

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Diariet

Extern remiss – Förslag om nedläggning av spår, växlar och plattform på driftplats Erikslund, bandel 224, Ånge kommun, Västernorrlands län

Bakgrund

Järnvägen är en viktig del av Sveriges infrastruktur. För att den ska fungera effektivt behöver den utvecklas efter de behov som finns. Detta kan innebära att delar av järnvägsanläggningen behöver läggas ner eller flyttas. En järnvägsplan finns fastställd för sträckan. Inom projektet har det identifierats delar i järnvägsanläggningen som behöver avvecklas. Avvecklingsförfarandet sker i enlighet med rutinbeskrivning TDOK 2014:0116.

Trafikverket får enligt 6 kap. 10 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) besluta att del av järnvägsnätet eller en annan järnvägsspåranläggning som ägs och förvaltas av staten ska läggas ner och antingen ersättas på annan plats i eller i anslutning till det statliga järnvägsnätet. En förutsättning är att de funktioner som den del av järnvägsnätet som ska läggas ned har fyllt, och som fortsatt är aktuella, upprätthålls på en annan plats i det statliga järnvägsnätet. Den alternativa lokaliseringen kan avse dels rena nybyggnationer, men kan även utgöras av en del av järnvägsnätet som har varit i bruk en tid. Vid förslag om att ersätta den nedlagda delen med en nybyggnation ska det vara säkerställt att den är genomförbar.

Detta ärende bedöms kunna avvecklas med stöd av 6 kap. 10 § i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), och i sådana situationer ska det göras ett undantag från järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll och nedläggning av järnväg och 7 och 9 §§ ska därmed inte tillämpas, det vill säga att nedläggningen inte behöver föregås av ett beslut om att upphöra med underhållet.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02

Externremiss

Innan Trafikverket beslutar i ärendet ska externremiss genomföras. I andra stycket 6 kap. 7 § järnvägsmarknadsförordningen anges att Trafikverket innan beslut ska verket höra Försvarsmakten och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter, berörda länsstyrelser, regioner, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag samt andra som är berörda. Skrivelsen gäller även för paragraferna om nedläggning i järnvägsmarknadsförordningen, dvs. 6 kap. 9 § och 6 kap. 10 §.

Det har i den interna remissen inte inkommit några synpunkter som motsätter sig förslaget om nedläggning av de aktuella järnvägsdelarna.

Ärendet

Detta ärende är initierat av projektet "Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtgärder" (15396 & 17259) – där ingår Erikslund linjerätning i samband med brobyte. Bron har uppnått sin tekniska livslängd. Projektet ingår i nationell transportplan för perioden 2022-2033.

Sträckan Sundsvall -Ånge-ligger utmed Mittbanan (bdl 224), Ånge-Bräcke, (bdl 212) utmed Norra Stambanan samt Bräcke-Östersund, (bdl 223) Mittbanan och dess förlängning av Mittbanan, Östersund-Storlien (bdl 222). Sträckan trafikeras av godståg, regionaltåg samt fjärrtåg. Förbindelsen är av avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten.

För att Mittnordenkorridoren ska få en bra och effektiv standard krävs att ett antal brister i transportinfrastrukturen åtgärdas. Besöksnäringen i de attraktiva fjällområdena i och kring Åre har en stark tillväxt som ställer särskilda krav på infrastrukturen. Detta innebär att det finns goda möjligheter för en stärkt intermodalitet på Mittnordenkorridoren för bland annat godstrafiken med förutsättningar för ökad terminalkapacitet i Östersund, Ånge och Sundsvallsregionen. Standarden på Mittbanan är mycket varierande. Som bäst är det dubbelspår med största tillåtna hastighet (STH) 180 och som sämst enkelspår, snäva kurvradier, STH 70 samt begränsade

Ärendenummer
TRV 2025/17296

Dokumentdatum
2025-04-02

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

mötesmöjligheter. Järnvägsföretag och trafikhuvudmän önskar hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder.

Åtgärderna i Erikslund innebär, ny bro över Ljungan i nytt läge, järnväg i ny rätare linje, en säkrare järnvägsövergång för väg 516, samtidig infart (att två tåg kan mötas samtidigt på linjeplatsen) samt att tåg upp till 750 meter kan mötas och att hastigheten med dessa åtgärder även kan höjas på denna sträcka. Linjerätningen medför att flertalet spår/växlar ersätts i nytt läge. Linjerättning i Erikslund är en del i en större satsning för ökad hastighet och förbättrad säkerhet mellan Östersund och Sundsvall.

I gällande nationell plan ingår åtgärden Linjerättning i Erikslund i projektet ”Sundsvall-Ånge Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtgärder”, som tillsammans med projektet ”Ånge-Östersund Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder” utgör en satsning i hela stråket Sundsvall-Östersund i mening att nå kortare restider och ge förutsättningar för önskad trafikutveckling på järnvägen med bl.a. ökat resande.

Det finns en uttalad regional inriktning om kortare restider på Mittbanan i syfte att stärka förutsättningarna för regional utveckling, bl.a. inom ramen för Partnerskap Mittstråket. Även i Norrtågs vision för 2040 beskrivs inriktningar för resandeutveckling, tågupplägg och restidsmål bl.a. mellan Sundsvall och Östersund från idag på ca 2h 25 min till 2h 10 min.

I de förberedande analyserna, som gjorts i samverkan med Norrtåg, så ger hastighetshöjningen inom linjerätningen, samtidigt som resandeutbytet i Erikslund upphör, tillsammans med andra redan inplanerade åtgärder förutsättningar för ett nytt tågupplägg med timmestrafik, högre trafikutbud och kortare restider mellan Ösd-Svall på ca 15 min. Dessa trafikerings effekter innebär att åtgärderna på Mittbanan sammantaget blir samhällsekonomiskt motiverade. Norrtågs uttalade inriktning är att inte stanna i Erikslund när linjerätningen är på plats.

Trafikverkets inriktning är därmed att plattformen i Erikslund inte är aktuell att ersätta i samband med denna åtgärd. Erikslund är den station på hela Mittbanan med lägst resenärssnitt/avgång. De som idag kliver på och av i Erikslund får en sämre tillgänglighet till mittbanan än idag. Men idag finns det bussalternativ och det kan finnas anledning för kommunen i samverkan med Kollektivtrafikmyndigheten att se vilka möjligheter som finns att

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02

utveckla det befintliga busstrafikutbudet till närliggande stationer (t.ex. Ljungaverk, Ånge och Fränsta).

Trafikverket har bedömt regionala, interregionala och lokala konsekvenser av satsningarna på Mittbanan tillsammans med samhällsekonomiska överväganden. Där Trafikverket har landat i en inriktning att de positiva effekterna som ges i hela stråket överväger de negativa konsekvenserna för på och avstigande i Erikslund. De besked vi har uppfattat från regionala aktörer så som region Västernorrland, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland och även Norrtåg är att ett ökat resande och kortare restider i stråket mellan Sundsvall och Östersund är prioriterat.

I projekteringen har man dock tagit hänsyn till att funktionen (plattform för resandeutbyte), i framtiden vid behov, kan byggas och som uppfyller de krav som gäller då.

Kommande planprocess kan komma att påverka detta förslag på nedläggning (framförallt spårlängder) i begränsad omfattning.

Järnvägsanläggningsdelarna som idag finns i JNB (Järnvägsnätsbeskrivningen) är enligt följande:

- Möteslängd spår 2, 644 meter. Ersätts med nytt spår med möteslängd 750 meter med tillhörande växlar.
- Uppställning spår 1, 282 meter. Ersätts med nytt spår med uppställning 120 meter med tillhörande växlar. Ingen kapacitet för uppställning har ansökts för spår 1 under senare år. Detta tyder på att inget behov av planenlig uppställning i Erikslund finns, utan snarare ett behov av att underhållsentreprenör tillfälligt vill ställa upp ett fordon där eller att någon operatör vill ställa av en trasig vagn.
- Plattform spår 3, mellanhög. Ersätts ej

Förslag till beslut

Då de funktioner som den del av järnvägsnätet som läggs ner har fyllt och som fortsatt är aktuella, helt ersätts inom det statliga järnvägsnätet föreslås med hänvisning till 6 kap. 10 § järnvägsmarknadsförordningen att beslut om nedläggning fattas för nedanstående delar på bandel 224 i Erikslund, Ånge kommun, Västernorrlands län,

Ärendenummer
TRV 2025/17296

Dokumentdatum
2025-04-02

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

- del av spår 3 (nhsp) ca 1065 m från 497+700 – 498+765 (gr-02)
 - del av bandel 224, ca 935 m från 498+765 (gr-02) – 499+700
 - spår 2 (ahsp) ca 656 meter
 - spår 1 (ssp) ca 388 meter
 - växlarna 1, 4, 2a, 3b
 - plattform mellanhöjd (ca 110 meter), objektnr 1098
- med samtliga tillhörande järnvägsspåranläggningsdelar.

Beslutet gäller från beslutsdatum, men får inte verkställas förrän tidigast från och med då nedanstående villkor är uppfyllt, och verkställs sedan enligt den tidplan som gäller för projektet. Villkoret ska vara uppfyllt senast den **2028-03-31**, annars förfaller beslutet.

Nedläggningsbeslutet villkoras med att följande faktor är uppfyllt:

- att järnvägsplan för "Erikslund linjerätning och brobyte" tagits fram och vunnit laga kraft.

Eventuell förlängning av fristen för att uppfylla villkoret enligt ovan, kan komma att ske genom nytt beslut.

Trafikverkets beslut om nedläggning kan överklagas till regeringen (7 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen).

Åtgärder efter beslut

Rent praktiskt innebär ett beslut om nedläggning att järnvägsanläggningen inte längre ingår i det järnvägsnät som förvaltas av staten genom Trafikverket. Rivning av den/de nedlagda sträckan/järnvägsspåranläggningsdelarna kan ske efter att beslut om rivning tagits enligt vad som anges i rutinbeskrivning, Avveckling av järnväg (TDOK 2014:0116), avsnitt 11 "Rivning av avvecklad järnväg". Rivning utförs inom projektet.

Anläggningsdelarna tas ur JNB med ett ändringsmeddelande från och med att beslut om nedläggning gäller, vilket görs inom projektet.

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02

Synpunktsinhämtning, hänvisning och kontakter

Extern remiss pågår till och med 2025-06-05. Ert yttrande märks med ”Förslag om nedläggning av spår, växlar och plattform i Erikslund, bandel 224, Ånge kommun, Västernorrlands län”, samt ärendenummer **TRV 2025/17296**.

Yttranden skickas till: trafikverket@trafikverket.se

Med kopia till: forandringsarendenplnr@trafikverket.se

Frågor om ärendet besvaras av handläggare, Kristina Göransson Rudberg, PLnru

Dokumentet är elektroniskt undertecknat av:
Angelica Qarlsin
Chef enhet Utredning Planering Norra regionen.

GDPR

Information om Trafikverkets behandling av personuppgifter samt kontaktuppgifter till dataskyddsombud finns på: <http://trafikverket.se/gdpr>

Bilaga: Kartor, spårlayout, på följande sidor:

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02



Figur 1: Översiktskarta



Figur2: område som berörs av ombyggnaden

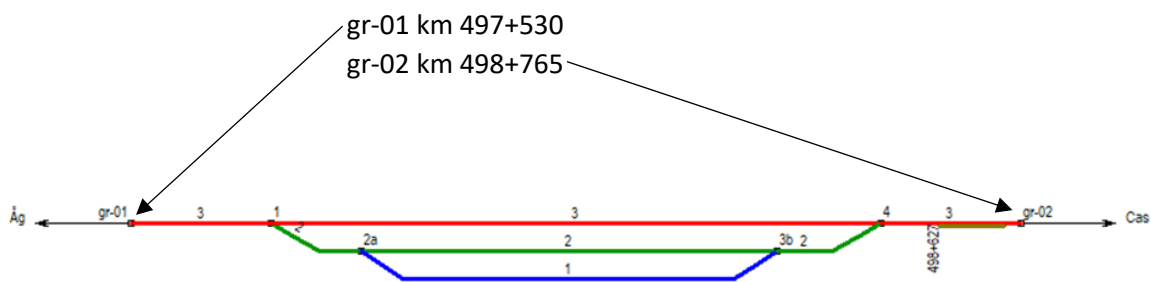
TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02



Figur 3: Erikslund med spår



Pl/str	UNE	spår	Bdl kmtal	till	spm	sid	Objektyp	Objekt	objnr
Ei	E	3	224 498+ 627	224 498+ 737	110,0	h	Plattform	mellan 60	1098

Figur 4: Spårlayout och plattformsinformation



Figur 5: Befintlig plattform.

Ärendenummer
TRV 2025/17296
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-04-02



Figur 6: Området med ny bansträckning i lila.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/17296, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-04-02, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

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