



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

KRAV SOM PÅVERKAR MÖJLIGA STRÄCKNINGAR

Trafikverket har kravställt att Norrbottenbanan längs denna sträcka ska vara enkelspårig med undantag för vissa kortare sträckor.

Mötesstationer ska anläggas var åttonde kilometer och hänsyn ska tas till att tåg inte ska behöva starta i uppförsläge.

Längs denna sträcka ska det anläggas två driftplatser med mötesfunktion för minst 750 meter långa tåg samt anläggas en brokonstruktion över Pitsundet.

Samtliga passager av den nya järnvägen ska vara planskilda.

Norrbottenbanan dimensioneras för en hastighet av 250 km/tim. Hastigheten kan längs vissa sträckor motiveras att vara lägre.

Norrbottenbanan kommer att trafikeras av 77 tåg/dygn, varav 23 tåg kommer att vara godståg.

Banan dimensioneras för trafik med största tillåtna axellast (STAX) 25 ton och största tillåtna bruttovikt per längdmeter av tåget (STVM) åtta ton per meter för största tillåtna hastighet (STH) 120 km/tim.

JÄRNVÄGSBRO ÖVER PITSUNDET

Alla linjealternativ skulle innebära att det byggs en järnvägsbro över Pitsundet.

Broalternativen beskrivs mer detaljerat i avsnittet *Järnvägsbro över Pitsundet* i denna broschyr.

Studerade linjealternativ

Allmänt

Aktuell järnvägsplan börjar vid länsgränsen mellan Västerbotten och Norrbotten och passerar Kälen, väster om Jävre, via Ronningarna, Pitsundet och Pitholmsheden fram till Munksund. Sträckans totala längd är cirka 20 kilometer. I söder gränsar sträckan mot JP09 Skellefteå Degerbyn-Länsgränsen och i norr till JP11 Munksund-Öjebyn.

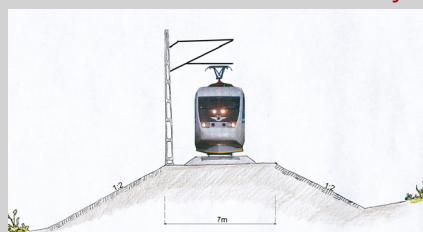
I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort, eftersom de inte uppfyller projektmålen eller är realistiska att bygga. Det fortsatta arbetet har resulterat i fem alternativ där samtliga linjer förutom Alternativ 5 har olika varianter av linjesträckningar, se Figur 19.

Längs sträckan går järnvägen omväxlande på bank (i upphöjt läge) samt i skärning (nedsänkt läge) för att få till rimliga lutningsförhållanden för tågtrafiken i relation till omgivande mark och landskap. Särskilt viktigt är även att kurvorna är vida och höjdskillnaderna sprids ut på en större sträcka för att optimera för tågtrafiken.

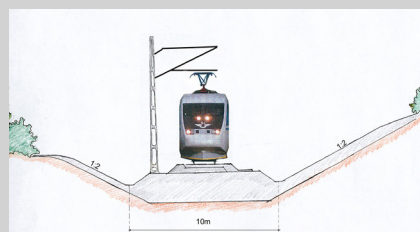
I kommande arbete med järnvägsplanen ska ett antal alternativ fortsätta utredas för att slutligen ett alternativ ska kvarstå. De alternativ som utreds kan utgöra en kombination av alternativ 1, 2, 3, 4 eller 5 inklusive dess varianter. Det innebär att olika alternativ kan väljas för olika sträckor. Bortvalda alternativ kommer sedan att beskrivas och motiveras i kommande arbete.

I följande avsnitt beskrivs alternativen översiktligt och linjernas geografiska dragning presenteras. Linjerna representerar inte det markanspråk som krävs för byggnationen, det kommer presenteras i ett senare skede när ett alternativ återstår.

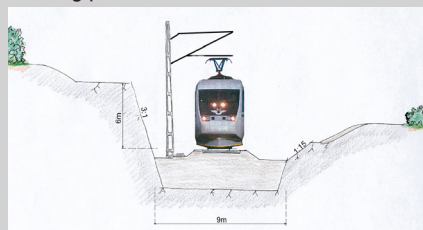
EXEMPEL PÅ UTFORMNING AV EN JÄRNVÄGSANLÄGGNING



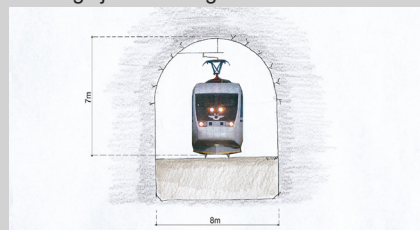
Järnväg på bank.



Järnväg i jordskärning.

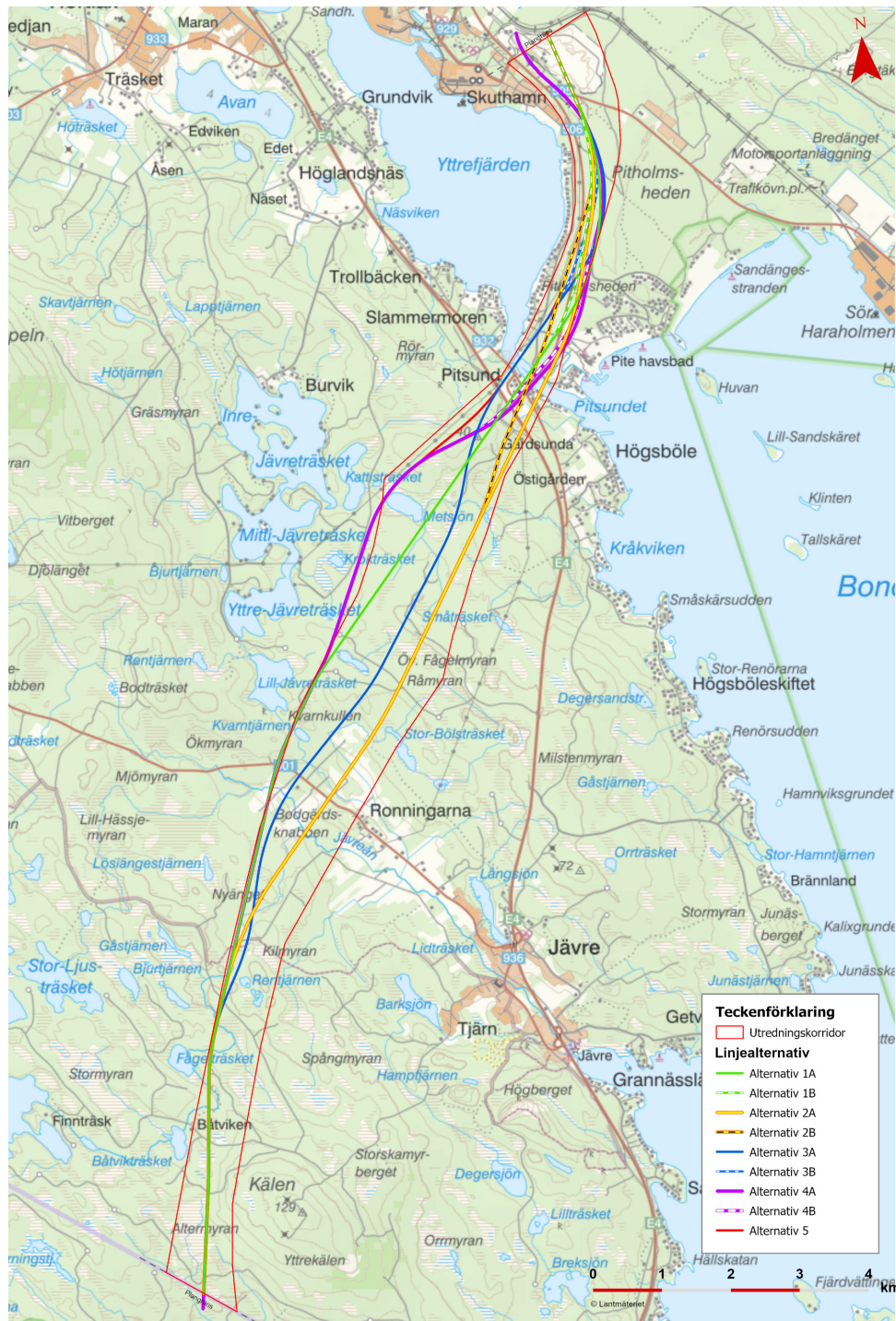


Järnväg i bergskärning.



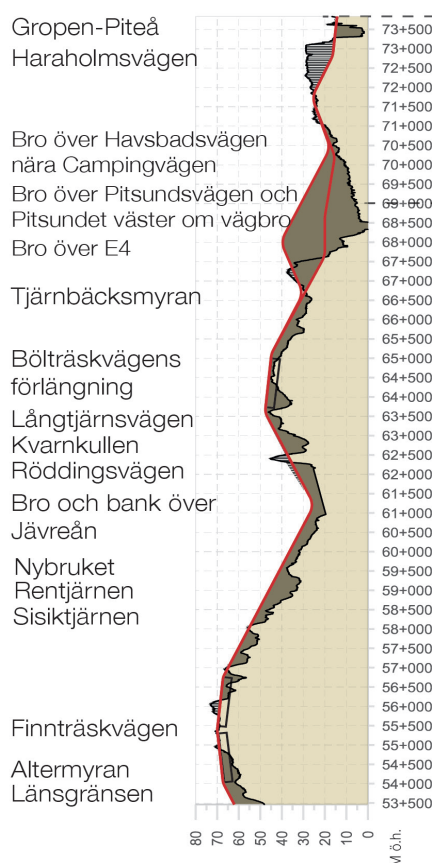
Järnväg i tunnel.

Passager över övriga vattendrag som kräver järnvägsbro kommer att fortsätta utredas. Beroende på linjealternativ kan olika typer av järnvägsbroar vara aktuella. Även behovet av passager för biltrafik och gång- och cykel över och under statliga, kommunala och enskilda vägar kommer att utredas vidare i kommande arbete. Behov av viltstängsel samordnas med detta arbete.



Figur 19. Översiktskarta med alla fem linjealternativ. Samtliga linjer förutom Alternativ 5 har olika varianter av linjesträckningar. Alla alternativ skulle innebära att det byggs en järnvägsbro över Pitsund.

-  Spårdragning
-  Befintlig mark
-  Skärning
-  Bank/Bro
-  Dubbelspår



Figur 20. Profil Alternativ 1.

Alternativ 1 Grön

För Alternativ 1 finns två varianter av sträckan, se Figur 20 till Figur 22. Varianterna är aktuella norr om passagen vid Pitsundet, vid km 69+000. Varianterna går sedan ihop igen vid Haraholmsvägen sydöst om Skuthamn vid km 72+800.

Nedan beskrivs först utredningsalternativets översiktliga sträckning, från söder till norr, och därefter beskrivs varianternas utformning.

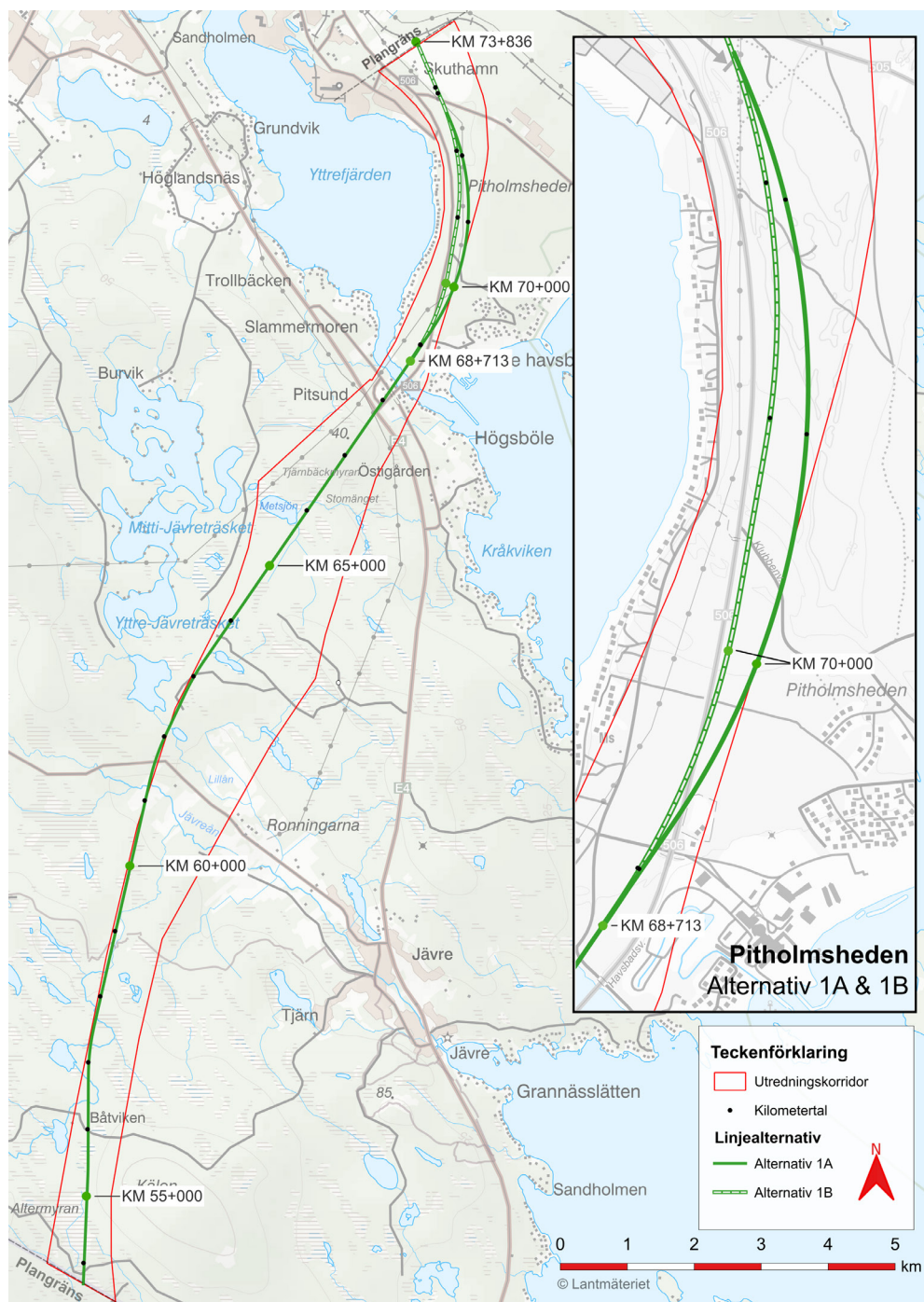
Alternativ 1 går inledningsvis genom Altermyran. Alternativet passerar Finnträskvägen, vid cirka km 54+500, Finnträskån och går sedan öster om Fågelträsket som ligger ungefär i höjd med Jävre.

Vid km 61+000 passerar linjen över Jävreaån på järnvägsbro och sedan över Röddingsvägen. Alternativet passerar sedan över Lillån, som ligger mellan sjön Lill-Jävreträsket och myrsjön Kvarntjärnen, i närheten av Ronningarna. Linjen går i detta läge över Kvarnkullen som är en kvarnmiljö med olika kulturlämningar.

Alternativ 1 går sedan öster om Metsjön genom våtmarksområdet vid Stomänget och Tjärnbäcksmýran innan den passerar över E4 söder om Pitsund.

Vid Pitsundet går linjen på järnvägsbro väster om den befintliga vägbron för Havsbadsvägen (väg 506). Järnvägsbron kan utformas antingen som en hög eller en låg bro. Läs mer om de studerade brotyperna samt utformning i avsnittet *Järnvägsbro över Pitsundet*.

På norra sidan sundet passerar linjen Gamla Pitsundsvägen och sedan Havsbadsvägen vid cirka km 70+000. Alternativet ligger sedan öster om Havsbadsvägen hela vägen och passerar under Haraholmsvägen vid km 72+750 fram till grustakten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.



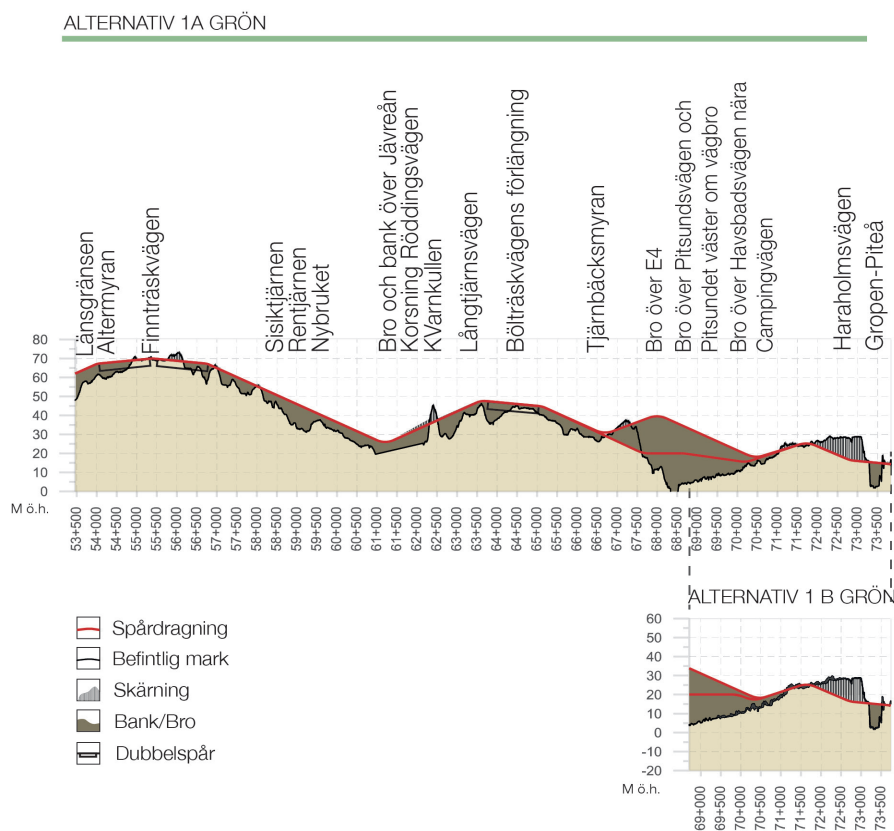
Figur 21. Linjealternativ 1. För Alternativ 1 finns två varianter av sträckan.

Alternativ 1A Grön

Norr om passagen vid Pitsundet och Gamla Pitsundvägen, passerar Alternativ 1A över Havsbadsvägen vid km 70+300, se Figur 21 och Figur 22. Alternativet fortsätter på järnvägsbro och övergår senare till bank längs Havsbadsvägens östra sida fram till km 71+600. Där sänks järnvägen under befintlig marknivå, för att sedan komma upp till marknivå vid km 73+000. Linjen fortsätter sedan fram till grustäkten vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

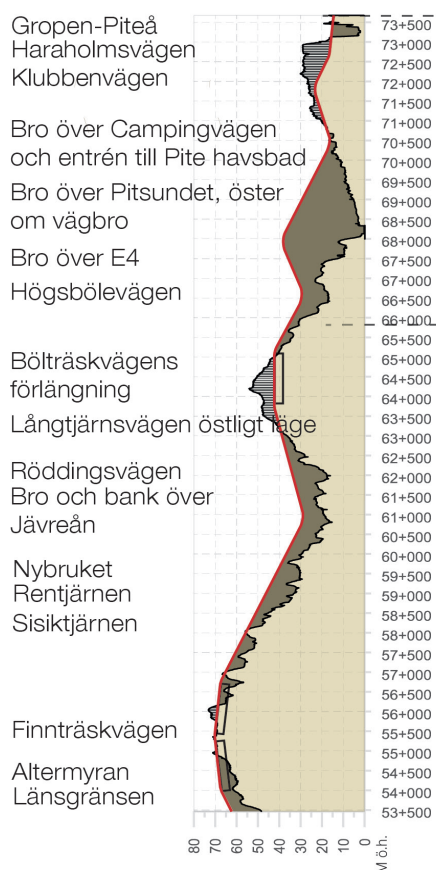
Alternativ 1B Grön

Norr om passagen vid Pitsundet och Gamla Pitsundvägen, passerar Alternativ 1B över Havsbadsvägen vid km 70+500 på en järnvägsbro, se Figur 20 och Figur 22. Alternativet fortsätter på järnvägsbro och övergår senare till bank längs Havsbadsvägens östra sida fram till km 71+900. Där sänks järnvägen under befintlig marknivå, för att sedan komma upp till marknivå vid km 73+000. Järnvägen fortsätter sedan hela vägen fram till grustäkten, cirka km 73+000, vid Skuthamn, där den ansluter till nästa järnvägsplan. Alternativ 1B ligger närmre Havsbadsvägens östra sida än vad Alternativ 1A gör.



Figur 22. Profil Alternativ 1A och 1B.

-  Spårdragning
-  Befintlig mark
-  Skärning
-  Bank/Bro
-  Dubbelspår



Figur 23. Profil Alternativ 2.

Alternativ 2 Gul

För Alternativ 2 finns två varianter av sträckan, se Figur 23 till Figur 25. Varianterna är aktuella från Fågeltjärnen strax söder om Pitsund vid km 65+700. Varianterna går sedan ihop igen vid Haraholmsvägen sydöst om Skuthamn vid km 72+750.

Nedan beskrivs först utredningsalternativets översiktliga sträckning, från söder till norr, och därefter beskrivs varianternas utformning.

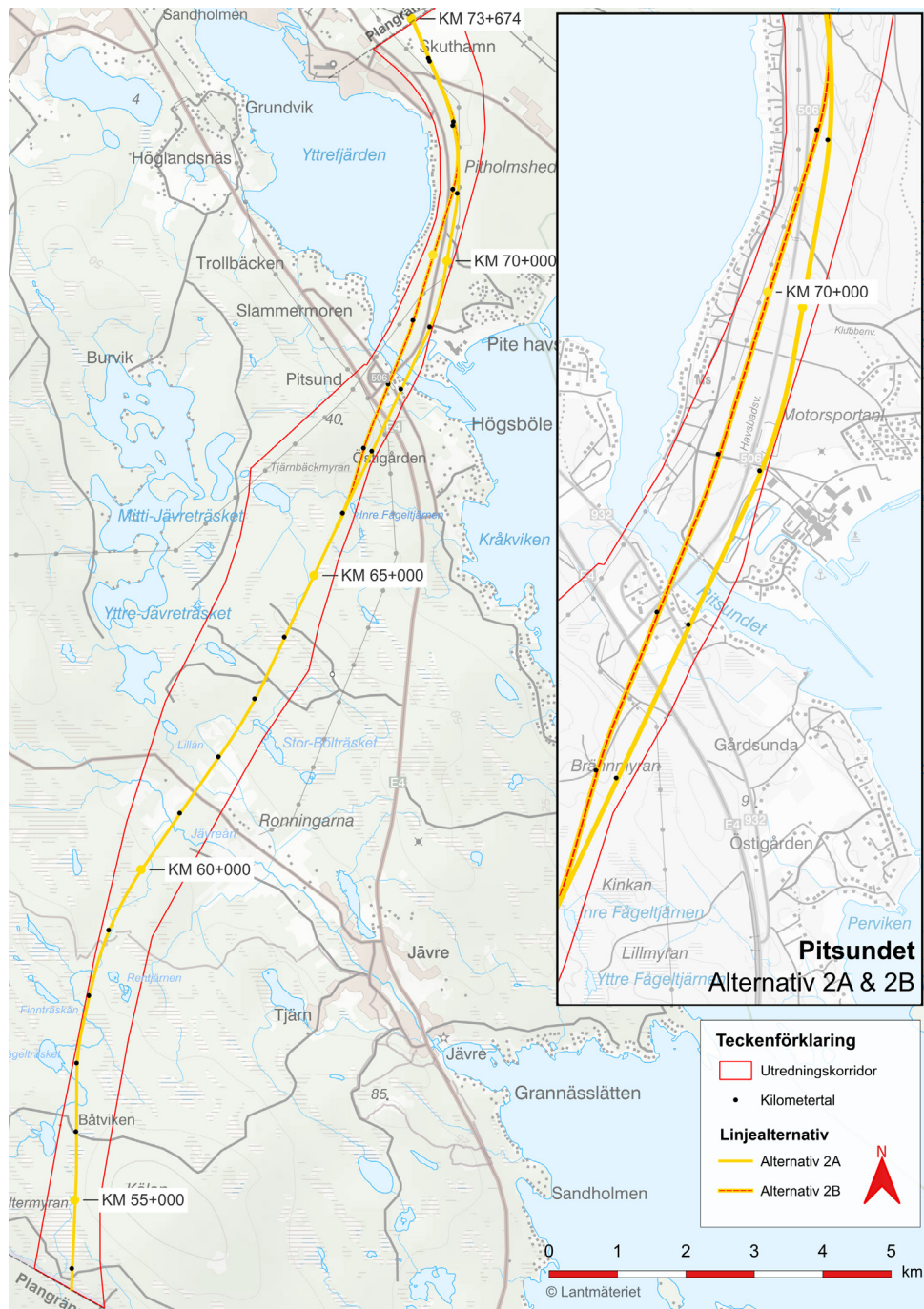
Alternativ 2 går inledningsvis genom Altermyran. Alternativet passerar Finnträskvägen, vid cirka km 54+500, Finnträskån och går sedan norrut mellan Fågelträsket och Rentjärnen som ligger ungefär i höjd med Jävre.

Vid km 61+500 passerar linjen över Jävreån på järnvägsbro och går strax öster om Bodgårdsknabben vid Ronningarna innan den passerar över Röddingevägen och sedan över Lillån. Linjen passerar väster om Stor-Bölsträsket, sedan Långtjärnsvägen, strax väster om Inre Fågeltjärnen innan den når Pitsund vid cirka km 68+000.

Strax före Långtjärnsvägen, vid cirka km 63+500, sänks profilen och linjen passerar under Långtjärnsvägen och Bölsträskvägen. Efter sänkningen fortsätter alternativet på bank och järnvägsbro närmare Pitsundet, där längden på bron beror på vilken brolösning som väljs vid Pitsundet. Läs mer om de studerade brotyperna samt utformning i avsnittet *Järnvägsbro över Pitsundet*.

Alternativet passerar Pitsundet på en järnvägsbro antingen öster eller väster om befintlig vägbro beroende på variant av Alternativ 2 som väljs. De två olika varianterna av Alternativ 2 korsar över Havsbadsvägen på olika platser men möts igen vid Haraholmsvägen, sydöst om Skuthamn vid km 72+750.

Järnvägens profil före och efter Pitsundet styrs av bron över sundet och längden på anslutande broar kommer att studeras vidare i kommande arbete.



Figur 24. Linjealternativ 2. För Alternativ 2 finns två varianter av sträckan.

Alternativ 2A Gul

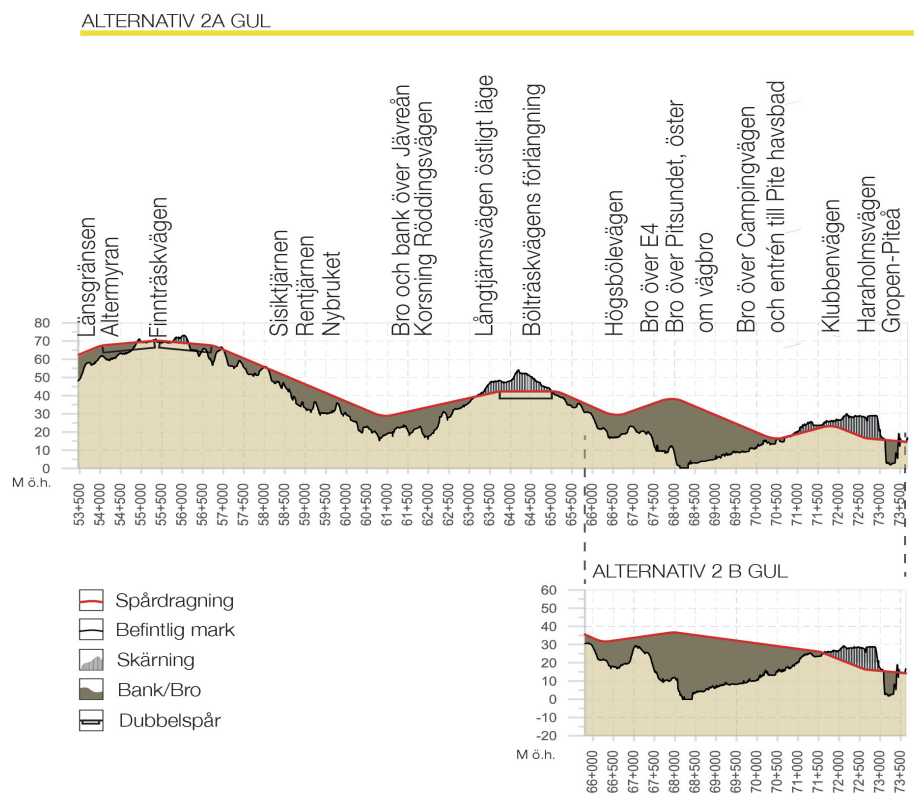
Alternativ 2A går öster om Högsbölevägen och korsar den strax före E4 vid cirka km 66+500, söder om Pitsund. Alternativet passerar Pitsundet på en järnvägsbro öster om befintlig vägbro. Linjen ligger nära Pite Havsbads anläggning och passerar över både Campingvägen och Hotellvägen vid cirka km 69+750 och senare under Klubbvägen vid km 71+750. Alternativ 2A följer därefter Havsbadsvägens östra sida fram till grustakten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 2A kan utformas som en hög eller en låg bro.

Alternativ 2B Gul

Alternativ 2B går över Tjärnbäckmyran och korsar Högsbölevägen på två ställen innan linjen passerar E4 och Havsbadsvägen söder om Pitsund. Alternativet passerar Pitsundet på järnvägsbro väster om befintlig vägbro. Norr om passagen vid Pitsundet och Gamla Pitsundsvägen ligger linjen mellan Havsbadsvägen och Guldkusten, nära befintlig kraftledning. Den korsar sedan Havsbadsvägen cirka 300 meter norr om korsningen med Klubbvägen vid km 72+000. Alternativ 2B ligger längs Havsbadsvägens östra sida fram till grustakten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 2B kan bara utformas som en hög bro.

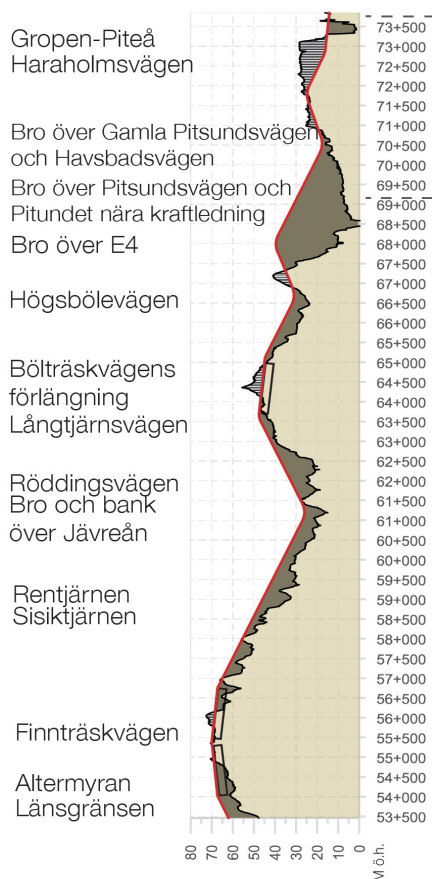


Figur 25. Profil Alternativ 2A och 2B.

-  Spårdragning
-  Befintlig mark
-  Skärning
-  Bank/Bro
-  Dubbelspår

Alternativ 3 Blå

För Alternativ 3 finns två varianter av sträckan, se Figur 26 till Figur 28. Varianterna är aktuella vid Pitholmsheden vid cirka km 69+000 och möts strax söder om Haraholmsvägen, sydöst om Skuthamn vid cirka km 72+500.



Nedan beskrivs först utredningsalternativets översiktliga sträckning, från söder till norr, och därefter beskrivs varianternas utformning.

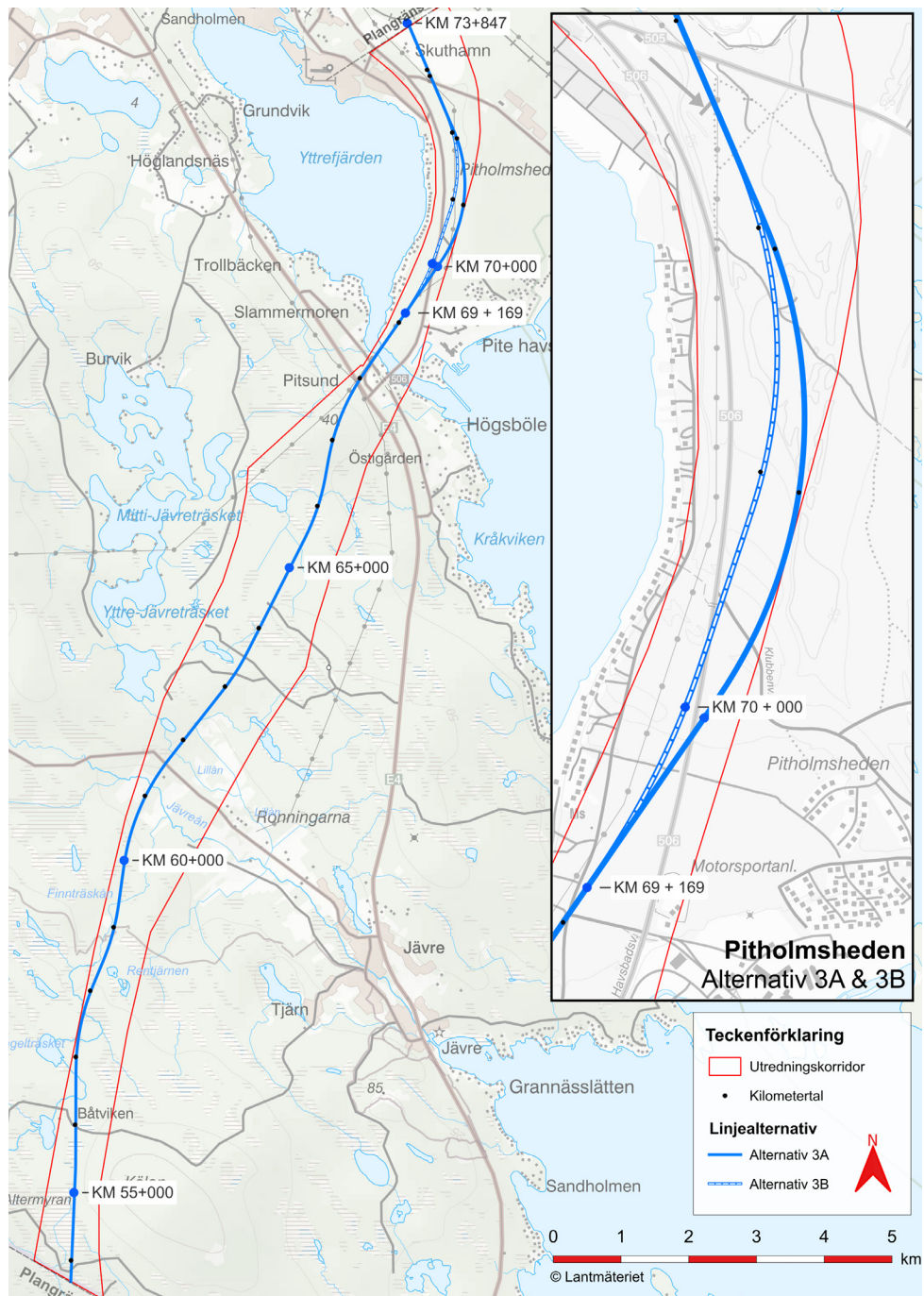
Alternativ 3 går inledningsvis genom Altermyran. Alternativet passerar Finnträskvägen, vid cirka km 54+500, Finnträskån och går sedan norrut mellan Fågelträsket och Rentjärnen som ligger ungefär i höjd med Jävre.

Vid km 61+250 passerar linjen över Jävreån på järnvägsbro och fortsätter strax öster om Bodgårdsknabben vid Ronningarna. Därefter korsar linjen över Röddingevägen och sedan Lillån. Alternativ 3 fortsätter väster om Stor-Bölsträsket, genom ett antal skogs- och myrområden, öster om Metsjön och över Södra Degermyrheden samt Petmyrorna. Den når sedan Pitsundet vid cirka km 68+500 i ungefär samma läge som befintlig kraftledning som passerar sundet.

Alternativ 3 passerar Pitsundet på järnvägsbro väster om befintlig vägbro, nordväst om bostadsområdet. Norr om sundet passerar linjen över Gamla Pitsundsvägen, vid cirka km 69+000 ungefär i höjd med korsningen mellan Havsbadsvägen och Campingvägen vid Pite Havsbad.

Alternativet passerar sedan Havsbadsvägen, linjen ligger sedan öster om Havsbadsvägen hela vägen fram till grustakten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Figur 26. Profil Alternativ 3.



Figur 27. Linjealternativ 3. För Alternativ 3 finns två varianter av sträckan.

Alternativ 3A Blå

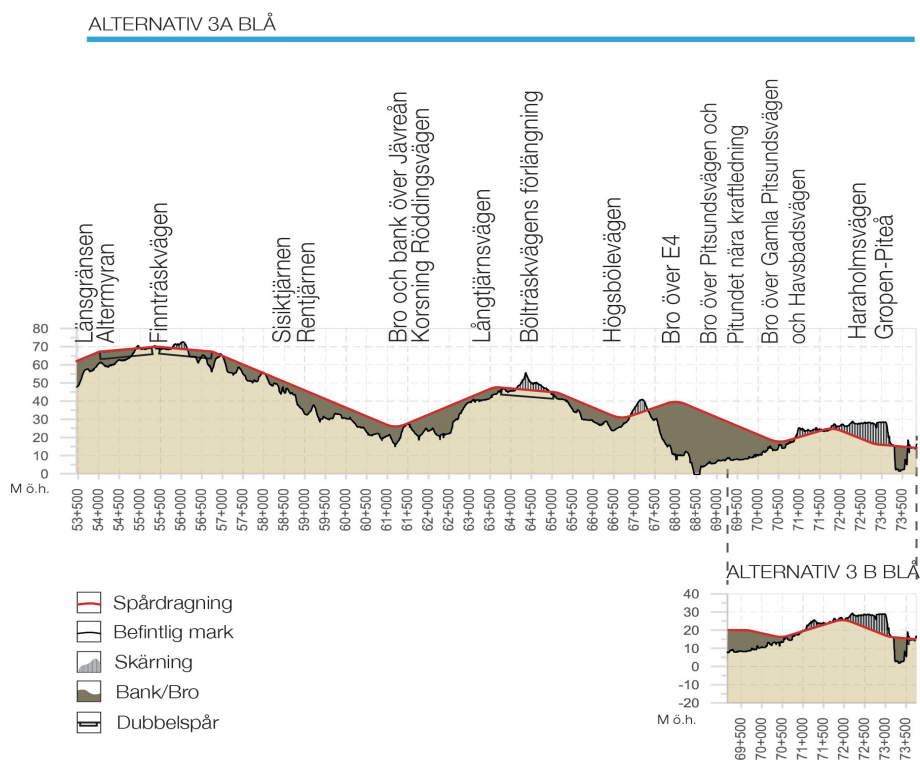
Alternativ 3A passerar Havsbadsvägen och sedan Klubbenvägen vid km 70+400 respektive 70+600, se Figur 26 och Figur 27. Linjen ligger sedan öster om Havsbadsvägen hela vägen fram till grustäkten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 3A kan bara utformas som en hög bro.

Alternativ 3B Blå

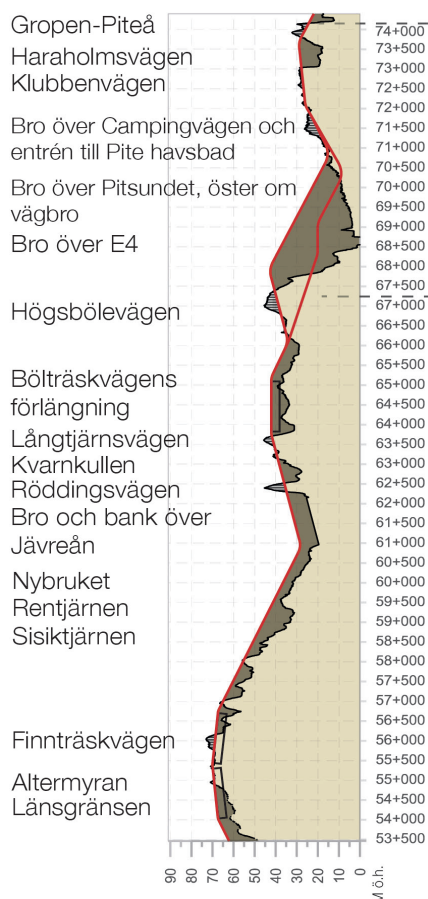
Alternativ 3B passerar Havsbadsvägen vid cirka km 70+600 ungefär vid korsningen med Klubbenvägen, se Figur 27 och Figur 28. Alternativet följer sedan Havsbadsvägen på dess östra sida hela vägen fram till grustäkten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 3B kan bara utformas som en hög bro.



Figur 28. Profil Alternativ 3A och 3B.

-  Spårdragning
-  Befintlig mark
-  Skärning
-  Bank/Bro
-  Dubbelspår



Figur 29. Profil Alternativ 4.

Alternativ 4 Lila

För Alternativ 4 finns två varianter av sträckan, Figur 29 till 31. Varianterna är aktuella från strax söder om Pitsund vid km 67+500 och går sedan ihop igen vid Pitholmsheden, cirka 400 meter norr om korsningen mellan Klubbenvägen vid km 72+500.

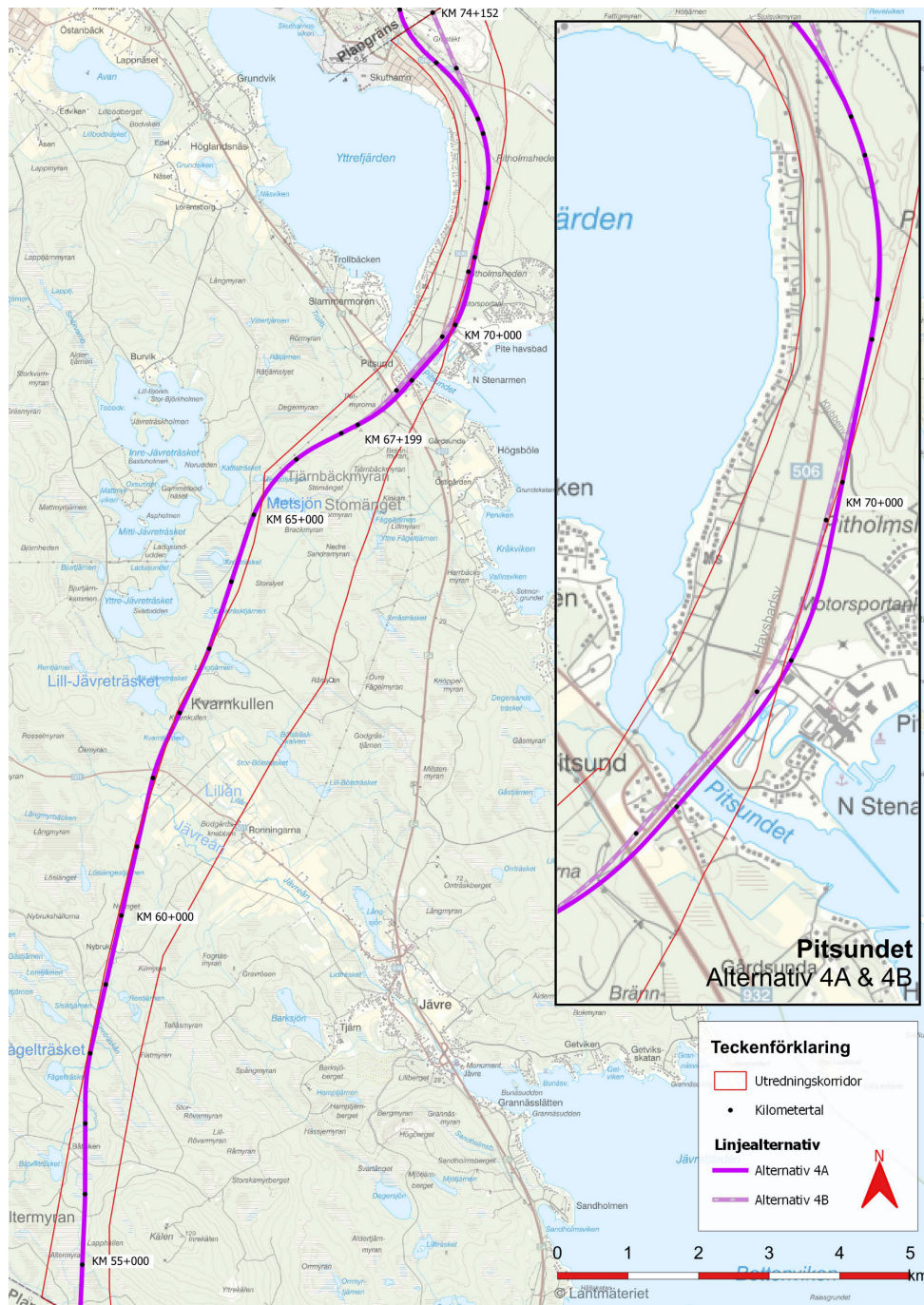
Nedan beskrivs först utredningsalternativets översiktliga sträckning, från söder till norr, och därefter beskrivs varianternas utformning.

Alternativ 4 går inledningsvis genom Altermyran. Linjen passerar Finnträskvägen, vid cirka km 54+500, Finnträskån och går sedan öster om Fågelträsket som ligger ungefär i höjd med Jävre.

Vid km 61+000 passerar alternativet över Jävreaån på järnvägsbro och sedan Röddingsvägen. Därefter passerar linjen Lillån, mellan sjön Lill-Jävretträsket och myrsjön Kvarntjärnen, i närheten av Ronningarna. Linjen går i detta läge över Kvarnkullen som är en kvarnmiljö med olika kulturlämningar.

Alternativet går sedan öster om Krokträsket, passerar väster om Metsjön, mellan sjön och Metsjötjärnen, och över Metsjöberget. Linjen fortsätter genom våtmarksområdet vid Södra Degermyrheden och Petmyrorna innan den korsar E4 söder om Pitsund vid cirka km 68+250. Vid passagen genom Södra Degermyrheden skiljer sig alternativet något i de olika varianterna av sträckan.

Alternativet passerar Pitsundet på en järnvägsbro, vid cirka km 68+750, antingen öster eller väster om befintlig vägbro, beroende på vilken variant av Alternativ 4 som väljs. Därefter passerar linjen Klubbenvägen vid cirka km 72+000, på vilken plats som vägen/vägarna passeras skiljer sig åt mellan Alternativ 4A och 4B. Linjen ligger sedan öster om Havsbadsvägen fram till grustakten vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.



Figur 30. Linjealternativ 4. För Alternativ 4 finns två varianter av sträckan.

Alternativ 4A Lila

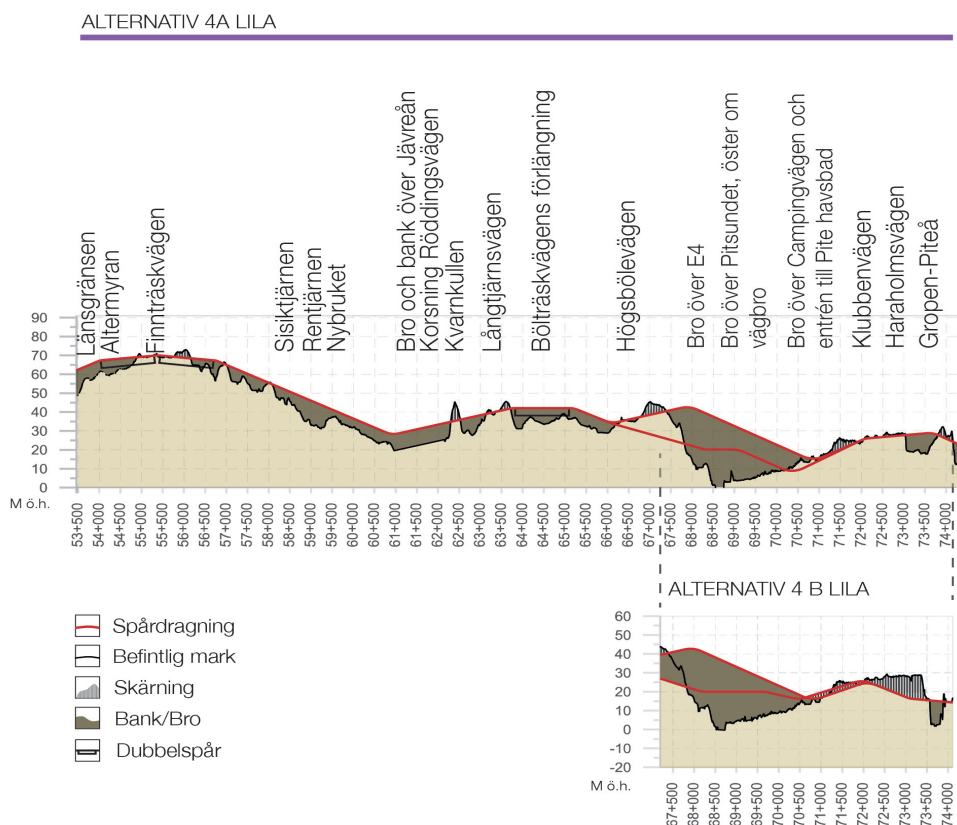
Alternativ 4A passerar Pitsundet öster om befintlig vägbro vid cirka km 69+000 och ligger sedan relativt nära Rivierahallen vid Pite Havsbad, se Figur 30 och Figur 31. Alternativet passerar sedan över Campingvägen vid cirka km 70+500 och öster om befintlig gokartbana tillhörande Pite Havsbad. Linjen passerar sedan Klubbenvägen, cirka km 72+000, innan den fortsätter norrut längs Pitholmsheden hela vägen till grustäkten vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 4A kan utformas som en hög bro eller en låg bro av typ lyftbro.

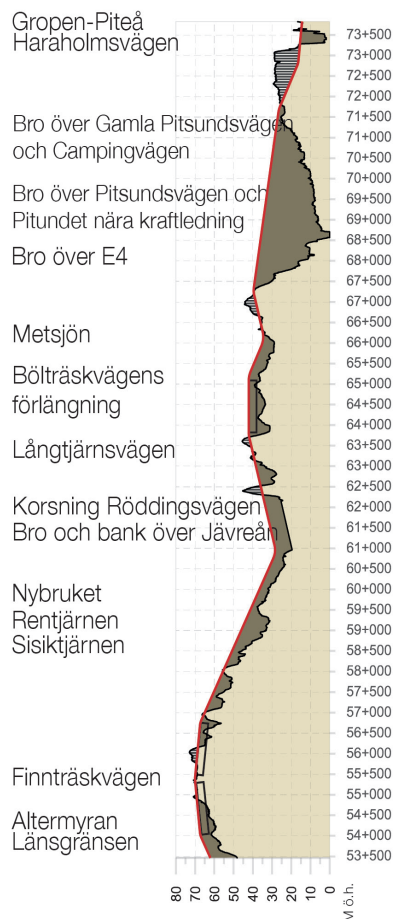
Alternativ 4B Lila

Alternativ 4B passerar Pitsundet väster om befintlig vägbro cirka km 69+000, se Figur 30 och Figur 31. Därefter korsar linjen Havsbadvägen, strax söder om Rivierahallen vid Pite Havsbad. Alternativet fortsätter genom befintlig gokartbana som tillhör Pite Havsbad och korsar sedan Klubbvägen vid cirka km 72+000. Linjen följer därefter Pitholmsheden norrut hela vägen fram till grustäkten vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan.

Bron över Pitsundet i Alternativ 4B kan utformas som en hög bro eller en låg bro av typ lyftbro.



Figur 31. Profil Alternativ 4A och 4B.



Alternativ 5 Röd

Alternativ 5 går inledningsvis genom Altermyran, se Figur 32 och Figur 33. Alternativet passerar Finnträskvägen, vid cirka km 54+500, Finnträskån och går sedan öster om Fågelträsket som ligger ungefär i höjd med Jävre.

Vid km 61+000 passerar alternativet över Jävreån på järnvägsbro och sedan Röddingsvägen.

Därefter passerar linjen Lillån, mellan sjön Lill-Jävreträsket och myrsjön Kvarntjärnen, i närheten av Ronningarna.

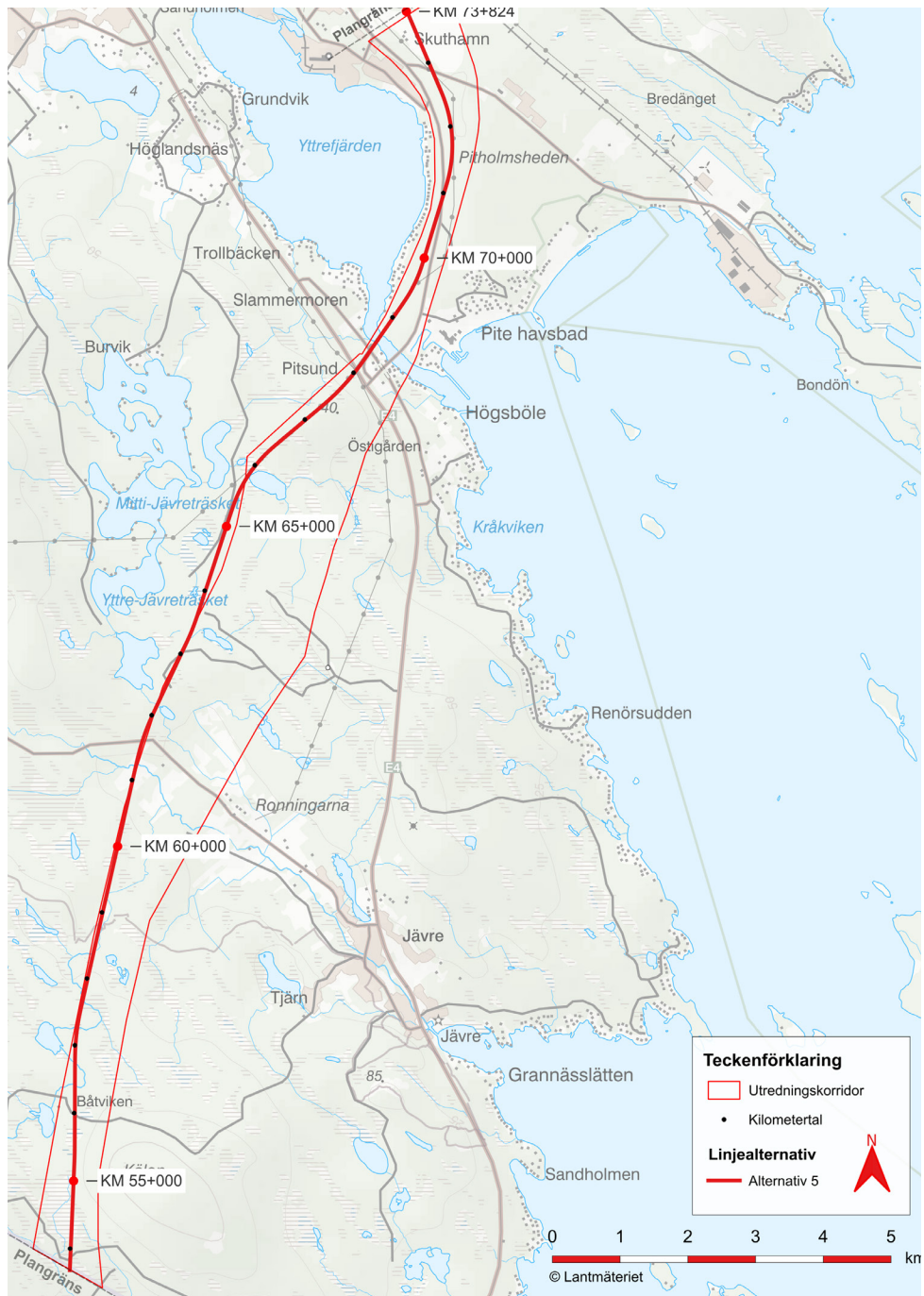
Alternativet går sedan öster om Krokträsket, passerar väster om Metsjön, mellan sjön och Metsjöträsket, och över Metsjöberget. Därefter går linjen genom våtmarksområdet vid Södra Degermyrheden och Petmyrorna innan den passerar E4 söder om Pitsund vid cirka km 68+250.

Alternativ 5 passerar Pitsundet på järnvägsbro väster om befintlig vägbro, cirka km 69+000, nordväst om bostadsområdet i Pitsund. Norr om passagen vid Pitsundet och Gamla Pitsundsvägen ligger linjen mellan Havsbadsvägen och Guldkusten, nära befintlig kraftledning. Den korsar sedan Havsbadsvägen cirka 300 meter norr om korsningen med Klubbvägen vid km 71+750.

Alternativ 5 ligger sedan längs Havsbadsvägens östra sida fram till grustäkten, cirka km 73+000, vid Skuthamn där den ansluter till nästa järnvägsplan. Innan järnvägen når grustäkten så passerar den Haraholmsvägen.

Bron över Pitsundet i Alternativ 5 kan bara utformas som en hög bro. Läs mer om de studerade brotyperna samt utformning i avsnittet *Järnvägsbro över Pitsundet*.

Figur 32. Profil Alternativ 5.



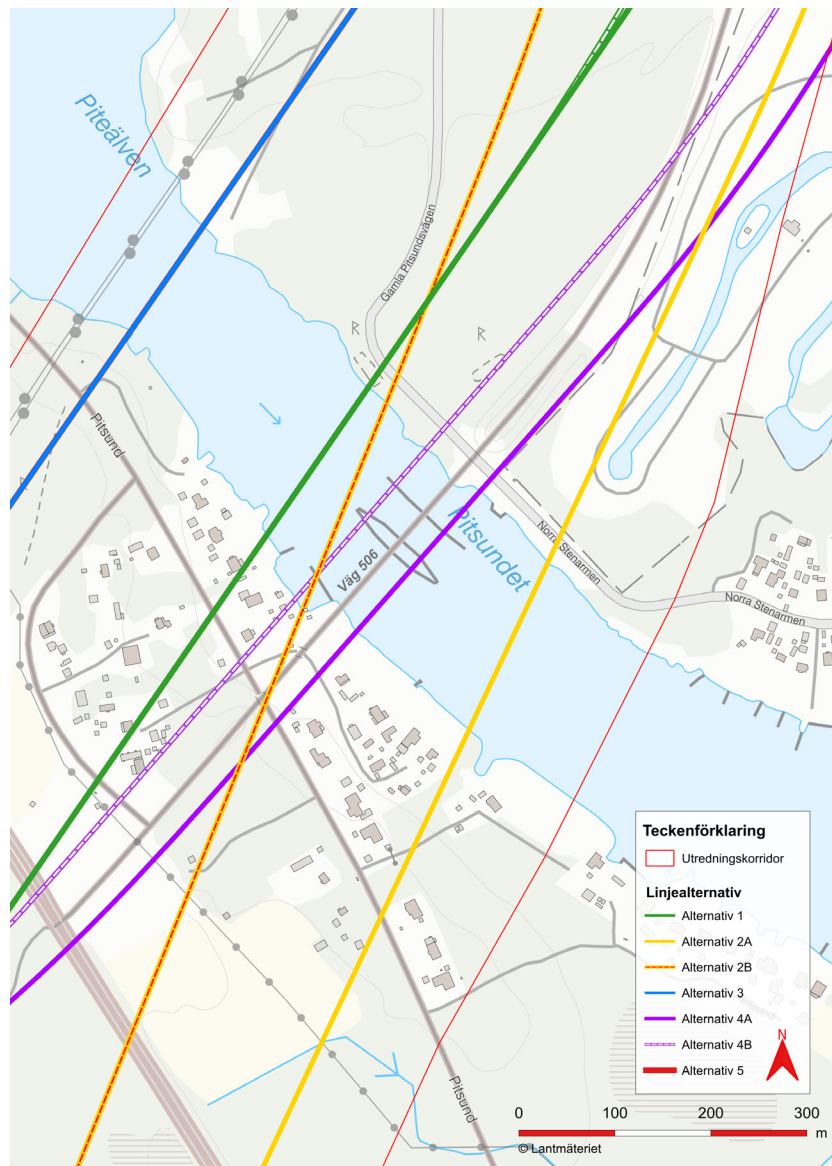
Figur 33. Linjealternativ 5.

Järnvägsbro över Pitsundet

Samtliga alternativ skulle innebära att det byggs en järnvägsbro över Pitsundet, se Figur 34. Olika brotyper och utformning har studerats och skiljer sig åt mellan linjealternativen. I Tabell 7 redovisas vilken brotyp som är kompatibel med respektive linjealternativ och dess varianter.

Tabell 7. Redovisning av vilken brotyp som är kompatibel med respektive linjealternativ.

Brotyp	1A (Grön)	1B (Grön)	2A (Gul)	2B (Gul)	3A (Blå)	3B (Blå)	4A (Lila)	4B (Lila)	5 (Röd)
Hög bro	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Svängbro (låg bro)	x	x	x						
Lyftbro (låg bro)	x	x	x				x	x	



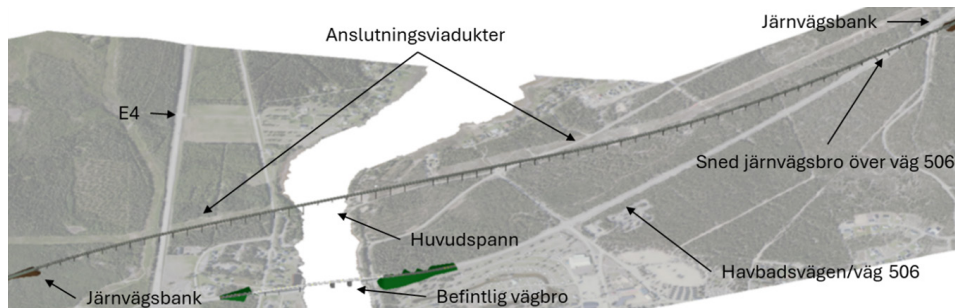
Figur 34. Samtliga linjealternativ kommer att passera Pitsundet på järnvägsbro. Alternativ 3 (blå) och Alternativ 5 (röd) passerar sundet i samma läge.

Förslag på utformning

Utformningen av bron har utgått ifrån ett antal funktionskrav, till exempel minimihöjd över befintliga vägar såsom E4 och väg 506, maximal bankhöjd eller tillräcklig höjd över farleden för att säkra sjöfartens framkomlighet, vilket i sin tur påverkar brolängden.

Andra viktiga funktionskrav är placering av brostöd i vattnet, avvattningslösningar och barriäreffekter för människor och djur. Utformningen av järnvägsbron behöver dessutom anpassas till befintlig vägbro som korsar Havsbadsvägen. Höjder och övriga funktionskrav kommer att preciseras i kommande arbete.

Några av de viktigaste aspekterna som påverkar utformningen av järnvägsbron illustreras i Figur 35 där Alternativ 3 har inkluderats som exempel.



Figur 35. Illustration över viktiga aspekter som påverkar broutformningen, exempelvis utformning och läge för passager över E4 söder om Pitsundet och Havsbadsvägen norr om Pitsundet, befintlig vägbro över Pitsundet med mera.

Brotyper

Två huvudtyper av broar har initialt studerats, hög bro och låg bro, där två varianter har undersökts. Antingen med långt eller kort brospänn, alternativt som lyftbro eller svängbro. En tredje typ av låg och öppningsbar bro, så kallad klaffbro, är inte tillåten för järnvägstrafik i Sverige och har därför inte utretts vidare.

Nedan beskrivs tänkbar utformning för respektive brotyp.

Hög bro

En hög bro når maximal höjd på cirka 35 meter över Pitsundet. Den är tillräckligt hög för att nuvarande och framtida större fartyg ska kunna passera under utan att bron behöver öppnas. Den totala längden för bron varierar mellan 2 400 och 3 500 meter, beroende på vilket linjealternativ som väljs.

Hög bro kan utformas med antingen långt eller kort brospänn. Ett långt brospänn har inga brostöd i vattnet. Spännvidden över Pitsundet skulle då vara mellan 170 och 230 meter, beroende på linjealternativ. En bro med kortare brospänn kräver däremot två eller fler brostöd i vattnet, och spännvidden över sundet skulle vara cirka 80 meter.

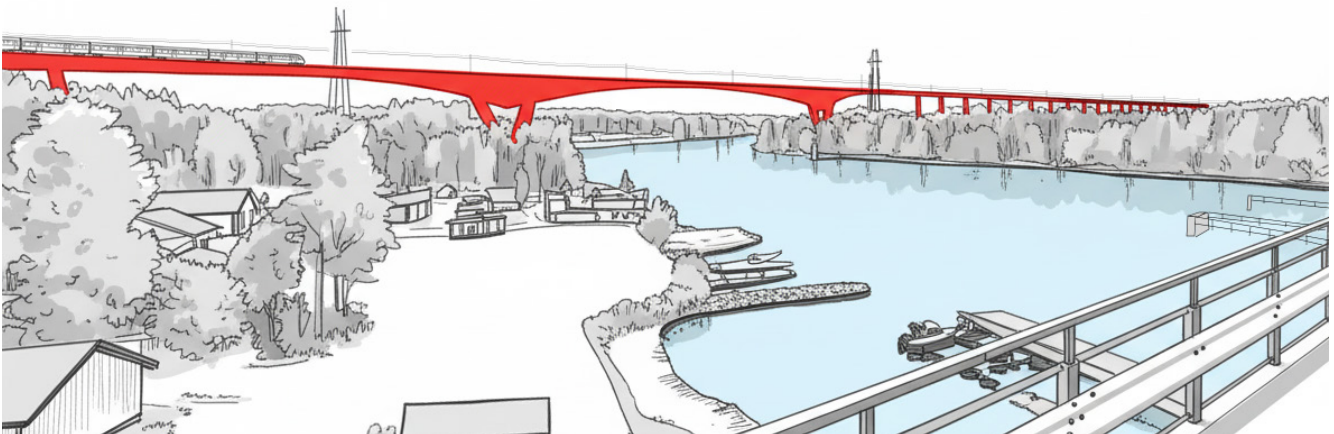
För exempel på en hög bro utan brostöd i vattnet (långt brospann), se Figur 36 och exempel på en hög bro med brostöd i vattnet (kort brospann), se Figur 37. För illustration av hög bro, utan brostöd i vattnet, se Figur 38.



Figur 36. Igelstabron i Södertälje är ett exempel på en hög bro med långt brospann utan brostöd i vattnet (segelfri höjd 39,9 meter).



Figur 37. Västra Årstabron i Stockholm är ett exempel på en hög bro med kort brospann med brostöd i vattnet (segelfri höjd är 26 meter).



Figur 38. Illustration av hög bro i Pitsund, utan brostöd i vattnet, sedd från befintlig vägbro.

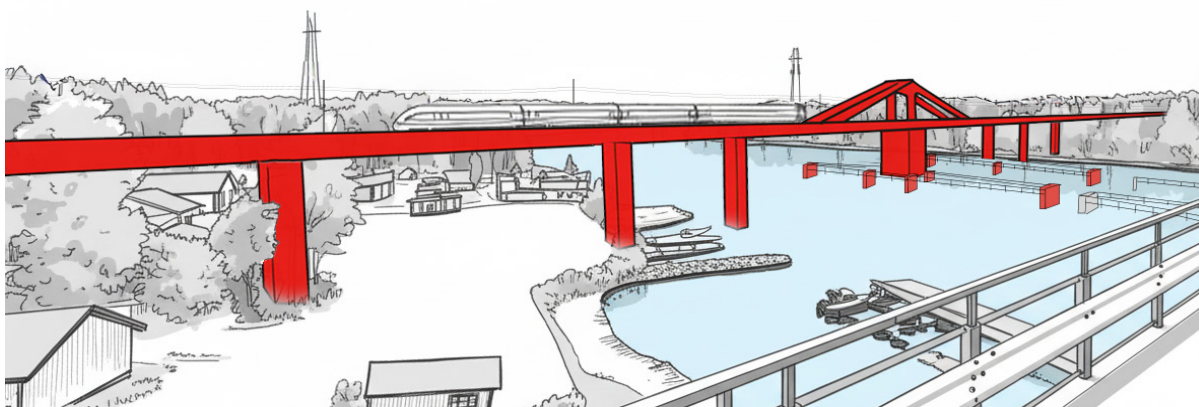
Låg bro

En låg bro har studerats med en maximal höjd på cirka 21 meter över Pitsundet vilket säkerställer tillräcklig fri höjd för befintlig vägbro. Vid brofästena är den maximala höjden 10 meter. Brons totala längd kommer variera mellan 1450 meter och 2400 meter beroende på val av linjealternativ. En låg bro kan utformas som en rörlig bro antingen en lyftbro eller en svängbro, beroende på val av linje.

En svängbro öppnas i sidled vid behov för att släppa fram fartyg, medan en lyftbro höjs uppåt. Båda alternativen kräver dessutom brostöd i vattnet, med ett brospann på cirka 60 meter. En rörlig bro skulle innebära att tågtrafikens hastighet är begränsad över bron.

En svängbro kan inte placeras nära befintlig vägbro (Alternativ 4) eftersom avståndet mellan järnvägsbron och vägbron inte tillåter det utrymme som krävs för att en svängbro ska gå att öppna. En låg broutformning kan inte väljas för alternativ 3 och 4 (längst västerut i korridoren, vid älvkröken i Pitsundet) på grund av sjöfartsförhållanden.

Exempel på en låg bro av typ lyftbro samt en låg bro av typ svängbro, se Figur 40. För illustration av låg bro, se Figur 39.



Figur 39. Illustration av låg bro i Pitsund, sedd från befintlig vägbro.



Figur 40. Till vänster: Järnvägsbron över Södertälje kanal är ett exempel på en låg bro av typen lyftbro (segelfri höjd i maximalt upplyft läge är 41,5 m och i tågtrafikläge är bron 26 m hög). Hjulstabron över Mälaren söder om Enköping är ett exempel på en låg bro av typen svängbro.

Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med kommun, länsstyrelse, markägare och övrigt berörda under hela planeringsperioden. De synpunkter som framförs redovisas i en samrådsredogörelse tillsammans med Trafikverkets bemötande.

Synpunkter via brev eller e-post skickas till:

Brev: Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Märk din synpunkt med ärendenummer: TÄHS-2024-000155.

Trafikverket önskar att synpunkter på materialet har inkommit senast 27 november 2025.

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

Annika Larsson, projektledare

Tel: 010-125 40 42

E-post: annika.larsson@trafikverket.se

Markus Vasara-Hammare, markförhandlare

Tel: 010-123 48 64

E-post: markus.vasara-hammare@trafikverket.se



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