

Stockholm, 8 november 2019

till
kopia
diarienummer

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se
N2019/02121/TM

Remissvar angående promemorian Fjärde järnvägspaketet

Nya Ostkustbanan lämnar här synpunkter angående promemorian Fjärde järnvägspaketet i valda delar med fokus på frågor om samråds- och dialogformer. Synpunkterna avser främst det som beskrivs i sista avsnittet under kapitel 15.3.6 "Opårtiskhet vid trafikledning och planering av underhåll" utifrån samrådsprocesser och erfarenheter kopplade till det planerade spårbytet Gävle-Åänge på Ostkustbanan under hösten 2021.

Sammanfattning

Skrivningar i promemorian har ett starkt fokus på sökande som samrådsparter. Nya Ostkustbanan anser att fler parter borde involveras i samråd och dialoger.

Synpunkter

Inför utredningen "trafikpåverkande åtgärd (stor)" (det vill säga tillämpningen av SERA-direktivet innan införande) för det planerade spårbytet Gävle-Åänge erbjöds aktörer som har trafikeringsavtal med Trafikverket möjlighet att önska utredning av avstängningsalternativ för genomförande av planerad åtgärd. Alla parter som deltog i utredningen förordade starkt en lösning med nattavstängning. Detta gällde såväl sökande avtalsparter, inom både gods- och persontrafik, som Region Gävleborg. Trafikverket har trots detta valt att besluta om en 16 veckor lång totalavstängning vid genomförande av spårbytet. De sökande och Region Gävleborg ifrågasätter starkt grunderna - blanda annat den samhällsekonomiska analysen - och samrådsprocessen för beslutet. Region Gävleborg definierades från början inte som en intressent i och med att de per definition inte är sökande. Likväl har Region Gävleborg precis som andra regionalt utvecklingsansvariga ett stort intresse av hur järnvägen är möjlig att använda både på kort och lång sikt.

I promemorian anges på sidan 457 "... *infrastrukturförvaltare ska samråda med järnvägsföretag och andra sökande om den långsiktiga planeringen av omfattande underhåll eller modernisering av järnvägsinfrastrukturen*". En tillämpning på detta sätta främjar inte en bred dialog med intressenter. Precis som formella sökande (som kan variera från år till år) har även regionalt utvecklingsansvariga organ och kollektivtrafikmyndigheter ett stort intresse i dessa frågor. I flera fall med ett längre perspektiv än nu i promemoria nämnda.

Nya Ostkustbanan anser att det i planeringen inför utredningar om trafikpåverkande åtgärder och andra motsvarande utredningar ska ske en övergripande analys för att identifiera andra aktörer än sökande avtalsparter som intressenter för samrådsprocesser. En trafikpåverkande åtgärd kan exempelvis ha stor effekt i frågor kopplade till regional utveckling. Gävle-Åänge är ett tydligt exempel på detta. Regionalt utvecklingsansvariga och regionala kollektivtrafikmyndigheter är med stor sannolikhet självklara parter att samråda med. Utifrån ett systemperspektiv kan lämpliga aktörer att

samråd även finnas utanför en planerad åtgärds faktiska geografi. Exempelvis flera regionalt utvecklingsansvariga i ett järnvägsstråk.

Bland Nya Ostkustbanans ägare finns goda erfarenhet av att en tidig och bred dialog ger bättre lösningar för alla parter. Detta är en upplevelse inte minst från införandet av servicefönster på Norra Stambanan där en konstruktiv gemensamma dialog till slut ledde till en lösning som tillgodosåg såväl behovet av planerat underhåll som frågan om framkomligheten för tågtrafiken. I samband med diskussionerna kopplade till införandet av servicefönster lyftes idén om att införa en "tidig tidig dialog" med regionalt utvecklingsansvariga och regionala kollektivtrafikmyndigheter som skulle föregå "tidig dialog" i den fastställda tågplaneprocessen. Trafikverket har idag ett reviderat upplägg som i delar svarar upp på denna tanke i och med utformningen av det som i förslag till järnvägsnätsbeskrivning 2021 benämns "strategisk dialog". Den borde utvecklas till att utöver järnvägsföretag och avtalskunder även inkludera ovan nämnda parter. Blanda annat i enlighet med 10 § Lagen om regionalt utvecklingsansvar.

Med vänlig hälsning

Ingela Bendrot,
VD Nya Ostkustbanan
Ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se
Tfn 0766 00 21 21

Om bolaget

Nya Ostkustbanan - bolaget Ostkustbanan 2015 AB – har till uppgift att påskynda utbyggnaden av dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Ägare är Region Gävleborg, Region Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik. Utifrån att det finns en samstämmighet i ovan framförda synpunkter mellan bolagets ägare har det bedömts lämpligt att bolaget även agerar i denna fråga med ovan samlade synpunkter.

