

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Mittbanan Erikslund linjerätning, brobyte

Ånge kommun, Västernorrlands län

Järnvägsplan

Skede Granskningshandling, 2026-04-27



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Trafikverket

Postadress: Box 606, 851 08 Sundsvall

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-04-27

Ärendenummer: TRV 2025/135467

Kontaktperson: Håkan Högberg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	8
3.1 Tidiga samråd.....	8
3.1.1 Tidigt samråd med berörd kommun	8
3.1.2 Tidigt informationsmöte med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.3 Tidigt samråd med berörda ledningsägare.....	9
3.1.4 Förfrågan om konsultation enligt lag (2022:66) i frågor som rör det samiska folket	10
3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	11
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.2.2 Samråd med berörd kommun	20
3.2.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	26
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget.....	31
3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	31
3.3.2 Samråd med berörd kommun	43
3.3.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	44
3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	54

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer fram till 2026-04-21 samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen svarar Trafikverket på de inkomna synpunkterna.

Samrådet är en möjlighet för Trafikverket att utbyta information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såsom myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet med att ta fram en ny järnvägsplan samt ta del av Trafikverkets planerade åtgärder.

Tidiga samråd har genomförts innan järnvägsplaneprocessen formellt sett inletts. De samråd och dialoger som genomförts innan järnvägsplaneprocessen inletts redogörs för i avsnitt 3.1 *Tidiga samråd*.

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag för inledande samråd med myndigheter, organisationer och de enskilda som berörs av projektet under perioden 2025-02-10 – 2025-02-28. Totalt inkom 16 yttranden och dessa handlade i huvudsak om den befintliga järnvägsplattformen, projektets nyttor och kostnader samt störningar under byggtiden.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2025-05-14 med stöd av 2 kap. 4 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Motivet är att projektet kan påverka landskapsbild, naturvårdsobjekt, skyddade arter, vattenskyddsområden samt produktiv jordbruksmark. En miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram.

Trafikverket har under 2025 och under inledningen av 2026 genomfört enskilda samrådsmöten med de fastighetsägare som i störst grad påverkas av projektet genom inlösen, intrång och buller.

Trafikverket genomförde 2025-06-25 ett öppet hus på plats i Erikslund. Vid det öppna huset fanns Trafikverket på plats för att informera om projektet och svara på närboendes frågor. Vid mötet presenterades även en tidig version av det material som presenteras vid kommande samrådsmöte på orten. Totalt deltog cirka ett 70-tal närboende och intresserad allmänhet. Efter det öppna huset inkom totalt sex yttranden som i huvudsak handlade om den befintliga järnvägsplattformen och projektets nyttor.

Förslag till utformning av anläggningen har samråtts under perioden 2025-10-15 – 2025-11-17. Totalt inkom 22 yttranden och dessa handlade i huvudsak om den befintliga järnvägsplattformen, projektets nytta och påverkan på den egna fastigheten. Som en del av samrådet genomförde Trafikverket 2025-10-22 ett samrådsmöte på orten i form av ett öppet hus på plats i Erikslund. Vid samrådsmötet fanns Trafikverket på plats för att informera om projektet och svara på närboendes frågor. Utöver Trafikverkets investeringsprojekt fanns även representanter från Norrtåg, Din Tur samt Trafikverkets avdelning för planering och kapacitet närvarande. Vid mötet presenterades samrådshandlingen och den planerade anläggningen. Totalt deltog cirka ett 50-tal närboende och intresserad allmänhet.

Samtliga inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TRV 2025/135467. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar med mera med datum som gör handlingarna spårbara. Tidigare samrådsaktiviteter som genomförts innan år 2025 finns diarieförda under diarienummer TRV 2023/34139.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som via brev informerats om att ett samråd ska äga rum. Samrådsretsen varierar beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll samt skede i planprocessen. Samrådsrets vid utformningen av planförslaget framgår av Figur 1 och har utgjorts av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Ånge kommun, Din Tur, Norrtåg AB, Försvarmakten, Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB), Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Elsäkerhetsverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Medelpads Räddningstjänstförbund, Region Västernorrland, Skogsstyrelsen, SMHI, SGI, SGU, Handelskammaren Mittsverige, Svenskt näringsliv, Tåg företagen, Borgsjö Hembygdsförening, LRF Västernorrland, Gransjöbodarnas snöskoterklubb, Erikslunds SK, S:t Olavsleden & Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ångekretsen.

Rättighetsinnehavare

Gubbyns Norra Samfällighetsförening, Härjeåns Nät AB, Fortum Sverige AB, Vattenregleringsföretagen, Jijnjevaerie Sameby, Borgsjöbyns fiskevårdsområde, Ljunga Södra fiskevårdsområde, Västanå Östby fiskevårdsområde, Svenska Kraftnät, Telia Company (Skanova), Sundsvalls Elnät AB samt Västanå Parallellvägs samfällighetsförening.

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Fastigheter som omfattas av markanspråk eller erbjuds bullerskyddsåtgärder. Kretsen har utökats sedan skedet med samrådsunderlaget beroende på resultatet av bullerutredningen.

Allmänhet

Samrådet är öppet för allmänheten som bjuds in via annonser i lokaltidningar.



Figur 1. Samrådsrets vid utformning av planförslaget

3 Samråd

3.1 Tidiga samråd

3.1.1 Tidigt samråd med berörd kommun

Initiala möten november 2023 och februari 2024

I november 2023 och februari 2024 genomfördes initiala möten med Ånge kommun för att informera om projektet, vad som planeras och projektets preliminära tidplan. Vid mötena diskuterades även den detaljplan som finns i området och som behöver ändras/upphävas för att möjliggöra järnvägsplanen. Vid mötena informerade Trafikverket om det tidiga informationsmöte som planerades för att informera de boende i Erikslund om projektet.

Skrivelse juni 2024

Ånge kommuns kommunstyrelse inkom i juni 2024 med en skrivelse gällande projektet. Ånge kommun ansåg att linjerätningen och brobytet i Erikslund är en betydande investering för Mittbanan och tillgängligheten för kommunens invånare och besökare. Kommunen ifrågasatte dock Trafikverkets beslut att inte ersätta den befintliga plattformen, med hänvisning till en tidigare konsultutredning och påståenden om Norrtågs framtida trafikering. Ånge kommun betonade behovet av uppdaterad information om befolkningsutveckling och industrietableringar i kommunen, samt vikten av goda kommunikationer för besöksnäringen. Kommunen såg ett behov av en ny plattform för resandeutbyte för att stödja framtida tillväxt och såg fram emot fortsatt samverkan i projektet.

3.1.2 Tidigt informationsmöte med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har under 2023–2024 genomfört enskilda samrådsmöten och haft kontakt med ägare till fyra fastigheter som bedömts kunna påverkas av inlösen till följd av projektet.

De berörda fastighetsägarna till en av dessa fastigheter berättade om de egna planerna för fastigheten och att de såg negativt på projektet då det skulle omöjliggöra de planer som fastighetsägarna har för fastigheten.

Fastighetsägarna lyfte även frågan om det är möjligt att få till förtida inlösen. Trafikverkets svar gällande förtida inlösen var att inlösen inte är möjligt förrän järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Allmänhet

Under perioden 2023–2024 har frågor inkommit från allmänheten gällande information om projektet och dess tidplan samt hur Trafikverket kommer att hantera den befintliga plattformen för resandeutbyte. En fråga inkom även kring hur mycket restiden förkortas till följd av linjerätningen.

Som ett resultat av de frågor som inkommit genomförde Trafikverket 2024-04-24 ett tidigt informationsmöte i Erikslund där projektledningen informerade om bakgrunden till projektet, vad som planeras och projektets preliminära tidplan. Utöver Trafikverket medverkade även representanter från Region Västernorrland. Totalt deltog ett 80-tal personer från allmänheten.

Under den efterföljande frågestunden handlade en betydande del av frågorna om trafikeringen, tidsvinster och resandeutbytet, vilket primärt är frågor för Norrtåg AB i egenskap av regional tågoperatör.

Utöver dessa ämnen inkom även frågor som har bäring på Trafikverkets kommande arbete med järnvägsplan för att möjliggöra linjerätningen. Exempel på frågor som lyftes var:

- Hur buller/vibrationer och säkerhet kommer att hanteras.
- När kontakt kommer att tas med berörda fastighetsägare och hur många fastigheter som behöver lösas in.
- Om det är möjligt att få sin fastighet inlöst tidigare.
- Om det är möjligt att överklaga.
- Om plattformen går att flytta till sitt gamla läge och om det finns möjlighet för kommunen eller annan aktör att bygga en ny plattform.

3.1.3 Tidigt samråd med berörda ledningsägare

Trafikverket har genomfört tidiga dialoger med Svenska Kraftnät, som äger den regionala högspänningsledning som passerar utredningsområdet för linjerätningen. Befintlig högspänningsledning behöver höjas för att säkerställa ett korrekt säkerhetsavstånd till följd av linjerätningen.

Så snart som den nya järnvägslinjens höjdsättning är beslutad kommer Trafikverket att förse detta underlag så att Svenska Kraftnät kan höja sin ledning.

3.1.4 Förfrågan om konsultation enligt lag (2022:66) i frågor som rör det samiska folket

Trafikverket har 2024-02-20 och 2024-02-21 skickat en konsultationsförfrågan till Jijnjevaerie sameby, Sametinget samt Svenska Samernas Riksförbund (SSR). Sametinget och SSR har via mejl avböjt konsultation. Inget svar har inkommit från Jijnjevaerie sameby.

3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd har genomförts under perioden 2025-02-10 – 2025-02-28 inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen, Ånge kommun, berörda myndigheter och organisationer har via brev informerats om samrådet. Annonsering har även skett 2025-02-07 i Post- och Inrikes tidningar, 2025-02-08 i Sundsvalls tidning samt 2025-02-04 i Ljunganbladet. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt på Ånge kommuns kommunkontor (Torggatan 10, Ånge).

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte 2025-01-21

Trafikverket genomförde i januari 2025 ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Vid mötet presenterade Trafikverket projektet, samrådsunderlagets innehåll och den preliminära tidplanen.

I samband med mötet ställde länsstyrelsen frågor kopplat till förekomst av skyddade arter. Trafikverket meddelade att några sådana ännu inte noterats, men att de tar med sig frågan i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen informerade även om att MCF i december 2024 beslutat om att transmissionsnätet är av riksintresse för totalförsvarets civila del. Trafikverket meddelade att samråd har skett med Svenska Kraftnät om den högspänningsledning som passerar järnvägen och som kommer att behöva höjas till följd av projektet. Högspänningsledningen, och riksintresset, kommer att redogöras för i samrådsunderlaget.

Yttrande samrådsunderlag 2025-03-06

Naturmiljö och skyddade arter

Länsstyrelsen noterar att järnvägsplanen går genom ett av länsstyrelsens utpekade naturvårdsobjekt "Ljungan" som klassas med högsta naturvärde. Här finns förutom utter och flodpärlmussla också flodkräfta att ta hänsyn till vid ett eventuellt kommande brobygge.

Trafikverket har låtit utföra en naturvärdesinventering under sommaren 2024. Naturvärdesinventeringen i sin helhet finns däremot inte med i samrådsmaterialet och länsstyrelsen har därför inte kunnat granska detta. Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget till stor del är tillräcklig för att bilda sig en uppfattning om projektets påverkan på naturmiljön.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att underlagen behöver kompletteras med:

- Fågelinventering
- Fladdermusinventering
- Inventering av bohål i träd om detta inte utförts i samband med genomförd naturvärdesinventering
- Artinventering av eventuella särskilt skyddsvärda träd

Fridlysta arter samt övriga rödlistade arter

Trafikverket behöver utreda vilken betydelse identifierade värdeelement/strukturer har för områdets fåglar och fladdermöss. Även bohål eller andra bon som kan innehålla fridlysta arter behöver belysas.

Grova och gamla träd kan utgöra så kallade särskilt skyddsvärda träd. Det finns ofta rödlistade och skyddsvärda arter knutna till dessa och skador behöver därför undvikas i möjligaste mån. Om skada inte kan undvikas behöver Trafikverket försäkra sig om att inga fridlysta arter är knutna till trädet. Trafikverket behöver även utreda om det finns övriga skyddsvärda arter knutna till träden samt hur Trafikverket kan kompensera för den skada som projektet kan innebära. Finns det fridlysta arter kan det krävas en dispens för att kunna utföra åtgärden.

Trafikverket räknar upp flera förslag till anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att minimera skada på naturvärden, vilket länsstyrelsen anser är bra. Men det finns flera utredningar som behöver utföras för att bedöma hur anpassningarna ska göras och vilken hänsyn som kan behöva tas och vilken slags ekologisk kompensation som eventuellt kan vara nödvändig för den biotopförlust som en fastställelse av järnvägsplanen skulle innebära.

Enligt Artportalen finns det rödlistade marksvampar i delar av utredningsområdet. Trafikverket uppger att de inte återfunnits vid naturvärdesinventeringen som genomfördes i juni 2024. Länsstyrelsen anser att denna tidpunkt inte är lämplig för att upptäcka marksvamp. Dessa samt dess livsmiljö ska beaktas trots att de inte lyder under frilysningsbestämmelserna.

Fladdermöss

Enligt artskyddsförordningen är det förbjudet att avsiktligt störa fladdermöss särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder. Det är även förbjudet att skada eller

förstöra fladdermössens fortplantningsområden eller viloplatsen oavsett om det sker avsiktligt eller oavsiktligt.

Exempel på frågor vid bedömning av påverkan:

1. Hur många och vilka arter nyttjar området regelbundet för födosök?
2. Utgör området ett prioriterat jaktområde för någon art, eller är det perifert i sammanhanget?
3. Vilka arter har kolonier i området?
4. Påverkas bevarandestatusen för varje art?

Inventering och artkartering utförs lämpligen enligt Naturvårdsverkets handledning.

Fåglar

Länsstyrelsen anser att man alltid ska utreda vilka fågelarter som häckar i arbetsområdet och dess omgivning genom en allmän häckfågelinventering samt eventuella riktade inventeringar i det fall det är relevant. Om en speciellt känslig fågelart riskerar att störas under häckningstiden kan detta komma att betraktas som en otillåten störning. För att Trafikverket ska kunna veta att ingen sådan art riskerar att störas behövs ett underlag tas fram och en artskyddsutredning genomförs.

Generellt skyddade biotoper

Två generellt skyddade biotoper berörs. Påverkan på dessa ska i första hand undvikas i sin helhet. I andra hand ska anpassningar ske så att påverkan minimeras. Om påverkan inte kan undvikas ska Trafikverket även utreda och redovisa lämpliga kompensationsåtgärder.

Strandskydd

Trafikverket bör i kommande skede klargöra hur strandskyddet kommer att påverkas av projektet. Trafikverket bör ha i beaktande att bedöma hur området används i nuläget och hur området kommer att påverkas av föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen anser att intrånget i strandskyddet i första hand bör begränsas och anpassas så att värdena i området kan kvarstå.

Kulturmiljö

Den planerade järnvägen går genom ett kulturhistoriskt landskap som länge präglats av flottning och jordbruk. Förekomst av fornlämningar längs Ljungan utgör en ännu större sannolikhet för att det kommer att finnas okända lämningar inom området. Länsstyrelsen bedömer därför att

det krävs en arkeologisk utredning av den föreslagna sträckningen. Om okända lämningar påträffas under arbetet ska verksamheten omedelbart avbrytas och en anmälan ska göras till länsstyrelsen.

Riksintresset för kulturmiljö (Ljungans dalgång Y71) löper genom hela utredningsområdet. Projektet behöver ta hänsyn till riksintressets värden.

Landskapsbild

Trafikverket behöver tydliggöra effekterna på landskapsbilden. Länsstyrelsen anser att detta bör ske genom framtagandet av en landskapsanalys samt gestaltning av planerade åtgärder. Länsstyrelsen anser att förväntade effekter på landskapsbilden ska visualiseras genom till exempel fotomontage.

Vattenmiljö

Berörda vattenområden

Vattenområden (yt- och grundvatten) som berörs och kan komma att påverkas ska beskrivas med avseende på aktuellt miljötillstånd/vattenstatus och i förekommande fall gällande miljökvalitetsnorm. Beskrivningen behöver förhålla sig till befintligt kunskapsunderlag och senast utförd klassning i VISS. Om underlaget är ofullständigt kan beskrivningen behöva grundas på nya och relevanta undersökningar.

Potentiell påverkan på vattenmiljön samt försiktighetsmått och skyddsåtgärder

Kommande MKB behöver innehålla beskrivningar av försiktighetsmått och skyddsåtgärder som behövs för att minimera negativa effekter från järnvägsplanen på vattenmiljöerna. Såväl drift- som byggskedet behöver beaktas. Effekter på vattenmiljön som inte går att undvikas behöver beskrivas. Även vattenområden som saknar förekomstindelning omfattas av ett grundläggande skydd och allmänna hänsynsregler.

Länsstyrelsen välkomnar de förslag till åtgärder rörande vatten som redovisas i samrådsunderlaget.

Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

Kommande MKB behöver visa huruvida statusförsämring sker i någon vattenförekomst samt visa att verksamheten inte omöjliggör eller äventyrar möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för berörda vattenområden.

Kommande MKB behöver beskriva hur verksamheten kan påverka eller bidra till att berörda miljö kvalitetsmål uppnås.

Vattenskyddsområde

Projektet kommer inte direkt att påverka något av de tre vattenskyddsområden som finns i närheten. Grundvattenförekomsterna visar att det finns en kontinuitet mellan den västra delen av utredningsområdet och Fredriksdals vattenskyddsområde. Observera att vattentäkterna Erikslund och Östby är belägna i berg under isälvs sediment, men om grundvattenmagasinet i isälvs sediment skulle påverkas av byggnadsverk kan även grundvattenmagasinet i berg påverkas.

Föreskrifter för Erikslund vattenskyddsområde behöver beaktas och föreskrifter för övriga två kan också behöva beaktas. För alla gräv- och schaktarbeten på södra sidan av Ljungan är det angeläget att projektet tar fram särskilda försiktighetsåtgärder, särskilt för arbeten där isälvs materialet går i dagen. Detta med hänsyn till i första hand de kommunala vattentäkterna öster om järnvägsbron. Notera att en översyn av vattenskyddsområdena rekommenderas och de nya områdena kan vara större än de nuvarande och föreskrifterna kan förändras.

Därutöver är det viktigt att de nya skärningar och slänter som skapas på södra sidan av Ljungan anläggs så att dagvatten inte infiltrerar i isälvs materialet utan avleds åt annat håll.

Förutom eventuella skyddsåtgärder ska samtliga som kommer att arbeta inom vattenskyddsområdet vara informerade om vattenskyddsområdet med tillhörande föreskrifter, säkerhetshöjande åtgärder i ansökan samt villkor i denna dispens innan de påbörjar arbete inom vattenskyddsområdet.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket avser ta höjd för klimatförändringarnas påverkan på dimensioneringen av trummor och riskhantering för ras och skred. Det är viktigt att de geotekniska och hydrogeologiska förhållandena undersöks i kommande skede för att klargöra risker och åtgärder gällande ras, skred och erosion i sin helhet. Det är positivt att MCF:s översvämningskartering för Ljungan används.

Länsstyrelsen rekommenderar Trafikverket att, utöver MCF:s publikation "Olycksrisk och MKB" även använda sig av den vägledning som Länsstyrelserna i Västernorrland och Gävleborgs län tagit fram gällande farligt gods.

Buller och vibrationer

Det är viktigt att planerad bullerutredning identifierar alla bostäder som riskerar att få bullernivåer över gällande riktvärden och tar fram konkreta förslag till bullerskyddsåtgärder. De kumulativa effekterna av järnvägs- och vägbuller som kan förekomma ska beaktas.

Det är viktigt att planerad vibrationsutredning leder till behövlig utformning av projektet och godtagbara komfortvärden för vibrationer i bostäder.

Jordbruksmark

Länsstyrelsen betonar att anspråk på jordbruksmark ska tas med försiktighet. Markskador på jordbruksmark vid undersökningsarbeten och transporter kan innebära ekonomisk skada för lantbrukaren och livsmedelsförsörjningen eller skada på natur- och kulturvärden som är svåra eller omöjliga att återskapa. Frågan blir extra viktig när förhållandena är sådana att marken eller grödan riskerar att ta bestående skada, exempelvis när maskinerna är tunga eller om marken är blöt och extra känslig för markpackning.

Länsstyrelsen uppmanar till dialog med berörda markägare, både vid markundersökning och transporter.

Riksintressen

Det är myndigheten för civilt försvar (MCF) som pekat ut elnät som riksintresse för totalförsvarets civila del. I den kommande processen bör Trafikverket också samråda med MCF i frågan.

Förorenade områden

Länsstyrelsen lyfter att eventuella föroreningar inte får spridas i samband med de markundersökningar som kommer att genomföras. Föroreningar kan förekomma som inte finns i länsstyrelsens kännedom. Det är därför viktigt att vara medveten om historik och tidigare verksamheter på de platser där undersökningar ska ske. Det är av stor vikt att ha utrett misstänkt förorenade områden i tillräcklig omfattning för att kunna ta fram en hållbar masshanteringsplan för projektet för att minska riskerna för spridning av föroreningar i byggskedet.

Masshantering

Projektet bör göra en masshanteringsplan av lämplig omfattning som bland annat tar upp mängd schaktmassor, hur stor andel schaktmassor som planeras återanvändas, hantering av överskottsmassor och så vidare. För all hantering av jord- och bergmassor och annat material är det viktigt att det finns tillräckligt med lämpliga ytor avsatta.

Övrigt

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket tydliggör bakgrunden till projektet och de bortvalda alternativen. Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver presentera de alternativa dragningar som har beaktats och bör innehålla uppgifter om tidsbesparing och miljöeffekter.

Länsstyrelsen saknar information om aktuell järnvägsplan är en del av en större satsning utmed den aktuella järnvägssträckan. Om det planeras göras fler åtgärder önskar länsstyrelsen veta hur stor tidsbesparing den aktuella järnvägsplanen medför i relation till övriga delsträckor.

Trafikverket bör också beskriva vad som sker med nuvarande järnvägsbro och befintlig järnväg. Samrådsunderlaget bör innehålla uppgifter om rivningsarbeten, om sådana kan förutses.

Trafikverkets svar:

Naturmiljö och skyddade arter

Trafikverket noterar länsstyrelsens önskemål om kompletterande inventeringar och ämnar föra en dialog med länsstyrelsen gällande omfattning och behov av kompletterande inventeringar.

Gällande biotopskyddade områden bedömer Trafikverket i dagsläget att i huvudsak ett av dessa (den bäck som rinner intill jordbruksmark i Västanå) kommer att påverkas genom att en ny trumma anläggs under järnvägen. Det andra biotopskyddade diket bedöms i dagsläget inte påverkas. Påverkan på biotopskyddade områden kommer att bevakas i det fortsatta projekteringsarbetet.

Påverkan på strandskyddet kommer att klarläggas i det kommande projekteringsarbetet. Trafikverket arbetar för att begränsa intrånget i Ljungan och Borgsjöns strandområden så långt som det är möjligt.

Kulturmiljö

Trafikverket noterar länsstyrelsens medskick gällande fornlämningar och bevakar behovet av en arkeologisk utredning i det fortsatta projekteringsarbetet. Hänsyn kommer att tas till riksintressets värden.

Landskapsbild

I kommande handlingar kommer projektets effekter och konsekvenser att beskrivas. Ett arbete pågår med att ta fram en integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) inklusive gestaltungsavsikter. I kommande skeden kommer även ett gestaltungsprogram att tas fram som ett underlag till järnvägsplanen.

Vattenmiljö

Påverkan på berörda vattenmiljöer kommer att beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan, bland annat avseende miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster. Försiktighetsmått och skyddsåtgärder kommer att utredas och beskrivas. Påverkan på de vattenskyddsområden som finns i projektets närhet under såväl byggskedet som driftskedet kommer att bevakas. Hänsyn kommer att tas till skyddsföreskrifter i det fall behov föreligger. För arbeten som innebär vattenverksamhet kommer påverkan på yt- och grundvatten att utredas och presenteras i handlingar inom ramen för en miljöprövningsprocess, så även eventuella förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Risk och säkerhet

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden kommer att undersökas och vid behov kommer anpassningar och/eller skyddsåtgärder vidtas för att begränsa risken för ras, skred och erosion.

Trafikverket noterar länsstyrelsens vägledning gällande farligt gods och kommer att ta hänsyn till denna.

Jordbruksmark

Trafikverket arbetar för att begränsa markintrånget på jordbruksmarken så långt som det är möjligt. Trafikverket kommer att samråda markanspråket med berörda markägare i kommande skeden och står i kontakt med berörda markägare i samband med fält- och markundersökningar.

Buller och vibrationer

För att innehålla bullernivåer över gällande riktvärden kommer förslag till såväl spårnära som fasadnära bullerskyddsåtgärder att utredas och presenteras i kommande skeden av planlägningsprocessen. Likaså kommer en vibrationsutredning att genomföras för att identifiera byggnader där risk för vibrationer föreligger.

Riksintressen

Trafikverket avser samråda med MCF i den fortsatta planlägningsprocessen.

Förorenade områden

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet med markmiljöundersökningarna.

Masshantering

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan och systemhandling kommer en masshanteringsplan att upprättas. Tillräckliga ytor för att hantera de massor som uppstår kommer att säkerställas i produktionsplaneringen.

Övrigt

Trafikverket kommer att se över möjligheten att förtydliga bakgrunden till projektet och andra planerade åtgärder längs Mittbanan. Bortvalda alternativ kommer att presenteras i järnvägsplanens planbeskrivning och MKB och likaså projektets effekter och konsekvenser. Linjerätningen utan stopp i Erikslund i sig ger en tidsbesparing på 2 minuter men möjliggör en tidtabell som förkortar restiden mellan Sundsvall och Östersund med cirka 15 minuter.

Avveckling av befintlig järnväg hanteras genom en separat process, men Trafikverket tar med sig frågan om hur detta kan förtydligas i järnvägsplanens handlingar.

Yttrande i samband med beslut om betydande miljöpåverkan

2025-05-14

Länsstyrelsen beslutade 2025-05-14 med stöd av 2 kapitlet 4 § 1st lag (1995:1649) om byggande av järnväg att förslaget till järnvägsplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Motivet är att planerade åtgärder har en sådan karaktär, en sådan lokalisering och förväntas få sådana miljöeffekter att de kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den nya järnvägen kommer till viss del gå genom obruten terräng och produktiv jordbruksmark. Det finns en stor risk att projektet medför störningar i form av barriäreffekter och fragmentering av landskapet. Landskapsbilden i området riskerar att påverkas negativt.

Åtgärderna innebär också en ökad trafikering med möjlighet till längre tåg och högre hastigheter vilket medför högre ljudnivåer för omgivande bebyggelse.

Naturmiljön riskerar att påverkas i form av ianspråktagande av naturmark. Projektet berör naturvårdsobjektet Ljungan och i området finns ytterligare ett antal identifierade naturvårdsobjekt och arter som omfattas av artskyddsförordningen vilka riskerar påverkas negativt av projektet.

Arbetet med en ny bro över Ljungan riskerar att påverka såväl vattenmiljön som närliggande landmiljöer. Järnvägens nya dragning och den nya bron kan även komma att påverka befintliga vägar. Om vägar behöver dras om kan det komma att innebära en påverkan på vattenområdet och landområdet. I närområdet finns dessutom vattenskyddsområden som projektet måste ta hänsyn till.

Projektet riskerar en negativ påverkan på strandskyddet. Detta eftersom projektet riskerar att innebära en minskad tillgång till allemansrättsligt tillgängligt strandområde och försämrade av möjligheter till friluftsliv. Vilket även kan leda till negativa konsekvenser för livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Den planerade järnvägssträckningen är inom ett kulturhistoriskt landskap. Förekomst av fornlämningar längst Ljungan utgör en ännu större sannolikhet att det kommer att finnas okända lämningar inom området.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte 2025-01-16

Trafikverket genomförde i januari 2025 ett samrådsmöte med Ånge kommun. Vid mötet presenterade Trafikverket projektet, samrådsunderlagets innehåll och den preliminära tidplanen.

Järnvägsplanen

På mötet konstaterades att hela/delar av den detaljplan som finns i området kommer att behöva upphävas eller ändras. Ånge kommun påpekade att de inte kommer att inleda ett sådant arbete förrän Trafikverket skickar en formell framställan och att de anser att det är Trafikverket som ska bekosta arbetet med att upphäva eller ändra detaljplan. Trafikverket meddelade att de i normala fall inte brukar bekosta detaljplaneändringar, men att de tar med sig frågan. Ånge kommun ser även samordningsvinster med att samordna arbetet med detaljplanen och järnvägsplanen då en del av utredningsarbetet som genomförs för järnvägsplanen också kan användas för detaljplanen.

Ånge kommun påpekade att det finns två vattenskyddsområden i projektets närhet och att kommunen är högst angelägen att dessa inte drabbas negativt. Det mindre av de två vattenskyddsområdena har potential att användas som reservvattentäkt. Kommunen informerade

även om att de flesta boende i området är anslutna till kommunalt avloppsnät, men det finns även enskilda anläggningar.

Avvecklingsprocess

Parallellt med arbetet att ta fram en ny järnvägsplan, pågår en så kallad avvecklingsprocess för nedläggning av infrastruktur som ersätts på annan plats eller i anslutning till det statliga järnvägsnätet.

Trafikverket informerade om att handlingar för avvecklingsprocessen planeras att skickas ut för extern remiss till berörda parter som länsstyrelser, regioner, kommuner, Försvarmakten, järnvägsföretag med flera. Den externa remissen var ursprungligen planerad till februari-mars, men har efter samrådsmötet flyttats fram till april-juni 2025. Trafikverket planerar därefter för att ta ett beslut hösten 2025. Beslutet kan därefter överklagas till regeringen.

Ånge kommun framförde att ärendet benämns ”del av Trafikverkets järnvägsnät som ersätts på annan plats”, men att Trafikverket inte avser ersätta plattformen. Trafikverket förtydligar att även plattformen ingår som del i avvecklingsärendet och att beslutet från avvecklingsprocessen kommer att beaktas i den fortsatta planläggningsprocessen. Oavsett beslut från avvecklingsprocessen kommer Trafikverket att möjliggöra byggandet av en framtida plattform.

Yttrande samrådsunderlag 2025-01-27

Ånge kommun har inga synpunkter på samrådsunderlaget och ser positivt på den linjerätning och det brobyte som planeras i Erikslund. Ånge kommun instämmer i Trafikverkets påstående att Erikslund station är en viktig målpunkt. Ånge kommun är också positiva till den samrådsprocess som Trafikverket håller i och där Ånge kommun medverkar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för kommunens yttrande och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Ånge kommun.

Möte om resandeutbyte och linjerätning 2025-01-29

Trafikverket och Ånge kommun genomförde i januari 2025 ett möte tillsammans med Norrtåg, Region Västernorrland, Din Tur och Partnerskap Mittstråket ett möte om resandeutbytet och linjerätningen vid Erikslund. Mötet syftade till att förtydliga utgångspunkterna och konsekvenserna av Trafikverkets inriktning för linjerätningen i Erikslund samt möjliggöra för en dialog mellan inbjudna parter.

3.2.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänhet och berörda fastighetsägare

I de yttranden som inkommit från allmänheten och berörda fastighetsägare framkommer synpunkter om att samrådsunderlaget inte beskriver vilken effekt i form av tidsbesparing som projektet innebär. Några av de som yttrat sig har, enligt egna beräkningar, kommit fram till en tidsbesparing på cirka 48 sekunder och ställer sig frågande om det är rimligt att investera stora statliga medel för att uppnå en så liten effekt. Ytterligare en yttrande anser att pengarna i stället borde satsas på en utbyggnad av Norrbotniabanan då det projektet ger en större samhällsnytta. Fler handlingsalternativ relaterat till projektets kostnader bör belysas och ett mer kostnadseffektivt förslag presenteras.

Trafikverkets svar:

Järnvägsbron över Ljungan är över 100 år och har uppnått sin tekniska livslängd. En ny järnvägsbro behöver byggas och samtidigt utförs en linjerätning samt förlängning av driftplatsen. Åtgärden i Erikslund är en åtgärd av flera i syfte att bidra till kortare restider längs Mittbanan. Linjerätningen utan stopp i Erikslund i sig ger en tidsbesparing på 2 minuter, men måste också ses i ett större perspektiv där samtliga planerade åtgärder möjliggör en restidsförkortning på cirka 15 minuter samt ett effektivare trafikeringsupplägg med timmestrafik mellan Sundsvall och Östersund.

Projektet linjerätning och brobyte i Erikslund är en del av det namngivna objektet Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inklusive säkerhetshöjande åtgärder i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Denna har fastställts av regeringen och detta behöver Trafikverket förhålla sig till.

En yttrande anser att projektet innebär ett intrång för de boende och en kraftfull barriär som hindrar åtkomst till fastigheter för underhåll och jordbruksmark. Området används dessutom för rekreation såsom bad, fiske och så vidare. Den yttrande menar att om den kraftfulla barriären blir verklighet innebär detta att ett fåtal landsbygdsboenden måste betala stort för ett fåtal minuters kortare restid på Mittbanan. Den yttrande förväntar sig att trafiksäkra undergångar byggs för att minska de mångdubbla avstånd som barriären innebär för att fastighetsägare ska kunna sköta om sina fastigheter.

Trafikverkets svar:

De två befintliga plankorsningarna i projektets östra och västra utkant kommer att kvarstå. Passagen för väg 516 kommer att ersättas med en ny planskild korsning. Trafikverket har ett parallellt pågående projekt (vid namn Mittbanan, plankorsningsåtgärder) för att stänga och bygga om ett 40-tal plankorsningar mellan Stöde-Ånge och Bräcke-Östersund. Synpunkter på detta hanteras inom ramen för det projektet och pågående lantmäteriåtgärder.

En yttrande anser att underlaget inte redogör för synpunkter från boende och turister i området. Likaså tycker den yttrande att underlaget inte beskriver något om konsekvenserna för fastighetsägare i området. Resonemanget i kapitel om klimatpåverkan låter ej övertygande.

Trafikverkets svar:

Synpunkter på järnvägsplanens handlingar sammanställs i denna samrådsredogörelse. I kommande skede av planläggningsprocessen, kallat samrådshandling och granskningshandling, kommer järnvägsplanens effekter och konsekvenserna till följd av linjerätningen och brobytet att beskrivas i planhandlingarna.

Yttrande har uppfattat samrådsunderlaget som att persontågen inte längre kommer att ha ett stopp i Erikslund efter linjerätningen och anser att det står i konflikt med Ånge kommuns syn på framtiden. Näringsliv och statliga verksamheter i närområdet expanderar och behovet av bostäder kommer att öka. De yttrande anser att en eventuell nedläggning av Erikslunds station inte bör baseras hur det ser ut i dagsläget utan i stället ha ett framåtblickande perspektiv. Hänsyn till Ånge kommuns syn på framtiden avseende var dess invånare ska bosätta sig måste beaktas. Likaså måste behovet för boende i Erikslund att fortsatt ha möjlighet att använda järnvägen beaktas.

Trafikverkets svar:

Trafikbeställaren Norrtåg AB har meddelat Trafikverket om ett nytt trafikeringsupplägg mellan Sundsvall och Östersund som innebär att tågen inte längre kommer stanna vid Erikslund. Trafikverkets inriktning är därför att inte ersätta befintlig plattform, vilket prövas i en separat avvecklingsprocess.

Avvecklingsprocessen hanterar även den befintliga järnvägen som ersätts. Processen sker separat och parallellt med järnvägsplanen. I denna process ingår även frågan om plattformen ska ersättas eller inte. Avvecklingsprocessen samråds med berörda aktörer (så som berörda länsstyrelser, regioner, kommuner, Forsvarsmakten, järnvägsföretag med flera) och därefter fattas beslut i frågan. Beslutet kan innebära att

plattformen inte kommer att ersättas, men kan också innebära att Trafikverket åläggs att ersätta plattformen. Beslutet från avvecklingsprocessen kommer att beaktas i den fortsatta planläggningsprocessen. Oavsett beslut från avvecklingsprocessen kommer Trafikverket att möjliggöra byggandet av en framtida plattform.

Trafikverket har beaktat Ånge kommuns planer. Detta har bland annat diskuterats på möte 2025-01-29 med Ånge kommun, Norrtåg, Region Västernorrland, Din Tur och Partnerskap Mittstråket om resandeutbytet och linjerätningen i Erikslund.

Ett par yttrande framför oro att invånarna i Erikslund ska behöva uppleva dagliga störningar under den cirka 2 år långa byggtiden. Den yttrande anser inte att det står i proportion till 48 sekunders tidsbesparing och om Erikslund station dessutom ska läggas ned. Till detta tillkommer även den omfattande miljöpåverkan som åsamkas området.

Trafikverkets svar:

När ett större järnvägsprojekt ska byggas kan detta inte göras utan att påverka de som bor och verkar i närheten, men Trafikverket arbetar för att störningarna ska begränsas så långt som det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett mycket tidigt skede, men kommer att utvecklas och förfinas allt eftersom projektet fortskrider. Projektets totala byggtid bedöms i detta skede (samrådsunderlag) uppgå till cirka 2 år, men kan komma att bli längre. Intensiteten på anläggningsarbetena kommer dock att variera, bland annat beroende på vilka arbetsmoment som behöver utföras, var på sträckan som arbetena pågår samt tid på året.

Yttrande beskriver området nedströms nuvarande järnvägs- och vägbro som ett av få outbyggda strömmande vatten, som är populärt bland många fiskare. Den planerade bron skulle störa upplevelsen av det strömmande älvsområdet.

Trafikverkets svar:

Den nya järnvägsbron över Ljungan planeras att placeras cirka 100 meter sydväst om den befintliga järnvägsbron. I det fortsatta arbetet kommer utformningen av järnvägsbron att utredas vidare för att bland annat begränsa det visuella intrycket i landskapet, säkerställa att strandområdet fortsatt är tillgängligt för friluftslivet och att påverkan på strömningsförhållandena i Ljungan från eventuella brostöd ska begränsas.

Fortum och Vattenregleringsföretagen

Trafikverket genomförde 2025-02-12 ett samrådsmöte med Fortum och Vattenregleringsföretagen. Några frågor som lyftes vid samrådsmötet gällde vikten av att tänka på hur vattennivåerna kan komma att påverkas under byggtiden. Fortum och Vattenregleringsföretagen ansåg att en dimensionering av flödena utifrån 100-årsflöden är lågt räknat. Fortum och Vattenregleringsföretagen vill ha möjlighet att tycka till gällande utformningen av bron och eventuella brostöd i vattnet för att kunna bedöma eventuella konsekvenser för vattenflödet i Ljungan.

Gubbyns norra vägsamfällighet

Vägsamfälligheten konstaterar att delar av föreningens vägar kommer att påverkas. I samrådsunderlaget framgår dock inte hur. Vägsamfälligheten kan därför inte yttra sig avseende detta men förutsätter att man kommer att involveras i den kommande planläggningsprocessen.

Vägsamfälligheten påpekar slutligen att investeringskostnaden i förhållande till effekt och påverkan på Erikslund och dess boende (framtida trafikering och påverkan under byggtiden) är viktiga aspekter som inte beaktats i samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar:

I kommande skeden kommer påverkan från den nya anläggningen att klarläggas. Vägsamfälligheten kommer även fortsatt att ingå i samrådsgruppen. För svar gällande investeringskostnad i förhållande till effekt och påverkan på Erikslund och dess boende, se svar till Allmänhet och berörda fastighetsägare ovan.

Härjeåns nät AB

Härjeåns nät AB har ett befintligt låg- och mellanspänningsnät inom utredningsområdet. För flytt av dessa krävs samråd, planering och en mer detaljerad sträckning av järnväg och väg. Krävs flytt av detta ledningsnät kommer Härjeåns nät AB vara behjälpliga vid både utförande och planering/projektering. Eventuell flytt bekostas av Trafikverket.

Trafikverkets svar:

Fortsatt samordning kring påverkan på ledningar kommer att ske med Härjeåns nät AB i den ledningssamordning som sker inom ramen för järnvägsplanen. Exakt påverkan på berörda ledningar kommer att klarläggas längre fram i järnvägsplaneprocessen samt vid framtagande av bygghandling.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Västernorrland

Regionen ser positivt på projektet då det ger möjligheter att utöka turutbudet för den regionala tågtrafiken, minska restiderna och väsentligt öka resande i stråket, med positiva effekter för regional tillgänglighet och utveckling av funktionella arbetsmarknadsregioner.

Den långsiktiga visionen för utvecklingen av den regionala tågtrafiken i norra Sverige fastställdes under 2024 av bland andra Region Västernorrland. För den framtida regiontågstrafiken prioriteras en mer frekvent trafik i de primära stråken, däribland Mittbanan, eftersom frekvens är det som mest påverkar resandet och stärker tågets konkurrensfördelar. Målsättningen är att i högtrafiktid utöka utbudet från ett tåg varannan timme till ett tåg varje timme och samtidigt minska restiderna. När turtätheten fördubblas tillkommer dubbelt så många tågmöten och frågan om var tågmötena kan läggas blir avgörande eftersom Mittbanan till största del är enkelspårig. Linjerätningen utan stopp i Erikslund innebär att tåget hinner till Pilgrimsstad i stället för att stanna i Gällö för tågmöte, samt att ett så kallat flygande tågmöte kan ske på dubbelspåret mellan Ånge och Bräcke i stället för att ske i Ånge, och så vidare. Linjerätningen utan stopp i Erikslund i sig ger en tidsbesparing på 2 minuter men möjliggör en tidtabell som förkortar restiden mellan Sundsvall och Östersund med cirka 15 minuter.

Den utökade trafiken kan dessutom genomföras med endast två ytterligare tursatta fordon, vilket ska jämföras med dagens tre tursatta tågsätt, vilket skapar ekonomiska förutsättningar för en utökad trafik eftersom fordon är en betydande kostnadspost.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för regionens klargörande kring de visioner som finns gällande den regionala tågtrafiken.

Borgsjö Hembygdsförening

Föreningen anser att de föreslagna åtgärderna innebär betydande förändring av miljön i området och att slopandet av plattformen för

resandeutbyte försämrar möjligheterna att bo och leva i området. Föreningen tycker att det är märkligt att en stor del av materialet handlar om eventuella förekomster av skyddsvärda växter och träd, men ingenting om den miljöpåverkan som blir följderna om möjligheten att resa med tåg i området försvinner. Att Trafikverket inte vill låtsas om detta i samrådsmaterialet tycker föreningen är märkligt.

Föreningen pekar på att plattformen för resandeutbyte är strategiskt placerad och betjänar ett antal byar i området. Parkeringsplatserna med motorvärmare har nyligen även behövt utökas på grund av stort behov. Föreningen uppfattar Trafikverkets ställningstagande som en ursäkt för att inte behöva återställa järnvägsplattformen efter linjerätningen.

Det är Borgsjö Hembygdsförenings absoluta uppfattning att plattformen i Erikslund ska återställas efter linjerätningen. Föreningen tror att den bästa lösningen är att plattformen fortsättningsvis ligger öster om växeln till mötesspåret och att den eftersträvade förlängningen av mötesspåret sker västerut.

Norrtåg har i samband med framtagandet av en vision för den framtida trafiken kommit fram till att man inte önskar stanna i Erikslund. Som motivering anges att den timmestrafik mellan Östersund-Sundsvall man eftersträvar inte medger stopp i Erikslund. Föreningen anser bland annat att Mittbanan som helhet har för många brister för att kunna bidra till en robust tågtrafik, bland annat på grund av hastigheten på vissa delar av sträckan, avsaknad av mötesstationer och så vidare. Föreningen skriver vidare att två timmars restid mellan städerna visserligen är möjlig att uppnå, men till priset av ofta förekommande förseningar, färre uppehåll och därmed sänkt klimatnytta. Föreningen anser vidare att om avståndet till stationen är för långt, blir beslutet att ta bilen hela vägen lättare att ta. Norrtågs vision är just en vision och något att sträva efter. Föreningen anser att ingen ännu redovisat hur visionen ska kunna bli verklighet och att Trafikverket måste besinna sig. Trafikverkets uppgift är att stödja omställningen till fossilfrihet.

Borgsjö Hembygdsförening är beredda att aktivt medverka i det fortsatta arbetet med planläggningen av projektet.

[Trafikverkets svar:](#)

Trafikbeställaren Norrtåg AB har meddelat Trafikverket om ett nytt trafikeringsupplägg mellan Sundsvall och Östersund som innebär att tågen inte längre kommer stanna vid Erikslund. Trafikverkets inriktning är därför att inte ersätta befintlig plattform, vilket prövas i en separat avvecklingsprocess.

Avvecklingsprocessen hanterar även den befintliga järnvägen som ersätts. Processen sker separat och parallellt med järnvägsplanen. I denna process ingår även frågan om plattformen ska ersättas eller inte. Avvecklingsprocessen samråds med berörda aktörer (så som berörda länsstyrelser, regioner, kommuner, Försvarsmakten, järnvägsföretag med flera) och därefter fattas beslut i frågan. Beslutet kan innebära att plattformen inte kommer att ersättas, men kan också innebära att Trafikverket åläggs att ersätta plattformen. Beslutet från avvecklingsprocessen kommer att beaktas i den fortsatta planläggningsprocessen. Oavsett beslut från avvecklingsprocessen kommer Trafikverket att möjliggöra byggandet av en framtida plattform.

I processen för att ta fram en järnvägsplan befinner vi oss för tillfället i det tidiga skede som kallas **Samrådsunderlag**. Samrådsunderlaget är en inledande analys av de behov som ska tillgodoses samt de miljöförutsättningar som kan beröras av projektet. Samrådsunderlaget ska innehålla de uppgifter som länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget är även en möjlighet för enskilda som kan bli särskilt berörda att yttra sig över materialet och informera Trafikverket om viktiga frågor att beakta i det fortsatta arbetet. I nästa skede av planläggningsprocessen, kallat **samrådshandling** och **granskningshandling**, kommer den planerade anläggningen och dess effekter och konsekvenser att beskrivas utförligare.

Gällande önskemålet om att mötesstationen ska förlängas västerut har Trafikverket i det inledande projekteringsarbetet tittat på denna möjlighet. En förlängning västerut, oavsett järnvägens utformning i övrigt, hade inneburit att två nya spårväxlar hade behövt anläggas i en kurva. Detta är inte en godtagbar utformning då en sådan spårlösning inte uppfyller aktuella utformningskrav. Växel i kurva innebär vidare hastighetsbegränsningar, vilket negativt påverkar möjligheten att uppnå projektets restidsmål. Det innebär också en större påverkan under byggtiden med längre tågstopp för befintlig trafik då det innebär längre ombyggnad i befintlig järnvägssträckning samt att plankorsningen väster om driftplatsen behöver byggas om.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelade att de inte avser lämna synpunkter i ärendet.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inte några synpunkter på samrådsunderlaget och inte heller någon ytterligare information att tillföra.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI avstår från att yttra sig i ärendet.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI anser att föreslagen linjerätning och brokonstruktion kan förväntas ha en begränsad påverkan på det hydrologiska systemet. Sträckningar nära och över vattendrag och våtmarksområden bör dock utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

För konstruktionerna vid/kring vatten vill SMHI också betona behovet av pålitliga hydrologiska dimensioneringsunderlag för dagens förhållanden såväl som under konstruktionens förväntade livslängd.

Hänsyn behöver tas till framtida klimat. Exempelvis förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. SMHI hänvisar till den fördjupade klimatscenariotjänsten som finns på myndighetens hemsida.

Trafikverkets svar:

Hänsyn kommer tas till de hydrologiska förhållandena och ett framtida klimat i det fortsatta arbetet med projektering och dimensionering av anläggningen. Trafikverket har mottagit beräkningar från SMHI gällande dimensionerande flöden, vattennivåer och vattenhastigheter i Ljungan.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att yttra sig i ärendet, men hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer.

Trafikverkets svar:

SGU:s allmänna riktlinjer kommer att efterföljas i det fortsatta projekteringsarbetet.

3.3 Samråd vid utformning av planförslaget

Samråd har genomförts vid två tillfällen. Ett första tidigt samråd genomfördes under juni 2025 där en tidig version av planförslaget presenterades vid ett öppet hus på plats i Erikslund.

Därefter genomfördes ett samråd under perioden 2025-10-15 – 2025-11-17. Ett samrådsmöte på orten i form av ett öppet hus genomfördes 2025-10-22 på plats i Erikslund. Länsstyrelsen, Ånge kommun, berörda myndigheter och organisationer samt de som ingår i samrådskretsen har via brev informerats om samrådet. Annonsering har även skett 2025-10-10 i Post- och Inrikes tidningar, 2025-10-11 i Sundsvalls tidning samt 2025-10-14 i Ljunganbladet. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, Trafikverkets kontor i Sundsvall (Stuvarvägen 3, Sundsvall) samt på Ånge kommuns kommunkontor (Torggatan 10, Ånge).

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Under arbetet med utformningen av planförslaget har samrådsmöten genomförts med Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Bland annat har avgränsningen av den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram diskuterats samt länsstyrelsens önskemål om kompletterande naturinventeringar.

Samråd om arkeologisk undersökning

Länsstyrelsen framförde i tidigare yttrande (skede samrådsunderlag) en rekommendation om att genomföra en arkeologisk undersökning. Efter att länsstyrelsen tagit del av den kulturarvsanalys som tagits fram för järnvägsplanen bedöms det inte längre föreligga något behov av arkeologisk undersökning. Det anses osannolikt att lämningar kommer att påträffas inom arbetsområdet då en stor del kommer att rymmas inom ett område som redan är bebyggt eller påverkat.

Arbeten i anslutning till Ljungan behöver dock extra hänsyn då risken för okända fornlämningar är särskilt stor i områden intill vattendrag på grund av människors kontinuerliga användning av sådana platser genom historien. Alla fornlämningar, såväl kända som okända, skyddas av bestämmelserna enligt 2 kap kulturmiljölagen (1988:950).

Samrådsmöte 2025-11-06

Trafikverket genomförde i november 2025 ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Vid mötet presenterade Trafikverket projektet, samrådshandlingens innehåll och den preliminära tidplanen.

Vid mötet presenterades även resultatet från den kompletterande naturvärdesinventering som genomfördes under sommarsäsongen 2025.

Länsstyrelsen påtalar vikten av att projektet tar hänsyn till så kallade ”grundvillkorselement” (småvatten, solitärträd, öppna diken och stenmurar) i jordbruksmark. Villkoret har börjat implementeras i länet och innebär att dessa element inte får skadas, förstöras eller tas bort utan att först ansöka om dispens. Trafikverket tackar för informationen och tar med sig frågan.

Vad gäller fladdermöss påtalar länsstyrelsen att det är viktigt att hålträd bevaras eller ersätts. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att till färdigställande av MKB tydliggöra vilka hålträd som påverkas.

Länsstyrelsen önskar även tydliga motiv för de fastigheter där överskridandet av riktvärdena för buller bedöms som acceptabla.

Yttrande samrådshandling 2025-11-25

Naturmiljö

Länsstyrelsen kan inte utifrån nuvarande underlag bedöma järnvägsplanens påverkan på naturvärdena. Planhandlingarna behöver kompletteras med resultatet från utförda undersökningar/inventeringar som hittills inte bearbetats och beaktats.

Trafikverket behöver utveckla vad som ska ske inom de områden som utpekats som tillfällig nyttjanderätt, hur naturmiljön påverkas, alternativa utformningar eller hur påverkan kan minimeras genom skydds- och försiktighetsåtgärder.

Trafikverkets svar:

Planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med de undersökningar och inventeringar som genomförts.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utvecklats vad gäller projektets totala påverkan på naturmiljön (under såväl byggtiden som för den permanenta anläggningen).

Artskydd

Underlagen för utförda inventeringar samt förslag på eventuella skyddsåtgärder saknas i inskickade handlingar. Detta behöver länsstyrelsen för tillsyn innan granskning av MKB, med avseende på artskyddsarterna.

Länsstyrelsen fick vid samrådsmöte 6 november 2025 se översiktliga kartor och erhöll information om vilka resultat och slutsatser som Trafikverket kommit fram till efter genomförd NVI samt fågel- och fladdermusinventering.

Gällande fladdermöss har det identifierats hålträd och ett hus med eventuell koloni samt att passage vid Ljungan med strandskogar är ett viktigt område för födosök. Ett flertal olika arter av fladdermöss har identifierats genom ljudbox. Länsstyrelsen anser att då resultatet visar att området är viktigt för fladdermöss ur olika aspekter, så ska en fördjupad artskyddsutredning av fladdermöss utföras. Åtgärdernas påverkan ska inte bara bedömas på artgruppsnivå, utan art för art baserat på den enskilda artens ekologi.

Länsstyrelsen vill lyfta att det är viktigt att Trafikverket ordentligt utreder om fladdermöss i området riskerar att påverkas negativt av åtgärderna, till exempel avverkning av hålträd som nyttjas för till exempel vila eller om viktiga födosöksbiotoper längs sträckan riskerar att försämrans. Tidigt och sent på säsongen kan dessa födosöksbiotoper vara små till ytan, där fladdermöss från större områden samlas för näringssök. Om sådana nyckelbiotoper riskerar att skadas behöver Trafikverket anpassa projektet på ett sätt så att en dispens inte krävs. Försämringar av födosöksområdet behöver ställas i relation till ett landskapsperspektiv och underlag tas fram som visar att det blir en försumbar påverkan på viktiga jaktområden för fladdermössen. Arternas bevarandestatus kan påverkas negativt om deras jaktområden krymper så att det inte längre kan försörja populationen med tillräcklig mängd föda. Detta kan ske om en exploatering påverkar hela, eller större delen av, populationens jaktområde.

Länsstyrelsen vill inför framtagandet av eventuella skyddsåtgärder upplysa om att holkar, som vid många exploateringar tidigare används som skyddsåtgärder för fladdermöss, nu har visat sig inte fungera. Holkar kan sättas upp för att gynna fladdermöss att etablera sig i ett område, men fungerar inte för att få befintliga djur att stanna kvar när deras miljö skadas. Fladdermöss har visat sig vara väldigt starka vanedjur.

Slutligen vill länsstyrelsen lyfta att tidsaspekten, mellan när man vill att planen ska vara antagen och när utförandet ska ske, kan vara problematisk. Arter kan ha flyttat ut eller in till området beroende på vad som händer i området i övrigt. Om planen tillstyrks kan man alltså behöva försäkra sig om att omständigheterna är densamma som i nuläget innan själva genomförandet.

[Trafikverkets svar:](#)

Trafikverket har utfört en inventering av livsmiljöer och skyddsåtgärder

är inarbetade i MKB. En kompletterande inventering av fladdermöss kommer göras längre fram för att säkerställa att inga fridlysta viloplats eller fortplantningsområden förstörs, eller att de förstörs utan att ha erhållit en dispens för den förbjudna åtgärden. Beroende på resultatet från den kompletterande inventeringen av fortplantningsområden och viloplats kommer en fördjupad artskyddsutredning för fladdermöss enligt 4 a § artskyddsförordningen (2007:845) att tas fram. Artskyddsutredning, med eventuell tillhörande dispens, kommer att färdigställas inför det att järnvägsplanen lämnas in för fastställelse.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har inte tagit del av PM Kulturarvsanalys men utgår från att slutsatserna är korrekt implementerade i MKB.

Inga kända lämningar berörs av järnvägsplanen. Det ska dock påpekas att eventuella okända lämningar som påträffas under arbetets gång omedelbart ska anmälas till länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsen har i detta skede inga invändningar ur kulturmiljösynpunkt.

Trafikverkets svar:

PM Kulturarvsanalys har inarbetats i MKB. Trafikverket vill dock poängtera att PM Kulturarvsanalys tidigare har delgetts till länsstyrelsen, utifrån vilket länsstyrelsen i slutet av juli 2025 (Lst dnr 4862-2025) gav besked om att arkeologisk utredning inte längre bedöms nödvändig för projektet.

Eventuella kulturhistoriska lämningar som påträffas kommer att anmälas till länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen.

Vattenmiljö

Samrådshandlingens beskrivning av vattenområdenas status/tillstånd är i stort sett tillräckliga, men länsstyrelsen menar att de behöver kompletteras med avseende på resultat från utförda undersökningar/inventeringar som hittills inte bearbetats och beaktats.

Järnvägsplanen beskriver den påverkan som förväntas uppstå utifrån tänkt utformning av järnvägen. Länsstyrelsen delar planens slutsatser om att påverkan på berörda grundvattenförekomster sannolikt inte kommer leda till otillåtna försämringar eller att MKN äventyras. Planen behöver dock kompletteras med slutsatser från de undersökningar och utredningar som pågår.

Länsstyrelsen kan inte fullt ut bedöma om beskrivningarna av påverkan på vattenmiljön under driftskedet är tillräckliga då vissa underlag fortfarande saknas.

Påverkan på de hittills högsta påträffade naturvärdena i utredningsområdet (bäcken i Västanå) behöver förtydligas med avseende på inverkan på vattendragets konnektivitet och morfologi.

Länsstyrelsen delar bilden av potentiell påverkan under byggskedet. Länsstyrelsen har inte tagit del av PM Översiktlig riskanalys för yt- och grundvatten men utgår från att slutsatserna är korrekt implementerade i MKB.

Länsstyrelsen välkomnar i stort de skyddsåtgärder som redovisas men menar att komplettering kan behöva göras när hela bilden av både projektets utformning och behov utifrån de berörda vattenområdenas värden framträder utifrån de senaste undersökningarna. De inventeringar och utredningar som ännu inte är färdigställda kan leda till att kompletterande skyddsåtgärder behöver vidtas med hänsyn till skyddsvärden i både Borgsjön, Ljungan, bäcken i Västanå och berörda grundvatten.

Länsstyrelsen förordar att se till att långsgående konnektivitet och passerbarhet för små och medelstora däggdjur uppnås vid järnvägens passage över bäcken i Västanå.

Trafikverkets svar:

Planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med de undersökningar och inventeringar som genomförts. Gällande bäcken i Västanå har det i genomförda naturvärdesinventeringar konstaterats att bäcken under delar av året är torrlagd eller har ett begränsat vattenflöde. Trafikverkets bedömning är således att det inte finns något behov av separat torrtrumma för små och medelstora däggdjur vid bäcken. På grund av detta bedöms bäcken inte längre hysa höga naturvärden, utan enbart visst naturvärde i anslutning till Ljungan. Den nya trumma som anläggs kommer att utföras på ett sådant sätt att trumman inte utgör ett vandringshinder för vattenlevande organismer när bäcken väl är vattenförande.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen delar bedömningen att järnvägsplanen sannolikt inte kommer att inverka på vattenmiljön på ett sådant sätt att status för berörda vattenförekomster påverkas på ett otillåtet sätt förutsatt att inget framkommer av pågående utredningar som motsäger detta.

Länsstyrelsen bedömer, liksom Trafikverket, att järnvägsplanen sannolikt inte innebär ett äventyrande av möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster. Vi vill dock upplysa att det pågår en process där miljö villkoren för vattenkraftanläggningarna i Ljungan ska omprövas. I samband med detta kommer miljö kvalitetsnormerna att justeras. Trafikverket bör därför utreda och belysa om en framtida förändrad reglering av Ljungans vattenflöde kan komma att påverka utformningen av järnvägsplanen. I utredningen bör då även visas att järnvägsplanen inte hindrar/äventyrar möjligheten att följa dessa nya miljö kvalitetsnormer som fastställs i samband med att de nya villkoren (med avseende på främst hydrologi) för vattenkraften beslutas av mark- och miljö domstolen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har låtit undersöka status för de närmast berörda ansökningarna i Ljungan (Hermansboda kraftverk respektive Ljungan kraftverk). Kraftverken ägs helt eller delvis av Fortum. Bolagen har ansökt om omprövning för moderna miljö villkor för verksamheterna och även bland annat yrkat att mark- och miljö domstolen ska inhämta ett yttrande från Vattenmyndigheten för Bottenhavets vattendistrikt då bolagen gjort gällande att nuvarande normsättning vad avser MKN är felaktig. I ansökan redovisas, bland annat, villkorsförslag om ändrad minimitappning och miljö anpassningsåtgärder.

Arbetet med normöversynen är påbörjad av Vattenmyndigheten och att det bedöms avslutas sen vintern 2026. Bolagen som ansöker om omprövning har för mark- och miljö domstolen förklarat att de inte har något emot att det aktuella målet vilandeförklaras i avvaktan på normöversynen. Bolagen har även påtalat att yrkandet att domstolen ska inhämta ett yttrande från vattenmyndigheten eventuellt kan kvarstå efter det att normöversynen har genomförts. Mark- och miljö domstolen vid Östersunds tingsrätt har den 1 oktober 2025 bland annat förordnat att det nu aktuella målet ska vila i avvaktan på att den pågående normöversynen avslutas, eller om domstolen förordnar om annat.

En normöversyn är generellt beroende av både samverkan och samordning mellan olika aktörer. Det innebär rimligen att tidsåtgången för vattenmyndigheten att genomföra normöversynen, och domstolens eventuella inhämtande av ett yttrande från vattenmyndigheten (om det ändå yrkas av bolagen), torde uppgå till minst ett år. Mark- och miljö domstolens efterföljande prövning av ansökan fram till att dom meddelas medför till det ytterligare tidsutdräkt, uppskattningsvis 1–2 år. Det är först när domen finns som förändringar i reglering av Ljungans vattenflöde blir aktuella att genomföra. Det får därför bedömas vara

mindre skäligt att nu ta höjd för en pågående normöversyn och eventuella kommande ändringar av MKN, som ännu är långt ifrån beslutade.

Vattenskyddsområden

Länsstyrelsen önskar förtydligande över vilket vattenskyddsområde som omnämns i handlingarna som "Sillre Södra". Enligt länsstyrelsens kännedom finns tre vattenskyddsområden i närheten: Erikslund, Östby och Fredriksdal. Grundvattenförekomsterna visar att det finns en kontinuitet mellan den västra delen av utredningsområdet och Fredriksdals vattenskyddsområde. Observera att vattentäkterna Erikslund och Östby är belägna i berg under isälvsediment, men om grundvattenmagasinet i isälvsediment skulle påverkas av byggnadsverk kan även grundvattenmagasinet i berg påverkas. Notera att en översyn av vattenskyddsområdena rekommenderas: de nya områdena kan vara större än de nuvarande och föreskrifterna kan ändras.

Trafikverkets svar:

Översyn av vattenskyddsområden görs ej av Trafikverket utan av kommunen. Projektet har haft möte med Ånge kommun och information har getts om att översyn/revidering av vattenskyddsområden pågår. Tidplan för nya föreskrifter/vattenskyddsområden är i dagsläget inte fastställt. Projekt utgår från nu gällande föreskrifter/vattenskyddsområden. Hinner dessa ändras inför byggskedet kommer projektet anpassa sig till dessa.

Projektets utredningsområde ligger inom Sillre södra vattenskyddsområde. Inom Sillre södra vattenskyddsområde ligger Erikslunds vattenskyddsområde (dock utanför projektets utredningsområde). Östby vattenskyddsområde ligger på norra sidan Ljungan (utanför utredningsområdet) och bedöms inte påverkas av planerade åtgärder, varför det är avgränsat från MKB. Fredriksdals vattenskyddsområde ligger utanför utredningsområde och nedströms Sillre södra och bedöms inte påverkas av planerade åtgärder.

Sillre södra redovisas inte i Naturvårdsverkets karttjänst "Skyddad natur", utan utbredningen av detta vattenskyddsområde har fåtts via dialog med Ånge kommun.

Riskutredningen för yt- och grundvattenskydd visar på mycket låg sannolikhet för olycka på Mittbanan med utsläpp som förorenar någon av de närliggande vattenförekomsterna. Risken bedöms som acceptabel utan vidare utredning eller riskreducerande åtgärder i driftskedet. Vad gäller ombyggnationen av vägen medför den inte någon förändrad risk i

driftskedet. Isälvsmaterial är genomsläppligt och risk för påverkan finns under byggskedet, därför har projektet planerat flera skyddsåtgärder för att minimera denna risk.

Jordbruksmark

Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark bara tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Att förbättra järnvägen är ett samhällsintresse men det finns ingen redogörelse över vilka alternativa marker som utretts, det ska ingå i MKB.

Värderingen av jordbruksmarken är tvetydig. Det beskrivs att jordbruksmarken i området är bördig och viktig för livsmedelsproduktionen. Vidare beskrivs att jordbruksmarken ha ett lågt värde då den redan begränsas av befintlig järnväg. Om jordbruksmarken ska tas i anspråk ska det finnas utförlig och sakkunnig värdering av marken.

Vidare ska jordbruksmark nyttjas i så liten omfattning som möjligt vid undersökningsarbeten, transporter och upplag. Dialog med lantbrukare och skogsägare uppmuntras alltid.

Trafikverkets svar:

Värderingen av jordbruksmarken har setts över och förtydligats i MKB.

Trafikverket har redogjort för de alternativa lokaliseringar som tidigt undersökts för linjerätningen. Sammanfattningsvis är möjligheten till alternativa lokaliseringar för den linjerätade järnvägen begränsade. Dels på grund av järnvägens ursprungliga lokalisering längs Ljungan och Borgsjön. Dels på grund av de radier som krävs för att uppnå önskad hastighet på järnvägen för att klara eftersträvade gångtider och mötesmönster. Inga andra dragningar eller passager är tekniskt eller ekonomiskt genomförbara. Trafikverket har förtydligat detta i såväl planbeskrivningen som miljökonsekvensbeskrivningen.

Skydd av områden enligt 7 kap. miljöbalken

Gällande strandskydd är det positivt att Trafikverket arbetar för att begränsa intrång i Ljungans och Borgsjöns strandområden.

Gällande biotopskydd har Trafikverket inte redogjort för om det finns andra lösningar som innebär att biotoperna inte påverkas. Det saknas även uppgifter om försiktighetsmått och skyddsåtgärder samt förslag på kompensationsåtgärder.

Trafikverket skriver på flera ställen att påverkan/skadan på naturmiljön kommer att lindras genom plantering. Det är dock viktigt att belysa att naturliga biotoper med påtagliga och höga värden och särskilt skyddsvärda träd inte går att ersätta genom plantering av träd och buskar. Sådana miljöer ska därför undvikas så långt som möjligt.

Trafikverkets svar:

Försiktighetsmått och skyddsåtgärder har redogjorts för i MKB. Bäckan i Västanå är det enda biotopskyddade objektet som kommer att påverkas av åtgärder i järnvägsplanen. Trafikverket bedömer att kompensationsåtgärder inte är aktuellt för bäcken eftersom påverkan på bäcken enbart består av att två befintliga trummor (en under järnvägen och en under intilliggande enskild väg) byts ut mot en ny i ett nytt läge. Bedömningen är att kompensationsåtgärder inte är nödvändiga eftersom påverkan främst är tillfällig under byggskedet och enbart en försumbar del av den biotopskyddade delen av bäcken påverkas av trummans nya läge. Ytterligare två biotopskyddade diken i Västanå påverkas under byggtiden, men främst genom att de biotopskyddade objekten ligger inom den tillfälliga nyttjanderätten eller befintlig järnvägsfastighet där byggtrafik kommer att förekomma.

Trafikverket har, i den mån det varit möjligt, anpassat anläggningen och de tillfälliga nyttjanderätterna till de naturvärden som finns i området. Bland annat har dragningen av den serviceväg som föreslås från väg 516 till det norra landfästet anpassats och ett tidigare redovisat utloppsdike på Ljungans norra sida utgått för att undvika intrång i två naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde (S20 respektive S10). Permanent påverkan på övriga naturvärdesobjekt (som har visst naturvärde) består i huvudsak av intrång från den nya järnvägslinjen och för dessa områden är intrång inte möjliga att undvika samtidigt som järnvägen utformas för den hastighet som krävs för att klara önskade gångtider och mötesmönster. Trafikverket är medvetna om att åtgärder i form av återplantering inte helt och hållet kan ersätta de naturvärden som påverkas, men bedömer ändå att sådana åtgärder mildrar projektets konsekvenser i den mån det är möjligt.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen inväntar vidare utredningar och fördjupade undersökningar som omnämns i planhandlingarna och återkommer med eventuella synpunkter. Länsstyrelsen vill göra ett medskick att ÅDT för järnvägen med fördel uppräknas till 2040 års värden i den vidare analys som görs avseende risker kopplat till farligt gods.

Trafikverkets svar:

För beräkningar till genomförd översiktlig riskanalys för yt- och grundvatten har ÅDT-prognos för år 2045 använts. Inga ytterligare beräkningar avseende farligt gods bedöms som aktuella då det endast görs sådana beräkningar när järnvägen passerar genom mer tätbebyggt område eller det går mycket trafik på järnvägen.

Buller och vibrationer

Enligt planhandlingarna så pågår buller- och vibrationsutredning. Resultat av utredningen inväntas för synpunkter.

I MKB nämns att för tre fastigheter bedöms antalet överskridande av riktvärden som acceptabla och att därför föreslås inga bullerskyddsåtgärder för dessa fastigheter. Länsstyrelsen saknar motiv till Trafikverkets ställningstagande, bland annat saknas uppgift om antalet överskridanden och nivåerna för överskridandena.

Trafikverkets svar:

Motiv till föreslagna bullerskyddsåtgärder och de fastigheter vars överskridande bedöms som acceptabla framgår av den buller- och vibrationsutredning som ingår som underlag till den MKB som delges länsstyrelsen för godkännande. Planbeskrivningen har även kompletterats för att beskriva detta.

Masshantering

Kommande masshanteringsplan bör bland annat innehålla följande:

- Mängd schaktmassor,
- Hur stor andel schaktmassor som planeras återanvändas inom projektet,
- Hantering av eventuellt överskott av schaktmassor, genom avsättning eller annan plats eller deponi,
- Mängd material som behöver tillföras projektet,
- Arbetsytor för upplag och övrig hantering av schaktmassor och annat material,
- Beredskap för hantering av förorenade jordmassor.

För all hantering av jord- och bergmassor och annat material är det viktigt att det finns tillräckligt med lämpliga ytor avsatta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar länsstyrelsen önskemål. Dessa aspekter kommer att redogöras för i kommande masshanteringsplan.

Förorenade områden

Länsstyrelsen inväntar resultat från den markmiljöundersökning som beskrivs i planhandlingarna för ytterligare synpunkter.

Trafikverkets svar:

I MKB kommer resultat från de övergripande markmiljöundersökningar som genomförts samt förslag till skyddsåtgärder för att minimera spridning av föroreningar redovisas.

Landskapsbild

Länsstyrelsen kan inte fullt ut bedöma projektets påverkan på landskapsbilden, då länsstyrelsen inte tagit del av PM Landskapskaraktärsanalys samt gestaltungsprogram. Länsstyrelsen inväntar gestaltungsprogram för eventuella synpunkter.

Länsstyrelsen anser att det finns fördelar att i järnvägsplanen beakta höjningen av kraftledningen. Det skulle innebära en tydligare redovisning av den totala påverkan på landskapsbilden. Planhandlingen bör kompletteras med hur mycket kraftledningen höjs och hur många stolpar som kommer att påverkas i projektet. Kraftledningens position bör också redovisas tydligt i planhandlingarna och Trafikverket kan med fördel också illustrera höjningen i planhandlingarna.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har ingen rådighet över höjningen av kraftledningen eftersom höjningen hanteras av Svenska kraftnät. Detta hanteras således genom en separat process och av en separat verksamhetsutövare. Trafikverkets bedömning är dock att höjningen av kraftledningen inte har någon nämnbar påverkan på landskapsbilden i området då kraftledningen redan idag passerar området. Kraftledningens position (med influensområde) framgår av såväl järnvägsplanens planbeskrivning (figur 5, avsnitt 3.5.1 Riksintressen och skyddade områden) som miljökonsekvensbeskrivning (figur 4, avsnitt 2.3 Riksintressen).

Rekreation och friluftsliv

Det framgår av planhandlingarna att det är möjligt att ta tåget till Erikslund för att bland annat nyttja vandringsleder. En konsekvens av att plattformen tas bort är att det kan ge negativa effekter för friluftslivet då

besökare kan komma att välja bort Erikslund som utgångspunkt eller målpunkt för sitt besök. I planbeskrivningen framgår resandestatistik för perioden januari-maj 2025. Länsstyrelsen undrar om det finns uppgifter på hur många som nyttjar stationen under sommarperioden.

Trafikverkets svar:

Trafikbeställaren Norrtåg AB har meddelat Trafikverket om ett nytt trafikeringsupplägg mellan Sundsvall och Östersund som innebär att tågen inte längre kommer stanna vid Erikslund. Trafikverkets inriktning är därför att inte ersätta befintlig plattform i samband med järnvägsplanen för linjerätningen och brobytet. Trafikverket vill dock betona att nedläggningen av plattformen formellt sett inte ingår i prövningen av järnvägsplanen och Trafikverket anser därför inte att eventuella effekter och konsekvenser av en sådan nedläggning kan tillskrivas järnvägsplanen. I MKB ingår däremot en beskrivning av projektets kumulativa effekter, där bland annat avvecklingen av plattformen beskrivs. Den formella nedläggningen av plattformen hanteras i ett separat avvecklingsärende, som Trafikverket skickat ut på remiss till berörda parter (däribland länsstyrelsen) under hösten 2025. Beslut om nedläggning av plattformen fattades den 22 oktober 2025.

Resandestatistik uppdaterad för hela 2025. Antalet på- och avstigande ligger i stort jämnt över året (i snitt 0,7 resenärer per avgång). Under juli-augusti cirka 0,45–0,6 per avgång.

Övrigt

Nybyggnation eller omdragning av vägar utanför järnvägsplanens fastställande kan innebära samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör förtydligas med vad som gäller om det blir aktuellt med en ny plattform i Erikslund. Är aktuell järnvägsplan tillräcklig eller kommer det behövas en ny järnvägsplan eller samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken?

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetna om att vägar utanför järnvägsplanens fastställande kan innebära samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken och har förtydligt detta i planbeskrivning och MKB. Huruvida en ny järnvägsplan alternativt samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken skulle krävas för en eventuell framtida plattform för resandeutbyte får Trafikverket ta ställning till i det fall frågan blir aktuell.

Samrådsmöte 2026-02-13

Trafikverket genomförde i februari 2026 ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Mötet genomfördes inför länsstyrelsens godkännande av MKB. Vid mötet presenterade Trafikverket hur länsstyrelsens synpunkter järnvägsplanens samrådshandling samt samrådsversionen av MKB hanterats. Trafikverket gick även igenom den genomförda bullerutredningen och de illustrationskartor som kommer att delges länsstyrelsen i samband med att MKB lämnas in för godkännande.

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade 2026-04-17 att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen för rubricerat projekt. Beslutet fattades med stöd av 2 kap. 10 § andra stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Länsstyrelsen anser därmed att miljökonsekvensbeskrivningen för projektet uppfyller de krav som ställs på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg samt miljöbedömningsförordningen (2017:966).

3.3.2 Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte 2025-05-19

Trafikverket genomförde i maj 2025 ett samrådsmöte med Ånge kommun. Vid mötet presenterade Trafikverket det gällande projekteringsläget, enskilda samråd som planerades och de utredningar som pågick gällande exempelvis buller.

Utöver projekteringsläget diskuterades även den detaljplan som finns i området och som behöver ändras eller upphävas för att möjliggöra en utbyggnad enligt järnvägsplanen samt befintliga kommunala anläggningar som påverkas. Kommunen har ännu inte startat upp planarbetet.

Samrådsmöte 2025-10-09

Trafikverket genomförde i oktober 2025 ett samrådsmöte med Ånge kommun. Vid mötet presenterade Trafikverket läget i projektet, avvecklingsärendet och informerade om det kommande samrådsmötet på orten.

Utöver projekteringsläget diskuterades även processen med den detaljplan som behöver ändras eller upphävas, påverkan på kommunala

anläggningar samt miljöfrågor. Kommunen meddelade att de skulle undersöka möjligheten att närvara vid samrådsmötet på orten.

Yttrande samrådshandling 2025-11-25

Järnvägsplanens område passerar genom Erikslund och har därmed stor inverkan på orten som helhet. Planen påverkar både de direkt berörda och indirekt berörda. Trafikverkets arbete följs med stort intresse men också oro i hela närområdet. Ånge kommun ser positivt på samrådsarbetet som gjorts fram till idag och hoppas att detta goda arbete kommer att fortsätta framgent.

Ånge kommun anser att förslaget till järnvägsplan är välarbetat och väl avvägt.

I det läge som Ånge kommun nu befinner sig i – med stora planerade etableringar – så är tillgången till persontrafik avgörande. I planförslaget står att läsa att ”åtgärderna i järnvägsplanen har anpassats för att inte omöjliggöra en framtida plattform” samt ”spårutformningen möjliggör för att i framtiden anlägga en 120 meter lång plattform för resandeutbyte.”. Ånge kommun önskar att planen ytterligare beskriver detta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för kommunens yttrande och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Ånge kommun. Trafikverket har förtydligat skrivningarna kring en eventuell framtida plattform något. Fortsatt dialog i frågan kommer ske mellan Trafikverket och Ånge kommun.

3.3.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Möten med enskilda som kan bli särskilt berörda samt ledningsägare

Trafikverket har under våren, sommaren och hösten/vintern 2025–2026 genomfört enskilda samrådsmöten med fastighetsägare som kan bli särskilt berörda av projektet. Det gäller exempelvis fastighetsägare som berörs av inlösen, större markinträng, bullerpåverkan och så vidare. Vid mötena har fastighetsägarna fått information om projektet och hur den egna fastigheten kan komma att påverkas av föreslagna åtgärder. Vid mötena har även intrångsbegränsande åtgärder och förslag till fastighetsnära bullerskyddsåtgärder redovisats och diskuterats. Vid mötena har synpunkter lämnats på anläggningen som Trafikverket tagit med sig i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har löpande genomfört samordnings- och informationsmöten med berörda ledningsägare. Dialogen med ledningsägare kommer att fortsätta i kommande skeden.

Fortum och Vattenregleringsföretagen

Trafikverket har under våren 2025 genomfört samråd med Fortum och vattenregleringsföretagen för att informera om status i projekt och tilltänkt utformning för den nya järnvägsbron över Ljungan.

Öppet hus 2025-06-25

Trafikverket genomförde i juni 2025 ett öppet hus på plats i Erikslund. Vid det öppna huset fanns Trafikverket på plats för att svara på närboendes frågor och redovisade ett utkast till den planerade anläggningen som samråds under hösten 2025. Lokala organisationer och de fastigheter som ingått i samråds kretsen har via brev informerats om det öppna huset. Annonsering har även skett 2025-06-10 i Ljunganbladet, 2025-06-13 i Post- och Inrikes tidningar samt 2025-06-14 i Sundsvalls tidning.

Vid mötet deltog uppskattningsvis ett 70-tal närboende och allmänhet. Kommunen erbjöds att delta på mötet. Vid mötet fanns fyra olika stationer där Trafikverkets personal fanns tillgänglig för frågor. Några av de frågor och synpunkter som lämnades var följande:

- Hur befintlig banvall ska hanteras.
- Frågor om buller, bland annat hur bullernivåer beräknas.
- Synpunkter på trafikeringen och att möjligheten till resandeutbyte försämras.
- Frågor kring byggtiden, bland annat hur lång tid som väg 516 kommer vara avstängd.
- Hur snabbt tågen kommer att kunna köra och den tid som sparas in med hjälp av linjerätningen.

Utöver stationerna höll Trafikverket även en presentation av projektet vid två tillfällen. Kvällen avslutades med en allmän frågestund. Vid frågestunden lyftes en mängd frågor, bland annat gällande avvecklingsprocessen, trafikeringssupplägg, hantering av enskilda vägar och kostnader för projektet.

Minnesanteckningar och presentation från mötet finns på projektets webbsida.

Inkomna yttranden från allmänhet och berörda fastighetsägare efter informationsmöte 2025-06-25

Flera yttranden är negativa till projektet och indragningen av resandeutbytet i Erikslund. Detta för att boende i Sundsvall och Östersund ska få åka snabbare och bekvämare mellan städerna, men boende på landsbygden däremellan får betala priset. Flera påpekar att de är beroende av tåget för att kunna pendla till exempelvis jobb.

Yttrande anser att hela idén med lokaltågen är att de ska kunna stanna på alla stationer och det inkluderar Erikslund. Med en bättre genomtänkt kollektivtrafik kan resandet till och från Erikslund öka.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har förståelse för de närboendes frustration. När det gäller den regionala kollektivtrafiken är Din tur och Norrtåg AB de ansvariga aktörer vars behov Trafikverket behöver ta hänsyn till i utvecklingen av infrastrukturen.

Eventuella synpunkter på hur den regionala kollektivtrafiken bedrivs hänvisas till Norrtåg och Din tur.

Det anses rimligt att Trafikverket har en plan på var en eventuell ny plattform kan placeras med hänsyn till att begränsa intrånget i intilliggande fastigheter så långt som möjligt. Ytterligare en yttrande anser att en ny plattform kan läggas i anslutning till driftplatsen.

Trafikverkets svar:

Projekteringen av den nya anläggningen har utförts för att en framtida plattform inte ska omöjliggöras. Det är således möjligt att anlägga en ny plattform vid driftplatsen. Om ett framtida behov av plattform uppstår kommer de då rådande trafikeringsbehoven att styra slutgiltig placering och utformning.

Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara även vara jämställt. Hur har Trafikverket bedömt planerna på att låta Norrtåg slopa uppehållet i Erikslund med hänsyn till ovanstående?

Enligt Trafikverket så görs linjerätning och brobytet för att kunna genomföra en hastighetshöjning som tillsammans med andra åtgärder gör det möjligt att få ett förbättrat trafikeringssupplägg samt kortare restider

längs Mittbanan. I och med det kan och bör också Trafikverket kunna vara kravställare samtidigt.

Trafikverkets svar:

Som beställare av regional trafik är Norrtåg AB ansvarig för den regionala tågtrafiken. Det gör Norrtåg AB till Trafikverkets kund vars behov Trafikverket tar hänsyn till.

Synpunkter inkommer vad gäller att Norrtåg och Din tur inte medverkade vid informationsmötet. Trafikverket har ett ansvar att få till funktionella samråd och den yttrande anser inte att Trafikverket lyckades med detta.

Trafikverkets svar:

Region Västernorrland, Norrtåg och Din tur förfrågades om att medverka vid det öppna huset, men samtliga tre organisationer hade antingen inte möjlighet eller tackade nej till att delta. Trafikverket har inga tvingande verktyg för att få övriga organisationer att närvara vid Trafikverkets samrådsmöten.

En yttrande anser att Trafikverket måste kunna ta till sig de synpunkter som de boende i området inkommer med så att samrådsmötena inte bara blir ett spel för gallerierna.

Trafikverkets svar:

Samråd är en central del av Trafikverkets arbete och där så är möjligt tas hänsyn till de synpunkter som kommer in. Bland annat har utformningen av den serviceväg som går längs driftplatsen setts över efter inkomna synpunkter för att möjliggöra för berörda fastighetsägare att fortsatt nyttja denna väg för åtkomst till sina fastigheter. Av olika anledningar är det dock inte möjligt för Trafikverket att fullt ut tillgodose samtliga synpunkter som kommer in.

Varför måste den gamla bron bytas? Nuvarande järnvägssträckning bör vara kvar och det anses tillräckligt att renovera/byta ut den befintliga järnvägsbron.

Trafikverkets svar:

Bron måste bytas eftersom den har uppnått sin tekniska livslängd. Trafikverket har tidigare genomfört åtgärder för att förlänga brons livslängd, men ytterligare sådana åtgärder är inte möjligt.

Att anlägga en ny bro i befintligt läge skulle innebära stora störningar för tågtrafiken eftersom trafiken skulle behöva stängas av helt under byggtiden. Byggtiden för ett sådant förfarande uppgår uppskattningsvis till cirka 1,5 år då befintlig bro och landfästen först måste rivs och därefter kan arbetena med att anlägga en ny bro inledas. Genom att räta

ut järnvägen och bygga den nya järnvägsbron i ett nytt läge kan trafiken på järnvägen upprätthållas under merparten av byggtiden samtidigt som vi även möjliggör för högre hastigheter på järnvägen.

Ekonomi för projektet ifrågasätts. Projektet anses dyrt och onödigt samt att bygden inte kan få förstöras för att spara några minuters restid på järnvägen. Har Trafikverket genomfört en samhällsekonomisk bedömning för investeringen?

Trafikverkets svar:

I Nationell plan för transportsystemet 2022–2033, vilken har fastställts av regeringen, uppgår finansieringen för det namngivna objektet "Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inklusive säkerhetshöjande åtgärder" till 345 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. Av detta uppgår finansieringen för projektet linjerätning och brobyte i Erikslund till cirka 250 miljoner kronor.

En samhällsekonomisk bedömning har genomförts för det namngivna objektet och som finns publicerad på Trafikverkets webbplats. Utifrån ett större systemperspektiv, tillsammans med andra objekt i stråket Östersund-Sundsvall, påvisas tydliga systemnyttor i trafikupplägg där antalet turer per fordon kan ökas.

När stora järnvägsprojekt ska byggas kan störningar och intrång för närboende aldrig helt undvikas, men Trafikverket jobbar för att begränsa störningarna och intrången för intilliggande fastigheter så långt som det är ekonomiskt och tekniskt möjligt.

Den gamla banvallen, spårområdet och den gamla delen av parallellvägen på Ljungans norra sida bör saneras och återställas till produktionsmark. Den yttrande accepterar inte att det gamla spårområdet görs om till en gångstig eller dylikt.

Trafikverkets svar:

Avveckling/ersättning av befintlig järnväg hanteras i separat avvecklingsprocess och det är inte beslutat än hur banvallen kommer att hanteras. Norr om Ljungan är inriktningen att järnvägsbanken fortsätter att utgöra en järnvägsfastighet och kan utformas som en gångväg/väg för åtkomst till fastigheter, Folkets hus samt till det östra brostödet.

Kommer Trafikverket säkerställa en planfri passage till badstranden vid Borgsjöns södra strand?

Trafikverkets svar:

Den nya vägbron över järnvägen har utformats med en stig som

möjliggör för besökare till badstranden att planskilt korsa väg 516. Någon ytterligare planskild passage för oskyddade trafikanter, utöver den nya vägbron för väg 516 över järnvägen, föreslås inte. Järnvägen genom Erikslund och fram till Ljungans södra strand kommer även att förses med personskyddsstängsel på vardera sida för att förhindra spårspring på denna sträcka.

Cirka 200 meter väster om den plankorsning som finns väster om driftplatsen fanns tidigare ytterligare en järnvägsövergång som idag stängts. Det finns fortfarande ett behov för flera fastigheter att passera järnvägen där och idag finns en trappa i väldigt dåligt skick ner för slänten. Kommer Trafikverket säkerställa en planfri passage där?

Trafikverkets svar:

Den aktuella platsen ligger utanför järnvägsplanen område och någon planfri passage planeras inte vid denna plats. Passerande hänvisas i stället till den befintliga bomförsedda plankorsningen som ligger 200 meter öster om den aktuella platsen.

Trafikverket vill även påminna om att det är förbjudet att beträda spåren för att passera järnvägen vid andra platser än utpekade järnvägs korsningar. Att gå i spåret är farligt och orsakar många onödiga förseningar på järnvägen.

Vid det öppna huset uppgav Trafikverket att man har informerat samtliga tågoperatörer för både persontåg och godståg om linjerätningen och att plattformen inte kommer att ersättas. En yttrande hävdar att detta inte stämmer, då ingen kontakt skett med Inlandståg.

Trafikverkets svar:

I samråds kretsen för avvecklingsärendet har alla järnvägsföretag ingått som utför, eller under senare år har utfört, trafik eller använt de spår eller anläggningar som berörs av förändringarna i Erikslund. Även Inlandståg AB har ingått i samråds kretsen för avvecklingsärendet.

Önskemål inkommer om att Trafikverket gärna får bygga en station i Parteboda.

Trafikverkets svar:

Att anlägga en ny station i Parteboda är inte aktuellt inom projektet Linjerätning och brobyte Erikslund.

Samrådsmöte på orten 2025-10-22

Trafikverket genomförde i oktober 2025 ett samrådsmöte på orten i form av ett öppet hus på plats i Erikslund. Vid samrådsmötet fanns Trafikverket

på plats för att svara på närboendes frågor och redovisade den planerade anläggningen. Lokala organisationer och de enskilda som kan bli särskilt berörda har via brev informerats om det öppna huset. Annonsering har även skett 2025-10-14 i Ljunganbladet, 2025-10-10 i Post- och Inrikes tidningar samt 2025-10-11 i Sundsvalls tidning.

Vid mötet deltog uppskattningsvis ett 50-tal närboende och intresserad allmänhet. Vid mötet fanns fyra olika stationer där Trafikverkets personal fanns tillgänglig för frågor. Vid detta möte fanns, utöver personal från Trafikverkets investeringsprojekt, även representanter närvarande från Norrtåg, Din Tur samt Trafikverkets avdelning för planering och kapacitet. Några av de frågor och synpunkter som diskuterades var följande:

- Vad som kommer hända med plattformen.
- Hur påverkan ser ut vid den egna fastigheten.
- Vilka bullerskyddsåtgärder som planerades.
- Hur påverkan under byggtiden ser ut.

Utöver stationerna höll Trafikverket även en presentation av projektet. Kvällen avslutades med en allmän frågestund. Vid frågestunden lyftes en mängd frågor, främst gällande resandeutbyte och den befintliga plattformen, trafikering, kapacitet och kollektivtrafik.

Minnesanteckningar och presentation från samrådsmötet finns på projektets webbsida.

Inkomna yttranden från allmänhet och berörda fastighetsägare efter samrådsmöte på orten 2025-10-22

Boende i Sillre, Östby och Erikslund anser att Erikslunds station behöver få vara kvar då man anser att stationen fyller en viktig funktion för pendlare och att stationen främjar turistnäringen i området.

Trafikverkets svar:

Trafikbeställaren Norrtåg AB har meddelat Trafikverket om ett nytt trafikeringssupplägg mellan Sundsvall och Östersund som innebär att tågen inte längre kommer stanna vid Erikslund. Trafikverkets inriktning är därför att inte ersätta befintlig plattform, vilket prövas i en separat avvecklingsprocess.

Eventuella synpunkter på hur den regionala kollektivtrafiken bedrivs hänvisas till Norrtåg och Din tur.

Synpunkter inkommer gällande Trafikverkets parallella projekt för plankorsningsåtgärder längs Mittbanan.

Trafikverkets svar:

Synpunkter gällande Trafikverkets parallella projekt för plankorsningsåtgärder hanteras inte inom projektet Erikslund, linjerätning och brobyte.

En yttrande inkommer med frågor gällande bland annat Trafikverket som kravställare på trafikörerna, de samhällsekonomiska beräkningarna för projektet samt frågor om kapacitet.

Trafikverkets svar:

Den yttrandes frågor som bedömts ha relevans för järnvägsplanen har skriftligen bemötts tidigare, se avsnitt Inkomna yttranden från allmänhet och berörda fastighetsägare efter informationsmöte 2025-06-25.

En yttrande ifrågasätter Trafikverkets intrång i den egna fastigheten med hänvisning till bland annat säkerhetsavstånd till järnvägen samt oskälig ersättning. Buller- och vibrationer kommer göra det omöjligt att bo kvar. Emotsätter sig även en avloppstrumma med orenat vatten med tungmetaller ut i Ljungan.

Den yttrande ifrågasätter även i efterföljande skrivelse Trafikverkets inlösen och värdering av den egna fastigheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets ersättningsregler i järnvägsprojekt återfinns i lag (1995:1649) om byggande av järnväg, som i sin tur hänvisar till expropriationslagens (1972:719) ersättningsregler. Vid inlösen av en fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde plus 25 procent. Om det gäller en del av en fastighet får fastighetsägaren ersättning för minskningen av marknadsvärdet plus 25 procent. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Värdering utförs av en oberoende fastighetsvärderare som utses av Lantmäteriet vid kommande Lantmäteriförrättning. Frågor om ersättning och påverkan på den enskilda fastigheten hanteras inom de enskilda möten som Trafikverket genomför med fastighetsägaren.

Trafikverket föreslår utloppsdiken från järnvägsanläggningen vid ett antal platser längs den nya järnvägen i syfte att avleda det dagvatten som uppstår inom eller rinner till järnvägsanläggningen. Att benämna dessa som avloppstrummor är missvisande. Dagvattnets innehåll av föroreningar från den nya anläggningen kommer vara jämförbar med

det dagvatten som uppstår idag. Planerade åtgärder innebär inte en tillkommande föroreningsbelastning. Eventuella föroreningar kommer också kunna fastläggas i vegetationsbeklädda diken innan de når Borgsjön och Ljungan.

Trafikverket genomförde 2026-01-20 ett enskilt möte med de berörda fastighetsägarna med anledning av att fastigheten i järnvägsplanen föreslås lösas in. Fastigheten föreslås lösas in med anledning av att områdets geotekniska förutsättningar medför att järnvägsbankens slänter behövt ställas i en flackare lutning vilket medför att slänterna faller ut över bostadshuset. Den värdering som presenterades vid mötet var en preliminär värdering. Efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft kommer en ny värdering att upprättas av en oberoende auktoriserad värderare.

Ytterligare en fastighetsägare ifrågasätter Trafikverkets preliminära värdering av den egna fastigheten som redovisats vid enskilt möte mellan Trafikverket och fastighetsägaren. Den yttrande ifrågasätter även bedömningen av de fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som redovisades vid samma möte samt nedläggningen av Erikslunds station.

Trafikverkets svar:

Trafikverket genomförde ett möte med fastighetsägaren 2025-11-18. Vid mötet redovisade Trafikverket en preliminär bedömningen om fastighetsnära bullerskyddsåtgärder samt en preliminär värdering av fastigheten. Syftet med denna värdering är för att bedöma om vi ska erbjuda förvärv eller inte. Efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft kommer en ny värdering att upprättas av en oberoende auktoriserad värderare. Vid mötet gick Trafikverket även igenom förslag till markintrång på fastigheten, planprocessen, preliminär tidplan och störningarna under byggtiden. Trafikverket redogjorde även för det fortsatta arbete och vad som skulle redovisas i den kommande granskningshandlingen.

Nedläggningen av Erikslunds station är inte en fråga som hanteras i järnvägsplanen, denna fråga hanteras genom en separat avvecklingsprocess. Trafikverkets styrelse beslutade den 22 oktober 2025 att lägga ned de delar av befintlig järnväg som ersätts av redovisad utformning i järnvägsplan Erikslund linjerätning och brobyte. Detta innebär att befintlig station/plattform i Erikslund avvecklas.

En yttrande anser att linjerätningen inte behövs och att det vore bättre att prioritera landsbygden istället för att ge stadsbor några minuters kortare restid mellan Sundsvall och Östersund. Den befintliga bron kan byggas om i befintligt läge.

Trafikverkets svar:

Som beställare av regional trafik är Norrtåg AB ansvarig för den regionala tågtrafiken. Det gör Norrtåg AB till Trafikverkets kund vars behov Trafikverket tar hänsyn till. Regionerna längs Mittbanan, som även är delägare i Norrtåg AB, är eniga om att skapa en regionförstoring, att korta restiden samt utöka turtätheten mellan Sundsvall och Östersund.

För att uppnå målen om effektivare trafikeringsupplägg och kortare restid är linjerätningen utan stopp för tågen en viktig pusselbit för helheten längs stråket. Med en tidsbesparing på cirka två minuter och möjlighet för effektivare tågmöten för persontrafiken ger linjerätningen, utan stopp i Erikslund, tillsammans med flera andra åtgärder längs stråket en besparing på cirka 15 minuter enkel resa mellan Sundsvall och Östersund.

Att anlägga en ny bro i befintligt läge skulle innebära stora störningar för tågtrafiken eftersom trafiken skulle behöva stängas av helt under byggtiden. Byggtiden för ett sådant förfarande uppgår uppskattningsvis till cirka 1,5 år då befintlig bro och landfästen först måste rivas och därefter kan arbetena med att anlägga en ny bro inledas. Genom att rätta ut järnvägen och bygga den nya järnvägsbron i ett nytt läge kan trafiken på järnvägen upprätthållas under merparten av byggtiden samtidigt som vi även möjliggör för högre hastigheter på järnvägen.

Använd pengarna till dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall istället för linjerätningen i Erikslund.

Trafikverkets svar:

Projektet linjerättning och brobyte i Erikslund är en del av det namngivna objektet Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inklusive säkerhetshöjande åtgärder i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Denna har fastställts av regeringen och detta behöver Trafikverket förhålla sig till. Trafikverket kan inte på eget bevåg omfördela medel från beslutade objekt i nationell plan.

Telia company (Skanova)

Telia company (Skanova) har markförlagd teleanläggning i området. Telia company (Skanova) önskar behålla sina teleanläggningar i nuvarande läge så långt som möjligt för att undvika olägenheter och kostnader och önskar delta i ledningssamordningsarbetet för att kunna samordna nya befintliga ledningar. Tvingas Telia company (Skanova) flytta ledningar eller skydda

ledningarna ska kostnadsfördelningen mellan Trafikverket och Telia company (Skanova) ske enligt gällande avtal och lagar.

Trafikverkets svar:

Eventuell påverkan på Telia company (Skanova) ledningar har klarlagts vid möte. Dialogen kommer att fortsätta i kommande skeden.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra.

3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket meddelar att de inte har några synpunkter i detta skede.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Jordbruksverket

Jordbruksverket meddelade att de inte kommer lämna synpunkter i ärendet.

Medelpads räddningstjänstförbund

Räddningstjänsten är positiva till att järnvägen förbättras samt även att andra projekt drivs för att bygga bort plankorsningar för att göra järnvägen ännu säkrare. I övrigt har räddningstjänsten inga särskilda synpunkter i ärendet.

Myndigheten för civilt försvar (MCF), tidigare myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MCF beslutade i oktober 2025 att mark- och vattenområden för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör områden av riksintresse för den civila delen av totalförsvarets anläggningar.

I förslaget redovisas inte riksintresseanspråket eller hur det ska tillgodoses. MCF bedömer därför att förslaget påtagligt kan försvåra

tillkomsten eller utnyttjandet av luftledningen och efterfrågar Trafikverkets bedömning i frågan.

Trafikverkets svar

Riksintresseanspråket och påverkansområdet framgår av såväl planbeskrivningen (figur 5, sidan 21) som miljökonsekvensbeskrivningen (figur 4, sidan 17) som funnits tillgängliga under samrådet. Hur planförslaget förhåller sig till riksintresset har dock av misstag inte redovisats och Trafikverket kommer att se över såväl planbeskrivningen som MKB för att förtydliga detta.

Under planlägningsarbetet har Trafikverket genomfört löpande möten med Svenska kraftnät för att säkerställa de båda anläggningarna funktion. Trafikverket har tillhandahållit föreslagen spårlinje i såväl plan som profil som underlag till Svenska kraftnät för att säkerställa erforderliga skyddsavstånd i höjded. Svenska kraftnät har ingått i samrådskretsen och har inte haft någon erinran mot planförslaget.

Region Västernorrland

Region Västernorrland hänvisar till sitt yttrande från skede samrådsunderlag, i vilket regionen ställer sig bakom den planerade linjerätningen och brobytet. I övrigt har regionen inga synpunkter vad gäller projektets utformning.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar regionens yttrande.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen, som företräder det statliga kulturmiljöintresset på regional nivå. Frågor som Riksantikvarieämbetet ser kan behöva hanteras och utvecklas i kommande MKB är de rumsliga konsekvenser som kan uppstå genom planerad verksamhet (genom dess storlek, höjd och utformning) i förhållande till direkt eller indirekt påverkan på kulturmiljöer och landskap.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar yttrandet. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har ingått i samrådskretsen och Trafikverket har även genomfört samrådsmöten med länsstyrelsen. Ett gestaltungsprogram som beskriver de rumsliga konsekvenserna samt ger förslag på gestaltungsprogram för att mildra påverkan på landskapet håller på att tas fram. Relevanta delar kommer att inarbetas i MKB inför det att MKB lämnas in till länsstyrelsen för godkännande.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen har inte några synpunkter på presenterat underlag och har inte heller någon ytterligare information att tillföra.

SMHI

Myndigheten noterar att det i miljökonsekvensbeskrivningen noteras att risken för extrema flöden i de stora vattendragen inte bedöms öka. Det är visserligen korrekt att vårflodens dynamik förändras med rådande klimatförändringar, men förekomsten av högflöden i reglerade vattendrag i framtiden är svårberäknade på grund av bland annat okunskap om framtidens regleringsmönster. För den aktuella delen av landet är slutsatserna kopplade till mindre vattendrag och översvänningsrisk i ett förändrat klimat inte helt kända i nuläget. Överlag anser SMHI att föreliggande text om flöden i ett förändrat klimat bör ses över, med tanke på de stora osäkerheter som finns.

Det bör beaktas att stora mängder nederbörd i kombination med en förändrad markanvändning så som större avverkade arealer skog kan bidra till ökade risker för jord- och slamströmmar samt erosion.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar SMHI:s synpunkt och ser över skrivningen i miljökonsekvensbeskrivningen. Planförslaget bedöms inte medföra någon markant förändring av markanvändningen i området. Andelen skog som påverkas som ett resultat av projektet är begränsad.

S:t Olavsleden förvaltning ek förening

De allra flesta som vandrar pilgrimsleder gör inte hela sträckan vid ett och samma tillfälle. Det är vanligt att dela upp den flera delar och många av ledens internationella gäster återkommer flera år efter varandra. En av de avgörande faktorerna som gör det möjligt är att S:t Olavsledens svenska del löper parallellt med Mittbanan, så att man kan välja start- och slutpunkt för den delsträcka man vill vandra med hjälp av tåget.

Föreningen ser positivt på Mittstråkets övergripande arbete med att förbättra järnvägens skick. Det gynnar alla, inte minst pilgrimerna. Men när man kortar restider genom att offra stationer längs vägen försämrar man de lokala förutsättningarna för boende, besökare och företagare i det området.

Vid Borgsjö strand finns turistinformation och naturrum med pilgrimscenter, serviceställe, camping och restaurang. För S:t Olavsleden har Borgsjö varit en viktig knutpunkt sedan starten. Möjligheten att

använda tågstoppet i Erikslund ger en naturlig indelning av etapperna på leden. Utan Erikslund blir det betydligt svårare, när avståndet till närmsta tågstation ökar från en dryg kilometer till en dryg mil.

Föreningen arbetar för att utveckla alla sträckor och ser fram emot det stora jubileumsåret 2030, då Norge ska fira tusenårsjubileum för helgonet och nationsbyggaren S:t Olav. Föreningen ser lokal utveckling som en omistlig del av helheten och önskar att Trafikverket och Mittstråket ska göra densamma. Planera gärna för en linjerätning, men också för en ny station i Erikslund.

Trafikverkets svar

För att uppnå målen om effektivare trafikeringsupplägg och kortare restid är linjerätningen utan stopp för tågen i Erikslund en viktig pusselbit för helheten längs stråket. Med en tidsbesparing på cirka två minuter och möjlighet för effektivare tågmöten för persontrafiken ger linjerätningen tillsammans med flera andra åtgärder längs stråket en besparing på cirka 15 minuter enkel resa mellan Sundsvall och Östersund.

Trafikbeställaren Norrtåg AB har meddelat Trafikverket om ett nytt trafikeringsupplägg mellan Sundsvall och Östersund som innebär att tågen inte längre kommer stanna vid Erikslund. Det innebär att även om Trafikverket hade ersatt plattformen i Erikslund så hade det inte varit möjligt att ta tåget till eller från Erikslund. Trafikverkets inriktning är därför att inte ersätta befintlig plattform, vilket prövas i en separat utvecklingsprocess. Projekteringen av den nya anläggningen har däremot utförts för att en framtida plattform inte ska omöjliggöras om ett framtida behov skulle uppstå. I ett sådant fall skulle de då rådande trafikeringsbehoven styra den nya plattformens slutgiltiga placering och utformning.

Statens geotekniska institut (SGI)

I planhandlingarna nämns att ras, skred och erosion identifierats som en risk som kräver vidare analyser. Myndigheten anser att det inte framgår om detta kommer att påverka markanspråken för att hantera dessa risker.

Vidare anser myndigheten att det inte framgår av planhandlingarna om klimatpåverkan, till exempel ökad avrinning i diken och vattendrag, kommer föranleda behov av åtgärder eller ytterligare markanspråk för att hantera detta.

Trafikverkets svar

Geotekniska undersökningar har genomförts för att kunna anpassa

anläggningens utformning till de geotekniska förutsättningarna i området. Jordarterna i området har visat sig bestå av mer silt än tidigare bedömt. På grund av detta har järnvägens slänter ställts i en flackare lutning (1:2,5 istället för som normalt 1:2). Vidare, till följd av de relativt höga flödes hastigheterna i Ljungan, har den nya järnvägsbron över Ljungan utformats med erosionsskydd vid såväl landfästen som planerade brostöd.

Planförslaget bedöms inte medföra någon ökad avrinning. Avvattningen av anläggningen har dimensionerats i enlighet med gällande krav och för att anpassas till ett förändrat klimat har en klimatkoefficient om 1,3 använts.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att yttra sig och hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer.

Trafikverket, 851 08 Sundsvall. Postadress: Box 606, 851 08 Sundsvall

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)