

Utvecklingsenheten
Näringslivskontoret
Mats Gustafsson

PM – Formaliserad samverkan för Mittstråket utveckling

Bakgrund

Mittstråket förbinder tillväxtmotorerna Trondheim, Östersund och Sundsvall och mellanliggande mindre kommuner och bidrar med viktiga flöden av människor och gods. I nästan tjugo år har aktörerna i Mittnorden (Österbotten, Västernorrland, Jämtland, Sör - och Nord -Tröndelag (numera Trondelag) drivit frågan om förbättrade öst - västliga transporter. Det långsiktiga samarbetet i stråket har gjort det möjligt att genomföra gemensamma projekt där flera organisationer sett nytta att driva frågorna tillsammans. Detta har gjorts i projekt North East Cargo Link – (NECL I och NECL II) och nu senast under åren 2015–2019 i det EU-finansierade Projekt Mittstråket.

Projekt Mittstråket har haft som syfte att stärka Mittstråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk för att främja utvecklingen i Mittnorden. Flera viktiga analyser och utredningar har tagits fram, samtidigt som Mittstråkets funktion successivt har förbättrats genom utredningar och insatser i infrastrukturen på väg och järnväg. Projektets budget uppgick till 323 miljoner kronor, men ytterligare nationella medel har tillförts till framförallt Mittbanan under samma period. Totalt kommer åtgärder för cirka en miljard kronor att ha genomförts på väg och järnväg under åren 2015–2023. Länsstyrelsen Västernorrland har varit huvudman för projektet och samarbetspartners har varit kommunerna Bräcke, Krokoms, Sundsvall, Ånge, Åre, Östersund, samt Trafikverket, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

Det har under projektets gång framkommit behov och önskemål av att fortsätta i ett formaliserat samarbete mellan olika aktörer inom Mittstråkets geografi, i syfte att åstadkomma samhandling. Detta PM innehåller förslag

till hur ett sådant formaliserat samarbete kan utformas och finansieras, samt de huvudsakliga samarbetsområdena.

På norska sidan har man beslutat om järnvägsinvesteringar på 5,5 miljarder norska kronor under åren 2021–2024 för en rad olika åtgärder, bland annat deelektrifiering av Meråkerbanan och investeringar i nya persontåg. Dessa åtgärder förbättrar förutsättningarna väsentligt för resor och transporter på järnväg över landsgränsen.

Vision och målbild har formulerats inom ramen för projekt Mittstråket och bygger på två principer som kännetecknar samarbetet kring utveckling av transportsystemet i Mittstråket, nämligen att alla fyra trafikslag – väg, järnväg, sjöfart och flyg omfattas, även om järnvägen betonas, samt att prioritering av åtgärder gör med hjälp av den så kallade fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen betyder att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis, så att man i första hand prövar insatser för att påverka av transportefterfrågan och val av transportsätt, därefter trimningsåtgärder och mindre ombyggnationer, innan slutligen större investeringsåtgärder övervägs.

Vision, mål och målår - Nordens första gröna fossilfria transportkorridor 2040

Inom det nyligen avslutade projektet Mittstråket togs ”Förslag på strategi för Mittstråket fortsatt utveckling – huvudrapport” fram. Inom ramen av det fortsatta samarbetet finns behov av att utveckla det förslag till vision, mål och målår som finns i förslag till strategi. Till exempel är målåret satt till 2040 för att vara realistiska avseende restidsmålen, men när det gäller överrensstämmelse med klimatmålet om fossilfrihet och de regionala utvecklingsmålen, borde kanske ett målåret vara satt till 2030 eller till-och-med tidigare? Fångar målområdena vår gemensamma viljeinriktning eller behöver de kompletteras eller justeras för att bli mer spetsiga och ta sikte på ny teknik?

Nedan redovisas ett utdrag gällande förslag till vision och målstruktur ur dokumentet ”Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatta utveckling – huvudrapport”:

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, vätgas eller andra förnybara bränslen. Arbetsmarknaderna i stråket kopplas samman och skapar nya möjligheter för oss

att utvecklas. Den ökande tillgängligheten gör regionernas 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.

Tabell 1. Målstruktur för Mittstråket mot år 2040.

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

Partnerskap för Mittstråkets utveckling

Ett partnerskap för Mittstråkets utveckling bildas genom en överenskommelse mellan Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland och de sex kommunerna Bräcke, Krokoms, Sundsvall, Ånge, Åre och Östersund.

En styrgrupp tillsätts med representanter från de i partnerskapet ingående organisationerna. Styrgruppens uppgift att sätta frågorna i ett helhetsperspektiv, bidra till samsyn om utveckling av vision, mål och målar, samt prioriteringar inom Mittstråket, säkerställa att en löpande samverkan sker kring strategiska frågor, samt att gemensamma påverkansinsatser samt åtgärder genomförs i syfte att utveckla Mittstråket.

En arbetsgrupp tillsätts med tjänstemän från de i partnerskapet ingående organisationer. Representanter från andra viktiga organisationer såsom exempelvis Trafikverket, Handelskammaren, regionala kollektivtrafikmyndigheter, Norrtåg, Mittuniversitet, med flera bjuds in. Arbetsgruppens uppgift är att bereda frågor till styrgruppen, bereda förslag till kommunikationsplan, ta fram förslag till projektansökningar och insatser i partnerskapets egen regi, bidra i påverkansarbetet, med mera.

Ett kansli tillsätts för att koordinera och samordna arbetet. Kansliets uppgift är att skapa en arena för dialog, arrangera möten och seminarium, planera kommunikationsinsatser och administrera befintlig kommunikationsplattform, koordinera/stödja projektansökningar, samt följa upp utvecklingsstrategin.

Kansliet bemannas med en deltidstjänst. Den totala budgeten uppgår till 750 000 kronor per år som i huvudsak omfattar en deltidstjänst – samordningsfunktion - på kansliet. En begränsad del av budgeten, uppskattningsvis runt 10 procent, omfattar verksamhetskostnader, det vill säga smärre omkostnader för att anordna partnerskapsinterna möten, webbsida, kommunikation och kansliets resor. De partner som ingår i partnerskapet står dock för sina egna omkostnader förknippade med verksamheten. Tanken är att projektmedel ska sökas för att finansiera olika insatser och åtgärds paket inkluderat projektledning. Större arrangemang vid exempelvis Almedalen inkluderas dock inte i budgeten. Finansieringen fördelas mellan organisationerna utifrån befolkningsandel (avrundat till närmaste 100-tal), se nedanstående tabell:

Region Jämtland Härjedalen	169 000
Region Västernorrland	317 000
Bräcke kommun	8 000
Krokom kommun	19 000
Sundsvalls kommun	128 000
Ånge kommun	12 000
Åre kommun	15 000
Östersund kommun	82 000
Summa	750 000

Huvudsakliga samverkansområden

Den gemensamma utmaningen är att stärka Mittstråket som funktionella och hållbart gränsöverskridande transportstråk som länkar samman människor och verksamheter. Målsättningarna är att skapa mer hållbara transporter, korta restider, öka godskapacitet, underlätta arbets- och utbildningspendling.

Det finns ett omfattande och gediget utredningsmaterial som beskriver befintliga strukturer, brister, potentialer och åtgärdsbehov. Åtgärdsbehov på kort och lång sikt, som identifierats med hjälp av fyrstegsprincipen, omfattar områdena Mobility management (beteende, attityd, kunskap), trafikering, logistik, infrastruktur och samhällsplanering.

På övergripande nivå sker samverkan inom följande områden

- Partnerskapet bildar en arena för samsyn och förankring av Mittstråkets utvecklingsstrategi, men också för att uppnå en samlad bild av arbetet i stråket i syfte att möjliggöra synergier till stöd för Mittstråkets utveckling
- Kommunikation är viktigt för att fortsätta driva varumärket Mittstråket. Påverkansarbete är något vi gör gemensamt inom den nya organisationen och med stöd av Brysselkontoret. Partnerskapet ska etablera återkommande mötesplatser både inom Mittstråket men också i form av deltagande vid andra arrangemang. En gemensam kommunikationsplattform (webbplats) bidrar till överblick över helheten, där samarbetet, utredningar och åtgärder synliggörs.
- Samordning över nationsgränserna är av stor vikt för att kunna profilera stråket i större sammanhang. Det är viktigt inte minst mot bakgrunden att den största bristen i stråket – avsaknaden av el på Meråkerbanan - planeras vara åtgärdat till 2024, vilket väsentligt förbättrar förutsättningarna för transporter på järnvägen. Målsättningen är ett nära samarbete – och på sikt eventuellt deltagande i partnerskapet - med region, kommuner och trafikverk i Norge för att ta tillvara detta på ett optimalt sätt.
- Partnerskapen följer upp genomförandet av Mittstråkets utvecklingsstrategi.

Partnerskapet samarbetar inom följande fyra områden: Mobility management, trafikering, infrastruktur, samhällsplanering och väljer vilka åtgärder inom dessa fyra områden som ska fokuseras på, både på kort och lång sikt.

Nedanstående åtgärder är exempel på åtgärder som (tillsammans med ytterligare åtgärder) är identifierade i ”Förslag till strategi för Mittstråkets utveckling – huvudrapport”. Mera spets kan dock behövas för att ta sikte på framtidens resande och transporter. Det kan innebära att även exempelvis digitalisering av transportsystemet, delade resurser för kollektivt resande, etcetera ska övervägas.

Åtgärder i statlig väg och järnväg kräver medverkan från Trafikverket och statlig finansiering. Tanken är att olika åtgärder ska paketeras så att det blir möjligt att söka separata projektfinansieringar för att stärka ett genomförande.

- Mobility management för kollektivt resande och hållbara godstransporter, förnybara bränslen (el/vätgas/biogas), ändrade logistikupplägg, samt överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.
- Trafikslagsövergripande trafikstrategi för utvecklad kollektivtrafik med ökat turutbud och samordnade tidtabeller för anslutande tåg och buss, samt utvecklad resenärsinformation.
- Samordnad stationsnära samhällsplanering för tillgänglighet till stationer och busskurer, anslutningar samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar.
- Fortsatta trimnings- och ombyggnadsåtgärder på Mittbanan, såsom åtgärdade plankorsningar och spårgeometri för hastighetsoptimering, utbyggnad av mötesstationer, samtidig infart, plattformsåtgärder, uppställningsspår, kapacitetsåtgärder.
- Investeringar, såsom en öppen godsterminal i Östersund, hastighetshöjande och förstärkningsåtgärder på E14 Sundsvall-Trondheim, ny bana Sundsvall-Stöde, etcetera.

Mats Gustafsson
Näringslivschef
0690 250 251
mats.gustafsson@ange.se

Sammanställning av rapporter och analyser framtagna inom projekt Mittstråket

Analys av stationslägen och trafikering längs Mittstråket; 2018-01-18
(Trivector)

Analys av trafikering med persontåg Östersund – Umeå; 2019:52 (Trivector)

Funktionsutredning Bräcke planskildhet; Trafikverket 2019/120663

Funktionsutredning Ånge-Storlien/Norska gränsen, hastighetshöjande åtgärder;
Trafikverket 2016-06-03

Funktionsutredning – Näliden, nytt tågstop inklusive kapacitetsanalys;
Trafikverket 2016-07-01

Förslag till strategi för Mittstråkets fortsatt utveckling; 2020-02-10 (Sweco)

Genomlysning av planer och program; 2018 (WSP)

Godstransporter och omlastningspunkter i Mittstråket; 2019-04-02
(Ramböll)

Kapacitetsutredning Mittstråket; Trafikverket 19-11-28

Mittstråkets potential som grön godstransportkorridor; 2019-11-27 (ÅF)

PM Linjestudie Stöde - Sundsvall, Trafikverket 2019-11-15

Tillväxt och utvecklingspotential i Mittstråket Sundsvall – Östersund –
Trondheim; 2018-04-27 (WSP)

Utvecklingsinriktning för Mittstråket; 2019 (Sweco)

Ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall-Trondheim; 2019:85
(WSP)