

RAPPORT

PROJEKT MITTSTRÅKET

Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling - Huvudrapport

UPPDRAGSNUMMER 12602121



2020-02-10

SLUTVERSION



PROJEKT MITTSTRÅKET – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling -
Huvudrapport
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

Förord

Samverkansprojektet Mittstråket har under perioden 2015-2019 genomfört en lång rad större och mindre investeringar och aktiviteter längs Mittbanan och E14 mellan Sundsvall och Trondheim. Målsättningarna har varit att korta restiderna, öka kapaciteten för godstransporter och förbättra trafiksäkerheten. En fjärde målsättning har varit att utarbeta en accepterad och förankrad strategi med utbyggnadsplaner för Mittstråkets fortsatta utveckling. Detta dokument är ett förslag till en strategi för berörda kommuner, regioner och myndigheter att arbeta vidare med och att ta ställning till.

Strategin ska bidra till en gemensam grund för och ett stöd till berörda aktörers fortsatta samverkan för att utveckla Mittstråket till en regionalt, nationellt och internationellt prioriterad transportkorridor mot de närmaste 10-20 åren. Ambitionen har varit högt satt och arbetet med framtagandet har byggt på ett omfattande analys- och förankringsarbete samt på de utredningar som tagits fram inom ramen för projektet.

Strategin ska främst läsas som ett förslag och som en rekommendation från Sweco, som genomfört arbetet i nära dialog med projektledningen. Omfattande dialog har genomförts med berörda tjänstepersoner på regioner och kommuner i Mittstråkets geografi, men dokumentet har inte behandlats eller förankrats politiskt inom projektperioden. Strategin bör därför hanteras som ett "levande dokument" och vara öppet för vidare justeringar och ändringar. I samband med granskningen av förslaget till strategi av Projekt Mittstråkets planeringsgrupp framfördes tre synpunkter som bedöms vara relevanta för det fortsatta arbetet, men som inte kunde hanteras direkt. Dessa återfinns i appendix 1.

Det regionala utvecklingsansvaret och upprättandet av länsplaner ligger på Region Västernorrland och Region Jämtland Härjedalen och ansvaret för strategins fortsatta hantering lämnas härmed också över till dem. I dialog med berörda kommuner och övriga aktörer bör de skapa förutsättningar för strategins genomförande och för att den övergripande målbilden ska nås.

Christin Borg

Projektledare Mittstråket, Länsstyrelsen Västernorrland

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 harmonisera med strategin för Mittstråket. En ny organisation för Mittstråket kommer dessutom att prägla 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

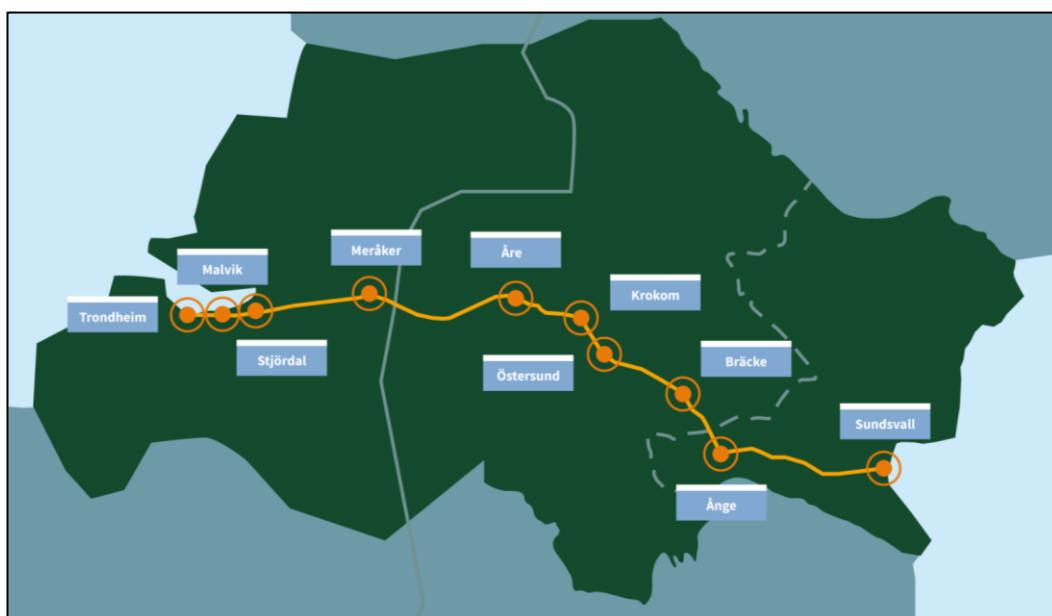
Strategin med tillhörande vägval ger en god robusthet mot förändringar i omvärlden. Mittstråket får en unik profil relativt andra "korridorprojekt" genom fyrstegsprincipen, mångfalden av finansieringskällor, att stråket omfattar alla trafikslag samt en lägre investeringskostnad.

Innehållsförteckning

Förord	3
Strategin i korthet	5
1 Mittstråket	9
1.1 Projekt Mittstråket	9
1.2 Strategi för Mittstråkets utveckling	10
2 Målbild/vision och mål	11
2.1 Målbild/vision	11
2.2 Mål	11
3 Mittstråket – styrkor, svagheter, möjligheter och hot	12
3.1 Styrkor	12
3.2 Svagheter	15
3.3 Möjligheter	17
3.4 Hot	20
4 Brister för att realisera Mittstråkets potential	21
5 Arbetsformer och vägval	23
5.1 Förutsättningar för arbetsformer och vägval	23
5.2 Slutsats från analysen och framgångsfaktorer	23
5.3 Positionering och argumentation	25
5.4 Organisation med finansiering	26
5.5 Kommunikation	27
5.6 Allianser och samarbeten	28
6 Utvecklingsplan	30
6.1 Åtgärder	30
6.2 Genomförande av utvecklingsplanen	35
Appendix 1: Kommentarer från granskning	36
Litteraturförteckning	37

1 Mittstråket

Mitt i Sverige, från Sundsvall i öster till Trondheim i väster, går Mittstråket, den viktigaste transportsträckan i Mittnorden för både människor och godstrafik. Ryggraden i infrastrukturen utgörs av Mittbanan, Meråkerbanan och E14. Viktiga noder för persontrafiken är bland annat flygplatser och järnvägsstationer i Trondheim, Östersund och Sundsvall. För godstrafiken är hamnarna i Sundsvall och Trondheim, godsbangården i Ånge samt terminaler i Trondheim och Sundsvall centrala.



Figur 1. Bilden visar vilka kommuner som ingår i geografin Mittstråket. Källa: Projekt Mittstråket

1.1 Projekt Mittstråket

I Projekt Mittstråket har kommunerna Åre, Krokoms, Östersund, Bräcke, Ånge, Sundsvall samt Region Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Länsstyrelsen Västernorrland samarbetat. Projektet har delfinansierats av Europeiska regionala utvecklingsfonden med en budget om totalt 323 miljoner kronor, vilket gör Projekt Mittstråket till Sveriges största regionalfondsprojekt.

Projekt Mittstråket har haft som syfte att stärka Mittstråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk som främjar utvecklingen i Mittnorden.¹ 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:

1. Kortare restider med tåg
2. Ökad kapacitet för gods

¹ Projekt Mittstråket beskrivs mer utförligt i Bilaga 1.

3. Förbättrad trafiksäkerhet
4. Gemensam vision, strategi och handlingsplan för Mittstråkets fortsatta utveckling

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har varit huvudman för projektet. Det har funnits en styrgrupp med chefstjänstemän från Länsstyrelsen Västernorrland och Trafikverket samt förtroendevalda från kommuner och regioner. Därutöver har tjänstemannagrupperingar varit engagerade i projektets olika åtgärder, utredningar och aktiviteter.

Projektet har bidragit till att skapa en struktur och ett sammanhang för transport- och utvecklingsfrågor i Mittnorden och gett aktörer förutsättningar för ökat samarbete. Genomförda utredningar har ökat kunskapen om Mittstråket och bidragit till en mer gemensam syn på stråkets förutsättningar och potential. Samarbetet har bland annat bidragit till att nya objekt i Mittstråket tagits med i den nationella planen för infrastruktur.

I Mittstråket kommer åtgärder för cirka 1 miljard kronor att ha genomförts på väg och järnväg under åren 2015 till 2023. De ökar funktionaliteten och bidrar till 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. Det är även syftet med denna rapport.

1.2 Strategi för Mittstråkets utveckling

Denna strategi har en struktur enligt figuren nedan. *Analysen* tar fasta i Mittstråkets förutsättningar, potential och korridorens bidrag till samhällsutveckling. *Arbetsformer och vägval* beskriver hur stråkets aktörer bör arbeta för att förverkliga *utvecklingsplanen*, det vill säga de åtgärder som ska leda fram till *målbild 2040*.



Figur 2. Struktur för strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling.

Strategin har tagits fram i en nära dialog med regioner och fylkeskommuner, kommuner, Trafikverket, Jernbanedirektoratet och andra aktörer. Dialogen har bidragit till analysen tillsammans med ett stort antal utredningar som har genomförts inom Projekt Mittstråket eller av stråkets aktörer. Slutsatser och förslag har successivt förankrats med aktörerna i syfte att säkerställa att strategin är relevant och att det skapas ett ägarskap som grundar för att strategin genomförs. Planeringsgruppen i Projekt Mittstråket har spelat en central roll i arbetet och bidragit med omfattande kunskap och viktiga insikter.

2 Målbild/vision och mål

2.1 Målbild/vision

Mittstråket är Nordens första gröna fossilfria transportkorridor. Skogsprodukter, fisk och andra varor, fraktas från kust till kust, och Mittstråket blir ett viktigt nav för hållbara transporter från Asien och vidare västerut. Eller tvärtom.

Utbyggda vägar och järnvägar gör att vi kan resa snabbare, säkrare och mer hållbart, med bilar och synkroniserade bussar och tåg som går på el eller förnybara bränslen. Arbetsmarknaderna i stråket kopplas samman och skapar nya möjligheter för oss att utvecklas. Den ökade tillgängligheten gör regionens kvaliteter som utbildning och forskning, natur, kultur, evenemang och besöksmål mer tillgängliga, vilket ökar attraktiviteten för alla som verkar i eller besöker Mittstråket.

Små, lokalanpassade trafiklösningar tillsammans med större satsningar skapar nya möjligheter för hela regionen. Många pusselbitar bidrar till helheten.

2.2 Mål

Målbilden understöd av mål med ett tidsperspektiv på mellan 10 och 20 år, se tabell 1. I bilaga 2 finns en djupare beskrivning och analys av målen.

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

Mittstråket omfattar alla trafikslag, men tåg betonas i målen. Järnvägen har överlägsen energieffektivitet och tåg är det trafikslag med störst potential att vidga arbetsmarknader och knyta samman regioner längs Mittstråket med snabba personresor. För långväga transporter av i synnerhet tyngre gods har järnvägen hög konkurrenskraft.

3 Mittstråket – styrkor, svagheter, möjligheter och hot

Detta kapitel beskriver Mittstråkets styrkor, svagheter, möjligheter och hot när det gäller målet för strategin, att stråket ska vara internationellt, nationellt och regionalt prioriterat år 2030. Resultatet sammanfattas i Tabell 2. En mer fullständig beskrivning finns i bilaga 3.²

Tabell 2. Mittstråkets styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> • Flera viktiga funktioner i transportsystemet • Alla trafikslag • Viktiga transportnoder • Bidrar till utvecklingsmål på alla nivåer • Prioriterat av EU • Stark uppslutning bland stråkets aktörer och etablerade samarbeten • SÖT – tre starka regioner • Pärlbandsstruktur med relativt korta avstånd 	<ul style="list-style-type: none"> • Behov av en tydlig målbild och en klar beskrivning av nyttorna • Otydlig prioritering bland en del aktörer • För lite gemensam planering • Samordning över nationsgränsen • Begränsade regionala ekonomiska medel • Långa restider • Meråkerbanan ej elektrifierad • Bristande terminalkapacitet i Trondheim, Jämtland Härjedalen och Sundsvallsregionen
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> • Klimatomställningen • Internationellt/gränsöverskridande perspektiv • Regionförstoring • Utveckling av besöksnäringen • Mer gods på järnväg • Försvarets behov 	<ul style="list-style-type: none"> • Risk för lägre nationell prioritering • Demografiska utmaningar

3.1 Styrkor

Flera viktiga funktioner i transportsystemet

Mittstråket fyller många olika funktioner i transportsystemet. Det gäller persontransporter med olika syften som pendling till arbete och studier, tjänsteresor, fritidsresor samt

² Det förtjänar att nämnas att Mittstråket naturligtvis har en stor mängd ytterligare kvaliteter. Bara på den svenska sidan kan bl.a. följande nämnas: odlingslandskapet, det rena vattnet, Mittuniversitetet, besöksnäring, näringsliv (industri, skog, kemi, tjänstenäring, m m). (Sweco 2019).

besöksnäring. På samma sätt som resorna är godstransporterna lokala, regionala, nationella och internationella.

I många fall utgör Mittstråket en deletapp i resor och godstransporter som startar och/eller slutar utanför själva korridoren. Mittstråket samverkar med anslutande väg- och järnvägsnät som möts i noder i transportsystemet.

De många funktionerna utgör en styrka, eftersom de reducerar risken att genomföra kostnadskrävande förbättringar, då dessa kommer många aktörer till gagn. Det ger också en bred argumentationsbas för Mittstråket mot olika målgrupper. Samspelet med anslutande vägar och järnvägar grundar för strategiska samarbeten för att nå gemensamma mål, men innebär också en konkurrenssituation om trafik och framför allt ekonomiska resurser. Detta utvecklas närmare i kapitel 5.

Alla trafikslag

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.

Klimatomställningen gör också att arbete för att nå fossilfrihet måste drivas inom samtliga trafikslag genom effektivisering, överflyttning och nya, förnyelsebara energikällor.

Viktiga transportnoder

I Mittstråket finns viktiga hamnar som utgör noder i transportsystemet. Trondheims hamn består av sju fysiska hamnar som hanterade drygt 4,5 miljoner ton gods under 2018 och därmed utgör Norges tionde största hamn.³

Sundsvalls hamn är den 18:e största hamnen i Sverige. Trafikverkets prognos för år 2040 indikerar en volymökning för hamnområdet Umeå-Sundsvall om drygt 80 %, vilket möjliggörs genom omfattande investeringar i Sundsvall logistikpark.

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 bland annat London, Amsterdam Köpenhamn och Helsingfors. Dessutom har flygplatsen förbindelser med 16 destinationer i Norge.

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

Mittstråket (E14, Mittbanan, Meråkers- och Trønderbanan samt Trondheims och Sundsvalls hamnar) ingår i EU:s övergripande nät (comprehensive network).

³ SSB (2019)

Bidrar till utvecklingsmål på alla nivåer

Mittstråket prioriteras alltså av EU och ger dessutom viktiga bidrag till nationella mål för transportpolitiken avseende både tillgänglighet och hänsynsmål som miljö och trafiksäkerhet. Detta gäller såväl för Sverige som Norge.

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.⁴ Mittstråket har en direkt koppling till ungefär hälften av Västernorrlands befolkning och hela 74 % av invånarna i Jämtland Härjedalen. Det torde vara svårt att hitta andra satsningar med lika bred strukturell betydelse (för Västernorrland har dock Nya Ostkustbanan en motsvarande roll).

Jernbaneforum Midt-Norge är ett samarbetsforum mellan Trøndelag fylkeskommune och de kommuner i fylket som har järnväg. Man arbetar för elektrifieringen av Meråkerbanan med motivet att banan knyter samman Trøndelag med det "mittnordiska, svenska och all-Europeiska" järnvägsnätet och spelar en viktig roll för reducerad klimatpåverkan.

Den kommunala nyttan varierar beroende på de specifika förutsättningarna. Gemensamt är bland annat att Mittstråket knyter mindre kommuner närmare de regionala tillväxtmotorerna, främjar besöksnäringen samt stärker näringslivet genom såväl effektiva godstransporter som en vidgad arbetsmarknad.

Stark uppslutning bland stråkets aktörer och etablerade samarbeten

Det finns en bred uppslutning för Mittstråket på både den norska och svenska sidan. Arbetsformen under Projekt Mittstråket med fokus på konkreta förbättringsåtgärder och fyrstegsprincipen upplevs positiv av kommuner och regioner 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.

Sundsvall, Östersund och Trondheim

Huvudorterna driver den regionala utvecklingen. Både Trøndelag fylke och Trondheims kommun har vuxit kraftigt under 2000-talet, kommunen med över 30 %. Sundsvall har vuxit med drygt 6 % och Östersund med 8,5 %. Västernorrlands och Jämtlands län har i princip stått still medan Sverige har vuxit med 15 %.

Hela mittstråket beräknas ha ökat sin befolkning från ca 435 000 invånare till 487 000 invånare 2040.⁵ Lärosätena för högre utbildning har över 54 000 studenter.⁶

⁴ Region Västernorrland (2019), Regionförbundet Jämtlands län (2014), Sweco bedömning

⁵ WSP (2018), sid. 18

⁶ Trivector (2017), sid. 3

Pärlbandsstruktur med relativt korta avstånd

Förutom Sundsvall, Östersund och Trondheim som utgör drygt 80 % av befolkningen i Mittstråket finns det flera mindre orter som följer korridoren likt ett pärlband.⁷ Det gör att Mittstråket får hög befolkningstäthet med en gynnsam struktur för tågtrafik. 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.⁸

3.2 Svagheter

Behov av en tydlig målbild och en klar beskrivning av nyttorna

Planeringsgruppen i Projekt Mittstråket efterlyser en tydligare målbild för stråkets olika funktioner och även att Mittstråkets olika nyttor sammanställs på ett mer tillgängligt sätt. Målbilden och -strukturen i denna strategi är tänkt att svara mot det försträmnda behovet.

Otydlig prioritering bland en del aktörer

Som konstaterats ovan finns det en stark uppslutning bakom Mittstråket bland regioner, kommuner och andra aktörer. Planeringsgruppen för Projekt Mittstråket har också bedömt Mittstråkets betydelse relativt andra infrastrukturprojekt. Bedömningen gjordes för Västernorrlands och Jämtland Härjedalens län samt Sundsvalls och Östersunds kommuner. I samtliga fall tillhörde Mittstråket de viktigaste projekten.

Några aktörer har framfört ett behov av ett eget prioriteringsarbete för att förankra bilden av vilka projekt som är mest angelägna. Med en tydlig intern prioritering hos samtliga aktörer kan arbetet för Mittstråket drivas offensivt.

För lite gemensam planering

Det finns ett behov av mer gemensam planering mellan regioner och kommuner i stråket, gärna tillsammans med Trafikverket. Under 2019 genomförde Sweco på uppdrag av Projekt Mittstråket och Sundsvalls-regionen en analys enligt Boverkets ÖP-modell. Analysen syftade bland annat till att lägga en grund för gemensam planering utifrån funktionella samband och strukturer.⁹

Processen "samordnad planering" för Ostkustbanan Gävle-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 inom Projekt Mittstråket.

Samordning över nationsgränsen

Gränsöverskridande samarbete Sverige-Norge innebär skillnader i lagstiftning, planeringssystem och processer, vilket ger relativt långa beslutsvägar och mer administration än ett inhemskt projekt.^{10, 11} Skillnaderna är kanske än mer påtagliga

⁷ Trivector (2017), sid. 4

⁸ Trivector (2017), sid. 4

⁹ Sweco (2019)

¹⁰ Trafikverket (2014), sid. 14

¹¹ Se t.ex. E12 Atlantica Transport (2018) för en översikt.

rörande den politiska prioriteringen och samarbetet. De nordiska ländernas respektive transportsystem har under lång tid dessutom präglats av en nord-sydlig orientering.^{12,13}

Sammantaget ger nationsgränsen ett behov av nära samarbete mellan stråkets aktörer, dels för att hantera skillnader i planeringssystem, dels för att kunna föra talan i nationella beslutsform i både Sverige och Norge.

Begränsade regionala ekonomiska medel

För perioden 2018-2029 finns drygt 1,4 miljarder kronor avsatta för länsplanerna i Jämtland och Västernorrlands län.¹⁴ De anslagna medlen i länsplanerna motsvarar inte det behov som finns för ett hållbart transportsystem.¹⁵ Trøndelag Fylkeskommune anger att regionen 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.¹⁶

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 landsbygdssatsning.

Långa restider

För att förbättra nuvarande och potentiella funktioner i stråket är det angeläget att reducera restiderna. Vid en jämförelse med andra sträckor är det tydligt att standarden är låg och att tåget inte får utdelning för dess möjlighet att konkurrera med bilen.

Tabell 3. Jämförelse av medelhastighet för tåget i ett urval av sträckor.

	Trondheim- Östersund	Östersund- Sundsvall	Sundsvall- Gävle	Malmö- Göteborg	Göteborg- Stockholm
Restid	3 h 45 min	2 h 24 min	2 h 05 min	2 h 28 min	3 h 05 min
Sträcka (väg)	261 km	188 km	209 km	276 km	473 km
Medelhastighet	70 km/h	78 km/h	100 km/h	112 km/h	153 km/h

Meråkerbanan ej elektrifierad

Meråkerbanan är inte elektrifierad, vilket ställer till problem för tågtrafiken. Diesellok har sämre dragkraft, miljöprestanda samt högre drifts- och underhållskostnader jämfört med eldrivna lok.¹⁷ Operatörer vittnar om att det finns en stor efterfrågan på att transportera

¹² Kontigo (2015), sid. 2

¹³ EUBSR (2016), sid. 28

¹⁴ Trafikverket (2018b)

¹⁵ Region Jämtland Härjedalen (2018)

¹⁶ Trøndelag fylkeskommune (2019)

¹⁷ Samferdseldepartementet (2017), sid 237

gods på järnväg mellan Sverige och Norge, men tillgången på diesellok utgör en begränsande faktor.¹⁸ För persontrafiken innebär bristen att det krävs tågbyte i Storlien, vilket förlänger restiden och reducerar attraktiviteten.¹⁹ I skrivande stund är planen att Meråkerbanan ska vara elektrifierad år 2024.²⁰

Bristande terminalkapacitet i Trondheim, Jämtland Härjedalen och Sundsvallsregionen

Utvecklingen av terminalkapacitet för omlastning mellan väg och järnväg i Trondheim har diskuterats under många år utan att situationen har kunnat lösas, vilket påverkar kostnadsbildningen för godstransporter negativt.^{21, 22} I Jämtland Härjedalen saknas en öppen omlastningsterminal. Sammantaget blir det svårare att skapa transportupplägg som involverar flera trafikslag. Sundsvalls logistikpark löser liknande problem i "sin" region.

3.3 Möjligheter

Klimatomställningen

Klimatet går att se som en möjlighet. Mittstråket har både gynnsamma förutsättningar och utmaningar för klimatanpassning. 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. Utmaningar är bland andra demografiska utmaningar, avsaknaden av elektrifiering på Meråkerbanan och behov av ökad terminalkapacitet runt Trondheim, Östersund och Sundsvall.

Projektet *Green Highway*²³ 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.²⁴ *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.²⁵ *Green Flyway*, med Östersunds kommun och Röros kommun som projektägare, har som mål att skapa en internationell testarena för elflyg och autonoma luftfarkoster.²⁶

Internationellt/gränsöverskridande perspektiv

Mittstråket utgör 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.

¹⁸ Dialog med Green Cargo 191203.

¹⁹ Trivector (2019), sid i

²⁰ Se t.ex. Samferdseldepartement (2019) och Sveriges Radio P4 Jämtland (2020)

²¹ Ramböll (2019a)

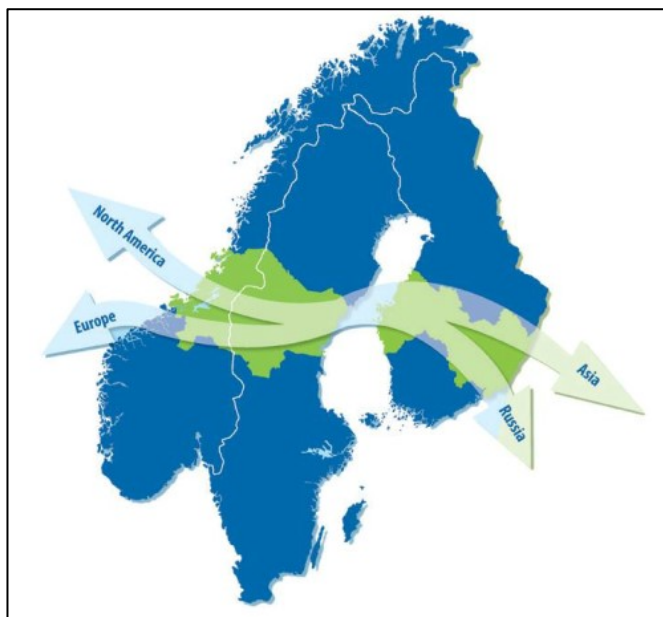
²² Diskussion vid Jernbaneforum Midt-Norge 191115 samt Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, & Nye Veier AS (2019), sid 72

²³ Green Highway (2019)

²⁴ Länsstyrelsen Västernorrland (2020)

²⁵ Region Jämtland Härjedalen (2020)

²⁶ Östersunds kommun (2019)



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

Svenskt och norskt näringsliv har ett omfattande utbyte. Sverige är Norges tredje största handelspartner. Norge är Sveriges näst viktigaste partner. Norska koncerner har flest utlandsanställda i Sverige. Drygt 17 % av alla anställda i norska bolag i utlandet finns i Sverige. Sverige är det land som har flest anställda i Norge, nästan var fjärde norrmann som arbetar i ett utlandsägt bolag har svenska ägare.²⁷

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.²⁸

²⁷ SSB (2019) och SCB (2019), uttag 191114

²⁸ SSB (2019) och SCB (2019), uttag 191114

S:t Olavsleden är världens nordligaste pilgrimsled och sträcker sig från Selånger till Trondheim.²⁹ Leden belyser kanske bättre än något annat den starka kopplingen mellan Mittstråket och besöksnäringen.

Region Jämtland Härjedalen utgör en mycket viktig besökspunkt i Sverige.³⁰ Under högsäsongerna vinter och sommar ökar efterfrågan på personresor. Exempelvis besöks Åredalen med 3 500 invånare av upp mot 30 000 gäster per vecka under vintern.³¹

Tabell 4. 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".³²

Svensk Turism AB lyfter att bristande vägstandard minskar tillgängligheten för besöksnäringen i delar av landet och exemplifierar med E14 till Åre, där hastigheten sänkts från 100 km/h till 80 km/h. Svensk Turism lyfter även att dubbelspår på Ostkustbanan och höjd kapacitet på Mittbanan, i synnerhet mellan Åre och Trondheim, skulle gynna besöksnäringen genom högre pålitlighet och kortare restider.³³

Representanter för besöksnäringen i Mittstråket lyfter fram behov av bättre samordning med kollektivtrafiken i samband med till exempel olika arrangemang samt att stärka trafikutbudet och kopplingen över norska gränsen till bland annat Trondheim Airport.³⁴

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.³⁵ 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

²⁹ Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland (2020)

³⁰ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 20

³¹ Region Jämtland Härjedalen (2018), sid. 28

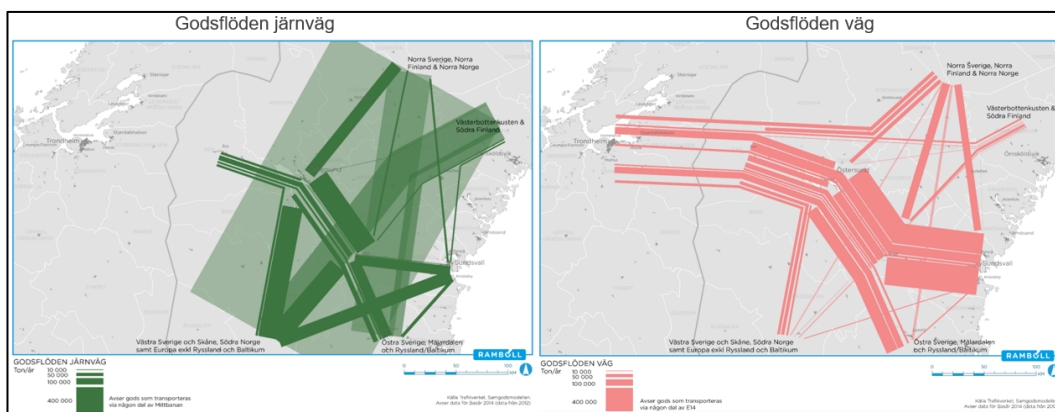
³² Visit Norway (2020)

³³ Svensk Turism (2018), sid. 6-7

³⁴ Trivector (2019)

³⁵ Ramböll (2019a)

baserat på intervjuer.³⁶ Trafikverket³⁷ har analyserat en framtida trafik om 6 godståg per dag baserat på norskt underlag, vilket motsvarar i storleksordningen 1,2-1,5 miljoner ton.



Figur 4. Godsfloden i Mittstråket. Källa: Ramböll (2019)

Försvarets behov

En aspekt som har lyfts under arbetet med strategin är totalförsvarets behov av förbindelser med Atlantkusten. Förvarsberedningen lyfter såväl ett fortsatt och om möjligt fördjupat militärt samarbete med Norge samt att en av de viktigaste svenska västliga förbindelserna är går via Jämtlands län till Trondheims hamn.³⁸

3.4 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/Meråkerbanan, E14 samt hamnarna i Sundsvall och Trondheim ingår i det övergripande transportnätet. Om det nationella intresset sviktar gör det samtidigt Mittstråket mindre intressant för EU.

Demografiska utmaningar

Befolkningsmängden i Västernorrland och Jämtland Härjedalen har haft en svag utveckling. Urbaniseringen 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 befolkningsmängd och möjlighet att nå politiskt genomslag.

³⁶ ÅF (2019)

³⁷ Trafikverket (2018a)

³⁸ Förvarsdepartementet (2019), sid. 119

4 Brister för att realisera Mittstråkets potential

I kapitel 3 lyftes tre strategiska brister för transportsystemet: långa restider, att Meråkerbanan ej är elektrifierad samt behovet av ökad terminalkapacitet. I detta kapitel listas ytterligare brister i infrastruktur och trafiksystem som hindrar Mittstråket att utvecklas mot målsättningen att bli Nordens första gröna fossilfria transportkorridor. Fokus är huvudsakligen brister som är specifika för stråket snarare än övergripande frågor kring exempelvis nationella och internationella styrmedel.

Fossilfria transporter

- Hög klimatpåverkan från trafiken i i båda regionerna.³⁹
- Gles befolkning och stor geografi i Jämtland Härjedalen ger länet den högsta genomsnittliga körsträckan med bil per person och år i Sverige.⁴⁰
- Tillgången till alternativa bränslen är begränsad och priset i flera fall relativt högt. Behov av utökad lokal produktion finns.⁴¹
- Tankställen för till exempel biogas och HVO behöver byggas ut och likaså laddinfrastruktur. Tankställen endast längs E14 räcker inte för alla.⁴²

Järnväg

- Hög kapacitetsutnyttjande på järnvägen under högtrafik.⁴³
- Meråkerbanan ej elektrifierad.⁴⁴
- Banlutningar över 10‰ innebär att vagnvikten måste begränsas för att det ska räcka med endast ett lok. Alternativt krävs två lok, vilket är kostnadsdrivande.⁴⁵
- Korta mötesspår på Meråkerbanan samt i Sverige väster om Stroflon.⁴⁶

Kollektivtrafik

- Låg kollektivtrafikandel i Jämtland och Västernorrland.⁴⁷
- Den regionala tågtrafiken bör utveckla turutbudet. Norrtåg vill exempelvis förtäta till timmestrafik Sundsvall-Östersund vissa tider.⁴⁸ Även väster om Östersund finns behov⁴⁹ och likaså under kvällar och helger.⁵⁰

³⁹ Länsstyrelsen Jämtland Härjedalen (2017), Länsstyrelsen Västernorrland (2019)

⁴⁰ Länsstyrelsen Jämtland Härjedalen (2017)

⁴¹ ÅF (2019), sid. 37

⁴² ÅF (2019), sid. 37

⁴³ Ramböll (2019b), sid. iii

⁴⁴ Ramböll (2019b), sid. iii

⁴⁵ Ramböll (2019b), sid. iii

⁴⁶ Ramböll (2019b), sid. iii

⁴⁷ Trivector (2017), sid. 16

⁴⁸ Trafikverket (2020a), sid. 8

⁴⁹ Trivector (2017), sid. 60

⁵⁰ Trivector (2019), sid. ii

- Låg grad av samordning mellan tåg- och busstrafiken, vilket gäller såväl tidtabellerna som taxan/biljettpriserna.⁵¹
- Svåröverskådlig busstrafik som är för komplex för att attrahera nya och tillfälliga resenärer.⁵²
- Behov av tillgänglighetsanpassning och anslutande gångvägar för busstrafiken.⁵³
- Ett förhållandevis svagt befolkningsunderlag regionalt och lokalt ställer högre och delvis andra krav på infrastruktur, tillgängligheten, biljettsystem och information.⁵⁴
- Neddragningar i kollektivtrafiken under de säsonger där semesterperioder sammanfaller med besöksnäringens högsäsong.⁵⁵

Vägtrafik

- Hastighetssänkningar i vägnätet (genomförda/föreslagna) minskar tillgängligheten, bland annat till viktiga besöksdestinationer som Åre-området⁵⁶ men också inom de regionala arbets- och bostadsmarknaderna.

Godstransporter

- Vägnätet på den svenska delen av Mittstråket håller överlag en god standard, dock med några kortare sträckor i anslutning till industrier med lägre bärighet än klass 4. Det norska statliga vägnätet har lägre bärighet än bärighetsklass 1.⁵⁷
- Avsaknad av tillräcklig terminalkapacitet i Trondheimsregionen och i Sundsvall samt en öppen allmän terminal för omlastning i Jämtland Härjedalen.⁵⁸
- Bristande samordning för att skapa förutsättningar att köra vagnslasttåg.⁵⁹
- Flera stora varuägare i Trondheimsregionen har inte behållit järnvägsspåren. Omlastning till/från lastbil krävs för sista/första delen av transporten.⁶⁰
- Administrativa brister som exempelvis: samma bompeng oavsett längd på transporten även om merparten gått på tåg, tågtransportörerna har belagts med infrastrukturavgift vilket påverkar konkurrensen gentemot lastbil, förtullningsreglerna med transitdokument fördyrar tågtransporter, Trafikverkets korttidsplanering anses medföra brist på tåglägen, olika regelverk för tågförare i Norge – Sverige, brist på incitament för övergång till fossilfria transporter.⁶¹

⁵¹ Trivector (2017), sid. i

⁵² Trivector (2017), sid. 19

⁵³ Trivector (2017), sid. 18

⁵⁴ Region Västernorrland (2018), sid. 13

⁵⁵ Svensk Turism AB (2017), sid. 5

⁵⁶ Svensk Turism AB, sid. 6-7

⁵⁷ Ramböll (2019b), sid. 17. Bärighetsklass 4 är en högre bärighet än klass 1.

⁵⁸ ÅF (2019), sid. 19-20. Projekt Mittstråket (2019)

⁵⁹ ÅF (2019), sid. 19

⁶⁰ ÅF (2019), sid. 20

⁶¹ ÅF (2019), sid. 22

5 Arbetsformer och vägval

5.1 Förutsättningar för arbetsformer och vägval

Det finns ett antal förutsättningar att beakta vid utformningen av strategin.

- Infrastruktur förändras långsamt. Mål och brister från åtgärdsvalsstudien från 2014 är till exempel fortfarande relevanta.
- De viktigaste strukturerna i stråket, som befolkningskoncentrationer och näringslivsstrukturer, är relativt stabila.
- Ett samordnat arbete kring Mittstråket har pågått åtminstone sedan Mittnordnordkommittén bildades 1978 med ett flertal projekt de senaste 20 åren.⁶²
- Samtliga deltagande aktörer är nöjda med arbetsformer från Projekt Mittstråket.
- Mittstråket har fått en tydlig position hos centrala beslutsfattare.
- Strategin är delvis en syntes av framför allt de senaste årens studier.
- Radikala mål eller förslag kräver tydliga och starka interna prioriteringar
- De offentliga aktörernas egna mål och strategier måste harmonisera med strategin för Mittstråket
- En ny organisation för Mittstråket kommer att vilja prägla strategin utifrån sina specifika förutsättningar

Det saknas således förutsättningar och motiv för någon mer radikal förändring av det arbetssätt som genomförts i Projekt Mittstråket. Mittstråket är genomanalyserat och arbetsformerna från projektet har varit framgångsrika. Stråkets aktörer måste säkerställa den interna prioriteringen av Mittstråket för att kunna verka med kraft.

5.2 Slutsats från analysen och framgångsfaktorer

Analysen visar att Mittstråket har många potentiella funktioner i olika geografier. Det ger en bra grund för en bred argumentation mot olika målgrupper och likaså för samarbeten med olika aktörer. Dagens funktioner är dock relativt utvecklade på grund av brister i infrastrukturen. En särskild utmaning är att restiderna i viktiga relationer är för långa.

Det finns en bred uppslutning bakom Mittstråket i korridoren. Det gäller norska och svenska sidan, politiker och tjänstemän. Det är naturligt med tanke på Mittstråkets viktiga bidrag till regionala utvecklingsmål. Det finns dock ett prioriteringsbehov hos vissa aktörer för att få ett tydligare internt mandat för att driva Mittstråkets utveckling.

Samarbetet med den norska sidan måste säkerställas och utvecklas. Trøndelag Fylkeskommune och berörda kommuner genom bland annat Jernbaneforum Midt-Norge är tydliga i sitt ställningstagande för Meråkerbanan och E14. Den svensk-norska enigheten och samarbetet är nödvändigt för flera strategiska funktioner, i synnerhet för att

⁶² NECL, North Eastern Cargo Link, pågick till exempel 2003-2006.

realisera Mittstråkets internationella potential som en transportkorridor 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.

Fyrstegsprincipen/firetrinnsmetodikken är ett strategiskt angreppssätt som borgar för samhällsekonomisk effektivitet. Principen främjar samarbete med Trafikverket, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen och skapar nytta i närtid. Infrastrukturen och trafiken utvecklas, vilket i sin tur gör att efterfrågan ökar. Fokus på fyrstegsprincipen ger Mittstråket en egen profilering relativt andra korridorprojekt, vilka tenderar att fokusera mest på en ambitiös målbild. Arbete med fyrstegsprincipen underlättar för att fortsätta arbeta med en mångfald av finansieringskällor snarare än att endast förlita sig på utdelning i de nationella transportplanerna. Att betrakta fyrstegsprincipen som ett verktyg borgar också 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 samtidigt tydligt att fyrstegsprincipen måste kompletteras med ambitiösa mål för att nå strukturella effekter och att realisera de potentialer som finns i stråkets olika funktioner. Det stärker kopplingen till utvecklingsmål på olika nivåer och tydliggör också vad som är de långsiktiga ambitionerna för Mittstråket. Det borgar för ett ännu högre engagemang hos beslutsfattare i stråket och underlättar kommunikationen med medborgare och verksamheter. Även på klimatområdet krävs ambitiösa mål, primärt för att driva omställningen, men också för att öppna för finansiering från andra källor än traditionella infrastrukturmedel. Målbild och målstruktur (kapitel 2) tar fasta på behoven.

Det är viktigt att etablera en mer långsiktig organisation för samordning av arbetet med Mittstråkets utveckling och för att genomföra denna strategi. En egen organisation ger ett tydligt ägarskap och grundar för synergier i samarbeten, kontinuitet och långsiktighet. En angelägen uppgift för organisationen är att fortsätta utveckla det gemensamma nätverket i stråket. Vidare underlättar skapandet av en egen organisation samarbeten med till exempel andra stråkprojekt som berör Mittstråket, till exempel Inlandsbanan och Nya Ostkustbanan. Samarbeten med andra aktörer beskrivs närmare under avsnitt 5.4.

Med ovanstående vägval som grund tar strategin vara på Mittstråkets styrkor som flera olika funktioner och trafikslag, bidrag till utvecklingsmål på olika nivåer för att fortsätta det goda samarbetet. Vidare skapas förutsättningar för att åtgärda svagheter som för lite gemensam planering och små regionala resurser och i förlängningen strukturella svagheter som långa restider och avsaknad av terminalkapacitet. Vidare ger vägvalen grund för att utnyttja möjligheter kopplat till klimatomställningen, det internationella perspektivet och att öka godstransporter med järnväg. Därmed hanteras hot som risken för lägre nationell prioritering och demografiska utmaningar.

Vägvalen ger också en god robusthet mot förändringar i omvärlden, bland annat genom att man utvecklar mångfalden av funktioner för olika trafikslag och med fyrstegsprincipen som, rätt använd, borgar för kostnadseffektivitet.

5.3 Positionering och argumentation

Det är viktigt att Mittstråket får en egen profilering gentemot andra infrastruktursatsningar och att samtidigt kartlägga beröringspunkter som lägger grunden för samarbeten. Tabell 5 visar att vägvalen ovan ger Mittstråket en unik profil genom fyrstegsprincipen, mångfalden av finansieringskällor, att organisationen (avsnitt 5.5) och stråket omfattar alla trafikslag samt att investeringskostnaden är lägre.

Tabell 5 Mittstråket i relation till ett urval av andra korridorprojekt. De gröna rutorna visar var Mittstråket får en särskild profil. Källa: Sweco bedömning

	Mittstråket	Nya Ostkustbanan	Norrbotniabanan	Oslo-Stockholm2.55	Europakorridoren
Primär funktion	Grön transportkorridor	Regionförstoring	Gods för exportindustrin	Knyta samman huvudstäder	Knyta samman storstäder
Sekundär funktion	Gods och regionförstoring	Gods	Knyta samman Luleå-Umeå	Regionförstoring	Regionförstoring
Internationell	Viktigt	Begränsad	Viktigt	Viktigt	Begränsad
Åtgärder	Fyrstegsprincipen	Om- och nybyggnad	Nybyggnad	Om- och nybyggnad	Nybyggnad
Finansiering	Många källor	Nationell plan	Paket	Alternativ finansiering	Paket
Trafikslag	"Alla"	Järnväg	Järnväg	Järnväg	Järnväg
Kostnad (grov)	< 15 mdkr ⁶³	Ca 45 mdkr	Ca 30 mdkr	Ca 45 mdkr	Ca 230 mdkr

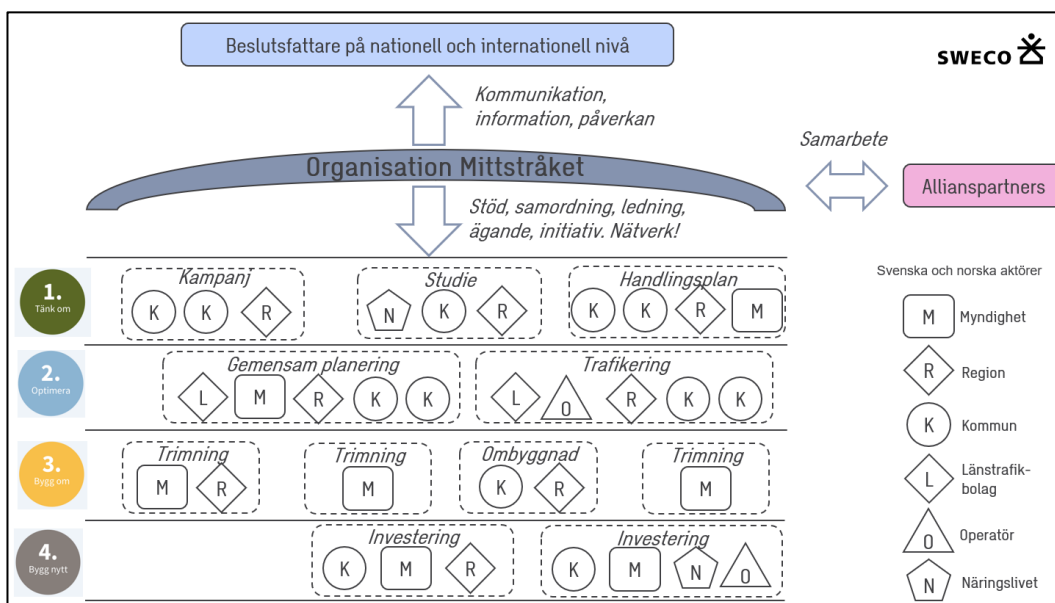
⁶³ Den största delen utgör kostnaden för att nå restidsmålet Sundsvall-Trondheim på fyra timmar samt elektrifiera Meråkerbanan. Denna har översiktligt uppskattats till cirka 10-11 miljarder kronor.

5.4 Organisation med finansiering

Det krävs en långsiktig organisation med tydligt ägarskap för att genomföra strategin. Organisationen blir dialogpartner för beslutsfattare på olika nivåer och kan vara projektägare för åtgärder inom steg 1 av fyrstegsprincipen samt fungera som samordnare av investeringar. Som juridisk person kan organisationen ingå avtal och nyttja olika finansieringskällor genom att samordna egen och andra aktörers kompetens.

En annan aspekt gäller behovet av att vara en naturlig partner till projekt eller externa aktörer som man vill samarbeta med. Organisationen kan också reducera personberoendet, även om rätt bemanning är avgörande för framgång.

”Organisation Mittstråket” ska inte äga eller driva alla aktiviteter. Det är varken legalt möjligt eller önskvärt av andra skäl. Myndigheter, kommuner och regioner har ansvar, kompetens och andra resurser för sina uppgifter. Organisationen ska dock ha en samlad bild av stråkets utvecklingsprojekt för att söka synergier och stödja genomförandet.



Figur 5. "Organisation Mittstråket" stödjer utvecklingsprojekt i Mittstråket, kommunicerar Mittstråkets nyttor till beslutsfattare utanför stråket samt samarbetar med andra partners.

Organisationen fungerar som paraplyorganisation för "varumärket" Mittstråket med en gemensam kommunikationsplattform. En viktig uppgift är att kommunicera allt som Mittstråkets aktörer gör till beslutsfattare i och utanför korridoren. Att visa på egna initiativ stärker trovärdigheten i påverkansarbetet och motiverar ytterligare samarbete.

Organisationen kan ha en samordnande funktion för utvecklingsprojekt i stil med *Ladda i Mittstråket* och Station Näliden och föra dialog med andra projekt som *Förnybart i tanken*.

En fråga är om det kan vara tillräckligt att arbeta i ett nätverk. Svaret är entydigt "nej", av skäl som framgår av organisationens roll och fördelar. Det är dock en viktig uppgift för Organisation Mittstråket att skapa och hålla samman ett eller flera sådana nätverk.

Region Västernorrland samt Region Jämtland är naturliga delägare i organisationen med hänvisning till det regionala utvecklingsansvaret och rollen som länsplaneupprättare, men också för att Mittstråket har så stor potentiell nytta för regionernas utvecklingsmål.

Likaså bör berörda kommuner vara delägare. Organisationens bör ha en styrelse med växlande ordförandeskap. Om man väljer en differentierad finansiering kan det motivera att de största bidragsgivarna besätter ordförandeposten. Förutom styrelse bör en arbetsgrupp och en referensgrupp etableras med berörda tjänstepersoner.

Organisationen bör bemannas med åtminstone 1,5 fasta heltidstjänster i ett sekretariat för att skapa tillräckliga resurser för att driva arbetet. Driftkostnader bedöms därmed till 2 miljoner kr per år för att ge ett eget handlingsutrymme, vilket bygger på att sekretariatet kan placeras hos någon av de större delägarna. Ytterligare finansiering bör i första hand skaffas genom projektfinansiering från en mångfald av andra källor som så kallade 1:1-medel. Finansieringen för genomförande av projekt hämtas från andra källor (se kapitel 6).

Organisationen kan utvecklas successivt, men de båda svenska regionerna samt Östersund och Sundsvall bör ta initiativ till bildandet. Det är ett starkt värde om såväl Trøndelag fylkeskommune samt Trondheims kommun tidigt blir delägare i organisationen. Om detta inte är möjligt bör den norska sidan medverka i utvecklingsprojekt.

Det rekommenderas att bilda en ekonomisk förening och inte ett aktiebolag. Ekonomisk förening är det naturliga valet om ett vinstsyfte saknas och ändamålet i stället är att skapa mervärde för medlemmarna. Föreningen styrs utifrån stadgar som medlemmarna kommer överens. Stadgarna styr medlemmarnas rättigheter/skyldigheter samt förklarar föreningens syfte. Medlemmarna behandlas lika (likhetsprincipen) och ingen medlem ska ges fördelar på bekostnad av föreningen eller någon annan medlem i föreningen. Ansvar sträcker sig till den avgift som medlemmen är skyldig att betala. En utländsk organisation kan vara medlem i föreningen, vilket öppnar för norskt deltagande.

5.5 Kommunikation

Organisation Mittstråket ska tidigt ta fram en kommunikationsplan med bland annat följande viktiga punkter:

- Befintligt material ska nyttiggöras framåt. För att förlänga livslängden kan det vara aktuellt och kostnadseffektivt med mindre uppdateringar.
- Etablera återkommande mötesplatser inom Mittstråket, till exempel en årlig konferens i anslutning till den ekonomiska föreningens årsmöte.
- Skapa nätverk inom stråket. Sannolikt med delvis olika geografisk och tematisk inriktning och i en del fall med ett tydligt mål att forma ett utvecklingsprojekt.
- Fortsätt förvalta hemsidan www.mittstraket.se och övriga kommunikationsplattformar
- Förvalta och utveckla respektive föra dialog kring aktuella varumärken i korridoren som Mittstråket, Mid Nordic Corridor och Green Highway.

5.6 Allianser och samarbeten

Som konstaterats i kapitel 3 utgör Mittstråket ofta en del i en resa eller transport med start- och/eller målpunkt utanför korridoren. Det medför ett starkt behov av att samarbeta kring gemensamma mål och intressen. Ett annat motiv är att få en starkare röst gentemot nationella och internationella beslutsfattare. Relevanta aktörer är bland andra Botniska korridoren, Nya Ostkustbanan (Härnösand-Sundsvall-Stockholm), Inlandsbanan (Mora-Östersund-Gällivare), Atlantbanan (Stockholm-Östersund-Trondheim via Bollnäs/Ljusdal samt Sundsvall) och Oslo-Stockholm2.55 AB.

Botniska korridoren

Botniska korridoren har sju aktiva regioner och arbetet har successivt utvecklats till att omfatta hela mellersta Sverige och Norrland. Målet är att utveckla en grön transportkorridor i norra Europa för person- som godstransporter. Man arbetar aktivt med att bland annat lyfta fram den Botniska Korridorens betydelse för Sverige och Europa.

Mittstråket förbinder tillväxtmotorer som Trondheim och Östersund med östkusten och bidrar med viktiga flöden av människor och gods in i och via Botniska korridoren.

Mittstråket bör samarbeta med Botniska korridoren kring gemensamma frågor som till exempel gränsöverskridande transporter och interregionala kopplingar i norra Sverige. Synergier kan skapas vid exempelvis arrangemang och träffar med beslutsfattare.

Botniska korridoren har dock fler starka medlemmar, vilket visar behovet av Organisation Mittstråket för att kunna agera kraftfullt i samarbetet och på egen hand.

Atlantbanan

Atlantbanan har flera partners som även arbetar med Mittstråket (Åre, Krokoms, Bräcke, Östersund, Ånge, Jämtland Härjedalen, Västernorrland samt Länsstyrelsen Västernorrland). Det är naturligt, då synergier är stora. Sträckan Åre-Östersund-Ånge utgör 37 % av Mittstråket och 33 % av sträckan Åre-Stockholm.⁶⁴ Föreslagna åtgärder för att stärka kopplingen mellan Östersund och Stockholm via Bollnäs⁶⁵ ger samtidigt cirka 44 % av den restidsbesparing som eftersträvas mellan Östersund och Sundsvall.⁶⁶

Det är kontraproduktivt att ställa Norra stambanan mellan Ånge och Gävle mot Mittstråket, även om enskilda aktörer kan ha en tydligt egen prioritering. Betydligt viktigare är att identifiera satsningar som gynnar båda sträckorna.

Inlandsbanan

Inlandsbanan AB förvaltar järnvägen från Mora till Gällivare och ägs av 19 kommuner längs banan. Östersunds och Härjedalens kommuner är delägare. Bolaget har som mål att utveckla järnvägen och trafiken; att integrera banan med anslutande järnvägsnät, höja tillåten axellast, etablera åretrunt-trafik, landsbygdsutveckling och lägre miljöbelastning.

⁶⁴ Räknat baserat på dagens restider.

⁶⁵ Nell Dahl (2019)

⁶⁶ Sweco beräkning baserat på restidsmål i kapitel 2.

Inlandsbanan AB äger också tågoperatören Inlandståget AB som bland annat har möjlighet att trafikera över nationsgränsen.

Karaktären på Inlandsbanan innebär att den är beroende av samarbeten med anslutande banor, precis som målen för bolaget anger. Det torde finnas goda möjligheter att utveckla samarbetet mellan Mittstråket och Inlandsbanan kring konkreta transportupplägg.

Nya Ostkustbanan

En av de viktigaste knutpunkterna i mellersta och norra Sverige är i Sundsvall mellan Mittstråket med E14 och Mittbanan och Nya Ostkustbanan (och E4). Lyckas Nya Ostkustbanan med ambitionen att utveckla dubbelspår med reducerade lutningar och hög bärighet samt halverade restider ger det stora positiva effekter i ett brett omland.

Kuststråket blir en ryggrad för transportsystemet, men måste kompletteras med kopplingar i öst-västlig riktning. Mittstråket och Nya Ostkustbanan har goda möjligheter att samarbeta kring konkreta trafik- och logistikupplägg.

Oslo-Stockholm^{2.55}

Bolaget Oslo-Stockholm^{2.55} AB ägs av ett antal svenska kommuner och regioner i stråket. Målet är att halvera restiden med tåg mellan de båda huvudstäderna.

Mittstråket bör fortsätta samarbeta med Oslo-Stockholm^{2.55} kring frågor som handlar om att stärka den svensk-norska samarbetet på infrastruktur- och transportområdet.

Mittnordenkommittén

Mittnordenkommittén är ett av Nordiska ministerrådets gränsregionala samarbetsorgan och medlemmarna inkluderar Trøndelag Fylkeskommune, regionerna Jämtland Härjedalen och Västernorrland samt Österbotten. De två förstnämnda lämnar dock organisationen den 31 december 2020.

Projekt Mittstråket och Mittnordenkommittén har haft konstruktiva samarbeten. I och med ombildningen är det svårt att bedöma framtiden, men kommitténs projekt under 2020 med en *godskoordinator* för att få fler godstransporter med tåg kan skapa nytta för Mittstråket.

Kvarkenrådet

Kvarkenrådet är ett samarbetsforum för de tre österbottniska landskapen i Finland samt Västerbotten och Örnköldsvik. Man vill göra Kvarkenregionen till en konkurrenskraftig och integrerad gränsregion med god transportinfrastruktur och goda kommunikationer. Särskilt fokus har under flera år legat på färjeförbindelsen Umeå-Vasa.

Aktörerna i Mittstråket och Kvarkenrådet har samarbetat för att korridoren mellan Atlanten och Ryssland ska omfatta såväl Mittstråket (Trondheims hamn, E14, Meråkerbanan och Mittbanan samt Sundsvalls hamn) som det så kallade E12-stråket (Mo, E12 samt Umeå och Vasa hamnar). För internationella (gods-)transporter har samarbetet fortsatt potential.

6 Utvecklingsplan

Utvecklingsplanen bygger på utredningar som har genomförts inom ramen för Projekt Mittstråket. De föreslagna åtgärderna ska dels bidra till att åtgärda de brister som identifierats i kapitel 5, dels tydligt leda mot målbilden och målen i kapitel 2.

Utvecklingsplanen med samtliga åtgärder finns i bilaga 5. Planen ska ses som en verktygslåda för att utveckla Mittstråket att arbeta med fyrstegsprincipen. Det innebär bland annat att åtgärderna är av olika slag och på olika nivå, från övergripande till förhållandevis detaljerad. Vilka åtgärder som verkligen genomförs beror av den fortsatta processen. Exempelvis kommer de aktörer som blir medlemmar i Organisation Mittstråket att ha en större påverkan på prioriteringen. Det är viktigt att aktivt prioritera insatser för att undvika att organisationen sprids för tunt. En princip för prioritering samt roller för organisationen framgår av matrisen nedan. Ju fler kommuner som berörs av projektet, desto mer angeläget för Organisation Mittstråket. Vid hög rådighet driver organisationen samarbete under planering och genomförande. Är rådigheten låg krävs samarbete för att påverka beslutsfattare utanför korridoren.

Tabell 6. Prioritering och roller för Organisation Mittstråket beroende på projektets omfattning och graden av rådighet för stråkets aktörer.

Prioritering och roller		Egen rådighet (beslutskraft) för stråkets aktörer	
		Låg	Hög
Hur gemensamt är projektet för Mittstråkets aktörer?	Berör flera kommuner	Samarbeta för påverkan av nationella och internationella beslutsfattare.	Samarbeta för synergier i planering och genomförande
	Berör få kommuner	Låg prioritet för Organisation Mittstråket. Berörda kommuner söker andra samarbeten.	Organisation Mittstråket kan delvis stötta i genomförandet och kommunikation.

Organisation Mittstråkets flexibla och koordinerande roll gör det samtidigt möjligt att genomföra specifika projekt som inkluderar andra projekt än medlemmarna.

6.1 Åtgärder

Här listas åtgärder som bedöms ha hög prioritet för Organisation Mittstråket. Det ska påpekas att fyrstegsprincipen innebär en prioritering av steg 1 framför steg 2, steg 2 framför steg 3, etc. I bilaga 5 redovisas fler åtgärder i en struktur med följande utseende:

30(40)

RAPPORT
SLUTVERSION

FÖRSLAG TILL STRATEGI FÖR MITTSTRÅKET'S FORTSATT
UTVECKLING - HUVUDRAPPORT

- Åtgärd med hänvisning till var den beskrivs närmare
- Vilken brist som åtgärden ska avhjälpa enligt kapitel 4
- Vilket mål för Organisation Mittstråket (kapitel 2) som åtgärden stärker
- Vem som har rådighet över åtgärden, det vill säga kan genomföra den
- Vilken prioritet har åtgärden 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

En utredning som har fått betydande genomslag i utvecklingsplanen är Trafikverkets kapacitetsutredning för Mittstråket⁶⁷ som redovisar trimningsåtgärder och mindre om- och nybyggnader, det vill säga den typen av successiv utveckling enligt fyrstegsprincipen som strategin förespråkar. De mer strategiska utvecklingsprojekten är kända sedan länge.

Många förslag från Trivectors analys av trafikering och stationslägen⁶⁸ som takttabell, samordning mellan tåg och buss och rationalisering av linjenät utgör centrala delar av utvecklingsplanen. Trivector föreslår ny station i Vattjom, ingen station i Nälden och nedläggning av befintliga stationer i Erikslund och Stavre. Grund för analysen är att relativt måttliga restidsmål ska prioriteras samtidigt som investeringsutrymmet är begränsat. Det finns dock starka önskemål om en station i Nälden och nedläggning av stationer kräver omfattande dialog med berörda kommuner. Avgörande för perspektivet är vilka ambitioner som finns för Mittstråkets utveckling. Det är delvis därför som denna strategi innehåller ambitiösa utvecklingsmål som möjliggör ett mer långsiktigt perspektiv på stationslägen och trafikering. När åtgärder som berör stråket vidtas är det därför också viktigt att en bedömning görs av huruvida åtgärderna bidrar till dessa mål eller inte.

Vidare har åtgärderna starkt fokus på förnybara bränslen, kollektivtrafik och järnväg. Det är på många sätt naturligt, men samtliga trafikslag kan vara intressanta. Det gäller inte minst utvecklingen av elflyg, bland annat i projektet *Green Flyway*.

Steg 1 – Tänk om, handlar om hur vi kan förändra våra behov och tänka på andra sätt.

- Framtagande (och genomförande) av gemensam handlingsplan för förnybara drivmedel (samordnas med aktörernas ordinarie uppdrag).⁶⁹ Se Figur 6 nedan.
- Kommunikation och information för att få fler att resa kollektivt och hållbart, t.ex. mobility managementinsatser som nudging för förändrat beteende.⁷⁰

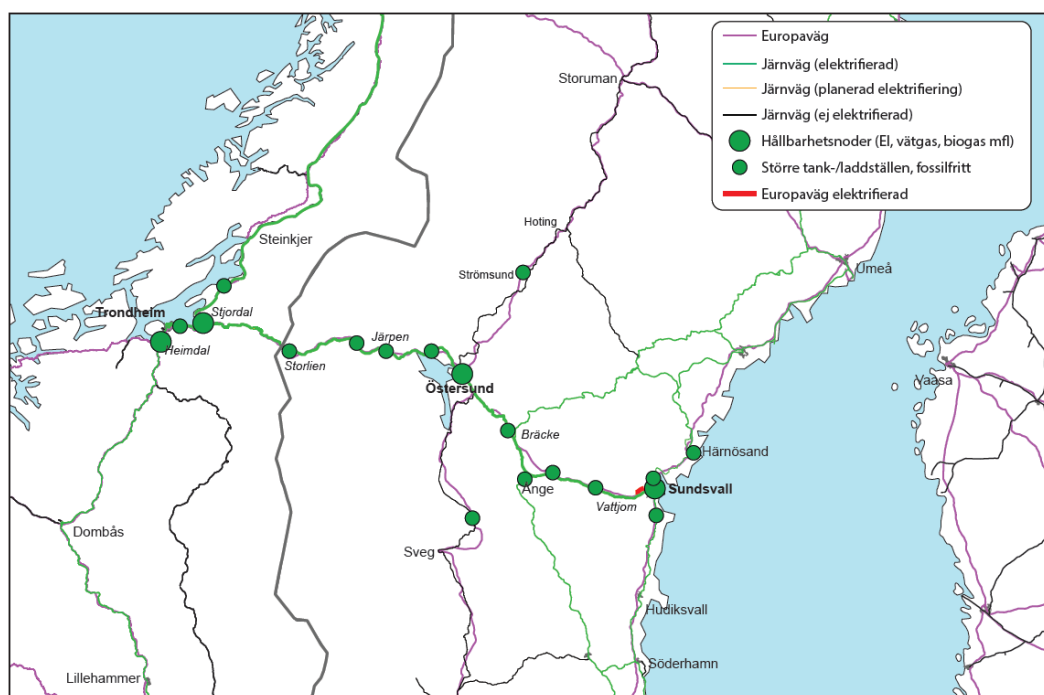
⁶⁷ Trafikverket (2019). Kapacitetsutredning Mittstråket PM Genomförbarhet.

⁶⁸ Trivector (2017). Analys av stationslägen och trafikering längs Mittstråket

⁶⁹ Projekt Mittstråket (2019)

⁷⁰ Trivector (2019), Projekt Mittstråket (2019)

- Trafikslagsövergripande trafikstrategi för stråket med investeringar och åtgärder för utvecklad kollektivtrafik, fler avgångar och anslutande tåg och buss.⁷¹
- Samordnad stationsnära samhällsplanering för tillgänglighet till stationer, gynna tåg och buss samt cykel och gång.⁷²



Figur 6. Vision för fossilfria godstransporter i Mittstråket. ÅF (2019) skriver: "Flera kompletta noder med snabbaddning för lastbilar, tankstationer för vätgas, biogas och hållbara biobränslen." Källa: ÅF (2019), sid 41.

- Godskoordinator för samordning av efterfrågan på godstransporter och utbud av attraktiva transportlösningar med tåg.⁷³

Steg 2 – Optimera, handlar om hur vi kan effektivisera och förbättra de vägar och järnvägar vi redan har.

- Ökat turutbud i kollektivtrafiken, bl.a. i högtrafik Sundsvall-Östersund, i hela stråket i lågtrafik samt fler turer Storlien-Trondheim.⁷⁴
- Inför taktidtabell för tåg och samordna tidtabellerna med busstrafiken.⁷⁵

⁷¹ Projekt Mittstråket (2019)

⁷² Sweco (2019)

⁷³ Mittnordenkommittén (2019)

⁷⁴ Trivector (2017), Trivector (2019), Trafikverket (2019a), Jernbaneforum Midt-Norge (2018)

⁷⁵ Trivector (2017)

- Linjer med flera linjevarianter behöver rationaliseras till entydiga linjesträckningar för att förenkla för resenären.⁷⁶
- Utveckla resenärsinformation (skyltning, hållplatsinformation, m m) för att underlätta bland annat resor över nationsgränsen, för sällanresenärer och besökare.⁷⁷
- Åtgärder för att underlätta hållbara resor från dörr till dörr; till exempel busskurer, busskörfält, plogning av vintercykelvägar, elbussinfrastruktur, m m.⁷⁸

Steg 3 – Bygg om, kan vi lösa ett problem med bara mindre förändringar?

- Laddinfrastruktur på alla stationer längs Mittstråket Sundsvall – Trondheim.⁷⁹
- Införande av samtidig infart i Nedansjö, Stöde, Fränsta samt underlätta möten mellan in- och utfart i Ånge.⁸⁰
- Åtgärdande av plankorsningar och optimering av spårgeometri för hastighetsoptimering upp till 160 km/h Stöde-Östersund samt även mellan Östersund och Storlien.⁸¹
- Mötesstation mellan Nedansjö-Stöde.⁸²
- Planskildhet vid Bräcke station för att undvika spårspring och ökad hastighet.⁸³
- Kapacitetshöjande åtgärder vid Östersund södra bangårdsände (södra utfarten), förlängning av dubbelspår och planskild korsning för gång och cykel.⁸⁴
- Förlängning av plattform i Järpen.⁸⁵
- Elektrifiering av Meråkerbanan för att möjliggöra trafikering med ellok, vilket ökar miljöprestanda, flexibilitet och reducerar kostnaden och restider.⁸⁶
- Trespårsstation Sundsvall-Ånge.⁸⁷
- Pilgrimstad, hastighetshöjande åtgärder till 70-80 km/h förbi plattformen på avvikande spår (klart 2030 enligt nationell plan).⁸⁸

⁷⁶ Trivector (2017), Trivector (2019)

⁷⁷ Trivector (2019)

⁷⁸ Projekt Mittstråket (2019)

⁷⁹ Projekt Mittstråket (2019), Projekt Ladda i Mittstråket

⁸⁰ Trafikverket (2019a)

⁸¹ Trafikverket (2019a)

⁸² Trafikverket (2019a)

⁸³ Trafikverket (2019a). Steg 2-åtgärd finns för kortsiktig förbättring.

⁸⁴ Trafikverket (2019a)

⁸⁵ Trafikverket (2019a)

⁸⁶ Projekt Mittstråket (2019), Ramböll (2019), ÅF (2019), Jernbaneforum Midt-Norge (2018)

⁸⁷ Ramböll (2019), ÅF (2019), Trafikverket (2019a)

⁸⁸ Projekt Mittstråket (2019), Trafikverket (2019a)

- Nytt uppställningsspår vid Östersund västra, bl.a. för att kunna köra regionaltågen till Östersund vidare till Östersund Västra.⁸⁹
- Större satsning med hastighetshöjande (100 km/h) och bärighetsförstärkande åtgärder på och längs E14 mellan Sundvall och Trondheim.⁹⁰
- Färdigställande av mitträckesseparering i delar av E14, t.ex. förbifart Brunflo och sträckan Blåberget-Matfors.⁹¹

Steg 4 – Bygg nytt, handlar om större nyinvesteringar, som att göra mer omfattande om- eller utbyggnader, eller att skapa en helt ny infrastrukturlösning

- Nälden station.⁹²
- Bräcke triangelspår ligger i nationell plan, efter elektrifiering av Meråkerbanan förväntas godsvolymer öka.⁹³
- Ny bana Sundsvall-Stöde inkl ny station i Vattjom ger betydande restidsförkortning och ökad kapacitet.⁹⁴
- Logistikparken i Sundsvall, med kringliggande infrastruktur, t.ex. Malandstriangeln/anslutningsspår.⁹⁵
- Utvecklad, samlad godsterminal i Trondheimsområdet med tillräcklig kapacitet inklusive mellan Hell och terminalen.⁹⁶
- En öppen godsterminal i Östersund är en förutsättning för att flytta över gods från lastbil till järnväg i de centrala delarna av stråket.⁹⁷

Vidare finns följande principer för *infrastrukturstandard*. Dessa följer delvis av det faktum att både Mittbanan/Meråkerbanan och E14 ingår i EU:s så kallade övergripande nät.

- Vid ombyggnader bör Mittbanan dimensioneras för 250 km/h.
- Största tillåtna axellast bör öka till minst 22,5 ton och mötesspår bör vara 750 m långa. Dessa faktorer är viktiga för att tillåta längre och tyngre godståg, vilket ger en stark kostnadsfördel.
- Bärighetsklass 4 (BK4) medger 74 ton tunga lastbilar, vilket effektiviserar godstransporter såväl ekonomiskt som miljömässigt. Nätet utvecklas succesivt i Trafikverket Region Mitt och bedöms omfatta en fem gånger större andel av skogsråvaran år 2026 relativt i dag.⁹⁸

⁸⁹ Projekt Mittstråket (2019)

⁹⁰ Projekt Mittstråket (2019)

⁹¹ Projekt Mittstråket (2019)

⁹² Projekt Mittstråket (2019)

⁹³ Trafikverket (2919a)

⁹⁴ Projekt Mittstråket (2019), Trivector (2017)

⁹⁵ Projekt Mittstråket (2019)

⁹⁶ Jernbaneforum Midt-Norge (2018), Ramböll (2019), ÅF (2019), Projekt Mittstråket

⁹⁷ Projekt Mittstråket (2019)

⁹⁸ Handelskammaren Mittsverige (2019)

6.2 Genomförande av utvecklingsplanen

För själva genomförandet av utvecklingsplanen finns det flera olika möjligheter och riktlinjer. Nedan ges några exempel.

- Den breda målstrukturen och fyrstegsprincipen öppnar upp för många aktörer att bidra till framdriften. *Ingen kan göra allt, men alla kan göra något.*⁹⁹
- Åtgärder inom steg 1 och steg 2 är naturliga för regioner och kommuner att driva. Trafikverket har generellt inte resurser för de stegen.
- Åtgärder inom Steg 3 eller steg 4 måste vara finansierade för att Trafikverket ska kunna driva ordinarie planeringsprocess. Det innebär att exempelvis regioner och kommuner kan driva studier för att få fram erforderligt underlag som exempelvis åtgärdsvalsstudier, lokaliserings- och funktionsutredningar.
- Inom Projekt Mittstråket har medel växlats upp med externa finansieringskällor. Det gäller till exempel kommuners investeringsbudget, Trafikverkets trimningsanslag och medel från regeringens landsbygdsatsning på kollektivtrafik i landsbygd (se bilaga 6), som har kunnat växlas upp mot EU-medel.
- I Mittstråket finns omfattande kompetens rörande externa finansieringskällor som till exempel EU:s regionalfonder, Tillväxtverkets olika program och Trafikverkets olika potter. Organisation Mittstråket bör kartlägga kompetensen för att kunna utnyttja den vid behov.

⁹⁹ Citat från Helen Keller (1880-1968) med ordalydelsen: "Jag kan inte göra allt, jag kan dock göra något."

Appendix 1: Kommentarer från granskning

I samband med att planeringsgruppen för Projekt Mittstråket granskade förslaget till strategi inkom tre synpunkter som inte kunde hanteras, då de bedömdes ha för stor påverkan i relation till tidigare dialog och förankring. De dokumenteras dock här för att de ska följa med i kommande arbete.

Region Västernorrland föreslår ett ytterligare mål kopplat till bibehållna/förbättrade restider på väg tillsammans med ökad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan.

Östersunds kommun efterlyser en högre prioritering av mötesstationer på Mittbanan även mellan Östersund och riksgränsen.

Bräcke kommun föreslår att en eventuell Organisation Mittstråket får sitt säte i Ånge eller Bräcke för att tydliggöra funktionen arbetspendling samt för att balansera en tyngdpunkt till de större städerna i Mittstråket.

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](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). Kommunplanens 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