

Minnesanteckningar tidigt samråd/öppet hus om Erikslund

Tid för mötet: 2025-06-25, kl. 15-21

Plats: Borgsjö Strand - Restaurang & Camping i Erikslund

Närvarande:

Trafikverket

Lennart Westman, moderator
Håkan Högberg, projektledare
David Ring, markförhandlare
Hanna Brink, projektingenjör
Mats Svensson, projekteringsledare
Linn Elmlund, teknikstöd miljö
Julia Arvidsson, sommarjobbare

Sweco (projekterande konsult TRV)

Stellan Dahl, blocksamordnare anläggning
Sara Dahlsten, teknikansvarig buller
Jesper Lundberg, järnvägsplan
Susanne Gunnarsson, buller

Allmänhet

Cirka 60-70 besökande.

Anteckningar förda av: Jesper Lundberg, Sweco och Hanna Brink, Trafikverket.



Ett tidigt informationsmöte genomfördes 2025-06-25 vid Borgsjö strand i Erikslund. Informationsmötet genomfördes som ett öppet hus där Trafikverkets representanter och Sweco (projekterande konsult) fanns på plats för att lämna information om projektet till boende i Erikslund, svara på frågor och inhämta synpunkter på föreslagen anläggning.

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

Inbjudan till informationsmötet har skett genom annonsering och inbjudningsbrev till de fastigheter och lokala organisationer som ingått i samrådsgruppen. Annonsering skedde i Post- och inrikes tidningar (2025-06-13), Ljunganbladet (2025-06-10) och Sundsvalls tidning (2025-06-14).

Formellt samrådsmöte på orten som blir ett liknande möte planeras senare i höst 2025.

Information om projektet finns på Trafikverkets webbplats:

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

Allmän information

Lennart inledde presentationen med att förklara syftet med mötet. Det är ett tidigt samrådsmöte i syfte att samla in så mycket information som möjligt så tidigt som möjligt i järnvägsplaneprocessen. Därefter presenterade Håkan agendan för kvällen, vad som skulle tas upp under presentationen samt presentation av deltagarna.

Övergripande om projektet

Projektet handlar om att få till en rätare järnvägslinje förbi Erikslund för att uppnå en hastighet om 130 km/tim. Järnvägsbron över Ljungan har uppnått sin tekniska livslängd och behöver bytas. Den nya bron anläggs i ett nytt läge. Bygger i samband med detta även om befintlig driftplats för att möjliggöra för möten med längre tåg och därigenom medge ett smidigare trafikeringsupplägg.

Som en följd av åtgärderna på järnvägen behöver även väg 516 byggas om. Den nya vägen anläggs på bro över järnvägen och den nya vägen ansluter till väg 511 i nytt läge. För att den nya korsningen ska bli trafiksäker behöver vi även sänka väg 511 på en sträcka.

Investeringen vid Erikslund finansieras som en del av objektet "Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder" i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033, vilken är fastställd av regeringen.

Plattformsfrågan

I grund och botten handlar frågan om en trafikbeställare som beställer persontrafiken, i detta fall Norrtåg, och bestämmer tidtabellen och hur en bana ska trafikeras med persontrafik. Norrtåg har meddelat Trafikverket att man avser sluta trafikera stationen vid Erikslund. Det här måste Trafikverket förhålla oss till i vårt investeringsprojekt. Frågor om trafikeringen behöver Norrtåg svara på.

Principiellt vill man uppnå ett effektivare trafikeringsupplägg för persontågen med timmestrafik mellan Sundsvall och Östersund. För att möjliggöra detta krävs flera åtgärder förutom den här i Erikslund.

Trafikverkets linjerätning, utan stopp i Erikslund, ger en tidsbesparing på cirka 2 minuter. Men detta behöver även ses tillsammans med samtliga planerade åtgärder som möjliggör en restidsförkortning på cirka 15 minuter. Ytterst är trafikeringen dock en fråga för Norrtåg att svara på.

Den inriktning som Trafikverket får till sig måste vi förhålla oss till. Avvecklingen av befintlig infrastruktur (järnväg som ersätts i och med linjerätningen samt plattformen) prövas genom ett så kallat avvecklingsärende. Avvecklingsärendet går på remiss till ett antal intressenter såsom kommun, regioner, försvarsmakten med flera. Utifrån remissen tar Trafikverket ställning och fattar beslut i frågan. I Erikslunds fall förväntas beslut under hösten 2025. Beslutet är överklagningsbart och i ett sådant fall är det ytterst regeringen som fattar beslut.

Den befintliga järnvägsanläggningen (spår, kontaktledning och järnvägstekniska objekt) som ersätts kommer att rivas. Den gamla järnvägsbron tas bort, medan de gamla brostöden på båda sidor Ljungan föreslås bevaras som kulturmiljöobjekt.

Projektläget

Mats presenterar översiktligt det gällande projektläget.

- Samrådsunderlag med samrådsredogörelse klar, länsstyrelsen har beslutat att projektet innebär betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.
- Projektering pågår, och idag visar vi ett tidigt förslag till utformning.
- Buller- och vibrationsutredning pågår.
- Geotekniska undersökningar pågår, bland annat i Ljungan vid det nya broläget.

Därefter presenterar Mats översiktligt hur den tänkta anläggningen ser ut och visar illustrationskartorna.

Bygget av den nya bron innebär att arbeten i vatten behöver genomföras. Det innebär att ett tillstånd för vattenverksamhet måste sökas, vilket hanteras i en separat process som pågår parallellt med arbetet med järnvägsplanen. Tillstånd för vattenverksamhet beslutas av mark- och miljödomstolen och kan komma att förenas med villkor.

Miljö

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till järnvägsplanen. I den beskrivs projektets miljöpåverkan och förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått presenteras. MKB godkänns slutligen av länsstyrelsen, som är tillsynsmyndighet.

Vissa skyddsåtgärder fastställs genom järnvägsplanen, exempelvis bullerskyddsåtgärder. Finns även andra skyddsåtgärder som Trafikverket åtar sig, men som inte fastställs. Kan exempelvis handla om att träd under byggtiden inte får avverkas under häckningsperiod för fåglar.

Det kommer även göras kompletterande utredningar, exempelvis naturvärden och arkeologi.

Buller

Buller är en individuell upplevelse. Trafikverket jobbar utifrån riktvärden fastställda av riksdagen som i möjligaste mån ska uppfyllas. Finns både för utomhusmiljö och inomhusmiljö.

En buller- och vibrationsutredning pågår. Vibrationer berör främst de som bor närmast och kontrollmätningar utförs på några utvalda fastigheter.

Vad gäller buller har inventering skett tidigare under hösten 2024 och just nu genomförs mer detaljerade mätningar och inventeringar för de hus där mer information krävs för att bedöma åtgärdsbehovet.

Beräkningar sker via en datamodell som tar hänsyn till utformningen, trafikeringen, nya hastigheter och resultatet från inventeringen som nu genomförs.

Såväl spårnära (ex. bullerskyddsskärm) som fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (ex. fönster eller ventilåtgärder) utreds.

Markåtkomst

Trafikverket har sedan tidigare träffat flera av de som blir direkt berörda eller bor närmast järnvägen. Trafikverket finns tillgänglig för enskilda möten om så önskas.

Inlösen av mark eller fastigheter kan bli aktuellt först efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Järnvägsplanen samt enskilda vägar hanteras sedan genom en lantmäteriförrättning.

Planprocess och tidplan

Håkan presenterar planprocessens olika delar. Just nu befinner sig processen i det som kallas "samrådshandlingsskede". Någon gång under hösten 2025 kommer Trafikverket tillbaka för ett så kallat samrådsmöte på orten.

När byggstart blir är för tidigt att svara på än, men det sker som tidigast 2028. Beroende på när planen blir fastställd samt en del andra aspekter (ex. tillgänglig tid i spår för byggnation), kan byggstart dock bli senare.

Dialog och inhämtade synpunkter

Under det öppna huset fanns möjlighet att titta på ett utkast till illustrationskartor och få information. Personal från Trafikverket och Sweco 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 och Sweco på plats vid olika stationer för att svara på specifika frågor om projektet och vad som planeras. Några av de frågor och synpunkter som lämnades var följande:

- Hur befintlig banvall ska hanteras. Den frågande anser att befintlig banvall bör saneras och att marken kan få återgå till markägaren för att exempelvis nyttjas som skogs- eller jordbruksmark.
- Frågor om buller, bland annat hur bullernivåerna beräknas.

- Att intrånget längs Borgsjön blir stort och att det är tråkigt då området används i rekreationssyfte.
- Synpunkt lämnades på servicevägen vid bangården i väster att vändplanen bör kunna flyttas västerut till Trafikverkets fastighet.
- Synpunkter på trafikeringen och att möjligheten till resandeutbyte försämras. Den frågande anser att även om det är möjligt att bygga en framtida plattform vid sidotågspar blir möjligheten för två persontåg att mötas vid Erikslund sämre.
- Frågor kring byggtiden, bland annat hur lång tid som väg 516 kommer att behöva vara avstängd.
- Hur snabbt tågen kommer att kunna köra och hur mycket tid som sparas in med hjälp av linjerätningen.
- Synpunkter inkom även på det parallella plankorsningsuppdraget som Trafikverket genomför längs Mittbanan i området.

Frågor och synpunkter i samband med presentationen av projektet

Utöver de frågor som ställdes vid de olika stationerna hölls även en frågestund i samband med de två presentationer av projektet som genomfördes under kvällen. Nedan återges de frågor som lyftes:

- Fråga om hur enskilda vägar kan användas under byggskedet av de boende. Vill exempelvis kunna komma åt Ljungans norra strand.
 - Svar: principiellt kommer de vägar som idag finns gå att nyttja framåt. Under själva bygget kommer delar att vara avstängda under vissa perioder för att kunna bygga anläggningen då det är inom entreprenörens arbetsområde. Fastighetsägare ska dock kunna komma till sina fastigheter, vilket behöver lösas på ett bra sätt. Planering av produktion och tillgänglighet till fastigheter sker i ett senare skede när det finns en entreprenör.
- Parallellvägen (längs järnvägen norr om Ljungan) är en vägsamfällighet som används för att komma åt jordbruksmark. Kommer det samordnas med jordbrukarna som använder den för att nyttja sin mark?
 - Svar: Fastighetsägare ska kunna komma till sina fastigheter, vilket behöver lösas på ett bra sätt. Planering av produktion

och tillgänglighet till fastigheter sker i ett senare skede när det finns en entreprenör.

- Vad gäller för vägsamfälligheter. I vilken mån har de inflytande över de servitut som bildas och ersättning? Hur kommer Trafikverket åt dem under driftskedet?
 - Svar: I järnvägsplanen brukar Trafikverket lägga servitut för föreslagna servicevägar. Med järnvägsplanen som underlag söker Trafikverket en förrättning hos lantmäteriet. Frågan om andelstal och ersättningar formaliseras i en lantmåteriförrättning. Trafikverket kommer att få en andel i dessa vägar.
- Fastigheter som ska lösas in, när kan det ske?
 - Svar: Inlösen kan tidigast ske när järnvägsplanen vunnit laga kraft.
- Allt invägt, hur mycket kommer projektet att kosta?
 - Svar: Finansieringen för delen som gäller Erikslund uppgår till cirka 250 Mkr.
- En summering av kostnader och intäkter efterfrågades, den frågande efterfrågade hur den samhällsekonomiska analysen ser ut.
 - Svar: Trafikverket har inte den exakta uppgiften med sig idag på mötet. Den samhällsekonomiska bedömningen finns publicerad och tillgänglig på webben sedan tidigare för hela objektet "Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder" där Erikslund är en del av åtgärden. Trafikverket kompletterar webbsidan med den uppgiften.
- Kommer det att gå mindre arbetståg i framtiden som slipar rälsen mitt i natten?
 - Svar: Ja, på den nybyggda sträckan med ny räls kommer underhållsbehovet att minska till en början.
- Hur kommer fisket i Ljungan att påverkas under såväl bygget som när bron står klar?
 - Svar: Trafikverket kommer att inventera vattenmiljön vid det nya broläget. Denna fråga hanteras i det tillstånd för vattenverksamhet som Trafikverket ansöker om. Vid

anläggandet av brostöden kommer vi exempelvis att jobba för att begränsa grumlingen så gott vi kan. Tillståndet kan även komma att förenas med villkor, exempelvis vad gäller påverkan på fisket. I byggskedet har vi även ett kontrollprogram där provtagning kan bli aktuellt.

- Tillgängligheten till badstranden, människan är av naturen lat och det bästa vore med en så kort väg som möjligt till badstranden. Utredds en passage under väg?
 - Svar: En gångtunnel under väg 516 eller passage under vägbron utreds som alternativ för åtkomst till badstranden.
- Vem ansvarar för att samrådsprocessen ser ut som den gör?
 - Svar: Samrådsprocessen är definierad i lag- och förordningstext. Ytterst riksdag och regering.
- Järnvägsbanken, återställs den och återlämnas till fastighetsägaren eller kvarstår den under Trafikverkets ägande och underhåll?
 - Svar: Som det ser ut nu kommer den kvarstå med Trafikverket som fastighetsägare. Men det finns olika alternativ till hur marken kan hanteras. Själva järnvägsanläggningen kommer att rivas (spår, kontaktledning och järnvägstekniska objekt) men vad som sedan händer med banvallen är inte fastställt då vi är i samrådsprocessen.
- Finns det några risker kopplat till föroreningar med att riva bort befintlig järnvägsbank?
 - Svar: vi kommer att provta marken för att veta vilka föroreningar som finns i den befintliga järnvägsbanken. Därefter vet vi mer vilka eventuella föroreningsrisker som finns.
- En fråga lyftes från en enskild fastighetsägare om hur nära exempelvis ett nytt garage får byggas järnvägen och hur det står i paritet med hur nära det nya järnvägsspåret kommer att hamna den egna bostadsbyggnaden.
 - Svar: denna fråga får hanteras i fortsatta enskilda samtal mellan Trafikverket och den berörda fastighetsägaren.

- De närvarande önskade mer koll på fakta från Trafikverkets sida. De närvarande påpekade några felaktiga påståenden i det samrådsunderlag som tidigare publicerats avseende förskola/skola och marksvampar. Det påpekades bl.a. att inventering för eventuella marksvampar inte utförts under rätt säsong.
 - Svar: Uppgifterna kontrolleras och korrigeras i samband med framtagande av handlingar för nästa skede.
 - *Kompletterande svar efter mötet avseende marksvampar: Den tidigare inventeringen av marksvampar är utförd på Ljunganåsen, utanför projektets område. De naturtyper som finns inom utredningsområdet för järnvägsplanen är inte de rödlistade svamparternas naturtyper. Trafikverket kommer därför inte utföra någon kompletterande inventering avseende marksvampar.*

Frågor gällande Avvecklingsprocessen, Trafikeringsupplägg, Norrtåg och plattform var många därför samlar vi dessa under denna rubrik för att göra det enklare:

- Trafikverket nämner att hållplatsen i Erikslund kommer att dras in – kommer ni att bygga så att det går att anlägga en ny hållplats i framtiden?
 - Svar: Ja, vi utformar anläggningen så att en framtida plattform inte omöjliggörs.
- Hur många passagerare och hur stort tonnage gods passerar förbi Erikslund?
 - Svar: Denna uppgift har vi inte med oss idag till vid detta infomöte. Trafikverket ber om att få återkomma och ser till att den informationen läggs upp på projektets webbsida.
- När ni säger att berörda är informerade, innebär det också godskunder? Timmestrafik kommer att innebära att godstrafiken trängs undan och frågande undrar om godstrafiken får plats på spåren enligt sina önskade tåglägen med detta trafikeringsupplägg. Det är flest resande morgon och eftermiddag till och från Erikslund, i övrigt ganska tomt på avgångarna.

- Svar: Det sker en marknadsdialog med järnvägsföretagen. Persontrafiken och planen för detta behöver Norrtåg svara för. För godstrafiken ingår det i projektet att förlänga driftplatsen för möten med längre godståg. Trafikverket utför även andra mötesstationsåtgärder längs mittbanan för att främja godstrafiken. Gällande trafikering och möjligheten för godståg att få önskade tåglägen förutsätter projektet att detta säkerställts.
- Trafikverket pratar om Norrtåg som beställare. Forsvarsmakten måste också vara en viktig beställare kopplat till trafiken mot Trondheim.
 - Svar: Forsvarsmakten är en intressent i remissen för avvecklingsprocessen samt i järnvägsplanen och har möjlighet att inkomma med synpunkter.
- Möjligheten att resa från stationen är viktig för många, den används för pendling och besök. Ni säger att detta är ett led i arbetet med Norrtågs Vision för 2040 – men det är mycket som kan hända innan dess. Stationen är fundamental. Två minuters insparad restid är inget för oss som bor här. Vi bryr oss bara om att tågen ska kunna gå. Investeringskostnaden för den nytta man får är vansinne.
 - Svar: Trafikverket agerar på beställarens inriktning. Då inriktningen är att dra in resandeutbytet prövar Trafikverket ersättande av plattformen i en lagstadgad avvecklingsprocess. Det är inte Trafikverket som beslutar om trafikeringen för persontågen. För synpunkter på hur den regionala kollektivtrafiken bedrivs behöver man vända sig till Norrtåg, regionen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- Var är det tänkt att man kan placera en framtida plattform om man inte ska omöjliggöra en plattform?
 - Svar: Den kan placeras på olika platser. Exempelvis i anslutning till kurvan vid den ombyggda driftplatsen.
- När man planerar för en plattform behöver även ersättningsbussar kunna angöra. En sådan lokalisering är inte optimal ur det perspektivet. Placeras också i en ytterkurva, vilket inte är standard.
 - Svar: Järnvägstekniskt är vår bedömning att den platsen är mest optimal. Det är korrekt att en station allra helst placeras

på ett rakspår. Men givet projektets geografi är en station i ytterkurva den mest optimala platsen.

- Frågande anser att det är svårjobbatt komma i kontakt med Norrtåg. Det finns också många olika sätt att söka pengar för en plattform. Frågande är upprörd över att Trafikverket inte utreder var plattformen skulle kunna ligga och vad det skulle kosta. Hade det exempelvis varit möjligt att lägga en plattform vid Folkets hus?
- Svar: Inriktningen är att plattformen inte ska ersättas och därför utförs ingen detaljerad utredning för utformning/placering av plattformen.
- *Kompletterande svar efter mötet avseende placering av plattform för resandeutbyte:*
Trafikverket strävar efter att placera plattform för resandeutbyte vid ett sidotågspår (vid en mötesstation) för att vid resandestopp möjliggöra ett tågmöte. Det är för att undvika begränsning av kapaciteten för både gods- och persontåg. Vid Folkets hus är det enkelspår och därmed en olämplig placering av en plattform för resandeutbyte.
- Blir väldigt rörigt att veta hur man ska kontakta olika myndigheter för att ta diskussionen om plattformen vidare. Kan Trafikverket tillhandahålla kontaktuppgifter så att man vet vart man ska vända sig?
 - Svar: Trafikverket kommer att jobba för att tydliggöra kommunikationsvägarna.
- Avvecklingsprocessen för befintlig järnväg, sköts den av Trafikverket?
 - Svar: Ja, enligt järnvägsmarknadsförordningen.
- Ni säger att ni är här i ett tidigt skede, samtidigt säger ni att ett beslut i avvecklingsprocessen tas i höst. Det kan man inte kalla tidigt skede.
 - Svar: I grund och botten handlar det om att om det inkommer ett behov från Norrtåg så behöver vi ta hänsyn till det i vårt investeringsprojekt. Vi kan inte bygga något som sedan inte används av trafikoperatörerna.
- Vem på Trafikverket är det man ska kontakta för att diskutera möjligheten att söka medel för plattformen?

- Svar: Kontakta projektledaren (Håkan Högberg) för att diskutera vidare.
- Åtgärden (brobyte och linjerätning) behöver göras, det kan man förstå. Bara att konstatera att Norrtåg inte vill trafikera Erikslund efter ombyggnationen. Vad ska man göra för att påverka det beslutet?
 - Svar: Det handlar om att kontakta Norrtåg, regionen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten, då det är dessa organisationer som ansvarar för den regionala trafiken.
- De närvarande påpekade att Trafikverket är en statlig myndighet som ska möjliggöra trafik. Inte bara Norrtåg som beställare. De närvarande menade också att regering och riksdag fastställer riktlinjerna för Trafikverket. Där är det tydligt att Trafikverket ska främja kommunikationsmedel såsom järnväg.
 - Svar: Trafikverket för en kontinuerlig dialog med både nationella och regionala trafikbeställare för både gods- och persontrafik.

Frågor och synpunkter som inkom under det öppna huset samt skriftligt inkomna synpunkter kommer att bemötas översiktligt i samrådsredogörelsen.

Informationsmaterial

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

- Illustrationskartor med tidigt förslag till utformning av järnvägsanläggningen.
- Aktuellt läge med Buller och vibrationsutredningen och kartor som visar området som blir påverkat av buller från järnvägen.
- Aktuellt läge gällande miljöfrågor och miljöinventeringar.
- Frågor och svar från webbsidan, 2025-06-25.
- Samrådsunderlag, 2025-02-07.
- Samrådsredogörelse skede samrådsunderlag, 2025-04-22.
- Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 2025-05-14.

Skapat av
Hanna Brink IVnrj2

Dokumentdatum
2025-06-25

Kontakt och synpunkter

Besökarna gavs information om hur man kan lämna synpunkter på förslaget. Skriftliga synpunkter önskades senast 2025-07-31. Närvarande informerades även om att ytterligare samråd kommer att genomföras under hösten 2025.

Bilaga: Presentation till Öppet hus, 2025-06-25.

Dokumentegenskaper, Skapat av: Hanna Brink IVnrj2 Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2025-06-25, 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.