



2035 EN RESA LÄNGS SÖDRA NORRLANDSKUSTEN



NYA OSTKUSTBANAN
Dubbspår Gävle - Sundsvall - Härnösand



FÖRORD

2015 tog kommunerna och regionerna längs södra Norrlandskusten initiativ till att bilda ett gemensamt bolag. Målet var tydligt – att driva på för ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Det tar tid att få ny infrastruktur på plats. Många beslut ska fattas, och många utredningar ska göras. Vi har lagt stor kraft på att förklara varför ett dubbelspår är viktigt – nationellt, regionalt och lokalt. Vi har en tydlig vision. Det är den som du nu håller i din hand. Vi vill visa vad som är möjligt, att framtiden ligger i våra händer.

Detta är vårt avstamp för nästa transportplan 2022–2034!

Peder Björk **Ingela Bendrot**
Ordförande Vd



VÄLKOMMEN TILL SÖDRA NORRLANDSKUSTEN ÅR 2035

Det tar sin lilla tid att bygga järnväg. Men nu är det äntligen klar. På en toppmodern bana med dubbelspår färdas människor och gods längs ett pärlband av städer, från Örnsköldsvik i norr till Gävle i söder. Nu kan tågen mötas var som helst och när som helst, i stället för att ständigt tvingas vänta på ett mötesspår.

Men åren då banan byggdes var inte förlorade. Varje etapp kapade ytterligare minuter från resan vilket gav goda effekter allt eftersom de blev klara. Smidigare och miljövänligare godstransporter ledde till ökad konkurrenskraft för de många anrika, men innovativa, industrijättar vars mäktiga siluetter kantar vägen: Östrand, Kubal och Iggesund.

Annars är det moderna tjänsteföretag och högteknologi som präglar en Norrlandsregion som skriker efter högutbildad arbetskraft. Orterna växer snabbare än någonsin, med universitetsstäderna Sundsvall och Gävle som naturliga nav för forskning, kultur och näringsliv.

Vilken tur då att städernas gamla hamnområden och flyttade bangårdar är förvandlade till blomstrande bostadsområden där det inte bara är nära till havet och tågstationen, utan också till nya butiker, restauranger, teatrar, museer och konsertlokaler.

Många både bor och jobbar här. Andra kan varje eftermiddag andas ut efter arbetet i ett överbefolkat Mälardalen. För när det bara tar två timmar mellan Stockholm och Sundsvall kan man välja att bo precis var man vill längs Sveriges nya stambana: Nya Ostkustbanan.



SÅ HÄR GJORDE VI

Under 2017 arbetade kommunerna längs stråket intensivt för att svara på frågan hur många bostäder som kan byggas om restiderna halveras och kapaciteten fyrdubblas. I en interaktiv process, under ledning av de tidigare infrastrukturministrarna Catharina Elmsäter Svärd och Ulrika Messing, enade sig kommunerna om ett gemensamt framtidsscenario. Det byggde på den potential som ett dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skapar. Vi utgick ifrån att det skulle innebära att bostadsbyggandet i respektive kommun då skulle nå riksgenomsnittet.

I oktober 2017 genomfördes ett slutseminarium där respektive kommun presenterade sina siffror utifrån framtidsvisionen. Summeringen visade att fler än 60 000 nya bostäder skulle kunna byggas med snabbare och mer tillförlitliga kommunikationer längs med kusten.

Viktigt att notera är att dessa bostadssiffror är visionära och kan således avvika från respektive kommuns faktiska bostadsplaner. Vill du veta mer? Besök vår hemsida www.nyaostkustbanan.se

Vänd blad och följ med på en jungfrutur!



2035

Örnsköldsvik

↑ 🏠 4 888

**Antal invånare 2017:** 55 964**Antal invånare 2035:** 66 718

LIVFULLT OCH TRYGGT

Örnsköldsvik är Ångermanlands största stad och Höga kustens nordligaste. Här öppnar sig havet vid Inre hamnen, och därifrån tar sig Öviksbor och besökare direkt ut till hällar, klippor och sandstränder.

Men nu, 2035, väljer många i stället att helt enkelt promenera längs kajerna, där höga bostadshus reflekteras i Bottenhavets spegel. Gamla industritomter har fått ge vika för en verkligt urban miljö. Samtidigt har man inte byggt bort parkerna, utan förtätat varsamt. Ända sedan slutet av 2010-talet har kommunen låtit barnen åka gratis med bussarna för att skapa goda vanor, och det har gett resultat. Nu behövs fler bostäder när befolkningen ökar, men inte så många fler parkeringsplatser.

Örnsköldsvik har en stark industritradition med såväl stora internationella företag som innovativa mindre

teknikföretag som växer och frodas. Det här har bland annat möjliggjorts av att kommunen är med i North Sweden Cleantech, en innovationsplattform för grön teknik, ren energi och hållbara lösningar. Och placeringen mitt emellan Umeå universitet och Mittuniversitetet gör det enkelt för företagen att rekrytera kompetenta medarbetare.

Kommunen har arbetat aktivt med att stärka kvällskulturen, vilket har lockat ännu fler människor att bosätta sig här. För med fler restauranger, kaféer, kultur- och sportevenemang blir det desto roligare!

Men då är det också viktigt med tryggheten. Örnsköldsvik har skapat ljusa, trevliga, offentliga rum där det känns tryggt att röra sig. Här kan man känna sig hemma.

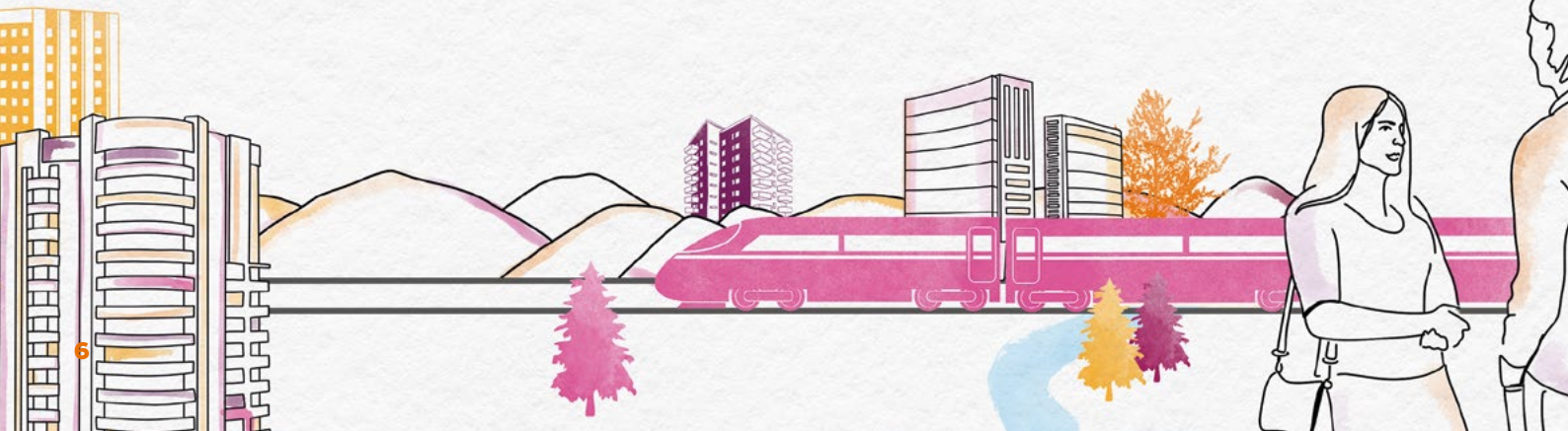




Foto: Nicholas Almanakis

BRATH

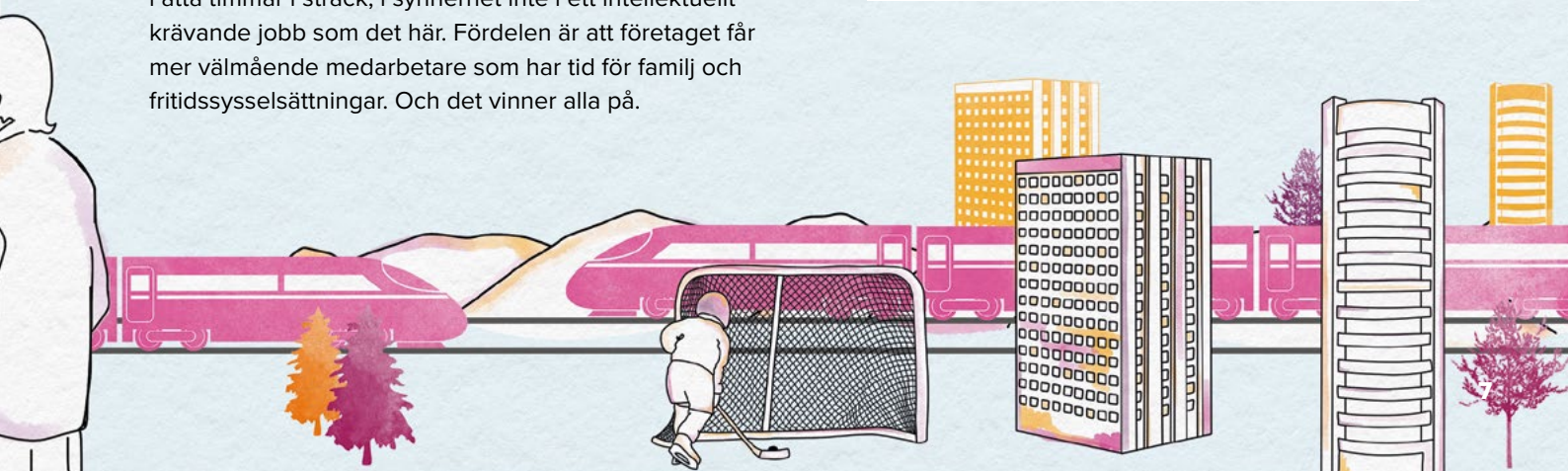
Sökmotoroptimering är fortfarande en ganska liten bransch, men den växer lavinartat. Spjutspetsföretaget Brath i Örnsköldsvik har gått från att inte finnas alls för fem år sedan, till att 2017 ha expanderat till Stockholm och Göteborg. Kunderna finns ju framför allt längre söderut, och på Övikskontoret krävdes det alltför mycket resande söderut för att det skulle fungera.

I den här högspecialiserade verksamheten råder det förstås hård kamp om den bästa kompetensen, men Brath har ett framgångsrecept: sex timmars arbetsdag, med heltidslön.

Företagets vd Maria Bråth ser inga större nackdelar med upplägget. Hon menar att ingen kan vara effektiv i åtta timmar i sträck, i synnerhet inte i ett intellektuellt krävande jobb som det här. Fördelen är att företaget får mer välmående medarbetare som har tid för familj och fritidssysselsättningar. Och det vinner alla på.

SÖKMOTOROPTIMERING

Sökmotoroptimering (SEO) handlar inte bara om att hamna så högt upp som möjligt i Googles träfflista. I stället handlar det om att presentera information på ett sådant sätt att Google uppfattar innehållet som det mest relevanta. Och i förlängningen att få användarna att göra det man vill att de ska göra, som att köpa en vara eller tjänst eller registrera sig för ett nyhetsbrev.



2035

Kramfors

↑ 🏠 1 600



Antal invånare 2017: 18 681



Antal invånare 2035: 22 201

HÖGA KUSTENS HJÄRTA

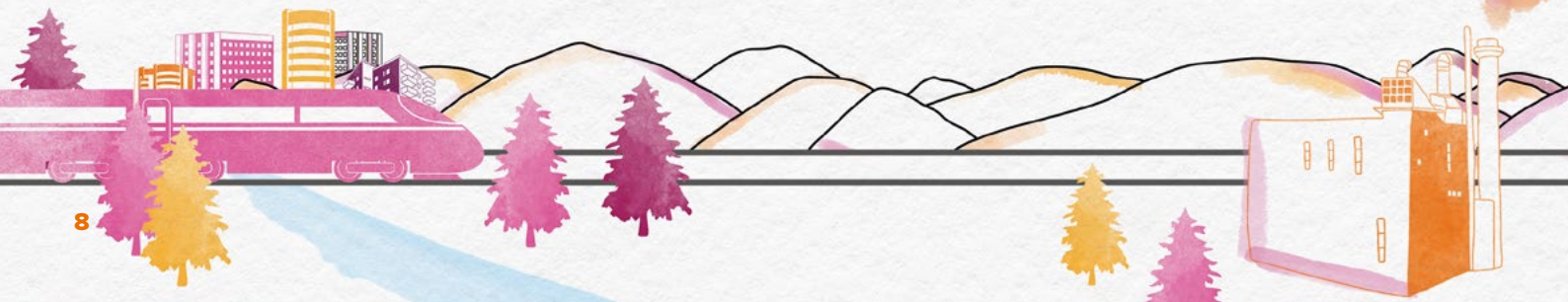
Kramfors har verkligen lyckats med sin satsning på besöksnäringen. Inte så konstigt kanske, med tanke på ortens läge vid Ångermanälvens mynning, omfamnad av mäktiga skogar, berg och hav. Många anländer med tåg, och fler och fler kommer hela vägen från södra Europa nu när det blivit enkelt och smidigt att köpa EU-tågbiljetter. Andra hittar hit från de stora internationella kryssningsfartygen som numera ofta besöker världsarvet Höga Kusten.

Det var på 2010-talet det vände. Det började med att Botniabanan kopplades samman med Ådalsbanan. Då öppnade stationen i Kramfors igen, nu med ett nytt resecentrum mitt i en rejält upprustad stadskärna. Det blev en nystart för både kommunen och invånarna. En ny positiv framtidsanda växte fram, och plötsligt började det hända saker. Dubbelspåret på Ostkustbanan gjorde stor skillnad, men även upprustningen av det stråk som knyter samman Trondheim och Vasa via Ådalsbanan. Plötsligt förvandlades Kramfors från en järnvägsstation till en stad mitt i Sverige. 2,5 timme till Stockholm;

1,5 timme till Umeå och 20 minuter till Sollefteå gav ett helt nytt utgångsläge. Investeringar i besöksnäring, förnyelsebar energi och logistik gjorde att Ådalens industrilandskap inledde sin andra framgångssaga. Fler flyttade in, nya företag startades, kommunkassan fylldes på och Kramfors kunde äntligen börja bygga i stället för att riva.

Kramfors lockar numera nya invånare till strandnära områden med bekvämt promenadavstånd till stadens centrum. Satsningen på hållbarhet, jämställdhet och kultur har bidragit till stolthet och en vilja att vara med och bygga vidare på Kramfors styrkor.

Men den största förändringen handlar om att Kramfors blivit en knutpunkt och att arbetsmarknaden har vuxit – när resan till Sundsvall tar en dryg halvtimme i stället för 1 timme och 15 minuter finns det plötsligt många fler jobb att välja bland! De goda förbindelserna har kortat avstånden till högskolor och universitet. Idag är det möjligt att bo kvar i Kramfors och plugga i Sundsvall eller Umeå.



BOX WHISKY¹

I det vackra gamla vattenkraftverket Box vid Ångermanälven hittade whiskyentusiasterna Mats och Per de Vahl den perfekta platsen för ett destilleri. Här tillverkas nu maltwhisky för finsmakare i hela världen.

2010 rann de första dropparna ur destillationspannan, och produkterna lät snabbt tala om sig. Och när intresset ökade för att besöka det unika destilleriet mitt i Höga kusten utökades verksamheten med besökscenter och servering.

2017–2018 mångmiljoninvesterar Box. Två nya pannor och sex jäskar ger fördubblad kapacitet, och med en utbyggd besöksdel kan Box satsa stort på såväl konferensgäster som turister, sommar som vinter.

”Det står helt klart att Box kommer att spela en viktig roll i utvecklingen av besöksnäringen i det redan heta Höga kusten-området”, säger Box marknadschef Håkan Persson. Han betonar samtidigt att smidiga förbindelser, framför allt med Stockholm, är mycket viktiga eftersom internationella besökare, både partners, agenter och andra, oftast kommer in via Arlanda.

”Vår position som ett växande och respekterat premiumvarumärke på den internationella whisky-scenen är odiskutabel”, avslutar marknadschefen.

¹ Från och med den 1 juli 2018 heter företaget High Coast Distillery.



Fatprov tas ut i lagerhuset.

Foto: Box Whisky



2035

Härnösand

↑ 🏠 3 000



Antal invånare 2017: 25 269



Antal invånare 2035: 31 869

FÖRETAGSAMMA HÄRNÖSAND

2035 är Härnösand en livlig knutpunkt i Höga kusten. Stads kärnan är byggd på öar precis som Stockholm, och där smälter nya villor och lägenheter in i den gamla anrika 1700-talsarkitekturen. Längs kajer och i gästhamnar är det full aktivitet om somrarna när Härnösandsbor och besökare samlas och njuter av havet och stadslivet.

Det började i slutet av 2010-talet med bland annat ett nytt centrum vid havet med ett brett utbud av kultur och unika butiker. Och direkt vid kajkanten byggdes också flera hotell, och en djuphavshamn där stora kryssningsfartyg lägger till.

Och inte bara det. Tillsammans har kommun och företag byggt upp spännande, kreativa mötesplatser där företag och idéer utvecklas och växer. Ett exempel är Maskinhallen, Skandinavien mest kompletta och totalintegrerade energilabb. Där kan både skolor, universitet och företag göra undersökningar och prova produkter.

Men framgångarna har inte kommit gratis. Efter flera motgångar kraftsamlade hela Härnösand och motgång vändes till medgång. Nya Ostkustbanan blev en nyckel till att staden har vuxit. 2035 kan många fler bo, besöka och studera i Härnösand, när de snabbt och enkelt tar sig från såväl Stockholm som Umeå.

Företagen växer och blir allt fler och mer lönsamma, i synnerhet inom kretsloppsodling, solenergi, turism och forskning. Så arbetar staden för en hållbar framtid. Men det handlar också om att kulturlivet blomstrar, mycket tack vare det innovativa, utforskande och internationella danskompaniet Norrdans som startade redan på 1990-talet. Det blev en förebild och visade att inget är omöjligt.

Härnösandsborna är stolta över både sina egna och andras framgångar. Tillsammans har de visat hur mycket det går att åstadkomma med en genomtänkt strategi och gemensam handlingskraft.



ABSOLICON

Redan när han var tolv år byggde Joakim Byström sin första koncentrerande solfångare. Nu driver han företaget Absolicon med visionen att lösa hela världens energiproblem. För all framtid. Eller ja, åtminstone så länge solen brinner.

Koncentrerande solfångare använder reflektorer som fokuserar ljuset som ett brännglas. Absolicon system har världens högsta uppmätta verkningsgrad och ger värme upp till 160 grader för att driva industriella processer och fjärrvärménät.

Absolicon bygger nu produktionslinor i Sverige och Kina som ska minska tillverkningskostnaderna för solfångarna radikalt.

Det här är inga solfångare för vanliga hushåll, utan för stora byggnader, solfångarfält och industrier. Absolicon har knutit band med multinationella bolag för att bygga pilotanläggningar som visar hur solenergi kan minska energikostnaderna. På så vis når de också ut globalt. Visionen är att de massproducerade solfångarna ska finnas i alla världens länder och så småningom konkurrera ut fossila bränslen helt.



Absolicons fabrikslokaler i Härnösand.



Absolicon grundare Joakim Byström.

Foto: Kristofer Lönnå



2035

Sundsvall
 ↑ 🏠 21 468



Antal invånare 2017: 98 325



Antal invånare 2035: 145 555

TILLSAMMANS I SUNDSVALL

”Tillsammans” har blivit Sundsvalls signum. Det var tillsammans med Sundsvallsbor, andra kommuner och företag som dubbelspåret blev verklighet. Det var genom att samla myndigheter, företag och universitet som fler företag såg dagens ljus. Stadens stolta industritradition har tillsammans med Mittuniversitetet varit en stark motor.

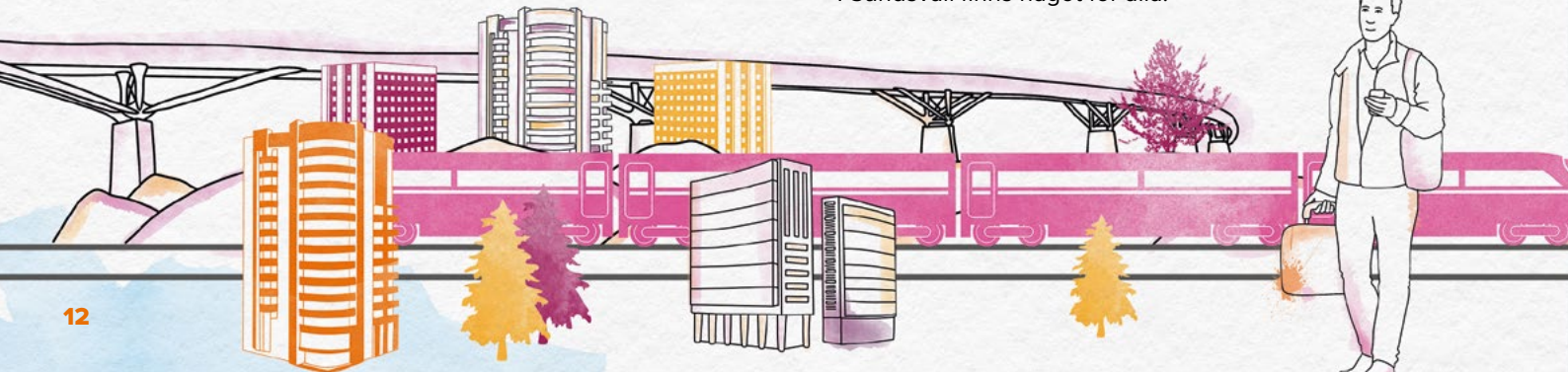
En viktig milstolpe var när myndigheten för digitaliseringen av statlig verksamhet öppnade sitt huvudkontor. Det banade väg för nya pigga företag inom digitalisering, innovation och IT. Idag kommer besökare från hela världen hit för att lära och det är lättare att rekrytera. Dubbelspåret knyter samman norr och söder; där färdas gods, men också kompetens. Att pendla till eller från Stockholm, Uppsala och Umeå är enkelt och bekvämt.

Nya Ostkustbanan har blivit ett av Sveriges viktigaste turiststråk, och många väljer järnvägen via Sundsvall

på sin resa mot fjällvidderna. Numera är det enkelt att åka tåg genom hela Europa, och norra Sverige är ett av de hetaste resmålen. Sundsvall lockar med sin vackra stadsmiljö, men också naturens lugn. Varför inte njuta av bad i insjö eller hav? Eller höja pulsen i något av de 30 mil långa skidspåren? Eller åka utför i någon av slalombackarna? Kulturen, idrotten och friluftslivet knyter samman människor och bygger engagemang och samhörighet. Här får alla plats.

Nu närmar sig Sundsvall 150 000-strecket. Byggtakten är hög och stadens siluett har förändrats. Många av de tiotusentals nya bostäderna ligger direkt vid kajerna och havet. Därifrån är det bara ett stenkast till Stenstan, teatrarna, restaurangerna och de spännande butikerna. Andra väljer att bo i nya familjevänliga stadsdelar, där både villor och flerbostadshus får plats. Åter andra föredrar de lugna mindre orterna utanför staden.

I Sundsvall finns något för alla!



TOLKRESURS

Bröderna Mohammad och Hamid Khanahmadis lilla startup Tolkresurs har nu växt till en av landets mest välrenommerade tolk- och översättningsbyråer. Bland kunderna märks både Migrationsverket och Region Uppsala, men den största och mest expansiva delen handlar om affärstolkning.

Tolkresurs växer snabbt och vill växa ännu mer. Målet är att först bli ett europeiskt och så småningom ett globalt språkföretag.

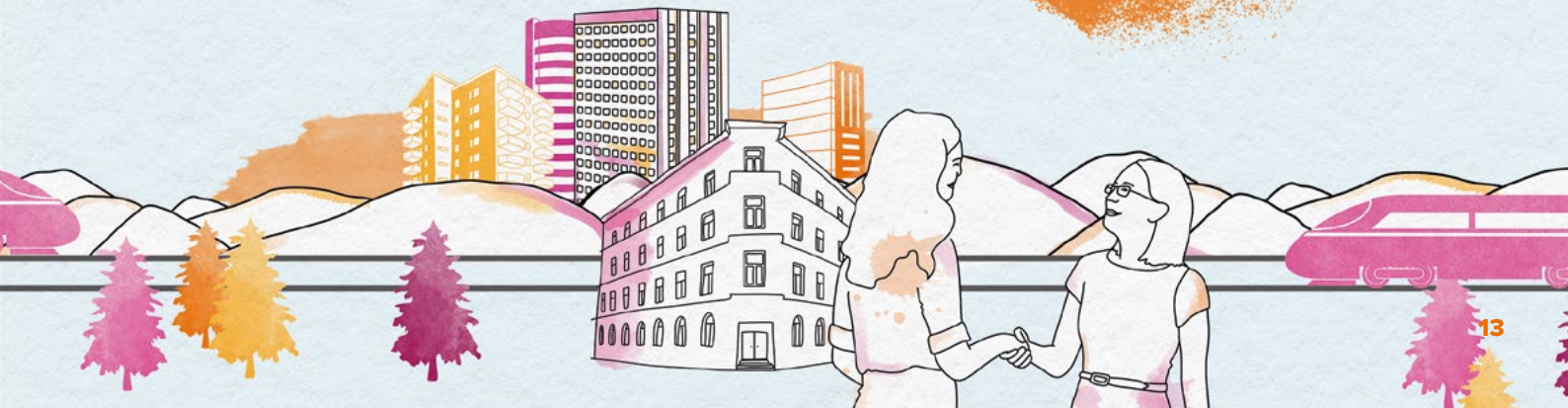
Att datorerna skulle bli så bra på att översätta att tolkar och översättare skulle bli överflödiga tror Mohammad inte ett dugg på. Däremot är företaget långt ifrån främmande för att använda sig av digitala hjälpmedel. Tolkresurs har tagit fram det egna intelligenta verktyget Verto, som bland annat gör att närmaste tolk med rätt kompetens alltid får jobbet.

Verto är en viktig pusselbit för ett företag där tolkarna befinner sig över hela Sverige. Men ibland går det inte att hitta någon på nära håll, utan tolkarna måste resa en längre sträcka till ett uppdrag. Då är det livsviktigt att tågen går i tid. "Om en kirurg behöver tolkhjälp inför en livsviktig operation kan vi ibland tvingas skicka tolken med taxi för att vara säkra", säger Mohammed. Och så ska det inte behöva vara!



Mohammad Khanahmadis, grundare av Tolkresurs. Foto: Robin Sarchiz

"Tolkresurs växer snabbt och vill växa ännu mer. Målet är att först bli ett europeiskt, och så småningom ett globalt språkföretag."





FLORA, 19 ÅR.

Pluggar filmvetenskap i Umeå.

AYMAN, 35 ÅR.

Ingenjör utbildad på KTH. Jobbar på SenseAir i Delsbo. Född och uppvuxen i Stockholm.

LINNEA, 44 ÅR.

Apotekare som jobbar på ett läkemedelsföretag i Uppsala. Född och uppvuxen i Hudiksvall, men utflyttad i många år.

Vi bor på Kattvikskajen i Hudiksvall. Det är i stan men ligger precis vid vattnet. Jag älskar havet. Vi har en båt i hamnen.

Efter frukost på fredagen ska mamma till jobbet. Hon brukar cykla till stationen om det inte är för halkigt, då går hon. Hon är forskare och jobbar

i Uppsala tre dagar i veckan. De andra dagarna jobbar hon hemma. Jag gillar det, för då är hon hemma när jag kommer hem.

Förut bodde vi i Uppsala, men det var så trångt där, och dyrt.

Pappa jobbar i Delsbo, så han kan ta bussen lite senare. Han forskar inom sensorteknologi.

Min syster går på universitetet i Umeå. Jag längtar till de fredagar då hon kommer hem. Det tar inte så lång tid för henne att åka hem men ibland vill hon stanna där och vara med sina kompisar.

Den här fredagen kom hon hem! Vi köpte stekt strömming i en av sjöbodarna vid Möljen och åt, sen gick vi hem till oss.

Sen på lördagen åkte vi tåg till Sundsvall. Vi åt mat på en ny japansk restaurang först, och gick på en rolig teater. Efter det tog vi tåget hem igen.

På söndagen åkte vi ut med båten.

Mamma och pappa säger att det inte alls var så här när de var barn. Då skulle inte mamma ha kunnat bo här om hon skulle jobba i Uppsala. Och här hade det inte funnits några jobb. Det låter tråkigt, tycker jag.

På söndagen åkte Flora tillbaka till Umeå. Det var också lite tråkigt.

Det var min bästa helg.

/Solbritt 5C



**MIN
BÄSTA
HELG**

SOLBRITT, 10 ÅR.

Gillar fotboll och dans.

2035

Nordanstig

↑ 🏠 800



Antal invånare 2017: 9 511



Antal invånare 2035: 11 271

NATURSKÖNA NORDANSTIG

2035 ligger lilla Nordanstig som en lugn och rofylld kil mellan de livliga städerna Sundsvall och Hudiksvall. Bergsjö med sina 1 300 invånare är huvudorten, men här hittar vi också stationsorterna Gnarp och Harmånger, och i de blånande bergen i väster skidorten Hassela. I Nordanstig finns sedan länge småskalig hantverksindustri, som yxsmedjan och krukmakeriet i Gränsfors, och turismnäring som i Hassela och fiskeläget Mellanfjärden.

Kusten är särskilt populär bland barnfamiljer, och många väljer att bo här trots att de har sina arbeten någon annanstans. Redan 2018 var det trångt på pendlarparkeringen vid tågstationen i Gnarp, när mängder av människor skulle ta lokaltåget till sina arbeten i Sundsvall eller Hudiksvall.

Men med Nya Ostkustbanan har Nordanstigs arbetsmarknad växt betydligt. Numera är det möjligt att bo här även om man har jobb så långt borta som i Gävle eller Härnösand.

Bland de 800 nya bostäderna kan man välja att leva hisnande vackert direkt vid havet i Morängsviken eller Sörfjärden, eller bekvämt direkt vid tågstationerna i Gnarp eller Harmånger.

Men alla behöver inte pendla. Många Nordanstigsbor arbetar numera i turist- och besöksnäringen, särskilt nu när vinterturismen och sommarturismen har vuxit ihop till en året runt-destination. Hassela behöver inte längre stänga på sommaren, utan besökarna kan cykla downhill på förmiddagen, lapa sol på en milsvid sandstrand efter lunch och på kvällen se en teater och äta middag i Mellanfjärden.

TROLSKA SKOGEN

Det hela började med att Helena Brusell, född och uppväxt i Mellanfjärden, ville återskapa en känsla från Mulleskolan när hon var fyra år. Resultatet blev en interaktiv barnteater med föreställningar på olika platser i skogen under tolv somrar.

Men 2010, med stöd från Nordanstigs kommun, Region Gävleborg och 200 eldsjälur, växte verksamheten till ett helt upplevelseland byggt kring folktrons och sagans kraft. Här har häxor, troll och älvor sina egna hus och kojor, sammanbundna med stigar, broar och färgglada spänger. Och allra längst in ett kafé som också kan användas till fester och konferenser.

Och större ska det bli, berättar Helena. I framtiden ska kaféet ligga i mitten av området i stället för längst bort som idag. Då kommer Trolska skogen att kunna ta emot 100 000 besökare per år.

Slutmålet är att Trolska skogen ska bli en stiftelse där syftet, att verka för att kunskapen om sagor och folktro lever vidare, ska slås fast i stadgar och inte kunna ändras.

Tack vare Trolska skogen har flera barnfamiljer redan flyttat till lilla Mellanfjärden med sina knappt 100 invånare, och det tycker Helena är bra. Hon vill att många fler ska vilja bo i Nordanstig och starta företag här. "Jag tror på periferin i framtiden", säger hon.



Älvan från Trolska Skogen

Foto: Micke Andersson, Utblick foto



Draken i Trolska Skogen

Foto: Micke Andersson, Utblick foto



2035

Hudiksvall

↑ 🏠 3 258



Antal invånare 2017: 37 299



Antal invånare 2035: 44 449

GLADA HUDIK

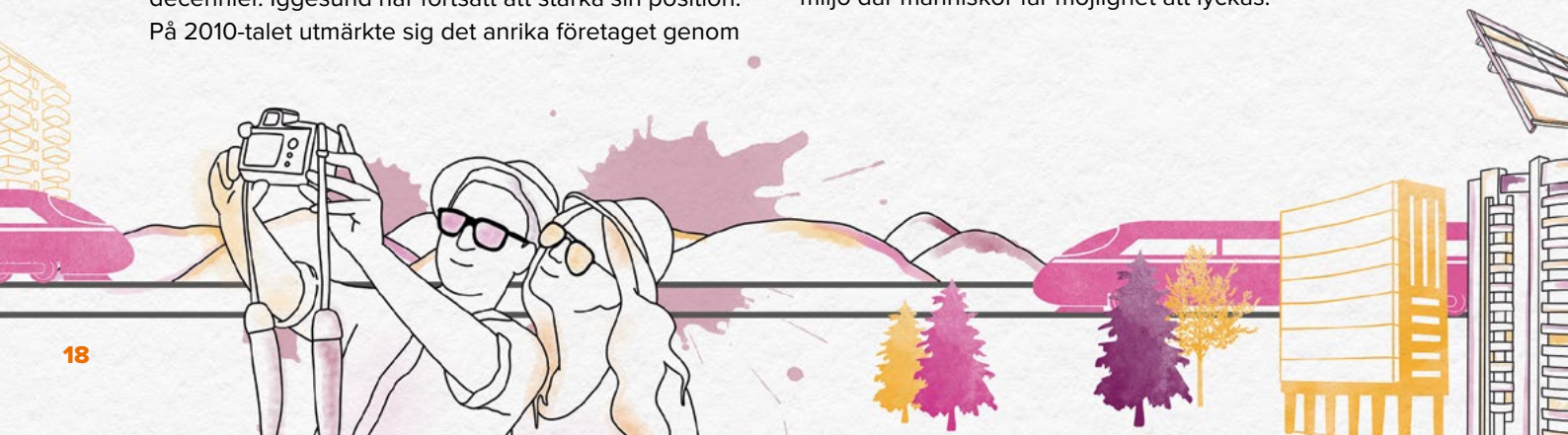
”Glada Hudik”, på 1800-talet känt för sina många krogar och rika sällskapsliv, är 2035 en ljus, modern kuststad. Här väljer många att bo vid havet mitt i stan och i direkt anslutning till tåget – i radhus, lägenheter och villor. Andra trivs bättre på den levande landsbygden, kanske vid någon av de vackra Dellensjöarna.

Hudiksvall ligger mitt på Nya Ostkustbanan, och räckvidden för den som behöver pendla är imponerande – norrut till Sundsvall och ännu längre, eller söderut ända till Stockholm. Det här har gjort det möjligt för nya, spännande företag att blomstra. 2035 är Hudiksvall ett världscentrum för innovativ industri. Här finns både nya och gamla företag som stärkts tack vare bättre kommunikationer. Den världsledande krantillverkaren Hiab har fortsatt att expandera och har trots hård konkurrens lyckats att hålla sig i teknikens framkant i många decennier. Iggesund har fortsatt att stärka sin position. På 2010-talet utmärkte sig det anrika företaget genom

sina lyxkartonger till välkända varumärken som Tattinger, Apple och Victoria’s Secret. Företaget har sedan dess gynnats av att fler och fler länder har förbjudit plastförpackningar. I Hudiksvall bedrivs numera världsledande forskning inom just hållbara förpackningar, och flera nya företag har tillkommit. Här sker dessutom sedan lång tid tillbaka ledande forskning och utveckling inom fiber, bredband och sensorteknologi.

Redan på 1900-talet började kulturlivet i Hudiksvall att bubbla, inte minst tack vare Glada Hudik teatern. Deras segertåg i Sverige och vidare ut i världen lade grunden för ett fortsatt blomstrande kulturliv.

Hudiksvall är en kommun med många ansikten. Det som binder alltihop samman över tid och rum – förutom skogarna, sjöarna, havet och skärgården då förstås – är viljan och förmågan att skapa en kreativ, inspirerande miljö där människor får möjlighet att lyckas.



HUDDIG OCH HYDRAULIKKLUSTRET

Huddig har utvecklat och tillverkat mångsidiga entreprenadmaskiner i världsklass i flera decennier. Den senaste i raden är Tigon, en unik hybridmaskin som kombinerar diesel- och eldrift, vilket gör att effekten ökar och buller och bränsleförbrukning minskar. En miljövänlig maskin för framtiden, helt enkelt.

Idag rullar 120 maskiner om året ut från den behagligt ljusa och luftiga fabriken. Men det finns redan nu potential för det dubbla, berättar marknadschef Daniel Myrgren. För att kunna nå dit måste Huddig expandera ytterligare utomlands, främst på huvudmarknaderna Tyskland och USA.

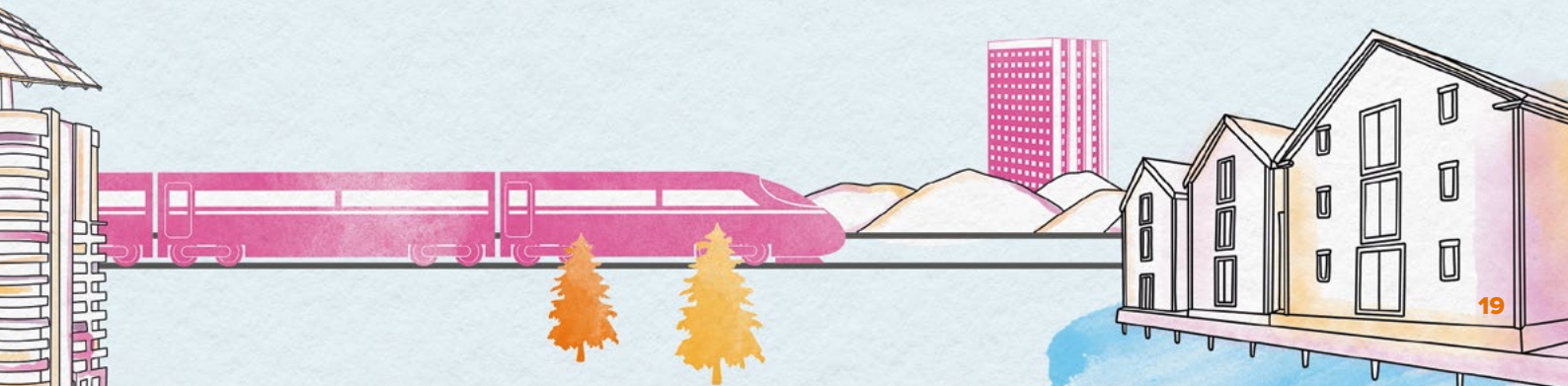
Men för att kunna nå så långt som möjligt behöver Huddig attrahera mer kvalificerad arbetskraft, särskilt som inte bara tillverkningen, utan också utvecklingen av maskinerna sker på plats i Hudiksvall.

Därför har Huddig och omkring femton andra företag i samma bransch slagit sig samman och bildat Hudiksvalls hydraulikkuster, HHK. Målet är att hjälpas åt att växa och utvecklas, att locka både talanger, forskningsmedel och investeringar till företagen. Och inte minst till staden och Hälsingland i stort.

Om man ska förvandla idéer till produkter gäller det att lyfta blicken, menar Paul Bogatir, klusterledare. I framtiden kan man lika gärna ta in en koreograf som en ingenjör när man ska lösa ett problem.



För att expandera ytterligare behöver Huddig – och Hudiksvall – mer arbetskraft som väljer att jobba här. Fotograf: Per Trané



2035

Söderhamn

↑ 🏠 2 300



Antal invånare 2017: 25 992



Antal invånare 2035: 31 052

DEN GRÖNA SKÄRGÅRDSSTADEN

Med sin grönskande stadskärna och sitt närmast optimala läge vid havet i södra Hälsingland har det aldrig rått några tvivel om att Söderhamn har potential. 2035 har den uppfyllts.

Efter decennier av tillbakagång var den gamla industristaden Söderhamn redan i slutet av 2010-talet på god väg att förvandlas. Allt fler hittade till kommunen, vilket gjorde att trycket på bostadsmarknaden ökade kraftigt. Nu tvingades kommunen tänka om. Att bygga i stället för att riva!

Här plöjer skärgårdsbåtar fram på somrarna, här finns det både pittoreska fiskelägen som Skärså och härliga stränder som vid Stenö havsbad. Hit till Söderhamn kommer turisterna därför gärna. Den inre hamnen har 2035 utvecklats till en plats där människor vill samlas för att umgås, äta och betrakta båtarna som ligger förtöjda och kluckar i den utbyggda gästhamnen.

Söderhamnsporten, det resecentrum som byggdes i utkanten av staden, har nu helt växt ihop med stadskärnan. Här finns gröna, attraktiva bostadsområden med både villor och lägenheter, butiker och service. Och pendlarläget är perfekt, i direkt anslutning till Ostkustbanan, norra Stambanan via Kilaforsspåret, E4 och riksväg 50.

Här kan man bo om man studerar i Uppsala eller Sundsvall, eller jobbar i Gävle. Ja, till och med Stockholm ligger numera bara en och en halv timmes bekväm tågres bort.

I Söderhamn har det länge funnits ett starkt intresse för det småskaliga, hållbara och lokalproducerade. Och det har bidragit till att servicen har kunnat behållas även på landsbygden, så att människor själva kan välja var de vill bo. I stan med nära till allt? På en egen gård på landet? Eller kanske något mitt emellan, som i lilla Ljusne, vid havet och med egen tågstation?



MÅNSES DESIGN

I en gammal skola vid havet i utkanten av Söderhamn huserar Månses Design. Där kan besökaren hitta porslin och bruksföremål i enkel, tidlös design med hög kvalitet. De ska tåla att användas länge, menar grundaren och formgivaren Malin Eliasson som själv är uppväxt i Ovanåkers kommun.

Och det har verkligen hänt saker sedan starten 2009. Månses går numera på export och säljer till butiker och restauranger. Dessutom har de deltagit i ett internationellt samarbete med det japanska varumärket Muji, som heter Found Muji.

Det handlar inte bara om föremålen i sig, utan om hela upplevelsen, menar Malin. Därför har Månses även öppnat kafé och restaurang i den gamla skolan och i det nybyggda orangeriet, där Årets kock-finalisten Markus Westh står för matlagningen. Och det har blivit succé.

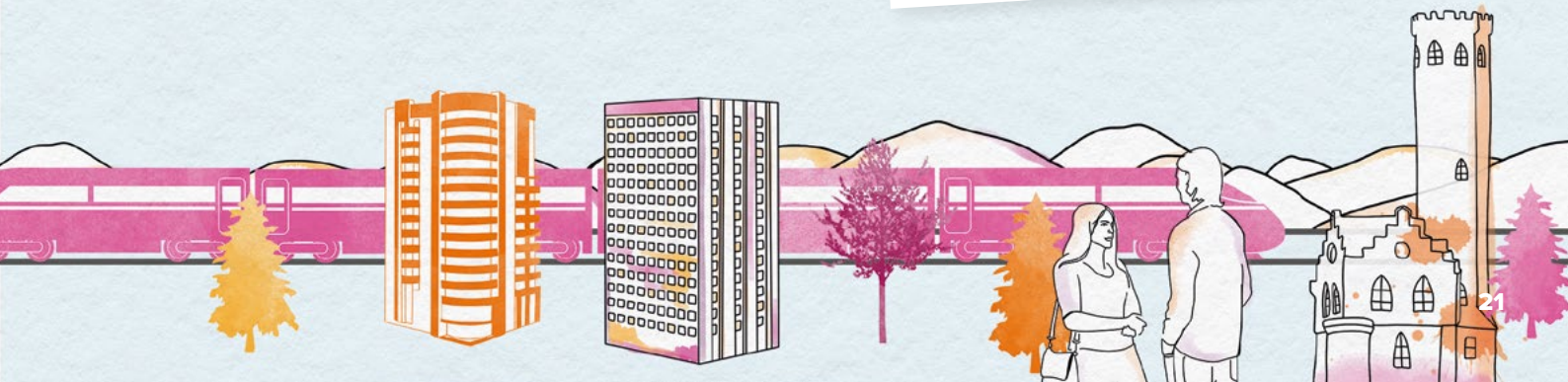
Exporten till trots tror Malin starkt på den lokala förankringen. Hon menar att de som har valt att leva här behöver få något fint och trevligt att göra, som att gå på restaurang. Och för att det ska vara hållbart även i framtiden behövs fler som kan besöka Månses. *"Fler utländska turister som kan ta sig utanför Stockholm för att handla och äta hos oss",* säger Malin. *"Men framför allt handlar det om en levande landsbygd, om att vi ska få bo kvar här".*



Grundaren och formgivaren Malin Eliasson i sitt orangeri. Foto: Stefan Hedlund



Vacker upptäckning av Månsesporcelain. Foto: Katarina Hansson



2035

Gävle

↑ 🏠 24 400



Antal invånare 2017: 99 788



Antal invånare 2035: 153 468

PORTEN TILL NORRLAND

Gävle är 2035 en vacker, varierad och integrerad stad, med allt från moderna höghus längs Gavleåns utlopp till pittoreska stadsdelen Gamla Gefle med sina kullerstens-täckta konstnärskvarter. Och så de storslagna Gasklockorna, det gamla industriområdet som blivit till fem scener där olika kulturuttryck möts, lokalt och internationellt.

Gävle ligger strategiskt precis på gränsen mellan Norrland och det överhettade Mälardalen. När det bara tar en timme till Stockholm väljer många att bosätta sig här, i staden där stadspuls och spännande kulturscener kombineras med kortare avstånd, lugnare tempo och friluftsliv.

Här finns tiotusentals nya bostäder för alla smaker, och med alla kommunikationsslag inom bekvämt räckhåll. Varför inte välja att bo vid Gavleån, där det går att dra upp en öring mitt i stan?

Det var länge sedan Gävle var en utpräglad industristad. Numera är det mindre företag i tjänste- och IT-sektorerna som dominerar, men även flera stora arbetsplatser. Gävle spelar en viktig roll för infrastrukturen. Det är här Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan strålar samman och knyter an till Gävle Hamn, ostkustens viktigaste containerhamn med stor betydelse för varuförsörjningen till Stockholmsområdet.

Med Nya Ostkustbanan på plats tar det inte mer än en timme till Sundsvall, vilket gör Gävle till en naturlig nod där flera arbetsmarknadsregioner möts. För Gävle är inte bara en stad som man pendlar *från*, utan lika mycket en stark tillväxtmotor som man gärna pendlar *till*.



INVOTECH SOLUTIONS

När de två Gävlestudenterna Kenneth Engström och Per Andersson vann ett stipendium använde de pengarna till att grunda ett företag, Invotech. Genom det har de sedan utvecklat en verkligt innovativ lösning som gör att stora företag kan hålla virtuella lager.

Ett exempel är Sandvik Materials Technology, med 800 materialtransporter dagligen på ett sex kvadratkilometer stort utomhusområde. Problemet för företaget var att markeringarna ofta snöade över, så att materialet blev omöjligt att hitta. Det ledde till ett riktigt resursslöseri när de anställda tvingades åka omkring och leta – både frustrerande, dyrt och dåligt för miljön.

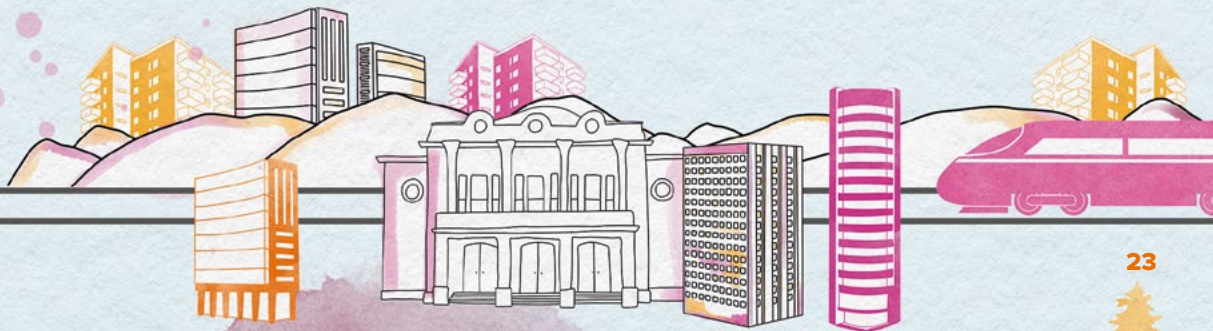
Med Invotechs lösning GPS-märktes både material, fordon och människor. På så vis har Sandvik Materials Technology numera full koll på såväl material som processer. Ingen onödig tid går längre åt till att leta – tid som kunderna inte vill betala för.

Den här supermoderna digitaliseringstekniken för industrin har väckt stor efterfrågan och vunnit flera priser, och företaget växer så det knakar.



Patrik Falk, vd, Therese Öhman, operativ chef och grundarna Per Andersson och Kenneth Engström. Foto: Sandra Englund

”Den här supermoderna digitaliseringstekniken för industrin har väckt stor efterfrågan.”



ETT BREV DATERAT

Sundsvall 18 maj 2035

DET VAR DÅ DET VÄNDE!

Åren före 2020 var intensiva. Debatten om hur Sveriges framtida infrastruktur skulle se ut var livlig, och det fanns verkligen många åsikter! Men nu när vi blickar tillbaka ser vi att det var då allt vände.

2015 bildade kommunerna och regionerna längs södra Norrlandskusten ett gemensamt bolag – Nya Ostkustbanan. Visionen var tydlig. Det handlade om att korta avstånden och få fler jobb och bostäder längs södra Norrlandskusten. Kort sagt, att rita om Sverige-kartan. Vi som jobbade för ett dubbelspår ville att det skulle bli lättare att bo och jobba där man ville. Vi strävade efter att utvecklingen inte bara skulle koncentreras till storstadsregionerna utan komma hela Sverige till godo!

Nu, drygt 15 år senare, kan vi skratta åt att folk på den tiden inte trodde att det var möjligt. Men faktum är att de allra flesta faktiskt inte trodde att det skulle gå. Det fanns många olyckskorpar som varnade för alltför optimistiska antaganden.

Andra pekade på att det var bråttom. **Besluten måste nämligen fattas redan runt 2020 för att järnvägen skulle kunna stå klar till 2035. "Vi har inte råd att vänta, det är nu vi formar framtiden", resonerade de. Idag låter**

inte det här särskilt radikalt, men då var det fortfarande vågat att kräva stora och dyra investeringar i infrastruktur.

Sveriges befolkning växte snabbt under de första decennierna på 2000-talet, och det var knappt vi beslutsfattare kunde överblicka möjligheterna. Men de som krävde investeringarna insåg att man med infrastrukturens hjälp skulle kunna utveckla och stärka hela Sverige.

På 2010-talet tog det nästan fyra timmar med tåg mellan Stockholm och Sundsvall – det gick helt enkelt inte att pendla. Samtidigt rådde akut bostadsbrist i Mälardalen, och bostadspriserna skenade. På den tiden var inrikesflyget väldigt omfattande; bara från Sundsvall, Östersund och Umeå gjordes två miljoner flygresor varje år. Inte för att folk helst av allt ville flyga, utan för att tåget tyvärr inte var ett rimligt alternativ.

Samtidigt trängdes varje dag, året runt, tusentals lastbilar längs södra Norrlandskusten, på väg till och från kontinenten eller mot hamnen i Göteborg.

Tänk hur bra det blev med ett dubbelspår och hur snabbt vi glömt bort hur det var tidigare!





Peder Björk, ordförande



Ingela Bendrot, vd

Nu kan företag och stora industrier använda tåg istället för lastbilar för allt gods som ska transporteras genom Sverige. Utsläppen har minskat kraftigt, liksom trängseln och olyckorna på våra vägar. En av de största fördelarna är att städerna längs kusten nu har byggts ihop. Snabba och effektiva förbindelser har omvandlat hela kuststräckan. Nya bostäder har vuxit fram, städerna har utvecklats och den omgivande landsbygden har fått ny växtkraft. Företag och industrier har idag mycket lättare att klara sin kompetensförsörjning – för järnvägen bidrar inte bara till effektiva och miljövänliga godstransporter. Längs stråket transporteras numera också den kompetens som behövs inom industrin, i sjukvården och inom äldreomsorgen och tjänstesektorn.

2017 menade många politiker och tjänstemän längs stråket att över 60 000 nya bostäder skulle kunna byggas tack vare dubbelspåret. Många ifrågasatte dessa siffror och pratade om önsketänkande. Det var helt

enkelt svårt att tänka sig in i hur stor skillnad det skulle bli med halverade restider, att det verkligen ändrade förutsättningarna för boende och pendling.

Kortare restider har verkligen gjort stor skillnad!

En annan helt avgörande förändring var när vi enkelt och smidigt kunde börja köpa tågbiljetter inom hela EU, i stället för land för land. Numera kan vi enkelt ta tåget även på långresor, och turister hittar hit från de mest avlägsna platser runt om i Europa.

Ja, 2035 har motsättningarna mellan stad och land faktiskt försvunnit, främst tack vare bättre kommunikationer och ny teknik. Och i det perspektivet har Nya Ostkustbanan varit en av de viktigaste förklaringarna till omvandlingen av Sverige där stad och land samverkar för allas bästa.

Peder Björk Ingela Bendrot

TILLBAKABLICK innan dubbelspåret

SVERIGES LÄNGSTA OCH HÅRDAST BELASTADE ENKELSPÅR

För drygt tjugo år sedan svarade transportsektorn för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Vägtrafiken och flyget var de största utsläppsbovarna. Genom att man byggde snabba och effektiva järnvägsförbindelser längs Norrlandskusten minskade koldioxidutsläppen rejält, för plötsligt kunde tågen konkurrera ut både bilar, lastbilar och flyg!

Det här märktes extra tydligt längs södra Norrlandskusten, eftersom Ostkustbanan och Ådalsbanan då var Sveriges hårdast belastade enkelspår. Det var trångt och störningarna var många. Ibland fick man faktiskt åka buss mellan Gävle och Sundsvall på grund av att banan var avstängd för underhåll, eller för att något annat problem hade uppkommit. Nu när vi har ett fungerande dubbelspår har restiderna halverats och kapaciteten fyrdubblats. Men bäst av allt: Tågen är pålitliga eftersom störningarna nu i stort sett har upphört.

FLYGET KONKURRERADE UT TÅGEN

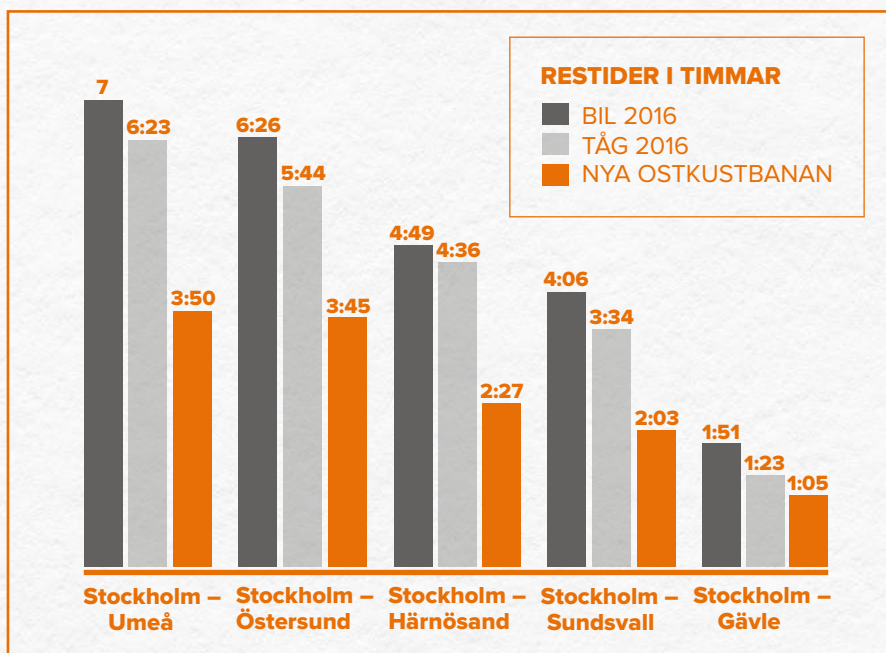
På 2010-talet reste närmare två miljoner passagerare årligen till och från Stockholm från Umeå, Östersund och Sundsvallsområdet. Flygtrafiken från de här orterna släppte ut hela 135 000 ton koldioxid per år. Det är lika mycket som 60 000 bilar släppte ut på ett år! Många insåg att detta inte var hållbart, men på den tiden var tyvärr tåget inget konkurrenskraftigt alternativ. Långa resor, stora störningar och få avgångar för tågen gjorde att flyg, bilar och lastbilar var mer lockande alternativ. Och det här trots att debatten om klimatförändringar hade kommit igång på allvar och att all fakta talade för järnvägen. Nu när vi har facit i hand vet vi att det handlade om att satsa på ett dubbelspår för att göra tågen konkurrenskraftiga!



GALET LÅNGA RESTIDER

De som kämpade för dubbelspåret hävdade att det skulle halvera restiderna, men många trodde att detta inte var möjligt. Det lät helt enkelt för bra för att vara sant. Nu vet vi att restiden mellan Stockholm och Umeå är 3 timmar och 50 minuter. Då var den 6,5 timmar.

RESTIDERNA 2016 OCH 2035





Kramfors
↑🏠 1600

VÅRT LAND VÄXER SÅ DET KNAKAR!

Det är förstås positivt, men det innebär också utmaningar. Bostadsbrist, höga fastighetspriser och trängsel, inte minst i Mälardalen.

Kommunerna i södra Norrland både kan och vill vara en del av lösningen.

Med fyrdubblad kapacitet och halverade restider kan människor bo där de vill och arbeta där de utvecklas.

Det är bra för Sverige.

Låt Nya Ostkustbanan 2035 bli verklighet!

Läs mer på:

nyaostkustbanan.se

Utgiven av:

Ostkustbanan 2015 AB, 2018

Text: Malin Hedlund

Fotograf: Maria G Nilsson m. fl.

Grafisk form och illustration:

Hellsten Kommunikation