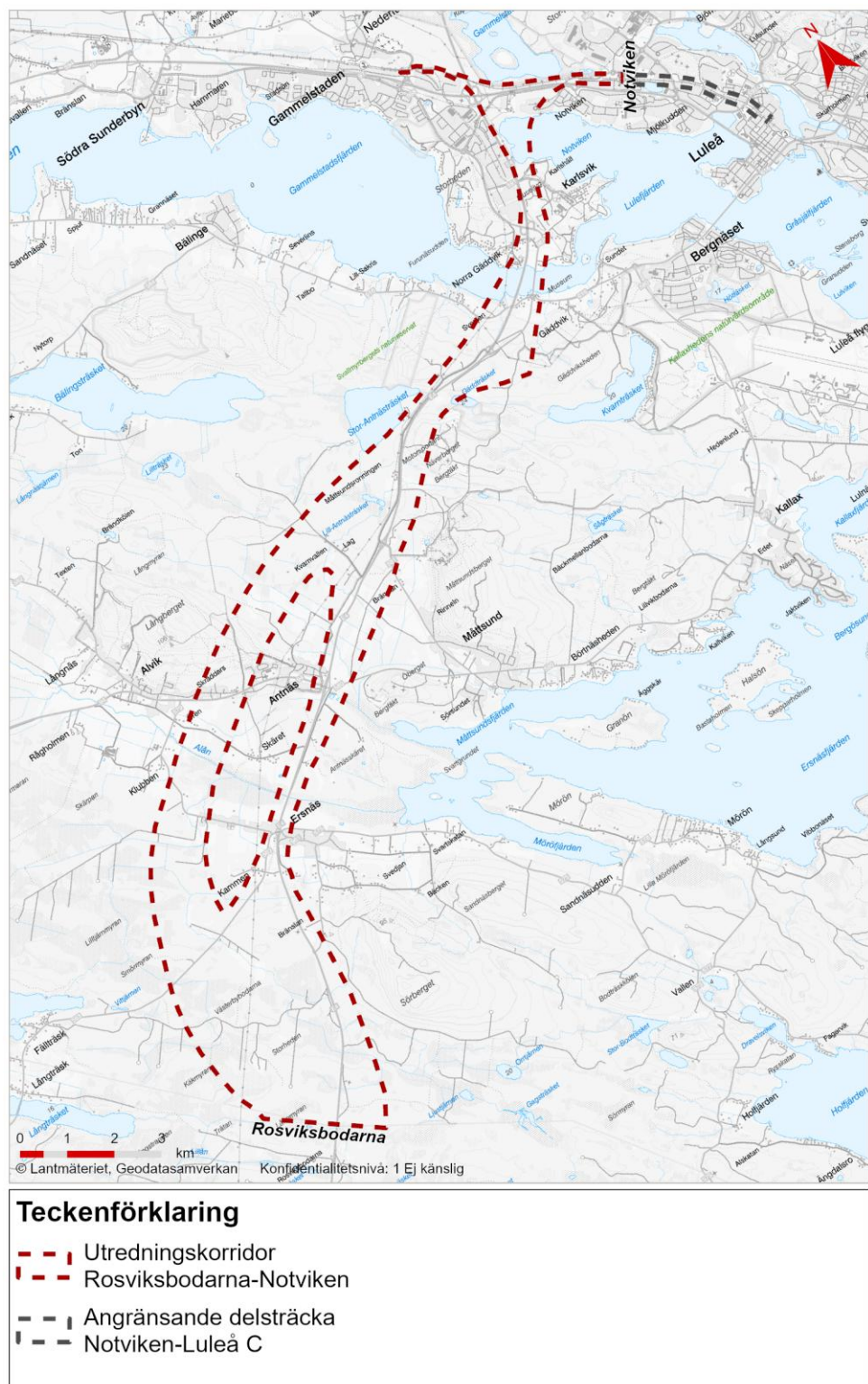
För sträckan mellan Gäddvik och centrala Luleå beslutades att en västlig korridor förbi Karlsvik och via Notvikens station skulle ligga till grund för fortsatt planering. Detta då alternativet sammantaget uppvisade högst måluppfyllelse efter bedömning av funktion, miljö, påverkan på människors hälsa, samhällsekonomisk nytta och kostnad.

I det sista skedet inför beslut kvarstod även en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats, via en fast broförbindelse över Luleälven vid Hamnholmen och vidare förbi Svartöstaden in till centrala Luleå. Den östliga korridoren valdes bort på grund av att den medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför broläget och det fanns en osäkerhet om föreslagna kompensationsåtgärder var tillräckliga för att kunna säkerställa hamnens funktion. Trafikverket valde dock att behålla riksintresset för en östlig

korridor då alternativet åter skulle kunna bli aktuellt om förutsättningar för sjöfarten skulle förändras i framtiden. Efter att beslut för järnvägsutredningen togs år 2011 pausades Trafikverkets vidare planering då finansiering saknades.

Arbete återupptogs 2022 då sträckan mellan Skellefteå och Luleå lades till i den nationella transportplanen. Under 2022 och 2023 arbetade Trafikverket med att utreda förutsättningar för om en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats via en öppningsbar bro över Luleälven skulle kunna vara genomförbar. Detta alternativ avfördes dock från fortsatt utredning i december 2024 då alternativet visat sig inte uppfylla kraven för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem varken för järnväg eller sjöfart, detta oberoende av kostnadsbilden. Beslutet att avföra den östliga korridoren innebär att tidigare beslutad korridor i samband med järnvägsutredningen, den västra korridoren för sträckan mellan Gäddvik och centrala Luleå, stod fast. Alternativet bedöms robust och hållbart och ger möjlighet till regional utveckling.

I Figur 1 ses beslutad utredningskorridor för hela Norrbottensträckan genom Luleå kommun.



Figur 1. Utredningskorridor för Norrbotniabanan, delsträcka Rosviksbodarna-Notviken.

Det finns i dagsläget två kvarstående korridorer förbi Ersnäs, Alvik och Antnäs. Trafikverket har beslutat att den östra korridoren som löper längs med E4, se Figur 1, ska ligga till grund för fortsatt planering av Norrbotniabanan. Beslutet togs 2012 med järnvägsutredningen som grund, bedömningen var att alternativet medför mindre miljöpåverkan jämfört med den västra dragningen som bland annat skulle medföra en ny barriär i ett mer orört landskap. Den östra korridoren passerar dock Natura 2000-områdena Skäret och Mörofjärden. På grund av osäkerheten om möjligheten för en passage nära dessa områden samt utfallet av en eventuell prövning av Natura 2000 behölls den västra korridoren som alternativ. Trafikverket har nu fokuserat på utredning av linjesträckningar i den östra korridoren och utrett linjer på båda sidor om E4. Trafikverket avser att gå vidare med en prövning av Natura 2000 efter att en linje har förordats.

Trafikverket har utrett möjligheten till stationslägen på sträckan mellan Piteå och Luleå. I september 2025 informerade Trafikverket att beslut tagits om att en regionalstågsstation ska anläggas i Norrfjärden. Detta då den samlade bedömningen är att en station i Norrfjärden innebär ett positivt resandetillskott och positiva nyttor för Norrbotniabanan i sin helhet.

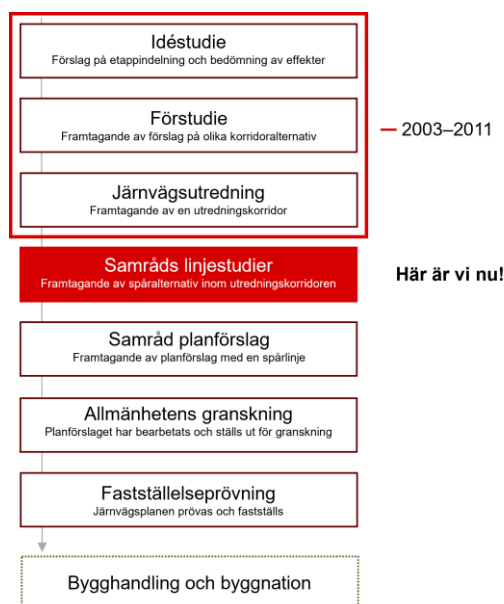
I och med beslutet om en station i Norrfjärden planerar inte Trafikverket för en station i Antnäs/Ersnäs, detta då ytterligare ett stopp försvårar möjligheten att nå de restidsmål som finns för Norrbotniabanan i sin helhet. Trafikverkets mål är att banan ska kunna transportera en stor andel kollektivresenärer, dock om tågen ska stanna på alla orter innebär det att restiden ökar med ett minskat antal resenärer som följd.

Tidigare handlingar och vad som händer i projektet hittar du på Trafikverkets webbsida: www.trafikverket.se/norrbotniabanan.

Planeringsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt Trafikverkets 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. 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 Norrbotniabanan påbörjades enligt en tidigare process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen, se **Fel! Hittar inte referenskälla..** Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013.



Figur 2. Planprocess för Norrbotniabanan.

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 tidiga samrådsmaterial tas fram innan val av linjesträckning har gjorts. I samrådsmaterialet beskrivs förutsättningarna inom korridoren samt olika principiella förslag till linjealternativ som utarbetats.

Fortsatt arbete

Under kvarstående del av 2026 kommer Trafikverkets arbete med att utreda och utvärdera de presenterade linjealternativen att fortsätta. Efter att Trafikverket beslutat om att gå vidare med ett linjealternativ kommer mer detaljerade beskrivningar av förutsättningar samt effekter och konsekvenser att tas fram. Detta, tillsammans med en mer detaljerad beskrivning av den planerade anläggningen, kommer att presenteras i en samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning innan planförslaget slutligen färdigställs och ställs ut för granskning.

Befintliga förhållanden

Befintlig infrastruktur

Järnväg och järnvägsnät

På delsträckan Rosviksbodarna-Notviken berörs Stambanan genom övre Norrland, hädanefter benämnd Stambanan. Stambanan är elektrifierad och största tillåtna axellast mellan Boden och Luleå är 32,5 ton (STAX 32,5).

Vägnät och trafik

Inom utredningskorridoren finns ett antal statliga, kommunala och enskilda vägar som kommer att påverkas.

Lokalsamhälle och regional utveckling

Regionala planer

Region Norrbotten antog i december 2025 en ny regional utvecklingsstrategi, Norrbottensstrategin 2040. I Norrbottensstrategin beskrivs att Norrbottenbanan behöver byggas ut hela vägen till Luleå för att skapa full effekt för behoven i Sverige, Norge och Finland samt att nya stationslägen i järnvägsnätet möjliggör för fler resmöjligheter med förkortade restider och större arbetsmarknadsregioner.

I Norrbottens länstransportplan för perioden 2026–2037 beskrivs Norrbottenbanan som den sista saknade länken i den kustnära järnvägen genom Norrland. Snabb persontrafik och effektiva godstransporter möjliggörs. Städer som Skellefteå och Piteå, som idag saknar persontrafik på järnväg, får nya resecentrum. Dessutom planeras för en regionaltågsstation i Norrfjärden.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att Norrbottenbanan på sikt kommer att överta rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.

Kommunala planer

Översiktsplan för Luleå kommun

Den fysiska planeringen i Luleå kommun beskrivs i Översiktsplan 2021, antagen av kommunfullmäktige i september 2021.

Detaljplaner

Utöver den kommunövergripande översiktsplanen finns även cirka 20 detaljplaner inom korridoren.

Trafikverkets planering, angränsande projekt

Järnvägsplan Öjebyn-Rosviksbodarna

Vid kommungränsen Piteå/Luleå angränsar denna delsträcka till ytterligare en delsträcka av Norrbottenbanan. Den intilliggande delsträckan sträcker sig från Öjebyn i Piteå kommun och fram till kommungränsen vid Rosviksbodarna. Ett första samråd om linjealternativ för delsträckan genomfördes hösten 2025.

Järnvägsplan Notviken-Luleå C

Vid Notviken angränsar denna delsträcka till ytterligare en delsträcka av Norrbottenbanan. Den intilliggande delsträckan sträcker sig från Notvikens station och fram till Luleå C. Ett första samråd om linjealternativ för delsträckan genomfördes våren 2026.

Studie: E4 – Stängsel och passager för ren och vilt

Trafikverket genomförde år 2019 en utredning av stängsel och passager för ren och vilt längs E4 genom Västerbottens och Norrbottens län. Målet med studien var att identifiera och rekommendera lämpliga förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs E4 genom Västerbottens 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 Norrbottenbanan.

Landskapet

Inom korridoren förekommer i huvudsakligen tre olika landskapstyper; flackt/kuperat skogslandskap, kustslättlandskap och älvdalslandskap.

Flackt/kuperat skogslandskap är den dominerande landskapstypen från Luleå kommungräns till Ersnäs samt mellan Antnäs och Gäddvik.

Landskapet inom landskapstypen är skogsdominerat och topografin är flack eller mjukt kuperad med rikligt med myrmarker och småsjöar, vilket bidrar till en mosaikartad karaktär.

Kustslättlandskapet återfinns på sträckan mellan Ersnäs, Alvik och Antnäs. Kustslättlandskapet består av flacka dalgångar som tidigare har utgjort grunda havsvikar.

Dagens odlingsbygder återfinns huvudsakligen inom kustslättlandskapet och landskapstypen omfattar även stora områden med igenväxande tidigare odlad mark.

Älvdalslandskapet finns längs Luleälvens dalgång. I dess mitt rinner älven långsamt förbi Gäddvik, se Figur 3, ut mot Luleå centrum och vidare mot Bottenviken och den örika skärgården. Älven har varierande strandkanter där översvämningssmark blandas med brant skurna nipor ner mot vattnet. Lule älv möter havet med ett antal fjärdar som bildar sin egen karaktär. Omgivande terräng är flack och domineras av stora sandhedar närmast kusten och uppodlade sedimentplatåer längre in mot land. Luleå stad ligger strategiskt placerad på en moränås mellan två fjärdar.



Figur 3. Flygfoto över Lule älvs norra strand de båda vägbroarna och odlingslandskapet med sina lador.

Landskapet längs korridorens sträckning utgörs av små landskapsrum med korta utblickar mellan slutna större skogsmarker. De största utblickarna finns vid de öppna odlingsmarkerna i anslutning till Ersnäs och Antnäs. Där skapas utblickar längs med dalgångarna i nordvästlig och sydöstlig riktning. Närmare Luleå blir de visuella utblickarna starkare då Luleälvens dalgång skapar en mer storskalig öppenhet och längre utblickar i landskapet.

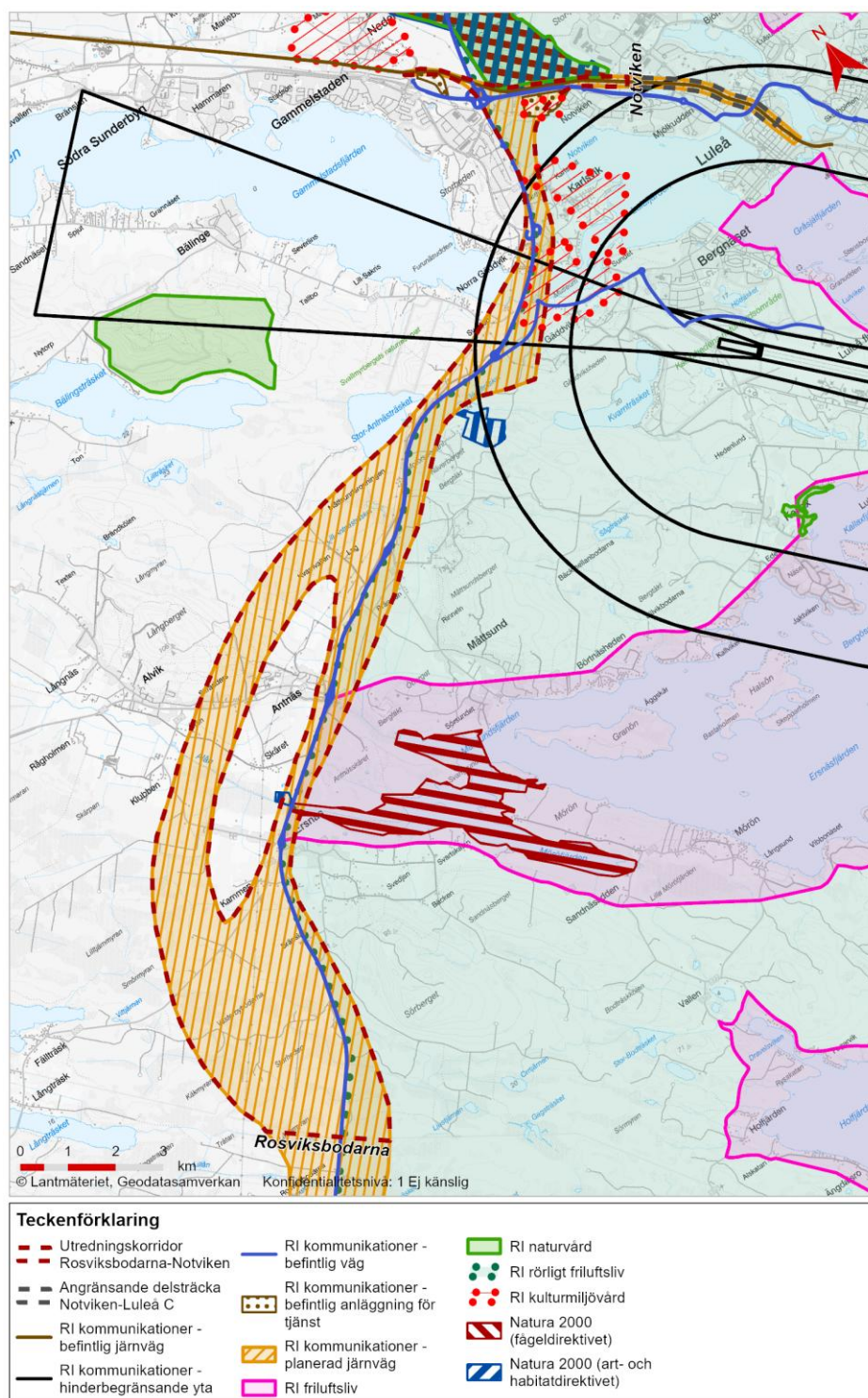
Den mänskliga påverkan på landskapet är tydlig med bebyggelse och brukade marker, se Figur 4. Bebyggelsen är huvudsakligen lokaliserad på moränryggar eller åsar i terrängen medan odlingsmarken breder ut sig i de låglänta, finsedimenttäckta dalgångarna där också vattendragen återfinns. Dalgångarna löper generellt i nordväst-sydöstlig riktning och flera transportleder följer denna riktning där de knyter ihop byarna. E4 bryter detta och går istället nordöst-sydväst längs med korridorens riktning och kopplar ihop transportstråken och de olika samhällena i olika dalgångar.



Figur 4. Flygfoto över landskapet med Antnäs i förgrunden.

Riksintressen

Ett antal riksintressen finns inom eller i anslutning till korridoren, se Figur 5. Riksintressen är områden som har utpekats för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvalitéer.



Figur 5. Riksintressen inom korridoren. Data från bland annat länsstyrelsen, Naturvårdsverket med flera.

Riksintresse för friluftsliv

Norrbottnens kust och skärgård omfattas av riksintresse för friluftslivet. Området är världens nordligaste bräckvattenskärgård och landhöjningsmiljö med ett unikt växt och djurliv. I hela skärgårdsområdet finns anläggningar för det rörliga friluftslivet såsom bryggor, farleder, uthyrningsstugor och uppmärkta skoterleder. Området som omfattas av riksintresset inom delsträckan Rosviksbodarna-Notviken gäller östra sidan E4 mellan trafikplats Ersnäs och trafikplats Antnäs.

Riksintresse för rörligt friluftsliv

Norrbottnens skärgård, öster om E4 från länsgränsen Västerbotten/Norrbotten och fram till riksgränsen mot Finland i Haparanda, omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet. I området finns natur- och kulturvärden som i sin helhet är av riksintresse och av betydelse för turism och friluftsliv.

Riksintresse naturvård och Natura 2000

Skäret

Skäret är utpekad som Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet. Området består av en strandäng vid Alån. Området är präglad av långvarigt bete och betas än i dag av nötkreatur. Området översvämmas kontinuerligt och är en fuktig, lågväxt starräng. Floran är därför särpräglad med ett stort antal olika arter.

Möröfjärden

Möröfjärden är utpekad som Natura 2000-område enligt fågeldirektivet. Möröfjärden är en grund havsvik och området tillförs vatten och näring via Alån och övriga diken från omgivande mark, bland annat diken från områden kring Antnäs. Möröfjärden är en av de viktigaste rastlokalerna för framför allt vadare, änder och gäss i Norrbotten. Den grunda havsviken är högproducerande och utgör viktig födoplats för flertalet fåglar.

Gammelstadsviken

Gammelstadsviken omfattas av riksintresse för naturvård och utgör även ett Natura 2000-område enligt fågeldirektivet samt art- och habitatdirektivet. Gammelstadsviken är en näringsrik slättlandssjö i mycket nordligt läge. Den är utpostlokal för flera sydliga växt- och djurarter och utgör en rast- och häckningslokal av högsta värde för

fågellivet. Området har vidare stor betydelse för friluftslivet genom sin närhet till Luleå.

Riksintresse för kulturmiljövård

Tre områden omfattas av riksintresse för kulturmiljövård; Gäddvik, Karlsvik och Notviken. Nedan beskrivs motiveringen för respektive område.

Gäddvik

Bymiljö med medeltida ursprung vid Luleälvens mynning. Representativ Norrbottensby med ovanligt bördiga marker och som utgjorde en naturlig hållpunkt längs kustlandsvägen. Byn har formats av boskapsbaserat jordbruk i kombination med ett betydande inslag av fiske.

Karlsvik

Industrimiljö vid Luleälvens mynning, som representerar den moderna industrins genombrottsperiod i Norrbotten, bland annat det första moderna järnverket för förädling av Gällivaremalmen. Området speglar även industriverksamheternas stora miljöpåverkan.

Notviken

Industrimiljö som med sin koppling till Malmbanan visar områdets ursprung i järnvägens behov. Utgör en del av Norrbottens teknologiska megasystem där flera av det tidiga 1900-talets tunga industrisatsningar samverkade för att exploatera Malmfältens mineralfyndigheter.

Riksintresse för kommunikationer

Korridoren berör flera riksintressen för kommunikationer. Vad gäller vägnätet utgör E4, väg 616, 968, 97 samt 595 riksintressen i egenskap av att de bland annat sammanbinder andra anläggningar av riksintresse såsom Luleå flygplats och Luleå hamn samt som en del av det svenska stomnätet för vägar.

Vad gäller järnvägen utgör Stambanan genom övre Norrland mellan Luleå och Boden riksintresse. Järnvägen trafikeras av långväga persontrafik och godstrafik och ingår i det transeuropeiska stomnätet TEN-T. Även Notvikens underhållsverkstad utgör riksintresse för järnvägen.

Även korridoren för Norrbotniabanan i sig själv utgör riksintresse för planerad järnväg.

Slutligen utgör Luleå flygplats, med tillhörande MSA¹- och hinderbegränsande yta, ett riksintresse för luftfarten i egenskap av regional flygplats inom det nationella basutbudet.

Riksintresse för totalförsvaret

Tre riksintressen som rör totalförsvarets militära del berörs. Dessa avser intressen runt Luleå flygplats/Norrbottnens flygflottilj F21 och omfattar bland annat MSA-ytor (samma som för Luleå flygplats) samt stoppområden för höga objekt som omfattar stora delar av utredningskorridoren mellan Ersnäs och centrala Luleå.

Miljö och hälsa

Boendemiljö

Buller

Trafiken på järnväg ger upphov till buller. Bullerstörning bedöms utifrån riktvärden för väg och järnvägar som riksdagen beslutat och som konkretiserats i infrastrukturpropositionen 2012 och av Trafikverket. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas för bostäder vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå utomhus i bostadsområdet i övrigt
- 70 dBA maximalnivå vid en uteplats i anslutning till bostad.

Värdena utgör ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer.

För att bedöma hur många människor som kommer att påverkas av buller från Norrbotniabanan kommer förutsättningarna i landskapet att studeras och bullernivåer beräknas.

¹ Minimum safety altitude - den yta inom vilket det finns fastställda höjder för högsta tillåtna objekt som kan tillkomma i området runt en flygplats.

Markmiljö

Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken går till övervägande del genom ett skogs- och jordbrukslandskap och platser där det historiskt bedrivits eller i dagsläget pågår verksamhet som kan ge upphov till föroreningar är främst samlat omkring Ersnäs, Antnäs, Karlsvik/Karlshäll, Storheden samt Notviken.

Inom, eller i direkt anslutning till, korridoren ligger ett 20-tal fastigheter med potentiellt förorenade objekt identifierade av länsstyrelsen. Dessa verksamheter inkluderar bland annat massa- och pappersindustri, drivmedelshantering, lokverkstad, verkstadsindustri samt sågverk.

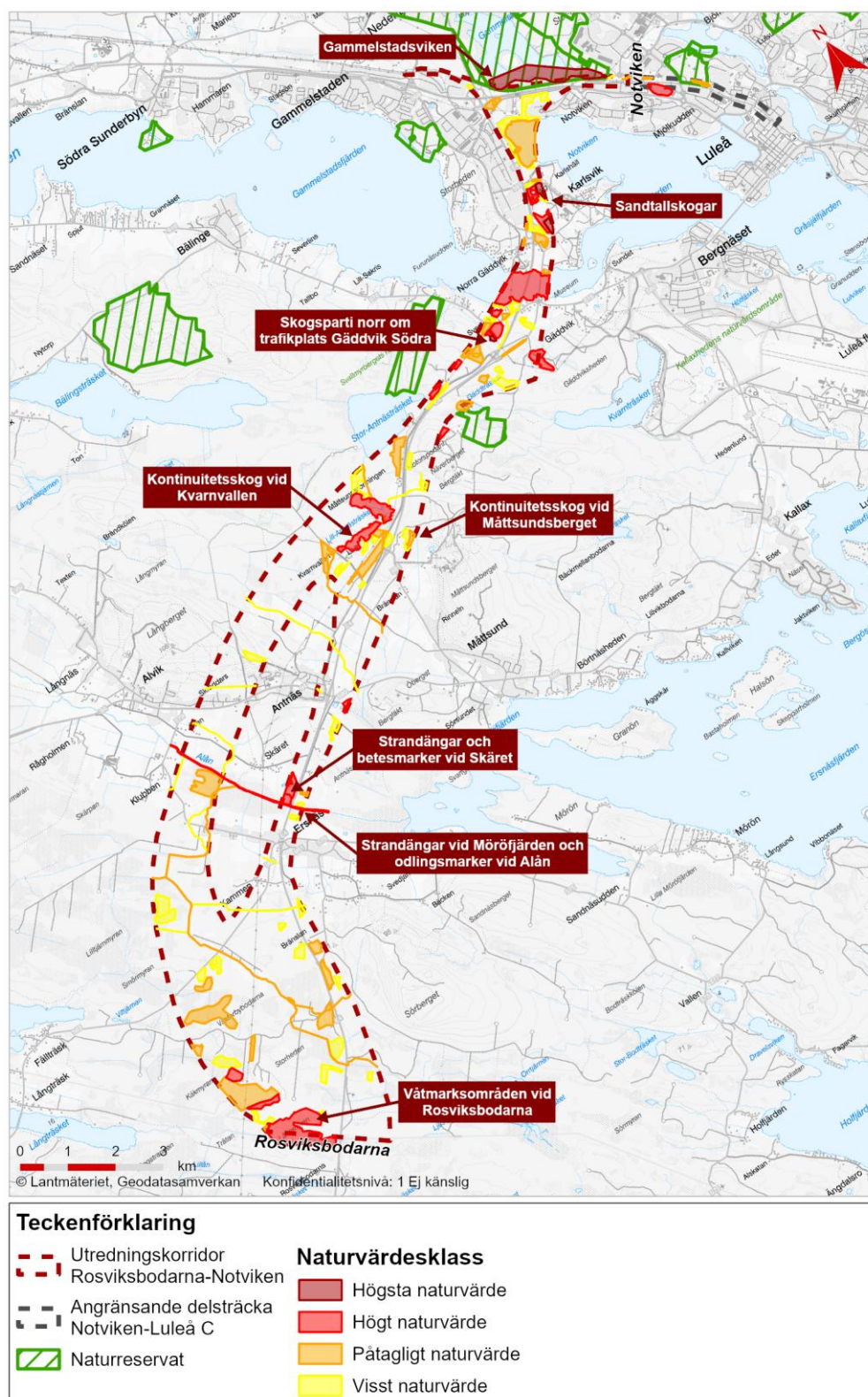
Utöver dessa potentiellt förorenade objekt finns även risk för att jord i vägsränor vid större vägar, exempelvis E4 eller väg 97, är diffust förorenade. Föroreningar som är vanligt förekommande i vägmiljöer är exempelvis bly, olja och kolväten. I vissa fall kan även vägbeläggningen bestå av tjärhaltig asfalt (PAH).

Naturmiljö

Inom korridoren finns flertalet naturmiljöer med höga naturvärden dessa är främst våtmarksområde vid Rosviksbodarna, strandängar och betesmarker vid Skäret, strandängar vid Möröfjärden och odlingsmarker vid Alån som utgör spridningskorridor mellan odlingsmarken i väst och fjärden i öst, kontinuitetsskog vid Kvarnvallen och Måttsundsberget, skogspartiet norr om trafikplats Gäddvik Södra, sandtallskogarna vid Karlsvik/Karlshäll och vattenmiljön med omgivande strandmiljöer i Gammelstadsviken.

Inom delsträckan Rosviksbodarna-Notviken genomfördes en översiktlig naturvärdesinventering under år 2023. Flera av de värden som beskrivs ovan identifierades vid inventeringen. Totalt identifierades 130 naturvärdesbiotoper inom korridoren vid naturvärdesinventeringen.

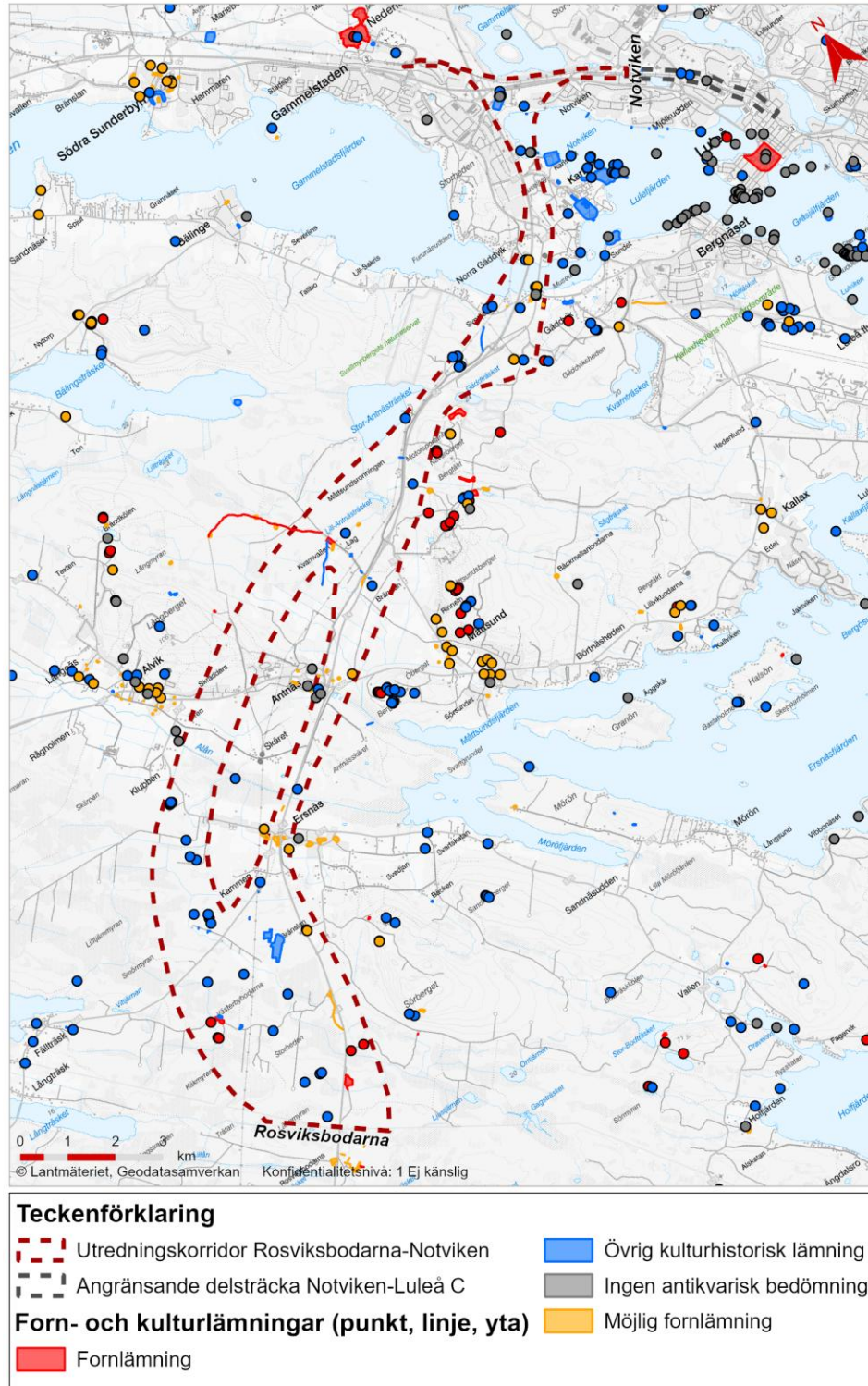
I den naturvärdesinventering som genomfördes år 2023 kartlades även områden som bedömdes omfattas av det generella biotopskyddet. Ett antal objekt noterades på delsträckan, främst i anslutning till Ersnäs och Antnäs. Dessa utgörs främst av småvatten i jordbruksmark samt åkerholmar. Ett mindre antal stenmurar och stenrösen noterades också. Ytterligare objekt som omfattas av det generella biotopskyddet kan förekomma.



Figur 6. Naturmiljövärden inom utredningskorridoren.

Kulturmiljö

Inom korridoren finns ett drygt 100-tal lämningar, se Figur 7. Av dessa är tretton (13) klassade som fornlämningar medan den stora majoriteten klassas som övriga kulturhistoriska lämningar.

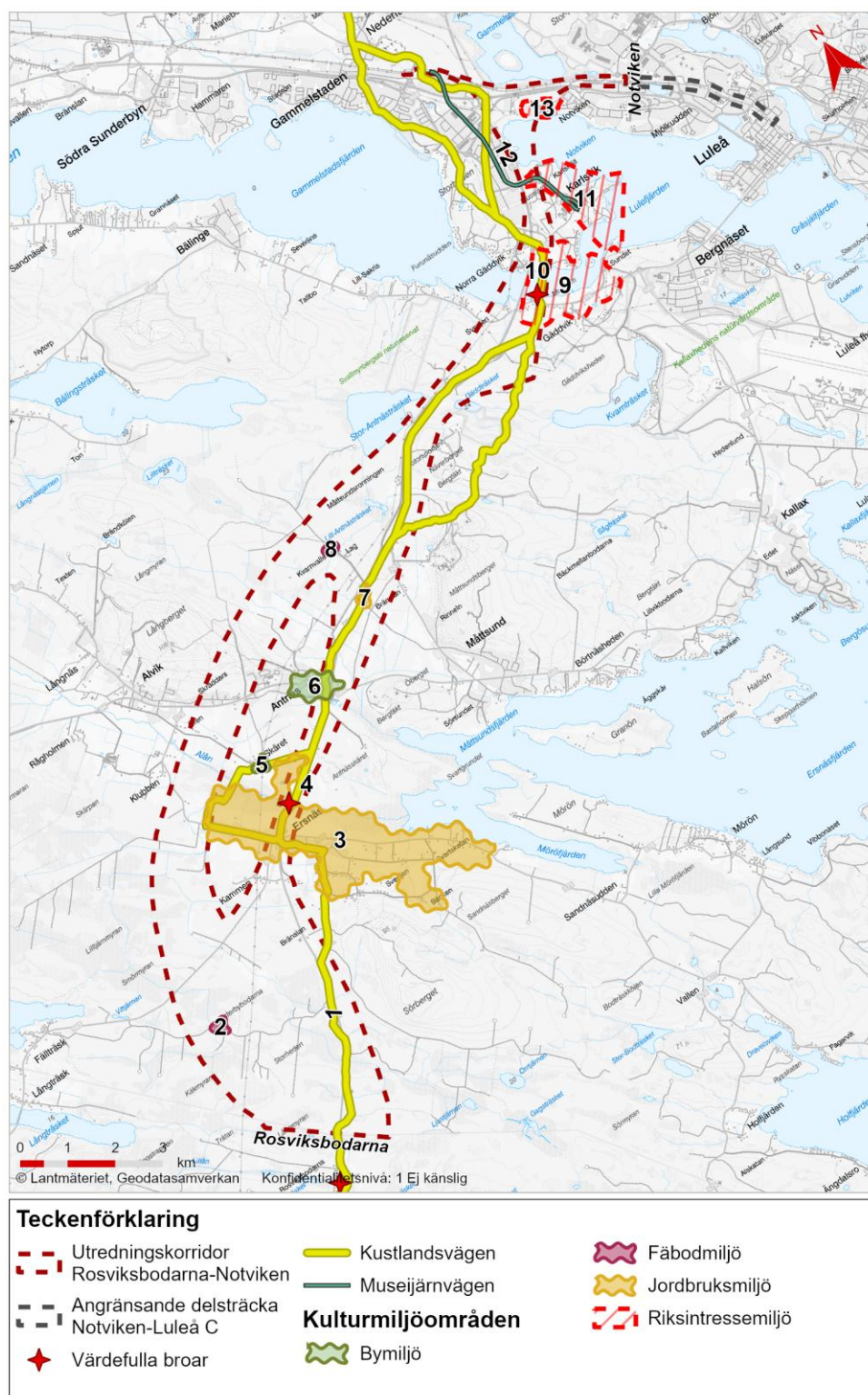


Figur 7. Forn- och kulturlämningar inom korridoren. Data från Riksantikvarieämbetet.

Utöver de forn- och kulturhistoriska lämningar som finns inom korridoren finns även ett antal värdefulla kulturmiljöer (lagskyddade eller inte). Dessa områden framgår av Tabell 1 och Figur 6.

Tabell 1. Kulturmiljöer inom korridoren.

ID	Namn	Beskrivning
1	Kustlandsvägen	Landsväg med anor från 1600-talet. Äldsta vägförbindelsen i övre Norrland.
2	Västerbybodarna	Fäbodsmiljö. Några fäbodar finns kvar än idag.
3	Ersnäs	By- samt jordbruksmiljö med anor från 1500-talet. Ett utpräglad ladlandskap karaktäristiskt för länet.
4	Ersnäsbron	Del av Kustlandsvägen. Bro från 1930-talet. En av länets äldsta bågbroar.
5	Skäret	Bymiljö med anor från 1600-talet.
6	Antnäs	Bymiljö med anor från 1400-talet.
7	Odlingslandskap vid Måttsund	Mindre odlingsparti med lador och öppna diken.
8	Kvarnvallen	Fäbodsmiljö. Den största av tre historiska fäbodvallar i anslutning till Antnäs.
9	Gäddvik	Riksintresse kulturmiljövård. Bymiljö med medeltida ursprung vid Luleälvens mynning. Representativ Norrbottensby med ovanligt bördiga marker och som utgjorde en naturlig hållpunkt längs kustlandsvägen.
10	Gäddviksbron	Del av Kustlandsvägen. Bro från 1940-talet. En av länets äldsta bågbroar. Ligger inom riksintresse kulturmiljövård Gäddvik.
11	Karlsvik	Riksintresse kulturmiljövård. Industrimiljö vid Luleälvens mynning, som representerar den moderna industrins genombrottsperiod i Norrbotten, bland annat det första moderna järnverket för förädling av Gällivaremalmen.
12	Museijärnvägen	Historisk järnväg som använts för att transportera järnmalm till järnverk vid Karlsvik. Ligger delvis inom riksintresse kulturmiljövård Karlsvik.
13	Notviken	Riksintresse kulturmiljövård. Industrimiljö som med sin koppling till Malmbanan visar områdets ursprung i järnvägens behov. Utgör en del av Norrbottens teknologiska megasystem.



Figur 8. Kulturmiljöområden inom korridoren. Data från bland annat länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet.

Rekreation och friluftsliv

Inom korridoren förekommer ett antal utpekade rekreationsvärden. Ersnäsfjärden beskrivs som en av kommunens naturpärlor. Fjärdarna har tack vare landhöjningen blivit fågelrika våtmarker.

Vid Ersnäs korsar en skoterled E4 via trafikplats Ersnäs. Skoterleden kommer söderifrån och efter Antnäs fortsätter den längs kraftledningen längs E4 fram till Gäddvik. Skoterleder förekommer även på södra sidan E4 från Antnäs/Måttsund mot Måttsundsbacken. Denna skoterled korsar E4 via trafikplats Måttsund och ansluter till skoterleden från Antnäs/Ersnäs. Slutligen korsas korridoren även av en skoterled vid Notviken.

Genom korridoren går även Solanderleden, en 23 mil lång vandringsled mellan byn Jävre i Piteå kommun och Luleå flygplats. Solanderleden korsar E4 vid trafikplats Måttsund samt Gäddvik Södra. Solanderleden tar vandrarna genom det norrländska kulturlandskapet med gamla byar och skogslandskapets skiftande naturtyper. Utöver Solanderleden finns även vandringsled längs Alån samt Fäbodaleden strax norr om Antnäs, som delvis är samförlagd med Solanderleden.

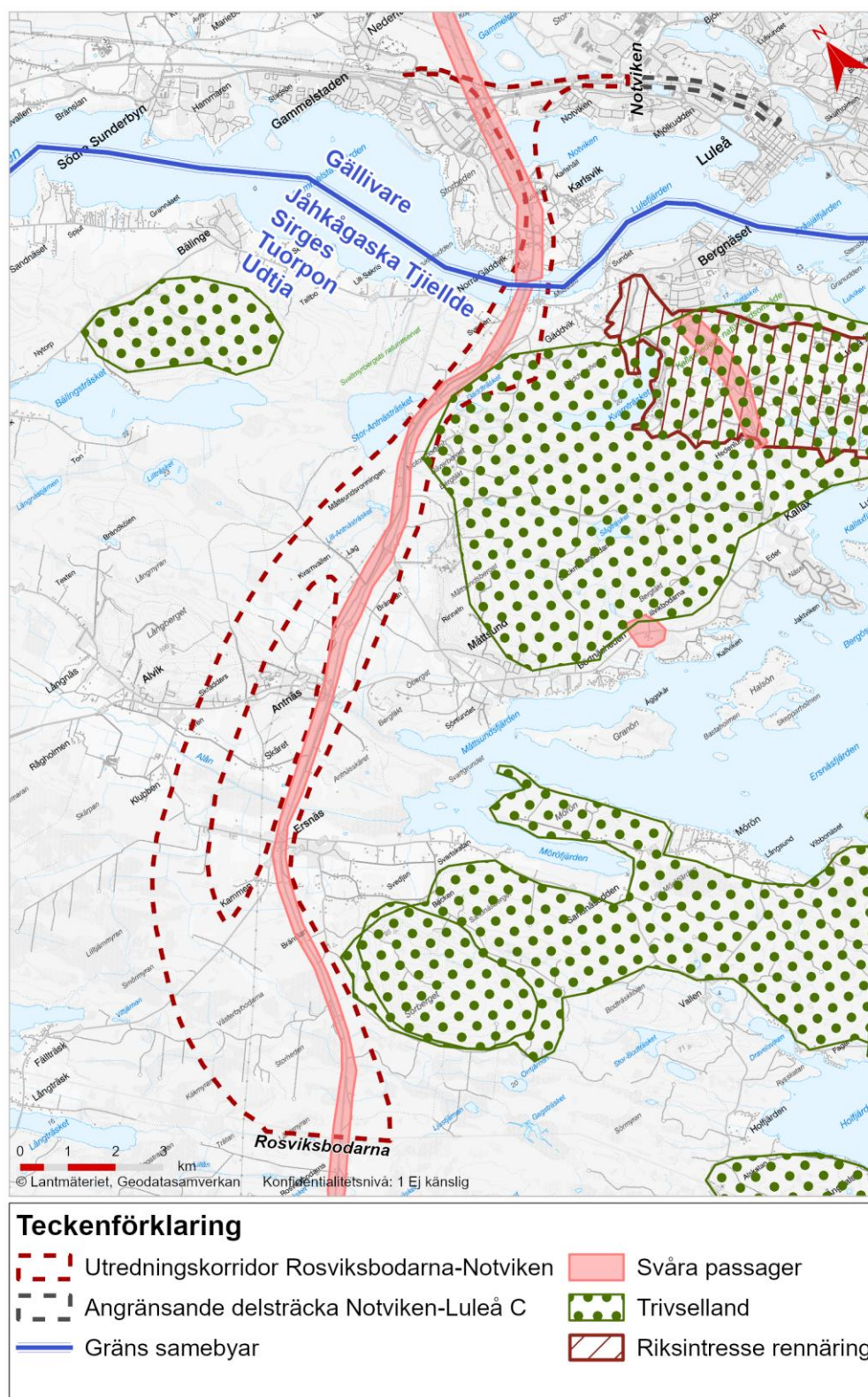
Vid Näverberget finns en motorsportsanläggning med banor för motocross, rallycross och folkrace samt leder för endurocross.

Vid Karlsvik passerar korridoren ett antal mountainbikespår. I området passeras även den museijärnväg som ansluter till Norrbottens järnvägsmuseum.

Rennäring

Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken berör fem samebyar. Området från Rosviksbodarna upp till Gäddvik utgör vinterbetesområde för rennäringen och överlappas för samebyarna Tuorpon, Udtja, Jåhkågaska Tjiellde och Sirges (Jokkmokksbyarna). Området norr om Luleälven ingår i Gällivare samebys betesområden. Samebyn har dock inget bete i området närmast Luleå samhälle.

Inom korridoren finns inga områden av riksintresse för rennäringen. Öster om korridoren, vid Luleå flygplats, finns ett område av riksintresse. E4 utgör i dag en stark barriär för renskötseln som använder områden både väster och öster om vägen. Vägen är stängslad och saknar anpassade passager och är markerad som svår passage.



Figur 9. Rennäringsintressen inom korridoren. Data från Sametinget.

Jord- och skogsbruk

Vid kommungränsen Piteå/Luleå passerar korridoren genom ett vidsträckt och barrdominerat skogslandskap. Skogsområdena består till övervägande del av produktiv skogsmark. I området finns ett antal större, delvis trädbevuxna, våtmarksområden som i delar har höga naturvärden.

Vid Ersnäs och fram till Alåns norra strand övergår landskapet från ett skogslandskap till ett jordbrukslandskap med mark för både odling och bete. Jordbruksblocken är för området förhållandevis stora och följer Ersnäs bystruktur i riktning nordväst-sydöst.

Mellan Alån och Luleälven övergår landskapet återigen till att i huvudsak bestå av ett barrdominerat skogslandskap. Nordväst om Antnäs finns vissa inslag av jordbruksmark, men jordbruksblocken är mer uppbruten av skog jämfört med vid Ersnäs. Många områden som i dag är skogbeklädda har historiskt varit jordbruksmark. På Luleälvens södra strand, vid Gäddvik, övergår landskapet åter till att vara ett merpräglat jordbrukslandskap. Jordbruksmarken vid Gäddvik ingår även som en del av det kulturlandskap som pekats ut som ett riksintresse.

På Luleälvens norra sida, mellan Karlsvik och Karlshäll, övergår landskapet återigen till ett barrdominerat skogslandskap bestående av sandiga tallskogsmiljöer med i delar höga naturvärden. Norr om Karlshäll övergår sandtallskogarna till ett mer öppet strandlandskap längs Notviken samt därefter av triviallövskog och lövblandad barrskog söder om väg 97.

Yt- och grundvattenresurser

Vattendrag

På delsträckans inledande delar, från kommungränsen Piteå/Luleå och fram till Ersnäs, passerar korridoren genom ett myrmarksområde där ett antal mindre bäckar samt ej namngivna vattendrag förekommer.

Nordväst om Ersnäs passerar korridoren Alån. Alån har sitt ursprung i Bodens kommun innan den slutligen mynnar ut i havet (Möröfjärden) öster om Ersnäs. Vid Alåns passage av Ersnäs omges vattendraget av strandängar som årligen svämmas över vid snösmältning och långvariga regn.

Strax nordväst om Antnäs passerar korridoren de två bäckarna Sörbäcken och Norrbäcken. Sörbäcken har sitt ursprung i Brändkölen och Norrbäcken har sitt ursprung i Stor-Antnästräsket (via Lill-Antnästräsket). De båda bäckarna sammanstrålar strax söder om Antnäs

innan de slutligen mynnar ut i havet (Möröfjärden). Även i detta område förekommer ett antal mindre bäckar och ej namngivna vattendrag.

Vid Gäddvik passerar korridoren den cirka 600 meter breda Luleälven. Älven har sitt ursprung i fjällen och är totalt 461 kilometer lång med en medelvattenföring på 506 m³/s, vilket gör den till ett av de vattenrikaste vattendragen i Sverige. Luleälven mynnar slutligen i havet via Inre och Yttre Lulefjärden.

Sjöar

Mellan Antnäs och Gäddvik passerar korridoren sjöarna Lill-Antnästräsket, Stor-Antnästräsket och Gäddträsket. Lill-Antnästräsket och Stor-Antnästräsket är belägna norr om E4 medan Gäddträsket är beläget söder om E4.

Strax innan delsträcksgränsen vid Notviken passerar korridoren sjön Gammelstadsviken. Historiskt var sjön en havsvik men har förvandlats till en sjö på grund av landhöjningen. Sjön är grund och näringsrik och omges av våtmarker och naturskogar.

Kustvatten

Vid Notviken passerar korridoren kustvattnet Inre Lulefjärden.

Grundvattenförekomster och vattenskyddsområden

Vid Gäddvik passerar korridoren ett grundvattenmagasin i form av en isälvsavlagring. Isälvsavlagringen sträcker sig längs Luleälven och består av två delar: en del norr om Lule älv (Storheden) och en del söder om Lule älv (Kallax). Den norra delen av isälvsavlagringen nyttjas som vattentäkt för Luleå medan den södra delen nyttjas som reservvattentäkt.

Till vattentäkten hör även ett vattenskyddsområde, Gäddviks vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet omfattas av skyddsföreskrifter som bland annat begränsar användningen av petroleumprodukter, uppställning av motordrivna arbetsfordon samt schaktnings- och markarbeten. Vattenskyddsområde är beläget väster om korridoren, cirka 700 meter uppströms korridorgränsen vid Luleälven. Som närmast ligger vattenskyddsområdet cirka 120 meter norr om korridoren i höjd med Gäddträsket samt 200 meter väster om korridoren vid Karlshäll.

Risk och säkerhet

Transporter på järnvägen är generellt sett säkra, men järnvägen är inte helt fri från olyckor. Det finns alltid risk för att olyckor inträffar som leder till konsekvenser för tredje man, resenärer, personal och omgivande miljö. Delsträckan är generellt sett glesbebyggd, med ett antal mindre samhällen och bebyggelsekluster som passeras beroende på val av linje. Inom korridoren kommer relevanta riskobjekt och skyddsvärda objekt att identifieras genom en riskinventering.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som reglerar kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt. Normerna syftar till att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Det finns idag miljökvalitetsnormer för vattenförekomster, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och utomhusluft. Av dessa bedöms endast miljökvalitetsnormer för vattenförekomster beröras.

Vattenförekomster

Inom korridoren finns nio beslutade ytvattenförekomster för förvaltningscykel (2017–2021) med miljökvalitetsnormer:

- Vattendraget Aleån (WA93453486)
- Vattendraget Sörbäcken (WA18873928)
- Vattendraget Norrbäcken (WA48479002)
- Sjön Stor-Antnästräsket (WA33294465)
- Grundvattenförekomsten vid Kallax (WA22310881)
- Grundvattenförekomsten vid Storheden (WA54533877)
- Vattendraget Luleälven (WA33065308)
- Sjön Gammelstadsfjärden (WA69908452)
- Kustvattnet Inre Lulefjärden (WA96663883)
- Sjön Gammelstadsviken (WA16167661)

I korridorens närhet finns därutöver följande vattenförekomster:

- Kustvattnet Möröfjärden (WA47332831)

- Sjön Kvarnträsket (WA20697100)

Utöver ovan beslutade vattenförekomster finns även en preliminär vattenförekomst för nästa förvaltningscykel (2022–2027):

- Vattendraget Krister-Pålsabäcken (WA61962076)

Byggnadstekniska förutsättningar

Bergteknik

Förekomsten av berg i dagen på delsträckan är generellt sett begränsad. Berg i dagen förekommer främst i anslutning till Sörberget (söder om Ersnäs), Näverberget, öster om Stor-Antnästräsket och söder om trafikplats Gäddvik Södra. Lokalt kan enstaka hållområden även förekomma på andra delar av delsträckan.

Geoteknik

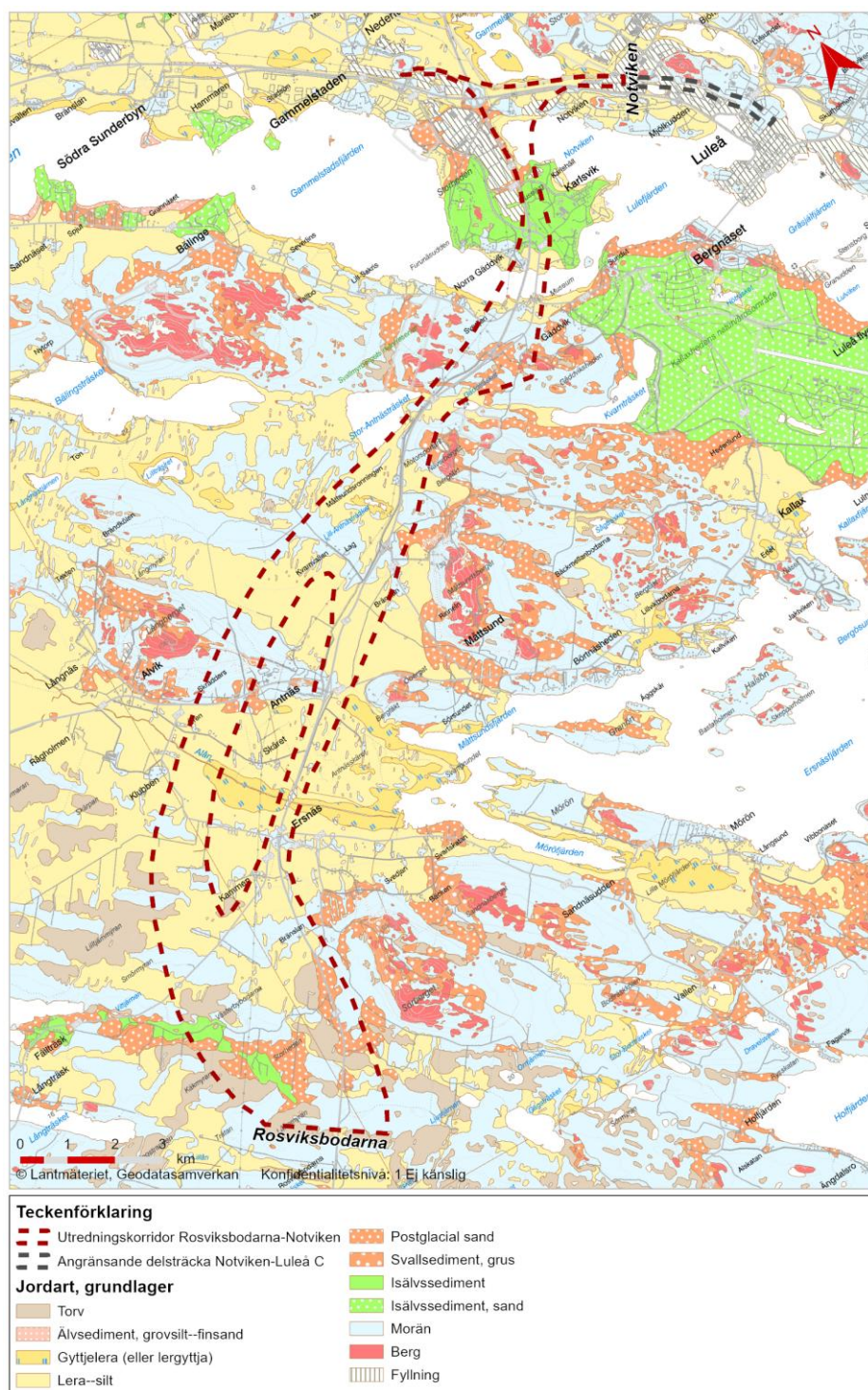
Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken går genom områden med varierande jordarter vars olika egenskaper och förutsättningar varierar. Jordarterna inom korridoren framgår av Figur 10.

Delsträckan inleds i ett område med morän som bryts upp av större områden med finsedimentära jordarter som torv, lera-silt (med tunt torvlager) och postglacial sand.

Söder om Ersnäs och fram till Stor-Antnästräsket övergår jordarterna till att domineras av stora områden med lera och silt. Byarna Ersnäs och Antnäs är belägna på moränryggar i nordväst-sydöstlig riktning. I höjd med Alån samt sydöst om trafikplats Antnäs förekommer områden med gyttjelera.

Norr om Antnäs, i höjd med trafikplats Måttsund och Stor-Antnästräsket övergår jordarterna alltmer till morän. Fläckvis förekommer dock fortsatt områden med lera och silt, gyttjelera samt postglacial sand.

Norr om Luleälven passerar korridoren ett stort område med isälvssediment i anslutning till Karlsvik/Karlshäll. I detta isälvssediment finns ett grundvattenmagasin som nyttjas som grundvattentäkt för Luleå.



Figur 10. Jordarter inom korridoren. Data från SGU.

Sulfid och sulfatjord

På delsträckan Rosviksbodarna-Notviken bedöms sura sulfatjordar främst förekomma i anslutning till Alån, ler- och siltområdet norr om Antnäs, Storheden och strandområdet vid Notviken, områdena söder om Gammelstadsviken samt Notvikens station. Sura sulfatjordar kan även ställvis förekomma i andra områden längs delsträckan.

Hydrogeologi

Där jordarterna inom korridoren består av morän bedöms grundvattenförhållandena som öppna med en fri grundvattenyta. I området mellan Storheden och Notviken förekommer komplexa grundvattenförhållanden i området där isälvsavlagringen förekommer. Exempelvis kan slutna grundvattenförhållanden delvis förekomma i höjd med Karlshäll där isälvsavlagringen överlagras av silt och lera.

Grundvattennivåerna på delsträckan i övrigt antas ligga inom ett par meter under marknivån och bedöms i huvudsak följa markens topografi. I låglänta områden, exempelvis i anslutning till Ersnäs/Alån samt söder om trafikplats Antnäs, kan grundvattennivåerna antas ligga närmare marknivån.

Studerade alternativ

Allmänt

Delsträckan börjar vid kommungränsen Piteå/Luleå och sträcker sig fram till Notvikens station. Sträckans totala längd är cirka 30 kilometer. Vid kommungränsen Piteå/Luleå angränsar delsträckan mot den angränsande järnvägsplanen Öjebyn-Rosviksbodarna. Längs delsträckan går järnvägen omväxlande på bank (upphöjt läge ovan omgivande mark) och i berg- eller jordskärning (nedsänkt läge under omgivande mark). Om järnvägen går på bank eller i skärning avgörs av den omgivande terrängen. Redovisning av bank, skärning och bro är preliminär och beroende av linjealternativens profil. Fortsatt optimering av anläggningen kommer att ske. Gräns mellan och längder för bank, skärning och bro kan komma att förändras.

KRAV SOM PÅVERKAR LINJEALTERNATIV

Norrbotniabanan utformas som en enkelspårig bana med mötesstationer.

Norrbotniabanan dimensioneras generellt för en hastighet om 250 km/tim.

Norrbotniabanan lutning får inte överstiga 10 promille.

Norrbotniabanan kommer att trafikeras av 77 tåg/dygn, varav 23 tåg kommer att vara godståg (prognosår 2045).

Banan dimensioneras för trafik med största tillåtna axellast (STAX) om 25 ton och största tillåtna bruttovikt per längdmeter av tåget (STVM) om 8 ton per meter för största tillåtna hastighet (STH) om 120 km/tim. Detta krav är främst applicerbart för godstrafiken.

Samtliga passager av den nya järnvägen ska vara planskilda.

För att förhindra att människor och djur tar sig in på spårområdet kommer det nya järnvägsspåret att utformas med en fysisk barriär i form av viltstängsel. I anslutning till bebyggelse kommer viltstängslet att ersättas av ett personskyddsstängsel. Utformning och placering av stängslet kommer att studeras vidare i kommande skeden av planläggningsprocessen.

För sträckan mellan kommungränsen Piteå/Luleå och Gäddvik utreds faunapassager för ren och vilt. Exakt placering och utformning av faunapassagerna kommer att utredas vidare och samråds med berörda samebyar. Inriktningen är att faunapassagerna ska utformas som en gemensam passage av såväl den nya järnvägen som E4.

Hur vägar, allmänna som enskilda, kommer att påverkas av den nya järnvägen kommer att utredas vidare.

Bullerskyddsåtgärder

Det nya järnvägsspåret passerar stundtals nära intill befintlig bebyggelse och bullerskyddsåtgärder kommer att behöva vidtas för att innehålla gällande bullerriktvärden. Bullerskyddsåtgärder som kan komma att bli aktuella är bullerskyddsskärmar/vallar samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fönsteråtgärder, skyddade uteplatser eller fasadåtgärder). Behov, placering och utformning av eventuella bullerskyddsåtgärder kommer att studeras vidare.

Även behov av andra typer av åtgärder, exempelvis vibrations- eller riskreducerande åtgärder kommer att utredas vidare.

Markanspråk

Den nya järnvägsanläggningen kräver mark för mer än bara spårområdet. Förutom marken där själva spåren och säkerhetszoner ingår, kommer mark tillfälligt att krävas under byggtiden för transporter och etablering av arbetsytor, maskiner och material.

Hur mycket mark som krävs permanent för den nya järnvägen beror även på hur den anpassas till terrängen. Om järnvägen går på bank behövs extra mark för slänter som stabiliserar konstruktionen. Om järnvägen går i skärning krävs också utrymme för slänter för att förhindra ras. På vissa platser kan en bro vara den bästa lösningen vilket kan minska markanspråket.

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

Bortvalda alternativ och fortsatt arbete

I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort, eftersom de inte uppfyller projektmålen eller är realistiska att bygga.

I det fortsatta arbetet kommer fortsatt utredning, optimering och bortval ske av linjealternativen innan ett slutligt alternativ kvarstår. Det linjealternativ som slutligen väljs kan utgöra en kombination av de linjealternativ som presenteras i kommande avsnitt. Detta innebär att olika linjealternativ kan väljas för olika delsträckor.

Kommungränsen–Antnäs

Tre huvudsakliga alternativ för sträckan från kommungränsen Piteå/Luleå och Antnäs utreds, se Figur 11. Alternativ Röd och Lila går i samma sträckning på stor del av sträckan. Störst skillnad mellan de tre alternativen finns söder om Ersnäs samt i anslutning passagen av Ersnäs.



Figur 11. Studerade linjealternativ mellan kommungränsen och Antnäs.

Alternativ Röd

Alternativet inleds väster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå. Efter cirka 2 kilometer, i höjd med våtmarken Storronningen, korsar alternativet E4 på bro och fortsätter därefter på östra sidan av E4 fram till Ersnäs. Där alternativet korsar E4 behöver vägen byggas om.

Alternativet passerar Ersnäs i skärning öster om trafikplats Ersnäs. Trafikplatsens på- och avfartsramper för norrgående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 575 och 961 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på östra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativ Lila

Alternativet inleds öster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå och går uteslutande på östra sidan E4 fram till Antnäs. Alternativet passerar Ersnäs i skärning öster om trafikplats Ersnäs. Trafikplatsens på- och avfartsramper för norrgående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 575 och 961 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på östra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativ Brun

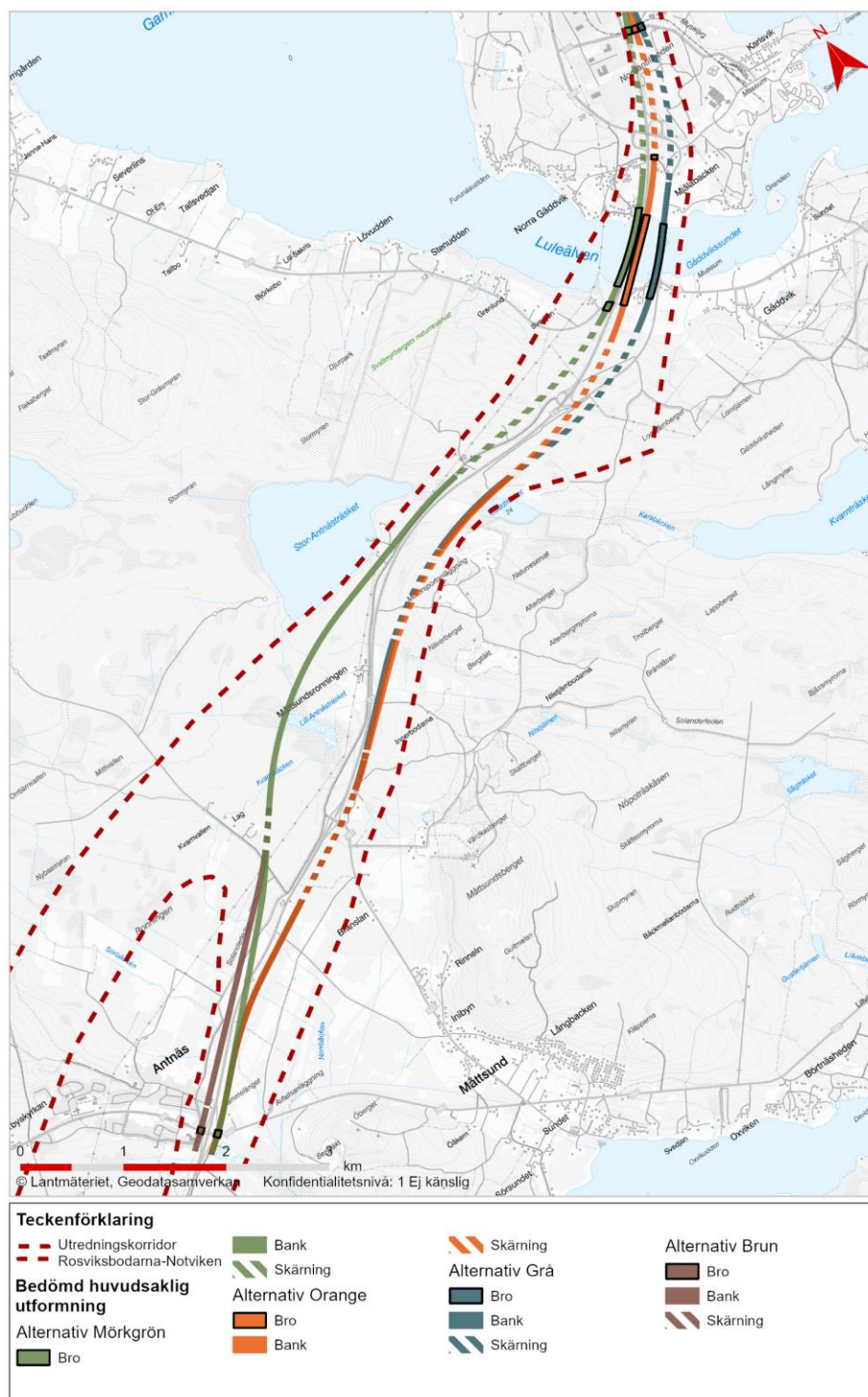
Alternativet inleds väster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå och går uteslutande på västra sidan E4 fram till Antnäs. Alternativet passerar Ersnäs i skärning tätt intill E4 på västra sidan. På- och avfartsramperna för södergående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 563 och 579 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på västra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativet fortsätter därefter på västra sidan E4 förbi Antnäs och in i nästa delsträcka (Antnäs-Karlshäll).

Antnäs-Karlshäll

För sträckan mellan Antnäs och Karlshäll finns tre huvudsakliga alternativ, se Figur 12. Alternativen går delvis i samma sträckning på delar av sträckan. Störst skillnad mellan alternativen finns på sträckan norr om Antnäs, passage av Gäddvik samt fortsättningen in mot Luleå/Gammelstaden.



Figur 12. Studerade linjealternativ mellan Antnäs och Karlshäll.

Alternativ Mörkgrön

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna för norrgående trafik byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Cirka 1,5 kilometer nordöst om Antnäs korsar alternativet E4 på bro. E4 byggs här om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Alternativet fortsätter därefter norrut och passerar väster om Lill-Antnästräsket. Öster om Stor-Antnästräsket går alternativet in i en längre skärning innan alternativet slutligen når fram till Luleälven väster om den befintliga E4-bron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron kan komma att utformas i ungefär samma höjd som befintlig E4-bro eller upp till cirka 10 meter högre än befintlig bro.

Oavsett vilken höjd för järnvägsbron över Luleälven som väljs fortsätter alternativet därefter vidare norrut längs E4 på vägens västra sida. E4 och trafikplats Gäddvik Norra behöver här byggas om för att järnvägen ska kunna byta sida till östra sidan E4 inför den fortsatta sträckan in mot Luleå/Gammelstaden.

Alternativ Orange

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna vid trafikplats Antnäs byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Järnvägen fortsätter därefter på den östra sidan av E4. Strax sydöst om trafikplats Måttsund går järnvägen in i en längre skärning. Alternativet passerar intill trafikplatsen och väg 581 passerar på bro över järnvägsanläggningen innan den ansluter till trafikplatsen.

Vid Näverberget går alternativet in i en längre skärning. Vid Gäddträsket går alternativet över på bank innan den återigen går in i en längre skärning förbi trafikplats Gäddvik Södra. Anslutningen till trafikplatsen för väg 968 samt på- och avfartsramperna för norrgående trafik behöver byggas om för att anpassas till järnvägsanläggningen innan alternativet slutligen når fram till Luleälven öster om den befintliga E4-bron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron kan komma att utformas i ungefär samma höjd som befintlig E4-bro eller upp till cirka 10 meter högre än befintlig bro.

Oavsett vilken höjd för järnvägsbron över Luleälven som väljs fortsätter alternativet därefter vidare norrut längs E4 på vägens östra sida. Trafikplats Gäddvik Norra behöver här byggas om för att anpassas till den nya järnvägen.

Alternativ Grå

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna vid trafikplats Antnäs byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Järnvägen fortsätter därefter på den östra sidan av E4. Strax sydöst om trafikplats Måttund går järnvägen in i en längre skärning. Alternativet passerar intill trafikplatsen och väg 581 passerar på bro över järnvägsanläggningen innan den ansluter till trafikplatsen.

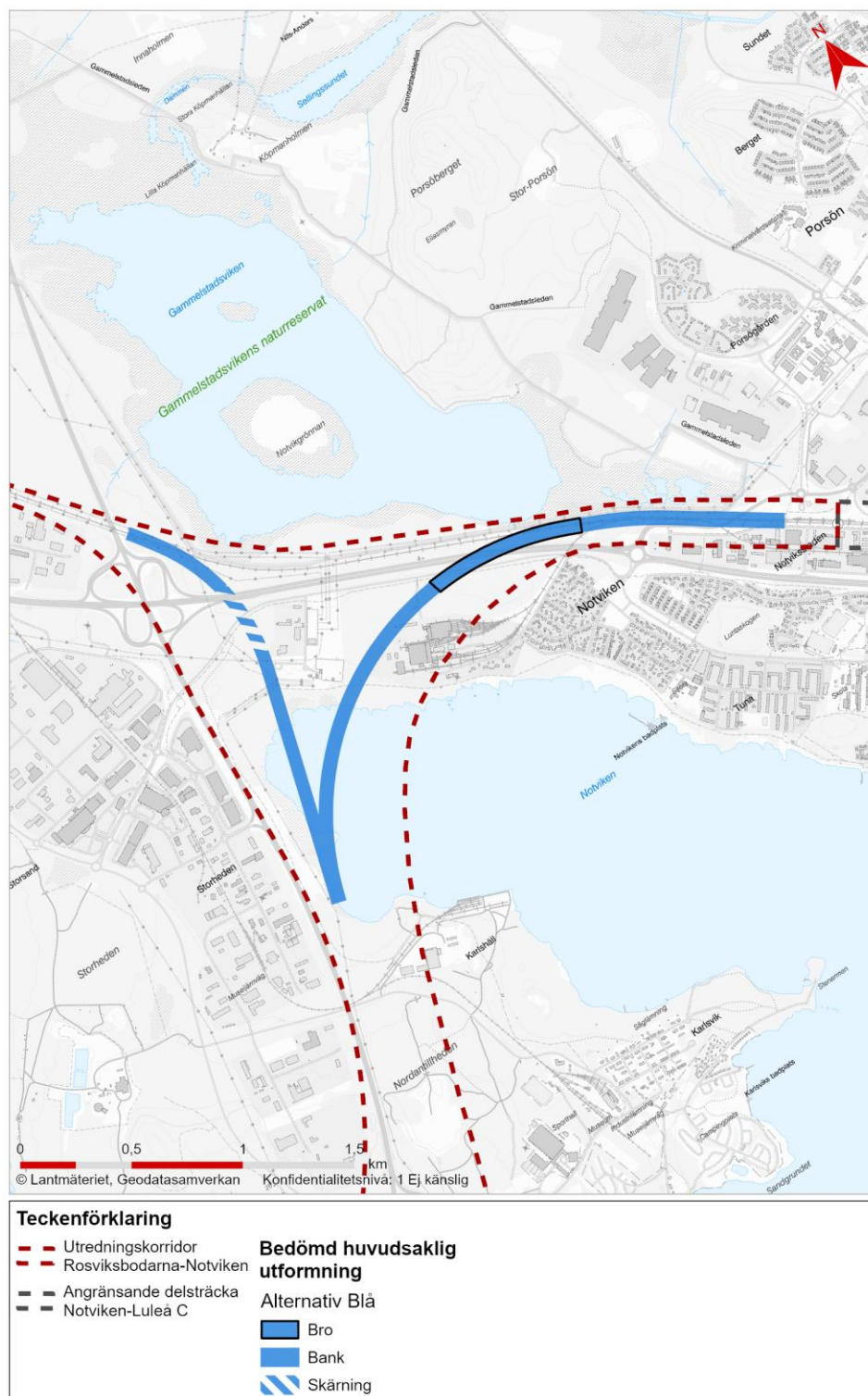
Vid Näverberget går alternativet in i en längre skärning. Vid Gäddträsket går alternativet över på bank innan den återigen går in i en längre skärning förbi trafikplats Gäddvik Södra. Anslutningen till trafikplatsen för väg 968 behöver byggas om för att anpassas till järnvägsanläggningen innan alternativet slutligen når fram till Luleälven strax väster om gamla Gäddviksbron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron utformas i ungefär samma höjd som den befintliga Gäddviksbron.

Efter Luleälven fortsätter alternativet därefter vidare norrut i riktning mot Luleå. Väg 968 passerar på bro över järnvägen i anslutning till trafikplats Gäddvik Norra.

Karlshäll-Notviken

Ett huvudsakligt alternativ för triangelspår mot Boden och Luleå har studerats, se Figur 13. Alternativet kan utformas enligt olika principer, men där järnvägens läge i sidled inte nämnvärt förändras på grund av järnvägens anslutning till Stambanan.



Figur 13. Studerade linjealternativ mellan Karlshäll och Notviken.

Alternativ Blå

Alternativet passerar Karlsviksvägen på bro öster om E4. Därefter förgrenar sig spåret i två triangelben som ansluter till Stambanan. Ett i riktning mot Gammelstaden/Boden och ett i riktning mot Notviken/Luleå.

De båda triangelbenen kan utformas enligt två olika principer:

- Triangelbenen utformas på bank.
- Triangelbenen utformas på bro.

Triangelbenet mot Gammelstaden/Boden ansluter därefter till Stambanan genom att passera under Storhedsvägen och väg 97. De båda vägarna byggs samtidigt om för att anpassas till att gå på bro över järnvägen. Triangelbenet ansluter därefter till Stambanan strax innan Stambanan passerar E4.

Triangelbenet mot Notviken/Luleå passerar mellan Notviksverkstaden och Vattenfalls anläggning. Även här kan alternativet utformas enligt två olika principer:

- Triangelbenet passerar Storhedsvägen och väg 97 på bro (så som redovisas i Figur 13). Stambanan anpassas.
- Triangelbenet passerar under Storhedsvägen och väg 97 (annan typutformning än det som redovisas i Figur 13). Stambanan anpassas.

Triangelbenet mot Luleå ansluter därefter till Stambanan och fortsätter på bank in mot Notvikens station där nästa delsträcka (Notviken-Luleå C) tar vid.

Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med Luleå kommun, länsstyrelsen, markägare, rättighetsinnehavare och övriga berörda under hela planläggningsprocessen. De synpunkter som kommer in sammanställs och besvaras i en samrådsredogörelse.

Du kan lämna dina synpunkter på flera olika sätt:

- **Via digitalt synpunktsformulär:**
www.trafikverket.se/norrbotniabanan
- **Via e-post:** trafikverket@trafikverket.se.
- **Via brev:** Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Om du lämnar din synpunkt via brev eller e-post, var då noga med att märka din synpunkt med ärendenummer **TRV 2025/135508**.

Trafikverket önskar att synpunkter på materialet har inkommit senast **23 oktober 2026**.

Har du frågor om projektet? Tveka då inte att kontakta Trafikverket:

Kristina Nordhamn, projektledare

Telefon: 010-124 39 78

E-postadress: kristina.nordhamn@Trafikverket.se



Skanna QR-koden med din mobiltelefon för att komma till
Trafikverkets projektwebbsida

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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