

Samrådshandling

Järnvägsplan Mittbanan Perssons väg och Gäddviken bandel 224

Ånge kommun, Västernorrlands län
2025-12-10



Perssons väg



Gäddviken



Trafikverket

Postadress: Stuvarvägen 3, 852 29 Sundsvall

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Samrådshandling - Järnvägsplan Perssons väg och Gäddviken
bandel 224

Författare: Rydén Anna IVnrj2

Dokumentdatum: 2025-12-10

Ärendenummer: TRV 2025/135480

Åtgärdsnummer: 14157

Uppdragsnummer: 184874

Kontaktperson: Anna Rydén

1 Sammanfattning	4
2 Generellt om järnvägsplaner och processen	5
3 Bakgrund, ändamål och förutsättningar.....	6
3.1 Ändamål	6
3.2 Förutsättningar	7
3.2.1 Plankorsningen Perssons väg (Km 517 + 530)	8
3.2.2 Plankorsningen Gäddviken (Km 517 + 980).....	9
4 Miljöförutsättningar.....	10
4.1 Avgränsningar	10
4.2 Miljöförutsättningar	10
4.3 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	10
4.3.1 Störning för närboende	11
4.3.2 Kulturmiljö.....	11
4.3.3 Markmiljö	11
4.3.4 Skyddsvärd natur.....	11
5 Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning.....	12
5.1 Bortvalda alternativ	12
5.1.1 Bygga ny vägskyddsanläggning.....	12
5.1.2 Ersättningsväg.....	12
5.1.3 Planskild lösning med vägport	13
5.2 Stängning av plankorsning	14
6 Effekter och konsekvenser av stängning av plankorsning	15
6.1 Samlad bedömning.....	15
7 Fortsatt arbete	16
7.1 Planläggning.....	16
7.2 Tider.....	16
8 Formell hantering	17
8.1 Så här tar vi fram en järnvägsplan	17
8.1.1 Järnvägsplan	17
8.1.2 Samråd	17
8.1.3 Kungörande och granskning av plan.....	17
8.1.4 Fastställelseprövning	17
9 Källor	19

1 Sammanfattning

Trafikverket verkar generellt för att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de plankorsningar som finns längs den statliga järnvägen i Sverige. Trafikverket har också fått ett särskilt regeringsuppdrag (N2019/00388/TIF) för att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar. Vidare har regeringen i nationell plan avsatt medel för att utföra kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder längs Mittbanan.

Trafikverket har för avsikt att åtgärda plankorsningarna Perssons och Gäddviken i Ånge kommun för att kunna åstadkomma säkra trafikförutsättningar vid genomförandet av en hastighetshöjning på sträckan. Åtgärdandet av dessa plankorsningar kan ske på fyra olika sätt:

- 1) Behålla plankorsningen i befintligt läge men komplettera den med att bygga en ny vägskyddsanläggning med bommar.
- 2) Stänga plankorsningen och omleda trafiken via en ersättningsväg
- 3) Stänga plankorsningen och omleda trafiken via en planskild lösning med vägport.
- 4) Stänga plankorsningen utan vidare åtgärder.

Utifrån de alternativ som presenteras förespråkar Trafikverket alternativ 4, dvs att stänga berörda plankorsningar, som det lämpligaste åtgärdsalternativet. Det är baserat på en sammanvägd bedömning över ekonomiska, miljömässiga och fastighetsrättsliga aspekter.

En stängning av berörda plankorsningar utan vidare åtgärder innebär ingen betydande miljöpåverkan.

2 Generellt om järnvägsplaner och processen

I de flesta fall stängs plankorsningar genom att Lantmäteriet fattar beslut om att upphäva rättigheterna som finns för att passera järnvägen. Då är förutsättningen att värdeminskningen på berörda fastigheter inte väsentligt minskas eller ökas i sådan omfattning att avsevärd olägenhet uppkommer för ägaren.

I detta fall bedömer Trafikverket att väsentlig olägenhet kan uppstå för en bostadsfastighet och har då istället valt att ta fram en järnvägsplan. Trafikverket vill samråda för att ge information och ta emot synpunkter. Det innebär att projektet ska genomföras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan. Järnvägsplanen ligger sedan till grund för Lantmäteriets beslut om upphävande av överfartsrättigheterna. I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

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.

3 Bakgrund, ändamål och förutsättningar

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag (N2019/00388/TIF) för att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Trafikverkets svar på regeringsuppdraget är en ökad satsning på att åtgärda oskyddade plankorsningar.

Trafikverket verkar generellt för att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de plankorsningar som finns. Korsningarna har olika skyddsanordningar beroende på vilken typ av vägtrafikanter (fordon eller gång- och cykel) och hur många vägtrafikanter som passerar där.

I samband med ombyggnader där spårsystemet ändras vid plankorsningar eller i dess närhet, samt vid genomförandet av förändringar som leder till ökad hastighet infaller ett krav på att valet av skyddsalternativ skall omprövas.

Vidare har regeringen i nationell plan avsatt medel för att utföra kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder längs Mittbanan.

3.1 Ändamål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet innebär bland annat att det måste finnas ett godtagbart antal möjligheter att korsa järnvägen. Funktionsmålet handlar också om möjligheten för funktionshindrade att på ett säkert och bekvämt sätt kunna ta sig fram. Tidsförlusterna i en plankorsning (exempelvis väntetider) ska vara så små som möjligt för såväl järnvägs- som vägtrafiken.

Hänsynsmålet innebär att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet. En plankorsningsolycka kan få katastrofala följder med många omkomna och stora materiella skador. Av detta skäl är det viktigt att stänga plankorsningar eller höja säkerheten i dessa även om plankorsningsolyckorna inte är så många till antalet.

Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planlägningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

Aktuellt projekt är i grunden en kapacitets- och hastighetsåtgärd mellan Stöde och Ånge. Projektet är ett av flera för att öka kapaciteten längs järnvägen och möjliggöra

för timmestrafik mellan Sundsvall och Östersund. Timmestrafik kräver en restid på under 30 min mellan platser för tågmöte.

Åtgärderna längs Mittbanan ska gemensamt bidra till att möjliggöra

- Ett regionaltåg i timmen på sträckan Sundsvall – Östersund med en restidsförkortning på ca 10-15 min jämfört med idag
- Ökad kapacitet och kortare transporttider för samtliga tåg
- Ökad säkerhet genom färre plankorsningar

I nuläget går det ett regionaltåg varannan timme mellan Sundsvall och Östersund. Den gemensamma målbilden för samtliga projekt längs Mittbanan är att det ska gå ett tåg i timmen, varför det är av stor vikt att se en helhet i samtliga projekt längs Mittbanan. För att rent praktiskt höja hastigheten krävs flertalet åtgärder som t ex rälsförhöjningar, signalåtgärder samt översyn av befintliga plankorsningar.

Totalt har ett 40-tal plankorsningar längs sträckan Stöde - Ånge identifierats där skyddsalternativ behöver omprövas. Det innebär att flera av dessa plankorsningar behöver en åtgärd av något slag, det kan vara stängning av plankorsning, ersättningsväg eller nybyggnation av vägskyddsanläggning.

Enligt det regeringsuppdrag samt de riktlinjer som finns gällande plankorsningar är Trafikverkets uppdrag att jobba för en säker trafikmiljö, vilket innebär att plankorsningar med järnväg i rimligaste mån ska undvikas där så är möjligt. Därför kommer projektet här att titta på möjligheten att stänga två plankorsningar genom att ta fram en järnvägsplan.

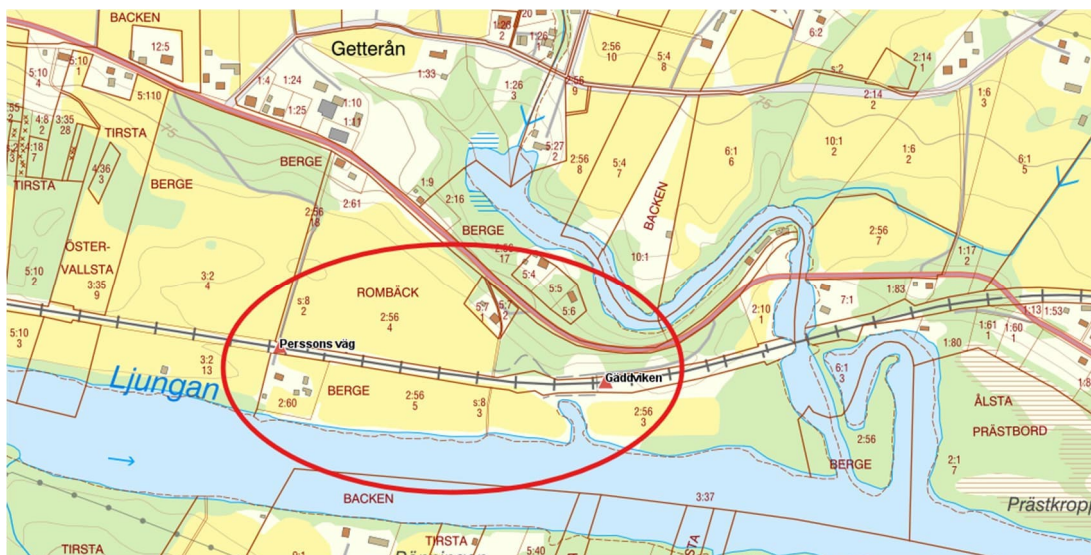
Ändamålet med denna åtgärd är att öka trafiksäkerheten i plankorsningarna Perssons väg och Gäddviken på Mittbanan.

3.2 Förutsättningar

I denna järnvägsplan utreds förutsättningarna för hantering av plankorsningarna Perssons väg samt Gäddviken. Plankorsningarna är belägna intill varandra och ligger geografiskt mellan orterna Fränsta och Torpshammar.

Väster om Perssons väg, vid plankorsningen Lillströmmen, kommer Trafikverket bygga en ny bomanläggning med produktion under sommaren 2026, se Figur 1.

De två berörda plankorsningarna, Perssons väg och Gäddviken, saknar idag vägskyddsanordning vilken innebär att trafiksäkerheten för passerande trafikanter är låg.



Figur 1. Översiktskarta över utredningsområdet inklusive berörda plankorsningar i järnvägsplanen.

3.2.1 Plankorsningen Perssons väg (Km 517 + 530)

Söder om plankorsningen Perssons väg finns en bostadsfastighet. Fastigheten avgränsas i norr av järnvägen och mot Ljungan i söder. I öst och väst omges fastigheten av jordbruksmark. Det finns ingen annan anslutande väg till/från bostadsfastigheten än den över järnvägen. Plankorsningen används främst av bostadsfastigheten samt för åtkomst till närliggande jordbruksmark.

Plankorsningen är idag oskyddad, dvs inte utrustad med bom och/eller ljud- och ljussignaler. Däremot är den utrustad med ett så kallat E-skydd, en lykta som är tänd när det är tillåtet att passera järnvägen, och som släcks då ett tåg ska passera. Idag kör tågen i en hastighet av 130 km/h förbi Perssons väg, men hastigheten planeras att höjas till 155 km/h vilket kräver att val av skyddsalternativ måste omprövas.



Figur 2. Perssons väg: vänster bild visar plankorsningen från norr, höger bild visar plankorsningen från söder.

3.2.2 Plankorsningen Gäddviken (Km 517 + 980)

Söder om plankorsningen Gäddviken finns jordbruks- och skogsfastigheter. Fastigheterna avgränsas i norr av järnvägen och i söder av Ljungan. Även öster om fastigheterna avgränsas de av vattendrag. I väster sträcker jordbruksmarken ut sig. Plankorsningen korsar järnvägen i en övergångskurva vilket innebär att sikten i vissa fall kan vara begränsad. Plankorsningen används främst för åtkomst till närliggande jordbruksmarker.

Plankorsningen är oskyddad. Idag kör tågen i en hastighet av 130 km/h förbi Gäddviken, men den hastigheten ska höjas till 140 km/h vilket kräver att val av skyddsalternativ måste omprövas.



Figur 3. Gäddviken: vänster bild med grind på södra sidan om plankorsningen. Höger bild visar plankorsningen från söder.

4 Miljöförutsättningar

4.1 Avgränsningar

Utredningsområdet begränsas till de två berörda plankorsningarna och dess närmaste omgivning. Omgivningen består till stor del av jordbruksmark samt Ljungan. Vad gäller influensområde så omfattas ett område större än endast de två plankorsningarna vad gäller barriär för omgivning och brukande av skog och mark.

4.2 Miljöförutsättningar

Plankorsningarna Perssons väg och Gäddviken ligger inom Ljungans dalgång som är ett område av riksintresse för kulturmiljövård. Dalgången tillhör de äldsta bygderna i Norrland med kontinuerlig bosättning från tidig järnålder och en stor mängd fornlämningar. Det var en viktig länk i kommunikationsleden mot Tröndelag, och en transportled för timmer med storslaget jordbrukslandskap och vattenanknuten industrialisering. Miljön fortsätter mot väster in i Ånge kommun samt mot öster in i Sundsvalls kommun. Strax norr om plankorsningarna löper S:t Olofsleden som är världens nordligaste pilgrimsled. Leden är cirka 580 kilometer lång och sträcker från Selånger i Sverige till Trondheim i Norge.

För att uppnå det nationella miljö kvalitetsmålet ”Levande sjöar och vattendrag”, har ett antal sjöar och vattendrag som bedöms ha höga natur-, fisk/fiske- eller kulturvärden utpekats som nationellt särskilt värdefulla eller nationellt värdefulla. Ljungan är särskilt värdefullt för den vattenanknutna kulturmiljön.

Inga andra kända områdesskydd, Natura 2000-områden, natur- eller kulturvärden, fornlämningar, riksintressen eller generella biotopskydd finns i området för åtgärden. Inte heller några skyddade arter finns noterade i artportalen inom området.

Plankorsning Gäddviken är belägen inom grundvattenförekomsten Tirsta-Klöstre. Grundvattenförekomsten har uppsatta miljö kvalitetsnormer (MKN) och är klassad i förvaltningscykel 3 med statusklassning god kemisk grundvattenstatus samt god kvantitativ status.

4.3 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att åtgärden inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan. Åtgärden genomförs i sin helhet inom befintlig järnvägsfastighet och inga ytterligare ytor påverkas. Därav blir påverkan på miljön ytterst marginell.

Åtgärdens barriäreffekt innebär däremot en stor påverkan för boende då de inte längre kan nå fastigheten landvägen. Den ökade trafiksäkerheten och minskad olycksrisk bedöms dock överväga den enskildes olägenhet. En längre transport för boende innebär i sin tur innebär en mycket marginell ökning av utsläpp till luft, buller och vibrationer.

Ett eventuellt stängsel efter stängning av plankorsning kan medföra en barriär i skog och mark som hindrar djur från att röra sig fritt. I detta fall är det dock en kortare sträcka med stängsel, vilket innebär en begränsad barriäreffekt.

4.3.1 Störning för närboende

Endast ett fåtal bostäder bedöms påverkas negativt av marginellt ökat trafikbuller och vibrationer på grund av åtgärden. Bullerskyddsåtgärder kommer inte att erbjudas inom ramen för projektet. Åtgärden bedöms som smärre förändring av mycket lokal karaktär som ej motsvarar väsentlig ombyggnad.

4.3.2 Kulturmiljö

Riksintresset Ljungans dalgång kommer inte påverkas vid en stängning av plankorsningarna. Tillgången till rastplatser eller boenden intill pilgrimsleden S:t Olofsleden kommer inte påverkas, varför inte heller pilgrimsleden påverkas av åtgärden.

4.3.3 Markmiljö

Schakt kommer vara aktuellt för att ta bort fundament och annan utrustning som antyder att det tidigare har funnits en plankorsning på platsen. Schaktmassor kommer att hanteras på ett sätt så att det inte leder till negativa följder för människors hälsa eller miljön.

Massor eller utrustning som negativt kan påverka grundvattenförekomsten kommer inte att lämnas kvar på platsen.

4.3.4 Skyddsvärd natur

Åtgärden påverkar inte någon yta med områdesskydd, naturreservat, Natura 2000, biotopskydd eller annat skyddsvärt objekt. Inga skyddade arter finns noterade i artportalen inom området. Åtgärden påverkar inte heller någon övrig vattenmiljö. Strandskyddets syften påverkas inte av åtgärden, varför någon dispens inte behövs.

5 Åtgärdens lokalisering, utformning och omfattning

5.1 Bortvalda alternativ

5.1.1 Bygga ny vägskyddsanläggning

Att bygga en ny vägskyddsanläggning skulle innebära att plankorsningarna skulle behållas i befintligt läge men kompletteras genom att förse med bommar.

Ett sådant alternativ skulle kräva ett mindre markanspråk, uppskattningsvis 150-200 kvm för anläggande av ett teknikskåp samt eventuellt servitut för att anlägga skyddsportaler och tillgodose parkeringsyta för uppställning i anslutning till den nya anläggningen. Anläggningen skulle till största del kunna anläggas inom Trafikverkets järnvägsfastighet. Vanligtvis krävs dock även tillgång till ytor på angränsande fastigheter under entreprenadskedet för att kunna etablera och bygga anläggningen.

Uppskattad kostnad för ny vägskyddsanläggning ca 10-12 miljoner kronor per plankorsning. Detta skulle vara en samhällsekonomiskt mycket dyr lösning eftersom den huvudsakligen skulle vara till nytta för en enskild bostadsfastighet beträffande plankorsningen Perssons väg. För plankorsningen Gäddviken skulle nyttan vara ännu lägre, då den plankorsningen endast används för mindre jord- och skogsbruk.

5.1.2 Ersättningsväg

Projektet har utrett möjligheterna att bygga en ny ersättningsväg för att möjliggöra åtkomst till fastighet vid Perssons väg samt jordbruksmark vid Gäddviken. Vägen skulle sträcka sig från Lillströmmen i väst, över jordbruksmark och sluta vid den östra fastighetsgränsen vid Perssons väg. Detta skulle möjliggöra åtkomst till bostadsfastigheten vid Perssons väg men även ge en anslutning mot åkergränsen vid Gäddviken, se figur 4.



Figur 4. Föreslagen förläggning av ersättningsväg

Vägdragning enligt ovan skulle innebära en ersättningsväg med en längd om drygt 1000 meter och kräva en körfältsyta om dryga 4 100 kvm samt en dikesyta om ca 3000 kvm. Åtgärderna skulle innebära ingrepp i omgivande åkermarker som skulle få en mindre brukbar yta.

Uppskattad kostnad för ny ersättningsväg ca 7-8 miljoner kronor.

Åtgärden skulle innebära stora ingrepp i jordbruksmark och placeringen av vägen är ogynnsam rent geografiskt med den stora närheten till vatten, översvämningsskansen är stor och vägen skulle bli dyr att underhålla/drifta då den skulle till största del försörja enbart en bostadsfastighet, i övrigt skulle vägen enbart skulle ge en kort anslutning för den intilliggande åkermarken.

Alternativet att stänga plankorsningen och leda om trafiken via en ersättningsväg skulle medföra fortsatt åtkomst till bostadsfastigheten landvägen.

5.1.3 Planskild lösning med vägport

Att bygga planskildhet med vägport är ett alternativ som skulle få stor påverkan för berörda fastighetsägare. För att möjliggöra passage för fordon (inklusive jordbruksmaskiner) skulle en vägport uppskattningsvis behöva vara 4,5 m hög och 5 m bred vilket skulle innebära omfattande mark- och schaktarbeten samt en betydande miljöpåverkan. Ett sådant alternativ skulle leda till stora intrång på kringliggande fastigheter bestående av jordbruksmark. Odlingsskillnaderna skulle därmed försämrast. Det skulle innebära en kostnad på uppskattningsvis 20 miljoner kronor per vägport. Därtill skulle vägporten i och med en sänkning av marken riskera att svämmas över då marken i nuläget redan ligger inom påverkansområde för uppskattnat 100-årsflöde och beräknat högsta flöde. Sett till de förutsättningarna som finns kring berörda plankorsningar och användningen av dessa är en vägport inte ett möjligt alternativ då det inte är samhällsekonomiskt rimligt.

5.2 Stängning av plankorsning

Utifrån de alternativ som har presenterats ovan bedömer Trafikverket att stänga de båda plankorsningarna, Perssons väg och Gäddviken som det lämpligaste åtgärdsalternativet. Det är en sammanvägd bedömning över ekonomiska, miljömässiga och fastighetsrättsliga aspekter.

Att stänga en plankorsning innebär att vägen som korsar spåret samt vägbeläggning i spåret (träplank) tas bort. Skyddsportaler demonteras. Markavvattning parallell med banan säkerställs.

Efter stängning kan stängsling bli aktuellt längs med järnvägen enligt figur 4. för att förhindra olovlig passage.



Figur 4. Sträcka för eventuell stängsling

Åtgärdens lokalisering är given då projektet handlar om att två befintliga plankorsningar ska stängas.

6 Effekter och konsekvenser av stängning av plankorsning

Stängning av plankorsningarna minskar olycksrisken och en utebliven stängning skulle utgöra ett hinder för att utöka kapaciteten och hastigheten längs Mittbanan som är ett viktigt stråk för att förbinda fjällvärlden i väst med kusten i öst. En stängning av plankorsningarna kommer att innebära en betydligt säkrare och en mer effektiv järnväg.

Servitut som gäller nyttjande av plankorsningarna kommer att upphävas i samband med stängning. Det innebär att fastighetsägare vid Perssons väg och Gäddviken inte längre kommer att ha rättighet att passera järnvägen.

Vid stängning av plankorsningen Perssons väg kommer det inte längre vara möjligt att komma till bostadsfastigheten landvägen via en ordnad enskild väg. Fastigheten blir då endast möjlig att nå via vattnet eller gångväg i åkerkant från plankorsning Lillströmmen. För övriga transporter till jordbruksmark kring Perssons väg får servitut ordnas för att åka över befintlig åkermark från plankorsning Lillströmmen. Alternativt kan frivillig omarrondering bli aktuellt för att skapa färre och sammanhängande markfastighetsområden.

Vid stängning av Gäddviken skulle åkermarken endast bli tillgänglig genom att servitut ordnas för att åka över befintlig åkermark och bostadsfastighet från plankorsning Lillströmmen. Alternativt kan frivillig omarrondering bli aktuellt även här för att skapa färre och sammanhängande markfastighetsområden.

6.1 Samlad bedömning

Utöver de aspekter som nämns i bortvalda alternativ så väger även följande aspekter in i den samlade bedömningen.

Den sammanvägda bedömningen är att den föreslagna åtgärden uppnår ändamålet med att öka trafiksäkerheten i plankorsningarna Perssons väg och Gäddviken, samt bidrar till att funktionsmålet med tillgänglighet för resor ökar i och med att åtgärden minskar risken för olyckor. En järnväg där riskfyllda avsnitt byggs bort minskar även risken för stopp i framkomligheten. Hänsynsmålet med säkerhet uppfylls i och med att möjligheten till att korsa järnvägen inte längre blir möjligt.

Olägenheten för det enskilda intresset att inte längre kunna korsa järnvägen övervägs av fördelarna för det allmänna intresset med ökad säkerhet i plankorsningar och att risken för olyckor med skadade och omkomna minskar.

Planen strider inte mot miljöbalkens intentioner beträffande miljöbalken allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer. Inga kända områdesskydd, Natura 2000-områden, fornlämningar, riksintressen för naturområden eller biotopskydd finns i området där åtgärden ska genomföras. Riksintresset Ljungans dalgång kommer inte påverkas vid en stängning av plankorsningarna. Det kommer således inte att innebära någon påverkan eller skada på dessa intressen.

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

7.2 Tider

Hantering av plankorsningarna Perssons väg och Gäddviken sker inom ramen för ett övergripande kapacitet- och hastighetshöjningsprojekt. I det projektet hanteras ett 40-tal plankorsningar inom sträckan Stöde-Ånge. Projektet startades upp under år 2024 genom att ett flertal inledande ansökningar av lantmäteriförrättningar skickades in för berörda plankorsningsåtgärder i området. Parallellt med detta startades även en projektering av nya vägskydd (bommar) vid plankorsningar på sträckan Stöde-Ånge.

Under år 2025 lämnades ytterligare ansökningar om lantmäteriförrättningar in för hantering av stängning av flera plankorsningar längs sträckan samt att man även startade upp en projektering av nya plankorsningar på sträckan Bräcke-Östersund samt projektering av åtgärder för hastighetshöjning sträckan Fränsta-Johannisberg (en sträcka om ca 7 km).

Sett framåt är planen att under år 2026 starta produktionen för uppförande av nya vägskyddsanläggningar på sträckan Stöde-Ånge samt inleda produktionen för hastighetshöjningen (rälsförhöjning och signalåtgärder) på sträckan Fränsta-Johannisberg

Under år 2027 planeras produktionen för uppförande av nya vägskyddsanläggningar på aktuella plankorsningar på sträckan Bräcke-Östersund

Under perioden 2028-2032 är förhoppningen om att inleda produktionen för en hastighetshöjning (rälsförhöjning och signalåtgärder) längs sträckan Stöde-Ånge

Lantmäteriförrättningarna har och kommer fortsätta att lämnas in löpande för samtliga berörda områden längs sträckan och följer där en parallell tidsplan.

Utöver detta pågår även ett flertal andra projekt längs Mittbanan med syfte att bidra till det gemensamma målet om en högre kapacitet och hastighet.

Planarbetet bedrivs med målet att järnvägsplanen skall ha vunnit laga kraft kring årsskiftet 2026/2027.

8 Formell hantering

8.1 Så här tar vi fram en järnvägsplan

8.1.1 Järnvägsplan

Järnvägsplan är en handling som beskriver hur mycket markområde vi behöver ha tillgång till för att kunna genomföra vårt byggprojekt. För att få tillgång till marken måste det genomföras en planläggningsprocess som resulterar i en fastställd järnvägsplan. Den ger Trafikverket så kallad rådighet över marken.

Planläggningsprocessen och arbetet med att ta fram en vägplan kallas för planläggning. I planläggningsprocessen utreds VAR och HUR det 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.

8.1.2 Samråd

Samråd är av stor betydelse under hela planläggningen. Samråd innebär att Trafikverket tar kontakt och för en dialog med andra myndigheter, organisationer eller berörd allmänhet för att få synpunkter och kunskap. Vi kan ha samråd genom enskilda och öppna möten, särskilda möten med de markägare som är berörda, öppet hus, information och dialog genom trycksaker och på internet. Synpunkterna från samråden sammanställs i en samrådsredogörelse där vi också redovisar vad vi gjort med anledning av synpunkterna.

Vi utreder förutsättningarna för byggandet och vilka problem som behöver lösas. Vi studerar olika förslag på utformning, exempelvis vägbredd, broar och andra tekniska frågor. Projektets miljöpåverkan och förslag till försiktighets- och skyddsåtgärder är en viktig del under framtagandet av järnvägsplanen. I projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan tas en miljökonsekvensbeskrivning fram, i andra fall görs en miljöbeskrivning i planen.

8.1.3 Kungörande och granskning av plan

När utformningen av projektet är klar och samråden är avslutade kommer järnvägsplanen att kungöras och hållas tillgänglig för granskning under minst 30 dagar då möjlighet finns att skriftligt inkomma med eventuella synpunkter. Synpunkterna sammanställs och besvaras i ett granskningsutlåtande. Ibland kan synpunkterna leda till att planen behöver ändras, vilket också kan innebära att en ny granskning måste genomföras. När planen inklusive eventuella ändringar är komplett yttrar sig länsstyrelsen över planen innan den skickas vidare till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning för fastställelseprövning.

8.1.4 Fastställelseprövning

Planen fastställs om Trafikverket vid prövningen kommer fram till att den kan godtas och fördelarna för allmänheten överväger de olägenheter som projektet

orsakar enskilda intressen. Om inget överklagande inkommer vinner planen laga kraft. Om planbeslutet överklagas är det regeringen som prövar överklagan.

När planen har vunnit lagakraft ansöker Trafikverket hos Lantmäteriet om genomförande av järnvägsplanen. När Lantmäteriet beslut vunnit laga kraft får Trafikverket genomföra de åtgärder järnvägsplanen medger och bygget kan påbörjas.

9 Källor

TDOK 2015:0311 Plankorsningar – Val av skyddsalternativ

TDOK 2016:0246 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg

TDOK 2017:0367 Trafikverkets hantering av plankorsningar

Notera: I denna handling används benämningen stängning av plankorsning lika som i lagen om byggande av järnväg. Med stängning avses då både fysisk stängning, dvs urplankning, borttagning av skyltar och liknande, samt att alla överfartsrättigheter har upphävts.

Inom Trafikverket används benämningen stängning av plankorsning enbart syftande till att fysiskt förhindra passage över järnvägen, medan benämningen slopning av plankorsning innebär att även de överfartsrättigheterna har hanterats. En slopning innebär följaktligen att en stängning hanteras i två steg.