

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Mittbanan Erikslund linjerätning, brobyte

Ånge kommun, Västernorrlands län
Järnvägsplan
Skede samrådsunderlag, 2025-04-22



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: 2025-04-22

Ärendenummer: TÄHS-2025-000014

Kontaktperson: Håkan Högberg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
3 Samråd	6
3.1 Tidiga samråd.....	6
3.1.1 Tidigt samråd med berörd kommun	6
3.1.2 Tidigt informationsmöte med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.3 Tidigt samråd med berörda ledningsägare.....	7
3.1.4 Förfrågan om konsultation enligt lag (2022:66) i frågor som rör det samiska folket	8
3.2 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	9
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.2.2 Samråd med berörd kommun	17
3.2.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	23
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget.....	28
3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	28
3.3.2 Samråd med berörd kommun	28
3.3.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	28
3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	28

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer fram till 2025-04-15 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 få 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.

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.

Samtliga inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TÄHS-2025-000014. 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 informerats om att ett samråd ska äga rum. Samrådsretsen varierar mellan olika projekt beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll. Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan framgår av Figur 1 och har utgjorts av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Ånge kommun, Din Tur, Norrtåg AB, Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Medelpads Räddningstjänstförbund, Region Västernorrland, Skogsstyrelsen, SMHI, SGI, SGU, Borgsjö Hembygdsförening, Borgsjöbyns fiskevårdsområde, Ljunga Södra fiskevårdsområde, Västana Östby fiskevårdsområde, Fortum Sverige AB, LRF Västernorrland & Naturskyddsföreningen Sundsvall-Ångekretsens.

Rättighetsinnehavare

Gubbyns Norra Samfällighetsförening, Härjeåns Nät AB, Jijnjevaerie Sameby, Svenska Kraftnät, Skanova, Sundsvalls Elnät AB & Västana Parallellvägs samfällighetsförening.

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänhet



Figur 1. Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

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 MSB 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 viloplatser 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 genomföras.

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 miljö kvalitetsnorm. 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.

Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål

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

Kommande MKB behöver beskriva hur verksamheten kan påverka eller bidra till att berörda miljökvalitetsmål 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 isälvssediment, men om grundvattenmagasinet i isälvssediment 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 isälvsmaterialet 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 isälvsmaterialet 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 MSB:s översvämningskartering för Ljungan används.

Länsstyrelsen rekommenderar Trafikverket att, utöver MSB: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 samhällsskydd och beredskap (MSB) som pekat ut elnät som riksintresse för totalförsvarets civila del. I den kommande processen bör Trafikverket också samråda med MSB 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 ett av dessa (den bäck som rinner intill jordbruksmark i öster) 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 planläggningsprocessen. Likaså kommer en vibrationsutredning att genomföras för att identifiera byggnader där risk för vibrationer föreligger.

Riksintressen

Trafikverket avser samråda med MSB i den fortsatta planläggningsprocessen.

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.

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 lantmåteriförrättningar.

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 provas 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.

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 samrådskretsen. 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 följden 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 provas 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

3.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.3.2 Samråd med berörd kommun

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

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

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.3.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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