

RAPPORT

PROJEKT MITTSTRÅKET

Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling - BILAGOR

UPPDRAGSNUMMER 12602121



2020-02-10

SLUTVERSION



DOKUMENTINFORMATION

Titel:	Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling - BILAGOR
Version:	Slutversion 2020-02-10
Bild på framsida:	Projekt Mittstråket
Beställare:	Projekt Mittstråket
Kontaktperson:	Christin Borg, Länsstyrelsen Västernorrland Johan Klockar Öhrnell, Sundsvalls kommun
Uppdragsnummer:	12602121
Uppdragsledare:	Henrik Andersson
Utredare:	Erik Bergfors Martin Gunnarsson
Ombud:	Stefan Bojander

Strategin i korthet

Syftet med denna strategi är att visa hur Mittstråket ska bli en regionalt, nationellt och internationellt prioriterad transportkorridor 2030 i olika omvärlds- och närvärldsscenarioer. Strategin bygger på en analys av Mittstråkets förutsättningar, potential och korridorens bidrag till samhällsutveckling. Arbetsformer och vägval beskriver hur stråkets aktörer bör arbeta för att realisera en utvecklingsplan med åtgärder som leder fram till målbild 2040.

Analys

Mittstråket har flera funktioner i olika geografiska sammanhang som arbets- och studiependling, besöksnäring och kort- och långväga godstransporter. Det ger en grund för en bred argumentation mot olika målgrupper och för samarbeten med andra aktörer. Dagens funktioner är dock i flera fall utvecklade på grund av brister i infrastrukturen. De allvarligaste bristerna är långa restider, att Meråkerbanan inte är elektrifierad samt otillräcklig terminalkapacitet för omlastning mellan väg och järnväg.

Bland Mittstråkets övriga styrkor kan nämnas att man täcker många olika trafikslag, har viktiga transportnoder för både person- och godstrafik, bidrar till utvecklingsmål på alla nivåer, är prioriterat av EU samt har starka tillväxtmotorer i Sundsvall, Östersund och Trondheim. De viktigaste möjligheterna med, och för, att utveckla Mittstråket är att möta klimatomställningen, dra nytta av det internationella/gränsöverskridande perspektivet, skapa regionförstoring, stödja besöksnäringen och föra över mer gods på järnväg.

Det finns en bred uppslutning bakom Mittstråket i hela korridoren, vilket har varit tydligt i den dialog med kommuner och regioner som genomförts i samband med framtagandet av denna strategi. Det är naturligt med tanke på Mittstråkets viktiga bidrag till regionala utvecklingsmål. Några aktörer bör dock göra en tydligare egen prioritering för att starkare kunna driva Mittstråkets utveckling.

Trøndelag Fylkeskommune och berörda kommuner är tydliga i sitt ställningstagande för Meråkerbanan och E14. Svensk-norsk enighet och samarbete är avgörande, i synnerhet för att realisera Mittstråkets internationella potential som en korridor mellan Atlanten och Östersjön och vidare österut. Det spelar också en stor roll för möjligheten att kunna påverka nationella beslutsfattare i de båda länderna samt EU-kommissionen.

Arbetsformer och vägval

När det gäller val av arbetsformer så tar strategin avstamp i att samtliga deltagande aktörer är nöjda med Projekt Mittstråket. Korridoren är genomanalyserad och arbetsformerna från projektet har varit framgångsrika. Vidare måste offentliga aktörernas egna mål och strategier harmoniseras med strategin för Mittstråket. En ny organisation för Mittstråket kommer dessutom att präglade strategin utifrån sina specifika förutsättningar.

Fyrstegsprincipen/firetrinnsmetodikken är ett strategiskt angreppssätt som främjar samarbete med Trafikverket, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen samt skapar nytta i närtid. Infrastrukturen och trafiken utvecklas, vilket gör att efterfrågan ökar. Fyrstegsprincipen gynnar en mångfald av finansieringskällor snarare än att endast förlita sig på utdelning i de nationella transportplanerna. Att betrakta fyrstegsprincipen som ett verktyg grundar för en hög planberedskap, det vill säga att många åtgärder är relativt färdigplanerade och därmed snabbt kan realiseras om medel oväntat blir tillgängliga.

Det är viktigt att etablera en långsiktig organisation för samordning av arbetet med Mittstråkets utveckling och för att genomföra denna strategi. En organisation med ett tydligt ägarskap grundar för synergier, kontinuitet och långsiktighet. En uppgift för

organisationen är att fortsätta utveckla det gemensamma nätverket samt att stärka kopplingen till, och samarbetet med, andra stråk som exempelvis Inlandsbanan, Norra stambanan och Nya Ostkustbanan.

Region Västernorrland samt Region Jämtland är naturliga delägare i organisationen med hänvisning till det regionala utvecklingsansvaret och rollen som länsplaneupprättare. Likaså bör berörda kommuner vara delägare. Organisationen bör ha en grundfinansiering som kan växlas upp med projektfinansiering från en mångfald av andra källor.

Utvecklingsplan

Utvecklingsplanen ska ses som en verktygslåda för att utveckla Mittstråket genom fyrstegsprincipen. Ju fler kommuner som berörs av projektet, desto mer angeläget för Organisation Mittstråket. Åtgärder som föreslås få hög prioritet inkluderar bland annat framtagande och genomförande av en gemensam handlingsplan för förnybara drivmedel, en trafikslagsövergripande trafikstrategi för stråket med åtgärder för utvecklad kollektivtrafik, etableringen av en godscoordinator för samordning av efterfrågan på godstransporter och utbud av attraktiva transportlösningar med tåg, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan samt elektrifiering av Meråkerbanan och utvecklad terminalkapacitet för omlastning mellan väg och järnväg.

Mål

Det krävs ambitiösa mål för att nå strukturella effekter och realisera de potentialer som finns i stråket. Det stärker kopplingen till utvecklingsmål på olika nivåer och tydliggör vad som är de långsiktiga ambitionerna för Mittstråket. Det borgar för ett ännu högre engagemang hos beslutsfattare och främjar kommunikation med medborgare och verksamheter. Även för klimatområdet krävs ambitiösa mål för att driva omställningen men också för att öppna för annan finansiering än traditionella infrastrukturmedel.

Tabell A. Målstruktur för Mittstråket mot år 2040.

Målområden	Målbild: Mittstråket är Nordens första gröna fossilfria transportkorridor
<i>Persontransporter</i>	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel
<i>Godstransporter</i>	Fördubbla tågets marknadsandel för gods
<i>Fossilfrihet</i>	Alla har tillgång till en mångfald av fossilfria drivmedel
<i>Hela resan/transporten</i>	Tillgång till effektiva bytes- och omlastningspunkter för sömlösa resor och transporter
<i>Restider</i>	Sundsvall – Trondheim 4 timmar Sundsvall – Östersund 1 timme 30 minuter Östersund – Åre 1 timme Åre – Trondheim 1 timme 30 min
<i>Kvalitet</i>	Punktlig trafik med fler person- och godståg

Strategin med tillhörande vägval ger en god robusthet mot förändringar i omvärlden. Mittstråket får en unik profil relativt andra "korridorprojekt" genom fyrstegsprincipen, mångfalden av finansieringskällor, att stråket omfattar alla trafikslag samt en lägre investeringskostnad.

Innehållsförteckning

Strategin i korthet	3
Bilaga 1. Projekt Mittstråket	7
Bilaga 2. Mål för Mittstråkets utveckling	9
Bilaga 3. Analys av Mittstråket	13
Stark uppslutning bakom Mittstråket bland offentliga och privata aktörer	13
Mittstråkets bidrag till utvecklingsmål	15
Styrkor, svagheter, möjligheter och hot	16
Dagens och framtida funktioner	24
Bilaga 4. Mittstråkets bidrag till regionala utvecklingsmål	29
Bilaga 5. Utvecklingsplan	31
Steg 1 – Tänk om	32
Steg 2 - Optimera	36
Steg 3 – Bygg om	39
Steg 4 – Bygg nytt	46
Bilaga 6. Finansieringskällor	49
Litteraturförteckning	52

6(55)

RAPPORT
2020-02-10

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKETS FORTSATTA
UTVECKLING - BILAGOR

Bilaga 1. Projekt Mittstråket

Syfte och målsättningar

Projektets syfte var att stärka Mittstråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som främjar utvecklingen i Mittnorden. Många små och några större investeringar i väg, järnväg och gång- och cykelväg, samlat i ett stråk, skulle tillsammans bidra till en större helhet och delmål:

- *Kortare restider med tåg*
- *Ökad kapacitet för gods*
- *Förbättrad trafiksäkerhet*
- *Gemensam vision, strategi och handlingsplan för Mittstråkets fortsatta utveckling*

Organisation

I Projekt Mittstråket har kommunerna Åre, Krokom, Östersund, Bräcke, Ånge, Sundsvall samt Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Länsstyrelsen Västernorrland samarbetat. Projektet har delfinansierats av Europeiska regionala utvecklingsfonden och omfattar totalt 323 miljoner kronor vilket gör Projekt Mittstråket till Sveriges största regionalfondsprojekt. Projektet var ett samverkansprojekt där Trafikverket, Sundsvall, Östersund och Åre kommuner har varit samverkansparter medan Länsstyrelsen Västernorrland har varit projektägare/stödmottagare.

Projektledning

Länsstyrelsen i Västernorrlands län som stödmottagare har haft en projektledare, en kommunikatör och en ekonom på 100 procent samt en projektmedarbetare på 50 procent. En processledare för det fjärde delmålet har jobbat 80-100 procent hos Sundsvalls kommun. Projektledningen har haft huvudansvaret för att samordna organisation, ekonomi, utredningar och analyser samt kommunikation.

Styrgrupp

Styrgruppen har representerats av politiker från Sundsvall, Ånge, Östersund och Krokom kommuner samt från Region Västernorrland och Region Jämtland Härjedalen. I Styrgruppen har även regiondirektör från Trafikverket medverkat. Länsråd vid Länsstyrelsen Västernorrland har varit ordförande. Styrgruppen har träffats fyra gånger per år.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen har varit den operativa tjänstemannagruppen med representation från samtliga projektaktörer. Gruppen har varit beredande till styrgruppen för investeringar, åtgärder och aktiviteter i projektplanen. Arbetsgruppen har träffats fyra gånger per år.

Planeringsgrupp

Planeringsgruppen har varit den strategiska grupperingen av tjänstemän från berörda organisationer i Mittstråkets geografi och har fungerat som ett forum för informations- och

erfarenhetsutbyte inom transport och samhällsplanering och för att identifiera och stödja projekt- och processledning i vilka utredningsbehov som funnits och vilken inriktning de analyser och utredningar som genomförts ska ha. Planeringsgruppen har haft möten fyra till sex gånger per år. Utöver planeringsgruppen har arbetsgrupper med externa aktörer som till exempel Handelskammaren eller Norrtåg skapats för särskilda utredningar och analyser.

Uppnådda resultat

Projektet har bidragit till att skapa en struktur och ett sammanhang för transport- och utvecklingsfrågor i Mittnorden. Projekt Mittstråket har gett aktörer förutsättningar för ökat samarbete i en större helhet. Följden har blivit att gränserna mellan organisationer, kommuner, regioner och länder har blivit mer transparenta i flera avseenden. De analyser och utredningar som gjorts inom ramen för projektet har bidragit till att kunskapen om Mittstråket har kunnat processas aktörerna emellan och i sin tur bidragit till en mer gemensam syn på stråkets förutsättningar och framtida potential. De investeringar som genomförts i projektet har vid flera tillfällen gett ringar på vattnet, till exempel genom att ytterligare åtgärder kunnat göras i anslutning till att de redan beslutade åtgärderna. Även samarbetet i syfte att lyfta behovet av ytterligare åtgärder har bland annat bidragit till att nya objekt i Mittstråket har tagits med i nationell plan för infrastruktur 2018-2029. Då projektets investeringar i flera fall efter projektering har blivit till bättre och mer omfattande lösningar än de ursprungliga har kostnaderna också ökat. I hela Mittstråket kommer åtgärder för cirka 1 miljard kronor ha genomförts på väg och järnväg till år 2023. Dessa ger tillsammans en ökad funktionalitet och inte minst god måluppfyllelse för projektet.

Den avslutande delen i projektet var att ta fram en strategi med syfte att visa hur Mittstråket ska bli en regionalt, nationellt och internationellt prioriterad transportkorridor 2030 i olika omvärlds- och närvärldsscenarioer.

Bilaga 2. Mål för Mittstråkets utveckling

I denna bilaga motiveras de föreslagna målen för Mittstråkets utveckling, se tabell nedan.

Tabell 1. Målstruktur för Mittstråket mot år 2040.

Målområden	Målbild: Mittstråket är Nordens första gröna fossilfria transportkorridor
<i>Persontransporter</i>	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel
<i>Godstransporter</i>	Fördubbla tågets marknadsandel för gods
<i>Fossilfrihet</i>	Alla har tillgång till en mångfald av fossilfria drivmedel
<i>Hela resan/transporten</i>	Tillgång till effektiva bytes- och omlastningspunkter för sömlösa resor och transporter
<i>Restider</i>	Sundsvall – Trondheim 4 timmar Sundsvall – Östersund 1 timme 30 minuter Östersund – Åre 1 timme Åre – Trondheim 1 timme 30 min
<i>Kvalitet</i>	Punktlig trafik med fler person- och godståg

Målbild: Mittstråket är Nordens första gröna fossilfria transportkorridor

Genom att ta lyfta det nordiska perspektivet ("Nordens") betonar målbilden stråkets funktion i det större geografiska sammanhanget samt de gränsregionala transporterna.

Med "första gröna fossilfria" uttrycks en mycket hög ambition på miljö- och klimatområdet. Det öppnar också tydligt för finansieringskällor med fokus på energiomställningen.

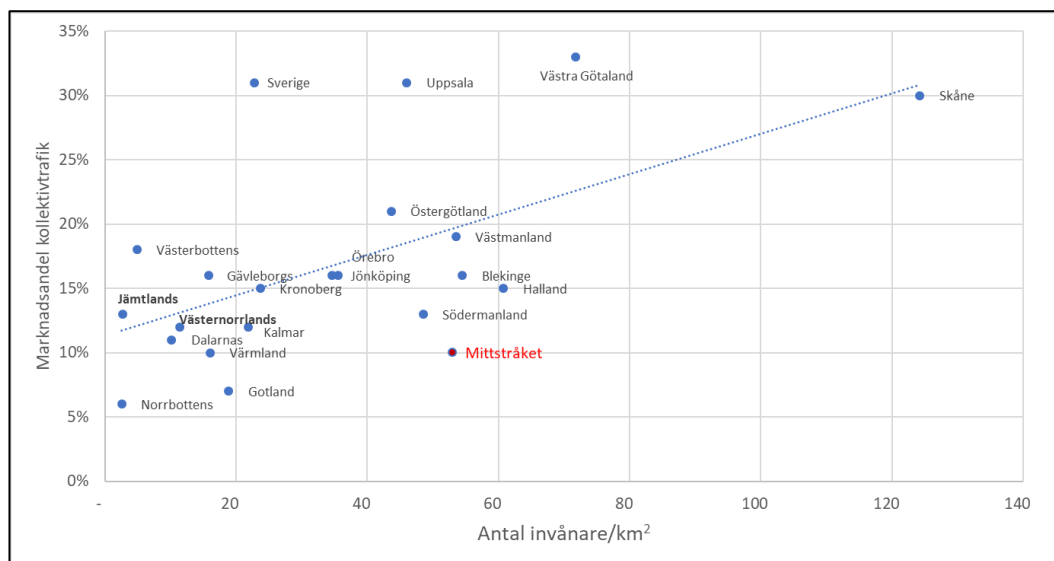
Begreppet "transportkorridor" indikerar att de viktigaste huvudlederna och noderna i Mittstråket har ett omland som behöver goda kopplingar till de centrala delarna.

Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel

Att tredubbla marknadsandelen för kollektivtrafik betonar vikten av hållbara transportlösningar där både tåg och buss samverkar. Målet signalerar tydligt att åtgärder kan vidtas på såväl infrastruktur- som trafikområdet och därmed av såväl statliga myndigheter som kommuner och länstrafiken.

Marknadsandelen mäts som andel kollektivtrafikresor av samtliga resor med motorburen trafik. Svensk Kollektivtrafik har en målsättning att dubbla marknadsandelen mellan år 2006 och 2030 medan målet för Mittstråket tar fasta på år 2040.

I dagsläget är marknadsandelen ca 10 % i Mittstråket, trots flera gynnsamma förutsättningar. Enbart befolkningstätheten indikerar en potential att dubbla marknadsandelen i Mittstråket, se figur nedan.



Figur 1. Befolkningsstäthet och marknadsandel för kollektivtrafiken i svenska län och Mittstråket. Källor: SCB, Kollektivtrafikbarometern 2018, Trivector 2019, Sweco

Fördubbla tågets marknadsandel för gods

Målet sätter fokus på järnvägens potential för att svara för en större del av transporter av gods. Genom att prioritera marknadsandelen medger målet samtidigt ökade godstransporter på väg som en följd av ett växande näringsliv i korridoren.

Målet är relativt svårt att mäta och följa upp. De två kärnfrågorna är hur området ska avgränsas och vilka transporter som ska inkluderas. En mycket stor andel av lastbilstransporterna är korta och sker mellan start- och målpunkter där järnvägen inte är ett alternativ.

En möjlighet är att ta fasta på godstransporterna över svensk-norska gränsen. I dag transporteras ca 0,7 miljoner ton på lastbil över gränsen och inget på järnväg.¹ Det gör det alltså omöjligt att "fördubbla marknadsandelen". Däremot betonar ett sådant mätetal de internationella transporterna och samspelet och utbytet mellan Sverige och Norge.

Ett alternativ är att räkna transportarbetet i tonkilometer som sker på E14 respektive Mittbanan/Meråkersbanan. Ingen sådan beräkning är gjord inom detta uppdrag. I Sverige är järnvägens marknadsandel räknat som transportarbetet ca 22 %.²

Alla har tillgång till en mångfald av fossilfria drivmedel

Med största sannolikhet krävs en mångfald av fossilfria drivmedel för att klara klimatmålen för transportsektorn. Målet kräver i många fall en samverkan mellan offentliga och privata aktörer i olika former.

¹ Ramböll (2019a)

² Trafikanalys (2019)

Tillgängligheten till drivmedel mäts av Tillväxtverket.³ År 2018 hade ca 98 % av Sveriges befolkning tillgång till drivmedel inom 10 minuters bilresa.

För Mittstråket bör målet konkretiseras och underlätta uppföljning genom att till exempel alla tätorter i korridoren med en viss storlek ska nå minst två olika förnybara drivmedel inom 10 minuters bilresa.

Ingen mätning av nuläget är gjord.

Tillgång till effektiva bytes- och omlastningspunkter för sömlösa resor och transporter

Effektiva bytes- och omlastningspunkter är ofta avgörande för en attraktiv och konkurrenskraftig transport. Målet tar tydligt fasta på att kommuner och regioner kan spela en viktig roll för att underlätta transporten från dörr till dörr, men också att privata sektorn kan vara en viktig aktör.

För godstransporter betonar målet indirekt betydelsen av öppna och moderna omlastningsterminaler med god kapacitet i Trondheim samt i Jämtland Härjedalen.

Restider

Målen avseende restider är följande:

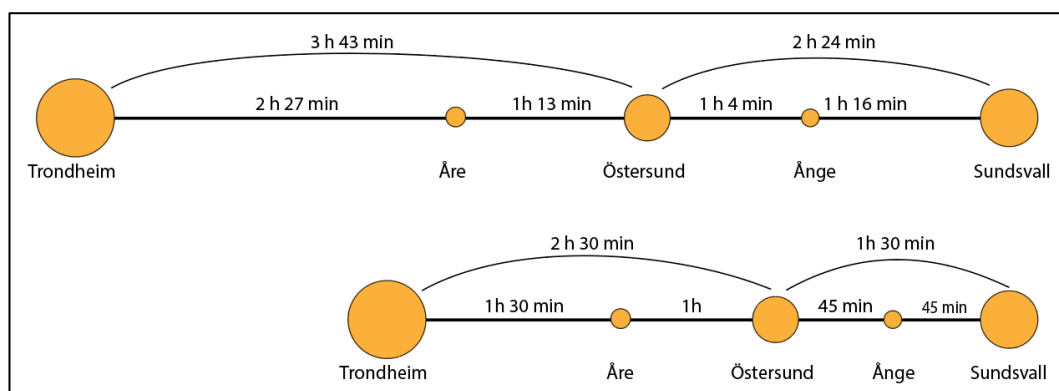
- Sundsvall-Trondheim 4 timmar, att jämföra med dagens cirka sex timmar.
- Sundsvall-Östersund 1 timme 30 min för direktåg, vilket innebär 1 timme 50 min för regiontåg. Kostnaden är ungefär 6,5 miljarder kronor.
- Östersund-Åre 1 timme (avser regiontåg). Kostnaden är uppskattad till ca 8 miljarder kronor.
- Åre-Trondheim 1 timme 30 min (2 timmar 30 min för regiontåg). Kostnaden är cirka 3,1 miljarder kronor.⁴

Att kraftigt reducera dagens restider är nödvändigt för att utveckla många av Mittstråkets funktioner. Det gäller bland annat arbets- och studiependling, en integration av stråkets tjänstemarknader och besöksnäring, tillgänglighet till noder i trafiksystemet som stationer och flygplatser. Kortare restider gör stråkets kvaliteter mer tillgängliga och bidrar till livskvalitet och starkare företag. I figuren nedan jämförs restidsmålen med dagens restider.

Reduktionen av restider måste ske parallellt med en högre turtäthet och robusthet för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

³ Tillväxtverket (2018)

⁴ Baseras på en uppskattning att elektrifieringen av Meråkersbanan utgör två tredjedelar av elektrifieringen av hela Trønderbanan/Meråkersbanan.



Figur 2. Restider i Mittstråket – dagsläge och mål. Såväl avstånd som ringar är proportionerliga.

Punktlig trafik med fler person- och godståg

Även om restiderna spelar stor roll för den strukturella utvecklingen av stråket är det viktigt att arbeta med kvaliteten i trafiken i form av punktlighet, turtäthet och öppettider⁵. Dessa faktorer spelar stor roll för det vardagliga resandet och kan utvecklas tillsammans av myndigheter, länstrafikbolag, operatörer och kommuner.

Målet betonar också att såväl restidsvinster som ökad trafik inte får påverka pålitligheten i trafiksystemet negativt. Enligt Norrtåg har punktligheten Sundsvall-Storlien, mätt som antal tåg inom maximalt 5 minuters försening, varit över 95 % både år 2017 och 2019. Enligt SJ hade Östersund 92 % resenärspunktlighet i december 2019 medan motsvarande siffra för Sundsvall var 93 %.⁶

⁵ Med öppettider avses när den första respektive sista turen går.

⁶ SJ (2020)

Bilaga 3. Analys av Mittstråket

Denna bilaga innehåller fyra delar. Den inleds med en beskrivning av hur aktörer i Mittstråket ser på korridoren och dess betydelse. Den andra delen i analysen tar fasta på hur Mittstråket bidrar till utvecklingsmål, framför allt på den regionala nivån men också hur Mittstråket behandlas ibland annat de nationella planerna för transportinfrastrukturen i Sverige och Norge. Den tredje delen är en analys av Mittstråkets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Avslutningsvis beskrivs av dagens funktioner i stråket, deras utvecklingspotential och bristerna som hindrar att potentialen realiserar.

Stark uppslutning bakom Mittstråket bland offentliga och privata aktörer

Genom hela projektperioden har Projekt Mittstråket fört en nära dialog med regioner, kommuner och Trafikverket genom bland annat projektets styr- och planeringsgrupp. Under 2019 har dessutom hållits enskilda möten med flertalet offentliga aktörer för att utvärdera projektet och undersöka intresset för ett fortsatt arbete. Av dialogen har framkommit med en mycket positiv syn på Mittstråket som projekt. Aktörerna har välkomnat att projektet har haft ett stort inslag av konkreta förbättringsaktiviteter. Vidare ser man fortsatt stora behov av åtgärder på olika nivåer, det vill säga både mindre förbättringar och större, mer genomgripande insatser.

Under arbetet med strategin genomfördes också en övning med planeringsgruppen där Mittstråket ställdes i relation till andra viktiga åtgärder på infrastrukturområdet. Analysen gjordes för Västernorrland, Jämtland Härjedalen samt Sundsvalls och Östersunds kommuner. I samtliga fall är Mittstråket högt prioriterat, även jämfört med andra strategiska stråk och åtgärder. Vid de enskilda mötena med kommuner och regioner framkom samtidigt att några aktörer ser ett behov av ett eget prioriteringsarbete för att etablera och förankra en gemensam bild av vilka projekt som är mest angelägna. Med en tydligare intern prioritering skulle Mittstråkets status höjas ytterligare.

Trafikverket Region Mitt har haft ett stort engagemang i Projekt Mittstråket och har i åtgärdsvalsstudien från 2014 ställt sig bakom målsättningen: *"Mittstråket är ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som främjar utvecklingen i Mittnorden."*⁷

Jernbaneforum Midt-Norge är ett samarbetsforum mellan Trøndelag fylkeskommune och de kommuner i fylket som har järnväg. Det är också en mötesplats för Jernbanedirektoratet och politiker från Stortinget. I yttrandet till Jernbanedirektoratets handlingsprogram för perioden 2018-2029 framför man bland annat fullt stöd för att elektrifieringen av Trønder- och Meråkerbanan ges prioritet 1, med hänvisning till att Meråkerbanan knyter samman Trøndelag med det "mittnordiska, svenska och all-Europeiska" järnvägsnätet och spelar en viktig roll för reducerad klimatpåverkan. Dessutom påpekas att elektrifieringen är avgörande för att få till stånd övriga förbättringar av tågtrafiken som halvtimmesintervall mellan Melhus och Steinkjer och kvartstrafik mellan Trondheim och Vaernes.⁸

⁷ Trafikverket (2014), sid. 4

⁸ Jernbaneforum Midt-Norge (2018)

Meråkers kommun beskriver i Kommunplanens samfunnsdel 2019-2035, att ett av kommunens delmål är att *"Være et forbilde for lokalsamfunnet i satsningen mot å bli et klimanøytralt samfunn"*. En av strategierna för att förverkliga detta mål är att arbeta för en modernisering av Meråkerbanan och utveckling av kollektivtrafikutbudet. Kommunen kan söka samarbete i frågan med grannkommunerna och regionen.⁹ Utveckling av E14 är central för trafiksäkerhet, näringslivet samt möjligheterna att bo och verka i Meråker.¹⁰

I *kommuneplanens samfunnsdel 2010-2022* formulerar Stjørdals kommun målet att E14 ska få fyra fält genom centrum och tillfredsställande gång- och cykelstandard mellan Forrabron och Stjørdal centrum. Därtill lyfter man att underlätta elbilsanvändning inom kommunen och längs E14/Green Highway.¹¹

I Stjørdals kommuneplan 2019-2032 (arbetsmaterial, ej antaget) lyfts att järnvägen nationellt och internationellt får en alltmer central roll för samhällsutvecklingen, både ur miljösynpunkt och sett till det moderna arbetslivets behov. Stjørdal station framhålls som en knutpunkt för företag, offentliga funktioner samt högre utbildning. Studier av NSB¹² har visat att elektrifiering, kortare restider och fler avgångar skulle kunna öka resandet 5-faldigt till/från Stjørdal station, vilket gör stationsområdet till ett av de mest attraktiva lägena i Trøndelag.¹³

Handelskammaren Mittsverige framhåller i sitt remissyttrande till *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029* Mittstråket som en viktig passage för godstrafik mellan hamnarna i öst och väst. Investeringarna i ökad hamnkapacitet i både Sundsvall och Trondheim förväntas innebära ökade godsvolymer och en överflyttning från väg till järnväg då elektrifieringen på norska sidan blir klar. Arbetspendlingen och den starka besöksnäringen bidrar till ett stort antal resor i Mittnorden mellan Atlantkusten, fjällområdena och Bottenhavet inklusive Höga Kusten. Handelskammaren menar att Mittstråket, som knyter ihop både Sveriges och Norges transportsystem, bör pekas ut som ett av Sveriges prioriterade stråk även i Nationella transportplanen 2018-2029. Gränsöverskridande perspektiv bör ligga till grund för prioriteringar i transportplanen.¹⁴

Slutsats för strategin: Det finns en bred uppslutning för Mittstråket på både den norska och svenska sidan. Arbetsformen under projektet med stark betoning på konkreta förbättringsåtgärder och fyrstegsprincipen upplevs positiv och skapar engagemang. Den svenska fyrstegsprincipen speglas i den norska firetrinnsmetodikken, men från norsk sida är man samtidigt tydliga med att elektrifieringen av Trønderbanan och Meråkerbanan är avgörande för järnvägens utveckling och i flera fall utgör en förutsättning för andra förbättringsåtgärder. Det finns stora behov av ytterligare åtgärder som lämpar sig väl för fyrstegsprincipen. Avsaknaden av en tydlig, intern prioritering hos en del aktörer kan försvåra allt för långtgående ambitioner i det fortsatta arbetet med Mittstråket.

⁹ Meråker kommune (2019), sid. 11, 15

¹⁰ Stjørdal kommune. (2010), sid. 11

¹¹ Stjørdal kommune (2010), sid. 22, 43-44

¹² Numera Vygruppen AS, norsk statsägd transportkoncern

¹³ Stjørdal kommune (2018), sid. 2-3

¹⁴ Handelskammaren Mittsverige (2018), sid. 4

Mittstråkets bidrag till utvecklingsmål

Mittstråket (E14, Mittbanan, Meråkers- och Trønderbanan samt Trondheims och Sundsvalls hamnar) ingår i EU:s övergripande nät (comprehensive network). Det är vidare tydligt att Mittstråket spelar en stor roll för att nå de transportpolitiska målen i både Sverige och Norge och att korridoren har potential att ge stora bidrag till de regionala utvecklingsmålen.

I Norges nationella transportplan 2018-2029 ingår elektrifiering av Meråkersbanan. Elektrifieringen tar bort direkta växthusgasutsläpp från järnvägstransporterna och kan minska utsläpp av partiklar och NOx, men investeringskostnaden per kilometer bedöms relativt hög.

Elektrifiering ger också en stor fördel för godstransport med järnväg eftersom det gör det möjligt att köra tyngre godståg. Idag är elektrisk drift billigare än diesel för tågoperatörerna och ger både lägre drifts- och underhållskostnader. Således hjälper elektrifiering till att stärka järnvägens konkurrenskraft, även i relation till vägtransporter. Klimateffekten av elektrifiering kommer därför att vara lika mycket kopplad till en förbättrad potential för överföring av trafik från vägar som reducering av de direkta växthusgasutsläppen från tågdriften.¹⁵

Under pågående planeringsprocess inför Nasjonal transportplan 2022-2033 har transport- och kommunikationsministeriet givit i uppdrag till Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS att identifiera de viktigaste utmaningarna i Norges transportkorridorer och stadsområden och att bedöma varför dessa är viktiga att lösa. I kartläggningen har lyfts att Meråkersbanan så länge den är oelektrifierad har stora utmaningar i form av både utsläpp och transportkostnader. Det sistnämnda påverkas även av den i dagsläget bristande terminalkapaciteten.¹⁶

I den svenska nationella planen för transportsystemet 2018-2029 syns Mittstråket i liten omfattning, men i den föregående planen lyfter Trafikverket att stråket är viktigt för arbetspendlingen, den regionala godstrafiken, besöksnäringen och flyget i Östersund och Trondheim. Stråket hanterar transittrafik Finland–Trondheim.¹⁷

Regionala utvecklingsmålen

Mittstråket ger betydande bidrag till de regionala utvecklingsmålen i Västernorrland och Jämtland Härjedalen. Mittstråket ger ett positivt bidrag till nio av 16 prioriteringar i Västernorrlands förslag till ny regional utvecklingsstrategi och till sju av 36 mål i den gällande regionala utvecklingsstrategin för Jämtland Härjedalen.¹⁸ Mittstråket har en direkt koppling till ungefär hälften av Västernorrlands befolkning och till hela 74 % av invånarna i Jämtland Härjedalen. Det torde vara svårt att hitta andra satsningar med lika

¹⁵ Samferdseldepartementet (2017)

¹⁶ Avinor m fl (2019), sid. 72

¹⁷ Trafikverket (2014)

¹⁸ Region Västernorrland (2019), Regionförbundet Jämtland Härjedalen (2014), Sweco bedömning.

bred strukturell betydelse (för Västernorrland har dock Nya Ostkustbanan en motsvarande roll). Målbild och mål i denna strategi ökar nyttan av Mittstråket ännu mer.

Slutsats för strategin: Mittstråket lyfts fram av såväl EU som Norge och Sverige, men konkurrensen med andra projekt och satsningar är hård. Det talar för att söka en mångfald av finansieringskällor i ett bredare perspektiv och inom såväl transport- som energi och miljöområdet, vilket också samspelar väl med fyrstegsprincipen och dessutom vision och mål på klimatområdet.

Det är angeläget att det finns en tydlig koppling mellan de regionala utvecklingsmålen och Mittstråket. Infrastruktur skapar tillgänglighet, men tillgängligheten kommer till nytta först när den samverkar med regionens styrkor och kvaliteter för att bidra till att nå utvecklingsmål. Mittstråket berör en stor del av invånarna och med målen i denna strategi kan korridoren ge ett stort bidrag till att många viktiga prioriteringar och mål uppfylls.

Styrkor, svagheter, möjligheter och hot

Mittstråkets styrkor, svagheter, möjligheter och hot har identifierats utifrån dels utredningar inom Projekt Mittstråket och av stråkets aktörer, dels dialog med projektets planeringsgrupp. Kartläggningen resulterar i olika typer av kvaliteter som fysiska, demografiska och marknadsmässiga förutsättningar samt hur samarbetet fungerar.

Styrkor

Alla trafikslag. Det är en styrka att Mittstråket omfattar alla trafikslag. I många fall kompletterar trafikslagen varandra och lägger grund för ett hela resan-perspektiv som kommer invånare och verksamheter till gagn. När trafikslagen utvecklas ökar konkurrensen mellan dem, vilket också är gynnsamt för resenärer och transportköpare.

Viktiga transportnoder. I Mittstråket och i anslutning till korridoren finns viktiga hamnar som utgör noder i transportsystemet. Sundsvalls hamn är den 18:e största hamnen i Sverige med en svag utveckling de senaste åren på grund av att det saknas nödvändig kapacitet.

Tabell 2. Hanterad volym gods i större, allmänna hamnar 2013-2018. Källa: Sveriges hamnar

Hamn	2013	2018	Förändring
Luleå	7 995	7 674	-4,0%
Piteå	1 637	2 124	29,7%
Skellefteå	1 508	1 539	2,1%
Umeå	1 760	1 907	8,4%
Örnsköldsvik	744	933	25,4%
Sundsvall	2 126	1 852	-12,9%
Gävle	4 325	5 457	26,2%
Riket	130 060	140 507	8,0%

Trafikverkets basprognos för år 2040 indikerar dock en relativt stark utveckling för hamnområdet Umeå-Sundsvall med en volymökning om drygt 80 %. Det är den 8:e starkaste prognosen av landets 14 hamnområden.

Trondheims hamn består av sju fysiska hamnar som hanterade drygt 4,5 miljoner ton gods under 2018 och är därmed Norges tionde största hamn.¹⁹

Godsbangården i Ånge är en av de största i Norrland med 26 järnvägsspår och bärighet 25 tons axellast.

Trondheim Airport har drygt 4,4 miljoner passagerare (2018) med internationella direktlinjer till Alicante, Amsterdam, Copenhagen, Gdansk, Gran Canaria, Krakow, Helsingfors, Riga, Stockholm, London. Dessutom har man förbindelser med 16 destinationer i Norge. Restiden från Östersund är tre timmar med bil och 4,5 timmar med tåg. Från Åre är restiden två timmar med bil respektive drygt tre timmar med tåg.

Fler viktiga bytesnoder och målpunkter för persontrafiken är järnvägsstationerna i Trondheim, Åre, Östersund och Sundsvall samt flygplatserna Åre Östersund Airport och Sundsvall Timrå Airport.

Prioriterat av EU. Såväl E14 som Mittbanan/Meråkersbanan samt Sundsvalls och Trondheims hamnar ingår i EU:s så kallade övergripande nät.²⁰ Det övergripande nätet ansluter till det högre prioriterade stomnätet. Nätet förvaltas primärt av medlemsstaterna själva, med vissa finansieringsmöjligheter inom ramen för transport- och regionalpolitiken. Fram till 2050 ska stora delar av det övergripande nätet vara fullt driftskompatibelt och uppfylla effektiva standarder för järnväg, elbilar osv.²¹

Stark uppslutning bland stråkets aktörer och etablerade samarbeten.

Planeringsgruppen lyfter fram engagemang och etablerade samarbeten som en styrka. Genom resultatinkänt arbete med att inventera och säkra finansiering för flera åtgärder enligt fyrstegsprincipen har Projekt Mittstråket nått framgång. Uppslutningen kring Järnvägsforum i norr 2019 visade på ett tydligt engagemang för frågorna i regionen. Däremot väljer Region Jämtland Härjedalen och Trøndelag Fylkeskommune att lämna Mittnordenkommittén 2020.

Den svenska fyrstegsprincipen speglas i den norska firetrinnsmetodikken, men från norsk sida är man samtidigt tydliga med att elektrifieringen av Trønderbanan och Meråkerbanan är avgörande för järnvägens utveckling och i flera fall utgör en förutsättning för andra förbättringsåtgärder. Det finns stora behov av ytterligare åtgärder som lämpar sig väl för fyrstegsprincipen. Avsaknaden av en tydlig, intern prioritering hos en del aktörer kan försvåra allt för långtgående ambitioner i det fortsatta arbetet med Mittstråket.

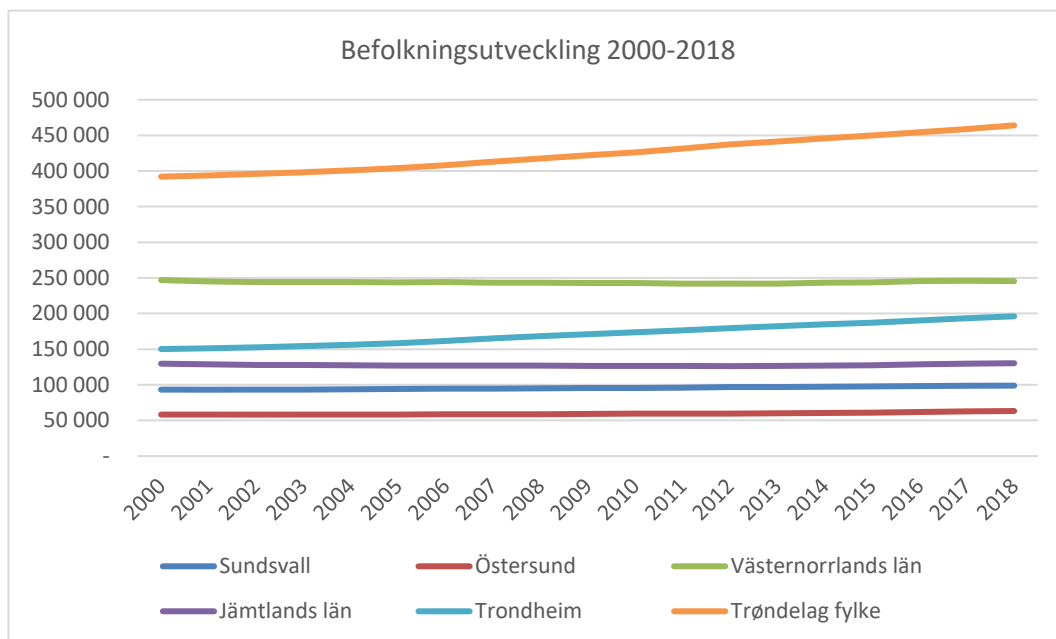
Sundsvall-Östersund-Trondheim. Huvudorterna driver den regionala utvecklingen. Trøndelag fylke och Trondheims kommun har vuxit kraftigt under 2000-talet, Trondheim

¹⁹ SSB (2019)

²⁰ Ramböll (2019b), sid. 15

²¹ EU-kommissionen (2011)

med över 30 %. Sundsvall har vuxit med drygt 6 % och Östersund med 8,5 %. Väster-
norrlands och Jämtlands län har i princip stått stil medan Sverige har vuxit med 15 %.



Figur 1. Befolkningsutveckling 2000-2018. Källor: SCB, SSB, Trondheims kommun.

Hela Mittstråket beräknas ha ökat sin befolkning från ca 435 000 invånare till 487 000
invånare 2040.²² Lärosätena för högre utbildning har över 54 000 studenter.²³

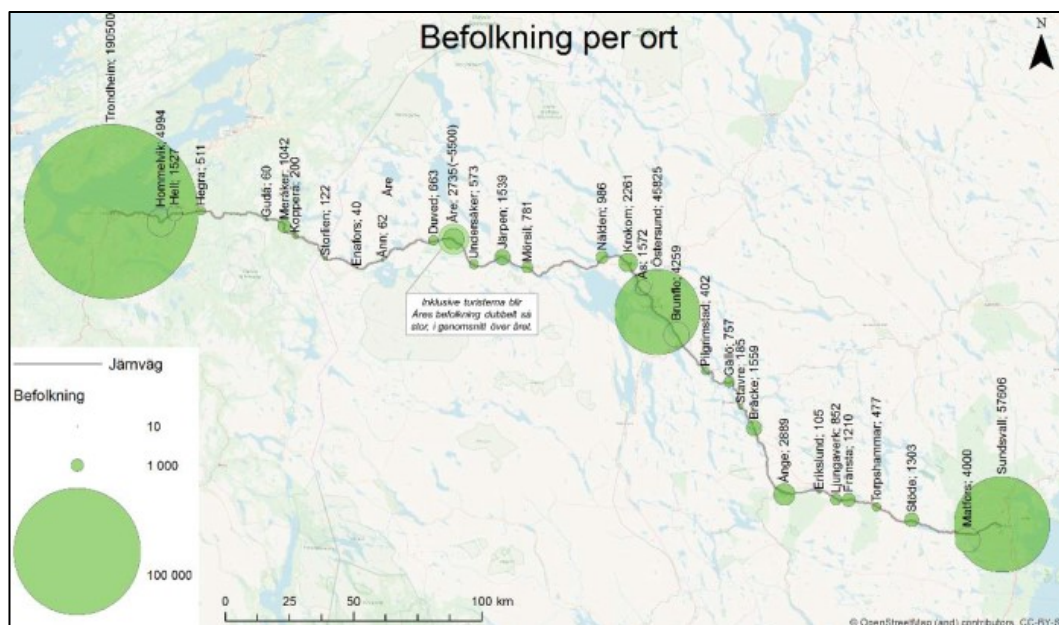
Pärlbandsstruktur med korta avstånd. Förutom de stora kommunerna Sundsvall,
Östersund och Trondheim som utgör drygt 80 % av befolkningen i Mittstråket finns det
flera mindre orter som följer korridoren likt ett pärlband.²⁴ Det bidrar till att göra Mittstråket
till en korridor med hög befolkningstäthet. I ett 20 km bälte mellan ändpunkterna är
befolkningstätheten 53 invånare per kvadratkilometer, vilket är i nivå med Halland och
Blekinge om än en bit efter storstadslänen. Strukturen är gynnsam för tågtrafik.²⁵ Orterna
väster om Åre är dock små, med visst undantag för Meråker.

²² WSP (2018), sid. 18

²³ Trivector (2017), sid. 3

²⁴ Trivector (2017), sid. 4

²⁵ Trivector (2017), sid. 4



Figur 2. Tätorternas befolkningsmängd i Mittstråket. I Åre är värdet kompletterat med antalet gästnätter, vilket utslaget per år fördubblar folkmängden. Källa: Trivector 2017 sid 4

Under åren 2000-2015 växte orterna närmast Sundsvall och Östersund, medan orterna från Pilgrimsstad till Torpshamar fått mellan 5 och 8 % färre invånare.²⁶

Svagheter

Behov av en tydlig målbild och en klar beskrivning av nyttor. Planeringsgruppen för Projekt Mittstråket menar att det finns ett behov av att ha en tydligare målbild för stråkets olika funktioner och även att sammanställa Mittstråkets nyttor på ett mer tillgängligt sätt.

För lite gemensam planering. På grund av olika planeringssystem i Sverige och Norge skapas särskilda utmaningar. Dessa är kanske än mer påtagliga rörande den politiska prioriteringen och samarbetet. Det finns också ett behov av mer samarbete mellan regioner och kommuner i stråket, gärna tillsammans med Trafikverket. Processen "samordnad planering" för Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, där kommuner, regioner och Trafikverket planerade i nära dialog, kan användas som inspiration även i Mittstråket, inte minst mot bakgrund av det goda samarbetet hittills.

Samordning över nationsgränsen. Gränsöverskridande samarbete med Norge innebär skillnader i lagstiftning och processer vilket ger relativt långa beslutsvägar och större administrativa gränser än ett inhemskt projekt.²⁷ De nordiska ländernas transportsystem har under lång tid dessutom präglats av en nord-sydlig orientering.^{28,29}

²⁶ Trivector (2017), sid. 5

²⁷ Trafikverket (2014), sid. 5

²⁸ Kontigo (2015), sid. 2

²⁹ EUBSR (2016), sid. 28

Begränsade regionala ekonomiska medel. De anslagna medlen i länsplanerna motsvarar inte det behov som finns för ett hållbart transportsystem.³⁰ För 2018-2029 finns drygt 1,4 miljarder kronor i länsplanerna i Jämtland och Västernorrlands län.³¹ Ställt till länens geografiska storlek är det en blygsam resursbas. Motsvarande problematik lyfts fram för den norska sidan av Jernbaneforum Midt-Norge som anger att Trøndelagregionen har 9 procent av Norges befolkning och 16 procent av järnvägsnätet, men endast tilldelas 8 av 440 miljarder norska kronor som satsas på investeringsprojekt i järnväg, det vill säga mindre än två procent.³²

I arbetet med Projekt Mittstråket genomförs investeringar för ca 1 miljarder kronor fram till år 2023, en satsning som har möjliggjorts genom bland annat andra finansieringskällor än de nationella och regionala transportplanerna som Trafikverkets landsbygdsatsning.

Möjligheter

Klimatomställningen. Klimatförändringarna utgör ett allvarligt hot, men de går också att se som en möjlighet. Mittstråket har gynnsamma förutsättningar men också utmaningar för att nå en hög grad av klimatanpassning och har utmaningar. Till de förra finns bland annat befolkningstätheten och Ortsstrukturen som talar för en bra tågtrafik, närheten till hållbar energi i form av råvaror för biodrivmedel och vatten- och vindkraft. Till de senare finns en totalt sett relativt liten befolkning, demografiska utmaningar, avsaknaden av elektrifiering på Meråkersbanan och behov av en kombiterminal i Jämtland Härjedalen.

Projektet *Green Highway*³³ har gett stor genklang i stråket och omvärlden. År 2020-2022 arbetar det EU-finansierade samverkansprojektet *Ladda i Mittstråket* för att utveckla 85 laddplatser för elfordon på järnvägsstationerna mellan Storlien och Sundsvall.³⁴ *Förnybart i tanken* är ett gemensamt projekt för Jämtland Härjedalen och Västernorrland som ska bidra till ökad tillgång och efterfrågan på förnybara och hållbara drivmedel.³⁵ *Green Flyway*, med Östersunds kommun och Röros kommun som projektägare, har som mål att skapa en internationell testarena för elflyg och autonoma luftfarkoster.³⁶

Ett ändrat klimat skapar behov av förändrade beteenden som bland annat ger restriktioner på traditionella lösningar rörande transportmedel, bostadsbyggande och industriproduktion. Samtidigt skapar behovet att ställa om till ett fossilfritt samhälle möjligheter för företag inom de gröna näringarna tillika en ökad kommersialiseringspotential inom miljödrivna forskningsinnovationer.³⁷

Kollektivtrafikens roll i ett hela-resan-perspektiv behöver stärkas. Utveckling av de stationer som finns utmed stråket kan bidra till att tåget i högre grad används i ett hela resan-perspektiv. Även knutpunkter i busstrafiken behöver ses över på liknande vis.

³⁰ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 2

³¹ Trafikverket (2018b)

³² Trøndelag fylkeskommune (2019)

³³ Green Highway (2019)

³⁴ Länsstyrelsen Västernorrland (2020)

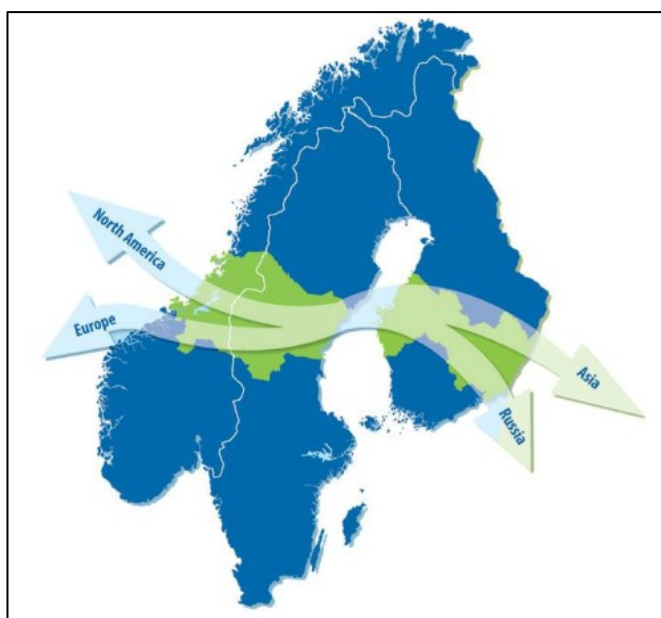
³⁵ Region Jämtland Härjedalen (2020).

³⁶ Östersunds kommun (2019)

³⁷ Sweco (2015), sid. 68

Genom att i exempelvis upphandlingsunderlag ställa krav på att den kollektivtrafik som bedrivs ska vara fossilfri och kunna tankas eller laddas i varje kommun ökar incitamenten för etablering av fler tankstationer för biogas och fler laddpunkter för elfordon i de båda länens samtliga kommuner. Detta eftersom skalfördelarna som kollektivtrafiken medför utgör en viktig garant för försäljning av drivmedel hos de olika leverantörerna.

Internationellt/gränsöverskridande perspektiv. Mittstråket spelar inte bara en viktig regional och bilateral roll i transportsystemet, utan utgör också en internationell förbindelse mellan Atlanten och Östersjön med kopplingar österut. Den internationella funktionen skapar möjligheter kopplat till växande handel och ökande godsflöden. Det innebär också en möjlighet att positionera Mittstråket i internationella sammanhang, inte minst inom EU.



Figur 3. Mittstråket - del av en internationell handels- och transportrelation. Källa: Kontigo (2015)

Sverige och Norge har ett mycket omfattande utbyte i form av handel och även gränsöverskridande ägande av företag. Sverige är Norges tredje största handelspartner efter Storbritannien och Tyskland. Norge är Sveriges näst viktigaste partner efter Tyskland. Norska koncerner har flest utlandsanställda i Sverige. Drygt 17 % av alla anställda i norska bolag i utlandet finns i Sverige, vilket dessutom gör Norge till den tredje största ägaren av företag i Sverige. Samtidigt är Sverige det land som har flest anställda av de utlandsägda företagen i Norge. Nästan var fjärde norrman som arbetar i ett utlandsägt bolag har svenska ägare. Bland svenska dotterbolag i utlandet hamnar Norge på femte plats med drygt 3 % av personalstyrkan.³⁸

³⁸ SSB (2019) och SCB (2019), uttag 191114

Regionförstoring

Med reducerade restider och utvecklad kollektivtrafik kan regionerna längs Mittstråket utvidgas. Det gäller i synnerhet arbetsmarknaderna, men även fler funktionella samband som studiependling och utbyten inom kultur, natur och fritid. Regionförstoringen bidrar till en ökad attraktivitet, då större delar av Mittstråkets kvaliteter blir tillgängliga för fler människor och verksamheter. Större regioner lägger grund för ett bredare utbud av privata och offentliga tjänster och det blir möjligt att driva många verksamheter mer effektivt. Det gör att produktiviteten ökar och sårbarheten minskar.

Det är viktigt att betona kollektivtrafikens roll, som når grupper i samhället utan tillgång till bil och där tågets större räckvidd har potential att skapa nya funktionella samband.

Utveckling av besöksnäringen. Det svensk-norska utbytet inom besöksnäringen är omfattande. Norge svarar för drygt 20 % av samtliga utländska gästnätter i Sverige, flest av alla länder. Sverige är den tredje största besöksnationen i Norge med nästan 9 % av samtliga utländska gästnätter.³⁹

S:t Olavsleden är världens nordligaste pilgrimsled och sträcker sig från Selånger till Trondheim.⁴⁰ Leden belyser kanske bättre än något annat den starka kopplingen mellan Mittstråket och besöksnäringen.

Region Jämtland Härjedalen utgör en mycket viktig besökspunkt i Sverige.⁴¹ Under högsäsong ökar efterfrågan på personresor och många människor hemmahörande i andra delar av landet nyttjar och får kännedom om stråket. I Åre bor exempelvis uppemot 30 000 invånare, som varje vecka byts ut.⁴²

Tabell 3. Gästnätter för de svenska regionerna i Mittstråket. Källa: SCB och Tillväxtverket

	Antal gästnätter per invånare 2018 (rank av 21 svenska län)	Förändring av antal gästnätter 2008-2018 (rank av 21 svenska län)
Jämtland Härjedalen	22,8 (rank 1)	20,4 % (rank 14)
Västernorrlands län	4,8 (rank 13)	16,4 % (rank 19)
Riket	6,4	30,1 %

Trondheim och Trøndelag fylke har mycket omfattande besöksnäring med evenemang som Olavsfestdagene. Trondheim var Norges första huvudstad och Nidarosdomen är världens nordligaste katedral. Utöver en rik historia utmärks regionen också av vacker natur och Trøndelag kallas också "Norges matrike".⁴³

³⁹ SSB (2019) och SCB (2019), uttag 191114

⁴⁰ Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland (2020)

⁴¹ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 20

⁴² Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 28

⁴³ Visit Norway (2020)

Svensk Turism AB framhåller i sitt remissyttrande till förslaget till *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029* att en stor del av det turistiska resandet sker med bil och att många destinationer är helt beroende av vägar med hög tillgänglighet. Bristande vägstandard som leder till sänkt hastighet minskar tillgängligheten för besöksnäringen i delar av landet. Som exempel framhålls E14 till Åre, där hastigheten sänkts från 100 km/h till 80 km/h vilket drabbar en besöksdestination med över 30 000 gästbäddar. Svensk Turism lyfter även att dubbelspår på Ostkustbanan tillsammans med höjd kapacitet på Mittbanan, i synnerhet mellan Åre och Trondheimsområdet, skulle gynna besöksnäringen genom ökad kapacitet, högre pålitlighet och kortare restider.⁴⁴

Utbytet mellan Sverige och Norge inom besöksnäringen är omfattande. Norge svarade år 2018 för drygt 20 % av samtliga utländska gästnätter i Sverige, flest av alla länder. Tyskland och USA är de ledande besöksnationerna i Norge, men Sverige kommer på tredje plats med nästan 9 % av samtliga utländska gästnätter.⁴⁵

Mer gods på järnväg. Potentialen att flytta över godstransporter till järnväg utgör en viktig möjlighet i Mittstråket, bland annat för att korridoren trafikeras av stora godsflöden på E14 och delar av Mittbanan. I dag transporteras ca 0,7 miljoner ton på lastbil över gränsen och inget på järnväg.⁴⁶ Tidigare har ca 400 000 ton/år transporterats över nationsgränsen på Mittbanan/Meråkerbanan. En studie visar på en direkt potential om 500 000 – 1 miljon ton baserat på intervjuer.⁴⁷ Trafikverket⁴⁸ har analyserat en framtida trafik om 6 godståg per dag baserat på norskt underlag, vilket motsvarar i storleksordningen 1,2-1,5 miljoner ton.

Försvarets behov. En aspekt som har lyfts under arbetet med strategin är totalförsvarets behov av förbindelser med Atlantkusten. Försvarsberedningen skriver: "*De geografiska och militärstrategiska realiteterna i närområdet understryker behovet av ett fortsatt och om möjligt fördjupat samarbete med Norge.*"⁴⁹ Och vidare: "*För att kunna motstå ett angrepp är möjligheten att upprätthålla förbindelser västerut avgörande för Sverige. De viktigaste svenska västliga förbindelserna går via västkusten och Göteborg, via västra Svealand till Osloområdet samt via Jämtlands- och Norrbottens län till de norska hamnarna Trondheim och Narvik.*"⁵⁰

Hot

Risk för lägre prioritering på nationell nivå. Såväl den svenska som den norska regeringen vill satsa på Mittstråket, men det finns många angelägna behov i båda länderna. Det är ett ständigt arbete att verka för att Mittstråket lyfts fram för beslutsfattare på den nationella nivån. EU prioriterar Mittstråket genom att såväl Mittbanan/Meråkersbanan, E14 samt hamnarna i Sundsvall och Trondheim ingår i det

⁴⁴ Svensk Turism (2018), sid. 6-7

⁴⁵ SSB och SCB, uttag 191114

⁴⁶ Ramböll (2019a)

⁴⁷ ÅF (2019)

⁴⁸ Trafikverket (2018a)

⁴⁹ Försvarsdepartementet (2019), sid. 300

⁵⁰ Försvarsdepartementet (2019), sid. 119

övergripande transportnätet. Om det nationella intresset sviktar gör det samtidigt Mittstråket mindre intressant för EU.

Demografiska utmaningar. Tidigare har konstaterats att befolkningmängden i Västernorrland och Jämtland Härjedalen har haft en svag utveckling totalt sett. Det sker en urbanisering som innebär att framför allt de största orterna samt orter inom pendlingsavstånd från dessa växer. Eftersom det i hög grad är ett nollsummespel med andra orter och landsbygden i de båda länen innebär detta en utmaning. Dels i form av underlag för privat och offentlig service, dels i form av en minskande skattebas som reducerar det ekonomiska handlingsutrymmet. Det finns också en direkt koppling mellan befolkningmängd och möjlighet att nå politiskt genomslag.

Slutsats för strategin: Det finns en stark samsyn kring stråkets kvaliteter och dess utvecklingspotential med såväl möjligheter som hot. Det är tydligt att en del argument är av karaktären "å ena sidan, å andra sidan". Det tydligaste exemplet är kanske det gränsöverskridande, såväl mellan län som mellan nationer. Å ena sidan ger det samlad kraft i Mittstråket som är större än med ett mer begränsat perspektiv och när varje aktör arbetar ensamt. Likaså blir Mittstråket mer strategiskt i transportsystemet när hela relationen Sundsvall-Trondheim betraktas. Å andra sidan skapar det utmaningar i form av att till exempel planera stråkets utveckling gemensamt, både strategiskt och mer direkt till enskilda projekt. Det är också tydligt att nuvarande styrkor och möjligheter är under hot i form av samma utmaningar som stora delar av Sverige och delvis Norge, det vill säga en svag demografisk utveckling i delar av stråket. Investeringar i Mittstråket är en del av att möta dessa utmaningar, men det krävs satsningar på många andra politikområden för att utveckla attraktionskraften ytterligare.

Dagens och framtida funktioner

Dagens funktioner

Allmänt

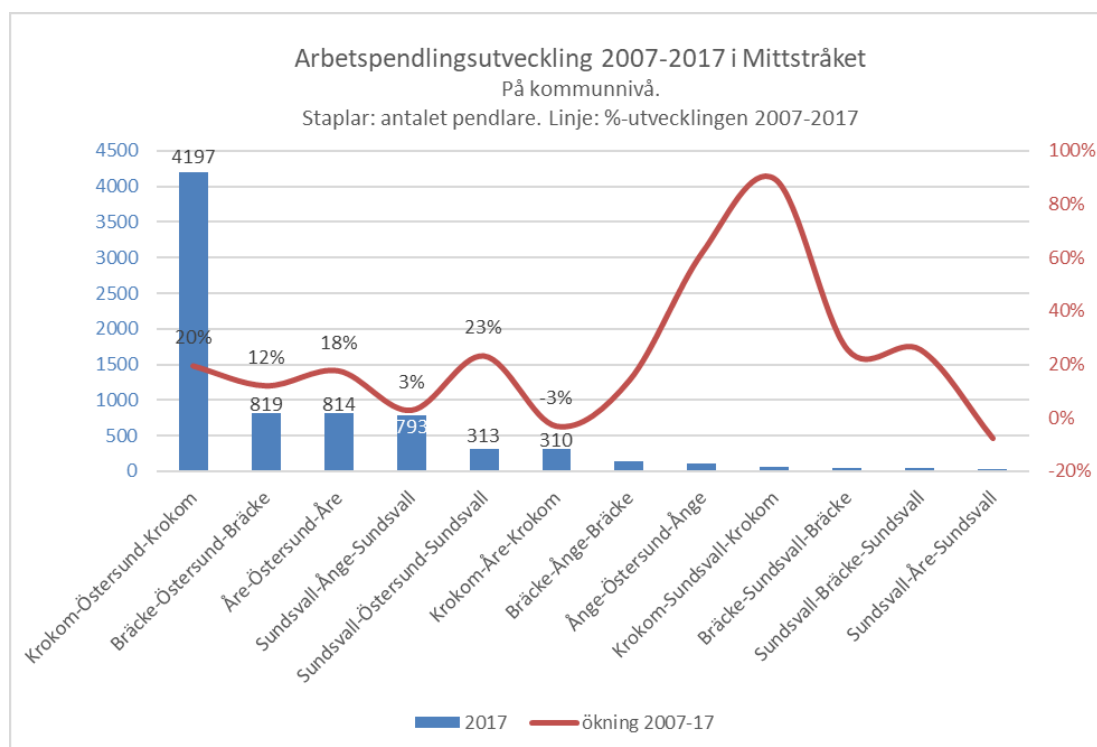
Mittstråket fyller flera funktioner för såväl personresandet (arbets- och studiependling, besöksnäring, långväga resande) som för godstransporter. På ett svenskt nationellt plan har stråket definierats som ett "trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter".⁵¹ Trafikverket lyfter stråkets betydelse för "personresor, arbets- och studiependling till framförallt Östersund och Sundsvall samt dessutom för långväga personresor och ... för godstransporter på både järnväg och väg." Skogsnäringen nyttjar vägsystemet över kortare distanser och järnvägsnätet över längre sträckor. Till dessa trafikslagsövergripande funktioner skall läggas hamnarna i stråkets ändpunkter (Sundsvall och Trondheim) samt internationella flygplatser i Östersund och Vaernes (Trondheim).⁵²

⁵¹ ETOUR & Nordanalys (2006), sid. 22

⁵² Trafikverket (2017), sid. 73

Arbetspendling

Arbetspendlingen i Mittstråket sker nästan uteslutande inom respektive län med en naturlig koncentration närmast städerna. I figuren nedan visas de största pendlingsrelationerna inom Mittstråket, på kommunnivå. Krokomb – Östersund har det i särklass största mellankommunala pendlingsutbytet, följt av Bräcke – Östersund och Åre – Östersund.⁵³ Betydande pendlingsströmmar finns även inomkommunalt, särskilt på sträckorna Matfors/Vattjom-Sundsvall och Brunflo-Östersund.⁵⁴ Väster om Duved finns nästan ingen tätortspendling. På norska sidan bedöms pendlingen vara omfattande från Stjørdal/Hell in mot Trondheim.⁵⁵



Figur 4 Utveckling av arbetspendlingen i Mittstråket 2007-2017. Källa: SCB, Sweco bearbetning

Besöksnäring

Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen och länet är det femte största mått i antal kommersiella gästnätter. Räknat som gästnätter per invånare är Jämtland det ledande länet i Sverige.⁵⁶ Omsättningen i länet uppgår till ca 4,7 miljarder, sysselsätter ca 4 400 årsarbeten och har nära 3 miljoner gästnätter.⁵⁷ I Västernorrland omsätter besöksnäringen ca 5,8 miljarder och sysselsätter ca 3 900

⁵³ SCB (2019), bearbetning Sweco

⁵⁴ Trivector (2017), sid. 6

⁵⁵ Trivector (2017), sid. 6

⁵⁶ SCB (2019), bearbetning Sweco

⁵⁷ Jämtland Härjedalen Turism (2016), sid. 15

årsarbeten. Mätt i antalet kommersiella gästnätter, nära 1,2 miljoner per år, är Västernorrland rikets 16:e besökslän (av 21 län).⁵⁸

Godstransporter

Den norska industrin karaktäriseras av produktionsanläggningar som utnyttjar lokala resurser, exempelvis hantering och i viss mån förädling av bergmaterial. I Trøndelag finns även ett smältverk, pappersindustri och sågverk.⁵⁹ Även i Sverige är bulkhanteringen omfattande och domineras av transporter av rundvirke från Mittstråkets skogsbygder till produktionsanläggningarna vid kusten. I skogsbygderna finns även sågverk och träindustri dit rundvirke transporteras.⁶⁰

Näringslivet i Jämtlands län karaktäriseras av en stor lokal omsättningsmarknad. Av det gods som levereras till målpunkter i Jämtlands län är hela 79 % producerat inom länet. Motsvarande för Västernorrlands län är 52 %. Godsflödesstrukturen i de båda svenska länen i Mittstråket karaktäriseras därför av en hög andel korta transporter.⁶¹

De riksgrensöverskridande godstransporterna som har målpunkt i Mittstråkets län/fylken är däremot tydligt enkelriktade: totalt exporteras 427 000 ton gods per år från Västernorrland och Jämtland till Norge, men endast 9 000 ton i motsatt riktning.⁶²

I de norska hamnarna hanteras en hel del flytande bulk, särskilt olja, bränslen och flytande gas. De svenska hamnarna i Mittstråket har i huvudsak två inriktningar; de är antingen inriktade mot en specifik produkt eller har en mer diversifierad verksamhet. Under perioden 2015-2017 ökade volymen enhetsberett gods med 264 %, flytande gods ökade med 35 % och övrig flytande bulk med 20 %. Däremot minskade skogsprodukter med 20 %.⁶³

Utvecklingspotential

Arbetspendling

Längs väg E14 och Mittbanan har stråket relativt hög befolkningskoncentration, vilket enligt Länstransportplan Jämtlands län anses ge potential för ökad andel kollektivtrafikresande. Pendlingsflödena inom Jämtland är i huvudsak riktade in mot Östersund, men viss pendling förekommer också i motsatt riktning och pendlingen till Åre har ökat under senare år.⁶⁴

I Västernorrlands län trafikeras sträckan Ånge – Sundsvall med både tåg och buss. Restiden mellan kommuncentra överstiger idag 1 timme. Då sträckan trafikeras med tåg erbjuder det ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Bussen är ett viktigt komplement till tåget för att skapa möjlighet till pendling från Ånge och orterna efter väg E45 till

⁵⁸ Landstinget Västernorrland (2017), sid. 14 samt SCB (2019), bearbetning Sweco.

⁵⁹ Ramböll (2019b), sid. 10

⁶⁰ Ramböll (2019b), sid. 10.

⁶¹ Ramböll (2019b), sid. 11.

⁶² Ramböll (2019b), sid. 12.

⁶³ Ramböll (2019b), sid. 9-10.

⁶⁴ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 15

Sundsvall. Åtgärder för att minska pendlingstiden mellan Ånge och Sundsvall till högst en timme skulle göra ökad arbetspendling med kollektivtrafik mer attraktiv.⁶⁵ Satsningarna i Mittstråket bedöms leda till ett ökat regionalt och interregionalt resande.⁶⁶

Besöksnäring

I den jämtländska besöksnäringen finns ett tjugotal större eller mindre destinationer, som i hög grad är beroende av ett välfungerande vägnät. Till exempel reser över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen med bil.⁶⁷ Till Åre-/Storlienområdet finns även möjlighet att resa med tåg. Redan i en studie från 2006 konstaterades att besöksnäringens aktörer i Mittstråket har en tydlig samsyn om behoven av bättre kommunikationer och infrastruktur för att utveckla näringen.⁶⁸

Landstinget Västernorrland lyfter i *Tillväxtstrategi för Västernorrlands besöksnäring* infrastrukturen som en avgörande faktor för framgångsrik besöksnäring. Då Västernorrland och destinationernas närmaknader har ett förhållandevis svagt befolkningsunderlag framhålls det som viktigt att arbeta strategiskt och långsiktigt med att ständigt förbättra infrastrukturen och tillgängligheten. Detta för att minska restiden till länet så att destinationerna ges förutsättning att vara nationellt och internationellt attraktiva och konkurrenskraftiga. För att kunna möjliggöra hållbart resande är det viktigt att det finns utvecklade knypunkter med kollektivtrafik, där olika typer av trafikslag kan kombineras. Emellertid framhålls att då resor inom kollektivtrafiken till övervägande del utförs av länsinvånare, är det svårt att motivera särskilda satsningar enbart för turister. Längs de sträckor som inte är samhällsekonomiskt försvarbara är det därför viktigt att finna innovativa lösningar kring hur befintliga system kan optimeras och användas på ett mer resurseffektivt sätt.⁶⁹

Godstransporter

Det finns en potential att utveckla godstrafiken på järnväg i Mittstråket. Transporter mellan Sundsvall och Trondheim skulle kunna köras på cirka 8 - 9 timmar med marginaler för möten och anpassningar av tidtabellen. I jämförelse med lastbilstransporter i stråket är transporttiden på järnväg i samma storleksordning avseende transporttid, oräknat lagstadgade vilotider för lastbilschaufförer.⁷⁰

Den allmänna efterfrågeökningen på godstransporter förväntas påverka samtliga transportslag i Mittstråket, dock med lägre ökningstakt för järnvägstransporter.⁷¹ Transporter mellan Oslo och norra Norge kan i ökande grad bli aktuella för transport via Mittstråket. Detta är särskilt relevant vid avvikelser, beläggningsarbete och banavbrott

⁶⁵ Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018), sid. 24

⁶⁶ Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018), sid. 24

⁶⁷ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 18

⁶⁸ ETOUR & Nordanalys (2006), sid. 2

⁶⁹ Landstinget Västernorrland (2017), sid. 11-12

⁷⁰ Ramböll (2019a), sid. 85

⁷¹ Ramböll (2019b), sid. 8, 13

söder om Ånge. De växande transportflödena består bl.a. av kraftig ökning av norsk fiskproduktion/export samt konsumtionsvaror till Norge, t.ex. genom e-handeln.⁷²

Det har även identifierats potential för överflyttning av transporter från/via Östersundsområdet till Trondheimsregionen samt från Trondheimsområdet via Mittstråket till Sundsvallsområdet och längre norrut.⁷³ Vidare ser SCA Skog och Inlandståg möjligheter att öka transportererna mellan Krokomb och Sundsvall och aktörer som SCA Logistics och Real Rail ser en potential att nyttja järnvägssträckan Sundsvall – Ånge mer. Tids- och kostnadsaspekter är dock avgörande för en överflyttning till Mittstråket.⁷⁴

För transporter av styckegods, och särskilt i kombitrafik, är potentialen begränsad på grund av befolkningsunderlaget i stråket. Potentialen för överflyttning av gods från väg till järnväg i form av kombi- och containertransport är begränsad på grund av befolkningsunderlaget men skulle teoretiskt sett kunna motivera kombitåg till Östersund. För denna teoretiska potential krävs sannolikt att flera aktörer samverkar om transportererna för att kunna samla tillräckligt stora volymer.⁷⁵

Stråkets hamnar kan hantera alla typer av gods och kan utvecklas för ökande volymer. Ett pärlband av omlastningsplatser från Krokomb till Ånge sörjer för att skogsråvara kan transporteras med järnväg till kustens stora industrier. Kapacitetsutnyttjandet, räknat över ett dygn, på järnväg i stråket är lågt, vilket innebär att det finns utrymme för utökad tågtrafik i stråket samt att attraktiva tåglägen kan erbjudas.⁷⁶

Sett till godstransporter är Mittstråket även intressant i ett större, globalt perspektiv. Genom att utveckla infrastrukturen och transportererna för att knyta samman de nordiska länderna i öst-västlig riktning, finnas det möjlighet att skapa en välfungerande länk mellan Atlanten och Ryssland, med perspektiv på Asien och Kina, respektive Nordamerika.⁷⁷

⁷² ÅF (2019), sid. 14

⁷³ ÅF (2019), sid. 14

⁷⁴ ÅF (2019), sid. 13

⁷⁵ Ramböll (2019a), sid. 91

⁷⁶ Ramböll (2019), sid. i

⁷⁷ Kontigo (2015), sid. 3-4

Bilaga 4. Mittstråkets bidrag till regionala utvecklingsmål

Tabell 4 Mittstråket bidrar till att utveckla nio av 16 prioriteringar i remissversionen för ny regional utvecklingsstrategi för Västernorrland.

Prioriteringar	Samband
Kraftsamling för att attrahera och behålla kompetens och investeringar till länet	Mittstråket bidrar till regionförstoring och samlar kvaliteter i ett större, samlat område, vilket ökar attraktionskraften för både människor och verksamheter.
Universitet, högskolor och forskningsinstitut är motorer för innovation och utveckling	Ju mer specialiserad kunskap, desto större behov av en bredare, mer diversifierad kompetensbas som nås delvis genom regionförstoring. Mittstråket stärker Mittuniversitetet.
Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder	Mittstråket bidrar till regionförstoring och samlar kvaliteter i ett större, samlat område, vilket ökar attraktionskraften för både människor och verksamheter.
Ett sammanhållet system för hållbart resande	En tydligt positiv påverkan genom såväl tågresor som ett hela-resan-perspektiv med t.ex. laddinfrastruktur.
Ökad upplevd närhet till omvärlden, oavsett om den är fysisk eller digital	En viss positiv effekt från Mittstråket, som har potential att öka närheten till Norge och dess tredje största stad med stor resursbas (som t.ex. internationell flygplats).
Finansieringsbeslut tagna för genomförande av nya Ostkustbanan, Mittstråket och Ådalsbanan	(Cirkelresonemang)
Ett sammanbundet logistiksystem som ger kraftigt minskad klimatpåverkan från länets transportsektor.	Mittstråket stärker ett hållbart logistiksystem genom att bl.a. underlätta omlastning av gods.
Ett regionalt matchat utbildningsutbud	Mittstråket knyter samman Sundsvall-Östersund och underlättar matchningen mellan utbildningsutbud och efterfrågan för det livslånga lärandet.
Fler nya och växande hållbara företag och fler företagsamma invånare	Mittstråket vidgar marknaderna för vissa branscher genom ökad närhet Sundsvallsregionen-Östersund, vilket underlättar samarbete med kunder, leverantörer och andra parter.

Tabell 5 Mittstråket bidrar till att utveckla sju av 36 mål i den regionala utvecklingsstrategin för Jämtland Härjedalen.

Övergripande mål under olika prioriteringar:	Samband
Prioritering 1: Företagande, innovation, FoU Fler arbetstillfällen och fler företagare	Mittstråket vidgar marknaderna för en del branscher i Jämtland, framför allt genom ökad närhet till Sundsvallsregionen. Därmed underlättas samarbete med kunder, leverantörer och andra parter.
Prioritering 1: Företagande, innovation, FoU Ökade förädlingsvärden och mer försäljning utanför länet	Mittstråket vidgar marknaderna för en del branscher i Jämtland, framför allt genom ökad närhet till Sundsvallsregionen. Därmed underlättas samarbete med kunder, leverantörer och andra parter.
Prioritering 3: Resurssnålare och effektivare Hög energieffektivitet inom boende/ byggande, kommunikationer och industri	En viss positiv påverkan från Mittstråket som bland annat erbjuder mer energieffektiva resor regionalt samt till och från kusten och norra Norge.
Prioritering 3: Resurssnålare och effektivare Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi	En liten, positiv effekt från Mittstråket, som erbjuder transporter som delvis är oberoende av fossil energi.
Prioritering 4: Besöksnäring och attraktivitet Fler personer besöker och bosätter sig i länet	Mittstråket reducerar restiden från befolkningskoncentrationer mellan Trondheim och Sundsvall och kusten i mellersta Sverige, vilket bidrar till ökade möjligheter för besöksnäringen.
Prioritering 5: Infrastruktur och samhällsservice Förbättrade kommunikationer överbryggas de långa avstånden	Tydligt positivt samband genom att Mittstråket reducerar restiden i korridoren Trondheim-Sundsvall med kopplingar såväl norrut som söderut.
Prioritering 5: Infrastruktur och samhällsservice En god service kan erbjudas alla invånare	Mittstråket knyter samman Storlien-Krokom-Åre-Östersund-Bräcke och underlättar för länets invånare att ta del av det samlade serviceutbudet.

Bilaga 5. Utvecklingsplan

Utvecklingsplanen innehåller åtgärder för att stärka Mittstråket. Åtgärderna presenteras i en struktur med följande rubriker:

- Åtgärd med hänvisning till var den beskrivs närmare.
- Vilken brist som åtgärden ska avhjälpa enligt kapitel 4 i huvudrapporten.
- Vilket mål för Organisation Mittstråket enligt kapitel 2 i huvudrapporten som åtgärden stärker.
- Vem som har rådighet över åtgärden, det vill säga kan genomföra den.
- Vilken prioritet som åtgärden bedöms ha för Organisation Mittstråket.
- Vem eller vilka av Mittstråkets aktörer som föreslås ta ansvar för åtgärden tills aktören med rådighet tar över.
- Externa finansieringskällor som kan vara aktuella.
- Bedömning av när åtgärden kan genomföras med följande klasser: Nära (1-2 år), Kort (2-5 år), Medel (5-10 år) och Lång (10 år eller mer).

Det är viktigt att betona att ovanstående bedömningar kan och bör revideras löpande inom arbetet för Organisation Mittstråket.

Steg 1 – Tänk om

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Framtagande (och genomförande) av gemensam handlingsplan för förnybara drivmedel (samordnas med aktörernas ordinarie uppdrag) (Källa: Projekt Mittstråket)	Hög klimatpåverkan från transporter Bristande tillgänglighet till förnybara bränslen	Alla har tillgång till en mångfald av fossilfria drivmedel	Region Kommun Länsstyrelserna	Hög	Organisation Mittstråket Länsstyrelser Y och Z Förnybart i tanken	Klimatklivet 1:1-anslaget	Nära (1-2 år)
Kommunikation och information för att få fler att resa kollektivt och hållbart, t.ex. mobility managementinsatser som nudging för förändrat beteende. (Källa: Projekt Mittstråket, Trivector 2019)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region/RKM Kommun	Hög	Organisation Mittstråket	1:1-anslaget Regionalfond Klimatklivet Interregmedel	Nära (1-2 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Trafikslagsövergripande trafikstrategi för hela stråket som innebär satsningar/investerings på utvecklad kollektivtrafik, fler avgångar och anslutande tåg och buss. (Källa: Projekt Mittstråket 2019)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel, Punktlig trafik med fler person- och godståg	Region Kommun	Hög	Organisation Mittstråket Regioner/RKM Kommuner	1:1-anslaget	Nära (1-2 år)
Samordnad stationsnära samhällsplanering för tillgänglighet till stationer, gynna tåg och buss samt cykel och gång (Källa: Sweco 2019)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel, Tillgång till effektiva bytes- och omlastningspunkter för sömlösa resor och transporter	Region/RKM Kommun	Hög	Regioner/RKM		Närakort (1-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Godskoordinator för samordning av efterfrågan på godstransporter och utbud av attraktiva transportlösningar med tåg (Källa: Mittnorden-kommittén)	Möjlighet: Godstransporter på järnväg (se kapitel 3)	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Näringsliv	Hög	Mittnorden-kommittén	Mittnorden-kommittén år 2020, oklart framöver Olika källor för åtgärder	Nära (1-2 år)
Gemensam eller samordnad (översikts-) planering för att utveckla funktionella samband utöver transportinfrastrukturen (Källor: WSP 2018, Sweco 2019)	För lite gemensam planering (se kapitel 3)	Indirekt koppling till målbilden samt flera mål	Kommuner	Medel	Kommuner	Oklart	Närakort (1-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Upprätta en samarbetsplattform för företag för mer effektiva logistiklösningar med tåg. Särskilt viktigt för företag som inte har egna godsvolymer av tillräcklig storlek för tåg. (Källa: Ramböll 2017)	Bristande samordning för att skapa förutsättningar att köra vagnslasttåg.	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Näringslivet	Medel	Regionala godstransportrådet	Oklart	Kort (2-5 år)

Steg 2 - Optimera

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Ökat turutbud i kollektivtrafiken, bl.a. i högtrafik Sundsvall-Östersund, i hela stråket i lågtrafik samt fler turer Storlien-Trondheim (Källor: Trivector 2017, Trivector 2019, Trafikverket 2019a, Jernbaneforum Midt-Norge 2018)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Punktlig trafik med fler person- och godståg	Region/RKM Norrtåg Kommun	Hög	RKM Norrtåg Kommuner	Oklart	Närkort (1-5 år)
Inför taktidtabell för tåg och samordna tidtabellerna med busstrafiken (Källa: Trivector 2017)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region/RKM Kommun	Hög	Regioner/RKM	Ej aktuellt	Närkort (1-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Linjer med flera linjevarianter behöver rationaliseras till entydiga linjesträckningar för att förenkla för resenären (Källa: Trivector 2017, Trivector 2019)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region/RKM Kommun	Hög	Regioner/RKM	Ej aktuellt	Närkort (1-5 år)
Utveckla resenärsinformation (skyltning, hållplatsinformation, m m) för att underlätta bland annat resor över nationsgränsen, för sällanresenärer och besökare (Källa: Trivector 2019)	Låg grad av samordning mellan tåg- och busstrafiken över administrativa gränser, vilket gäller såväl tidtabellerna som taxan/biljettpiserna och resenärsinformation. Ex. otydligt att Hell är station för Trondheim Airport	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region/RKM Norrtåg Trafikverket Besöksnäring	Hög	Organisation Mittstråket	Regionalfond Interreg 1:1-anslaget	Nära (1-2 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Åtgärder för att underlätta hållbara resor från dörr till dörr; till exempel busskurer, busskörfält, skottning av vintercykelvägar, elbussinfrastruktur, m m. (Källa: Projekt Mittstråket 2019)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region Kommun	Hög	Regioner/RKM Kommuner	Regionalfond Interreg Stadsmiljöavtal? Klimatklivet?	Nära- Kort (1-5 år)
Öka samordningen mellan tåg- och busstrafik för att undvika intern konkurrens. Anpassa upphandlingar. (Källa: Trivector 2017)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Region/RKM Kommun	Medel	Regioner/RKM Norrtåg	Ej aktuellt	Nära- medel (1-10 år)
Utveckla knutpunkterna i trafiken för att underlätta samordning mellan trafikslag (Källor: Jernbaneforum Midt-Norge 2018, Trivector 2017, Sweco 2019)		Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Trafikverket Kommun Region/RKM	Medel	Regioner/RKM Kommuner	Länstransport- planer Klimatklivet	Kort- medel (2-10 år)

Steg 3 – Bygg om

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Laddinfrastruktur på alla stationer längs Mittstråket Sundsvall – Trondheim (Källor: Ladda i Mittstråket, Projekt Mittstråket)	Hög klimatpåverkan från transporter Bristande tillgänglighet till förnybara bränslen	Alla har tillgång till en mångfald av fossilfria drivmedel	Kraftbolag och kommuner	Hög	Länsstyrelser Regioner Kommuner Projekt Ladda i Mittstråket	Regionalfond Klimatklivet Interreg 1:1-anslaget Stadsmiljöavtal	Nära-Kort (1-5 år)
Införande av samtidig infart i Nedansjö, Stöde, Fränsta samt underlätta möten mellan in- och utfart i Ånge (Källa: Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitetsutnyttjande Turutbud i underkant	Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommuner	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)
Åtgärdande av plankorsningar samt optimering av spårgeometri för hastighetsoptimering upp till 160 km/h Stöde-Östersund (Källa: Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitetsutnyttjande Turutbud i underkant	Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommuner	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Åtgärdande av plankorsningar samt optimering av spårgeometri för hastighetsoptimering upp till 160 km/h Östersund-Storlien (Källa: Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitets- utnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Medel	Trafikverket, kommuner	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)
Mötesstation mellan Nedansjö-Stöde. Källa: (Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitets- utnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommuner	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)

40(55)

RAPPORT
2020-02-10

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKETS FORTSATTA
UTVECKLING - BILAGOR

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Planskildhet vid Bräcke station för att undvika spårspring och ökad hastighet. (Källa: Trafikverket 2019a. Steg 2-åtgärd finns för kortsiktig förbättring)	Långa restider Högt kapacitetsutnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommun	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)
Kapacitetshöjande åtgärder vid Östersund södra bangårdsände (södra utfart), förlängning av dubbelspår och planskild korsning för gång och cykel (Källa: Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitetsutnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommun	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Kort (2-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Förlängning av plattform i Järpen (Källa: Trafikverket 2019a)	Långa restider Högt kapacitets- utnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Trafikverket, kommun	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Nära (1-2 år)
Elektrifiering av Meråkerbanan (Källa: Projekt Mittstråket, ett stort antal utredningar och underlag)	Meråkersbanan ej elektrifierad.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Reducerade restider	Jernbane- direktoratet	Hög	Organisation Mittstråket	Norge	Kort (2-5 år)

42(55)

RAPPORT
2020-02-10

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKET FORTSATT
UTVECKLING - BILAGOR

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Trespårsstation Sundsvall-Ånge (Källor: Ramböll 2019, Trafikverket 2019a)	Högt kapacitetsutnyttjande på järnvägen under högtrafik	Fördubbla tågets marknadsandel för gods Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Hög	Kommunerna Ånge och Sundsvall	Nationell plan, trimningsanslag	Medel (5-10 år)
Pilgrimstad, hastighetshöjande åtgärder till 70-80 km/h förbi plattformen på avvikande spår (klart 2030) (Källor: Projekt Mittstråket, Trafikverket 2019a)	Långa restider	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Trafikverket	Hög	Trafikverket	Ligger i paket för Mittbanan i nationella plan 2018-2029	Medel (5-10 år)
Nytt uppställningsspår vid Östersund västra, bl.a. för att kunna köra regionaltågen till Östersund vidare till Östersund Västra. Källa: Projekt Mittstråket)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Trafikverket	Hög	Östersunds kommun Region/RKM	Nationell plan, eventuell regional/kommunal medfinansiering	Medel (5-10 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Större satsning med hastighetshöjande (100 km/h) och bärighetsförstärkande åtgärder på och längs E14 mellan Sundvall och Trondheim. (Källa: Projekt Mittstråket)	Långa restider	Utveckling av transportkorridoren	Trafikverket, Vegvesendet	Hög	Regioner Kommuner	Nationell plan inkl bärighetsmedel och Näringslivspott	Medel (5-10 år)
Färdigställande av mitträckesseparering i delar av E14, t.ex. förbifart Brunflo och sträckan Blåberget-Matfors. (Källa: Projekt Mittstråket)	Långa restider	Utveckling av transportkorridoren	Trafikverket	Hög	Regioner Kommuner	Nationell plan	Kort-Medel (2-10 år)

44(55)

RAPPORT
2020-02-10

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKET FORTSÄTTA
UTVECKLING - BILAGOR

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Mötesstationer mellan Dvårsätt-Täng, väster om Nälden, vid Mattmar, vid Gevsjön	Långa restider Högt kapacitets- utnyttjande Turutbud i underkant	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Restidsmål Punktlig trafik med fler person- och godståg	Trafikverket	Medel	Trafikverket, kommuner	Nationell plan, landsbygdsatsningar, andra riktade medel	Medel (5-10 år)
Fortsatt utveckling av Meråkerbanan med bl.a. reduktion av lutningar, mötesspår och på längre sikt dubbelspår, bl.a. Trondheim-Stjørdal, (Källor: Ramböll 2019, Trivector 2017, Jernbaneforum Midt-Norge 2018)	Banlutningar över 10‰ begränsar vagnvikten. Alternativt krävs två lok. Korta mötesspår på Meråkerbanan samt i Sverige väster om Stroflon.	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Fördubbla tågets marknadsandel för gods Reducerade restider	Jernbane- direktoratet	Medel	Organisation Mittstråket Trøndelsg Fylkeskommune Kommuner	Norge	Lång (10- år)

Steg 4 – Bygg nytt

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Näliden station (Källa: Projekt Mittstråket)	Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel	Trafikverket	Hög	Krokoms kommun	Regionalfond Stadsmiljöavtal Klimatklivet	Kort-Medel (2-10 år)
Bräcke triangelspår ligger i nationell plan, efter elektrifiering av Meråkersbanan förväntas godsvolymer öka. (Källa: Trafikverket 2019a)	Högt kapacitetsutnyttjande på järnvägen	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Trafikverket	Hög	Organisation Mittstråket Regioner	Nationell plan	Medel (5-10 år)
Ny bana Sundsvall-Stöde inkl ny station i Vattjom (Källa: Projekt Mittstråket, Trivector 2017)	Långa restider	Tredubbla kollektivtrafikens marknadsandel Reducerade restider	Trafikverket	Hög	Organisation Mittstråket Regioner Kommuner Operatörer	Nationell plan	Lång (10-år)

46(55)

RAPPORT
2020-02-10

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKET FORTSATT
UTVECKLING - BILAGOR

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Större investeringar på Mittbanan som gör att den i stora delar klarar 250 km/h, bl.a. ny järnväg Sundsvall-Stöde (se ovan) och nya mötesstationer längs hela banan. (Källa: Projekt Mittstråket)	Långa restider Högt kapacitetsutnyttjande på järnvägen under högtrafik	Tredubbla kollektivtrafikens Reducerade restider	Trafikverket	Hög	Organisation Mittstråket	Nationell plan	Lång (10-år)
Logistikparken i Sundsvall, med kringliggande infrastruktur, t.ex. Malandstriangeln/anslutningsspår. (Källa: Projekt Mittstråket)	Otillräcklig terminalkapacitet i stråket	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Kommun Trafikverket Privata aktörer	Hög	Sundsvalls kommun	Klart	Kort (2-5 år)

Åtgärd	Brist	Leder mot mål	Rådighet	Prioritet för Mittstråket	Förslag på ansvarig	Externa finansieringskällor	När i tid
Utvecklad, samlad godsterminal i Trondheimsområdet med tillräcklig kapacitet inklusive mellan Hell och terminalen (Källor: Jernbaneforum Midt-Norge, Ramböll 2019, ÅF 2019, Projekt Mittstråket)	Otillräcklig terminalkapacitet i stråket	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Jernbane-direktoratet BaneNor	Hög	Organisation Mittstråket	Norge	Kort-Medel (2-10 år)
En öppen godsterminal i Östersund är en förutsättning för att flytta över gods från lastbil till järnväg i de centrala delarna av stråket. (Källor: Ramböll 2019, ÅF 2019)	Otillräcklig terminalkapacitet i stråket	Fördubbla tågets marknadsandel för gods	Jernbane-direktoratet BaneNor	Hög	Organisation Mittstråket	Norge	Kort-Medel (2-10 år)

Bilaga 6. Finansieringskällor

- Nationella planen: Den svenska nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 innehåller åtgärder på Mittbanan för totalt cirka 634 miljoner kronor. Åtgärderna omfattar triangelspår i Bergsåker, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder mellan Sundsvall–Ånge och vidare Ånge–Östersund.
- Nasjonal Transportplan: I den norska Nasjoal Tranportplan finns medel avsatta för bland annat färdigställande av dubbelspår mellan Hell och Vaernes, samt elektrifiering av Trønderbanen och Meråkersbanan.⁷⁸
- Länstransportplaner: Den regionala transportplanen för Västernorrland 2018-2029 innehåller 18,2 miljoner kronor för EU-Projekt Mittstråket samt ytterligare 39,5 miljoner kronor för "ej namngivna insatser" i Mittstråket.⁷⁹
- Stadsmiljöavtal: Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029. Den sjunde ansökningsomgången för stadsmiljöavtal öppnade den 6 november 2019 och stänger den 24 januari 2020. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara godstransportlösningar. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. Stöd får ges till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov och som avser
 - en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, vänthall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik, eller
 - ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. Stöd lämnas även till investeringar i anläggningar för nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik för att demonstrera och prova dessa.
 - en väg, gata, spåranläggning, lastplats, samlastningsplats eller annan anläggning eller del av anläggning för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution.

⁷⁸ Ramböll (2019b), sid. 23

⁷⁹ Landstinget Västernorrland (2018), sid. 27

- Stöd får även ges till investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransport.⁸⁰
- EU: Horisont 2020 är EU:s ramprogram för forskning och innovation. Programmet är världens största satsning på forskning och innovation och har en total budget på runt 80 miljarder euro. Inom Horisont 2020 finns programmet Smarta, gröna och integrerade transporter, som syftar till att öka konkurrenskraften för den europeiska transportindustrin för att uppnå ett europeiskt transportsystem som är resurseffektivt, klimatsmart och miljövänligt. Programmet finansierar ett resurseffektivt transportsystem som tar hänsyn till miljön genom att göra flygplan, fordon och fartyg renare och tystare. Detta ska ske genom att utveckla smart utrustning, infrastruktur och tjänster samt genom att förbättra transport och rörlighet i stadsområden.⁸¹
- InfraSweden2030: är ett nationellt strategiskt innovationsprogram (SIP) som finansieras via Vinnova, Energimyndigheten och Formas. InfraSweden2030 administreras via KTH. I programmet samarbetar företag, organisationer, högskolor och andra nyckelaktörer från infrastrukturbranschen med den övergripande visionen att "2030 har Sverige en konkurrenskraftig transportinfrastruktur som möjliggör klimatneutrala transporter som möter samhällets ekonomiska och sociala utmaningar." InfraSweden2030 har 6 st fokusområden: Klimatneutral transportinfrastruktur, Uppkopplad transportinfrastruktur, Konstruktionslösningar och byggmetoder, Ökad produktivitet av infrastruktur, Tillståndsbedömning, drift & underhåll samt Ökad kompetens och attraktivitet.⁸²
- Energimyndigheten: Energimyndigheten finansierar en rad verksamheter på energiområdet. Biodrivmedelsprogrammet syftar till att bidra till omställningen mot ett hållbart och förnybart energisystem. Programmet är planerat att pågå 2017-2021 och budgetramen för perioden är 180 miljoner kronor. Energimyndigheten har även utlysningar där forskare kan söka medel för forskning inom olika områden, exempelvis inom programmet Lokal och regional kapacitetsutveckling för energiomställning och minskad klimatpåverkan (åren 2018-2020). 2019 utlyste Energimyndigheten en annan utlysning, Bidra till att skapa ett transporteffektivt samhälle. En annan utlysning som kom 2019 är Främja utveckling och användning av hållbara förnybara drivmedel genom systemanalyser med sista ansökningsdag 2020-02-19. Forskare, och andra som arbetar med eller har nytta av systeminriktade analyser i sitt arbete kan söka stöd för att främja utveckling och användning av hållbara förnybara drivmedel.⁸³

⁸⁰ Trafikverket (u.d.)

⁸¹ Vinnova (2019)

⁸² InfraSweden 2030 (u.d.)

⁸³ ÅF (2019), sid. 44

- Klimatklivet: Klimatklivet är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Andra önskade effekter är spridning av ny teknik, marknadsintroduktion, bättre hälsa och sysselsättning samt att andra miljömål än Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt. Ansvaret för Klimatklivet är uppdelat på framför allt Naturvårdsverket och länsstyrelserna. Energimyndigheten och andra statliga myndigheter bidrar i många fall med synpunkter och underlag för bedömningar inom sina respektive sakområden.⁸⁴
- Miljökompensation för godstransporter på järnväg: Regeringen har beslutat om miljökompensation för att främja godstransporter på järnväg, genom att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Ett villkor för bidrag är att beviljad miljökompensation ska avspeglas i det pris som köparen av godstransporttjänsten betalar. Villkoret innebär således att miljökompensationen ska ge en effekt på priset.⁸⁵
- Europeiska regionala utvecklingsfonden: För programperioden 2014-2020 ska Tillväxtverket fördela cirka åtta miljarder kronor ur fonden till åtta regionala strukturfondsprogram och ett nationellt regionalfondsprogram. ERUF investerar i tillväxt och sysselsättning för att stärka den regionala utvecklingen, exempelvis genom TM4 (Stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer) samt TM7 (Främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur). Strukturfondspartnerskapet (exempelvis regionförbund, länsstyrelser, kommuner, arbetsmarknadens organisationer osv) prioriterar vilka projekt som ska få stöd. Det formella beslutet fattas av Tillväxtverket.⁸⁶
- Anslag för regionala tillväxtåtgärder, det så kallade 1:1-anslaget, förvaltas av regionerna. Anslagen utgör en medfinansiering som maximalt kan utgöra 50 % av den totala finansieringen. Verksamheten styrs av *Förordningen om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken*. Projektverksamheten ska ligga utanför ordinarie verksamhet och vara avgränsad i tid, ekonomi och arbetsinsats. Medfinansiering kan lämnas för anställning av personal och andra utgifter för att starta, genomföra och avsluta projekt.⁸⁷
- Särskilda insatser. Det är vanligt att regering och riksdag beslutar om särskilda insatser med olika syften. Ett sådant exempel är den så kallade landsbygdsatsningen för åren 2016-2019, som syftade till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden samt föreslå underhållsåtgärder för järnväg på landsbygden.⁸⁸

⁸⁴ ÅF (2019), sid. 42

⁸⁵ ÅF (2019), sid. 42

⁸⁶ ÅF (2019), sid. 43

⁸⁷ Region Jämtland Härjedalen (2019)

⁸⁸ Trafikverket (2016)

Litteraturförteckning

Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, & Nye Veier AS. (2019). Nasjonal transportplan 2022-2033 Oppdrag 3. Utfordringer i transportkorridorer og byområder.

E12 Atlantica Transport (2018). För gränsöverskridande infrastrukturplanering

ETOUR & Nordanalys (2006). Analys av förutsättningarna för samarbete Sundsvall - Östersund - Trondheim kring upplevelsenäringarna.

EU-kommissionen (2011). Connecting Europe: EU:s nya stomnät för transporter. https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-706_sv.htm. Uttag 191125

EUSBSR (2016). Trends challenges and potentials in the Baltic sea region.

Försvarsdepartementet (2019). Försvarsberedningen. Värnkraft - Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret. DS 2019:8.

Green Highway (EU-projekt) (2019). www.greenhighway.se Uttag 200120

Handelskammaren Mittsverige (2018). Remissyttrande. Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Handelskammaren Mittsverige (2019). Analys av BK4 utbyggnad Jämtland & Västernorrland.

InfraSweden 2030 (u.d.). <https://www.infrasweden2030.se/> Uttag 191125

Jernbaneforum Midt-Norge (2018). Jernbaneforum Midt-Norges uttalelse til høring om Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018 – 2029. <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/9343e289a7804517a535ca3cc1f6f453/jernbaneforum-midt-norge.pdf> Uttag 191125

Jämtland Härjedalen Turism (2016). Jämtland Härjedalen 2030. Strategi för besöksnäringen.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018). Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län. Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030. Beslutad i förbundsdirektionen 2018-06-13.

Kontigo (2015). Den breda korridoren. Förutsättningar och utmaningar för en samlad öst-västlig transportkorridor i mellersta Norden.

Länsstyrelsen Jämtland Härjedalen (2017). Miljömålsbedömningar

Landstinget Västernorrland (2017). Tillväxtstrategi för Västernorrlands besöksnäring.

Landstinget Västernorrland (2018). Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029, Version 2018-01-18, Redovisning till Regeringen 31 januari 2018.

Länsstyrelsen Västernorrland (2019). Regional årlig miljömålsuppföljning 2019 i Västernorrland

Länsstyrelsen Västernorrland (2020). 85 nya laddplatser för elbilar mellan Sundsvall och Storlien. Pressmeddelande 200113

Meråker kommune (2019). Kommunepianens samfunnsdel 2019-2035. Meråker – på naturlig vis!

Mittnordenkommittén (2019). Verksamhetsplan 2020

Nelldal B-L. (2019). Stockholm-Östersund 4.0 - Möjligheter för kortare restid med tåg på kort och lång sikt

Projekt Mittstråket (2019). Mittstråket Strategi åtgärder och pusselbitar 191022

Ramböll (2019a). Godstransporter och omlastningspunkter i Mittstråket

Ramböll (2019b). Godstransporter och omlastningspunkter i Mittstråket, kortversion

Regionförbundet Jämtlands län (2014). Jämtland/Härjedalen 2030. Innovativt & attraktivt. Regional utvecklingsstrategi 2014-2030

Region Jämtland Härjedalen (2018). Länstransportplan 2018-2029.

Region Jämtland Härjedalen (2019). Projektstöd.

<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/naringsliv/projektstod.4.15591b8415700f7566b43c5e.html> Uttag 200124

Region Jämtland Härjedalen (2020). Förnybart i tanken

<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/valfardklimatochkompetens/energioklimat/projektinomenergioklimat/pagaendeprojekt/fornybartitanken.4.38ab3da116d26b1631fb4c.html> Uttag 200125

Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland (2020). S:t Olavsleden.

www.stolavsleden.com/sv Uttag 200123

Region Västernorrland (2019). Ett Västernorrland. Handlingskraft, livskraft och naturkraft. Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland. Remissversion.

Samferdseldepartementet (2017). Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Samferdseldepartement (2019). Prop. 1 S (2019 – 2020) Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Utgiftskapitler: 1300 – 1370 Inntektskapitler: 4300 – 4361, 5577, 5611, 5619, 5622 og 5624

SJ (2020). Ankomstpunktighet för december 2019. <https://www.sj.se/sv/om/om-sj/hallbarhet/punktighet/resenarspunktighet.html> Uttag 200114

Statistiska Centralbyrån (2019). Diverse dataunderlag för bl.a. befolkning

Statistisk Sentralbyrå (2019a). Diverse dataunderlag för bl.a. befolkning

Statistisk Centralbyrå (2019b). Godstransport på kysten. Hämtat från

<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/havn>

- Stjørdal kommune (2010). Kommuneplanens samfunnsdel 2010-2022 inkl deltema klima og energi.
- Stjørdal kommune (2018). Fagnotat 3. Stjørdal kommunes samfunnsdel 2019-2032. Næring. Ikke vedtatt.
- Svensk Kollektivtrafik (2019). Kollektivtrafikbarometern 2018
- Svensk Turism (2018). Remissyttrande. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, diarienummer N2017/05430/TIF
- Sveriges Radio P4 Jämtland (2020). Elektrifiering av Meråkerbanan närmare än någonsin – nu startas projektet igen. <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?artikel=7385197> Uttag 200123
- Sweco (2015). Hållbar tillväxt Sundsvallsregionen
- Sweco (2016). Nyttöanalys Nya Ostkustbanan
- Sweco (2019). Mittstråket Norden. Utvecklingsinriktning Boverkets ÖP-modell
- Tillväxtverket (2018). Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2018
- Trafikanalys (2019). Transportarbete i Sverige 2000-2018
- Trafikverket (2014). Åtgärdsvalsstudie Mittstråket från kust till kust.
- Trafikverket (2016). Redovisning av regeringsuppdrag att redogöra för åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden samt föreslå underhållsåtgärder för järnväg på landsbygden. PM 2016-03-31
- Trafikverket (2017:154). Tillstånd och brister i transportsystemet. Underlagsrapport till Nationell plan för Transportsystemet 2018-2029
- Trafikverket (2018a). Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2018. (TRV 2017/58771)
- Trafikverket (2018b). Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. (TRV2018/66458).
- Trafikverket (2019a). Kapacitetsutredning Mittstråket. PM genomförbarhet. (TRV2019/63331)
- Trafikverket (2019b). Kapacitetsutredning Mittstråket. Storlien-Sundsvall. (TRV2019/63331)
- Trafikverket (u.d.). Ansök om bidrag för hållbara stadsmiljöer – stadsmiljöavtal <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>. Uttag 191125
- Trivector (2017). Analys av stationslägen och trafikering längs Mittstråket
- Trivector (2019). Ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim

Trøndelag fylkeskommune (2019). Framtidens jernbane i Trøndelag. Presentation
Jernbaneforum Midt-Norge 191112

Vinnova (2019). Horisont 2020 <https://www.vinnova.se/m/horisont-2020/> Uttag 191125

Visit Norway (2020). Norges mittpunkt. www.visitnorway.se/resmal/trondelag/ Uttag
200123

WSP (2018). Tillväxt- och utvecklingspotential i Mittstråket

Länsstyrelsen Västernorrland (2017). Tillväxtstrategi för Västernorrlands besöksnäring.

Region Västernorrland (2018). Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029,
Version 2018-01-18, Redovisning till Regeringen 31 januari 2018.

ÅF (2019). Mittstråket. Godspotentialer och möjligheter som fossilfri godskorridor.
Preliminär slutrapport 2019-11-08.

Östersunds kommun (2019). Green Flyway –internationell testarena för elflyg.
Pressmeddelande 19-11-21