

Skapat av
Håkan Högberg, IVnrj2
Ärendenummer
TÅHS-2025-000014

Dokumentdatum
2025-10-22

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Minnesanteckningar samrådsmöte på orten om samrådshandling, vattenverksamhet samt dialogmöte om resandeutbyte, trafikering och kollektivtrafik

Tid för mötet/öppet hus: 2025-10-22, kl. 15-21

Plats: Borgsjö Strand - Restaurang & Camping i Erikslund

Närvarande:

Trafikverket

Lennart Westman, moderator
Håkan Högberg, projektledare
David Ring, markförhandlare
Stina Sundström, projektingenjör
Mats Svensson, projekteringsledare
Linn Elmlund, teknikstöd miljö
Jon Hansson, Avdelning planering
Per Köhler, Avdelning kapacitet

Sweco (projekterande konsult TRV)

Sara Dahlsten, teknikansvarig buller
Jesper Lundberg, järnvägsplan

Din tur

Christin Borg

Norrtåg

Olle Tiderman

Allmänhet

Cirka 40–50 besökande.

Anteckningar förda av: Jesper Lundberg, Sweco, Håkan Högberg och
Mats Svensson Trafikverket



Ett samrådsmöte på orten gällande samrådshandling järnvägsplan Erikslund samt samråd vattenverksamhet för ny järnvägsbro över Ljungan genomfördes 2025-10-22 vid Borgsjö strand i Erikslund. Utifrån behov vid tidigare öppet hus genomfördes också ett dialogmöte om resandeutbyte, trafikering och kollektivtrafik.

Samrådsmötet genomfördes som ett öppet hus där representanter från Trafikverkets, Sweco (projekterande konsult) och Din Tur fanns på plats för att lämna information om projektet till boende i Erikslund, svara på frågor och inhämta synpunkter på föreslagen anläggning.

Trafikverket genomförde en presentation i samband med det öppna huset. Efter presentationerna gavs möjlighet till frågor om projektet och vad som planeras.

Brev om samrådshandlingen och inbjudan till informationsmötet har skett genom annonsering och inbjudningsbrev till de fastigheter, lokala organisationer och myndigheter som ingått i samrådskretsen. Annonsering har utförts i Post- och inrikes tidningar (2025-10-10), Sundsvalls tidning (2025-10-11) och Ljunganbladet (2025-10-14).

Information om projektet finns på Trafikverkets webbplats:

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

Samrådshandlingen för järnvägsplan Erikslund finns på webbplatsen också:

[Dokument för Erikslund linjerätning och brobyte - Bransch](#)

Allmän information

Håkan inleder presentationen med att ge information om kvällen och medverkande organisationer. Lennart presenterar hur presentationen kommer gå till samt förhållningsregler.

Övergripande om projektet

Det som presenteras vid samrådsmötet är ett ytterligare förfinat planförslag jämfört med det som presenterades tidigare i juni 2025. Samråd för den föreslagna anläggningen pågår fram till 17/11.

Ett arbete pågår med att färdigställa den buller- och vibrationsutredning som pågått och som ligger till grund för de skyddsåtgärder som föreslås i samrådshandlingen.

Projektläget

Mats presenterar översiktligt den planerade anläggningen och de förändringar som kommer att ske för järnvägen och vägarna genom Erikslund.

Miljö

Linn redogör övergripande för miljöpåverkan, vattenverksamhet samt buller- och vibrationer. Den nya järnvägsbron över Ljungan samt andra mindre åtgärder inom vattenområde innebär att tillstånd för vattenverksamhet behöver sökas hos mark- och miljödomstolen. Separat process som pågår parallellt med järnvägsplanen och detta är ett första samråd gällande vattenärendet. Dom kan förenas med villkor, exempelvis under byggskedet.

I samrådshandlingen för plan finns en preliminär miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som presenterar effekter och konsekvenser, skyddsåtgärder med mera. Slutgiltig version av MKB ska godkännas av länsstyrelsen våren 2026.

Buller- och vibrationer

Föreslagna bullerskyddsåtgärder presenteras i samrådshandlingen. För några enskilda fastigheter pågår fortfarande utredningar för att bedöma vilka åtgärder som krävs för att innehålla gällande riktvärden. Vibrationsutredningen pågår.

Markåtkomst

Enskilda möten pågår med de fastighetsägare som i störst grad påverkas av intrång. David informerar om att han finns tillgänglig för enskilda frågor och

möten efter behov och önskemål. Järnvägsplanen kommer sedan att hanteras i kommande lantmäteriförrättning.

Planprocess och tidplan

Håkan presenterar planprocessen och vart projektet befinner sig. Projektet befinner sig just nu i skede "Samrådshandling". I nästa skede, "Granskningshandling", färdigställs Trafikverkets planförslag och de fastighetsägare som är särskilt berörda bjuds in att granska Trafikverkets planförslag. Därefter kan planen lämnas in för fastställelse.

Tidplanen presenteras. Till skillnad från i juni 2025 så är projektets tidplan förskjuten. Planerad byggstart är nu år 2031. Förskjutningen beror på att stora prioriterade åtgärder på Ostkustbanan och Stambanan genom övre Norrland (Bräcke-Vännäs) kommer pågå fram till cirka 2032 vilket får till konsekvens att Mittbanan, sträckan Ånge-Sundsvall kommer behöva agera omledningsbana för all nord-sydlig trafik. Därmed kan Erikslunds spärpåverkande arbeten inte inledas förrän arbetena på Ostkustbanan och Stambanan genom övre Norrland är klara. År 2034 är preliminär trafikstart på den nya järnvägen förbi Erikslund.

Presentation dialog kring resandeutbyte, trafikering, kapacitet och kollektivtrafik

Vid samrådsmötet fanns även representanter från Trafikverkets avdelning för planering och kapacitet samt representanter från Norrtåg och Din Tur.

Kapacitet

Trafikverket har sedan ett antal år tillbaka utrett och planerat för åtgärder på Mittbanan. Åtgärderna i Erikslund är en åtgärd av flera. Det övergripande syftet med åtgärderna är att korta transporttiderna, höja säkerheten och öka kapaciteten på Mittbanan. Åtgärderna syftar även till att bidra till den framtagna visionen om ett regionaltåg i timmen i stråket mellan Sundsvall och Östersund.

Sett över hela dygnet är det medelhög belastning på järnvägen mellan Sundsvall och Ånge, men under maxtimmen (det vill säga när det går som mest trafik) är det ont om plats på spåren. Det är en förklaring till varför åtgärder genomförs på Mittbanan.

Åtgärderna på Mittbanan ska ses som en helhet som sammantaget ger en bra systemeffekt.

Restidsvinsten förbi Erikslund, för ett regionaltåg som inte stannar, är två minuter. Tillsammans med andra åtgärder längs Mittbanan, som bland annat

möjliggör mer effektiva tågmöten och högre hastighet, möjliggörs en tidsvinst på cirka 15 minuter för Sundsvall-Östersund.

Mittbanan är enkelspårig och varje tillkommande tågmöte tar tid. Därför är ett effektivt mötesmönster mellan tågen en nyckel för att optimera restiden. En viktig faktor i planering av trafiken på Mittbanan är bytesmöjligheten i Sundsvall då Sundsvall är en viktig knutpunkt för järnvägstrafiken och resande norrut/söderut.

För att klara de restidsmål som finns uppsatta behöver sträckan Pilgrimsstad-Fränsta klaras på under 60 minuter. Linjerätningen utan stopp i Erikslund är en mycket viktig del för att klara detta. Om järnvägstrafiken inte klarar detta innebär det att tågen tvingas till ett möte i Gällö, vilket får konsekvenser på restiderna. Ett Möte i Gällö ger även ett tillkommande tågmöte innan Östersund vilket också bidrar till ett ineffektivt mötesmönster.

Varje enskild åtgärd på Mittbanan är i sig inte samhällsekonomiskt lönsamma men hela åtgärdspaketet, med de trafikeringsmöjligheter som uppnås, är i sin helhet samhällsekonomiskt lönsam. Trafikverket bedömer vidare att det inte finns några andra åtgärder på Mittbanan som till en motsvarande eller lägre kostnad kan uppnå samma effekter.

Norrtåg/trafikering

Tågvisionen är en politisk vision och inriktningsplan för hur trafiksystemet ska utvecklas. Det görs många investeringar vilket kräver fler och nya banor i norra Sverige. Utifrån det perspektivet som visionen tagits fram.

Stora satsningar görs på Malmbanan, Norrbotniabanan och andra mindre åtgärder på bland annat Botniabanan och Mittbanan. Målbilden är att försöka hålla en takttrafik med vissa restider mellan olika huvudorter. Trafiken ska även synka mot de nationella trafiksystemen (SJ bland annat). Det finns en uttalad målbild om två timmars restid på sträckan Östersund-Sundsvall.

Utmaningar som finns är bland annat relationen till bil och hur attraktiv tågtrafiken är kontra bilen. Norrlandslänen har enats om timmestrafik i de stora stråken. Sundsvall-Östersund har idag en restid på cirka 2:25 och motsvarande restid med bil är cirka 2:30. Målbilden att nå en restid på 2:10 med tåg, gör tågtrafiken mer konkurrenskraftig kontra bilen.

Åtgärder genomförs även på den norska sidan, bland annat elektrifiering, och trafiken sammanlänkas då med den svenska trafiken på ett helt nytt sätt. Nyckelfrågan är tågtrafikens frekvens och konkurrenskraft kontra bilen.

Erikslund är en av fem stationer i Ånge kommun där Erikslund är den minsta stationen. Med ett tågstopp i Erikslund blir tidsvinsten bara ca. 30 sekunder, vilket inte räcker för att klara de tågmöten som krävs för att uppnå restidsmålen Sundsvall-Östersund.

Planering

När det kommer till järnvägen så jobbar vi i system. Restidsmålen är en viktig utgångspunkt i att utveckla järnvägen och Mittbanan. Så fort Trafikverket ska göra en utveckling av infrastrukturen så måste det finnas en tydlig avkastning på investeringen (samhällsekonomisk lönsamhet). Trafikverket jobbar därför med paket av åtgärder som totalt sett ger störst nytta.

Linjerätningen i Erikslund innebär konsekvenser och att inte ersätta plattformen innebär en försämring för de som bor i Erikslund, det har Trafikverket full förståelse för. Konsekvenserna har däremot vägts mot systemnyttorna i hela stråket.

Det formella beslutet för avveckling/ersättning av befintlig järnväg (inklusive befintlig plattform) tas av Trafikverkets styrelse. Ärendet har samråtts med berörda intressenter (kommun, tågföretag med flera). Beslutet från styrelse väntas inom kort och kan av berörda intressenter överklagas till regeringen.

Dialog och inhämtade synpunkter

Under det öppna huset fanns möjlighet att titta på samrådshandling, illustrationskartor mm och få information. Personal från Trafikverket, Sweco och Din Tur fanns på plats för att ta emot synpunkter och svara på besökarnas frågor. Vid det öppna huset fanns fyra stationer:

1. Anläggningens utformning
2. Markåtkomst
3. Miljö
4. Buller

Frågor och synpunkter vid de olika stationerna

Under det öppna huset fanns Trafikverket, Sweco och Din Tur på plats vid olika stationer för att svara på specifika frågor om projektet och vad som planeras. Några av de frågor och synpunkter som diskuterades var följande:

- Vad som ska hända med plattformen.
- Hur ser trafikeringen och användandet ut med både tåg och bussar

- Hur påverkan ser ut vid den egna fastigheten.
- Frågor om vilka bullerskyddsåtgärder som planeras.
- Hur befintlig banvall ska hanteras efter det att befintlig järnväg rivs.
- Hur påverkan under byggtiden ser ut.

Frågor och synpunkter efter presentationen av projektet samt resandeutbyte, trafikering, kapacitet och kollektivtrafik.

Utöver de frågor som ställdes vid de olika stationerna hölls även en frågestund efter presentation av projektet som genomfördes under kvällen. Nedan återges de frågor som lyftes som alla handlade om resandeutbyte, trafikering, kapacitet och kollektivtrafik. De flesta frågor fick Olle Tiderman, Norrtåg och Per Köhler, Trafikverket Kapacitetsanalys svara på.

- **Fråga:** Är det helt klart att plattformen försvinner?
 - **Svar:** Det är inte helt klart ännu. Formellt beslut tas av Trafikverkets styrelse under de kommande veckorna.
- **Fråga:** 2 minuters snabbare restid, är det så viktigt?
 - **Svar:** Ett nytt trafikeringsupplägg är beroende av att få till effektiva tågmöten på rätt mötesstation och det handlar om små marginaler för att uppnå detta. Med ett stopp i Erikslund blir tidsvinsten bara 30 sekunder, och med 1,5 minut långsammare gångtid får man inte till det mötesmönster som behövs för att klara de restidsmål som finns i stråket. Många av de andra åtgärderna som görs på Mittbanan ger en ännu mindre tidsvinst i sig själv, så ja det gör en sådan stor skillnad i ett större perspektiv.
- **Fråga:** Går det inte att lägga stationen där det är enkelspår?
 - **Svar:** Trafikverket strävar efter att lägga plattform för resandeutbyte vid sidotågspår, för att plattform i huvudtågspår tar kapacitet av banan då persontågen stannar där. Därför planerar man inte att lägga plattformar vid enkelspår. För att uppnå nytt trafikeringsupplägg behöver tågmöten ske på givna mötesstationer och det kritiska är att tågen hinner till respektive mötespunkt i tid.
- **Fråga och medskick från Ånge kommun:** Kommunen har fattat ett beslut i kommunstyrelsen att kommunen anser att det ska finnas

en plattform i Erikslund. Därefter är det upp till operatören att besluta om man vill stanna där eller inte. Kommunen anser att det är bättre att det finns en station än att det inte gör det. Kommunens översiktsplan beskrivs ge goda förutsättningar för en ökning av befolkningen i Erikslund. Att Trafikverket ska omöjliggöra ett resandeutbyte i Erikslund ställer sig inte kommunen bakom.

- **Svar:** Spårutformningen i planförslaget möjliggör en framtida plattform och i händelse av att en trafikbeställare inkommer med behovet kan en plattform bli aktuell utifrån de då gällande förutsättningarna. Utifrån prioritering av stråktrafiken är målet att nå de stora systemeffekterna med ökad frekvens och med det bättre konkurrensfördel mot bilen. Antingen har man många stationer där tågen går långsamt eller en situation som är bäst för flest där frekvens och restid gör att tåget går att motivera i jämförelse mot bilen i ett stråkperspektiv.
- **Följdfråga:** Ni säger att ni höjer hastigheten till 130 km/tim. Ni säger också att det snabbaste fordon idag kan köra 189 km/tim och framtida fordon 200 km/tim. Kan man då inte köra lite fortare på sträckan generellt som gör att man ändå kan ha kvar stationen i Erikslund och ändå uppnå de mötesmönster som man vill åt?
 - **Svar:** Det är inte fordonen som är begränsande utan geometrin och den tekniska prestandan på järnvägen (underbyggnad, räl, kurvor, typ av kontaktledning) som avgör vilken hastighet man kan köra. Befintliga kurvorna i Erikslund är ett exempel och de tillåter inte hastigheter över 70 km/tim. Järnvägens prestanda sätter begränsningen, tågen kan inte köra snabbare än vad detta tillåter.
- **Fråga:** Upplever att tågen går ganska sömnigt idag och att de körs onödigt långsamt. Finns mycket tid att tjäna på om man kunde förändra detta. Anser att Trafikverket byggt in begränsningar.
 - **Svar:** Det är ett paket av åtgärder som genomförs på Mittbanan där hastighetshöjande åtgärder genomförs på en rad platser genom att befintlig bana optimeras. Trafikverket ser även över flertalet driftplatser för att tåg ska kunna mötas i snabbare hastigheter. Även växelhastigheter optimeras för att tågen ska kunna köra snabbare.

Norrtåg kör accelerationsstarka tåg och framförs i den hastighet som anvisas. Sen finns det säkerhetsaspekter,

exempelvis hur snabbt man kör in på stationer, som kan upplevas som att det går långsamt.

- **Fråga:** Finns det verkligen kunderunderlag för att dubbla antalet avgångar? Är det inte bättre att folk kan kliva på och av längs sträckan. Har Norrtåg någon gång frågat om tidsvinsten är en väsentlig fråga för resenärerna?
 - **Svar:** Analyserna kring kundunderlag bygger på ett gediget underlag och teoretiska modeller. Som med alla modeller kan dessa inte förutsäga allt dock. Det finns modeller som visar att en restidssänkning på 15 minuter (mot en restid som idag är likvärdig med bilen på samma sträcka) ger tröskeffekter till ett betydligt större resande med tåg. Norrtågs bild är att det kommer öka enligt dessa nivåer som i grund och botten handlar om en attraktivitetssituation. Vår bedömning att detta kan ge en tröskeffekt sett till systemeffekterna. Om man ökar frekvensen är det en viktig beståndsdel för tågets attraktivitet.
- **Fråga:** En miljon resande per år, från vart ska dessa komma? Hur många reser idag?
 - I dagsläget 450 000 resande per år. Ökningen av antalet resenärer är en samlad bedömning och beräknas dels från den generella årliga ökningen, dels från ökning till följd av minskade restider, större trafikutbud, bättre konkurrensfördel mot bilen och så vidare.
- **Fråga:** Blir fundersam vad systemlösningen faktiskt innebär. Viktigt med timmestrafik enligt Norrtåg, men upplever samtidigt att det ofta går tomma tåg och biljettintäkterna täcker ju inte utgifterna. Mer skattepengar kommer därför behöva skjutas till. Är det viktigt att köra 36 avgångar på sträckan och vart kommer resenärerna att komma ifrån?
 - **Svar:** Grunden är en diskussion som pågått i flera år. Regionerna i stråket, tillika delägare till Norrtåg, är eniga om målet om en regionförstoring. Erikslund är en förhållandevis liten station och samhälle, och det är inte jättelångt till nästa station (Ljungaverk eller Ånge). I de primära stråken (exempelvis Sundvall-Östersund) är tanken att man ska ha en trafik som möjliggör en regionförstoring och där man exempelvis kan bo i Sundsvall eller Östersund och jobba i Ånge kommun alternativt tvärtom.

- **Fråga:** Ni nämner att det saknas en mötesstation mellan Pilgrimsstad och Gällö, varför duckar man från att föreslå en mötesstation där?
 - **Svar:** Vi har identifierat det men en sådan investering innebär att man inte får lika stor tidsvinst. Du når inte de 15 minuters kortare restid som krävs utan får en mindre tidsvinst. Det finns heller inte finansiering för en sådan mötesstation i dagsläget.
- **Fråga:** Visionen 2040 har ni tagit till er som orsaken till att ni ska göra på det här sättet. Hur kan man lita på den prognosen?
 - **Svar:** Trafikverket ansvarar för infrastrukturen, men trafikbeställarna avgör hur de vill trafikera. Trafikverkets för kontinuerliga dialoger med alla trafikbeställare däribland Norrtåg och det huvudsakliga underlaget för Trafikverkets olika investeringar är beställarnas behov om trafikeringsupplägg.
- **Fråga:** Tidsvinsten 15 minuter tydligt, men hur många är det egentligen som åker hela sträckan. Det kanske är fler resenärer som bara vinner någon minut, vilket inte har någon större betydelse för den enskilda individen.
 - **Svar:** Cirka hälften av resenärerna på sträckan passerar Erikslund.
- **Fråga:** Anser inte att busstrafiken funkar bra. Busstidtabellerna är anpassade efter skolornas behov. Inte lätt att resa med buss om man reser utanför skolornas tider, exempelvis för jobb eller besök till sjukhus.
 - **Svar:** Det är korrekt att busstrafiken i stor utsträckning är anpassad efter skolornas behov eftersom det främst är elever som reser idag. För närvarande planeras inte någon förändring av busstrafiken men om Din tur, tillsammans Ånge kommun, ser att det finns ett behov att förändra busstrafiken så krävs inga långa processer för att ändra detta.
- **Fråga:** Med timmestrafik, finns det plats för annan typ av järnvägstrafik?
 - **Svar:** Den årliga tidplaneprocessen fastslår tågtidplanen. Trafikverket bedömer att det finns kapacitet över dygnet för att få fram den efterfrågade järnvägstrafiken.

- **Följdfråga:** Innebär det att när Trafikverket fördelar tåglägen så får persontrafiken stå tillbaka?
 - **Svar:** Uppstår det en konflikt mellan två trafikbeställare där man inte kan komma överens så finns modeller där de olika typer av tåg prioriteras mot varandra. Men det går inte att säga generellt vad som väger tyngst. Det som talar för att Norrtåg är exempelvis att tågen behöver hinna runt i Östersund för att andra följd effekter inte ska uppstå av deras trafik. Men rent teoretiskt kan det i enskilda fall hända att persontrafiken får stå tillbaka om man inte kommer överens.
- **Fråga:** Vad är den samhällsekonomiska vinsten enbart med linjerätningen?
 - **Svar:** Samtliga åtgärder i stråket Sundsvall-Östersund, med de trafikeringsmöjligheter som uppnås, är i sin helhet samhällsekonomiskt lönsam. Linjerätningen med brobytet enskilt är inte lönsam. Bron behöver dock bytas då den uppnått sin tekniska livslängd.
- **Fråga:** Undrar över vilken samhällsekonomisk analys som är gjord. Vad tittar man på när man gör en sådan analys och kan man ta del av denna?
 - **Svar:** I en samhällsekonomisk analys räknar man enligt vissa förutbestämda principer. Den samhällsekonomiska bedömningen för projekt Erikslund finns att ta del av på Trafikverkets webbsida ([JM1807 Sundsvall-Ånge](#)).
- **Fråga:** Med en förtätad trafik på järnvägen, vad har Norrtåg för vändtid i Sundsvall? Blir trafiken jättekänslig för störningar? Tågen går delvis tomma.
 - **Svar:** Norrtåg utgår från Sundsvall som nod och man räknar med ungefär 20 minuters vändtid. Med en utvecklad järnväg kommer vi snabbare fram vilket i sig inte ökar störningskänsligheten. Målet är att få ett mer robust system. Påståendet om att regionaltågen går tomma är inte sant. Det kan vara svårare att få plats på tågen i pendlingstid (morgon och eftermiddag), men det är inte tomma tåg som går i övrigt. Men helt naturligt finns det stora variationer över dygnet. Kvällens diskussioner fokuserar på konsekvenserna i närområdet men satsningen, med möjligheten till timmestrafik

och kortare restid i stråket, ger en betydande positiv effekt för möjligheten att resa till och från Ånge kommun och de fyra kvarvarande stationerna.

- **Fråga:** Håller inte med påståendet om att tågen går fulla hela dagen. Ser tågen varje dag och de är inte fulla mitt på dagen. Vanligt att tågen kallas "tomhylsor". Trafikverket har ett ansvar att ge människor tillgång till kollektivtrafik. Biljettintäkterna står bara för 36,7 % av Norrtågs finansiering.
 - **Svar:** Norrtågs prognos är att biljettintäkterna kommer att öka. I landets södra län förekommer arbetspendling i större utsträckning än i de norra länen. Där handlar det mer om så kallade sällanresor. Det finns en vilja från regionerna att erbjuda tåget som ett alternativ till bilen för så många som möjligt. Då handlar om en avvägning mellan kostnad och utbud där kundunderlaget är som störst.
- **Kommentar:** Anser att Erikslund ska bära den tunga bördan i detta projekt. Det är i Erikslund det blir stökigt. Som tack för det ska stationen läggas ner. Det känns inte rimligt. Stationen har funnits i 150 år och gjort nytta för bygden. Att den bara ska försvinna som en bieffekt anses inte rimligt.

Informationsmaterial

Följande material fanns tillgängligt för allmänheten under "öppet hus":

- Illustrationskartor med förslag till utformning av järnvägsanläggningen.
- Planbeskrivning för samråd, 2025-10-09
- MKB för samråd, 2025-10-09
- Aktuellt läge med Buller och vibrationsutredningen, vilka fastigheter som är föreslagna för fastighetsnära skyddsåtgärder och kartor som visar området som blir påverkat av buller från järnvägen.
- Samrådsredogörelse, 2025-10-09
- Frågor och svar från webbsidan, 2025-10-22.
- Samrådsunderlag, 2025-02-07.

Skapat av
Håkan Högberg, IVnrj2

Dokumentdatum
2025-10-22

Kontakt och synpunkter

Besökarna gavs information om hur man kan lämna synpunkter på förslaget.
Samrådsperioden pågår till och med 2025-11-17

Bilaga: Presentation till Öppet hus, 2025-10-22.

Dokumentegenskaper, Skapat av: Håkan Högberg, IVnrj2. Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2025-10-22, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp MINNESANTECKNINGAR.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.