

Öppet hus om Samrådshandling Projekt Erikslund

Brobyte och linjerätning

och

Dialogmöte kring resandeutbyte, trafikering och kollektivtrafik för Erikslund

Information om projektet hittar ni på Trafikverkets webbplats

[Erikslund linjerätning och brobyte - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)



Hållpunkter för kvällen 2025-10-22

Kl. 15-21 Öppet hus med olika stationer

Kl. 18.30 - 19.15 Presentationer

Kl. 19.30 - 20.15 Allmänna frågor

Vi bjuder på fika.

Information om projektet hittar ni på Trafikverkets webbplats

[Erikslund linjerätning och brobyte - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Dagordning

- Presentation av deltagare

Samrådshandling Erikslund, Brobyte och linjerätning

- Beskrivning av projektet
- Beskrivning av projektläget
- Utformning järnvägsanläggningen
- Ny järnvägsbro över Ljungan – tillstånd vattenverksamhet
- Miljö
- Buller & vibrationer
- Mark och fastighetsfrågor
- Preliminär tidplan

Presentation och dialog om resandeutbyte, trafikering och kollektivtrafik





Deltagare

Lennart Westman

Håkan Högberg

Mats Svensson

Stina Sundström

David Ring

Linn Elmlund

Jon Hansson

Per Köhler

Moderator

Projektledare

Projekteringsledare

Projektingenjör

Markförhandling

Samordnande Miljö

Planering

Kapacitetsanalys
(länk)

Sara Dahlsten

Jesper Lundberg

Christin Borg

Olle Tiderman

Buller (Sweco)

Plansamordning
(Sweco)

Din Tur

Senior rådgivare

Norrtåg (länk)

Beskrivning av projektet

- Ny järnvägsbro och linjerätning
- Ombyggd driftplats
 - Samtidig infart – att två tåg kan mötas samtidigt på driftplatsen
 - Förlängd driftplats – att tåg upp till 750 meter kan mötas på driftplatsen
- Väg 516 får nytt läge, utformas på bro över järnvägen (gul pil)
- Väg 511 sänks för att anpassas till den nya korsningen med väg 516 (rosa pil)

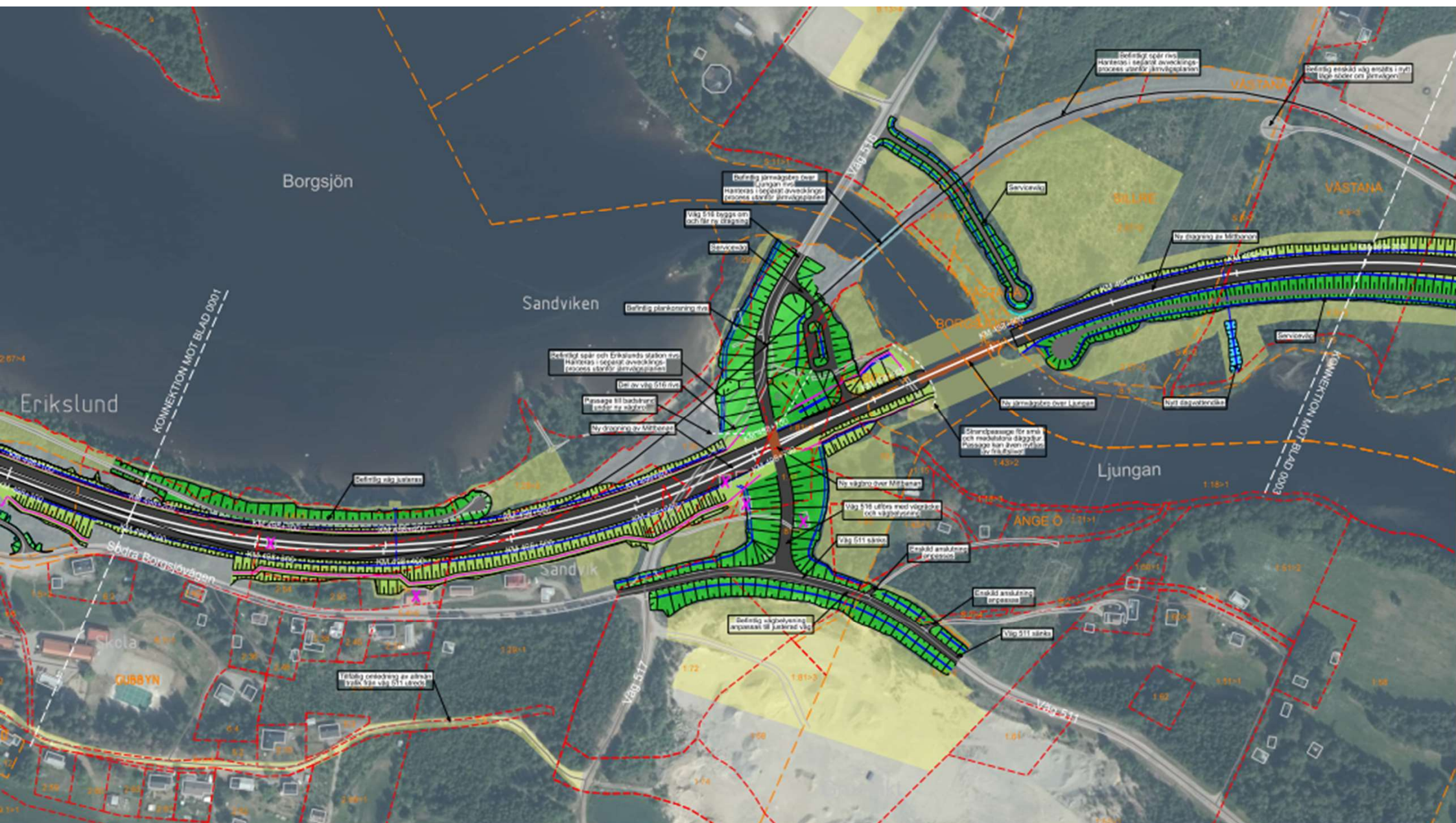


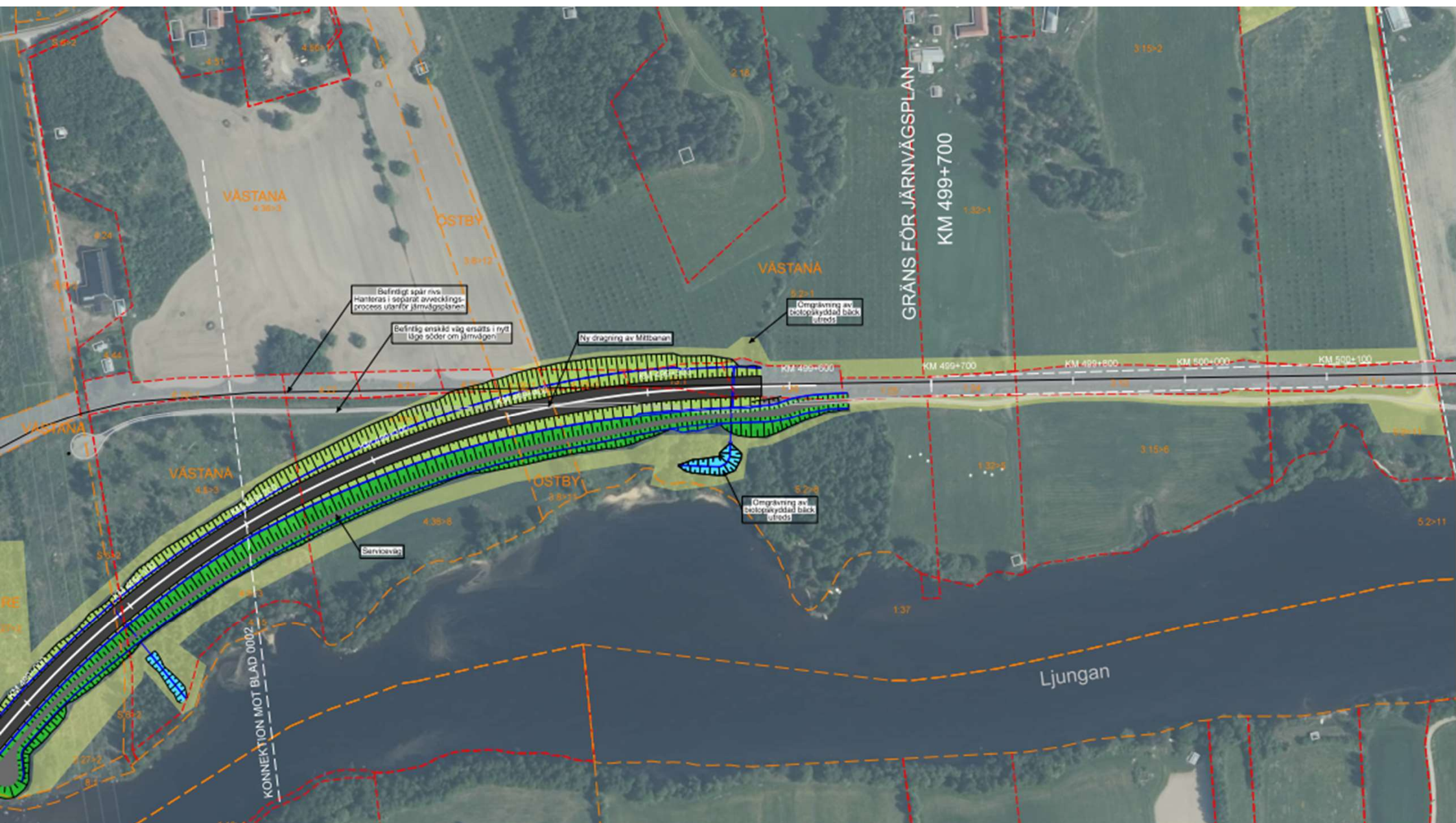
Beskrivning av läget i projektet

- Samrådshandling med förslag till utformning järnvägsanläggningen
 - Samrådstid: 15 oktober-17 november 2025
 - Samrådsmöte/öppet hus nu: 22 oktober kl. 15-21
- Preliminär planbeskrivning
- Preliminär miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Broförslag
- Buller- och vibrationsutredning i slutfas
- Geotekniska undersökningar inklusive markmiljöundersökningar är utförda
- Personskyddsstängsel längs järnvägen genom Erikslund









Ny järnvägsbro över Ljungan – tillstånd vattenverksamhet

Tillstånd vattenverksamhet

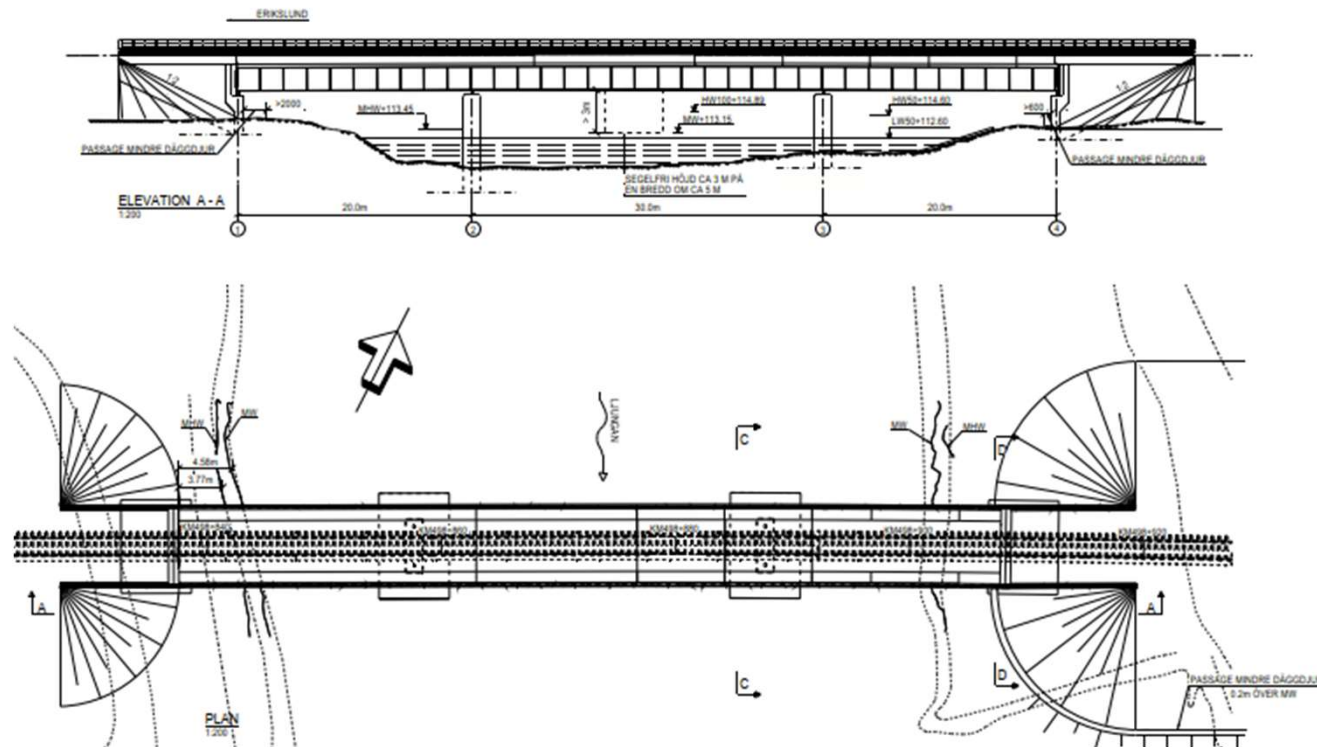
- Separat process för tillstånd utföra arbete i vatten enligt MB 11 kap.
- Mark- och miljödomstolen.

Tidplan

- Samrådsunderlag och avgränsningssamråd, hösten 2025
- Ansökan och MKB till domstolen, höst/vinter 2026
- Kontrollprogram för byggskede

Samrådsunderlag

- Planerad verksamhet
- Förutsättningar och förväntade miljöeffekter
- Skyddsåtgärder



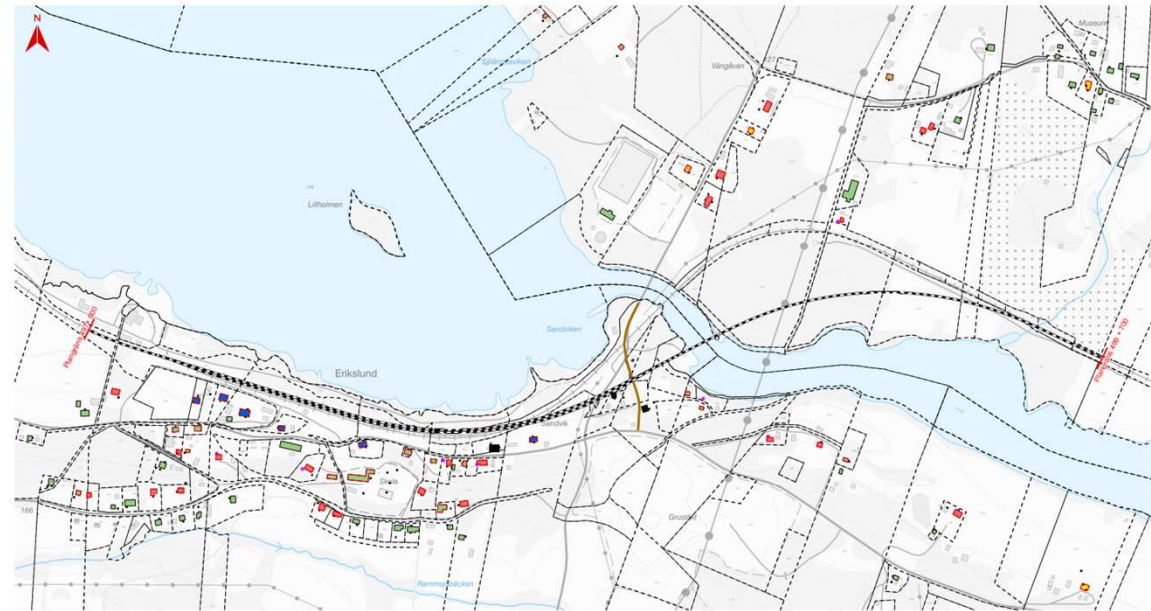
Miljö

- MKB – miljökonsekvensbeskrivning: projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Slutversion MKB godkänns av Länsstyrelsen.
- Effekter och konsekvenser
- Inarbetade åtgärder beskrivs i MKB, fastställs järnvägsplan eller åtaganden till senare skede.
- Undersökningar, inventeringar, utredningar: exempelvis naturvärdesinventering, brunnsinventering, provtagning markmiljö.



Buller- och vibrationsutredning

- Föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder redovisas
- För några fastigheter pågår vidare utredning
- Källnära åtgärder är utredda men bedöms inte vara motiverade
- Vibrationsutredning pågår
- För frågor om enskilda fastigheter finns separat informationsstation



Mark- och fastighetsfrågor

En järnvägsplan som fått laga kraft ger den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark som behövs permanent för järnvägsändamål. ([4 kap. 1 § LBJ](#))

Järnvägsplanen ger också skyldighet att lösa in mark om fastighetsägare begär det. ([4 kap. 2 § LBJ](#))

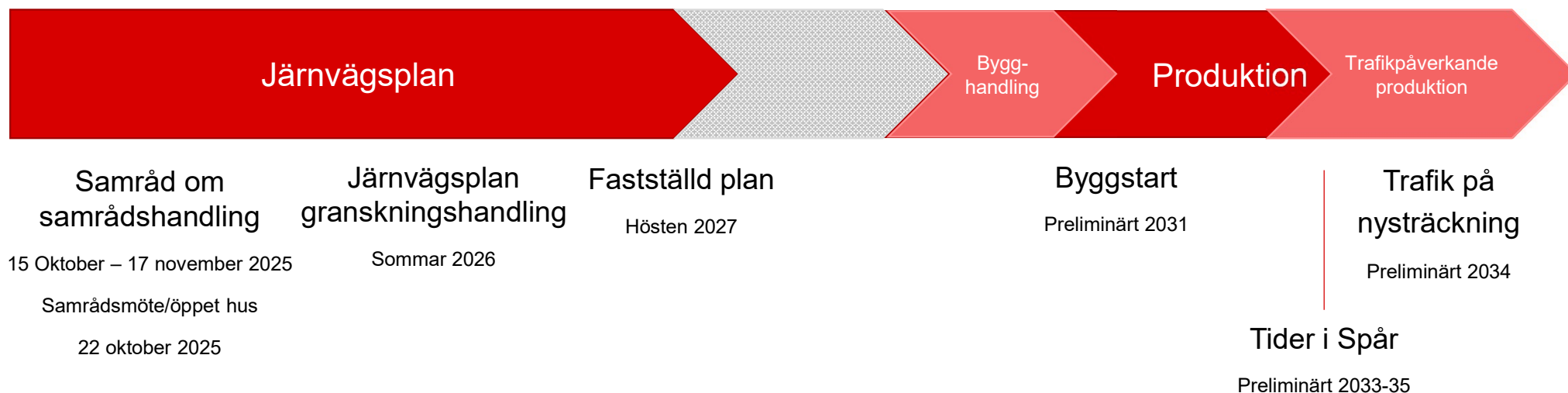
För frågor om enskilda fastigheter finns separat informationsstation



Planprocessen



Erikslund - preliminär tidplan



Nationellt beslutade åtgärder på Ostkustbanan (Sundsvall resecentrum och Dubbelspår Sundsvall-Dingersjö) tillsammans med kontakledningsupprustningen på Stambanan genom övre Norrland (Bräcke – Vännäs) medför att Mittbanan (Bdl 224) blir omledningsbana under kommande år. Det innebär i dagsläget att projekt Erikslund behöver vänta till 2033 för att få bygga i spårmiljö.

Lämna skriftliga synpunkter på järnvägsplanens samrådshandling eller vattenverksamheten

**Brev:**

Trafikverket,
Ärendemottagningen,
Investeringsprojekt,
Box 810
781 28 Borlänge

**E-post:**

investeringsprojekt@trafikverket.se

Märk alltid brev och e-post:

För järnvägsplan: **TÄHS-2025-000014**

För vattenverksamhet: **TRV 2025/73622**



Synpunkter kan även lämnas digitalt via ett formulär på trafikverket.se/erikslund-linjeratning

Synpunkter önskas senast 17 nov 2025.



Projektets kontakter

Håkan Högberg, projektledare

E-post: Hakan.hogberg@trafikverket.se

Tel: 010-123 07 08

David Ring, markförhandlare

E-post: david.ring@trafikverket.se

Tel: 010-123 43 36

Information om projektet hittar ni på Trafikverkets webbplats

[Erikslund linjerätning och brobyte - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Presentation och dialog om resandeutbyte, trafikering och kollektivtrafik

Målbild för planerade åtgärder på Mittbanan

Åtgärderna ska bidra till

- Ökad kapacitet och kortare transporttider
- Norrtågs vision
 - Ett regionaltåg i timmen Sundsvall – Östersund
 - En restidsförkortning på ca 15 min för regionaltåg jämfört med idag Sundsvall – Östersund
- Ökad säkerhet genom färre plankorsningar

Trafikprognos och kapacitetsutnyttjande Mittbanan

2024 dygn



2024 (tåg per dygn)

Linjedel	Snabbtåg	Övriga persontåg ink Tjt	Godståg	Summa tåg
Sundsvalls västra-Ånge		22	13	35
Bräcke-Östersunds central	2	23	4	29
Östersunds central-Duved		17	2	19
Duved-Storlien		5	0	5

2024 max 2h



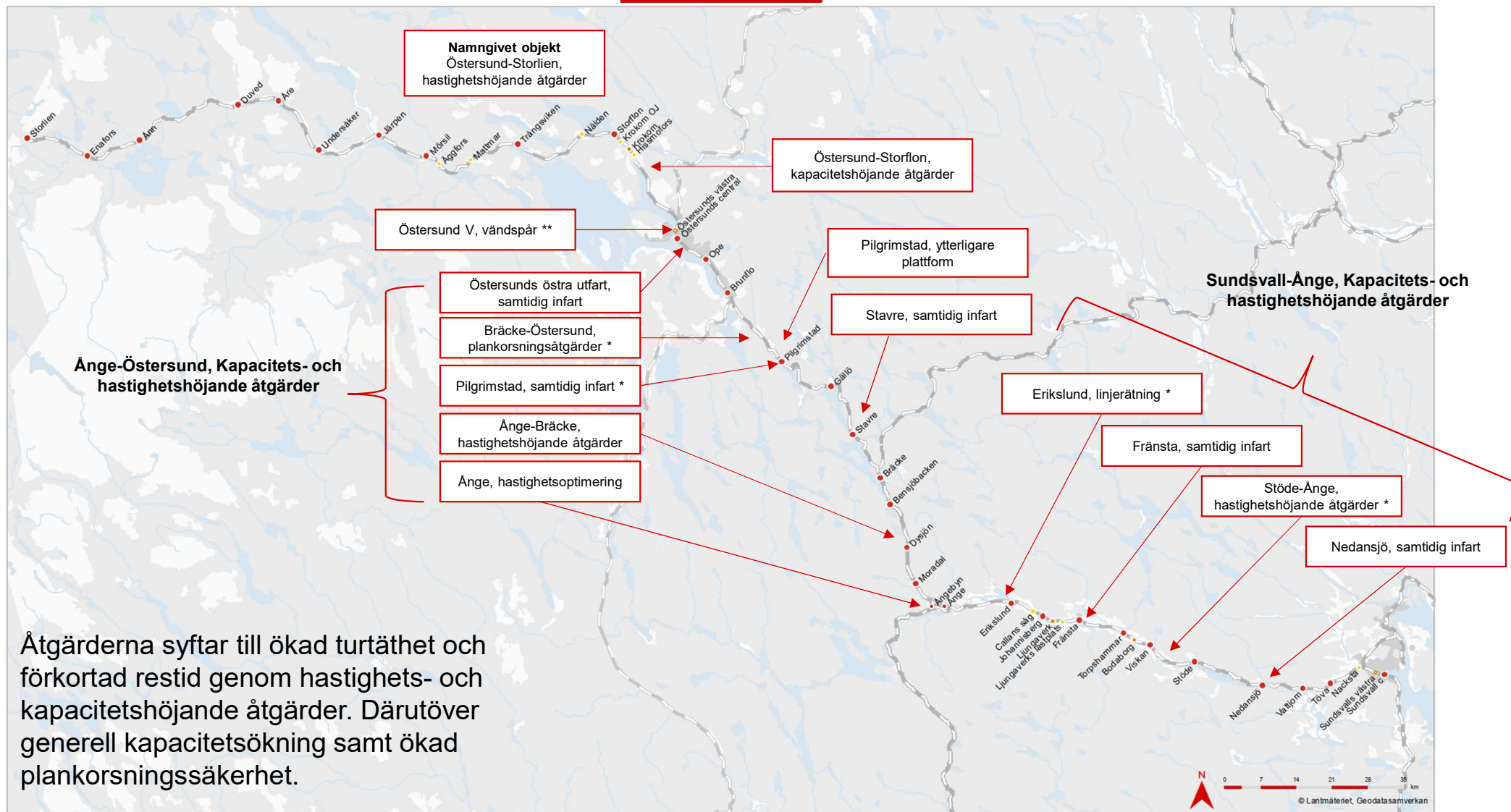
Prognos 2045 (tåg per dygn)

Linjeindelning	Snabbtåg	Övriga persontåg	Godståg	Summa tåg
Nacksta-Ånge	0,0	30,0	16,6	46,6
Bräcke-Östersunds Central	6,0	32,0	6,2	44,2
Östersunds Central-Duved*	4,0	14,0	2,7	20,7
Duved-Storlien*	4,0	8,0	0,0	12,0

*) Potential för +6 tillkommande godståg/dygn efter elektrifiering av Meråkersbanan

≤60 %	Lågt	Det finns ledig kapacitet och möjlighet att köra fler tåg och underhålla banan.
61-80 %	Medel	Systemet är störningskänsligt och en avvägning måste göras mellan olika aktörers behov
81-100 %	Hög	Linjedelen är högt utnyttjad i förhållande till sin tillgängliga kapacitet, svårt att få plats med ytterligare tåg och banarbeten.

Planerade åtgärder Östersund-Ånge och Ånge-Sundsvall



Gångtidsvinster med Erikslund linjerätning

Tidsvinst jämfört med nuvarande hastighet 70 km/h

Utan hänsyn till tågmöten och trafikupplägg

<u>Tågtyp</u>	Tidsvinst Alt 130 km/h
Regionaltåg (X62) inkl indraget uppehåll i Erikslund	ca 2 min
Regionaltåg (X62) med uppehåll i Erikslund	ca 0,5 min
Passerande persontåg	ca 1 min
Godståg (Rc4 1100 ton 100 km/h) passerande	ca 1 min

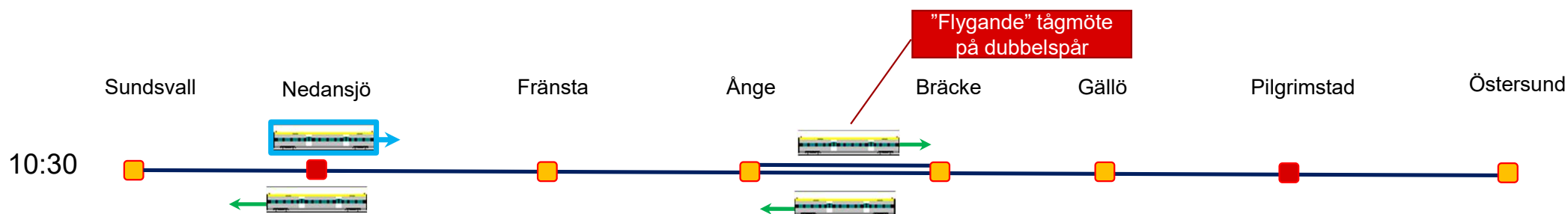
Genom att kombinera Erikslund linjerätning med övriga åtgärder på Mittbanan möjliggörs ett nytt trafikupplägg för regionaltågen som kan **minska restiden Sundsvall – Östersund med ca 15 min!**

Hur uppnås korta restider och utökad turtäthet på en enkelspårig bana som Mittbanan?

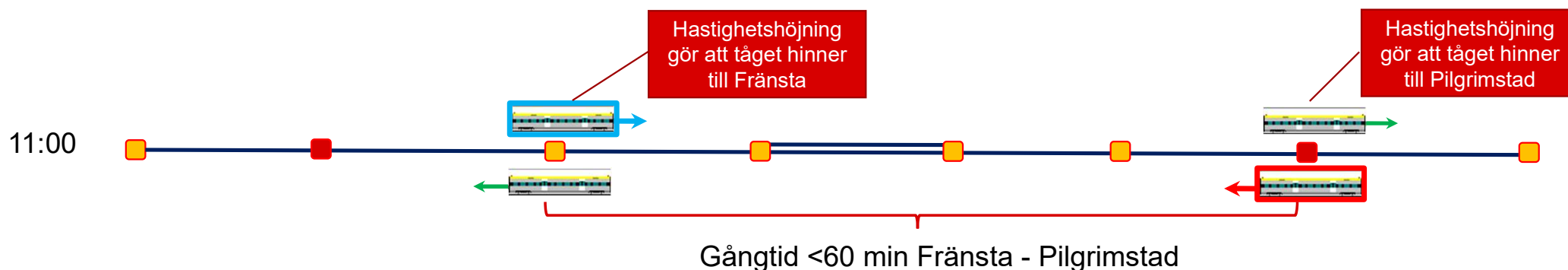
- Effektivt mötesmönster utan långa väntetider på mötande tåg
- I första hand önskvärt med tågmöten där resandeutbyte sker
- Ett tåg i timmen kräver gångtid < 30 min och < 60 min mellan platser för tågmöte
- Knutpunkt i bl a Sundsvall med anslutande tåg- och busstrafik

Efterfrågat trafikupplägg Sundsvall – Östersund

ca 10.10 avgång Sundsvall utifrån knutpunkt Sundsvall med anslutning från Ostkustbanan/Ådalsbanan (*blått tåg*)



ca 10.40 avgång Östersund (*rött tåg*)



ca 12.20 ankomst Östersund → vänder mot Sundsvall 12.40

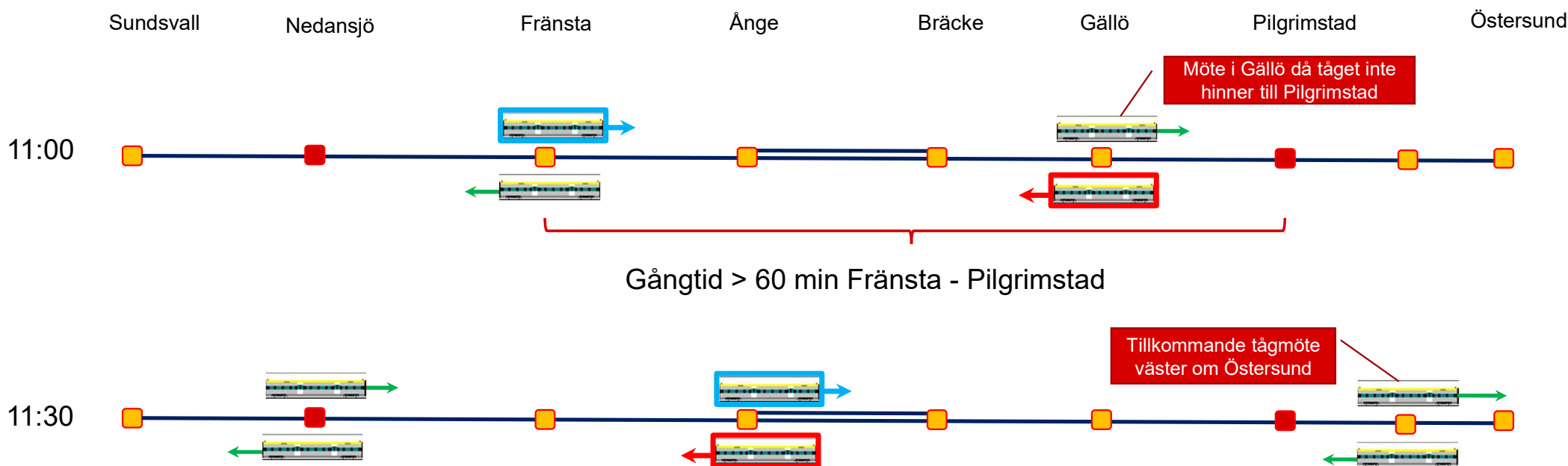
ca 12.50 ankomst Sundsvall → vänder mot Östersund 13.10

Restid ca **2h 10 min Sundsvall – Östersund**
Korta vändtider i Sundsvall och Östersund

Vad händer om tillräcklig tidsvinst inte nås?

ca 10.10 Avgång Sundsvall utifrån knutpunkt Sundsvall med anslutning från Ostkustbanan/Ådalsbanan (blått tåg)

ca 10.25 Avgång Östersund (rött tåg)



ca 12.35 Ankomst Östersund → vänder mot Sundsvall 13.25

ca 12.50 Ankomst Sundsvall → vänder mot Östersund 13.10

Restid ca 2h 25 min

Mindre effektiva omlopp, lång vändtid i Östersund



Sammanfattning trafikering Sundsvall – Östersund

- Erikslund linjerätning tillsammans med övrig åtgärder möjliggör en trafikering enligt Norrtågs vision
 - Nuläge (ett tåg varannan timme) ca 2h 25 min
 - Ett tåg i timmen med planerade hastighetshöjningar ca 2h 10 min

ca 15 min kortare restid
- Med trafikering enligt Norrtågs vision blir åtgärderna samhällsekonomiskt lönsamma (annars olönsamt)
- Inga alternativa åtgärder har identifierats som kan ge samma effekt till liknande eller lägre kostnad

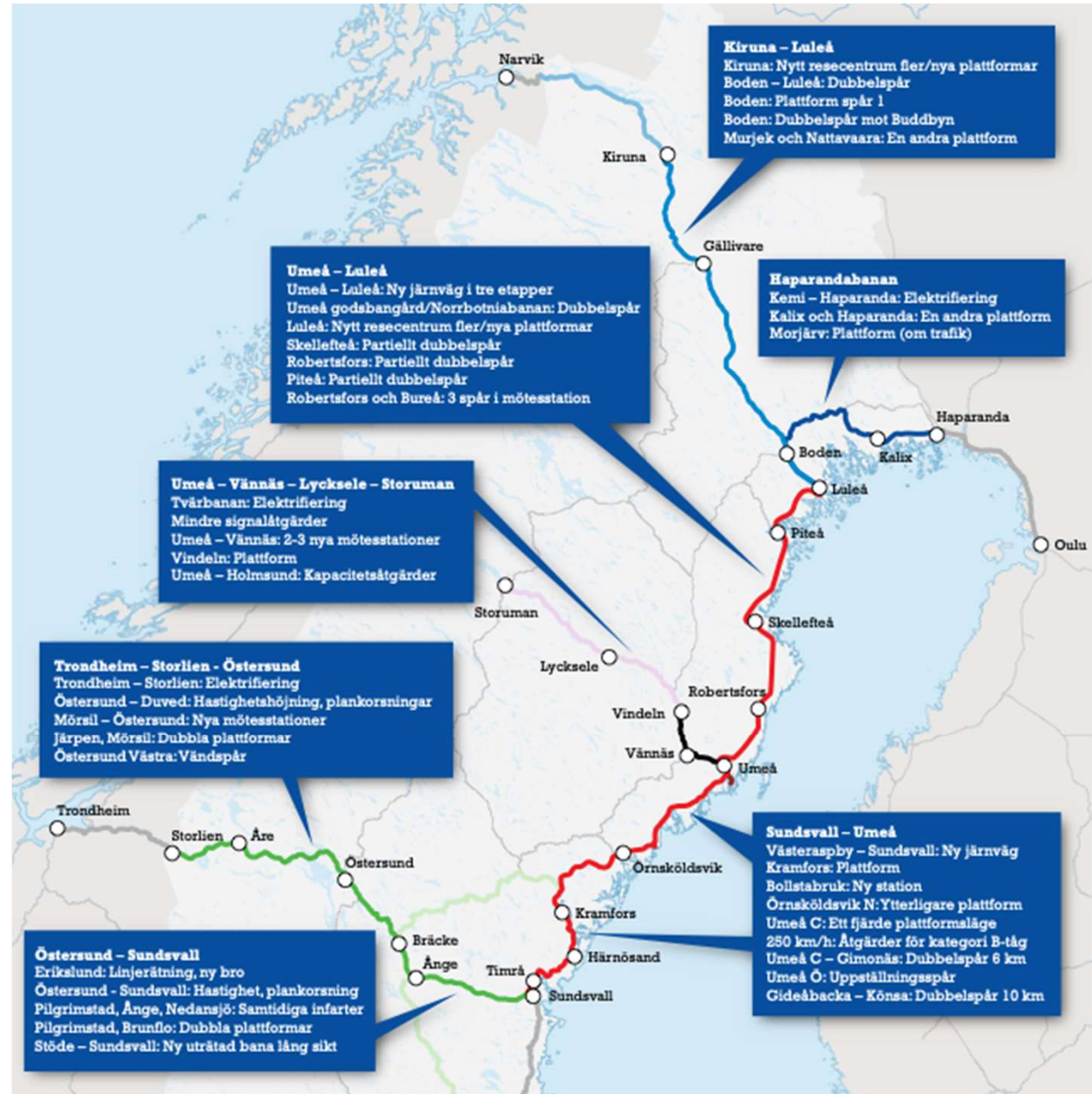
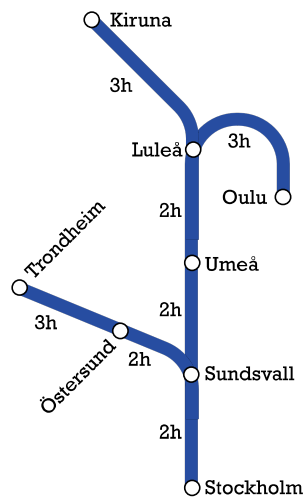
Tågstrategi

- En politisk vision och inriktningsplan om ett samlat trafiksystem för framtidens persontågstrafik i norr.
- **Framtid** med stark samhällsutveckling, klimatutmaning, regional utveckling i hela norra Sverige
- **Nya fordon**, nya banor och fler fordon för utökning av befintlig trafik
- **Resandeutveckling** i befintlig och utökad trafik samt nya och förbättrade banor. Målbild takttrafik.



Infrastruktur

- Stora satsningar på Malmbanan
- Dubbelspår Boden-Luleå
- Nya stora stationer Kiruna/Luleå
- Elektrifiering Finland/Norge
- **Mittstråkets restid minskar 30 min**
- Kvalitetsbrister i norr
- Tydlig målbild



Norrtåg 2023

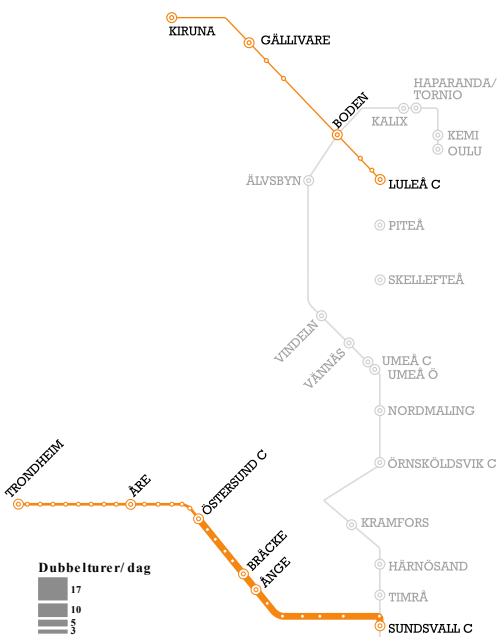
Restidskvoter

	2019	RTK	2040	RTK	Bil
Luleå–Boden–Kiruna	3.50	0.87	3.50	0.87	4.08
Luleå–Gällivare	2.33	0.77	2.33	0.77	3.00
Luleå–Haparanda	1.57	1.10	1.26	0.86	1.46
Sundsvall–Östersund	2.25	0.97	2.10	0.88	2.30
Östersund–Åre	1.22	0.83	1.16	0.78	1.30
Östersund–Trondheim	3.57	1.02	3.37	0.93	3.53
Umeå–Luleå	4.02	1.29	1.52	0.56	3.26
Umeå–Skellefteå–Luleå	4.10	1.19	3.00	0.86	3.26
Umeå–Vindeln	0.52	0.96	0.52	0.96	0.54
Umeå–Vännäs	0.24	0.88	0.24	0.88	0.30
Umeå–Holmsund	0.25*	1.25	0.13	0.65	0.19
Umeå–Sundsvall	3.12	0.98	2.1	0.66	3.18
Umeå–Örnsköldsvik	1.02	0.81	0.59	0.69	1.25
Östersund–Sollefteå–Umeå	5.52*	1.17	4.06	0.82	4.59

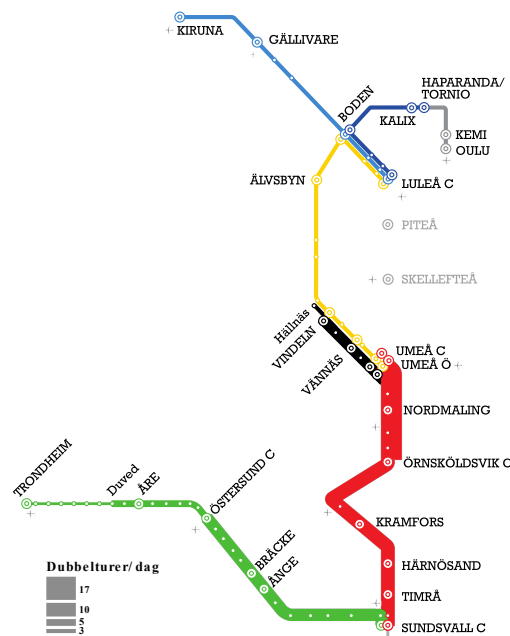


Trafikutveckling 2009-2040

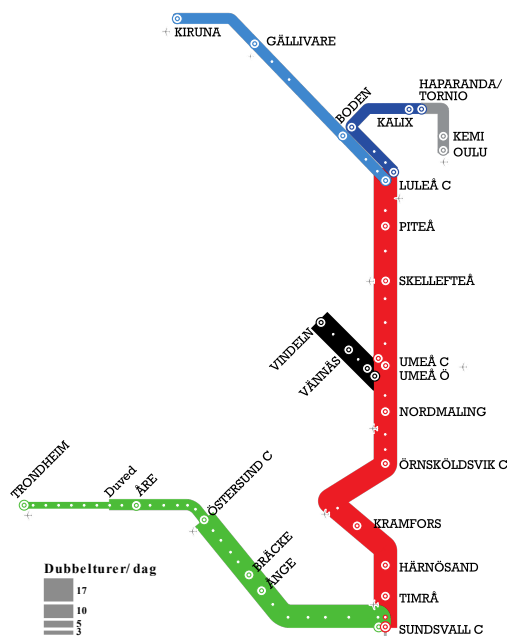
2009



2023



2040 basutbud



2040 bas + nya stråk



Trondheim-Östersund-Sundsvall

- Målbilden 2040 är trafik i takt
 - varje timme Östersund-Sundsvall
 - varannan timme Duved-Östersund
 - var fjärde timme Trondheim-Duved
- Elektrifiering i Norge öppnar för direkttåg och utvecklad Trondheim-Östersund-Sundsvall-Stockholm.
- Restiden förkortas ca 30 minuter med direkttåg och planerade investeringar
- Nyckelfrågan är tågutbudets frekvens och konkurrensförmågan mot bil



Tidtabell															
Östersund		5.39	6.39	7.39	8.39	9.39	10.39	osv.	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39	21.39	22.39
Ånge	5.40	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40		17.40	18.40	19.40	20.40	21.40	22.40	23.40
Sundsvall	6.51	7.51	8.51	9.51	10.51	11.51	12.51		18.51	19.51	20.51	21.51	22.51	23.51	
Sundsvall		5.09	6.09	7.09	8.09	9.09	10.09	osv.	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09	21.09	22.09
Ånge	5.20	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	11.20		17.20	18.20	19.20	20.20	21.20	22.20	23.20
Östersund	6.21	7.21	8.21	9.21	10.21	11.21	12.21		18.21	19.21	20.21	21.21	22.21	23.21	

Infrastruktur Östersund-Sundsvall

- Målet är att köra tätare tågtrafik och att ha en konkurrenskraftig restid gentemot bilen
- Det långsiktiga regionala målet är att minska restiden Östersund-Sundsvall ner mot 2 h. Planerade åtgärder skulle möjliggöra körtid på ca 2 h 10 min (idag 2 h 25), vilket kan ge en fördubblad turtäthet
- Kritisk sträcka är Fränsta-Pilgrimstad, som får ta max 60 min. För att detta ska vara möjligt krävs 4 min kortare restid än idag
- Om restiden kan förkortas kan trafiken utökas genom att fordonen kan utnyttjas effektivare och bidra till att resandet kan öka kraftigt

Erikslund

- Erikslund är en av fem stationer i Ånge kommun och är den minsta stationen på sträckan Östersund-Sundsvall. Erikslund har 5 bussturer per dag och ligger inom 15 minuter från Ånge och Ljungaverk
- Tidsvinsten för linjerätningen är 2 minuter utan stopp i Erikslund, med stopp blir vinsten 30 sekunder vilket inte räcker och medför att körtiden därmed inte kan minskas med 10 minuter för hela sträckan
- Slutsatsen har därför varit att vinsten i det regionala perspektivet är mycket större med denna möjliga tidsbesparing och för en klar majoritet av resenärerna på sträckan.

Resandet på Mittbanan

- Erikslund har 18 avgångar per dag och ca 2000 resor per år, vilket motsvarar 5-6 resor per dag (0,3 resor/tur). Det utgör mindre än 0,5 % av resandet på Mittbanan Sundsvall–Östersund–Storlien.
- Resandet på Mittbanan förväntas öka till över 1 000 000 när trafiken är fullt utbyggd. Restiden minskar 15 minuter om planerade åtgärder utförs så att ökat turutbud möjliggörs. Det ger en besparing på över 100 000 timmar per år.

Trafikverkets inriktning - plattformen

- **Restidsmålet och målet om ökat resande i stråket** Östersund-Sundsvall i Norrtågs "**Tågvision 2040**", fastställd av Regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten. Även inom **partnerskap Mittstråket** finns mål om kortare restider.
- De planerade investeringarna mellan Sundsvall-Östersund, däribland linjerätning i Erikslund, är sammantaget **samhällsekonomiskt motiverade då de ger förutsättningar för ett nytt trafikupplägg**.
- **Samlad bedömning** av positiva och negativa effekter vad gäller resandet i stråket ger inriktningen att inte bygga en ny plattform i samband med brobyte och linjerätning.

Avveckling/ersättning av befintlig järnväg hanteras i separat avvecklingsprocess (Järnvägsmarknadsförordningen) inom Trafikverket. Beslut väntas i november 2025.



Tack!