

Verksamhetsplan 2024–2027

Fastställd av styrelsen den 15 mars
2024



Verksamhetsplan 2024–2027	1
Bolagets syfte och ändamål.....	3
Bolagets verksamhet	3
Bakgrund.....	4
Bolagets arbete 2024 – 2027.....	6
Bolagets organisation.....	6
Ökat samarbete inom ramen för den Botniska korridoren allt viktigare	6
Arbeta med samordnad planering inom stråket	6
Ökat fokus på EU-frågorna	6
Stärkt samverkan med näringslivet	7
Utredningsarbete.....	7
Kommunikationsinsatser	7
Utvärdering.....	7
Fokus 2024: Infrastrukturpropositionen	8
Övergripande inriktning 2024	8
Fokus 2025: Trafikverkets åtgärdsplanering	9
Fokus 2026: Regeringens planbeslut.....	9
Fokus 2027: Nytt politiskt landskap	10

Bolagets syfte och ändamål

Bolagets syfte och ändamål är att verka för utbyggnad av dubbelspår och snabbtågsstandard på Ostkustbanan, Gävle-Härnösand.

Bolagets verksamhet

Bolagets huvuduppgift är att bedriva informations-, samverkans-, analys- och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.

Bakgrund

Det politiska utgångsläget för Nya Ostkustbanan har aldrig varit bättre än nu. Det finns ett starkt och brett stöd för banans förverkligande. Samtidigt kommer mycket oroande signaler från Trafikverket; de föreslår att huvuddelen av infrastrukturbudgeten ska läggas på vidmakthållande och då kommer Nya Ostkustbanan att stå utan finansiering. I höst kommer regeringens infrastrukturproposition och för vår del är det väldigt viktigt att den innehåller antingen ett rejält höjt anslag eller konkreta vägar framåt som möjliggör för alternativ finansiering och alternativ organisering. Vi efterfrågar också beslut om att Nya Ostkustbanan ska byggas klart i sin helhet, med måläret 2035.

Stödet för Nya Ostkustbanan ökade markant under 2022. Den regionala uppslutningen stärktes. Flera intresseorganisationer, opinionsbildare och andra samhällsaktörer drev på för dubbelspårsutbyggnaden. Stödet från andra regioner ökade också. Media hade en aktiv bevakning av dubbelspårsutbyggnaden. Men framför allt gjordes flera starka utfästelser från M, KD och L om att dubbelspårsutbyggnaden skulle påskyndas. Denna nya spelplan ställde stora krav på bolaget att agera utifrån en ny situation. Det blev extra viktigt att stärka kontakterna med de nya regeringspartierna och påminna om deras utfästelser, men också att anpassa bolagets aktiviteter och kommunikation till den nya situationen. Under 2023 anordnades webinarium om Nya Ostkustbanan för politiker både på kommunal, regional och nationell nivå. Syftet var framför allt att fånga upp nyvalda politiker och berätta om Nya Ostkustbanan och dubbelspårsutbyggnaden.

Bolaget bildades 2015 och har sedan dess målmedvetet arbetat för dubbelspårsutbyggnaden. Verksamheten och organisationen har utvecklats över tid. Under våren 2023 genomfördes två utvärderingar:

- Styrelsen utvärderade sitt arbete. Styrelsens sammanvägda betyg blev 4.27 på en femgradig skala.
- Styrelsen utvärderade vd. Styrelsens sammanvägda betyg blev 4.65 på en femgradig skala.

I maj valdes en ny styrelse med inte mindre än sju nya ledamöter. Ett av de första besluten som den nya styrelsen fattade var att genomföra extern utvärdering av bolagets hittillsvarande arbete.

Utvärderingen genomfördes av Magnus Persson som har en gedigen bakgrund med ledande uppdrag inom politik och förvaltning kopplat till infrastrukturuområdet. Han genomförde intervjuer av 25 personer på ledande nivåer från politik, myndigheter och näringsliv. Resultatet presenterades och diskuterades med styrelsen, tjänstepersoner hos ägarna samt ägarombud.

Utvärderingen utgjorde underlag för en gemensam workshop för den nya styrelsen och berörda tjänstepersoner hos bolagets ägare och för det ägarforum som hölls den 7 november i Sundsvall. Utvärderingen visar att Nya Ostkustbanan – trots väsentligt lägre ekonomiska resurser än motsvarande påverkansorganisationer – ligger topp tre i Sverige när det gäller framgångsrikt påverkansarbete inom infrastrukturuområdet. Bolagets arbete har resulterat i att berörda beslutsfattare och opinionsbildare är väl förtroga med bolagets verksamhet och politiska önskemål, samt att bolagets arbete gett effekt genom att det politiska stödet för dubbelspårsutbyggnaden kraftigt har stärkts sedan bolaget bildades.

Rapporten visar också att Nya Ostkustbanan är ett av de mest planmogna projekten i Sverige, vilket är en effekt av att bolaget tillsammans med berörda kommuner och regioner har jobbat konstruktivt tillsammans med Trafikverket. Rapporten rekommenderar bolaget att stärka samverkan med näringslivet samt genomföra en så kallad backcastingrapport. När det kommer till bolagets strategiska mål noterar vi att regeringen i sitt direktiv till Trafikverket hade hörsammat flera av bolagets viktigaste krav.

Bolagets strategiska mål är att regeringen i nästa nationella plan för transportsystemet beslutar om att Nya Ostkustbanan ska byggas klar i sin helhet med måläret 2035. Det är, med tanke på den hårda konkurrensen om infrastrukturbudgeten, ett ambitiöst mål.

För att nå detta mål gäller det att vi förvaltar det vi har uppnått och vässar vårt arbete ytterligare!

2024-03-10

Ingela Bendrot

Vd Nya Ostkustbanan

Bolagets arbete 2024 – 2027

Under senare år har vi sett en utveckling i riktning mot ökad "snuttifiering" i den nationella planen, där fokus har blivit på byggstarter istället för målår för färdigställandet. Bolaget har arbetat målmedvetet för att Nya Ostkustbanan ska ses som en sammanhängande bana och Trafikverket har tagit flera viktiga steg i rätt riktning, inte minst genom den utbyggnadsstrategi som togs fram i nära samarbete med berörda kommuner och regioner. Där minskades antalet etapper från ett 20-tal till fem. Trafikverkets snuttifiering kan motverkas genom att kommuner och regioner längs stråket aktivt samverkar och driver på för dubbelspårsutbyggnaden. Med ett sådant arbetssätt kommer kommunerna och regionernas gemensamma intressen att få en ökad tyngd. Bolagets roll är att bistå med informations-, samverkans-, analys- och påverkansarbete som underlättar ägarnas gemensamma arbete i en samordnad planering.

Bolagets organisation

VD:s roll är att leda arbetet och ha huvudansvar för strategiarbete och kommunikation, med fokus på den nationella nivån. Inom styrelsen finns en bred samsyn om vikten av att alla huvudägare bidrar aktivt in i arbetet.

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.

Stora referensgruppen består av en eller flera tjänstepersoner från samtliga ägare i bolaget, bolagets vd, samarbetet Botniska korridoren, Handelskammaren Mittsverige, Mellansvenska Handelskammaren, Byggföretagen och Umeå kommun. Trafikverket deltar ofta på dessa möten. Syftet med Stora referensgruppen är att samordna planeringen längs stråket och öka informationsutbytet mellan berörda aktörer. Tanken är att ägarna ska redovisa vad som är på gång i deras kommun/region, men också spegla de beslut som styrelsen i Nya Ostkustbanan fattar. Bolaget brukar ge information om aktuella frågor, utredningar och informationsmaterial. Deltagarna i Stora referensgruppen har också möjlighet att initiera olika frågor, exv. efterfråga faktaunderlag eller rapporter. Gruppen medverkar också i arbetet med att ta fram bolagets remissvar.

Ökat samarbete inom ramen för den Botniska korridoren allt viktigare

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 ingår i arbetsgruppen. Arbetet inom den Botniska korridoren blir allt viktigare och vi verkar för att i ännu högre grad samordna oss när det kommer till olika aktiviteter, event, påverkansinsatser och remissvar.

Arbeta med samordnad planering inom stråket

Det har aldrig varit viktigare än nu att samarbeta för att nå de framgångar som är möjliga tack vare partiernas utfästelser. Nu är det viktigt att bolagets ägare krokar arm, samarbetar och försöker hitta gemensamma lösningar.

De investeringar som görs är en angelägenhet inte bara för berörd kommun och region, utan för alla berörda längs stråket. För att nå framgång krävs en aktiv och engagerad samverkan mellan bolagets ägare, både på politisk och tjänstepersonsnivå på samma sätt som inom projektet samordnad planering.

Ökat fokus på EU-frågorna

Nya Ostkustbanan ingår i den europeiska transportplanen, TEN-T (det transeuropeiska transportnätverket) och bolaget arbetar aktivt för att Sverige ska uppfylla kraven i TEN-T. Detta bevakas framför allt genom ägarregionernas två Brysselkontor, North Sweden och Central Sweden, men även inom samarbetet Botniska korridoren. Nya Ostkustbanan

kommer även fortsatt aktivt delta och bidra till samarbetet både på Brysselarenan och nationellt där det krävs.

Medfinansiering för stråk inom TEN-T går att söka inom ramen för finansieringsverktyget Connecting Europe Facility (CEF). Nya Ostkustbanan kommer fortsätta arbeta för ett mer strategiskt arbete från svensk sida kring CEF-ansökningar bland annat genom att ta fram och sprida rapporter, men även genom att arrangera seminarier och andra event i påverkanssyfte i tät samverkan med Botniska korridoren.

Stärkt samverkan med näringslivet

Utvärderingen som genomfördes 2023 förordade att samarbetet med näringslivet bör stärkas. Under perioden ska bolaget därför verka för att stärka samarbetet med olika näringslivsorganisationer och företag.

Utredningsarbete

Nya Ostkustbanan har sedan start knutit till sig experter och genomfört en rad uppmärksammade och uppskattade utredningar. Utöver större utredningar tar vi också fram faktaunderlag som vi kan använda internt och i vår kommunikation. Bolagets arbetsform har också gett möjligheter för ägarna att tillsammans beställa faktaunderlag och utredningar som behövs i den samordnade planeringen.

Kommunikationsinsatser

Det är viktigt att fortsätta upprätthålla flödet på hemsidan och i sociala medier. Vi arbetar långsiktigt och håller fast vid våra huvudbudskap.

Utvärdering

Efter valet 2026 gör bolaget en utvärdering av sina uppnådda resultat.



Huvudbudskap 2024 – 2027

- Nya Ostkustbanan knyter samman norra Sverige med resten av världen,
- Nya Ostkustbanan är samhällsekonomiskt lönsam. Färdigställandet måste påskyndas för att inte den gröna omställningen ska äventyras.
- Nya Ostkustbanan är ett av de mest planmogna och lönsamma järnvägsprojekten och går att få klart mycket snabbare än de som inte kommit lika långt i sin planering.
- Erfarenheter visar att väl utredda och förankrade projekt håller tidplaner och budget på ett helt annat sätt än projekt som hastats fram.
- Nya Ostkustbanan är ett av de projekt som har störst nytta både för arbetspendling och godspendling.
- Kustjärnvägen har en helt avgörande betydelse för militär mobilitet i norden, och benämns Northern Route no 1.

OBS! VIKTIGT ATT STÄNDIGT PÅMINNA OM PARTIERNAS UTFÄSTELSER!



Aktivt påverkansarbete 2024–2027

- Personliga möten med relevanta beslutsfattare och opinionsbildare,
- Aktivt nätverksarbete med politiker, intresseorganisationer och näringslivsföreträdare,
- Bygga relationer med nyckel personer inom Trafikverket, inte minst med de nya regiondirektörerna ,
- Ordna studiebesök inkl. resor i förarhytten för nyckelpersoner,
- Medverka vid specifika partievent som bedöms viktiga att delta på,
- Aktiv samverkan inom ramen för Botniska korridoren, och när så bedöms lämpligt samarrangemang med Norrbottenbanan.

Fokus 2024: Infrastrukturpropositionen

15 januari presenterade Trafikverket Inriktningsunderlaget till regeringen. Det är tänkt att utgöra grunden för Regeringens kommande Infrastrukturproposition. Remisstiden löper ut 15 april. Propositionen kan beräknas komma tidigast i början av oktober. I propositionen föreslår regeringen de ekonomiska ramarna som ska gälla för den nationella planen för åren 2026–2037. Riksdagen fattar tidigast beslut i slutet av december. Direkt därefter påbörjar Trafikverket sin åtgärdsplanering.

Övergripande inriktning 2024

En fortsatt viktig uppgift under hela denna mandatperiod är att påminna om de utfästelser som gjordes före valet. Fortsatta insatser för att knyta goda kontakter med samtliga riksdagspartier prioriteras under 2024.

Nya Ostkustbanan fortsätter målmedvetet att visa den regionala, nationella och europeiska nyttan med en dubbelspårsutbyggnad. Vi arbetar aktivt inom ramen för den Botniska korridoren och vi verkar för att i ännu högre grad samordna våra påverkansinsatser, eftersom det ger en ömsesidig nytta.

Under våren 2024 intensifieras arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Det görs genom Trafikverkets så kallade inriktningsunderlag som kom den 15 januari. Samtidigt avslutas revideringsprocessen av det europeiska transportnätet, TEN-T, där vi redan nu ser att kuststråket kommer att stärka sin position.

Samarbetet med näringslivsorganisationer och enskilda företag stärks.

EU-dimensionen blir allt viktigare. Nya Ostkustbanan har en mycket hög planmognad och är ett av de större projekt, som jämte Norrbottenbanan, skulle kunna stå klara i början av 2030-talet. Det finns goda möjligheter till medfinansiering från EU om Sverige gör som andra länder och söker för stora stråk som ligger i TEN-T-nätet.

Vårt fokus förskjuts från varför dubbelspårsutbyggnaden är viktig till hur en utbyggnad kan göras. Våren 2024 tog bolaget fram en backcastingrapport som visar vilka beslut som måste fattas för att Nya Ostkustbanan ska kunna stå klar till 2035. Denna "utbyggnadsmanual" är en viktig del i vårt arbete under 2024. Vi har också tagit fram en rapport som visar kapacitetssituationen på stråket Luleå/Boden till Gävle/Storvik med måläret 2040.

Rapportens budskap är tydligt; utan utbyggnad av ny järnväg är situationen ohållbar. Men det finns lösningar. Utbyggnaden av Norrbottenbanan lättar på trycket i Norrbotten och Västerbotten, men samtidigt tilltar kapacitetsbristerna söder om Västerbotten. När Nya Ostkustbanan byggs klart lättas trycket i hela systemet. Om Sverige ska ta vara på potentialen i den gröna omställningen krävs kraftfulla investeringar i transportinfrastrukturen. Om inte Nya Ostkustbanan byggs klar kvarstår mycket stora problem i transportsystemet.

Regeringen lägger en Infrastrukturproposition, sannolikt hösten 2024. Under våren prioriteras kontakter med ledande politiska företrädare både i Riksdagen och inom Regeringskansliet. Under hösten riktas insatserna främst mot Riksdagen. Riksdagen fattar beslut med anledning av infrastrukturpropositionen under senare delen av hösten.

Under 2024 ska vi arbeta för följande innehåll i infrastrukturpropositionen:

För vår del är det viktigt att infrastrukturpropositionen innehåller antingen ett rejält höjt anslag eller konkreta vägar framåt som möjliggör för alternativ finansiering och alternativ organisering. Vi efterfrågar också att regeringen i sin infrastrukturproposition föreslår att Nya

Ostkustbanan i sin helhet ska byggas ut, samt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att söka om medfinansiering från EU för hela Nya Ostkustbanan. Vår bedömning är att en sådan tydlig strategi kan ge kraftigt ökad medfinansiering från EU, och minska belastningen på den svenska statskassan.

Fokus 2025: Trafikverkets åtgärdsplanering

I slutet av 2024 eller i början av 2025 kommer regeringen ge Trafikverket i uppdrag att genomföra "åtgärdsplaneringen", vilket betyder att de tar fram ett förslag till nationell plan. Trafikverkets förslag – som kommer runt halvårsskiftet – remitteras brett.

Under 2025 fortsätter arbetet med att visa den nationella nyttan med en dubbelspårsutbyggnad. Bolaget deltar på de remiss- och dialogmöten som Trafikverket och Regeringskansliet anordnar. Vi samverkar med Botniska korridoren och EU-kontoren. Remissarbetet prioriteras.

Fokus 2026: Regeringens planbeslut

Under våren 2026 arbetar regeringen för högtryck med det kommande planbeslutet. Det väntas under senare delen av våren. 2026 väljs nya politiker i kommuner, regioner och i riksdagen. Nya politiska majoriteter kommer att formas. Under hösten inleds arbetet med nästa nationella transportplan.

Bolaget lägger under våren stort fokus på att föra fram sina argument till ledande politiska beslutsfattare, men också på att synas och höras i media och i sociala medier. Det är extra viktigt att påminna regeringspartierna om gjorda utfästelser.

Regeringen måste tydligt ta ställning för att hela Nya Ostkustbanan ska byggas klar senast 2035.

- Att regeringen i fastställelsebeslutet för nästa nationella plan för transportsystemet, dvs det som fattas våren 2026, beslutar om att hela Nya Ostkustbanan ska färdigställas under planperioden.
- Att regeringen också överväger om det går att genomföra byggandet av Nya Ostkustbanan i bolagsform och på så sätt öka utbyggnadstakten.

Efter valet 2026 gör bolaget en utvärdering av sina uppnådda resultat och startar arbetet med att bygga upp kontakterna med nya politiska beslutsfattare. Under hösten inleds arbetet med nästa nationella transportplan.

Fokus 2027: Nytt politiskt landskap

2026 väljs nya politiker i kommuner, regioner och i riksdagen. Nya politiska majoriteter kommer att formars och det blir viktigt att bygga upp kontakterna med nya politiska beslutsfattare. Arbetet med nästa nationella transportplan går vidare och under 2027 kommer regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag till nästa nationella plan, som fastställs 2029.

Ingela Bendrot

2024-03-14

[Nyaostkustbanan.se](https://nyaostkustbanan.se)

info@nyaostkustbanan.se