

Verksamhetsplan 2022–2025

För att regeringen och riksdagen ska prioritera nya Ostkustbanan framför andra angelägna satsningar krävs ett målmedvetet och strategiskt arbete med syfte att visa de fördelar ett dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand innebär för jobb, tillväxt och miljö.

Det finns en god grund att stå på. Ett stort arbete och engagemang har lagts ned av bolaget och dess ägare. Kunskapen om Nya Ostkustbanan har ökat och det finns en bred samsyn bland intressenterna längs sträckan om de fördelar en dubbelspårsutbyggnad medför, samt kring hur projektet ska realiseras. Det är en styrka att kommunerna, regionerna, länsstyrelserna, Trafikverket och näringslivet arbetar sida vid sida.

Ju bättre beslutsunderlag och ju större regional och nationell samsyn som finns, desto större blir möjligheterna att nya etapper kommer med i nästa planbeslut. Nya Ostkustbanan fortsätter målmedvetet att visa den nationella och europeiska nyttan med en dubbelspårsutbyggnad. För att Nya Ostkustbanan ska prioriteras i nästa planbeslut krävs ett hårt arbete från alla inblandade intressenter.

I juni 2022 fattar regeringen beslut om nästa nationell plan. Hur det beslutet ser ut styr vårt kommande arbete.

Stor osäkerhet i vår omvärld

Verksamhetsplanen skrivs i en orolig tid där det är svårt att överblicka konsekvenserna av den ryska invasionen och pågående kriget i Ukraina. Eftersom vi inte vet vad som kommer att hända de närmaste veckorna, månaderna och åren är planen skriven utan hänsyn till det osäkra och oklara världsläget.

Starka argument för utbyggnad

Näringslivet investerar nu mer än 1 000 miljarder i de sju nordligaste regionerna. Störst satsningar görs i Västerbotten och Norrbotten, men även i Dalarna, Västernorrland och Gävleborg är stora framtidsinriktade investeringar på gång. Idag finns ingen fungerande kustjärnväg och såväl gods- som passagerartrafiken hindras av Sveriges längsta flaskhals, det 27 mil långa enkelspåret mellan Gävle och Härnösand. Nya Ostkustbanan spelar en helt avgörande roll i den nyindustrialisering som nu pågår i Sverige, eftersom Nya Ostkustbanan är det naturliga järnvägsstråket för gods och passagerare. Det faktum att utbyggnaden också berättigar till 30-procentig medfinansiering från EU är också viktigt att lyfta fram.

Nationell planering av infrastruktur utgör basen för vårt arbete

För att bolaget ska bedriva ett så effektivt påverkansarbete som möjligt krävs god kunskap om planeringsprocessen, och att insatser riktas dit det ger störst effekt. Statens infrastrukturplanering drivs i en fyraårscykel, där den viktigaste politiska styrsignalen är infrastrukturpropositionen. Där anges den ekonomiska ramen för den kommande nationella transportplanen. Nuvarande plan omfattar perioden 2018–2029.

Den långsiktiga planeringsprocessen inleds med att regeringen ger Trafikverket ett direktiv att ta fram ett inriktningsunderlag, därefter lämnar regeringen sin infrastrukturproposition till Riksdagen. Riksdagen fastställer de ekonomiska ramarna, och därefter ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till åtgärdsplanering. Det ligger sedan till grund för planbeslutet, som innebär att regeringen fastställer den nationella planen.

2023 Valår, inriktningsplaneringen inleds under hösten.

2024 Infrastrukturproposition

2025 Riksdagen fastställer de ekonomiska ramarna, Trafikverket tar fram förslag till ny nationell plan ("åtgärdsplanering")

2026 Remissbehandling. Regeringen fastställer den nya nationella planen för 2026 – 2037

Den ekonomiska ramen för planperioden 2022–2033 uppgår till 799 miljarder kronor – en ökning med 176,5 miljarder kronor jämfört med perioden 2018–2029. Ett återkommande problem är att huvuddelen av pengarna i planen redan är in-tecknade och att de nya pengarna i hög utsträckning kommer att gå till att fullfölja de investeringar som finns med i den nuvarande planen.

Utgångspunkter i det fortsatta arbetet på nationell nivå

Bolagets uppgift är att visa att det skulle gå att färdigställa ett dubbelspår redan till 2033, om den politiska viljan finns. Detta är ett extremt ambitiöst mål, men det finns flera faktorer som talar i vår riktning. Bra tågsatsningar efterfrågas och en dubbelspårsutbyggnad på sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand är en sådan. I detta område finns både folk och företag. Här finns plats för fler bostäder och utökad pendling längs med kusten.

Vi fortsätter vårt arbete med att etablera kontakter med ledamöter i riksdagen, med fokus på partiernas trafikpolitiska talespersoner, och att vidareutveckla våra kontakter med infrastrukturministern Tomas Eneroth. Efter valet på börjas arbetet med att bygga upp kontakter med nya politiker.

Kommande påverkansarbete påverkas av hur regeringens planbeslut (juni 2022) ser ut. Bolaget fortsätter arbetet för att etablera ett järnvägsnät för 250 km/h som standard, och i likhet med de flesta tunga remissinstanser kräva att de nya stambanorna ska finansieras utanför plan.

Budskapsmässigt är det viktigt att kunna visa att Nya Ostkustbanan är en viktig del i det nationella transportsystemet som skapar strategisk redundans i järnvägssystemet i norra Sverige. Nya Ostkustbanan avlastar dessutom en överbelastad Stockholms- och Mälardalsregion. Det handlar om att förstora arbetsmarknadsområdena, underlätta kompetensförsörjning, förbättra möjligheter till pendling och att avlasta den överhettade Mälardalen. Det handlar också om visa att Nya Ostkustbanan är en viktig pusselbit i att stärka de för Sverige, och EU, så viktiga godstransporterna inom Europa.

Det är angeläget att hitta allierade inom näringslivet, fackförbund och miljörörelsen som kan tala för Nya Ostkustbanan, men också ta fram ytterligare faktaunderlag och analyser som konkret visar nyttorna med Nya Ostkustbanan.

Det är också nödvändigt att visa hur Nya Ostkustbanan är den länk som saknas i det nationella systemet; länken som binder samman norra och södra Sverige, länken som via Mittstråket skapar en bra förbindelse över till Trondheim.

Insatser för att öka kunskapen om fördelarna med Nya Ostkustbanan fortlöper, inte minst i våra närliggande Regioner, Jämtland Härjedalen samt Västerbotten. Vi vill också ytterligare stärka vårt samarbete med Norrbotniabanan och i högre utsträckning agera tillsammans. Syftet är att tillsammans visa systemnyttan med att investera i kustjärnvägen hela sträckan Stockholm – Luleå.

Det blir också allt viktigare att samverka med hamnarna längs sträckan. Vi driver på för att Sverige ska kunna leva upp till de krav som ställs i TEN-T-förordningen, vid den kontrollstation som EU-kommissionen håller 2023.

Vi ska driva på för att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att inleda arbete med återstående järnvägsplaner och arbeta ännu mer aktivt med att söka EU-finansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Vi intensifierar våra kontakter med de svenska EU-parlamentarikerna.

I vårt arbete ska vi vinnlägga oss om att förmedla tydliga berättelser om varför en ny kustjärnväg behövs, men också tydligt visa behoven av ny järnväg genom att bilda sätta bristerna i den befintliga.

Utgångspunkter för våra insatser i EU

Då många aktiviteter och processer just nu pågår är vårt EU-arbete särskilt viktigt. Det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, omfattar de viktigaste europeiska transportstråken och dess utbyggnad och funktion är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och möjliggöra för alla medborgare och verksamheter att ta del av den inre marknaden. För att uppnå detta har Sverige – och alla andra medlemsländer – lovat att bygga bort kvarvarande flaskhalsar i detta stamnät till 2030, med fokus på de så kallade stamnätskorridorerna. Nya Ostkustbanan ingår sedan augusti 2021 i stamnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. TEN-T har också en viktig roll i arbetet med att nå ett klimatneutralt EU till 2050.

Kommissionen presenterade sitt förslag på ny förordning för TEN-T i december 2021 och arbetet i rådet, som representerar medlemsstaterna, och Europaparlamentet påbörjades i januari 2022. Nya Ostkustbanan kommer genom framför allt Botniska korridoren, under året att arbeta gentemot EU:s institutioner för att uppmärksamma norra Sveriges behov av tillförlitlig transportinfrastruktur genom stamnätet samt vikten av att knyta samman Europas nordliga områden mot världen.

Vidare kommer Nya Ostkustbanan även lyfta fram vikten av ett EU-perspektiv i nationell planering vid event under året såsom Järnvägsforum Norr och vid seminarier i Riksdagen och i Almedalen. Detta då bolaget kan konstatera att samordningen av planeringen och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen i Sverige endast är svagt samordnad med de europeiska transportpolitiska målen. ScanMed-korridoren i TEN-T ska stå klar till 2030, och där ingår Nya Ostkustbanan.

Genom att Nya Ostkustbanan nu är utpekad som stamnätskorridor i nätet finns också stora möjligheter till medfinansiering via Connection Europe Facility (CEF). Så sent som sommaren 2020 beviljades medfinansiering från EU för projektering för sträckan Gävle-Kringlan och under 2021 godkände även kommissionen en ansökan om medfinansiering för projektering av sträckan Sundsvall-Dingersjö. I Trafikverkets förslag till ny nationell plan för åren 2022 – 2033 föreslås dock en senareläggning av projektet Gävle-Kringlan, vilket gör att EU-medlen riskeras att frysas inne. Nya Ostkustbanan kommer således under 2022 arbeta för att detta inte sker och för att Sverige ska söka om ytterligare medel.

Det Svenska ordförandeskapet närmar sig (januari – juni 2023) vilket medför att flera transportevent kommer att förläggas i Sverige, såsom till exempel TEN-T Days. Vi kommer således få möjligheterna att få EU-kommissionen på nationell nivå att arrangera dessa i norra Sverige.

Bolagets arbetsformer

Bolagets vd arbetar halvtid med Nya Ostkustbanan och arbetet stöds av personella insatser från huvudägarna från vilka även administrativt stöd köps in. Genom veckovisa distansmöten med "Teamet" – där Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls och Gävle kommuner samt bolagets vd ingår – planeras den löpande verksamheten. Vid behov adjungeras Brysselkontoren North Sweden och Central Sweden in i Teamet. Genom ett gott samarbete och funktionell arbetsfördelning kan vi använda tillgängliga resurser på ett mycket effektivt sätt.

Bolagets vd arbetar främst med nationella processer och håller samman bolagets verksamhet. En viktig del i vd:s arbete är att på ett strategiskt sätt kommunicera med bolagets intressenter och vidareutveckla våra nätverk. Huvudregeln är att bolagets ägare svarar för kontakterna med Trafikverket såväl på kommunal som på regional och nationell nivå.

Huvudägarna samordnar arbetet med Stora referensgruppen som har möten på distans en gång i månaden. En eller flera tjänstepersoner från samtliga ägare i bolaget, bolagets vd, samarbetet Botniska

Korridoren, Handelskammaren Mittsverige, Mellansvenska Handelskammaren, Byggföretagen och Umeå kommun deltar. En gång i kvartalet deltar även Trafikverket på dessa möten.

De sju nordligaste regionerna – de regionalt utvecklingsansvariga som därmed även är regionala planupprättare – står bakom samarbetet Botniska korridoren och deltar aktivt både på politisk nivå och på tjänstepersonsnivå. Bolagets vd är adjungerad i arbetsgruppen.

Vårt EU-arbete drivs i huvudsak via Botniska Korridoren samt via Brysselkontoren North Sweden och Central Sweden.

Ingela Bendrot den 24 mars 2022