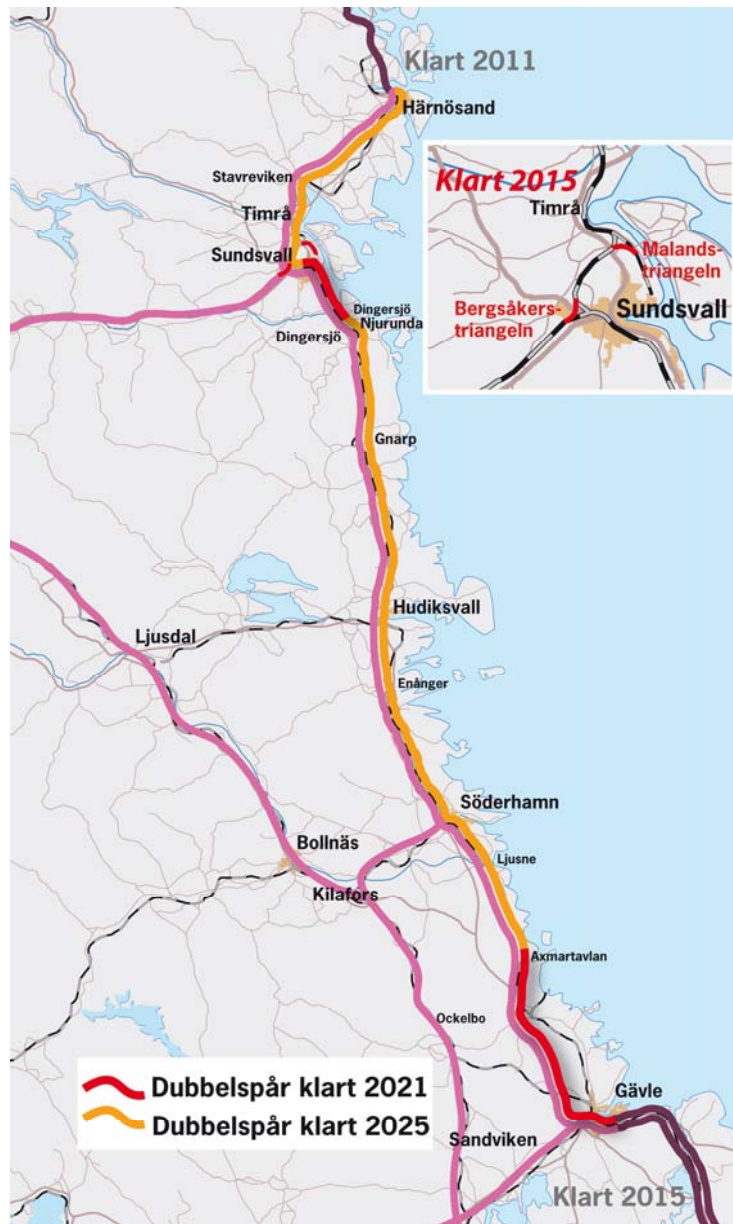


Projektplan Nya Ostkustbanan 2011 -2013



1. Projektplan Nya Ostkustbanan	3
1.1 Förutsättning	3
1.2 Motivering för beslut	3
1.3 Motivering/prioritering partnerskapet	3
1.4 Projektledning	3
1.5 Sammanfattning:	3
2. Beskrivning av projektet	4
2.1 Bakgrund	4
2.2 Syfte	4
2.3 Uppdragets omfattning	4
3. Mål och förväntat resultat	5
3.1 Övergripande mål	5
3.2 Mål	5
3.3 Förväntat resultat efter projekttiden	5
3.4 Förväntade effekter på sikt	5
3.5 Målbild - samhälle och människa	6
3.6 Målbild – näringsliv & industri	6
3.7 Målbild – politiken	6
3.8 Politisk målbild (argument)	6
4. Uppdragets genomförande	7
4.1 Översiktlig aktivitetsplan	7
4.2 Händelser i omvärlden	7
4.2.1 Översyn av Samhällsekonomisk kalkyl	8
4.2.2 Storregionfrågan	8
4.2.3 Ökad kapacitet för järnvägssystemet	8
4.2.4 Medfinansieringsutredningen	8
4.2.5 Ny kollektivtrafikmyndighet 2012	9
4.2.6 Samordnad planering Gävle-Sundsvall 2011 – 2013	9
4.2.7 Koppling till andra projekt/insatser	9
4.2.8 Övriga externa intressenter	10
4.3 Aktivitetsplan	10
4.3.1 Utredning och analys	10
4.3.2 Kommunikationsinsatser	12
4.3.3 Påverkansinsatser	12
4.4 Kommunikationsplan	13
5. Organisation	14
5.1 Ansvarsfördelning	14
5.1.1 Styrgrupp	14
5.1.2 Arbetsgrupp	14
5.1.3 Näringslivsgrupp	14
5.1.4 Aktivitetsgrupper	15
5.1.6 Övriga projektmöten/seminarium	15
6. Särskilda villkor för projektet	15
7. Risker	16
8. Ekonomi	17
9. Avvikelsehantering	17

Härnösand 2011-05-05

1. Projektplan Nya Ostkustbanan

1.1 Förutsättning

Tillväxtverket har beviljat stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden till Länsstyrelsen Västernorrland för rubricerat projekt. Beslutet har fattats med stöd av förordningen (SFS 2007:14) om förvaltning av EG:s strukturfonder. Strukturfondspartnerskapet har i sitt yttrande prioriterat ärendet. Yttrandet är bindande för Tillväxtverket. Stödet tas ur åtgärd 2.1 Transporter, logistik och regionförstoring och avser projektperioden 2011-01-01 till 2013-12-31. Stödet uppgår till 49,39% av projektets faktiska kostnader och högst 50% av den sammanlagda offentliga finansieringen, dock högst 5 631 000 kronor. Beslutet kan inte överklagas.

1.2 Motivering för beslut

Projektets insatser för att en byggnation av Ostkustbanan skall komma till stånd ryms inom vad som är möjligt inom åtgärd 2.1 Transporter, logistik och regionförstoring. Projektet uppfyller flera av urvalskriterierna väl eller mycket väl.

1.3 Motivering/prioritering partnerskapet

Projektet har hög överensstämmelse med det regionala utvecklingsarbetet och stödjer programmets strategiska inriktning genom att långsiktigt verka för goda och hållbara transporter samt regionförstoring.

Projektet har ett partnerskap bestående av, totalt 33 parter från både privata näringslivet och offentlig verksamhet: Länsstyrelsen Västernorrland, Region Gävleborg, Landstinget Västernorrland och Gävleborg, Nordanstigs kommun, Gävle kommun, Söderhamns kommun, Hudiksvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Sundsvalls kommun, Kramfors kommun, Sollefteå kommun och Örnsköldsviks kommun.

1.4 Projektledning

Roger Wetterstrand, Utredning & Analys
 Christin Borg, Information & Marknadsföring

1.5 Sammanfattning:

Det övergripande syftet är att uppnå en attraktiv och konkurrenskraftig region. Utvecklingen ska ske på ett långsiktigt hållbart sätt för näringsliv och medborgare. För att uppnå syftet kraftsamlar regionen kring insatser som visar på de fördelar som regionförstoring och regionintegrering längs Norrlandskusten innebär. Insatser som visar vilken påverkan en förbättrad Ostkustbana har på arbetspendling, kompetensförsörjning och näringslivsutveckling.

Målsättningen är att påskynda nödvändiga investeringar på järnvägen mellan Gävle och Härnösand.

Projektperiod: 2011-01-01 – 2013-12-31

Projektbudget: 11 402 000 kr

2. Beskrivning av projektet

2.1 Bakgrund

I Västernorrland och Västerbotten pågår stora satsningar på utbyggnad av Botniabanan mellan Kramfors och Umeå. Investeringarna förväntas ge många och långsiktiga effekter för stora delar av mellersta Norrland. Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand har dock fortfarande mycket låg standard och är i stort behov av investeringar. Järnvägen har bristande kapacitet och den låga hastighetsstandarden utgör ett allvarligt hinder för rationella godstransporter och regional pendling. En ny Ostkustbana har, tillsammans med Botniabanan, en enorm potential att bidra till långsiktig hållbar tillväxt, genom regionförstoring och regionintegrering. Väl fungerande regioner skulle avsevärt öka valmöjligheterna för den enskilda individen samt öka tillgången till kompetens och marknader för näringslivet.

Under perioden januari 2008 till 31 december 2010 drevs projekt Ostkustbanan/Ådalsbanan inom regionala strukturfondsprogrammen med målsättning att bidra till att påskynda nödvändiga järnvägsinvesteringar. Projektet har bland annat haft som målsättning att ta fram underlag för framtida beslut om investering och genomföra informationsinsatser som bidrar till utveckling av berörda järnvägssträckor. Projekt Nya Ostkustbanan tar vid där det tidigare projektet avslutades.

2.2 Syfte

Det övergripande syftet är att uppnå en attraktiv och konkurrenskraftig region. Utvecklingen ska ske på ett långsiktigt hållbart sätt för näringsliv och medborgare. För att uppnå syftet kraftsamlar regionen kring insatser som visar på de fördelar som regionförstoring och regionintegrering längs Norrlandskusten innebär. Insatser som visar vilken påverkan en förbättrad Ostkustbana har på arbetspendling, kompetensförsörjning och näringslivsutveckling. Målsättningen är att påskynda nödvändiga investeringar på järnvägen mellan Gävle och Härnösand.

2.3 Uppdragets omfattning

Projektet avgränsas till Nya Ostkustbanan järnvägssträckan Gävle-Härnösand. Projektet omfattar inte heller framtagande av de handlingar som andra aktörer ansvarar för enligt gällande lagstiftning för fysisk planering. Projektet ska vara tydligt avgränsat både verksamhetsmässigt och i den ekonomiska redovisningen från projektägaren och övriga parter ordinarie verksamhet.



3. Mål och förväntat resultat

3.1 Övergripande mål

Påskynda nödvändiga investeringar på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand

3.2 Mål

- Att en gemensam utredningsorganisation för regionerna och staten tillsatts, där stat och regioner tillsammans avsätter erforderliga medel och resurser för exempelvis effektanalyser, investeringsberäkningar och finansieringsmodell.
- Att ett väl förankrat finansieringsupplägg inklusive medfinansiering, är framtagen och presenterad.
- Att politiker och näringsliv på regional nivå har kunskap, är aktiva och koordinerade när det gäller påverkansinsatser.
- Att järnvägsutredningar för Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är finansierade och/eller påbörjade.
- Att påskynda processer hos Trafikverk och andra organisationer genom stödjande insatser, som exempelvis tillskapande av mötesforum, framtagande av finansieringslösningar, analyser och utredningar, etc.
- Att befintliga och framtida godsflöden efter Ostkustbanan är klarlagda och tydligt beskrivna.

3.3 Förväntat resultat efter projektiden

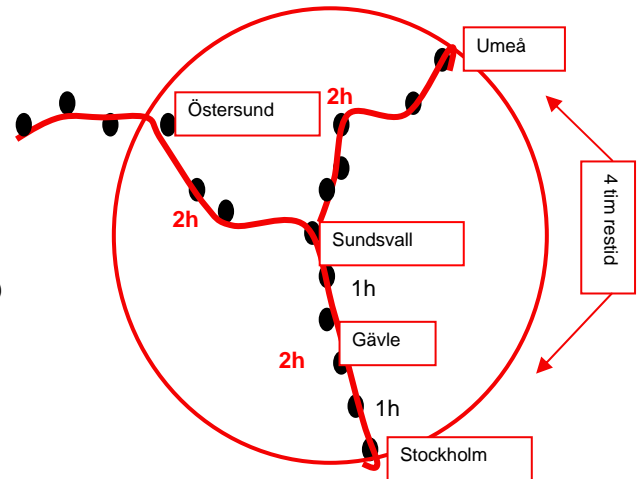
- Att det finns en ökad kunskap om Ostkustbanans betydelse för den regionala, nationella och internationella utvecklingen.
- Bättre förutsättningar för att ta beslut som förverkligar dubbelspår på Ostkustbanan.
- Ett tydligt offentligt stöd från näringslivet regionalt och nationellt.
- Att samtliga kommuner efter sträckan Gävle- Härnösand har en samsyn om hur en eventuell medfinansiering ska se ut.
- Att regionerna har en klar bild av förväntade framtida transporter på sträckan.
- Att alla järnvägsutredningar är klara för Ostkustbanans samtliga delar.
- Att framtida godsflöden, dvs prognoser för trafiken är fastställda.
- Att Ostkustbanan skapar många arbetstillfällen i utredningfas, projektering och byggande.

3.4 Förväntade effekter på sikt

- Regionförstoring
- Regionintegrering
- Säkrare och snabbare persontransporter
- Kortare restider, tex från 3h och 40min mellan Sthlm- S-vall 2011 till 2h samma sträcka.
- Ökad överflyttning av transporter från lastbil till järnväg
- Miljardinvesteringar av råvaruindustrin på min 30 miljarder kronor under kommande 20 åren
- Säkrare och snabbare godstransporter
- Maximalt utnyttjande av Botniabanan

3.5 Målbild - samhälle och människa

- Fler jobb att välja mellan
- Ökade möjligheter till studier
- Trygga, bekväma och hållbara transporter
- Ett tillgängligt Norrland (nationellt & internationellt)



3.6 Målbild – näringsliv & industri

- Norra Europas godspulsåder
- Utrymme för tillväxt & investering av Norrlands råvaruindustri & skogsbruk
- Ökad överflyttning från lastbil till järnväg
- Kompetensförsörjning
- En viktig och växande besöksnäring



3.7 Målbild – politiken

- Nya Ostkustbanan ingen valfråga – enad politik
- Modern & jämställd transportpolitik
- Samsyn kring infrastrukturens stora betydelse

(”Infrastrukturen är livsnerven för människors vardagsliv & arbetsliv
Katarina Elmsäter Swärd)



3.8 Politisk målbild (argument)

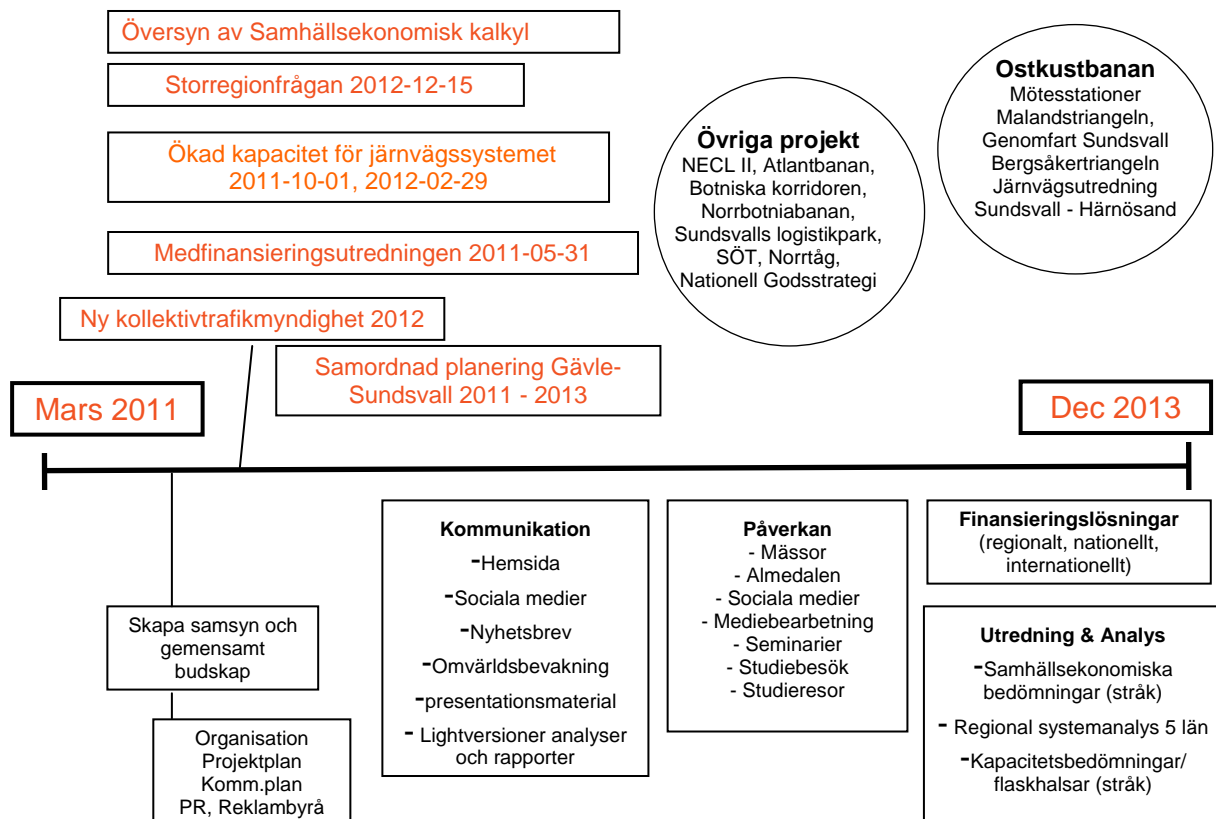
- Regional utveckling
- Lönsam investering för Sverige & Norrland
- Ökad möjlighet att resa hållbart

4. Uppdragets genomförande

Projektet genomförs utifrån framtagna mål och aktiviteter. En styrgrupp med samtliga finansörer tillsätts, likaså arbetsgrupper för projektets olika aktiviteter. För genomförandet av projektet tillsätts två projektledare; en för delområdet Utredning & Analys och en för delområdet Information & Marknadsföring. Projektledarna samordnar arbetsgrupperna och avrapporterar till styrgruppen. Projektledarna avrapporterar också till projektägaren Länsstyrelsen Västernorrland.

Projektledarna går regelbundet igenom aktivitetsförteckningen och budget, samt analyserar eventuella behov av justeringar. Arbetsgrupper tillsätts för genomförande av projektets olika aktiviteter. Aktiviteterna kommer i huvudsak att genomföras genom upphandling av externa tjänster.

4.1 Översiktlig aktivitetsplan



4.2 Händelser i omvärlden

Förutom projektets egna aktiviteter och utredningar pågår händelser runt projektet som är viktiga att ta hänsyn till på olika sätt. Projektledning och projektmedlemmar ska hålla sig uppdaterade och



samverka för att kunna göra ev. inspel och vara behjälplig i de processer som i sin tur kommer spela roll för projektets utförande och mål.

4.2.1 Översyn av Samhällsekonomisk kalkyl

ASEK står för Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet. ASEK är en myndighetsgemensam arbetsgrupp som leds av Trafikverket. I ASEK ingår utöver representanter från Trafikverket även representanter från: Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Svensk kollektivtrafik, Transportstyrelsen Vinnova och Trafikanalys (adjungerad). Arbetet leddes tidigare av SIKÅ, men Trafikverket tog över detta uppdrag när verket bildades den 1 april 2010.

ASEK ansvarar för att: föreslå vilka samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder som bör användas vid analys av olika former av åtgärder inom transportområdet rekommendera vilka viktigare indata som ska användas för trafikprognoser och samhällsekonomiska analyser (makroekonomiska och socioekonomiska indata, effektsamband och värderingar) arbeta för samordning av de forsknings- och utvecklingsinsatser som genomförs inom området. En viktig ledstjärna i arbetet är att utgå från verifierbara fakta, vetenskap och beprövad erfarenhet. För att säkerställa detta har en rådgivande expertgrupp knutits till ASEK. Expertgruppen består av forskare på Centrum för transportstudier (CTS), vid KTH och VTI. Under hela 2011 pågår arbetet med att ta fram nya rekommendationer för vilka samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder samt vilka viktigare indata som ska användas för analyser inom transportområdet.

4.2.2 Storregionfrågan

Regeringen beslutade den 16 juni 2009 om direktiv till en översyn av den statliga regionala förvaltningen. Mats Sjöstrand utsågs av regeringen den 29 september 2009 till särskild utredare. Till sin hjälp i arbetet har utredaren ett sekretariat samt sakkunniga och experter. Utredningen (Fi 2009:07) har i uppdrag att ge förslag på hur den statliga regionala förvaltningens utformning kan bli tydligare, mer samordnad och ändamålsenlig. Vidare ska utredaren pröva om det är möjligt att finna en gränsdragning som uppfyller indelningslagens krav, dels för Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands läns landsting, dels för Uppsala, Dalarnas och Gävleborgs läns landsting. Utredningen kommer slutligen att redovisa sitt uppdrag den 15 december 2012.

4.2.3 Ökad kapacitet för järnvägssystemet

Trafikverket ska utgå från den gällande nationella planen och de regionala planerna för utveckling av transportsystemet. I uppdraget ingår också att lämna förslag till effektivisering och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet.

Aspekter som särskilt ska belysas är identifieringen av flaskhalsar, behov av följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet, i vilken mån ekonomiska styrmedel kan bidra till ett effektivare järnvägssystem samt hur drift och underhållsåtgärder kan bidra till en effektivitetsökning. Trafikverket ska också identifiera vilka kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som ger den samhällsekonomiskt effektivaste lösningen för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Åtgärder som föreslås för tidsperioderna 2012-2015 samt 2016-2021 ska delrapporteras senast den 1 oktober 2011, troligtvis under mässan Nordic Rail i Jönköping. Uppdraget ska i sin helhet redovisas senast den 29 februari 2012.

4.2.4 Medfinansieringsutredningen

En särskild utredare ska föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur, t.ex. i form av bidrag eller brukaravgifter, i det framtida planeringssystemet för transportsystemet. Som en grund för förslaget ska utredaren genomföra en utvärdering av förhandlingsarbetet kring medfinansieringsavtal avseende åtgärdsplaneringen för perioden 2010-2021. Utredaren ska även analysera trafikverkens förslag till nytt planeringssystem och anpassa förslaget till utredarens förslag



rörande medfinansiering. Vid behov ska utredaren vidare lämna andra förslag på justeringar och kompletteringar som kan utveckla och förtydliga trafikverkens förslag. Som utredare utsågs Nils-Gunnar Billinger vars uppdrag ska slutredovisas den 31 maj 2011.

4.2.5 Ny kollektivtrafikmyndighet 2012

Den nya kollektivtrafiklagen, som träder i kraft den 1 januari 2012, innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska inrättas i varje län. En av huvuduppgifterna för dessa myndigheter blir att ta fram trafikförsörjningsprogram som ska utgöra plattformen för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i länet. Programmet ska vara strategiskt och långsiktigt till sin karaktär och omfatta all kollektivtrafik som berör det egna länet och även trafik som går över länsgränsen. De regionala trafikförsörjningsprogrammen ska ligga till grund för kollektivtrafikmyndighetens beslut om vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt och som säkerställs genom avtal. Programmet utgör också utgångspunkt för trafikföretagen i deras förberedelser för det fria marknadstillträdet den 1 januari 2012.

4.2.6 Samordnad planering Gävle-Sundsvall 2011 – 2013

Med anledning av Transportinfrastrukturkommitténs betänkande; ”Effektivare planering av vägar och järnvägar” kommer Region Gävleborg och Trafikverket, tillsammans med berörda kommuner och Länsstyrelser, att initiera en planering som bygger på idéerna i betänkandet. Ett övergripande mål är att skapa ett kraftfullt underlag inför kommande planeringsgenomgång som ska beskriva stråket som helhet – och i synnerhet behovet av dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. En bred och djup samverkan mellan parterna under utredningens gång säkrar kopplingen mellan kommunernas planering i enlighet med PBL och trafiklagen enligt Väg- och Banlagen.

4.2.7 Koppling till andra projekt/insatser

Kopplingar finns till andra projekt och insatser, för vilka projektet redan idag har kontaktytor etablerade bl.a:

- Norrtåg AB som planerar och upphandlar persontågstrafik längs Norrlandskusten. Norrtåg är också en intresseförening bestående av kommuner och landsting i Norrland. Representant för Norrtåg AB kommer att bjudas in till projektets träffar och seminarier samt finnas med på sändlistor för nyhetsbrev, etc. Kontinuerlig kontakt via projektledningen.
- För Mittbanestråket planeras insatser för ökat resande, med bl.a. pendlingsparkeringar. Intressenter är bland annat Länsstyrelsen Jämtland. Trafikverket är projektägare 2011-2013 och projektorganisation är under arbete.
- SÖT ett samspel mellan Sundsvall, Östersund och Trondheim inom delområdet Nordens Gröna Bälte med syfte att förverkliga SÖT strategin. Det omfattar bland annat informations- och påverkansinsatser för att förbättra infrastrukturen för gods- och persontrafik i öst-västlig riktning, både när det gäller järnvägen och E14.
- NECL II, Mid Nordic Green Transport Corridor. Ett projekt inom Östersjöprogrammet som har till syfte att uppnå en öst-västlig transportkorridor genom Mittnorden. Länsstyrelsen Västernorrland är projektägare.
- Nationell Godsstrategi; En samlad nationell satsning för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg med 50 procent och halverad byggtid.
- Botniska korridoren: Botniska korridoren är en strategiskt viktig transnationell länk i Europas godstransportsystem. Den går på såväl svensk som finsk sida och binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Korridoren knyter samman NEW inom Northern Axis med Nordiska triangeln. Ny projektansökan för nytt projekt aktuell.



NYA OSTKUSTBANAN



- Samordnad planering Gävle- Sundsvall
- Trafikverket Järnvägsutredning Härnösand-Sundsvall
- Trafikverket Mötesstationer Ostkustbanan
- Trafikverket/sundsvalls kommun/SCA Malandstriangeln
- Trafikverket/Sundsvalls kommun Genomfart Sundsvall
- Trafikverket Bergsåkertriangeln

4.2.8 Övriga externa intressenter

- Branschorganisationer (Tågoperatörerna, Svensk Näringsliv, Handelskammaren, Företagarna, Norrlandsförbundet, Näringslivets Transportråd, mfl.)
- Fackliga organisationer (SECO)
- Universitet (Mittuniversitetet, Umeå Universitet, Gävle Högskola, Trondheims Universitet)

4.3 Aktivitetsplan

4.3.1 Utredning och analys

Aktivitet	Ansvar	Målgrupp & Målbild	Ekonomi	Tidsplan
Marknadsanalys Nya förutsättningar för näringslivet gör att behovet av järnvägstransporter förändras både för befintliga och nya kunder. Mål att visa näringslivets behov av Nya Ostkustbanan och tillväxtpotentialer för dem & Sverige. Delmål: Dialog/ingång till näringsliv	R.W, Handelskammaren ev. Svenskt näringsliv Trafikverket	Näringsliv & politik		Prio 1 Q2 2011 Revidering: Kapacitetsutredningen bidrar 2011-09-12
Fördjupade marknadsanalyser Vad händer om man inte kan tillgodose önskad trafikefterfrågan. Effekter för företag, resenärer, alternativa transportslag, miljön mm	R.W Arbetsgrupp + Aktivitetsgrupp	Näringsliv & politiken		Prio 3 Kapacitetsutredningen bidrar 2011-09-12
Analys av olika ambitionsnivåer på Ostkustbanan. Mål: Förtydligande av vad mötesstationer/dubbelspår ger för: - Utveckling av regionaltrafik - Hur stråket kan utvecklas (Stockholm-Umeå) - Utveckling av godstrafiken Analys för: skipa ev. vissa mötesstationer, prioritering etapper partiellt dubbelspår för bästa finansieringslösning	R.W Arbetsgrupp + Aktivitetsgrupp Trafikverket	Samhälle & msk näringsliv o politiken		Prio 1 Ev. passerat bäst före datum. Kapacitetsutredningen bidrar 2011-09-12
Koppling mellan Ostkustbanan och omkringliggande banor <ul style="list-style-type: none"> • Hur trafikbehoven på banorna påverkas av varandra • Hur investeringar på en bana påverkar andra banor (t ex Söderhamn-Kilafors) • Investeringsbehov på samtliga banor och prioritering mellan investeringar 	R.W Arbetsgrupp + Aktivitetsgrupp			Prio 3 Kapacitetsutredningen bidrar 2011-09-12
Effekter av olika trafikscenarier <ul style="list-style-type: none"> • Minskat antal tåg för att erhålla en högre transportkvalitet 		Näringsliv Trafikaktör Samhälle (planering)		Prio 3



NYA OSTKUSTBANAN



<ul style="list-style-type: none"> Nya trafikupplägg (t ex direkttag Sundsvall-Stockholm) Förlängning av regionalstågslinjerna på Ostkustbanan till Ådalsbanan Nya godstransportupplägg på grund av t ex kombiterminalen i Sundsvall, Sundvalls hamn och Gävle hamn. 				
<p>Samhällsekonomiska systemkalkyler (regional systemanalys längs stråket). Bidra till att samhällsekonomiska bedömningar som görs är korrekta.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vad ger Nya Ostkustbanan Sverige, Göteborg, Stockholm. Visa att ytterligare investeringar i Norrland är nödvändiga. Systemkalkyler för olika investeringspaket t ex med åtgärder för regionaltrafik, stråk och godstrafik. Mål: Vad tjänar regionen och Sverige på Nya Ostkustbanan? Systemkalkyler som underlag för medfinansiering (fördelning av kostnader utifrån effekter) Mål: Vem tjänar geografiskt på Ostkustbanan? 	R.W Länstyrelser från de fyra nordligaste länen	Politiken & msk samhälle		Prio 1 Q2 2011 (delleveranser) Kapacitetsutredningen bidrar, antagligen tidigareläggning med anledning av infraprop 2013, 2011-09-12
<p>Kapacitetsanalyser Mål: Förtydliga argument</p> <ul style="list-style-type: none"> Möjligt antal tåg utifrån olika investeringsnivåer Beskrivning av banans standard och kapacitetssituation Trafikmängdens påverkan på restider Prioritering inom åtgärds paket 	RW Trafikverket	Trafikverk Politiken		Se analys av ambitionsnivå. Prio 1 Kapacitetsutredningen bidrar 2011-09-12
<p>Finansieringslösningar Mål: hitta genomförbara finansieringslösningar.</p>	RW Ekonomichefsgrupp Trafikverket	Politiken & ev. Näringslivet		Prio 1 (from juni 2011) Se analys av ambitionsnivå. Utbyggnadsstrategi + förhandlingsgrupp 2011-09-12
<p>Samordnad planering Gävle-Sundsvall</p> <ul style="list-style-type: none"> Analys av alt. Järnvägssträckningar i kommuner längs OKB som underlag för prioriteringar i beslut. 	R.W Trafikverket och Region Gävleborg	Politiken (kommunalt)		Prio ?
<p>Tillgänglig Turism Mål; att klargöra sambanden mellan fungerande tågtrafik och framgång för turismen i regionen, men även omliggande regioner ex. Åre</p>	Visitbolag, Mitt Sverige turism (projekt), RW	Näringslivet, Samhälle & Msk		Prio 3
Följeforskning		Internt		



4.3.2 Kommunikationsinsatser

Aktivitet	Ansvar	Målgrupp & Målbild	Ekonomi	Tidsplan
okbab.se, ostkustbanan.se Mål: Informationsplattform för projektpartners (dokument, rapporter mötesanteckningar etc.) Ej för extern kommunikation primärt.	CB + Sara Wikman	Projektpartners & intressenter		Löpande
Sociala medier internt & regionalt Mål: Att sprida kunskap om nuläget och förutsättningar på OKB. Skapa samsyn blocköverskridande om prioriteringar och åtgärder på OKB Gävle – Härnösand. Omvärldsbevakning + pressklipp Mål: Att hålla projektpartners uppdaterade på vad som händer i politiken, trafikverk, media som berör OKB. Kanaliseras ut genom Sociala medier.	konsult + CB + projektpartners (aktivitetsgrupp för information och påverkan)	Projektpartners inkl. näringsliv regionala företrädare intressenter		Löpande, men också som informationsstöd till övriga aktiviteter som Almedalen, mässor etc. Start juni 2011 i och med Almedalenpaket
Nyhetsbrev Mål: Att fånga upp och informera de som inte söker information själv på webb eller i sociala medier. Komplement till Sociala medier.	CB	Projektpartners & intressenter		2-3g/år (första innan sem 2011)
Presentationsmaterial PP, broschyrer, bildbank, give aways, profilmaterial, roll-up, Mål: Att alla kommunicerar samma saker gällande OKB, enkelt och talande med rakt proaktivt budskap. Lightversioner analyser och rapporter Mål: Göra kvalificerade analyser lättillgängliga kommunicerbara	Konsulter + CB Aktivitetsgrupp Information + ev aktivitetsgrupp för analys/ rapport	Projektpartners & intressenter		Löpande men uppstart Q3 (när ramavtal är på plats)
Interna projektmöten Styrgrupp Arbetsgrupp Aktivitetsgrupper Stormöte/kunskapsseminarium	R.W + Ordf. R.W + C.B Efter behov Efter behov	Projektparter Ev. intressenter		18 April, 24 maj 2011 10 maj 2011 Enligt aktiviteter/behov i samband med ny utredning/analys

4.3.3 Påverkansinsatser

Aktivitet	Ansvar	Målgrupp & Målbild	Ekonomi	Tidsplan
Mässor Mål: Att visa upp argument, analyser & rapporter för Nya ostkustbanan. Visa att det är Sveriges största infrastrukturprojekt.	Konsult + CB Aktivtetsgrupp för information och påverkan + politiker + repr. Från ev. utredningar & analyser som projektet tar fram.	Politiken & trafikverk		Nordic Rail 2011 VTI 2011, 2012, 2013 Partipolitiska stämmor Nordic Rail 2013 Allmän mäsas 2013 (Nolia, Värmässan etc) Transport & Logistik 2012
Almedalsveckan Mål: Vara där politiken är, mötas, informera och visa att Nya Ostkustbanan är Sveriges största infrastrukturprojekt.	PR-byrå, CB, Botniska korridoren Politiker från projektet + arbetsgrupp	Politiken		2011 medarrangör 2012 ? 2013 ?
Mediehantering	PR-byrå, CB, Olle Tiderman, Elisabeth	1) Media 2) Samhälle &		Maj – juni 2011



NYA OSTKUSTBANAN



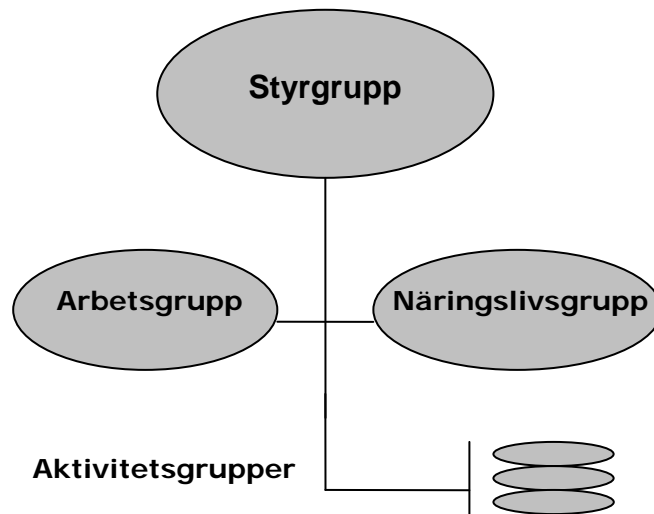
<p>infra.investeringar Norrland Mål: Att få en samsyn kring hur vi ska hantera den ngt negativa bild som medier haft kring Botniabanan och infrastruktursatsningar i Norrland.</p> <p>Projekt samlar strategi som sedan ska förankras regionalt bland tjänstemän/politiker.</p>	Sinclair, Thomas Hartman, Therese R	msk 3) Politiken		
<p>Mediebearbetning Mål: Att förekomma media och jobba upp en opinion underifrån om behoven och argumenten/fakta för Nya Ostkustbanan. Regelbunden strategisk bearbetning av utvalda medier. Jobba fram underlag för strategiskt riktade och placerade debattartiklar.</p>	PR- konsult, CB I samarbete Regionala politiker + nationella politiker	Media, Samhälle & msk Politiken Näringslivet		Ev. start Q3, Q4 2011
<p>Seminarier regering/riksdag Mål: Att vara och uppvakta där makten finns och inte vänta på att de ska komma till oss. Visa oss i samma klass som övriga nationella infrastrukturprojekt; tex Ostlänken, Citybanan</p>	Konsult, CB Repr. Ur Arbetsgrupp ev. aktivitetsgrupp för påverkan	Politiken		Q4 2011? 2012 2013
<p>Studieresa + möte Rälsbuss längs OKB</p>	Trafikverket Kenth Nilsson + guide, CB	Styrgrupp + ev arbetsgrupp i mån av plats		Q1 2012
<p>Seminarie serie Näringsliv (i och med näringslivsgrupp i Norrland) Syftet med näringslivskontakterna är att öka kunskapen i projektet om näringslivets behov, och tvärtom, att öka kunskapen hos näringslivet om nyttan av samordnade påverkansinstatser.</p>	Konsult, Svenskt näringsliv, Ev. Handelskammaren, CB Arbetsgrupp	Nationellt näringsliv, Universitet		2011 x 2 2012 x 4 2013 x 3
<p>Sociala medier (intressegrupper och tillfälliga kampanjer) Mål: Att bygga upp debatter och opinion kring sakfrågor, ofta i samband med övriga aktiviteter tex Almedalen, mässor, seminarier etc.</p>	Konsult, CB Arbetsgrupp Aktivitetsgrupp Påverkan	Alternerar		From. Q3 –Q4 2011
<p>Kartläggning Mål: att utse beslutsfattare över hela landet, personer som kan ha inflytande för Nya OKB. Ex. ministrar, regionordf, kommunalråd nationellt, Näringslivsdepartementet, Trafikverket, Trafikutskott, politiska ungdomsförbund etc</p>	CB gör kartläggning i samråd med utvalda projektpartners + med granskning av konsult. Själva kontakt & för att få ambassadörer går genom projektets politiker & ev. näringslivsföreträdare	Nationellt (även i ex. Norrland, Västra Götaland, Skåne)		2011

4.4 Kommunikationsplan

Hur vi ska kommunicera? Vad vill vi uppnå? På vilket sätt kan kommunikation bidra till projektmålen? Vilka parter bör vi skapa relationer till? Vem har nytta av resultaten? Vad ska de känna till? Hur ska de få kännedom?

Projektet kommer under 2011 att upphandla konsultstöd för att ta fram ett bärkraftigt budskap och strategi för att ha som grund i påverkansaktiviteter under hela projektiden. Samma konsultstöd kommer också att bidra med övriga kommunikations och påverkansåtgärder.

5. Organisation



5.1 Ansvarsfördelning

5.1.1 Styrgrupp

Ska styra projektets inriktning utifrån projektbeskrivningen och de ekonomiska ramarna. Den beslutar om projektledningens mandat och befogenheter och eventuella förändringar i aktiviteter och ekonomi. Styrgruppen träffas två till tre gånger per år (kan hållas som telefonmöte vid behov). I styrgruppen ingår alla medfinansiärer och representeras främst av politiker. Vem som sitter i styrgruppen är upp till varje organisation att avgöra. Ersättare ska utses till ordinarie medlem. De privata finansiärerna i projektet representeras av två medlemmar.

Ordinarie styrelsemedlemmar:

Ordförande: Bo Kjällstrand

Projektledare och kontakt: Roger Wetterstrand

5.1.2 Arbetsgrupp

Ska bidra till projektet med kompetens och planering och ev. genomförande av projektets aktiviteter. Arbetsgruppen består i första hand av tjänstemän från deltagande organisationer, men också intressenter från närliggande projekt som tex. NECL II, Norrtåg, Norrbottenbanan, inte minst för att kunna synkronisera aktiviteter. Arbetsgruppen träffas i sin helhet cirka fyra gånger per år. Två av mötena är beredande inför Styrgrupp.

Ordinarie medlemmar:

Projektledare och kontakt: Roger Wetterstrand

5.1.3 Näringslivsgrupp

Består främst av de privata organisationer som är med och finansierar projektet samt ytterligare intressenter från näringslivet. Gruppen ska hållas informerade om projektets genomförande. Näringslivsgruppen ska komplettera projektet med kompetens och redogöra för vilka behov de har av



järnvägen. Målet är att näringslivsgruppen ska agera som ambassadörer för Nya Ostkustbanan och därigenom skapa möjligheter till nya kontaktytor och nätverk. Sammankallande är projektledning tillsammans med näringslivsorganisationer som till exempel Handelskammaren, Lokala Näringslivskontor, Svenskt Näringsliv och Norrlandsförbundet.

Ordinarie medlemmar:

Projektledare och kontakt: Christin Borg

5.1.4 Aktivitetsgrupper

Projektets aktiviteter stärks upp av mindre aktivitetsgrupper utifrån den kompetens som behövs för att ta fram en utredning, analys eller utföra ett lyckat arrangemang. I samarbetet kan externa resurser, medfinansiärer (offentliga & privata) och intressenter från övriga projekt ingå. Projektledarna är sammankallande och återrapporterar till Arbetsgrupp och Styrgrupp.

5.1.5 Projektledning

Två projektledare med olika inriktning och en projektekonom på halvtid har rekryterats till projektet.

Roger Wetterstrand ansvarar för att ta fram utredningar och effektbeskrivningar samt finansieringsalternativ. De aktiviteter som berör Utredning & Analys samt budget för dem följer denna roll. Roger är också kontaktperson och ansvarig från projektets sida för Styrgruppsmöten och Arbetsgruppsmöten.

Christin Borg ansvarar för informations- och marknadsföringsmaterial, påverkansstrategier och för att koordinera påverkansinsatser. Aktiviteter under Kommunikation och Påverkan samt budget för dessa följer denna roll. Christin samordnar och ansvarar för Näringslivsgruppens möten.

Eva Örjebo är projektekonom och ansvarar för att samla in medel från projektets medfinansiärer och rapportering och redovisning till Tillväxtverket och Region Gävleborg.

5.1.6 Övriga projektmöten/seminarium

Vid årliga seminarium ges alla finansiärer, organisationer och näringslivet möjlighet att delta. Här ska projektets resultat presenteras och öppna upp för dialog om vidare åtgärder. Externa föreläsare bjuds in för att bredda perspektiven kring Ostkustbanan. Seminariet kan fördelaktigen ligga i linje för att presentera nya fakta som tagits fram i projektet.

Projektledare och kontakt: Christin Borg

6. Särskilda villkor för projektet

LOU

Lag (2007:1091) om offentlig upphandling ska följas i projektet då projektägaren Länsstyrelsen Västernorrland är en upphandlande enhet. De olika stegen i upphandlingen ska dokumenteras skriftligt och upphandlingsunderlaget ska på begäran kunna uppvisas.

Indirekta kostnader

Indirekta kostnader får uppgå till maximalt 20% av kostnader för egen personal och till maximalt 7.25% av direkta faktiska kostnader.

Grafiska riktlinjer och logotyper för Europeiska regionala utvecklingsfonden ska följas.



Marknadsföringskostnader och konsultkostnader, i projektet som syftar till att tydliggöra näringslivets behov av bra järnväglösningar, får inte innebära direkta ekonomiska fördelar för enskilda företag.

Resor

Projektägaren ansvarar för att planerade resor i projektet genomförs i enlighet med godkända aktiviteter i gällande beslut samt är nödvändiga för projektets genomförande och dess möjlighet att uppnå projektmålen. Projektägaren ansvarar för att resorna genomförs i enlighet med skatteverket riktlinjer för studie- och konferensresor. Varje resa ska redovisas i separat reserapport innehållande resans syfte, program, deltagare, kostnader och resultat. Reserapporten skall bifogas lägesrapporten för den Ansökan om utbetalning, i vilken kostnader för resan redovisas.

7. Risker

- Att vi inte kan skapa en samsyn med Trafikverket.
- Att vi inte kan skapa en samsyn mellan region/län/kommuner i projektet.
- Att vi inte kan samverka i Norrland.
- Att vi tappart bort människan och samhället och bara pratar om gods.
- Att övriga Sverige inte ser nytta med ett till stort infrastrukturprojekt i Norrland.

8. Ekonomi

Resurser

Projektperiod: 2011-01-01 - 2013-12-31

Kostnader	År 1	År 2	År 3	Totalt
Personal	1 377 600	1 377 600	1 377 600	4 132 800
Köp av tjänst	1 466 276	966 262	666 262	3 098 800
Lokalkostnader	152 100	152 100	152 100	456 300
Investeringar	70 000	30 000	0	100 000
Övrigt*	808 036	1 268 032	1 538 032	3 614 100
Summa	3 874 012	3 793 994	3 733 994	11 402 000
Projektintäkter	0	0	0	0
Faktiska kostnader	3 874 012	3 793 994	3 733 994	11 402 000
Offentligt direkt-finansierad kostnad				
Summa totalt	3 874 012	3 793 994	3 733 994	11 402 000

9. Avvikelsehantering

Eventuella avvikelser från ansökan och beslut skall rapporteras till Tillväxtverket. Avvikelser för aktiviteter och budget redovisas och beslutas i styrgrupp.