

Välkomna till informationsträff

- Norrbotniabanan -

Dag månad 2022



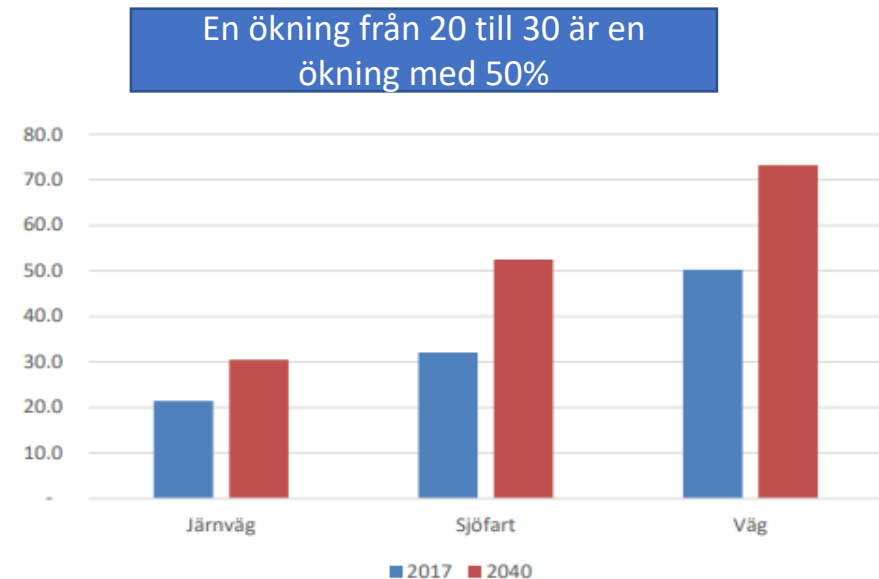
Agenda

- Varför en Norrbotniabana? Bakgrund - Förutsättningar - Prognoser
- Förutsättningar
- Järnväg i Piteå, industrierna och hamnen
- Vad säger Trafikverket?
- Barriäreffekt
- Förutsättningar längs E4:an
- Förutsättningar in mot Centrum - P2
- Påverkan ifall centrumdragningen - P2 blir av
- Komplex situation i Pitsund
- Trafikverkets förslag – P1
- Lösningsförslag
- Nutid – Framtid
- Fördelar med E4:a sträckningen

Varför en Norrbotniabana?

- Förbättra godstransporterna - Snabbare, tyngre, längre, billigare, miljövänligare
- Miljövänligare (80000 ton mindre koldioxidutsläpp)
- 30% lägre transportkostnader jämfört med stambanan idag 1000 ton framtid 1600 ton
- Stambanan klarar inte nutidens laster, är för kurvig och har för stora lutningar
- Logistikterminaler (hubbar) byggs med ett nationellt perspektiv

Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2020



Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2017 och 2040 (miljarder tonkm per år)

Beslutet kan ändras

Förvaltningslag (2017:900)

När en myndighet får ändra ett beslut

37 § En myndighet får ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om den anser att beslutet är felaktigt på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning.

När en myndighet ska ändra ett beslut

38 § En myndighet ska ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om

1. den anser att beslutet är uppenbart felaktigt i något väsentligt hänseende på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning, och

Från TRV's rapport (2012/85426): Planläggning av vägar och järnvägar

3.2 Avbryta planläggningen

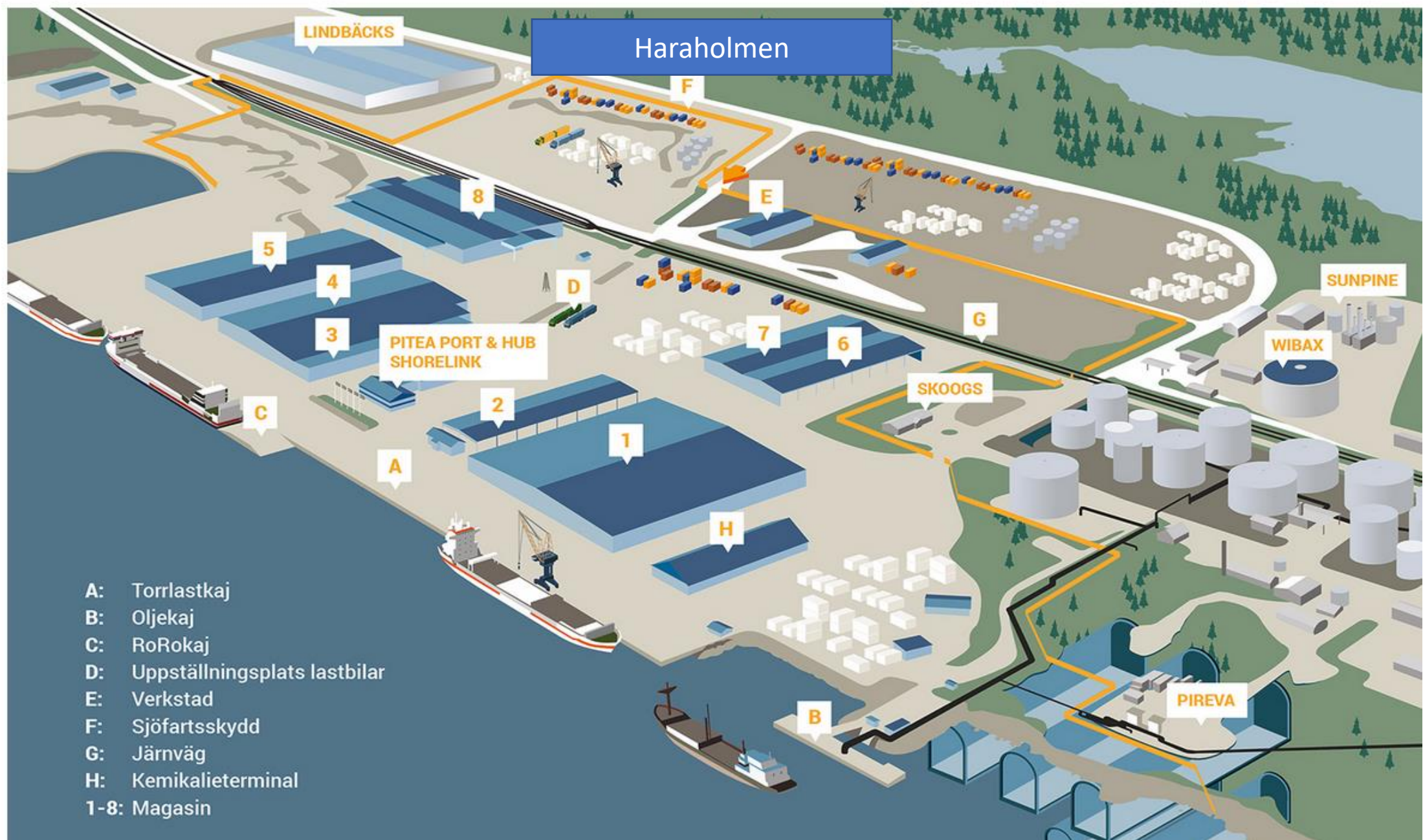
Planläggningen kan avbrytas om det visar sig att väsentliga förutsättningar förändras, vilka påverkar projektets genomförbarhet av exempelvis miljömässiga, tekniska eller ekonomiska skäl.

Ett flertal nya förutsättningar:

- ✓ Industrietableringar i regionen
- ✓ Ökad godstrafik
- ✓ Nya direktiv från Trafikverket
- ✓ Ny teknik, elbilar, ellastbilar, etc.
- ✓ Ökade sjötransporter, (Industrierna)
- ✓ Nytt industriområde i Öjebyn
- ✓ Handeln på Backcity
- ✓ Ändrat regelverk kring rennärigen
- ✓ Oenig kommunledning
- ✓ Ändrad boendestruktur
- ✓ Färre högskolestudenter
- ✓ Kraftigt förändrade byggkostnader
- ✓ Ökad medborgaropinion
- ✓ Utveckling Västra kajen

Järnväg i Piteå

- Operatörerna, Trafikverket och Industrierna menar att den effektivaste hanteringen av gods sker genom att växla tågen så nära kund som möjligt. Industrierna själva utför all lossning/lastning inne på sitt eget industriområde, ej på någon extern bangård.
- Förutsättningar i Piteå
Haraholmen, SCA, Munksund, Kappa, Älvsbybanan, Backen, Centrala stan etc.
- Nuvarande växlingsområde (Västermalm) kan ersättas söder om Timmerleden.
4 st spår, 750m kan ersätta ovanstående.



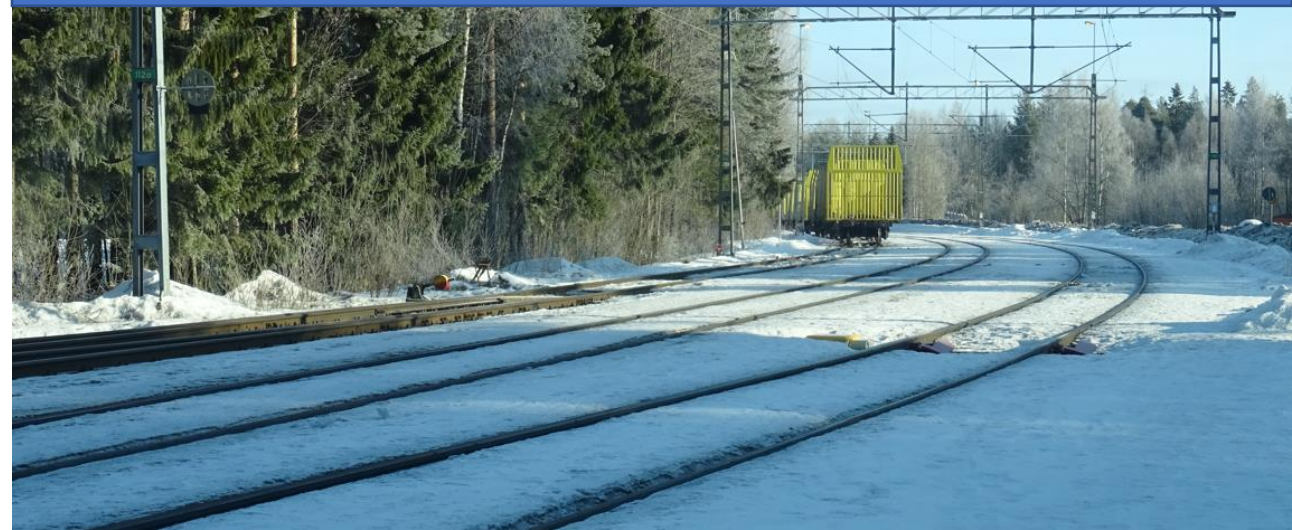


Trafikverkets
växlingsområde

SCA sågverk

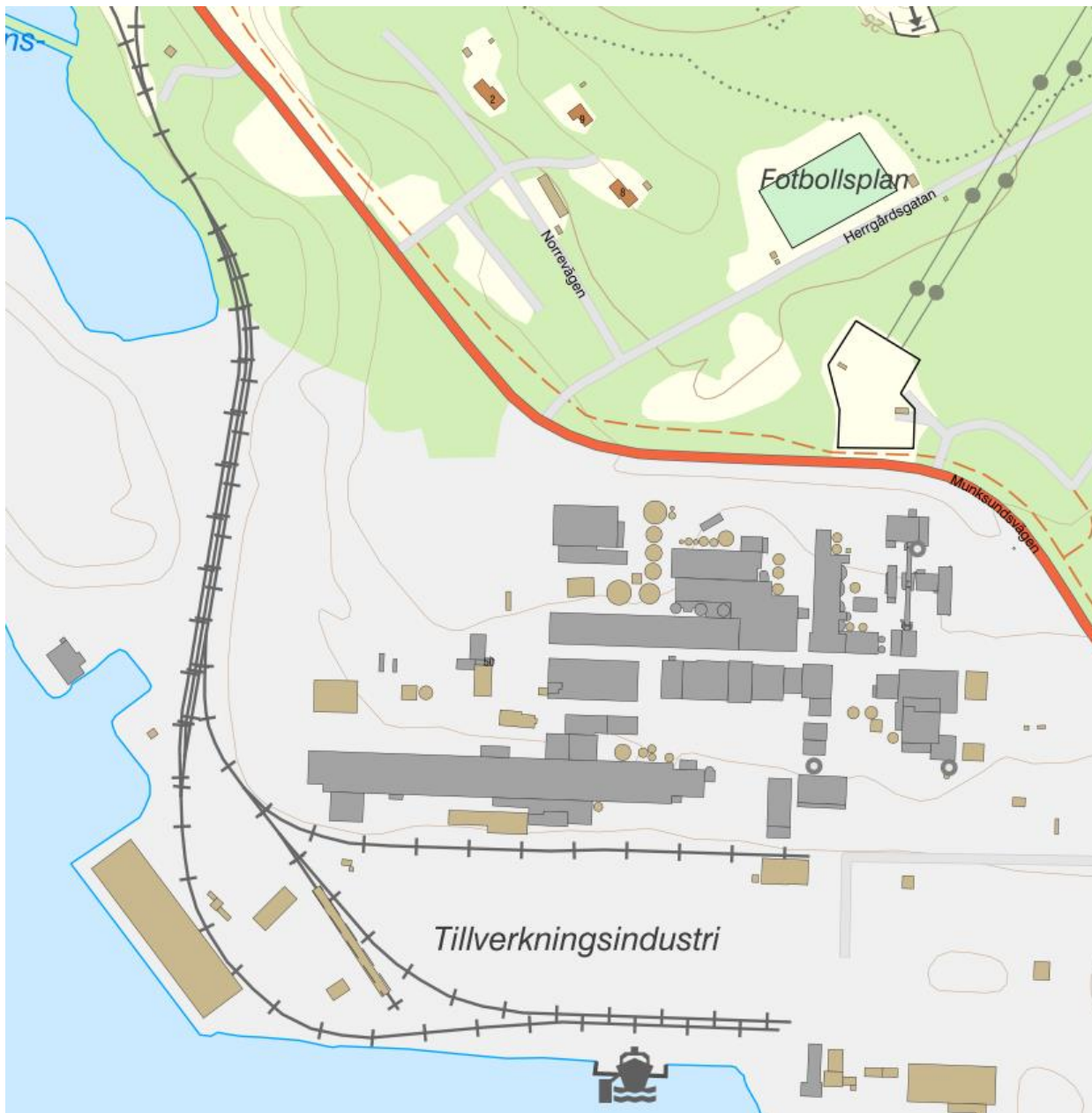
SCA Pappersbruk

850 m lång, trespårigt växlingsområde i Svedjan som tillhör Trafikverket. Här växlar man från el- till diesellok



Tömda timmervagnar på retur till SCA terminal i Murjek





Pappersbruket SCA har egna långa spår där man enkelt kan ta in tre tågsätt för lossning, lastning av timmer, inkommande returpapper och utgående färdiga produkter, kraftlinerrullar till egen hamn i Holmsund.

Samma gäller för SCA's sågverk



Stenvalls sågverk Lövholmen har idag inga
järnvägstransporter

Hallgrensvägen
planeras stängas för
120 st timmerbilar





Här växlas över från el- till diesellok

Smurfit Kappa

200 meter spår för
lastning av kraftliner

120 meter spår för
lossning av returfiber

300 meter spår för lossning
av inkommande virke

Vad säger Trafikverket?

TRAFIKVERKET 2016:148

- Vid planläggning och byggande av järnväg ska järnvägen få ett läge och utförande som gynnar ändamålet med minsta intrång, olägenhet och kostnad. **Detta innebär att det är det minst ogynnsamma alternativet som SKA väljas.** Hänsyn ska tas till både enskilda och allmänna intressen och till stads och landskapsbilden samt natur och kulturvärden.
- **5.7.1. Godstransporter i staden**
Frågor som rör stadsutveckling blir alltmer aktuella, både inom Sverige och internationellt, och är särskilt viktiga ur ett hållbarhetsperspektiv. **En viktig utgångspunkt är att städerna är skapade för människor, inte för trafik, och att vi försöker skapa städer med god lokal livskvalitet.**
- **5.8.8. Transporter med farligt gods**
Planeringen ska inriktas på att dessa transporter sker trafiksäkert och **inte i anslutning till tätbebyggda områden**, vattentäkter, värdefulla naturområden och andra särskilt sårbara områden,
- **5.8.4. Buller och vibrationer**
Buller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Buller är ett allt större problem trots insatser för att minska människors exponering för buller och vibrationer. Främst beror det på att transporter och den stadslika bebyggelsen ökar i omfattning
- **6.7.5. Buller och vibrationer**
Planeringsförutsättningar
Trafikverket ska enligt de transportpolitiska målen och Trafikverkets instruktion bidra till det nationella miljömålet en **"God bebyggd miljö"**. Det innebär att **städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö**, och att bland annat byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett bulleranpassat sätt. **God ljudmiljö bör i första hand uppnås genom samhällsplanering och inte genom uppförande av avgränsande skyddsåtgärder.** Boendemiljöer och andra störningskänsliga verksamheter bör i första hand etableras i områden som inte är störda av buller eller vibrationer

Norrbotniabanan Järnvägsutredning 140,

Datum Diarienummer
2010-03-22 F 07-892/SA20

E4-nära alternativ (P1)

Alternativ P1 innebär måttliga konsekvenser för hälsa och boendemiljö. **P1 följer till stora delar befintlig väg E4 och medför därför inte så stora nya barriäreffekter. P1 berör i huvudsak områden som redan är utsatta för buller.**

Alternativ P1 berör inga mark- eller vattenområden med ovanliga eller värdefulla naturresurser.

Alternativ via Pitholmen (P2)

Genom Piteå medför korridoren intrång, barriäreffekter och bullerpåverkan. Eftersom P2 hu-

Trafikverket om buller och vibrationer

Från Trafikverkets hemsida om buller och vibrationer samt påverkan och hälsoeffekter:

Bullret ökar med hastigheten och är beroende av rälsytans och hjulringens ojämnheter. Rullningsbuller utstrålas dels från järnvägsspåret, dels från hjulringen. Buller och vibrationer som uppstår från kontaktytan mellan hjulet och rälsen sprids som luftljud, och överförs i vissa fall även som stomljud.

Buller påverkar oss både direkt och på lång sikt. Vi känner oss störda. Vi arbetar och presterar sämre och blir trötta. Ökad stress på grund av buller kan leda till för tidig död.

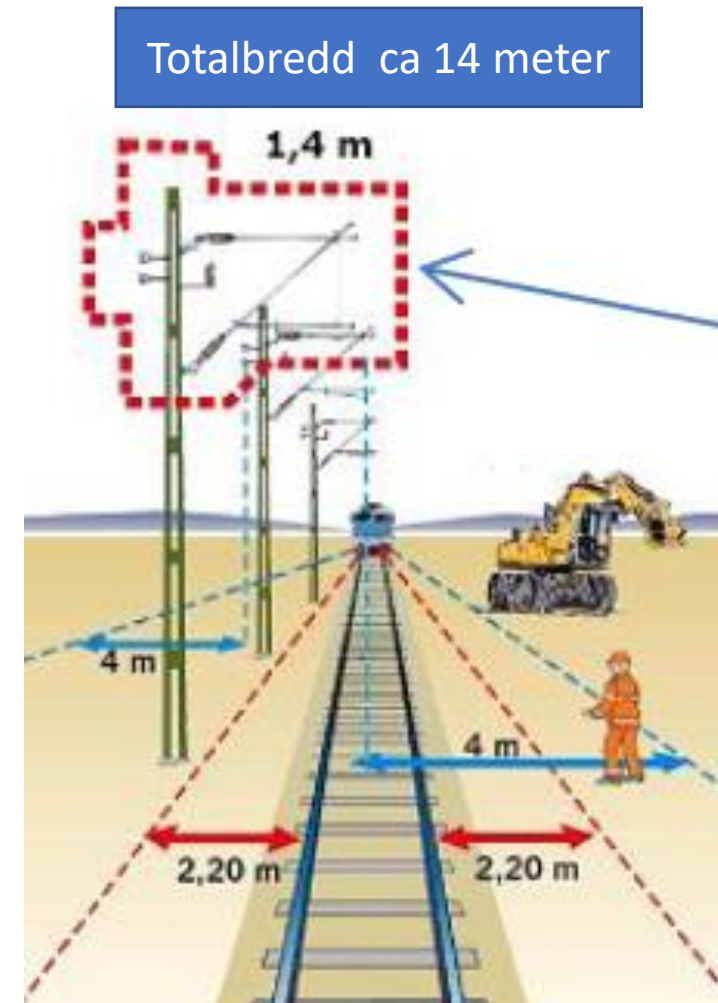
Buller nattetid medför att sömnen blir störd. Ostörd sömn är en förutsättning för att människan ska fungera, såväl fysiologiskt som mentalt. Några av effekterna av störd sömn är trötthet, nedstämdhet, olustkänsla och minskad prestationsförmåga.

Vibrationer från trafiken stör och gör att vi kan få svårt att somna in eller blir väckta när vi sover. Störningarna kan också yttra sig som koncentrationsproblem eller ökad trötthet. Forskning visar att människan är mer känslig för vibrationen när vi ligger ner.

Den vanligaste åtgärden vid höga vibrations- och bullernivåer är att bygga bullerplank och vibrationsskydd. Vid mycket höga nivåer erbjuder vi oss att köpa fastigheten.

En barriäreffekt istället för flera

- Hur stor plats tar järnvägen?
- Hur nära bilväg kan man bygga järnväg?



Den nya Norrbotniabanan efter västra sidan av E4:a korridoren kan byggas i närområdet av befintlig E4:a vägbank. Järnvägen ryms i ett område på 15 meter från ytterkant av befintlig vägbank.

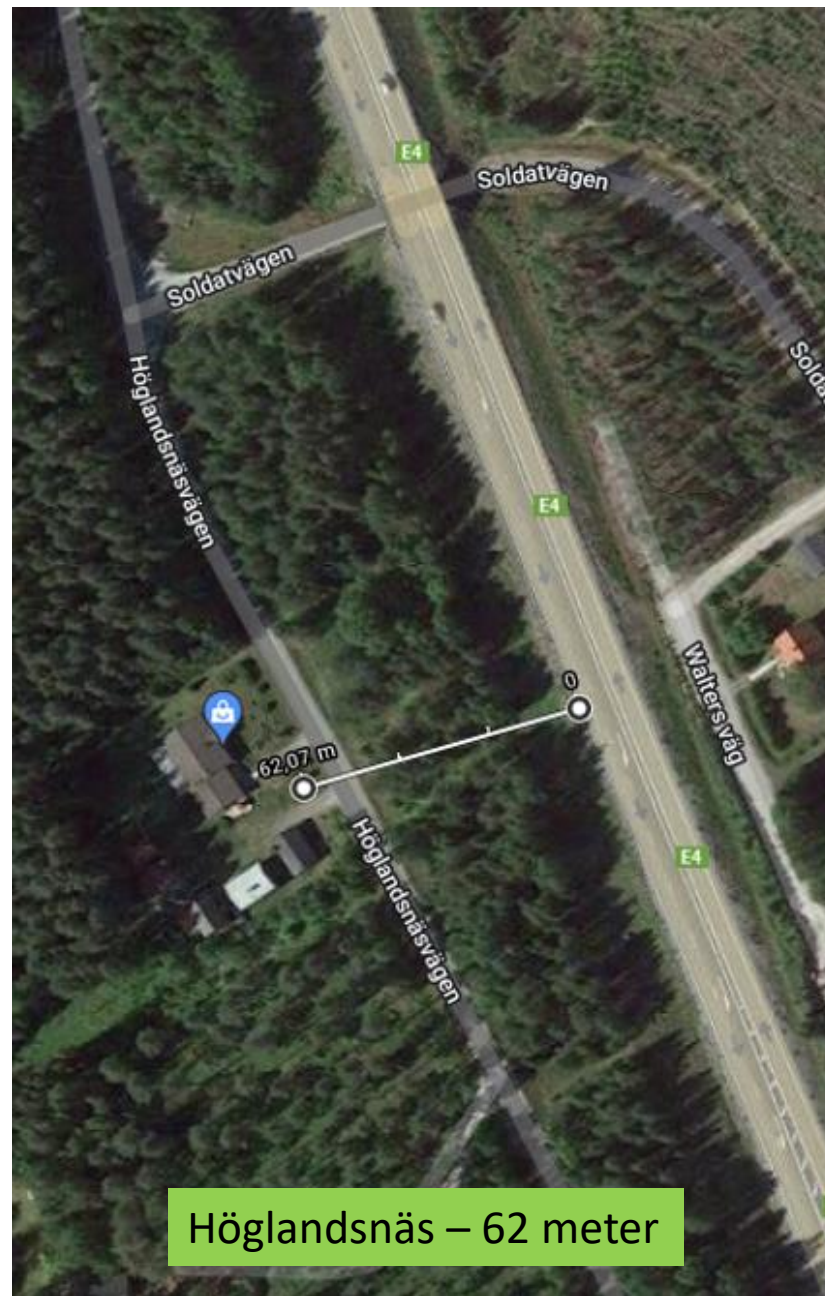


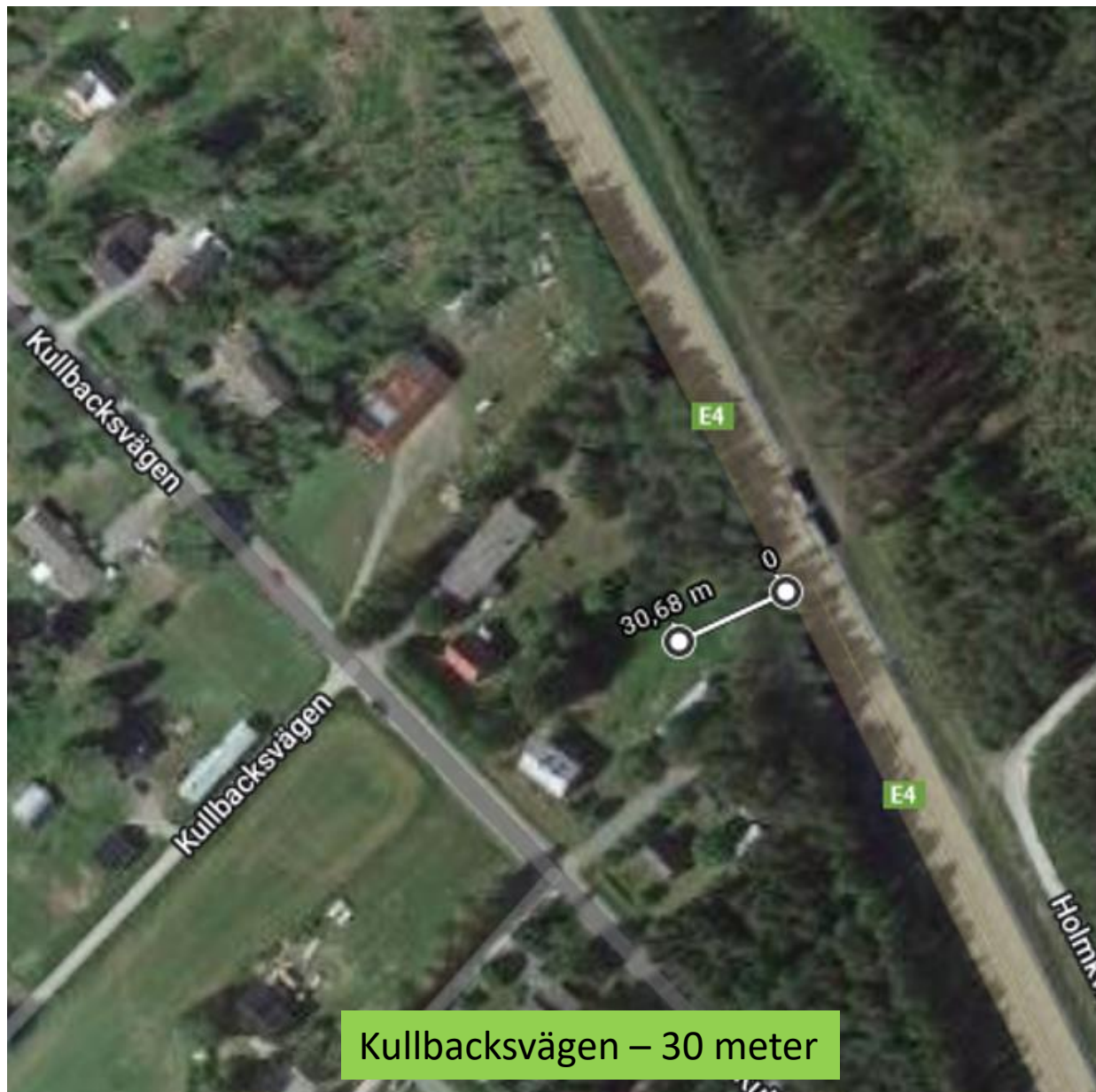
Bodenvägen och Malmbanan



Hur ser förutsättningarna ut längs E4:an?

- Avstånd till fastigheter, mm.







Tingsholmsviadukten – 30 meter

Efter viadukten ny uppfart gott om plats för järnväg



Avfarten upp mot viadukt gott om plats för järnväg utan att behöva riva bebyggelse



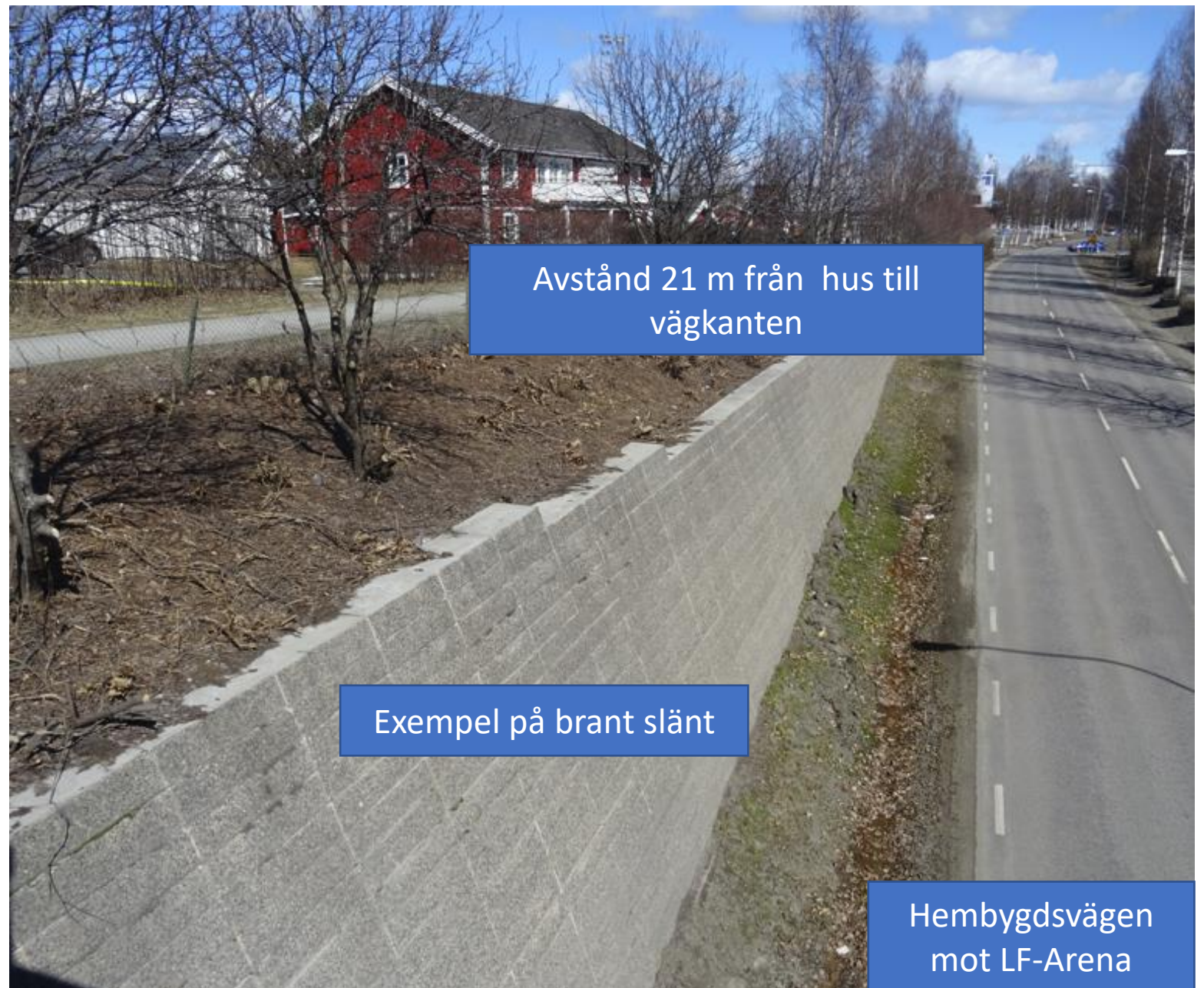


Bild från Trafikverkets
utredningsmaterial JU
140

Fast lågbyggd
bro över
Piteälven

Viadukt Tingsholmen

järnväg

E4

Exempel på att branta skärningar är möjliga

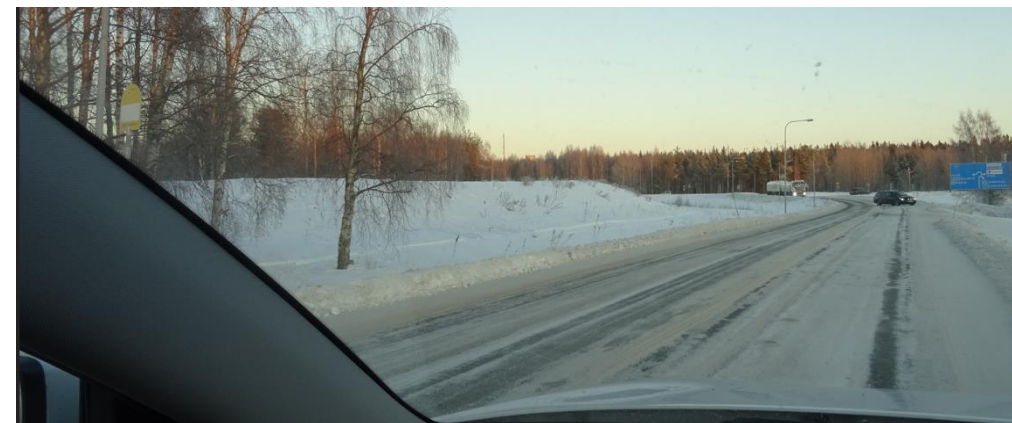
I Piteå på väg från
LF-Arena

Exempel på lösning
vid höga slänter

Slutet av Turbovägen mot älven där järnvägen kan byggas



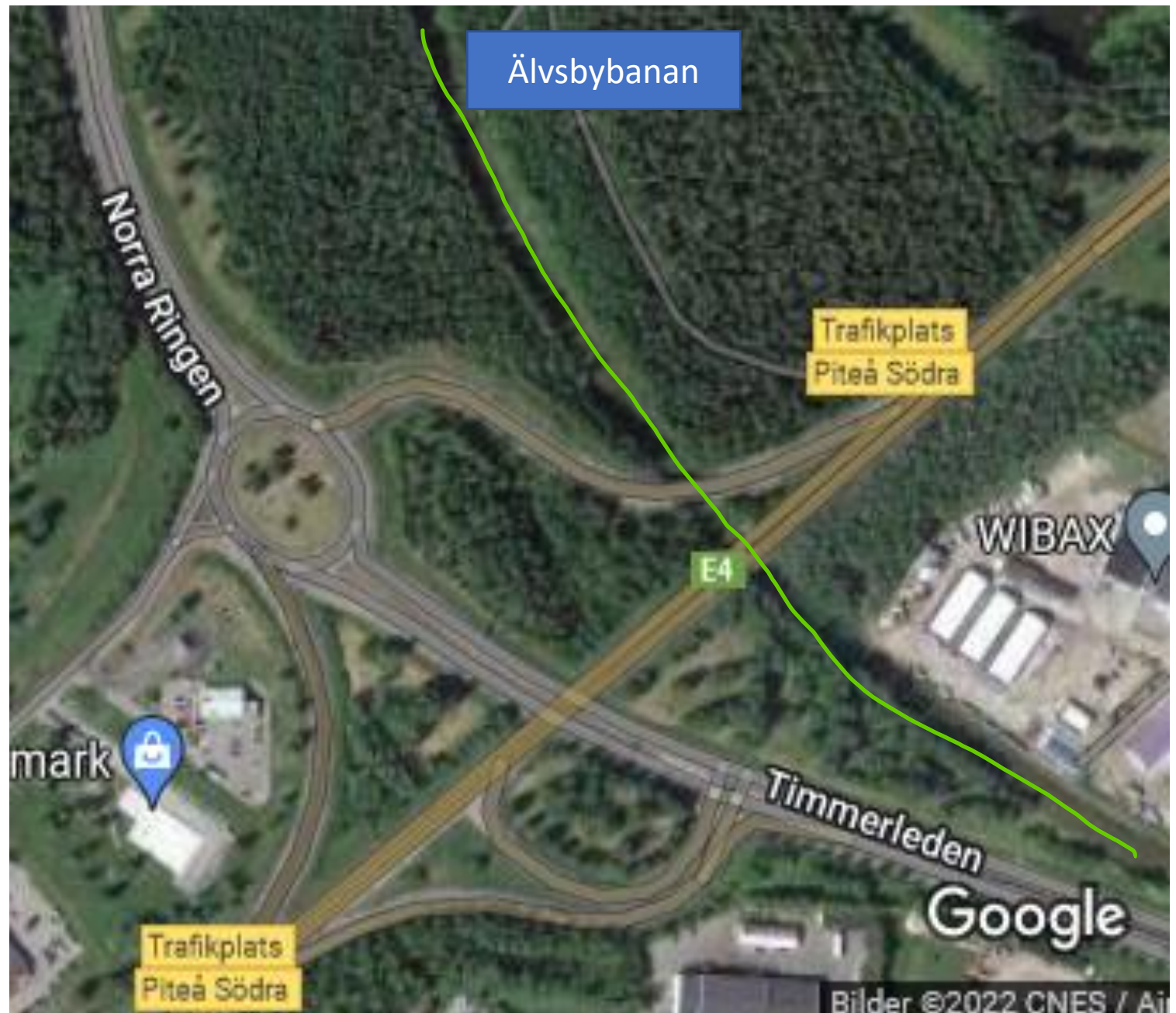
Turbovägen vid Volvohall mot rondellen



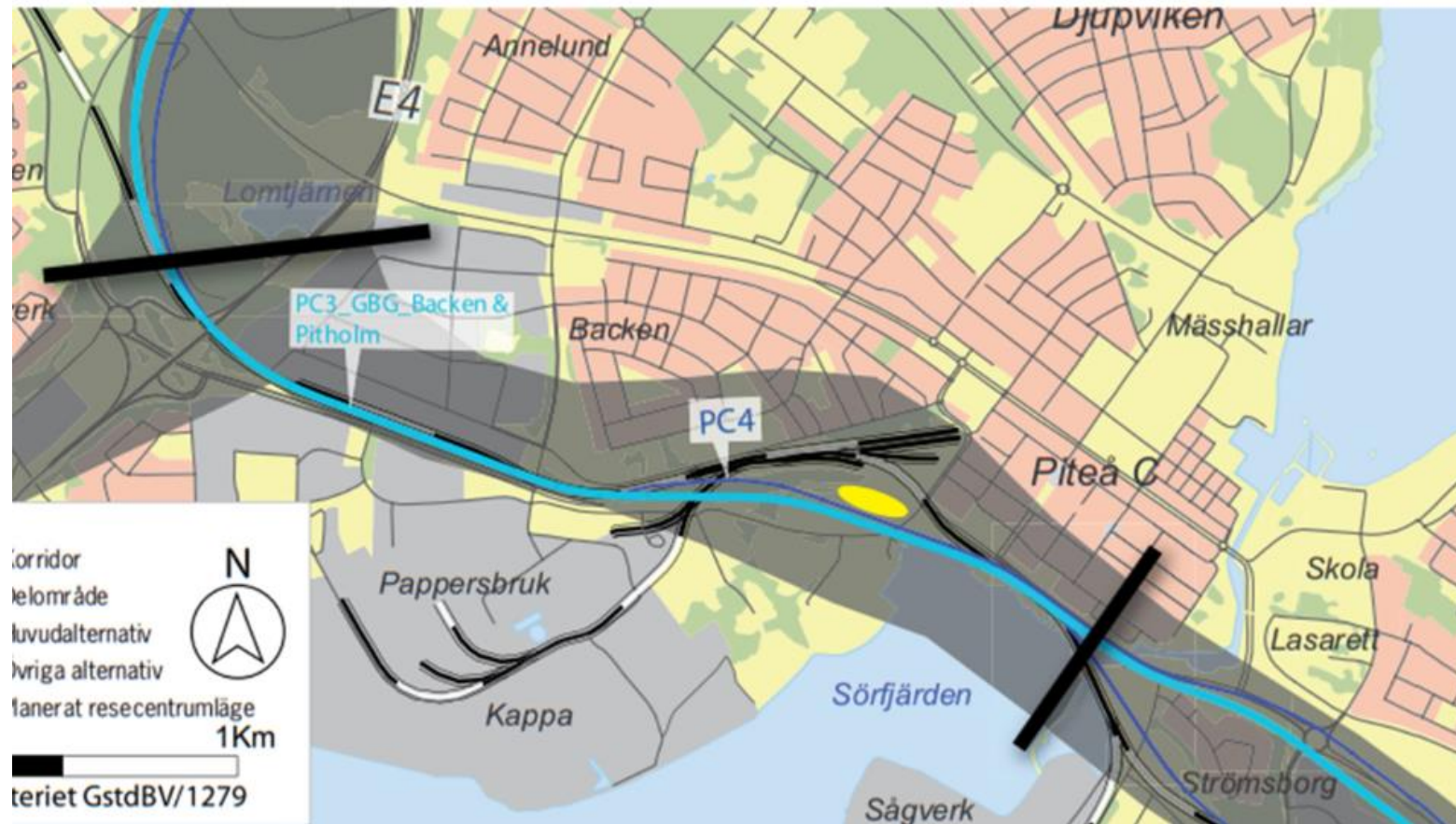
Rött = järnvägs
sträckningen

PADDEL

Hur ser förutsättningarna
ut från Lomtjärn
in mot centrum?



TRV förslag P2 centrumdragning banan dimensioneras för 250 km/h persontåg och 120 km/h för godståg vilket ger fodrar långa utrymmeskrävande kurvor och max 10 promilles lutningar





Befintliga spår rives

Dubbla spår redan vid passage under upphöjd timmerled

Bergsviksvägen

Högt läge sprider trafikbullret över Piteå centrum

Figur 2.5:10 Fotot visar delar av befintlig bangård (skuggad) längs Bergsviksvägen med fotomontage över Timmerledens passage av Norrbottniabanan, vy från norr. Timmerleden läggs på bro och ger utblick över Piteå centrum.

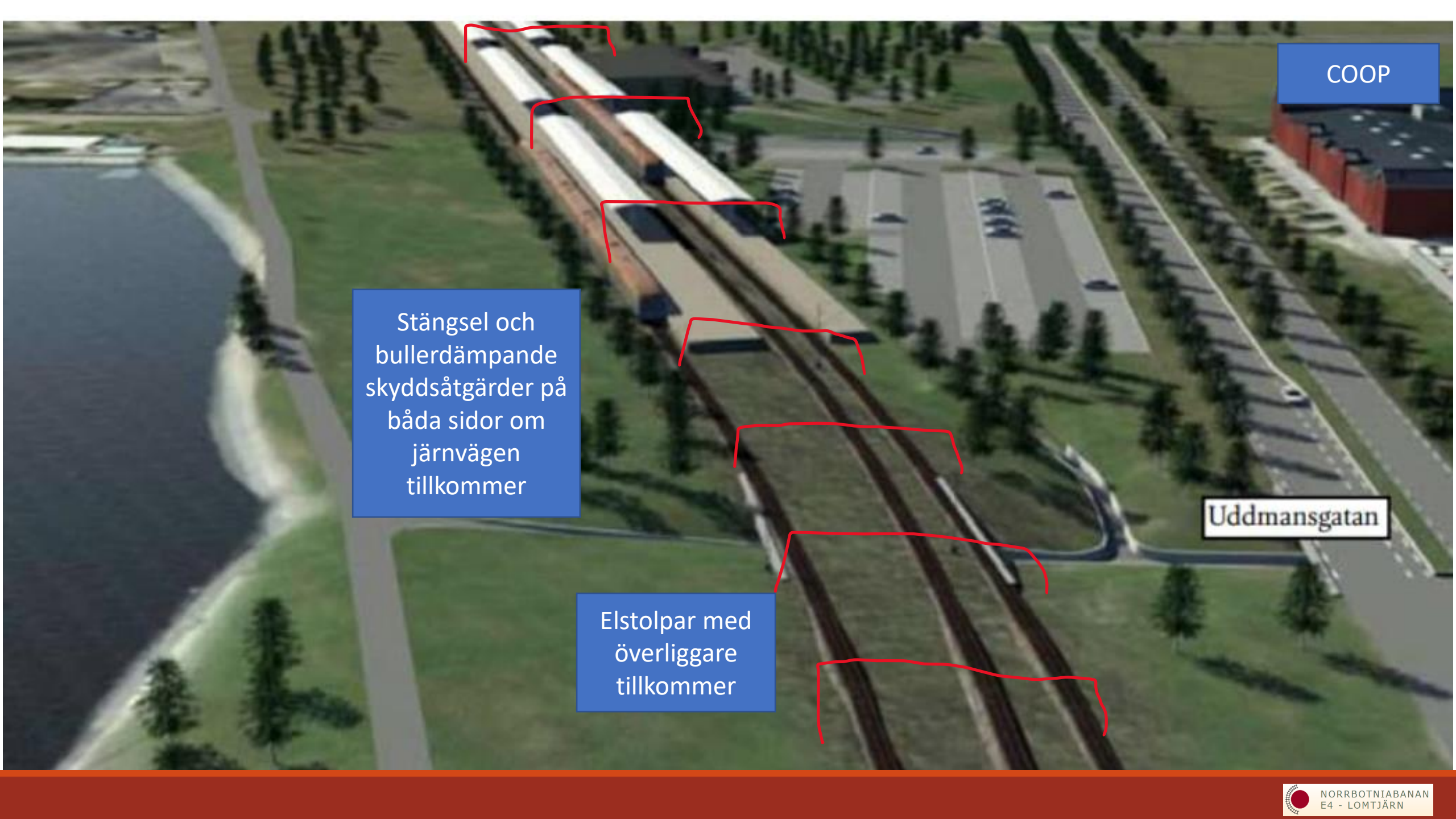


COOP Forum

ICA Kvantum

Resecentrum

Tre spår med dubbla stängsel och/eller bullerplank samt elstolpar med överliggare för strömförsörjningen med 16 000 volt. Befintligt buss-, polis-, brandbyggnad rives för att lämna plats till resecentrum med bil och bussparkering och för ett nytt växlingsspår område för Smurfit Kappa söder om timmerleden. Utfyllnad av södra fjärdens vattenspegel minst 60 meter.

An aerial photograph of a railway line running diagonally from the top-left towards the bottom-right. The tracks are flanked by green grass and trees. To the left of the tracks is a body of water. To the right is a residential area with houses and a road. A blue box with the word 'COOP' is in the top right. A white box with the text 'Uddmansgatan' is near a road intersection on the right. Two blue text boxes with white text are on the left side of the tracks, with red brackets pointing to specific areas on the tracks. The first box points to the top section of the tracks, and the second box points to the bottom section of the tracks.

COOP

Stängsel och
bullerdämpande
skyddsåtgärder på
båda sidor om
järnvägen
tillkommer

Elstolpar med
överliggare
tillkommer

Uddmansgatan



Västra kajen

Resecentra

COOP

Resecentra
Vettigt vore att börja i liten skala
och vid behov kunna expandera

Västra kajen



Så kan det komma att se ut
om centrumlösningen blir
verklighet

Dubbla stängsel/bullerplank
saknas på bilden

Eventuell påverkan ifall
centrumdragningen blir av

Pågående hantverksmässa vid Västra kajen

Västra Kajen

Senaste 20 åren har Västra Kajen utvecklats till en idyllisk plats vid vattenspegeln Södra fjärden.. Här har vuxit fram ett uppskattat område för fritidsbåtar, strandflanörer och turister. På området finns nu en marinanläggning med 20 tal platser och flera nostalgibåtar finns liggande där. Här finns en välbesökt cafeteria, sjöbodas med museiföremål. Flera ggr per år anordnas kvalitets-hantverksmässor, skärgårdsdag firas m.m med massor av besökare. En gedigen campinganläggning har utvecklats med 120 fullbelagda campingplatser som ständigt utvecklas med ca 32000 campinggäster per år. Piteå Båtmuseum bedriver båtbyggeri och museiverksamhet i området. Hela området andas nostalgi och befäster Piteå som genuin småstad och sjöstad. Dessa verksamheter kommer att påverkas negativt av Norrbotniabanans planerade sträckning och trafikmängd.



Västra kajen anordnar skärgårdsdagar och marknader, är en prisad plus Camping

Norrbotniabanan slår hårt mot Västra kajen

PITEÅ

Norrbotniabanan stoppar Västra kajens expansion och ägarna ifrågasät-

- Tåget är viktigt, men det är också viktigt för folk att vara nära vattnet. Tomas Lindbäck har inte

Kan det vara en fördel för er om turister kliver av tåget och går till Västra kajen?

- Det bästa vore om det kommer till skott. Den här långbänken ligger locket på mycket utveckling.

Kaféidé på Västra kajen blir inte av

Paret Lindbäck fick ärofyllt pris

Angående Västra kajen

120 campingplatser

20 båtplatser

Säsong maj - augusti dvs 123 gästnätter, oftast fullbelagd, minst 2 personer i varje fordon. Det ger i runda slängar 32000 besökare under sommarsäsongen. Vid Centrumalternativ kommer campingen att få kraftigt minskad beläggning om de alls överlever.

Kan en centrumdragning av banan verkligen ersätta detta bortfall av turister...



Banan upphöjd bortom lasaretsrondellen
järnvägsbullret sprids över Piteå

Omfattande förstärkningsåtgärder krävs vid Sörfjärden i centrala Piteå. Där det är viktigt att identifiera skredriskområden, klarlägga stabilitetsförhållanden och lokalisera konstbyggnader. Dragningen genom centrala Piteå kräver dessutom en utfyllnad av ny mark i Sörfjärden. Spårens läge är inte fastställda och detta påverkar storleken på utfyllnaden

Planering av byggtiden i centrala Piteå kommer att bli komplicerad eftersom kommunikationerna i staden måste fungera även under byggtiden och utrymmena för tillfälliga anläggningar är begränsade. Detaljutformningen ska anpassas för att minska konsekvenserna under byggtiden.

Bangård södra Pitholm



Anslutning mot SCA



Nu ska samerna konsulteras i beslut som rör dem

UPPDATERAD IGÅR 15:15 PUBLICERAD IGÅR 14:54

Konsultationsordningen för det samiska folket har nu trätt i kraft. Det innebär att Sveriges regering och alla statliga myndigheter måste konsultera samerna i frågor som kan få särskild betydelse för dem.

Ulrika Hannu och kollegorna på Sametinget har bråda dagar. De har möten med en lång rad myndigheter för att bena ut vilka av myndigheternas ärenden som ska konsulteras med Sametinget, samebyar och samiska organisationer.

– Än så länge har ingen förfrågan kommit in nu första dagen, säger hon innan hon ska logga in på ett digitalt möte med en myndighet.

Lagen utvidgas om två år

Om två år ska regioner och kommuner också lyda under den här lagen. Sametinget har gjort en vägledning för hur konsultationen ska genomföras. Till exempel i ett ärende som rör en sameby så ska både samebyn och Sametinget konsulteras.

Kan det vara svårt att besluta vad som ska konsulteras?

– Det kan vara svårt med de myndigheter vi inte haft så mycket kontakt med. De vet inte riktigt vilka ärenden som kan bli aktuella och då får man ta flera möten efter varandra. Med de myndigheter vi haft möten med hittills så har det handlat nästan uteslutande om markfrågor, berättar Ulrika Hannu.

Varit en lång process

Sametinget fick fyra miljoner kronor för 2018 öronmärkta för arbetet med en konsultationsordning. Men det dröjde innan partierna i riksdagen kunde enas om en konsultationsordning.

Kulturminister Jeanette Gustafsdotter sa när lagen klubbades igenom att "det här är ett mycket viktigt steg i att stärka det samiska folkets rättigheter och självbestämmande".

Men konsultationsordningen har också fått mycket kritik. Svenska samernas riksförbund har lyft att man inte anser att konsultationsordningen uppfyller de krav som urfolksrätten ställer när det gäller samebyarnas rättigheter.



Ikötesenägaren Robert Bjurström och Johan Lundgren, ordförande i Östra Kikkajaur sameby, vill att beslutet om Norrbottenplanens dragning rivs upp. "Vi hoppas att man lyssnar på Pitelbarna." Foto: Joel Gustafsson

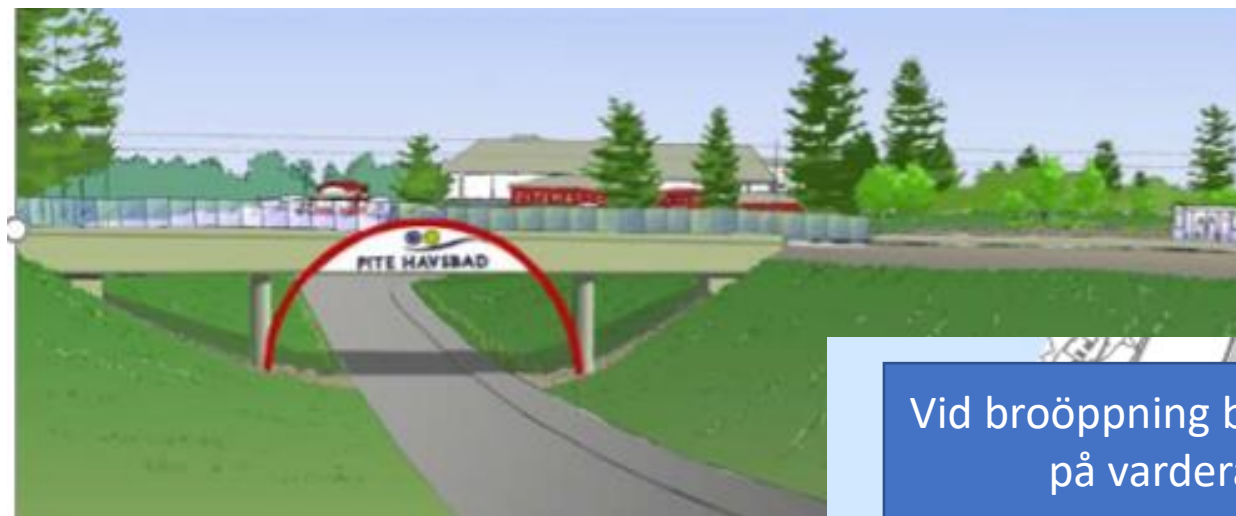
Norrbottenplanen kan förstöra samebyns vinterbetesmark



Strax innanför Pite havsbad och badet vid Sandängesstranden (bilden) finns ett av Norrbottens bästa lavbeten, Pit-holmsheden. Foto: Piteå kommun



Figur 2.2:4 Illustration av väglösning vid Havsbadet i



Vid broöppning bryts strömmen 300 m på vardera sidan av bron

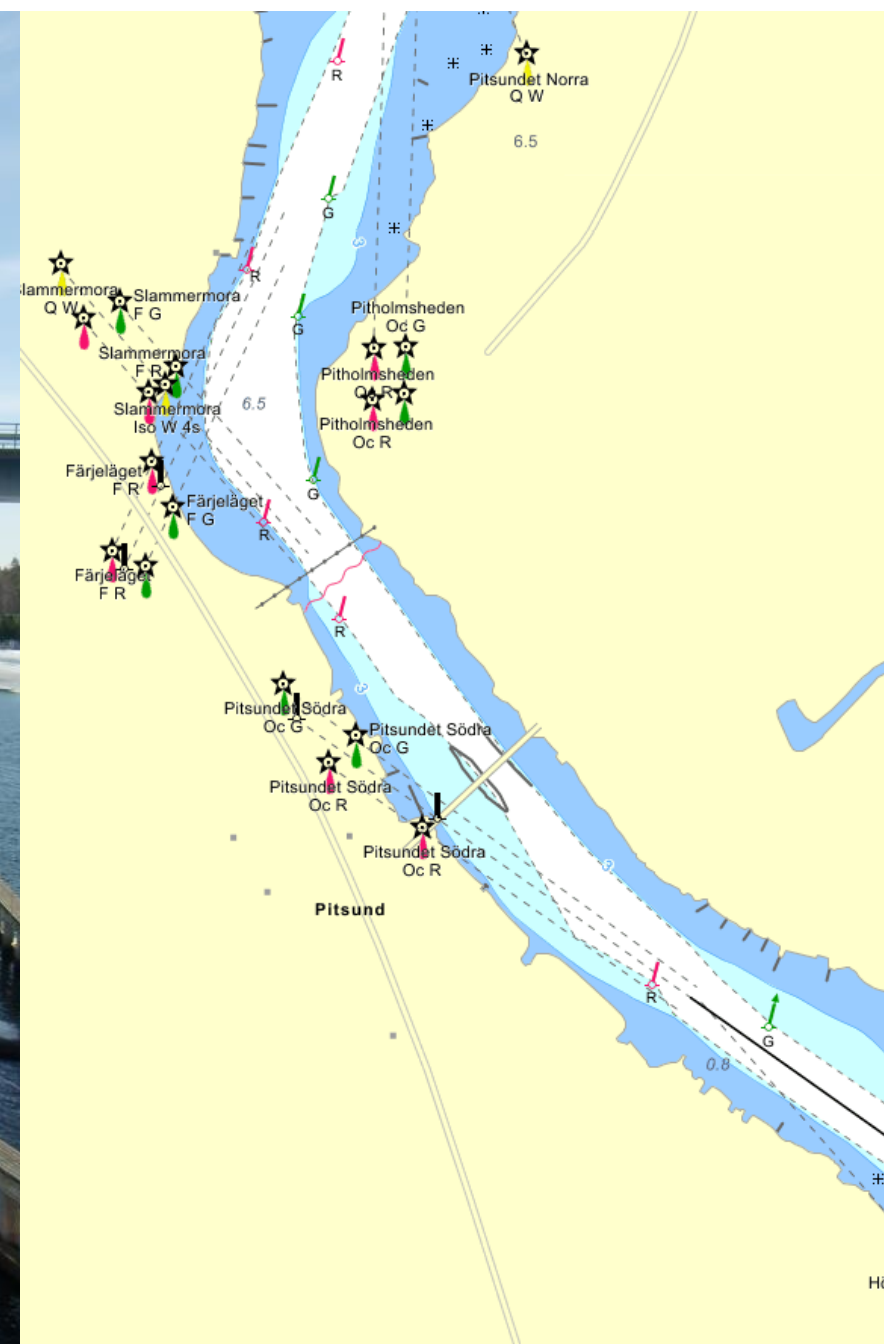
Klubbenvägen planeras stängas. In/ut passage planeras ske genom Pite Havsbad. Järnvägen passerar då på en vall ca 15-20 m högt i övre delen av campingen, bullret sprids lätt in över campingen



Komplex situation i Pitsund

- Risk för störningar av bron, tekniskt fel påsegling, sabotage
- Miljö, oprövad teknik, ökad fartygstrafik, strömningar, erosion, logistisk negativ påverkan, etc
- Konsekvenser, banan ur funktion i åratal

Strömfåran svänger





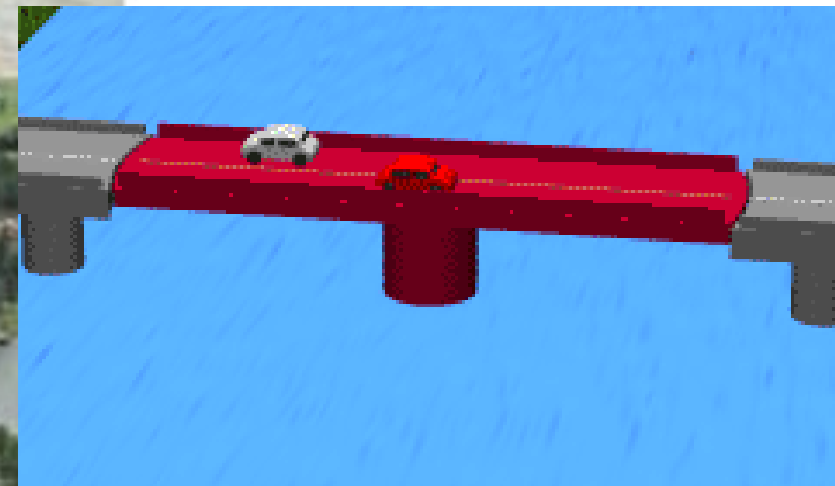
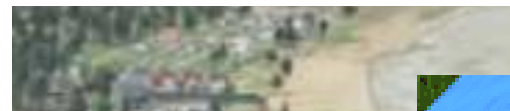
Järnvägsbullret sprids långt från bron på 20 meters höjd

Underhållskostnader behöver utredas tidigt för olika broalternativ så att det tas med vid val av brotyp och i kommande planering.

En 50 m lång lyftsvängbro med stöd grundlagda på bärkraftigt material kan uppskattas vara dubbelt så dyr som motsvarande fasta bro.

60-65 m lång

För svängbroar där lyftcylindern normalt är placerad mitt i strömfåran finns risk att läckande olja kan komma ner i vattnet. Detta berör hydraulolja och smörjolja från exempelvis cylindrarnas smörjning. Cylindern och hydraulikutrustning bör utformas på sådant sätt att eventuellt läckage tas om hand



Ca 60-65 m svängbar bro



Vid broöppning bryts strömmen, 16 000 V, på en sträcka av 300 m på vardera sida av bron. Bron lyfts uppåt för att sedan kunna svänga 90 grader. El-ledningarna följer med bron, Viktigt att båda broarna öppnas/stängs samtidigt.

Det finns ingen referens på så lång hög och vridbar järnvägsbro i subarktiskt klimat. Den blir mer än dubbelt så dyr som en fast bro. Driftsäkerheten en huvudfråga för att säkra driften på Norrbotniabanan.



Snart kan fartygstrafiken vara i gång igen

Av: Aftonbladet ✉

PUBLICERAD: 16 FEBRUARI 2016



Marieholmsbron.
Foto: Wikipedia

GÖTEBORG

Efter kabelbranden i ett teknikhus i helgen kan båttrafiken under Marieholmsbron i [Göteborg](#) komma i gång igen - kanske redan under kvällen, rapporterar SR P4 Skaraborg.

Branden i teknikhuset hindrade bron från att öppnas. De senaste dagarna har branden vållat stora besvär även på järnvägstrafiken längs Bohuskusten och till Värmland och Norge. Flera av sträckorna har haft stora förseningar. Inställda tåg har ersatts av buss och många pendlare har blivit drabbade

Referensobjektet
i Göteborg har
redan havererat
en gång

Boende i Pitsund

1. Ännu en bro över Pitsundet vore förödande för byn Pitsund. Om bron placeras på fastigheten Pitsund 1:1 hamnar 12 fastigheter mellan två broar. Den befintliga vägbron har använts i 24 år. Under denna tid har Vägverket försökt åtgärda buller med trädplanteringar, flytt av sovrum, fönsterbyten och flytt av uteplatser. För två år sedan borrade Vägverket in flera tusen bultar för bullerskydd på bron. Om en ny bro placeras på Pitsund 1:1 får många fastigheter buller från två sidor. Det blir svårt att skydda sig från buller och vibrationer. Risken är att Banverket får lösa in stora delar av byn.

2. Friluftslivet, båttrafiken och närboende påverkas negativt av en ny bro på norra sidan av Pitsundet, ett område med stora kulturvärden. Där finns minnesstenar från kriget med Ryssland, sandstrand, nipor, kvällssol etc. Det är lätt att gå iland med båt och området är lättillgängligt med bil och cykel. Kommunen har tidvis skyltat för att begränsa nyttjandet. Kulturvärden finns även på Pitsund 1:1 i form av två skyddsrum. Dessa försvinner troligen med ny bro.

3. Sjöfarten kommer att påverkas negativt av ytterligare en bro. På grund av den befintliga bron flyttas sjömärken än idag eftersom dom skymms av bron för vissa lastfartyg.

4. Fisket i Piteå älvs mynning, som är av riksintresse för yrkesfisket, är redan påverkat av en bro.

5. Älven är av riksintresse för naturvård. Det finns Natur och Kulturvärden på båda sidor om Pitsundet som påtagligt skadas om ytterligare en bro byggs.

Vi anser att området runt Pitsundet inte tål någon mer bro, med hänsyn till kvarvarande natur- och kulturvärden och byn Pitsund.



PITSUNDSBRON EN RISKFAKTOR.....

Byggnation av en öppningsbar brokonstruktion över Pitsund är en given riskfaktor där minsta störning påverkar antingen Tåg eller Sjötrafiken. Och med planerade ökningen av miljövänliga sjötransporter så ökar givetvis även sannolikheten för större olyckor likt katastrofen med Tjörnbron. Man kan fort inse med sunt förnuft att Banverkets förslag på en sträckning längs E4 är väl genomtänkt då denna riskfaktor helt undanröjs. Ytterligare en aspekt som talar för Lomtjärns alternativet.

Thomas Wirén

Synd när sakens saknas. Vi som bedriver sjöfart vet att en broöppning tar 25-30 minuter när en lastbåt begär passage. Vi har fakta om detta och har praktiskt testat innebörden vad två broar bredvid varandra skulle innebära. Strömsättningen i Pitsundet är komplex och risken för haveri ökar markant oavsett brokonstruktion.

Farleden i Pitsund trafikeras bl.a. av ett 30-tal fartyg per år till och från SCA. Farleden och dess förutsättningar beskrivs ytterligare i PM Gods

Vid passage av fartyg är bron öppen i 30 min, måste öppnas innan fartyget påbörjar sin resa in i det smala, starkt strömmande sundet, (no point of return). Här rinner Pite älv, en av de större norrlandsälvarna. Öppningsfrekvensen per år har ökat sedan 2007-ca 50 st, 2021-94 st. Inom 2 år kommer sannolikt även SmurfitKappa med fartyg transportera in sitt behov av importved, precis som SCA i Munksund gör. Då dubblas antalet broöppningar. Inom 10 till 20 år kommer troligen Marine Group att uppgradera till kraftigare isbrytare som kräver broöppning.

Eftersom banan dimensioneras för 80 tåg/dygn, betyder det att flera tåg kommer ibland att få stå och vänta i 30 min på broöppning. Är trafikverket medveten om att man för all framtid redan nu bygger in ett 30 minuters fast hinder i trafikflödet?

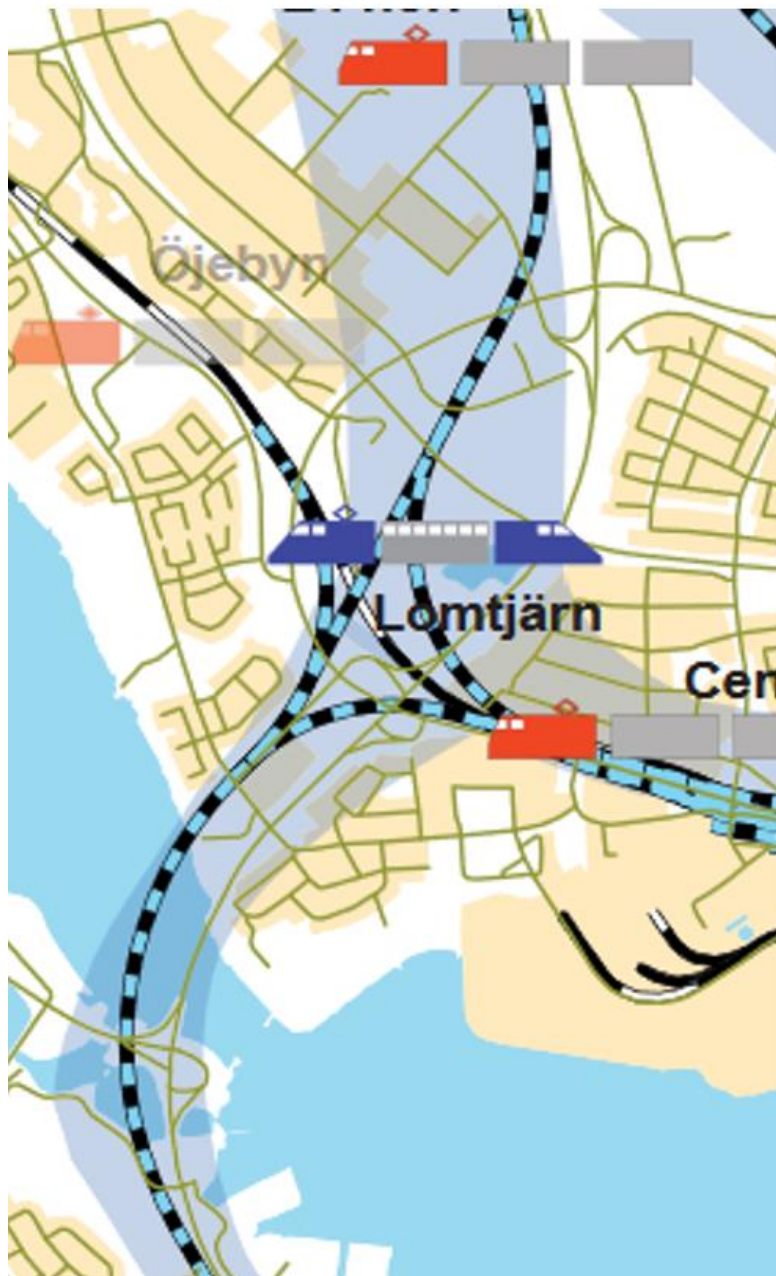
Hur påverkas erosionen stränderna vid ökad strömningshastighet, fiskebestånd, uppvandring av lax? Pitsundsområdet som kommer att påverkas negativt, är idag ett gemytligt eldorado för badande och båtfolk.



Remmisinstansen Sjöfartsverket säger att villkoren för sjötrafik får ej försämrats. Det finns endast en referens i Sverige, Marieholmsbron i Göta kanal, och den är absolut inte lika komplicerad.

Trafikverkets förslag P1

Samt kompletterande förslag till lösningar

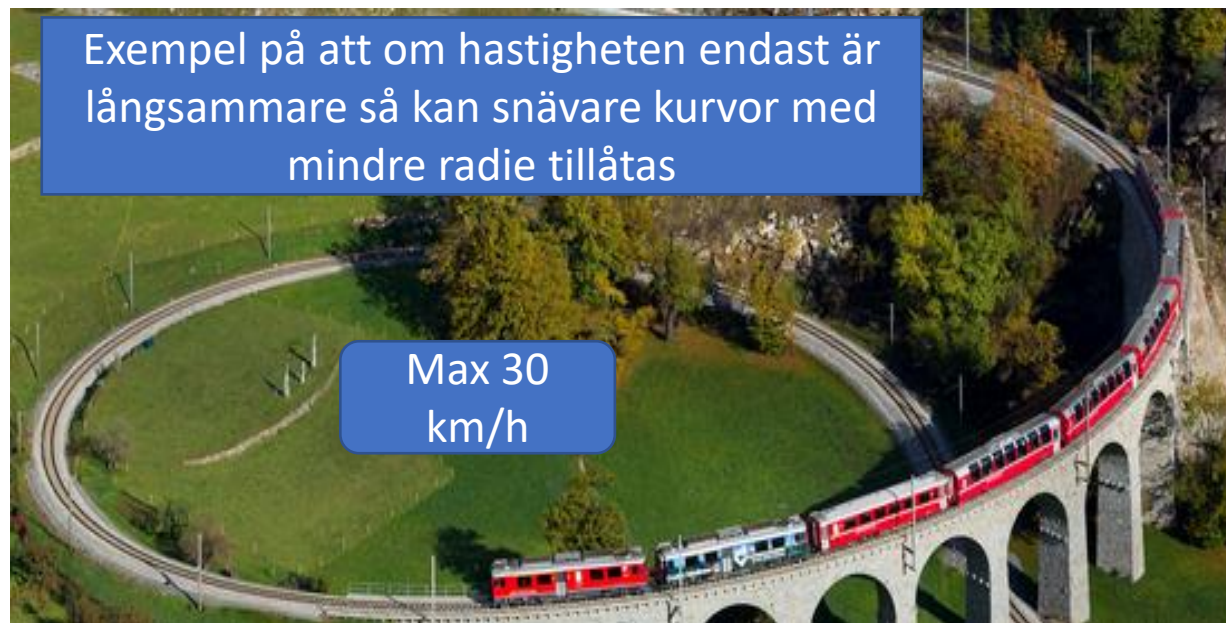


Trafikverkets förslag P1 Lomtjärn. Banorna dimensionerade för höga hastigheter och långa mjuka kurvor. Banan dimensioneras för att persontåg ska kunna köra 250 km/h och att godståg ska kunna köra 120 km/h. Lutningarna får maximalt vara 10 promille.

TRV förslag P1, långa mjuka
kurvor

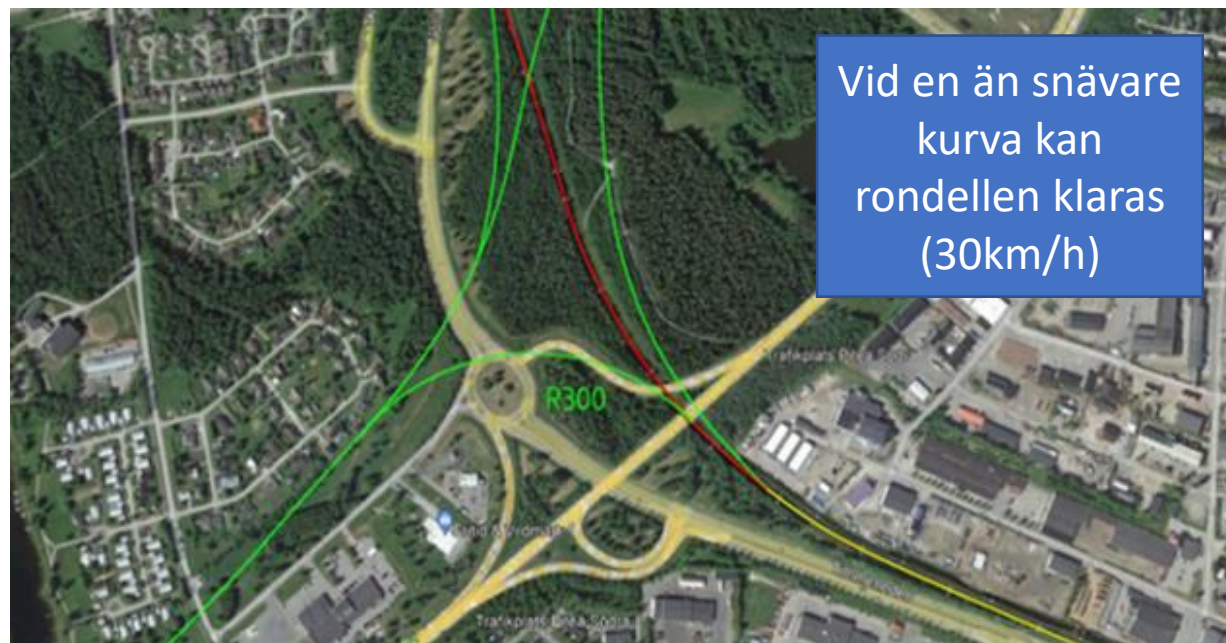


Exempel på att om hastigheten endast är
långsammare så kan snävare kurvor med
mindre radie tillåtas



Max 30
km/h

Vid en än snävare
kurva kan
rondellen klaras
(30km/h)

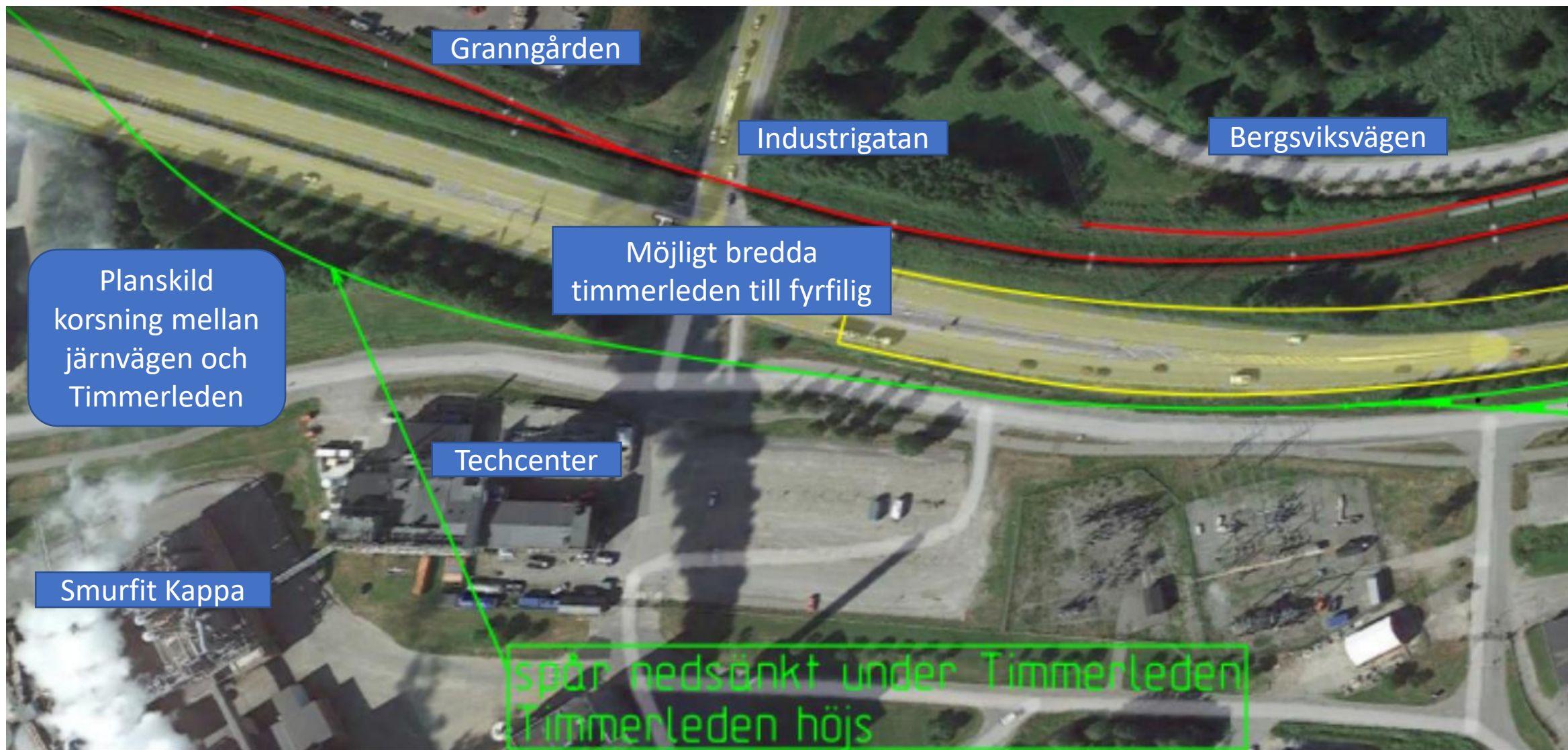




Exempel på nedsänkt järnväg under
Havsbadsvägen spåret ut mot
Haraholmen

Lösningssförslag

växlingsområde i anslutning till centrala stan



Röda spår försvinner - Gröna spår tillkommer

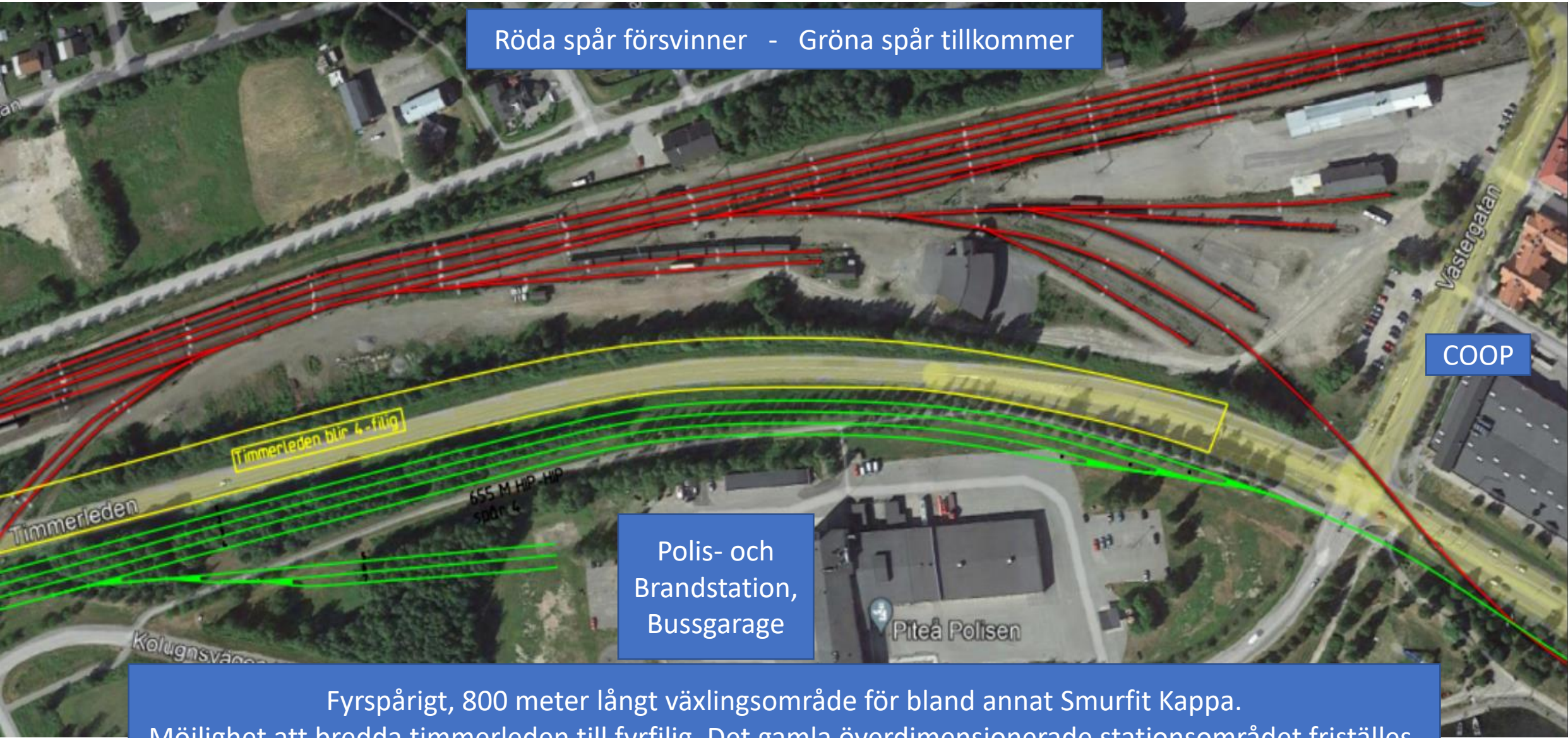
Industrigatan

COOP

Polis- och
Brandstation,
Bussgarage

Nytt spår till
Smurfit Kappa

Nytt godsvagnsspår i
Långgöleden höger



Röda spår försvinner - Gröna spår tillkommer

COOP

Polis- och
Brandstation,
Bussgarage

Fyrspårigt, 800 meter långt växlingsområde för bland annat Smurfit Kappa.
Möjlighet att bredda timmerleden till fyrfilig. Det gamla överdimensionerade stationsområdet friställes.
Befintlig brand-polis buss byggnad lämnas orörd och befintlig järnvägs korsning timmerleden försvinner.

Nutid och framtid

1915 nostalgi



Hur stor andel av dessa är
realistiskt tro kommer åka tåg?

Totalt Centrumnära potentiella pendlare In/Ut från Piteå

Ca 449 st

Övriga ej Centrumnära potentiella pendlare In/Ut från Piteå

Ca 2695 st

Källor: SCB, Regionfakta, officiell statistik Arbetsförmedlingen & Försäkringskassan



Prognosen från TRV är 3000-5000 resenärer dagligen
Jämförelse med resande mellan Boden & Luleå

Fördelar med E4:a dragningen

- Inga bullrande godståg genom centrum
- Helt i linje med Trafikverkets nutida direktiv
- Billigare totallösning - kostnadseffektiv
- Ger snabbare transporter med bättre ekonomi
- Mindre negativ påverkan på människor och miljö
- Säkrare lösning gällande logistik - Pitsund
- Ingen påverkan på sjötransporterna
- Mindre påverkan på rennäringen
- Frigör Piteå centrum mest attraktiva sjötomter för handel
- Bättre för turismen - Västra kajen och Havsbadet
- Bättre markförhållanden
- Färre fastigheter berörs
- Kortare byggtid
- Begränsad störning under byggtiden

Tack för er tid!

- Norrbotniabanan via Lomtjärn -

