



**Kommunstyrelseförvaltningen**  
Jeanette George, 0611 34 80 16  
jeanette.george@harnosand.se

Kommunstyrelsen

## Anmälan av ärenden för kännedom sammanträdesprotokoll 2023 – Nya Ostkustbanan 2015 AB

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att lägga följande sammanträdesprotokoll för kännedom till handlingarna.

Sammanträde 1, 2023-02-10

Sammanträde 2, 2023-03-17

Extrainsatt sammanträde, 2023-04-12

Konstituerande sammanträde, 2023-05-12

Årsstämma Bolagsstämma, 2023-05-12

Extrainsatt sammanträde, 2023-06-27

Styrelsesammanträde, 2023-09-08

Styrelsesammanträde, 2023-09-29

Styrelsesammanträde, 2023-10-27

Ägarforum, 2023-11-07

Styrelsesammanträde, 2024-01-16

Styrelsesammanträde, 2024-02-14

Kallelse till ägarforum för Nya Ostkustbanan 2015 AB, 2024-05-07

Jeanette George

Kommunsekreterare

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto INTÄKTER	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	2022	Utfall 2022-11		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 473	473	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	150 000	72 574	77 426	-52%
Marknadsföring & aktiviteter	1 045 000	828 871	216 129	-21%
Administrativa tjänster	275 000	227 561	47 439	-17%
Utredningar	550 000	536 652	13 348	-2%
Personalkostnader	1 055 000	1 191 774	-136 774	13%
Övriga kostnader	50 000	21 949	28 051	-56%
Finansiella	0	133	-133	0%
<b>Resultat</b>	<b>125 000</b>	<b>-120 957</b>	<b>245 957</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten



## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	INTÄKTER	2022		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 475	475	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	150 000	100 117	49 883	-33%
Marknadsföring & aktiviteter	1 045 000	1 197 003	-152 003	15%
Administrativa tjänster	275 000	233 246	41 754	-15%
Utredningar	550 000	552 403	-2 403	0%
Personalkostnader	1 055 000	1 361 607	-306 607	29%
Övriga kostnader	50 000	76 931	-26 931	54%
Finansiella	0	-326 206	326 206	0%
<b>Resultat</b>	<b>125 000</b>	<b>194 626</b>	<b>-69 626</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

## Protokoll styrelsesammanträde

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB		
<b>Datum</b>	Fredagen den 10 februari 2023		
<b>Tid</b>	Klockan 09.00-11.50		
<b>Plats</b>	Via TeamEngine		
<b>Styrelseledamöter</b>	Glenn Nordlund	Ordförande	
	Eva Lindberg	Vice ordförande	Anmält förhinder
	Bodil Hansson	Ledamot	
	Jörgen Edsvik	Ledamot	Anmält förhinder
	John-Erik Jansson	Ledamot	
	Johan Andersson	Ledamot	
	Malin Svanholm	Ledamot	Anmält förhinder
	Mikael Löthstam	Ledamot	
	Stefan Dalin	Ledamot	
	Stig Eng	Ledamot	
	Andreas Sjölander	Ledamot	
	Erik Lövgren	Ledamot	
	Per Nylén	Ledamot	
<b>Adjungerade</b>	Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen	
		Västernorrland	
	Erik Lennmalm	Länsstyrelsen Gävleborg	
<b>Tjänstemän och övrig</b>	Ingela Bendrot	VD	
	Lotta Rönström	North Sweden	§§ 1-5
	Ebba Bjerkander	Central Sweden	§§ 1-5
	Hans-Olov Åström	Trafikverket	§ 5
	Henric Fuchs	Region Västernorrland	§§ 1-7
	Elvira Hellsten	Hellsten Kommunikation	§ 13
	Roger Wetterstrand	Region Gävleborg	
	Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg	
	Niklas Andersson	Sundsvalls kommun	
	Monika Nyberg	Sekreterare	

Protokollet omfattar §§ 1-19

## **Formalia**

### **§ 1 Sammanträdet öppnas**

Ordföranden Glenn Nordlund öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.

### **§ 2 Val av justerare**

Bodil Hansson väljs att justera dagens protokoll.

### **§ 3 Fastställande av dagordning**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att fastställa utskickad dagordning.

### **§ 4 Föregående protokoll från styrelsesammanträdet, 2022-11-18 och VU-mötet 2023-01-27**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att lägga protokollen till handlingarna.

*Bilaga: Protokoll från sammanträde 2022-11-18 och 2023-01-27.*

### **§ 5 Rapportpunkter**

Vd inleder rapportpunkten med en kort summering av det politiska läget.

#### **TEN-T**

Lotta Rönström berättar om EU:s transportpolitik, se bilagd PPT.

*Bilaga: PPT NOKB styrgrupp 10 feb 2023 LRM*

#### **Trafikverket informerar om aktuellt läge**

Hans-Olov Åström, Trafikverket, ger en lägesbeskrivning av planeringsläget för Ostkustbanan och Ådalsbanan och visar en karta på planeringslägets olika delar där en linjestudie pågår. Se bilagd PPT

Samråd rörande delen etappen Iggesund och Hudiksvall som heter Enånger – Idenor – Stegskogen genomförs mellan den 17 januari till 18 mars 2023.

Samråd etapp Stegskogen – Bärling genomförs mellan den 30 januari och den 5 mars 2023, med ett samrådsmöte i Harmånger den 8 februari.

Hans Olov Åström redovisar ”Ny regional indelning för Trafikverket” med fokus på vad det innebär för "Ostkustbanans geografi" samt hur processen ser ut framåt.

Bakgrunden till den nya regionala indelningen är att Trafikverkets regionala indelning ska anpassas för att överensstämma med Sveriges nya civilområden. Trafikverket kommer fortsättningsvis att indela Sverige i 6 regioner och i varje region finns ett regionkontor. Ostkustbanans stäckning kommer att gå igenom två regioner. Den nya organisationen träder i kraft den 1 januari 2024.

*Bilaga: PPT Information från Trafikverket Nya OKB styrelsemöte*

## § 6 Hänt sedan sist

Vd informerar styrelsen om följande:

- Ny hemsida
- Jubileumet Ostkustbanan 95 år - stor succé

### Event där Nya Ostkustbanan medverkat

- 23 november Ståldagen i Stockholm. Ingela Bendrot och Lotta Rönström deltog,
- 29 november Stora Järnvägsdagen. Ingela Bendrot och Erik Lövgren deltog,
- 6 december: BK-Seminarium på Riksdagen om Militär mobilitet. Lotta Rönström och Henric Fuchs medverkade, Ingela Bendrot och Roger Wetterstrand deltog.
- 23 januari: Mingel på North Sweden Office,
- 24 januari: Västerbottendagarna i Stockholm (utställning tillsammans med Botniska korridoren och Norrbotniabanan),
- 25 januari: Möte om trafikeringen mellan Stockholm och Östersund på initiativ av Saila Quicklund. Glenn Nordlund, Ingela Bendrot och Henric Fuchs medverkade från Nya Ostkustbanans sida,
- 27 januari Stora Infradagen. Ingela Bendrot, Roger Wetterstrand och Lotta Rönström deltog,
- 31 januari: Möte med Norrlandsbänkarna i Riksdagen arrangerat av North Sweden Office. Roger Wetterstrand medverkade
- 2–4 februari Centerpartiet Extrastämman + kommundagar i Helsingborg. Ingela Bendrot deltog.

### Övriga event

S-gruppen i Trafikutskottet besökte Västernorrland 10-11 januari på inbjudan av Peder Björk.

## § 7 Kommande aktiviteter och inbjudningar

Vd informerar styrelsen om följande:

Följande event kommer Nya Ostkustbanan att medverka i

- 24-26 mars: M Sverigemötet i Karlstad
- 30-31 mars: Järnvägsforum Norr i Luleå
- 14-15 april: KD-dagarna i Örebro
- 19-22 oktober M Partistämman i Umeå
- 8 november Logistikdag Mitt
- 9 november invigning Logistikpark mm i Sundsvall

Planering förs om ett riksdagsseminarium om CEF den 15 mars 2023 i Riksdagen tillsammans med North Sweden European Office och eventuellt Central Sweden European office.

Vd informerar styrelsen om att det i Team Engine finns faktaunderlag som gäller ”Attraktiv tågtrafik Östersund-Stockholm. Handlingarna ligger under Rapporter.

### Eventuellt deltagande i Almedalen

Styrelsen diskuterar deltagandet i Almedalen (27 juni-1 juli) och enas om att medverka, gärna i samarbete med exv. BK.

## § 8 Planering inför årsstämma och ägarforum

VD informerar styrelsen om planeringen inför årsstämman och ägarforumet, vilket kommer att hållas i Gävle den 12 maj 09.30 - 13.30. Preliminär bokning har gjorts på Hotell Grand Elite.

### Program

09.00 Fika och pressvisning av vår utställning från 95-årsjubileumet

09.30 Nya Ostkustbanan 2015 - 2022 Återblick

10.00 Framåtblick mot 2035

11.30 Lunch

12.15 Ägarforum - Glenn och Eva håller ihop ÄF

13.00 Bolagstämma

13.15 Konstituerande styrelsemöte

13.30 Avslut

Planen är att bjuda in riksdagsledamöter, kommun- och regiondirektörer, landshövdingar, Handelskamrar, Svenskt Näringsliv. Företagarna, Byggföretagen etc.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** ställa sig bakom programförslaget och att Vd och Teamet får i uppdrag att fortsätta planeringen av årsstämman och ägarforumet, samt

**att** middag med avtackningar för styrelseledamöter som avslutar sitt uppdrag i bolaget ska hållas kvällen före årsstämman.

## § 9 Rapport inom arbetet med Botniska korridoren

Punkten utgår på grund av tidsbrist.

## § 10 Rapport om medfinansiering från EU

Vd uppvisar rapport om medfinansiering från EU, författad av Lars Nilsson, Trogon Consulting.

Lars Nilsson har gjort en kort rapport som visar att andra länder är mycket bättre på att hämta hem medfinansiering från EU. Resultatet av denna rapport kan eventuellt leda till ett Riksdagsseminarium i slutet av februari eller i början av mars.

*Bilaga: Rapport om Sverige och CEF*

## **Beslutsärenden**

### **§ 11 Offert Trogon Consulting**

Vd redovisar offert från Trogon Consulting - hur kan Nya Ostkustbanan byggas till en lägre kostnad.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** godkänna offerten

*Bilaga: Offert Trogon*

### **§ 12 Verksamhetsplan 2023-2026 för Ostkustbanan 2015 AB**

Ärendet tas upp på styrelsesammanträdet den 17 mars 2023, då fokus kommer att ligga på följande:

2023 Fokus på kontakter med regeringen och nya ledamöter i Trafikutskottet

Medverka på olika partievent

Påminna om vallöften (Artikelserie med intervjuer med politiker kommer att publiceras under våren)

Styrelseresa Bryssel under hösten? Fokus medfinansiering från EU

2024 Påverkan inför arbetet med infrastrukturpropositionen

2025 Trafikverkets åtgärdsplanering

2026 Valår och nytt planbeslut

Regeringen lyfter behov av investeringar som är bra för arbetspendling och godstrafik.

### **§ 13 Redovisning av nya hemsidan samt prospekt om att ställa ut utställningen om Ostkustbanan då och nu och i framtiden**

Elvira Hellsten från Hellsten Kommunikation, visar Ostkustbanans nya hemsida.

Tekniska och textmässiga ändringar samt arbete med grafisk profil har gjorts.

Hemsidan är till stor del tillgänglighetsanpassad, vilket är ett lagkrav, men mer behöver göras.

Elvira har tagit fram ett prospect på utställningen som uppvisades på 95-års jubiléet.

Prospektet behöver spridas till respektive kommuner och regioner. Bra platser för att nå ut till medborgare kan till exempel vara bibliotek och kommunhus/regionhus.

Styrelsen är intresserad av att ta del av utställningen. Elvira kommer därför att skicka länkar till Vd som sedan vidarebeordrar dessa till styrelsen.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** ge Vd och Teamet i uppgift att titta vidare på hur bolaget ska gå till väga för att på bästa sätt sprida utställningen till kommuner och regioner, samt

att se över ett bokningssystem för utställningen.

#### § 14 Ekonomisk rapport

Budgeten beslutas på sammanträdet den 17 mars 2023.

Vd redovisar årsresultatet. Under de senaste åren har bolaget haft överskott, nu får bolaget ett litet underskott i förhållande till budget. Det beror på kostnader för ny hemsida, Ostkustbanans utställning, då och nu samt 95-års jubiléet.

*Bilaga: Månadsrapport 2211 och 2212 samt utkast till årsredovisning för Nya Ostkustbanan 2022.*

#### § 15 Fastställande av styrelseutvärdering

Budget beslutas på sammanträdet den 17 mars 2023.

Ett beslut sedan tidigare har tagits i styrelsen gällande styrelse/Vd utvärdering.

Vd informerar styrelsen om att styrelseutvärderingen är klar för att distribueras till styrelsen via en modul i TeamEngine.

Teamet håller på att ta fram frågor gällande Vd-utvärderingen. Glenn Nordlund och Eva Lindberg kommer sedan att titta på de föreslagna på frågor som Teamet kommer fram till.

Styrelsen är enig om att bägge utvärderingarna ska göras medan den gamla styrelsen har kvar sitt uppdrag.

#### § 16 Val av ny styrelse

Vd informerar styrelsen om följande:

Ägarna har utsett ledamöter till Nya Ostkustbanans styrelse, samt övriga funktionärer. Flera nya ledamöter kommer att utses på bolagsstämman. Det är det konstituerande styrelsesammanträdet som beslutar om hur bolagets presidium ska se ut. När det gäller val av lekmannarevisorer finns en fastställd turordning, men motsvarande riktlinjer för presidiet saknas. Bolaget har ingen valberedning och därför blir detta en fråga för styrelsen att lösa.

VU har också föreslagit att VD ska ges i uppdrag att ta fram en introduktionsutbildning till nya ledamöter, men också ge andra som är intresserade möjlighet att medverka. Vd vill veta om styrelsen förordar en samlad utbildning, eller om det om så önskas ska erbjudas utbildning för enskilda partier och/eller olika majoriteter som vill ha gemensam utbildning. Mest resurseffektivt är att hålla en eller två gemensamma utbildningar.

#### Beslut

Styrelsen beslutar

att ge Vd och Teamet i uppdrag att ta fram en introduktionsutbildning till den nya styrelsen samt andra intressenter och funktioner som kan ha behov av utbildningen.

**§ 17 Övriga frågor**

Vd informerar styrelsen om att det är svårt att hitta en lösning gällande ny administratör. Monica Nyberg går i pension den 31 mars 2023. Ytterligare kontakt kommer att tas med Sundsvalls kommun.

Dagens sammanträde hölls via den nya modulen, videokonferens, i TeamEngine. Detta är en ny modul som TeamEngine nyligen lanserat.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** forstätta hålla de digitala mötena i modulen videokonferens, i TeamEngine.

**§ 18 Kommande sammanträden**

**2023**

3 mars, klockan 09-11: Verkställande utskott

17 mars, klockan 09-12: Styrelsen (Årsredovisning, VP, Budget 2024-2026 samt förbereda stämman)

11 maj Styrelsemiddag med avtackningar

12 maj Ägarforum och Årsstämma, Gävle

**§ 19 Mötet avslutas**

Ordföranden avslutar sammanträdet och tackar för visat engagemang.



*Bodil Lillemor Hansson*

Bodil Lillemor Hansson  
E-mail: bodil.hansson@sundsvall.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2023-02-16 14:35 CET

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund  
E-mail: glenn.nordlund@rvn.se  
Role: Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2023-02-16 14:57 CET

*Monika Nyberg*

Monika Nyberg  
E-mail: monika.z.nyberg@sundsvall.se  
Role: Sekreterare  
Verified by Mobile BankID  
2023-02-20 12:50 CET

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	INTÄKTER	2023		
Nettoomsättning	-3 000 000	-0	-3 000 000	-100%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	150 000	4 244	145 756	-97%
Marknadsföring & aktiviteter	1 045 000	301 529	743 472	-71%
Administrativa tjänster	275 000	6 000	269 000	-98%
Utredningar	550 000	60 000	490 000	-89%
Personalkostnader	1 055 000	208 044	846 956	-80%
Övriga kostnader	50 000	1 661	48 339	-97%
Finansiella	0	-292	292	0%
<b>Resultat</b>	<b>125 000</b>	<b>581 185</b>	<b>-456 185</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

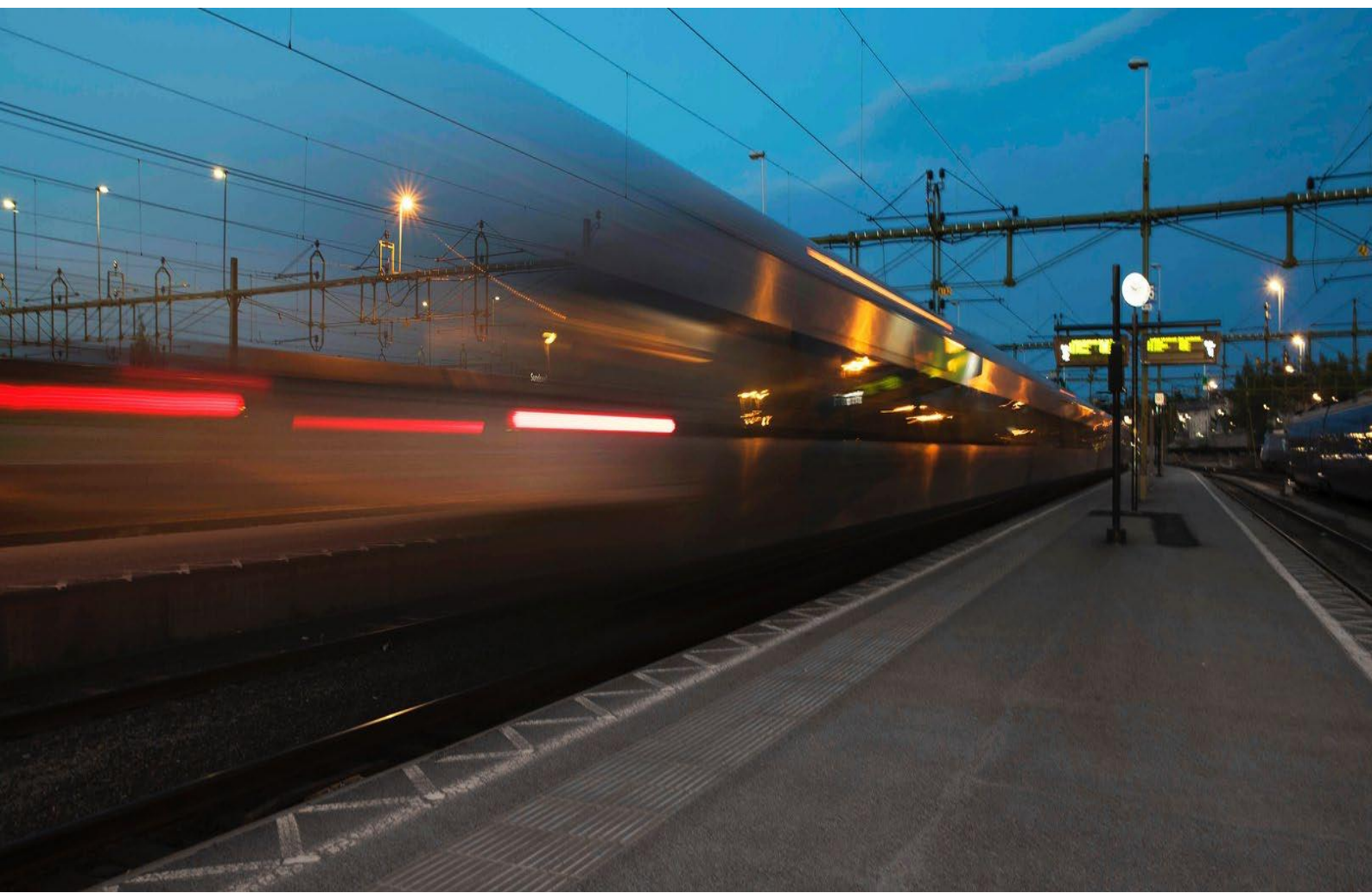
# Årsredovisning

2022

Styrelsen och verkställande direktören för Ostkustbanan 2015 AB

Org.nr 559021–6262

avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2022-01-01–2022-12-31



<b>Förvaltningsberättelse .....</b>	<b>3</b>
Allmänt om verksamheten .....	3
Flerårsjämförelse.....	5
Eget kapital .....	5
Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust .....	5
Bolagets ägarförhållanden från och med 2022 .....	5
Bolagets styrelse .....	6
Ekonomisk översikt.....	6
Antal anställda .....	6
<b>Resultaträkning .....</b>	<b>7</b>
<b>Balansräkning.....</b>	<b>8</b>
<b>Kassaflödesanalys .....</b>	<b>9</b>
<b>Noter .....</b>	<b>10</b>

# Förvaltningsberättelse

## Allmänt om verksamheten

Byggandet av en ny modern järnväg är en högt prioriterad utvecklingsfråga bland regioner och kommuner längs södra norrlandskusten. Med det som bakgrund bildades Ostkustbanan 2015 AB 2015.

Bolaget bildades i syfte att verka för en utbyggnad av dubbelspår och snabbtågsstandard på Ostkustbanan, sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand.

Ostkustbanan 2015 AB samägs av flera kommuner och regioner, se fördelningen av ägarstrukturen i tabell nedan. Bolaget har sitt säte i Hudiksvalls kommun. Sundsvalls kommuns har mot ersättning svarat för bolagets administrativa stöd. Sundsvalls kommuns servicecenter har mot ersättning skött bolagets ekonomi samt löneadministration. Bolaget använder styrelseportalen TeamEngine, vilket har minskat kostnaderna för administration under året.

Bolagets huvuduppgift är att med följande medel förverkliga denna utbyggnad:

- Informationsarbete
- Samverkansarbete
- Analysarbete
- Påverkansarbete

Bolaget drivs utan vinstsyfte och finansieras genom medel från ägarna.

När bolaget bildades 2015 reserverades aktieposter till Region Gävleborg och Region Västernorrland (25 procent vardera) och en enskild aktiepost till samtliga kommuner i de båda länen. Flertalet kommuner valde att anta erbjudandet om att bli delägare i bolaget medan några kommuner valde att avstå. De aktieposter som kommunerna valde att inte förvärva köptes i stället av respektive region. Sollefteå kommun, Timrå kommun och Ånge kommun blev delägare i bolaget genom beslut på en extra bolagsstämma i slutet av 2020.

## Styrning och ledning

Dubbelspårrets dag med kunskaps- och ägarforum hölls i Sundsvall den 8 april. Bolagsstämma hölls digitalt 20 maj 2022. På bolagsstämman fastställdes verksamhetsplan för 2022 – 2025, samt budget för 2022 – med plan för 2023.

Under 2022 har verkställande utskottet haft två möten via digital plattform och styrelsen har, utöver det konstituerande sammanträdet och årsstämman, haft fyra sammanträden. Alla styrelsemöten utom årsstämman och det konstituerande sammanträdet har hållits via digital plattform. Flera av styrelseledamöterna medverkade på Gamla Ostkustbanans 95-årsjubileum i Stockholm.

## Organisation

Huvudägarna, det vill säga Region Västernorrland, Region Gävleborg, Sundsvalls kommun och Gävle kommun, avsätter personella resurser in i bolagets arbete. Ägarnas arbetsinsatser och engagemang är avgörande för bolagets framgång. Banden till Brysselkontoren North Sweden European Office och Central Sweden European Office har stärkts och samarbetet fungerar mycket bra.

Bolaget arbetar med aktiviteter som visar vilken effekt en förbättrad kustjärnväg har för arbetspendlingen, kompetensförsörjningen, näringslivsutvecklingen och hela Sveriges

tillväxt. Det innebär att bolaget genomför aktiviteter både på lokal, regional och nationell nivå. Bolaget har även bevakning av relevanta EU-frågor.

Bolaget har något som kallas "Stora referensgruppen" där tjänstepersoner – en eller flera – från ägarna träffas regelbundet för att stämma av gemensamma frågor som rör dubbelspårutbyggnaden. I denna grupp ingår även Handelskammaren Mittsverige, Mellansvenska Handelskammaren, Umeå kommun samt Byggföretagen i Gävleborg och Byggföretagen i Västernorrland. Trafikverket medverkar också i detta arbete och använder gruppen vid behov som sin referensgrupp.

## 2022 i korthet

Under året har bolaget haft starkt fokus på regeringens planbeslut. Det var extra viktigt eftersom Trafikverket i sitt förslag till Regeringen föreslagit att den så viktiga etappen Gävle–Kringlan skulle senareläggas med 7 år.

Bolaget arbetade under året brett och målmedvetet med att förklara varför dubbelspårutbyggnaden är en av de viktigaste infrastruktursatsningarna i Sverige. Under 2022 tog vi inte fram några nya rapporter, utan arbetade med att kommunicera alla de rapporter som tagits fram under föregående år. Vi tog däremot fram olika typer av faktaunderlag som vi dels använde internt, men dels också till journalister och viktiga beslutsfattare.

Under 2022 tog vi fram två remissvar:

- Remissvar från Nya Ostkustbanan över Trafikverkets förslag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033.
- Remissvar från Nya Ostkustbanan till Trafikverket gällande samrådsremiss för anläggande av dubbelspår på Ostkustbanan.

Under året har vi publicerat ett 30 tal inlägg på vår hemsida och desto fler på Facebook.

Under hösten tog vi fram en helt ny hemsida.

Stödet för Nya Ostkustbanan ökade markant under 2022. Den regionala uppslutningen stärktes. Flera intresseorganisationer, opinionsbildare och andra samhällsaktörer drev på för dubbelspårutbyggnaden. Stödet från andra regioner ökade också under 2022. Media hade en aktiv bevakning av dubbelspårutbyggnaden.

Vi har träffat representanter för samtliga riksdagspartier, och lagt särskild vikt vid att träffa partiernas trafikpolitiska talespersoner.

Med start i maj gjorde flera partier starka utspel. Både M, KD och L krävde att utbyggnaden skulle påskyndas och M och KD krävde att utbyggnaden skulle stå klar till 2035. Planbeslutet, som kom i juni, innebar att regeringen lade in en vidareutvecklad version av etappen Gävle–Kringlan i planen, vilket var minst sagt välkommet.

Nya Ostkustbanan var också ett ämne i den nationella valrörelsen genom att flera partier utlovade snabbare utbyggnad. Flera ledande partiföreträdare gjorde studieresor med fokus på Nya Ostkustbanan.

Under året har bolagets samverkan med samarbetet Bottniska korridoren stärkts. Nya Ostkustbanan är tillsammans med Norrbotniabanan en del av samarbetet som består av de sju nordligaste regionerna i Sverige. EU-frågorna är allt viktigare och Nya Ostkustbanan var på plats på EU-kommissionens Connecting Europe Days i Lyon i juni 2022.

Den 17 november firade vi att Gamla Ostkustbanan fyllde 95 år. Ett stort antal intressanta personer medverkade.



## Flerårsjämförelse

Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning					
Belopp i tkr	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	3 000	3 001	3 000	3 000	3 000
Balansomslutning	2 483	2 926	3 042	1 953	1 339
Soliditet	62,7 %	68,7 %	64,5 %	73,4 %	62,7 %

Definitioner: se not 5

## Eget kapital

Belopp i tkr	Aktiekapital	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Vid årets början	1 000	719	32	1 751
Balanserat i ny räkning		32	-32	0
Årets resultat			-195	-195
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 000</b>	<b>751</b>	<b>-195</b>	<b>1 556</b>

## Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, 556 491 kr, disponeras enligt följande:

	Belopp i kr
Balanseras i ny räkning	556 491
<b>Summa</b>	<b>556 491</b>

## Bolagets ägarförhållanden från och med 2022

Delägare	Andel aktier (procent)	Aktieinnehav (antal)	Aktiekapital från och med 2021 (kronor)	Årligt driftbidrag från och med 2021 (kronor)
Region Gävleborg	34,80	3 480	348 000	1 044 000
Region Västernorrland	25,00	2 500	250 000	750 000
Sundsvalls kommun	10,00	1 000	100 000	300 000
Gävle kommun	8,78	878	87 800	263 400
Örnsköldsviks kommun	5,70	570	57 000	171 000
Hudiksvalls kommun	3,30	330	33 000	99 000
Härnösands kommun	2,50	250	25 000	75 000
Söderhamns kommun	2,27	227	22 700	68 100
Sollefteå kommun	2,00	200	20 000	60 000
Kramfors kommun	1,90	190	19 000	57 000
Timrå kommun	1,90	190	19 000	57 000
Ånge kommun	1,00	100	10 000	30 000
Nordanstigs kommun	0,85	85	8 500	25 500
<b>Totalt</b>	<b>100,00</b>	<b>10 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>3 000 000</b>

## Bolagets styrelse

**Bolagets styrelse består sedan årsstämman 2021 av följande personer:**

Glenn Nordlund, ordförande (även verkställande utskottet (VU))

Eva Lindberg, vice ordförande (VU)

Johan Andersson, ledamot

Stefan Dahlin, ledamot

Jörgen Edsvik, ledamot (VU)

Stig Eng, ledamot

Bodil Hansson, ledamot (VU)

John-Erik Jansson, ledamot

Mikael Löthstam, ledamot (VU)

Erik Lövgren, ledamot

Per Nylén, ledamot

Andreas Sjölander, ledamot

Malin Svanholm, ledamot

Länsstyrelserna är sedan 2017 adjungerade i styrelsen.

Nuvarande representanter är:

Daniel Gustafsson, Länsstyrelsen Västernorrland

Erik Lennmalm, Länsstyrelsen Gävleborg

## Ekonomisk översikt

Bolaget utvecklas som planerat och följer fastställd budget. Intäkterna kommer från ägarna och faktureras från bolaget. Årets resultat efter finansiella poster uppgår till -195 tkr, vilket är en viss avvikelse mot det budgeterade underskottet om -125 tkr.

Avvikelsen förklaras av något större kostnader för marknadsföring och aktiviteter (ny hemsida och vårt 95-årsjubileum), samt retroaktiv löneutbetalning pga lönejustering (den första sedan vd anställdes).

## Antal anställda

Bolaget hade vid årsskiftet en vd tillsvidareanställd på halvtidsbasis.



# Resultaträkning

Belopp i tkr	Not	2022-01-01–2022-12-31	2021-01-01–2021-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning		3 000	3 001
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader		-2 159	-1 966
Personalkostnader	2	-1 362	-977
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-521</b>	<b>58</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter		-	-
Räntekostnader		-	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-521</b>	<b>58</b>
Bokslutsdispositioner	3	326	-16
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-195</b>	<b>42</b>
Skatt på årets resultat		-	-10
<b>Årets resultat</b>		<b>-195</b>	<b>32</b>

# Balansräkning

Belopp i tkr	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Övriga fordringar		433	281
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		12	-
Kassa och bank		2 038	2 645
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>2 483</b>	<b>2 926</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>2 483</b>	<b>2 926</b>

Belopp i tkr	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		1 000	1 000
		1 000	1 000
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserat resultat		751	719
Årets resultat		-195	32
		<b>556</b>	<b>751</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 556</b>	<b>1 751</b>
<b>Obeskattade reserver</b>			
Periodiseringsfonder	4	-	326
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Leverantörsskulder		497	474
Skatteskulder		-	-
Övriga kortfristiga skulder		27	24
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		403	351
<b>Summa skulder</b>		<b>927</b>	<b>1 175</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>2 483</b>	<b>2 926</b>

# Kassaflödesanalys

Belopp i tkr	Not	2022-01-01– 2022-12-31	2021-01-01– 2021-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		-521	58
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet		-	-
Betald skatt		0	-10
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>-521</b>	<b>48</b>
<i>Förändringar i rörelsekapital</i>			
Förändring av kortfristiga fordringar		-163	-130
Förändring av leverantörsskulder		22	-95
Förändring av kortfristiga skulder		55	-6
		<b>-86</b>	<b>-231</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-607</b>	<b>-183</b>
<i>Förändringar i investeringsverksamheten</i>			
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Förändringar i finansieringsverksamheten</i>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Förändring av likvida medel</b>		<b>-607</b>	<b>-183</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>2 645</b>	<b>2 828</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>2 038</b>	<b>2 645</b>

# Noter

## Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Belopp i tkr om inget annat anges.

### Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

### Värderingsprinciper m.m.

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats utifrån anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

### Skatt

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats.

### Intäkter

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

## Not 2 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda	2022-01-01–2022-12-31	2021-01-01–2021-12-31
Män	-	-
Kvinnor	1	1
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

## Not 3 Bokslutsdispositioner

	2022-01-01– 2022-12-31	2021-01-01– 2021-12-31
Avsättnings periodiseringsfond 2021		-16
Återföring periodiseringsfond 2019, 2020, 2021	326	
<b>Summa</b>	<b>326</b>	<b>-16</b>

## Not 4 Periodiseringsfonder

	2022-01-01– 2022-12-31	2021-01-01– 2021-12-31
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2019	141	141
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2020	169	169
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2021	16	16
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>326</b>

Av periodiseringsfonder utgör 0 tkr (70 tkr) uppskjuten skatt.

## Not 5 Nyckeltalsdefinitioner

### Balansomslutning:

Totala tillgångar.

### Soliditet:

(Totalt eget kapital + 79,4 % av obeskattade reserver) / Totala tillgångar.

## Not 6 Händelser av väsentlig betydelse som inträffat efter årets slut

### Information om risker och osäkerhetsfaktorer

Bolagets verksamhet och omfattning är av den arten att inga väsentliga risker eller osäkerhetsfaktorer föreligger.

### Vill du veta ännu mer?

Mer fullständig information om bolaget och dess verksamhet återfinns på vår hemsida; [www.nyaostkustbanan.se](http://www.nyaostkustbanan.se) och på vår Facebook-sida Nya Ostkustbanan.



## Protokoll styrelsesammanträde

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB		
<b>Datum</b>	Fredagen den 17 februari 2023		
<b>Tid</b>	Klockan 09.00-10.35		
<b>Plats</b>	Via TeamEngine		
<b>Styrelseledamöter</b>	Glenn Nordlund	Ordförande	Anmält förhinder
	Eva Lindberg	Vice ordförande	
	Bodil Hansson	Ledamot	
	Jörgen Edsvik	Ledamot	
	John-Erik Jansson	Ledamot	
	Johan Andersson	Ledamot	Anmält förhinder
	Malin Svanholm	Ledamot	Anmält förhinder
	Mikael Löthstam	Ledamot	Anmält förhinder
	Stefan Dalin	Ledamot	
	Stig Eng	Ledamot	
	Andreas Sjölander	Ledamot	
	Erik Lövgren	Ledamot	Anmält förhinder
	Per Nylén	Ledamot	
<b>Adjungerade</b>	Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen Västernorrland	Deltar ej
	Erik Lennmalm	Länsstyrelsen Gävleborg	Anmält förhinder
<b>Tjänstemän och</b>	Ingela Bendrot	VD	
	Roger Wetterstrand	Region Gävleborg	§ 13
	Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg	
	Niklas Andersson	Sundsvalls kommun	
	Monika Nyberg	Sekreterare	

Protokollet omfattar §§ 20-38

## **Formalia**

### **§ 20 Sammanträdet öppnas**

Vice ordföranden Eva Lindberg öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.

### **§ 21 Val av justerare**

Jörgen Edsvik väljs att justera dagens protokoll.

### **§ 22 Fastställande av dagordning**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att fastställa utskickad dagordning med tilläggen att ärendet administrativt stöd tas upp under övriga frågor, § 24, Arbetsformer och huvudägarnas bidrag till verksamheten tas upp samlat med § 35, Verksamhetsplan.

Vidare uppmanar Vd styrelsen att E-signera årsredovisning 2022 skyndsamt när den har skickats ut, via TeamEngine.

### **§ 23 Föregående protokoll från styrelsesammanträdet, 2023-02-10 och VU-mötet 2023-03-03**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att lägga protokollen till handlingarna.

*Bilaga: Protokoll från sammanträde 2023-02-10 och 2023-03-03.*

## **Informationspunkter**

### **§ 24 Arbetsformer och huvudägarnas bidrag till verksamheten**

Se § 35

### **§ 25 Hänt sedan sist**

Vd informerar styrelsen om följande:

#### **Genomförda aktiviteter**

24/2 Bra möte med infrastruktur- och bostadsministern Andreas Carlson (inom ramen för Botniska korridoren)

Nu ligger ett prospekt uppe om utställningen - måste spridas till bolagets ägare så att bokningen kan komma igång. <https://nyaostkustbanan.se/boka-utställningen-nya-ostkustbanan-da-nu-och-i-framtiden/>

Partigranskningen: <https://nyaostkustbanan.se/partigranskningen-2023/>

Vi fick bra pris så det blev en annons i DI

Styrelseutvärdering – har skickats ut till ledamöterna.

Vd-utvärderingen – skickas ut till ledamöterna under vecka 12.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

att notera informationen.

**§ 26 Kommande aktiviteter och inbjudningar**

Vd informerar styrelsen om följande:

Följande event kommer Nya Ostkustbanan att medverka i

- 24-26 mars: M Sverigemötet i Karlstad
- 30-31 mars: Järnvägsforum Norr i Luleå
- 12 april: Introduktionsutbildning
- 14-15 april: KD-dagarna i Örebro
- 17 april: Introduktionsutbildning
- 4-5 maj: Europaforum Norra Sverige (Ostkustbanan deltar inte, men flera av ägarna är aktiva)
- 12 maj: Dubbelspåret dag i Gävle
- 6 juni: Korridorsforum i Bryssel
- 11-12 juni: Fehrmanbelt Days i Rödby, Danmark (Botniska korridoren medverkar)
- 27 juni-1 juli: Almedalsveckan. Bolaget planerar för gemensamt seminarium den 30 juni med Botniska Korridoren, Norrbotniabanan och EU-kommissionen i Sverige
- 19-22 oktober: M Partistämma i Umeå
- 8 november: Logistikdag Mitt
- 9 november: Invigning Logistikpark mm i Sundsvall

**Beslut**

Styrelsen beslutar

att ge Vd i uppdrag att inför introduktionsutbildningarna den 12 och 17 april skicka ut inbjudningar till ägarnas funktionsbrevlådor samt till riksdagsledamöter.

att notera övrig information.

**Rapportpunkter****§ 27 Introduktionsutbildning för politiker**

Vd informerar om att bolaget kommer att ta fram en kortare introduktionsutbildning som dels riktar sig till den nya styrelsen, men också till andra politiker på kommun, region och riksnivå, som vill veta mer om Nya Ostkustbanan. Utbildningen som genomförs via digital plattform kommer preliminärt innehålla följande block:

*Kort historik - varför bildades Nya Ostkustbanan?*

*Hur fungerar nationell infrastrukturplanering?*

*Varför är EU:s infrastrukturpolitik så viktig?*

*Nya Ostkustbanan – Dags att bygga bort Sveriges längsta flaskhals*

*Botniska korridoren - vikten av stråk och noder*

Vissa av delarna tas fram i samverkan med samarbetet Botniska korridoren.



Enligt plan ska detta genomföras 12 och 17 april (2 timmars-pass) via Zoom, med möjlighet till partivisa uppföljningsmöten (om bolaget klarar av att resurssätta detta).

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** ställa sig bakom upplägget gällande introduktionsutbildning för politiker.

## **§28 Ny mässvägg är framtagen**

Vd informerar styrelsen om upplägget i mässväggen.

*Bilaga: Länk till mässvägg*

### **Annons DI – bilaga publiceras den 26 mars 2023**

Vd informerar om att en annons i Dagens Industri kommer att publiceras. Annonsen handlar om Nya Ostkustbanan – ett av Sveriges mest förberedda och planmogna järnvägsprojekt.

Stefan Dalin inflikar att det bör varar Ostkustbanans ordförande som ska var talesperson i annonser som gäller Nya Ostkustbanan och inte som i detta fall politikern Peder Björk. Styrelsen enas om att Stefan Dalins synpunkt i framtida annonser ska beaktas.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar att notera informationen

*Bilaga: Länk till annons*

## **§ 29 Pedagogiska presentationer/animeringar av Nya Ostkustbanans samhällsomvandlande effekt med exempel Gävle och Sundsvall**

Vd informerar om att Bolaget arbetar med att ta fram en pedagogisk beskrivning av de historiskt stora investeringarna som planeras i Gävle och Sundsvall. Detta görs i form av en animering som visar före och efter. Bolaget vill visa vad som ska göras, men framförallt förklara samhällsnyttan i dessa projekt.

Målgruppen är dels personer i Gävle och Sundsvall med omnejd, men också rikspolitiker. Det är viktigt att visa att investeringarna stärker både Gävles och Sundsvalls roll i det svenska transportsystemet och varför detta gynnar hela landet.

### **Arbetsgrupp**

Gävle Kommun ([karolina.persson@gavle.se](mailto:karolina.persson@gavle.se))

? Region Gävleborg

Henrik Andersson Sweco

? Hellsten Kommunikation

Mats Ågebrant

Ingela Bendrot

Tidsplan: Starta så fort som möjligt. 12 maj måste detta vara klart helst tidigare. Idealet vore om bolaget kunde bli klara med Sundsvall till 12 maj.

Inför styrelsemötet har Vd fått i uppdrag att göra en budget. Vd bedömer att kostnaderna landar på 175 00 - 225 000.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** godkänna budget och arbetsplan för den pedagogiska presentationen/animeringen av Nya Ostkustbanans samhällsomvandlande effekt med exempel Gävle och Sundsvall.

## **§ 30 Planering inför Årsstämma och ägarforum**

Elite Hotell i Gävle

### **Program**

#### **09.00 Fika och pressvisning av vår utställning från 95-årsjubileumet**

**Glenn Nordlund** ordförande Nya Ostkustbanan och **Ingela Bendrot** vd Nya Ostkustbanan

#### **09.30 Introduktion till dubbelspåret dag 2023**

Glenn Nordlund och Ingela Bendrot

Dagens moderator: **Mats Ågebrant**.

#### **09.40 Vad skulle Nya Ostkustbanan betyda för arbetspendling och godstrafik?**

Samtal mellan **Morgan Persson** vd Monitor och **Johan Nellbeck** affärsområdeschef Iggesund Paperboard

#### **10.00 Noden Gävle ur ett europeiskt, nationellt och regionalt perspektiv**

**Göran Arnell** kommundirektör i Gävle ger en bild av utvecklingen och

#### **10.20 Bensträckare!**

#### **10.30 Manualen för att Nya Ostkustbanan ska stå klar 2035 – vad krävs?**

Nya Ostkustbanans vd **Ingela Bendrot** inleder

#### **10.40 Vad gör partierna för att påskynda utbyggnaden?**

Samtal mellan riksdagspartierna (rdl från Gävleborg alt. Västernorrland, en representant per parti).

#### **11.10 Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna för att påskynda Nya Ostkustbanan?**

**Per Bill** landshövding i Gävleborg, **Berit Högman** landshövding Västernorrland, Någon från **Trafikverket** (central nivå), **Glenn Nordlund** Region Västernorrland, **Patrik Stenvard** Region Gävleborg, **Bodil Hansson** Sundsvalls Kommun och **Åsa Wiklund Lång** Gävle kommun

## 11.30 Lunch

### 12.15 Ägarforum (enbart ägarrepresentanter)

2015 bildades bolaget och sedan dess har mycket hänt. Hur ser ägarna på bolagets arbete hittills? Vilka är bolagets styrkor och svagheter? Hur kan vi tillsammans utveckla bolaget?

**Glenn Nordlund** och **Eva Lindberg** håller samman diskussionen med ägarombuden.

## 13.00 Bolagstämma (endast ombud)

### 13.15 Konstituerande styrelsemöte (endast valda ledamöter och Teamet)

## 13.30 Avslut

Avgående tåg mot Övik 13.45

Avgående tåg mot Stockholm kl. 14.16

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** ställa sig bakom programförslaget.

## § 31 Rapport inom arbetet med Botniska korridoren

Ärendet utgår.

### **Beslutsärenden**

## § 32 Uppföljning av konsultavtal – förslagsrutiner

Bolaget har sedan starten arbetat med Sweco och Hellsten Kommunikation, och mycket av deras arbete görs på löpande räkning. På senare år har bolaget även anlitat Trogon Consulting. Bolaget anlitar även Ågebrant Media och Maria of Sweden (fotograf) ibland. Vd har årligen säkerställt att bolaget håller budgeten och att gällande beloppsgränser inte överskrids, men ingen återkoppling till styrelsen har gjorts.

Vd föreslår därför följande rutiner:

- Avta med konsulter tas upp årligen i styrelsen (samlat). Då redovisas också vad som har fakturerats under föregående år. Styrelsen får då bedöma behov av att reglera eventuellt nya konsulter med avtal,
- Redovisning kan göras på nästa sammanträde om så önskas.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

- att** ge Vd i uppdrag att en gång per år inför styrelsen redovisa kostnader för konsultuppdrag,
- att** ge Vd i uppdrag att skriva avtal med de företag som anlitas, samt
- att** ge Vd i uppdrag att till nästa styrelsesammanträde göra en sammanställning över föregående års konsultkostnader.

**§ 33 Årsredovisning 2022 för Ostkustbanan AB**

Vd informerar kort om årsredovisningen.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

- att** godkänna årsredovisning 2022 för Ostkustbanan 2015 AB
- att** godkänna redovisat förslag till hur vinst och förlust ska disponeras, samt
- att** överlämna årsredovisningen till årsstämman för fastställelse

*Bilaga: OKAB Årsredovisning 2022*

**§ 34 Verksamhetsplan 2023-2026 för Ostkustbanan 2015 AB**

VD informerar om förslaget till verksamhetsplan för perioden 2023-2026.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

- att** anta förslaget till verksamhetsplan 2022-2025, för Ostkustbanan 2015 AB, samt
- att** överlämna verksamhetsplanen till årsstämman.

*Bilaga: VP Arbsexemplar*

**Arbetsformer och huvudägarnas bidrag till verksamheten**

Verksamhetsutskottet beslutade på styrelsemötet 2023-03-03 att uppdra till Vd att i samverkan med Teamet behandla frågor om bolagets arbetsformer och hur huvudägarnas roll kan tydliggöras, samt hur bolagets verksamhet kan utvecklas vidare i bolagets ordinarie verksamhetsplan, samt att överlämna ärendet till styrelsemötet den 17 mars 2023.

Vd har tagit fram ett förslag till Verksamhetsplan och synpunkter har inkommit från vissa av ägarnas tjänstepersoner. Verksamhetsplanen har diskuterats i Teamet, och vd har också haft direktkontakt med huvudägarnas styrelseledamöter. Utifrån dessa diskussioner har vd utvecklat verksamhetsplanen. Styrelsen diskuterar frågan och enas om att arbets sättet som togs fram när bolaget bildades ska gälla och att den framlagda verksamhetsplanen ska antas. Styrelsen konstaterar att om arbetsformer behöver ses över eller ändras så bör det först förankras med ägarna på den politiska nivån.

### § 35 **Budget 2024-2026**

Ärendet Budget 2024-2026 kommer att tas upp på det extra insatta sammanträdet den 12 april 2023.

Den ekonomiska rapporten för februari 2023 tas upp.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att godkänna den ekonomiska rapporten för februari 2023.**

*Bilaga: Månadsrapport 2302*

### § 36 **Övriga frågor**

#### **Administrativt stöd.**

Bodil Hansson meddelar att Servicecenter i Sundsvall kommer att ta över rollen som administrativt stöd. Inom en snar framtid ges besked om vilken person som utsetts.

### § 37 **Kommande sammanträden**

#### **Obs! 12 april Extra insatt sammanträde**

11 maj Styrelsemiddag med avtackningar

12 maj Ägarforum Årsstämma, Gävle

Vecka 34 eller 35: Lunch till lunch med nya styrelsen

### § 38 **Mötet avslutas**

Vice ordförande tackar för visat engagemang.

*Eva Lindberg*

Eva Lindberg  
E-mail: [eva.e.lindberg@regiongavleborg.se](mailto:eva.e.lindberg@regiongavleborg.se)  
Role: Vice Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2023-03-21 11:05 CET

*Jörgen Edsvik*

Jörgen Edsvik  
E-mail: [jorgen.edsvik@politiker.gavle.se](mailto:jorgen.edsvik@politiker.gavle.se)  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2023-03-22 09:30 CET

*Monika Nyberg*

Monika Nyberg  
E-mail: [monika.z.nyberg@sundsvall.se](mailto:monika.z.nyberg@sundsvall.se)  
Role: Sekreterare  
Verified by Mobile BankID  
2023-03-22 15:42 CET

# Verksamhetsplan 2023–2026

Arbetsexemplar till styrelsen



<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
<b>Fokus 2023: Konsolidera det vi uppnått och ta sikte mot framtiden! .....</b>	<b>5</b>
Övergripande inriktning 2023 .....	5
<b>Bolagets syfte, arbetsformer och kommande arbete .....</b>	<b>6</b>
Varför bildades bolaget? .....	6
Bolagets arbetsformer .....	6
Ny styrelse – introduktionsutbildning och kickstart .....	7
Utvärdering av vår arbete och fortsatt verksamhetsutveckling .....	7
Stora referensgruppen .....	7
Ökat samarbete inom ramen för den Botniska korridoren allt viktigare ....	7
Arbeta med samordnad planering inom stråket.....	8
Ökat fokus på EU-frågorna .....	8
Utredningsarbete .....	8
Kommunikation och marknadsföring .....	8
<b>Fokus 2024: Fokus infrastrukturpropositionen .....</b>	<b>9</b>
<b>Fokus 2025: Fokus på Trafikverkets åtgärdsplanering .....</b>	<b>10</b>
<b>Fokus 2026: Regeringens planbeslut .....</b>	<b>11</b>



## **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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.

# Inledning

Utgångsläget för Nya Ostkustbanan har aldrig varit bättre än nu.

Under 2021 genomförde vi en omtalad partigranskning där vi tog reda på vad partierna hade gjort för att driva på för dubbelspår.

Partigranskningen väckte offentlig debatt, men också diskussioner inom partierna. Våra frågor hamnade högt på agendan. En positiv spiral inleddes. Under 2022 lovade flera partier att Nya Ostkustbanan ska byggas klar. Både Moderaterna och Liberalerna har sagt att det ska ske till år 2035 och Kristdemokraterna har gjort liknande utfästelser. I juni 2022 tillförde S-regeringen 5 miljarder mer än vad Trafikverket föreslagit. Miljöpartiet och Vänsterpartiet har drivit på för snabbare utbyggnad, och även Sverigedemokraterna har lyft upp Nya Ostkustbanan som en viktig satsning. Men i tider av försämrat världsläge, skenande inflation och hård konkurrens om infrastrukturbudgeten är det viktigt att inte slå sig till ro. Vi måste oförtrutet fortsätta vårt hårda och målmedvetna arbete, vi måste jobba tillsammans och proaktivt för att Nya Ostkustbanan ska bli verklighet.

Vi står också väl rustade genom en helt ny och modern hemsida och vi når också ut på ett effektivt sätt via våra sociala medier. Vi har effektiviserat vårt styrelsearbete genom att använda plattformen TeamEngine, vilket skapat bra förutsättningar för vår styrelse. Vårt 95-årsjubileum blev en stor succé, med hög närvaro av viktiga beslutsfattare. Samtidigt har bolagets verksamhet "tuffat på" sedan 2015 och det är dags att stanna upp och reflektera över vad som fungerat bra och vad som kan förändras och utvecklas.

Under de senaste två åren har samarbetet Botniska korridoren – där Nya Ostkustbanan är en viktig del – stärkts högst väsentligt. Att jobba tillsammans inom Botniska korridoren, med de sju nordligaste regionerna, med Norrbotniabanan, North Sweden European Office och Central Sweden European Office gör oss alla starkare och effektivare, men skapar också viktig sammanhållning och gemenskap.

Nu gäller det att vi förvaltar det vi har uppnått och vässar vårt arbete ytterligare!

2023-03-16

**Ingela Bendrot**

*Vd Nya Ostkustbanan*

# Fokus 2023: Konsolidera det vi uppnått och ta sikte mot framtiden!

## Övergripande inriktning 2023

Under 2023 har Nya Ostkustbanan presenterat en uppdaterad partigranskning som visar att stödet för Nya Ostkustbanan har stärkts under det senaste året. En viktig uppgift under kommande mandatperiod är att påminna om de utfästelser som gjordes före valet. Därför har vi under våren presenterat den uppdaterade partigranskningen i våra sociala medier. Fortsatta insatser för att knyta goda kontakter med samtliga riksdagspartier prioriteras under 2023, särskilt med de nya ledamöterna i Trafikutskottet och med ledamöter från Västernorrland, Gävleborg och närliggande valkretsar.

Regeringen har uttalat att de ska prioritera investeringar i infrastruktur som underlättar för arbetspendling och godstrafik, vilket stärker vår sak. Vi om något projekt kan leverera infrastruktur för arbetspendling och godstrafik. Att ta fram underlag och argument som tydligt visar att Nya Ostkustbanan gynnar arbetspendling och godstrafik är därför prioriterat.

Nya Ostkustbanan fortsätter målmedvetet att visa den regionala, nationella och europeiska nyttan med en dubbelspårsutbyggnaden. 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 2023 läggs grunden för den kommande infrastruktur-propositionen. Det görs genom Trafikverkets så kallade inriktningsplanering. Samtidigt avslutas revideringsprocessen av det europeiska transportnätet, TEN-T, där vi redan nu ser att kuststråket kommer att stärka sin position.

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. För att Nya Ostkustbanan ska kunna påskyndas krävs att rätt beslut och att rätt resurser sätts in redan 2023. En styrelseresa till Bryssel bör genomföras senast våren 2024.

Vårt fokus förskjuts från varför dubbelspårsutbyggnaden är viktig till hur en utbyggnad kan göras.

Under 2023 ska vi därför arbeta för att regeringen fattar följande beslut för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden:

- Att regeringen i sina direktiv till inriktningsplaneringen tydligt tar ställning för att hela Nya Ostkustbanan ska byggas klar senast 2035, och samtidigt ger Trafikverket i uppdrag att skynda på planeringen för hela sträckan.
- Att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att – utifrån beslutet om att fullfölja utbyggnaden av hela Nya Ostkustbanan – 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.
- Att regeringen i nästa nationella plan för transportsystemet beslutar om att hela Nya Ostkustbanan ska färdigställas planperioden.
- Att regeringen också överväger om det går att genomföra byggandet av Nya Ostkustbanan i bolagsform och på så sätt öka utbyggnadstakten.

Utöver dessa beslut krävs också att Trafikverket bemannar sig för att kraftigt öka på planeringstempot, Trafikverket och kommunerna samverkar för att hitta bra lösningar och att berörda länsstyrelser får resurser för att följa, granska och godkänna arbetet med järnvägsplaner.

## Bolagets syfte, arbetsformer och kommande arbete

### Varför bildades bolaget?

Bolagets huvuduppgift är att bedriva information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete. Bolaget bildades 2015 eftersom dubbelspårs-utbyggnaden hade utpekats som den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för berörda kommuner och regioner och de hade också goda erfarenheter genom samarbetet inom samordnad planering som man ville föra vidare.

När bolaget bildades gjordes en överenskommelse om att huvudägarna (då Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls kommun) skulle bidra aktivt i bolagets arbete. 2016 bildades ett Team med tjänstepersoner vars uppgift var att tillsammans med bolagets vd jobba för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden. På senare år har även Gävle kommun inkluderats i Teamet.

Bolagets arbete skulle ses som en förlängning av arbetet inom Samordnad planering där kommuner och regioner hade kroat arm. Beslutet om att ägarna skulle aktivera sig i bolagets verksamhet berodde också på att bolaget på så sätt bygga legitimitet och säkerställa en tydlig koppling till ägarna och deras intressen.

### Bolagets arbetsformer

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 halvtid med Nya Ostkustbanan och arbetet stöds av personella insatser från huvudägarna från vilka även administrativt stöd köps in. Teamets roll är att aktivt bidra i bolagets verksamhet, men också att fortsätta förvalta den samordnade planeringen och jobba tillsammans i olika sammanhang på regional nivå.

Genom veckovisa distansmöten med "Teamet" – där Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls och Gävle kommuner samt bolagets vd ingår – planeras den löpande verksamheten. Vid behov adjungeras Brysselkontoren North Sweden och Central Sweden in i Teamet. Genom ett gott samarbete och funktionell arbetsfördelning kan vi använda tillgängliga resurser på ett mycket effektivt sätt. När samarbetet fungerar så som det är tänkt kan ägarna tillsammans få större utväxling på sina arbetsinsatser.

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

Under 2023 är det viktigt att behov av att tydliggöra vilka resurser och kompetenser som huvudägarna kan bidra med för att säkerställa att bolaget har en tydlig förankring och koppling till ägarna. Så länge det inte är klart försvåras verksamhetsplaneringen och arbetet med budgeten.

Kommenterad [IB1]: Ska vi skriva landsting ist Region?

## Ny styrelse – introduktionsutbildning och kickstart

I maj 2023 väljs en ny styrelse för Nya Ostkustbanan och det blir angeläget att förse de nya ledamöterna med bra faktamaterial. Bolaget kommer att ta fram en kortare introduktionsutbildning som dels riktar sig till den nya styrelsen, men också till andra politiker på kommun, region och riksnivå som vill veta mer om Nya Ostkustbanan. Utbildningen som genomförs via digital plattform kommer preliminärt innehålla följande block:

- Kort historik - varför bildades Nya Ostkustbanan?
- Hur fungerar nationell infrastrukturplanering?
- Varför är EU:s infrastrukturpolitik så viktig?
- Nya Ostkustbanan – Dags att bygga bort Sveriges längsta flaskhals
- Botniska korridoren - vikten av stråk och noder

## Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling

För att ständigt förbättra vår verksamhet är utvärdering av olika relevanta områden viktigt. Under våren 2023 genomför styrelsen en utvärdering av styrelsens arbete, samt vd:s arbete. Nästa steg blir att utvärdera hur väl bolaget har uppfyllt de ändamål som angavs då bolaget bildades. I ett sådant arbete är det också lämpligt att titta på bolagets arbetssätt och hur samspelet med bolaget och huvudägarna och övriga ägare har fungerat. I en sådan utvärdering kan bolaget med fördel också benchmarka sig mot andra påverkansorganisationer för att tydliggöra styrkor och svagheter.

Under tidiga hösten bör styrelsen bjuda in berörda tjänstepersoner och chefer till en lunch-till-lunch-övning (kick off) för att tillsammans diskutera bolagets fortsatta inriktning och arbetsformer och samtidigt stärka sammanhållningen inom styrelsen och bland tjänstepersonerna.

## Stora referensgruppen

Huvudägarna samordnar arbetet med Stora referensgruppen som har regelbundna möten på distans. En eller flera tjänstepersoner från samtliga ägare i bolaget, bolagets vd, samarbetet Botniska Korridoren, Handelskammaren Mittsverige, Mellansvenska Handelskammaren, Byggföretagen och Umeå kommun deltar. 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.

Under 2023 är avsikten att stärka arbetet i den Stora referensgruppen och återuppväcka styrkorna med den samordnade planeringen på ett tydligare sätt.

## 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 är adjungerad i arbetsgruppen och diskussioner pågår om att inkludera bolagets ordförande i Styrgruppen. 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.

Under 2023 är avsikten att stärka samarbetet med Botniska korridoren.

## 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.

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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete som underlättar ägarnas gemensamma arbete i en samordnad planering.

## Ökat fokus på EU-frågorna

En revidering av den europeiska transportplanen, TEN-T (det transeuropeiska transportnätverket), pågår som är av stor vikt för Nya Ostkustbanan. 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.

## 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. Under våren 2023 har vi tagit fram två rapporter. Den första handlar om hur Sverige kan öka sin medfinansiering inom EU. Den andra om hur kostnaderna för byggande av infrastruktur kan minskas.

## Kommunikation och marknadsföring

Vi har en ny hemsida och en uppdaterad grafisk profil. Under 2023 fortsätter vi arbetet med att uppdatera mallar och våra produkter med den grafiska profilen. Vi ska också ta fram ett material som på ett pedagogiskt sätt förklarar de stora samhällsnytorna som investeringarna i Sundsvall och Gävle för med sig, men också beskriver "före och efter". Ett sådant material kan användas både i kontakter med rikspolitiken och för att förklara för olika målgrupper.

Under 2023 och 2024 ska den Jubileumsutställning som togs fram 2022 ska ut på turné hos kommuner och regioner.

En fråga som är värd att titta vidare på är hur ägarna på ett bättre sätt kan nyttiggöra det informationsmaterial som bolaget tar fram.

## Fokus 2024: Fokus infrastrukturpropositionen

Regeringen lägger en Infrastrukturproposition, sannolikt hösten 2020. 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.

### **Våra viktigaste frågor:**

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

## Fokus 2025: Fokus på Trafikverkets åtgärdsplanering

Regeringen fattar beslut om direktiv till Trafikverket om att "åtgärdsplanera", vilket betyder att de tar fram ett förslag till nationell plan. Trafikverkets förslag – som kommer runt halvårsskiftet – remitteras brett. Nya Ostkustbanan prioriterar remissarbetet.

Under våren 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.



# Fokus 2026: Regeringens planbeslut

Planbeslutet väntas under senare delen av våren. Bolaget lägger stort fokus på att föra fram sina argument till ledande politiska beslutsfattare.

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

**Ingela Bendrot**

2023-03-16

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

[info@nyaostkustbanan.se](mailto:info@nyaostkustbanan.se)



## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	INTÄKTER	Utfall 2022-12	Budget 2022	Rev Budget 2022	Rev Budget 2023
	<b>Nettoomsättning</b>	<b>-3 000 475</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 000 000</b>
350000	Fakturerade kostnader	-3 000 466	-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
374000	öresutjämning	-9	0	0	0
399700	Sjuklöneersättning	0	0	0	0
	<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
	<b>Resekostnader</b>	<b>100 117</b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>	<b>100 000</b>
583000	Kost & Logi	100 117	150 000	150 000	100 000
	<b>Marknadsföring &amp; aktiviteter</b>	<b>1 197 003</b>	<b>665 000</b>	<b>1 045 000</b>	<b>795 000</b>
590000	Reklm & PR	1 174 788	620 000	1 000 000	774 000
607100	Repr. Avdragsgill	5 048	1 000	1 000	1 000
607200	Repr. Ej Avdragsgill	8 703	4 000	4 000	4 000
611000	Kontorsmaterial	2 895	30 000	30 000	10 000
620000	Telefoni	5 568	10 000	10 000	6 000
	<b>Administrativa tjänster</b>	<b>233 246</b>	<b>245 000</b>	<b>275 000</b>	<b>335 000</b>
630000	Försäkring	3 000	5 000	5 000	5 000
642100	Revision	-67 630	10 000	10 000	40 000
645000	Bolagsstämma	0	10 000	10 000	10 000
650000	Administrativa kostnader	203 010	150 000	180 000	210 000
653000	Redovisningstjänster	94 866	70 000	70 000	70 000
	<b>Utredningar</b>	<b>552 403</b>	<b>700 000</b>	<b>550 000</b>	<b>700 000</b>
655000	Konsulter	552 403	700 000	550 000	700 000
	<b>Personalkostnader</b>	<b>1 361 607</b>	<b>1 012 000</b>	<b>1 055 000</b>	<b>1 080 000</b>
720000	Löner	524 944	600 000	630 000	645 000
729200	Semesterlön	122 224	83 000	85 000	90 000
740000	Pensioner	383 963	60 000	60 000	60 000
751000	Arbetsgivaravg	202 038	214 000	225 000	230 000
753000	Löneskatt	89 552	15 000	15 000	15 000
761000	Utbildning	6 500	15 000	15 000	15 000
765000	Sjukförsäkring	17 676	17 000	17 000	17 000
769000	Övr. personkostnader	14 711	8 000	8 000	8 000
	<b>Övriga kostnader</b>	<b>76 931</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
699000	Övr. externa	76 931	50 000	50 000	50 000
	<b>Finansiella</b>	<b>-326 206</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
831400	Skattefria ränteintäkter	-183	0	0	0
842300	ej avdragsgill räntekostnad	147	0	0	0
881100	Avsättning periodiseringsfond	0	0	0	0
881900	Återföring periodiseringsfond	-326 170	0	0	0
891000	Skatt på årets resultat	0	0	0	0
<b>Resultat</b>		<b>194 626</b>	<b>-178 000</b>	<b>125 000</b>	<b>60 000</b>

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är postivt i rapporten

Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026
-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
0	0	0
0	0	0
<b>100 000</b>	<b>100 000</b>	<b>100 000</b>
100 000	100 000	100 000
<b>771 000</b>	<b>771 000</b>	<b>771 000</b>
750 000	750 000	750 000
1 000	1 000	1 000
4 000	4 000	4 000
10 000	10 000	10 000
6 000	6 000	6 000
<b>335 000</b>	<b>335 000</b>	<b>335 000</b>
5 000	5 000	5 000
40 000	40 000	40 000
10 000	10 000	10 000
210 000	210 000	210 000
70 000	70 000	70 000
<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>
700 000	700 000	700 000
<b>1 080 000</b>	<b>1 080 000</b>	<b>1 080 000</b>
645 000	645 000	645 000
90 000	90 000	90 000
60 000	60 000	60 000
230 000	230 000	230 000
15 000	15 000	15 000
15 000	15 000	15 000
17 000	17 000	17 000
8 000	8 000	8 000
<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
50 000	50 000	50 000
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
<b>36 000</b>	<b>36 000</b>	<b>36 000</b>

## Protokoll extrainsatt styrelsesammanträde

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB	
<b>Datum</b>	Onsdagen den 12 april 2023	
<b>Tid</b>	Klockan 09.00-10.00	
<b>Plats</b>	Via TeamEngine	
<b>Styrelseledamöter</b>	Glenn Nordlund	Ordförande
	Eva Lindberg	Vice ordförande Anmält förhinder
	Bodil Hansson	Ledamot
	Jörgen Edsvik	Ledamot
	John-Erik Jansson	Ledamot
	Johan Andersson	Ledamot
	Malin Svanholm	Ledamot Anmält förhinder
	Mikael Löthstam	Ledamot
	Stefan Dalin	Ledamot
	Stig Eng	Ledamot
	Andreas Sjölander	Ledamot
	Erik Lövgren	Ledamot
	Per Nylén	Ledamot
<b>Adjungerade</b>	Daniel Gustafsson	
	Länsstyrelsen Västernorrland	
	Erik Lennmalm	Deltar ej
	Länsstyrelsen Gävleborg	Anmält förhinder
<b>Tjänstemän och</b>	Ingela Bendrot	VD
	Roger Wetterstrand	Region Västernorrland
	Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg
	Niklas Andersson	Sundsvalls kommun
	Harald Knutsen	Gävle kommun

Protokollet omfattar §§39-51

## FORMALIA

### § 39 **Sammanträdet öppnas**

Ordföranden Glenn Nordlund öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.

### § 40 **Val av justerare**

Stefan Dalin väljs att justera dagens protokoll.

### § 41 **Fastställande av dagordning**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att fastställa utskickad dagordning

### § 42 **Föregående protokoll 2023-03-17**

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar att lägga protokollen till handlingarna. Bilaga: Protokoll från **sammanträde 2023-03-17**.

### § 43 **Aktuella frågor**

#### **Informationspunkt**

- 24-25 mars Moderaternas Sverigemöte i Karlstad. Ingela Bendrot och Lotta Rönström deltog.
- 30-31 mars: Järnvägsforum Norr i Luleå
- 14-15 april: KD-dagarna i Örebro. Ingela Bendrot, Lotta Rönström och Henric Fuchs deltar.
- 12 och 17 april: Introduktionsutbildningen "Senaste nytt från Nya Ostkustbanan"
- 18 april Region Västernorrlands Ägarstyrmöte - vd medverkar
- 28 april: Middag med anledning av den gröna omställningen på residenset i Härnösand. Henric Fuchs representerar Nya Ostkustbanan (Ingela Bendrot var bjuden, men har semester. Mötet riktade sig till tjänstepersoner, inte politiker).
- 12 maj Dubbelspåret dag
- 15-18 maj: Daniel Helldén trafikpolitisk talesperson för MP reser tåg mellan Umeå och Hudiksvall. Vi ordnar vissa programpunkter för honom.
- 6 juni Korridorsforum i Bryssel. Samarrangemang med BK. Ännu inte bestämt vem/vilka som åker.
- Almedalen prel. 30 juni. Samarrangemang med BK. Ännu inte bestämt vem/vilka som åker.
- Noden Gävle och Noden Sundsvall - vi jobbar för att åskådliggöra samhällsomvandlingen (film med animeringar)

#### **Beslut:**

Styrelsen beslutar att notera informationen.

### § 44 **Budget 2024-2026**

Beslutspunkt    Anförande: Glenn Nordlund

Sedan bolagets start har vi tillämpat en modell där huvudägarna (Region Västernorrland, Region Gävleborg, Sundsvalls Kommun och Gävle Kommun) medverkat aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs bidragit med information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Nya Ostkustbanan. Budgetförslaget utgår ifrån att ägarna medverkar aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs enlighet med den verksamhetsplan som styrelsen beslutade om på förra styrelsemötet.

**Beslut**

Styrelsen beslutar att godkänna budget 2024-2026.

## § 45 Månadsrapport för mars månad

**Beslut**

Styrelsen beslutar att godkänna månadsrapporten.

## § 46 Redovisning av konsultavtal

Anförande: Ingela Bendrot

Bolaget anlitar regelbundet med Sweco, Hellsten Kommunikation, Trogon Consulting och Kreera samhällsbyggnad. De hjälper bolaget med analyser, utredningar och kommunikativt stöd. Vi anlitar också Ågrenhuset Produktion för lagerhållning, tryckning och distribution.

Vi har avtal med alla utom Kreera Samhällsbyggnad, som för det mesta anlitas som underkonsult till Trogon Consulting.

Under senaste året har vi också anlitat Ågebrant Media (skribent/moderator), men där har vi ännu inte upprättat något avtal. vd har en diskussion med Mats Ågebrant om formerna för fortsatt samarbete.

**Beslut**

Styrelsen beslutar att godkänna sammanställning över föregående års konsultkostnader.

## § 47 Dubbelspåret dag 12 maj

Informationspunkt

Anförande: Ingela Bendrot

**Beslut**

Styrelsen beslutar att ställa sig bakom programförslaget.

## § 48 Styrelseutvärdering och vd-utvärdering

Informationspunkt

Anförande: Glenn Nordlund

**Beslut:**

Både styrelseutvärderingen och vd-utvärderingen har gett positivt utfall. Styrelsen ger såväl styrelsearbetet och vd högt betyg. Styrelsen beslutar att notera informationen och överlämna utvärderingarna till den nya styrelsen, och låta nya styrelsen ta ställning till fortsatta uppföljningsarbetet exv. Rutiner för fortsatt utvärdering och återkoppling av resultatet.

## § 49 Övriga frågor

Bolaget står just nu utan administrativt stöd, vilket är problematiskt med tanke på kommande bolagsstämma och andra viktiga processer. Sundsvalls Kommun har utlovat en lösning i närtid.

**Beslut**

Styrelsen beslutar att notera informationen.

## § 50 Kommande sammanträden

Informationspunkt

**2023**

11 maj Styrelsemiddag med avtackningar

12 maj Dubbelspåret dag samt årsstämma

Vecka 34 eller 35 Lunch till lunchmöte med nya styrelsen

**Beslut**

Styrelsen beslutar att notera informationen.

## § 51 Mötet avslutas

Formaliapunkt

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund  
E-mail: glenn.nordlund@rvn.se  
Role: Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2023-04-25 16:59 CEST

*Stefan Dalin*

Stefan Dalin  
E-mail: stefan.dalin@timra.se  
Role: Justerare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-25 07:57 CEST



## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto INTÄKTER	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	2023	Utfall 2023-03		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 001	1	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	100 000	4 912	95 088	-95%
Marknadsföring & aktiviteter	790 000	470 973	319 027	-40%
Administrativa tjänster	275 000	65 438	209 562	-76%
Utredningar	730 000	364 451	365 549	-50%
Personalkostnader	1 080 000	312 197	767 803	-71%
Övriga kostnader	50 000	1 992	48 009	-96%
Finansiella	0	-406	406	0%
<b>Resultat</b>	<b>25 000</b>	<b>-1 780 445</b>	<b>1 805 445</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

12 maj 2023

## Protokoll konstituerande styrelsesammanträde

**Styrelse** Ostkustbanan 2015 AB

**Datum** Fredagen den 12 maj 2023

**Tid** Klockan 13.15-13.30

**Plats** Hotell Grand Elite i Gävle samt via TeamEngine

### Styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Stefan Dalin	Timrå kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun
Malin Svanholm	Kramfors kommun (via TeamEngine)
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Ola Wigg	Nordanstigs kommun
Britta Knapp Thyr	Härnösands kommun
Lars Näslund	Örnsköldsviks kommun (anmält förhinder)
Erik Lövgren	Ånge Kommun
Bodil Hansson	Sundsvalls kommun (Har avsagt sig uppdraget)

### Adjungerade

Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen Västernorrland (Anmält förhinder)
Erik Lennmalm	Länsstyrelsen Gävleborg (Anmält förhinder)

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Roger Wetterstrand	Region Västernorrland
Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg
Niklas Andersson	Sundsvalls kommun
Harald Knutsen	Gävle kommun

## Protokollet omfattar §§ 1-17

### § 1. Sammanträdets öppnande

Ordförande för mötet Glenn Nordlund öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.

### § 2. Val av justerare

Ola Wigg väljs att justera dagens protokoll.

### § 3. Fastställande av dagordning

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa dagordningen.

### § 4. Protokoll från föregående möte 2023-03-17

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** lägga protokollet till handlingarna.

Bilaga: Protokoll från styrelsesammanträde 2023-03-17

## Beslutsärenden

### § 5. Firmateckning

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** bolagets firma ska tecknas, förutom av styrelsen, av VD och en styrelseledamot i förening, två styrelseledamöter i förening, samt av VD beträffande uppgifter som VD har att sköta enligt 8 kap. 29 § aktiebolagslagen.

### § 6. Arbetsordning för styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa arbetsordning för styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB.

Bilaga: Arbetsordning för styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB, 2023-05-05.

### § 7. Instruktion för verkställande direktören i Ostkustbanan 2015 AB

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa instruktion för verkställande direktören i Ostkustbanan 2015 AB.

Bilaga: Instruktion för verkställande direktören i Ostkustbanan 2015 AB, 2023-05-05.

### § 8. Instruktion för verkställande utskottet i Ostkustbanan 2015 AB

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa instruktion för verkställande utskottet i Ostkustbanan 2015 AB.

Bilaga: Förslag till instruktion för verkställande utskottet, 2023-05-05.

### § 9. Attest- och utanordningsinstruktion för Ostkustbanan 2015 AB

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa attest- och utanordningsinstruktion för Ostkustbanan 2015 AB Beslutsunderlag:

Bilaga: Attest- och utanordningsinstruktion, 2023-05-05.

### § 10. Ekonomisk rapport per april för Ostkustbanan 2015 AB

VD Ingela Bendrot informerar kort om den ekonomiska rapporten per april månad.

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** godkänna rapporten.

Bilaga: Ekonomisk rapport per april 2023.

## § 11. Val av ordförande samt vice ordförande till styrelsen

att utse Glenn Nordlund till ordförande och Anna Sundberg till vice ordförande

## § 12. Val av ledamöter till verkställande utskottet

### Beslut

Styrelsen beslutar

att utse följande ledamöter till verkställande utskottet: Glenn Nordlund Region Västernorrland, Anna Sundberg Region Gävleborg, Marjo Myllykoski Söderhamns kommun, Mikael Löthstam Hudiksvalls kommun, ny ledamot från Sundsvalls Kommun (fyllnadsval genomförs den 29 maj).

## § 13. Adjungera in representanter från Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Västernorrland till styrelsen

Erik Lennmalm Länsstyrelsen i Gävleborg

Daniel Gustafsson Länsstyrelsen i Västernorrland

## § 14. Sammanträdesdagar 2023/2024

### Beslut

Styrelsen beslutar

att fastställa följande sammanträdesdagar för 2023

7-8 september Lunch till lunch-internat tillsammans med lämpliga tjänstepersoner från ägarna (exv. infrastrukturstrateger, planeringschefer). Föreslagen plats: Hudiksvall eller Sundsvall.

VU 15 september kl. 13–15 (Via Team Engine)

29 september kl. 13–15 (Via Team Engine)

VU 27 oktober kl. 13–15

9 november i Sundsvall (tid fastställs utifrån när invigningen av Logistikparken mm äger rum)

Att preliminärt föreslå följande sammanträdesdagar för våren 2024

VU 26 januari kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: Årsredovisning mm

9 februari kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: Årsredovisning mm

VU 1 mars kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: VP och budget mm

15 mars kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: VP och budget mm

17 maj Bolagsstämma och konstituerande styrelsemöte

Styrelsen har tidigare talat om att göra en studieresa till Bryssel. En sådan resa bör planeras in under 2024.

## §15. Resepolicy och Representationspolicy

2017 fastställde styrelsen Resepolicy och Representationspolicy. Det är lämpligt att dessa dokument fastställs av den nya styrelsen.

### Beslut

Styrelsen beslutar

att ge vd i uppdrag att gå igenom policy för resor och representation och vid behov föreslå justeringar. Beslut tas på nästa styrelsemöte.

## § 16. Övriga frågor

Inga övriga frågor togs upp vid dagens sammanträde

## § 17. Mötets avslutande

Ordföranden avslutar sammanträdet och tackar för visat engagemang.

*Roger Wetterstrand*

Roger Wetterstrand  
E-mail: roger.wetterstrand@rvn.se  
Role: Sekreterare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-30 14:37 CEST

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund  
E-mail: glenn.nordlund@rvn.se  
Role: Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-30 14:38 CEST

*Ola Wigg*

Ola Wigg  
E-mail: ola.wigg@nordanstig.se  
Role: Justerare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-30 16:26 CEST

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %	
	INTÄKTER	2023			Utfall 2023-04
	<b>Nettoomsättning</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 000 001</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>
	<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
	<b>Resekostnader</b>	<b>100 000</b>	<b>12 851</b>	<b>87 149</b>	<b>-87%</b>
	<b>Marknadsföring &amp; aktiviteter</b>	<b>795 000</b>	<b>528 484</b>	<b>266 516</b>	<b>-34%</b>
590000	Reklm & PR	774 000	527 026	246 974	-32%
607100	Repr. Avdragsgill	1 000	0	1 000	-100%
607200	Repr. Ej Avdragsgill	4 000	0	4 000	-100%
611000	Kontorsmaterial	10 000	0	10 000	-100%
620000	Telefoni	6 000	1 458	4 542	-76%
	<b>Administrativa tjänster</b>	<b>335 000</b>	<b>94 888</b>	<b>240 112</b>	<b>-72%</b>
	<b>Utredningar</b>	<b>700 000</b>	<b>385 839</b>	<b>314 161</b>	<b>-45%</b>
	<b>Personalkostnader</b>	<b>1 080 000</b>	<b>408 991</b>	<b>671 009</b>	<b>-62%</b>
	<b>Övriga kostnader</b>	<b>50 000</b>	<b>2 511</b>	<b>47 489</b>	<b>-95%</b>
	<b>Finansiella</b>	<b>0</b>	<b>-520</b>	<b>520</b>	<b>0%</b>
<b>Resultat</b>		<b>60 000</b>	<b>-1 566 957</b>	<b>1 626 957</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

2023-05-05

OKBAB-2023-00003

# Instruktion för verkställande direktören i Ostkustbanan 2015 AB

## Förslag

*Fastställd av styrelsen 2023-05-12, § XX*

## Inledning

Enligt aktiebolagslagen ska verkställande direktören (VD) sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Denna instruktion syftar till att precisera styrelsens instruktion till VD.

Instruktionen till VD ska fastställas av Bolagets styrelse på konstituerande styrelsesammanträdet eller när det för övrigt är nödvändigt.

## VD:s allmänna uppgifter

- VD ansvarar för Bolagets verksamhet.
- VD ska leda, planera, utveckla och kontrollera Bolagets verksamhet i enlighet med av styrelsen fastställda mål och strategier.
- VD är skyldig att hålla ordföranden löpande underrättad om väsentliga händelser i Bolaget.
- VD ska sörja för att Bolagets bokföring fullgörs i överensstämmelse med lag och övrigt regelverk.
- VD ansvarar för att Bolagets fastställda attestordning följs.
- VD ska tillse att skatter och avgifter betalas i rätt tid.
- VD ska övervaka och tillse att det finns ett väl fungerande redovisnings- och rapporteringssystem beträffande Bolagets verksamhet.
- VD ska övervaka att även övriga för Bolagets verksamhet gällande bestämmelser i författningar och andra föreskrifter följs.
- VD ska verkställa styrelsens beslut och tillse att övriga för Bolagets verksamhet beslutade åtgärder verkställs.
- VD ska tillse att Bolagets verksamhet är ändamålsenligt organiserat och bedrivs i enlighet med bolagsordningen.
- VD ansvarar för beredning, föredragning och övrig rapportering till styrelsen.
- VD ska upprätta och för styrelsen presentera förslag till verksamhetsplan, prognoser och bokslut.

- VD äger rätt att delegera beslutanderätt till annan tjänsteman inom Bolaget samt att utfärda fullmakt. För beslut som fattats med stöd av delegation ansvarar VD.
- VD ansvarar för Bolagets externa kommunikation.

### Inskränkningar i VD:s beslutanderätt

- VD får inte självständigt hantera ärenden som enligt vid var tid gällande arbetsordning ankommer på styrelsen att besluta om.
- VD äger inte rätt att uppta lån för Bolagets räkning såvitt inte lånet godkänts av Bolagets styrelse. Detta gäller även omläggning av lån mot nya villkor.
- VD äger inte rätt att ingå avtal med löptid över 24 månader eller överstigande 100 000 SEK eller är oförenligt med av styrelsen fattade beslut.
- VD äger inte rätt att fatta beslut om investeringar eller om köp eller försäljning av fast egendom.
- VD får inte handlägga fråga rörande avtal mellan honom/henne och Bolaget. Detta gäller även avtal mellan Bolaget och tredje man om denne har intresse som kan vara stridande mot Bolagets.

### Attesträtt

VD ska upprätthålla och tillse att den av styrelsen vid var tid fastställda attestordningen efterföljs. Om det ges möjlighet att delegera attesträtt, ska detta särskilt framgå.

### Styrdokument med mera

Det åligger VD att efterfölja samtliga instruktioner, inklusive styrelsens arbetsordning med anslutande dokument. Vid eventuella motstridiga uppgifter ska styrelsens arbetsordning gälla före denna VD-instruktion och denna VD-instruktion gälla före VD:s anställningsavtal.



2023-05-05

OKBAB-2023-00001

# Arbetsordning för styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB

## Förslag

*Fastställd av styrelsen 2023-05-12, § XX*

### Inledning

Styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB (Bolaget) har fastställt denna arbetsordning. Arbetsordningen utgör ett komplement till bolagsordningen och aktiebolagslagen, och berör inte frågor som beslutas av bolagsstämman.

Arbetsordningen ska årligen ses över och fastställas på konstituerande styrelsesammanträdet, det vill säga det första mötet efter ordinarie årsstämma, eller i övrigt när så behövs.

Arbetsordningen ska tillsändas bolagets styrelseledamöter, verkställande direktör (VD) och lekmannarevisorer och i förekommande fall revisorer.

### Grundläggande förutsättningar

Bolagets ägare är Region Gävleborg, Region Västernorrland, Örnsköldsviks kommun, Kramfors kommun, Härnösands kommun, Sundsvalls kommun, Nordanstigs kommun, Hudiksvalls kommun, Söderhamns kommun, Gävle kommun, Sollefteå kommun, Timrå kommun samt Ånge kommun i den omfattning och på det sätt som framgår av bolagsordning, aktieägaravtal och ägardirektiv.

### Styrelsen

#### Uppgifter

Styrelsen svarar enligt aktiebolagslagen för Bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter.

Styrelsen ska:

- a) tillse att det finns en tillfredställande kontroll av Bolagets efterlevnad av lagar, förordningar och andra regler som gäller för Bolaget
- b) tillse att Bolagets organisation är så utformad att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets ekonomiska förhållanden i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt
- c) årligen fastställa övergripande verksamhetsplan och budget

- d) vid behov fastställa policys
- e) årligen fastställa och utfärda arbetsordning för styrelsen
- f) utse VD för bolaget
- g) årligen utfärda instruktion för VD
- h) årligen utfärda attestinstruktion
- i) utöva kontroll över att VD fullgör sina uppgifter
- j) årligen utvärdera VD:s och styrelsens arbete
- k) minst en gång per år träffa Bolagets lekmannarevisorer

### **Styrelsens beslutskompetens**

Ärenden som, med hänsyn till omfattningen och arten av Bolagets verksamhet, är av ovanligt slag är enligt aktiebolagslagen styrelseärenden. Övriga förvaltningsuppgifter ryms inom begreppet löpande förvaltning och ankommer på VD.

Vid gränsdragning mellan styrelsens och VD:s beslutskompetens i ovan angivet avseende gäller, intill styrelsen beslutat annat, vad som anges i instruktion för VD.

### **A. Arbetsfördelning inom styrelsen**

Samtliga styrelseledamöter svarar för styrelsens arbete i lika omfattning om inte annat beslutats av styrelsen eller följer av denna arbetsordning.

#### **Styrelsens ordförande ska:**

- organisera och leda styrelsens arbete;
- ta emot synpunkter från Bolagets aktieägare och förmedla dessa till styrelsen;
- genom VD följa Bolagets utveckling;
- kalla till styrelsesammanträde själv eller genom VD enligt fastställd plan, om styrelseledamot eller VD begär det, samt i övrigt när denne bedömer att det behövs;
- se till att beslutsunderlaget för styrelsens ärenden är tillfredsställande;
- se till att styrelsens ledamöter genom VD:s försorg fortlöpande får den information som behövs för att följa Bolagets ställning, ekonomiska planering och utveckling;
- se till att handläggning av ärenden inte sker i strid med bestämmelser i aktiebolagslag, bolagsordning eller ägardirektiv.

#### **Särskild arbetsfördelning mellan styrelsens medlemmar**

Utöver verkställande utskottet (se nedan) ska styrelsen inte inom sig fördela några särskilda arbetsområden eller arbetsuppgifter.

**Verkställande utskott**

Styrelsen ska utse ett verkställande utskott (Utskottet) för att bereda ärenden inom mer begränsade områden och om styrelsen finner det lämpligt delegera viss beslutanderätt. En skriftlig instruktion upprättas till Utskottet.

Utskottet ska protokollföra sina möten och dessa ska delges styrelsen och VD.

**B. Styrelsens sammanträden****Konstituerande styrelsesammanträde**

Omedelbart efter årsstämman ska styrelsen hålla konstituerande styrelsesammanträde där följande ärenden ska behandlas:

- a) Firmateckning
- b) Fastställa styrelsens arbetsordning
- c) Fastställa instruktion till VD
- d) Utse ledamöter till verkställande utskottet
- e) Fastställa instruktion till verkställande utskottet
- f) Fastställa eventuella policys
- g) Fastställa preliminär sammanträdesplan
- h) Besluta om hur ekonomisk rapportering till styrelsen ska ske
- i) Besluta om samt huruvida delårsrapporter till ägarna ska lämnas av VD eller av styrelsen

**Ordinarie styrelsesammanträde**

Utöver det konstituerande styrelsesammanträdet ska styrelsen sammanträda minst fyra (4) gånger per år. Styrelsesammanträde kan hållas per telefon och per capsulam. Vid styrelsesammanträde per capsulam ska protokollet innefattande förslag till beslut utsändas till var och en av styrelseledamöterna. Detta kan också ske elektroniskt.

Ärenden:

- a) Val av sekreterare och protokolljusterare
- b) Godkännande av dagordning
- c) Genomgång och godkännande av föregående protokoll samt eventuellt per capsulam protokoll
- d) VD:s föredragning avseende bolagets verksamhet
- e) Information, rapporter och diskussioner
- f) Beslutsärenden
- g) VD:s genomgång avseende bolagets finanser och ekonomi
- h) Ärenden av principiellt slag eller av större vikt
- i) Övriga ärenden
- j) Nästa sammanträde

Sammanträde ska också hållas när ordföranden anser att det behövs, eller när styrelseledamot eller VD begär det.

**Mötesordförande**

Styrelsesammanträde ska ledas av styrelsens ordförande. Vid förfall för denne leds sammanträdet av vice ordförande. Vid förfall av både ordföranden och vice ordföranden utser sammanträdet ordförande.

**Kallelse och styrelsematerial**

Styrelsens ordförande ska kalla samtliga styrelseledamöter till styrelsesammanträde. Kallelse, dagordning, erforderliga underlag och redogörelser för beslutspunkter ska vara ledamöterna tillhanda senast fem (5) arbetsdagar före styrelsesammanträdet.

Ledamot som inte kan närvara vid sammanträdet ska underrätta ordföranden eller VD om detta.

Dagordningen fastställs av styrelsens ordförande i samråd med VD.

**Protokoll**

Enligt 8 kap. 24 § i aktiebolagslagen ska protokoll alltid föras vid styrelsesammanträden. I protokollet ska de beslut som styrelsen har fattat antecknas.

Protokollen ska föras i nummerföljd.

Protokollet ska föras av den person som styrelsen utser. Protokollet ska justeras inom två veckor från sammanträdet av ordföranden och utsedd protokolljusterare.

2023-05-05

OKBAB-2023-00004

## Attest- och utanordningsinstruktion för Ostkustbanan 2015 AB

### Förslag

Fastställd av styrelsen 2023-05-12, § XX

### Bakgrund och syfte

Instruktionen har utarbetats för att i bolagets interna kontroll säkerställa en korrekt och säker hantering av bolagets tillgångar.

### Attest

Attest är den namnteckning eller signatur på ett bokföringsdokument eller liknande med vilken en person bekräftar att en utgift är sakligt motiverad och får belasta visst kostnadsställe, projekt eller konto.

### Attesten har två syften:

- Den som attesterar ska avgöra om denne för sin del accepterar att en utgift belastas det kostnadsställe, projekt eller konto som denne bär ansvar för
- Enligt det interna kontrollsystemet upplysa utanordningsberättigad person att utgiftsunderlaget har godkänts av attestberättigad person

### Attestberättigad person ska se till:

- Att utgiften faller inom det område för vilket attesträtten gäller
- Att verifikation eller annat underlag har genomgått mottagnings-, pris- och sifferkontroll där så krävs
- Att konto, kostnadsställe eller projekt som utgiften ska belasta är riktigt angivna
- Slutattest avser kontroll och attest av ovanstående handlingar

### Utanordning

Att utanordna en betalning innebär att attesterad utgiftsverifikation eller annat utgiftsunderlag får betalas med bolagets likvida medel. Utanordningsrätten finns specificerad under punkt 4 nedan.

### Begränsning

Utanordningsberättigad person får inte godkänna betalning till sig själv eller utgift som varit förknippad med dennes egen person. I sådant fall ska godkännande införskaffas av annan därtill berättigad person.

### Utanordningsberättigads skyldigheter

Den som utanordnar ett belopp till betalning ska se till:

- att utbetalningen är rimlig
- att utgiften är attesterad av därtill behörig person
- att sådan person inte attesterat utgift som är förknippad med dennes egen person
- att likvida medel finns
- att bolaget inte har motfordran för vilken kvittning kan göras

Med utanordningsrätt följer rätt att säga upp, ta ut och kvittera medel på bankräkningar/plusgiro samt att utställa checkar och betalningsorder.

<b>Attest</b>	<b>Ordinarie</b>	<b>Ersättare</b>
Generell attesträtt	VD	Ordförande
Utbetalningar till VD eller för utgift förknippad med dennes person	Ordförande	Vice ordförande
Utbetalning till ordförande eller för utgift förknippad med dennes person	Vice ordförande	VD
Utbetalning till styrelsemedlem eller för utgift förknippad med dennes person	Ordförande	Vice ordförande
<b>Utanordning och attest av manuella bokföringsorder</b>		
Samtliga utbetalningar och attest av manuella bokföringsorder	Ordförande, vice ordförande samt VD i den mån denne inte attesterat.	
Utbetalning av utanordningar	Sundsvalls kommun, Servicecenter	
Attest av manuella bokföringsorder	Sundsvalls kommun, Servicecenter	
Utbetalningar av utanordningar gällande lön	Sundsvalls kommun, Servicecenter	

2023-05-05

OKBAB-2023-00002

# Instruktion för verkställande utskottet i Ostkustbanan 2015 AB

## Förslag

*Fastställd av styrelsen 2023-05-12, § XX*

## Inledning

Verkställande utskottet (Utskottet) är en underinstans till styrelsen i Ostkustbanan 2015 AB (Bolaget) och har endast en begränsad beslutsrätt i av styrelsen och arbetsordningen angivna frågor.

Instruktionen till Utskottet ska fastställas årligen av styrelsen i anslutning till att Bolagets övriga arbetsordningar och instruktioner fastställs.

Styrelsen ska tillsätta ledamöter i Utskottet och det ska bestå av fem (5) ledamöter. Styrelsens ordförande och vice ordförande samt en ledamot från Region Gävleborg och en ledamot från Region Västernorrland ska alltid ingå i Utskottet. Ordförande och vice ordförande i Utskottet ska vara detsamma som i styrelsen. I övrigt ska styrelsen sträva efter att i Utskottet få en balans mellan små och stora kommuner samt även en balans mellan olika politiska block på ett sådant sätt att det i möjligaste mån avspeglar det samlade valresultatet i regionerna och kommunerna.

## Uppgift

Utskottet ska särskilt följa det löpande arbetet och bereda ärenden inför Bolagets styrelsemöten.

Utskottet är en handläggande och rådgivande del av styrelsen och fråntar inte något ansvar från styrelsen som helhet. Utskottet kan inte fatta beslut för Bolaget om styrelsen inte i särskilt fall delegerat beslutsrätten till Utskottet.

## Protokoll

Utskottet ska protokollföra sina möten och dessa ska delges styrelsen och VD.

2017-04-07

OKBAB-2017-00026

## Representationspolicy för Ostkustbanan 2015 AB

*Fastställd av styrelsen 2017-04-27 § 33*

### Allmänt

Representationspolicyn omfattar anställda i och styrelsen för Ostkustbanan 2015 AB (Bolaget).

Den gäller situationer där Bolaget representerar externt eller internt, både inom och utanför Sverige.

Bolagets verksamhet är viktig för alla ägare. Det är invånarna i regionerna och kommunerna som i första hand genom skattemedel finansierar verksamheten. Därför ska Bolaget hantera pengarna på ett öppet och ansvarsfullt sätt. Endast VD och styrelsens ordförande äger rätt att representera Bolaget om inte styrelsen fattat annat särskilt beslut.

### Representation

Representation kan vara extern och intern och ska främja Bolagets verksamhet och intressen.

För representation gäller att

- den alltid ska ha ett samband med, och värde för, verksamheten.
- den ska vara måttfull och kostnadsmedveten.
- den som representerar ska tydligt dokumentera syftet med representationen.
- huvudregeln är att alkohol inte ska förekomma vid representation.

### Extern och intern representation

#### **Extern representation**

Syftet ska vara att inleda och utveckla relationer med aktörer som är viktiga för Bolaget.

#### **Intern representation**

Bolaget ska generellt sett inte ha intern representation. Undantag kan göras om syftet är att främja goda arbetsresultat och ett trivsamt arbetsklimat.



2017-04-07

OKBAB-2017-00025

## Resepolicy för Ostkustbanan 2015 AB

*Fastställd av styrelsen 2017-04-27 § 32*

### Omfattning och syfte

Denna resepolicy omfattar de anställdas och styrelsens resor i tjänsten för deras uppdrag i Ostkustbanan 2015 AB.

Syftet med resepolicyen är att säkerställa att de resor och transporter som utförs av Ostkustbanan 2015 AB:s anställda och styrelse sker

- på ett miljöanpassat sätt och är en förebild i ansvarstagandet för miljön
- så kostnadseffektivt som möjligt
- på ett trafiksäkert sätt

### Allmänt

Man bör alltid överväga ett distansmöte i stället för att fysiskt möte.

Tjänsteresor ska ske på ett trafiksäkert sätt, med hänsyn till att påverkan på miljön minimeras och på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

### Färdsätt

Inriktningen bör vara att välja det billigaste färd sättet med hänsyn tagen till miljöpåverkan och risker i trafiken.

Normalt bör kollektiva transporter som tåg eller buss väljas i första hand och personbil i andra hand.

Vid resor inom Sverige bör tåg väljas i första hand. Flyg bör enbart väljas vid länge resor när alternativ saknas eller annat alternativ inte är möjligt.

Resor till och från arbetet i egen bil omfattas inte av denna resepolicy.

Datum 2022-10-12

## Viktig information till Ostkustbanan 2015 ABs (Nya Ostkustbanan) ägare

Samtliga ägare uppmanas att välja sina representanter för den kommande mandatperioden. Enligt bolagets styrdokument ska ägarna nominera följande funktioner:

- Varje ägare ska utse en styrelseledamot
- Region Västernorrland och Söderhamns kommun ska enligt aktieägaravtalet utse varsin lekmannarevisor för bolaget.
- Varje ägare ska utse två representanter till ägarforum, från politiska majoriteten respektive oppositionen. Ingen av dessa två kan vara styrelseledamot.
- Lämpligen utser varje ägare även två stämmombud vid val ovan. Rekommendation att ha samma personer på både posten som stämmonombud och ägarombud. Samt välja dem på 4 år.

Årsstämma hålls den 12 maj 2023.

### Fördjupad information om de val som ska genomföras

#### Val av styrelseledamöter samt suppleanter

För att säkerställa att varje kommun och region blir representerade med en (1) ledamot vardera är parterna överens om att respektive kommun och region i god tid inför varje årsstämma ska nominera en representant vardera för uppdrag som ledamot i styrelsen.

Varje Part ska senast två (2) månader före stämman, där val ska hållas, meddela Bolaget vem som nominerats som ledamot till styrelsen. Stämman hålls den 12 maj och ägarnas nomineringar ska vara bolaget tillhanda senast den 11 mars. Nomineringarna skickas till [diarie@nyaostkustbanan.se](mailto:diarie@nyaostkustbanan.se).

#### Val av ägarrepresentanter samt suppleanter

Ägarforumet ska bestå av två (2) representanter från varje ägare, en (1) ledamot och en (1) suppleant, där ledamoten ska representera den politiska majoriteten och suppleanten ska representera den politiska oppositionen. Till ledamot eller suppleant i ägarforumet får inte väljas person som är ledamot i Bolagets styrelse. Ägarnas nomineringar ska vara bolaget tillhanda senast den 11 mars. Nomineringarna skickas till [diarie@nyaostkustbanan.se](mailto:diarie@nyaostkustbanan.se)

## Val av stämooombud samt suppleanter

Lämpligen utser varje ägare även två stämooombud. Rekommendationen är att ha samma personer på både posten som stämooombud och ägarombud

Ägarnas nomineringar ska vara bolaget tillhanda senast den 11 mars. Nomineringarna skickas till [diarie@nyaostkustbanan.se](mailto:diarie@nyaostkustbanan.se)

## Val av lekmannarevisorer

Två (2) lekmannarevisorer ska utses av bolagsstämman, en person som är revisor i region och en person som är revisor i kommun. Lekmannarevisorer väljs enligt ett roterande schema. För perioden 2023-2026 ska dessa utses av Region Västernorrland och Söderhamns Kommun.

Ägarnas nomineringar ska vara bolaget tillhanda senast den 11 mars. Nomineringarna skickas till [diarie@nyaostkustbanan.se](mailto:diarie@nyaostkustbanan.se)

## Adjungeringar till styrelsen

Adjungerade ledamöter väljs på det konstituerande sammanträdet. Länsstyrelsen ombeds att nominerar vem som ska adjungeras till styrelsen senast två veckor före bolagsstämman, dvs 28 maj.

## Övrigt

Styrelsen har hittills med några få undantag bestått av ägarnas högsta politiska företrädare dvs ordförandena i regionstyrelsen eller kommunstyrelsen.

## Nuvarande styrelse:

Glenn Nordlund	Ordförande
Eva Lindberg	Vice ordförande
Bodil Hansson	Ledamot Anmält
Jörgen Edsvik	Ledamot
John-Erik Jansson	Ledamot
Johan Andersson	Ledamot
Malin Svanholm	Ledamot
Mikael Löthstam	Ledamot
Stefan Dalin	Ledamot
Stig Eng	Ledamot
Andreas Sjölander	Ledamot
Erik Lövgren	Ledamot
Per Nylén	Ledamot
Daniel Gustafsson (adjungerad)	Länsstyrelsen Västernorrland
Erik Lennmalm (adjungerad)	Länsstyrelsen Gävleborg

Bilaga Aktieägaravtal (fastställt 2021-12-10)

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	INTÄKTER	Utfall 2022-12	Budget 2022	Rev Budget 2022	Budget 2023
	<b>Nettoomsättning</b>	<b>-3 000 475</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 000 000</b>
350000	Fakturerade kostnader	-3 000 466	-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
374000	öresutjämnning	-9	0	0	0
399700	Sjuklönersättning	0	0	0	0
	<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
	<b>Resekostnader</b>	<b>100 117</b>	<b>150 000</b>	<b>150 000</b>	<b>225 000</b>
583000	Kost & Logi	100 117	150 000	150 000	225 000
	<b>Marknadsföring &amp; aktiviteter</b>	<b>1 197 003</b>	<b>665 000</b>	<b>1 045 000</b>	<b>665 000</b>
590000	Reklam & PR	1 174 788	620 000	1 000 000	620 000
607100	Repr. Avdragsgill	5 048	1 000	1 000	1 000
607200	Repr. Ej Avdragsgill	8 703	4 000	4 000	4 000
611000	Kontorsmaterial	2 895	30 000	30 000	30 000
620000	Telefoni	5 568	10 000	10 000	10 000
	<b>Administrativa tjänster</b>	<b>233 246</b>	<b>245 000</b>	<b>275 000</b>	<b>275 000</b>
630000	Försäkring	3 000	5 000	5 000	5 000
642100	Revision	-67 630	10 000	10 000	10 000
645000	Bolagsstämma	0	10 000	10 000	10 000
650000	Administrativa kostnader	203 010	150 000	180 000	180 000
653000	Redovisningstjänster	94 866	70 000	70 000	70 000
	<b>Utredningar</b>	<b>552 403</b>	<b>700 000</b>	<b>550 000</b>	<b>730 000</b>
655000	Konsulter	552 403	700 000	550 000	730 000
	<b>Personalkostnader</b>	<b>1 361 607</b>	<b>1 012 000</b>	<b>1 055 000</b>	<b>1 055 000</b>
720000	Löner	524 944	600 000	630 000	630 000
729200	Semesterlön	122 224	83 000	85 000	85 000
740000	Pensioner	383 963	60 000	60 000	60 000
751000	Arbetsgivaravg	202 038	214 000	225 000	225 000
753000	Löneskatt	89 552	15 000	15 000	15 000
761000	Utbildning	6 500	15 000	15 000	15 000
765000	Sjukförsäkring	17 676	17 000	17 000	17 000
769000	Övr. personkostnader	14 711	8 000	8 000	8 000
	<b>Övriga kostnader</b>	<b>76 931</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
699000	Övr. externa	76 931	50 000	50 000	50 000
	<b>Finansiella</b>	<b>-326 206</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
831400	Skattefria ränteintäkter	-183	0	0	0
842300	ej avdragsgill räntekostnad	147	0	0	0
881100	Avsättning periodiseringsfond	0	0	0	0
881900	Återföring periodiseringsfond	-326 170	0	0	0
891000	Skatt på årets resultat	0	0	0	0
<b>Resultat</b>		<b>194 626</b>	<b>-178 000</b>	<b>125 000</b>	<b>0</b>

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är postivt i rapporten

Rev Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026
-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000	-3 000 000
0	0	0	0
0	0	0	0
<b>100 000</b>	<b>100 000</b>	<b>100 000</b>	<b>100 000</b>
100 000	100 000	100 000	100 000
<b>795 000</b>	<b>771 000</b>	<b>771 000</b>	<b>771 000</b>
774 000	750 000	750 000	750 000
1 000	1 000	1 000	1 000
4 000	4 000	4 000	4 000
10 000	10 000	10 000	10 000
6 000	6 000	6 000	6 000
<b>335 000</b>	<b>335 000</b>	<b>335 000</b>	<b>335 000</b>
5 000	5 000	5 000	5 000
40 000	40 000	40 000	40 000
10 000	10 000	10 000	10 000
210 000	210 000	210 000	210 000
70 000	70 000	70 000	70 000
<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>	<b>700 000</b>
700 000	700 000	700 000	700 000
<b>1 080 000</b>	<b>1 080 000</b>	<b>1 080 000</b>	<b>1 080 000</b>
645 000	645 000	645 000	645 000
90 000	90 000	90 000	90 000
60 000	60 000	60 000	60 000
230 000	230 000	230 000	230 000
15 000	15 000	15 000	15 000
15 000	15 000	15 000	15 000
17 000	17 000	17 000	17 000
8 000	8 000	8 000	8 000
<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
50 000	50 000	50 000	50 000
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
<b>60 000</b>	<b>36 000</b>	<b>36 000</b>	<b>36 000</b>

**Protokoll årsstämman**

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB
<b>Datum</b>	fredagen den 12 maj 2023
<b>Tid</b>	Klockan 13.00-13.15
<b>Plats</b>	Hotell Grand Elite i Gävle samt via Team Engine

**Ägarens representanter** *Stämмоombud*

Patrik Stenvard	Region Gävleborg	
Hans-Erik Beck	Region Västernorrland	
Jan Myléus	Gävle kommun	
Sven-Åke Thoresen	Hudiksvalls kommun	
Andreas Sjölander	Härnösands kommun	via Team Engine
Jan Sahlén	Kramfors kommun	Anmält förhinder
Lars Hed	Nordanstigs kommun	Anmält förhinder
Hans Forsberg	Sundsvalls kommun	Anmält förhinder
John-Erik Jansson	Söderhamns kommun	
Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun	
Jan Filipsson	Ånge kommun	Anmält förhinder
Marie Eliasson	Timrå kommun	
Jörgen Åslund	Sollefteå kommun	

*Stämмоombudersättare*

Ida Stafrin	Kramfors kommun	via Team Engine
William Elofsson	Gävle kommun	
Stig Eng	Nordanstigs kommun	
Sven Bredberg	Sundsvalls kommun	kom inte in i TeamEngine

**Styrelseledamöter**

Glenn Nordlund	Region Västernorrland	
Anna Sundberg	Region Gävleborg	
Bodil Hansson	Sundsvalls kommun	Avsagt sig
Daniel Olsson	Gävle kommun	
Stefan Dalin	Timrå kommun	
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun	
Johan Andersson	Sollefteå kommun	
Malin Svanholm	Kramfors kommun	via Team Engine
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun	
Ola Wigg	Nordanstigs kommun	

Britta Knapp Thyr  
Lars Näslund  
Erik Lövgren

Härnösands kommun  
Örnsköldsviks kommun Anmält förhinder  
Ånge Kommun

### **Adjungerade**

Daniel Gustafsson  
Erik Lennmalm

Länsstyrelsen Västernorrland Anmält förhinder  
Länsstyrelsen Gävleborg Anmält förhinder

### **Tjänstepersoner**

Ingela Bendrot  
Roger Wetterstrand  
Malin Lidov Heneryd  
Niklas Andersson  
Harald Knutsen

VD  
Region Västernorrland  
Region Gävleborg  
Sundsvalls kommun  
Gävle kommun

## 1. STÄMMAN ÖPPNAS

Glenn Nordlund öppnar stämman

## 2. VAL AV ORDFÖRANDE FÖR STÄMMAN

Patrik Stenvard väljs till ordförande för stämman

## 3. VAL AV MÖTESSEKRETERARE FÖR STÄMMAN

Roger Wetterstrand väljs till mötessekreterare för stämman

## 4. VAL AV TVÅ JUSTERARE FÖR STÄMMAN

Marie Eliasson och Jan Myléus väljs att justera dagens protokoll.

## 5. UPPRÄTTANDE OCH GODKÄNNANDE AV RÖSTLÄNGD

### Beslut

Stämman beslutar att godkänna följande förteckning som röstlängd:

Namn		Antal aktier/röster
Patrik Stenvard	Region Gävleborg	3 480
Hans-Erik Beck	Region Västernorrland	2 500
Jan Myléus	Gävle Kommun	878
Sven-Åke Thoresen	Hudiksvall	330
Andreas Sjölander	Härnösands kommun	250
Ida Stafrin	Kramfors	190
Stig Eng	Nordanstig	85
	Sundsvall Kommun	1 000
John-Erik Jansson	Söderhamns kommun	227
Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun	570
	Ånge kommun	100
Marie Eliasson	Timrå kommun	190
Jörgen Åslund	Sollefteå Kommun	200

## 6. PRÖVNING OM STÄMMAN BLIVIT BEHÖRIGEN SAMMANKALLAD



**Beslut**

Stämman beslutar

att den blivit behörigen sammankallad

## **7. FASTSTÄLLANDE AV DAGORDNING**

**Beslut**

stämman beslutar

att fastställa dagordning

## **8. FRAMLÄGGANDE AV ÅRSREDOVISNING, REVISIONSBERÄTTELSE OCH LEKMANNAREVISORERNAS GRANSKNINGSRAPPORT FÖR OSTKUSTBANAN 2015 AB, FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2022**

**Beslut**

att godkänna årsredovisning för 2022

att lägga revisionsberättelsen för 2022 till handlingarna

att lägga framlagd granskningsrapport för 2022 till handlingarna

*Beslutsunderlag Årsredovisning, revisionsberättelsen och lekmannarevisorernas granskningsrapport för Ostkustbanan 2015 AB för 2022.*

## **9. FASTSTÄLLANDE AV RESULTAT- OCH BALANSRÄKNING 2022**

**Beslut**

Stämman beslutar

att fastställa resultat- och balansräkning för 2022

## **10. DISPOSITIONER BETRÄFFANDE BOLAGETS VINST ELLER FÖRLUST ENLIGT DEN FASTSTÄLLDA BALANSRÄKNINGEN**

**Beslut**

Stämman beslutar

Att 2022 års resultat, om 556 491 kr, överförs i ny räkning.

## **11. ANSVARFRIHET FÖR STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR**

John-Erik Stig och Andreas (fyll i namnen) anmäler jäv eftersom de ingått i styrelsen under verksamhetsåret 2022.

### **Beslut**

Stämman beslutar

**att** bevilja styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2022.

## **12. FASTSTÄLLANDE AV ARVODEN TILL STYRELSE OCH LEKMANNAREVISOR SAMT FÖREKOMMANDE FALL TILL REVISOR**

### **Beslut**

Stämman beslutar

**att** liksom tidigare år, tillämpa Hudiksvalls kommuns arvodesreglemente för förtroendevalda.

Samt

**att** auktoriserad revisor ersätts enligt avtal.

## **13. VAL AV STYRELSE OCH ADJUNGERADE SAMT LEKMANNAREVISORER 2023-2027**

Enligt bolagsordningen ska samtliga styrelseledamöter utses för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det att val till fullmäktige förrättats till slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige och regionfullmäktige i landet. Styrelsen har inom sig att utse ordförande och vice ordförande. Bolagsordningen reglerar även val av lekmannarevisorer på samma sätt.

### **Beslut**

Stämman beslutar

**att** notera följande valda ledamöter för perioden 2023 till ordinarie årsstämma 2027

### **Invalda ledamöter från ägarna 2023-2027:**

Malin Svanholm Kramfors

Stefan Dalin Timrå

Daniel Olsson Gävle

Glenn Nordlund Region Västernorrland  
Bodil Hansson Sundsvall  
Ola Wigg Nordanstig  
Anna Sundberg Region Gävleborg  
Mikael Löthstam Hudiksvall  
Erik Lövgren Ånge  
Marjo Myllykoski Söderhamn  
Britta Knapp Thyr Härnösand  
Johan Andersson Sollefteå  
Lars Näslund Örnsköldsvik

**Adjungerade:**

Daniel Gustavsson, Länsstyrelsen Västernorrland  
Erik Lennmalm, Länsstyrelsen Gävleborg

**att** notera följande lekmannarevisorer för perioden 2023 fram till ordinarie årsstämma 2027:  
Sven-Erik Lindestam, Söderhamns kommun  
Thomas Jäarf, Region Västernorrland

**att** notera att Sundsvalls kommun inkommer med namn på ersättare för Bodil Hansson efter fullmäktigebeslut.

## **14. VAL AV REVISOR**

**Beslut**

Stämman beslutar

**att** utse Ernst & Young AB till revisionsföretaget för tiden fram till ordinarie årsstämma 2024.

## **15. VERKSAMHETSPLAN 2023-2026 FÖR OSTKUSTBANAN 2015 AB**

**Beslut**

Stämman föreslås besluta

**att** ställa sig bakom verksamhetsplan 2023–2026 för Ostkustbanan 2015 AB.

## **16. BUDGET 2023 MED BUDGETPLAN FÖR 2023 OCH 2024 FÖR OSTKUSTBANAN 2015 AB**

**Beslut**

Stämman beslutar

**att** ställa sig bakom reviderad budget 2023 med budgetplan för 2024–2026 för bolaget.

*Beslutsunderlag: Budget 2023–2025.*

## **17. ANNAT ÄRENDE SOM ANKOMMER PÅ STÄMMAN ENLIGT AKTIEBOLAGSLAGEN**

Inget annat ärende tas upp vid stämman

## **18. STÄMMANS AVSLUTANDE**

Ordförande avslutar sammanträdet och tackar för visat intresse.

*Roger Wetterstrand*

Roger Wetterstrand  
E-mail: roger.wetterstrand@rvn.se  
Role: Sekreterare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-29 16:30 CEST

*Marie Eliasson*

Marie Eliasson  
E-mail: eliassonmari@gmail.com  
Role: Justerare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-29 16:36 CEST

*Jan Myléus*

Jan Myléus  
E-mail: jan.myleus@politiker.gavle.se  
Role: Justerare  
Verified by Mobile BankID  
2023-05-29 20:14 CEST

*Patrik Stenvard*

Patrik Stenvard  
E-mail: patrik.stenvard@regiongavleborg.se  
Role: Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2023-06-05 09:54 CEST

Röstlängd bolagsstämman den 12 maj 2023 i Gävle

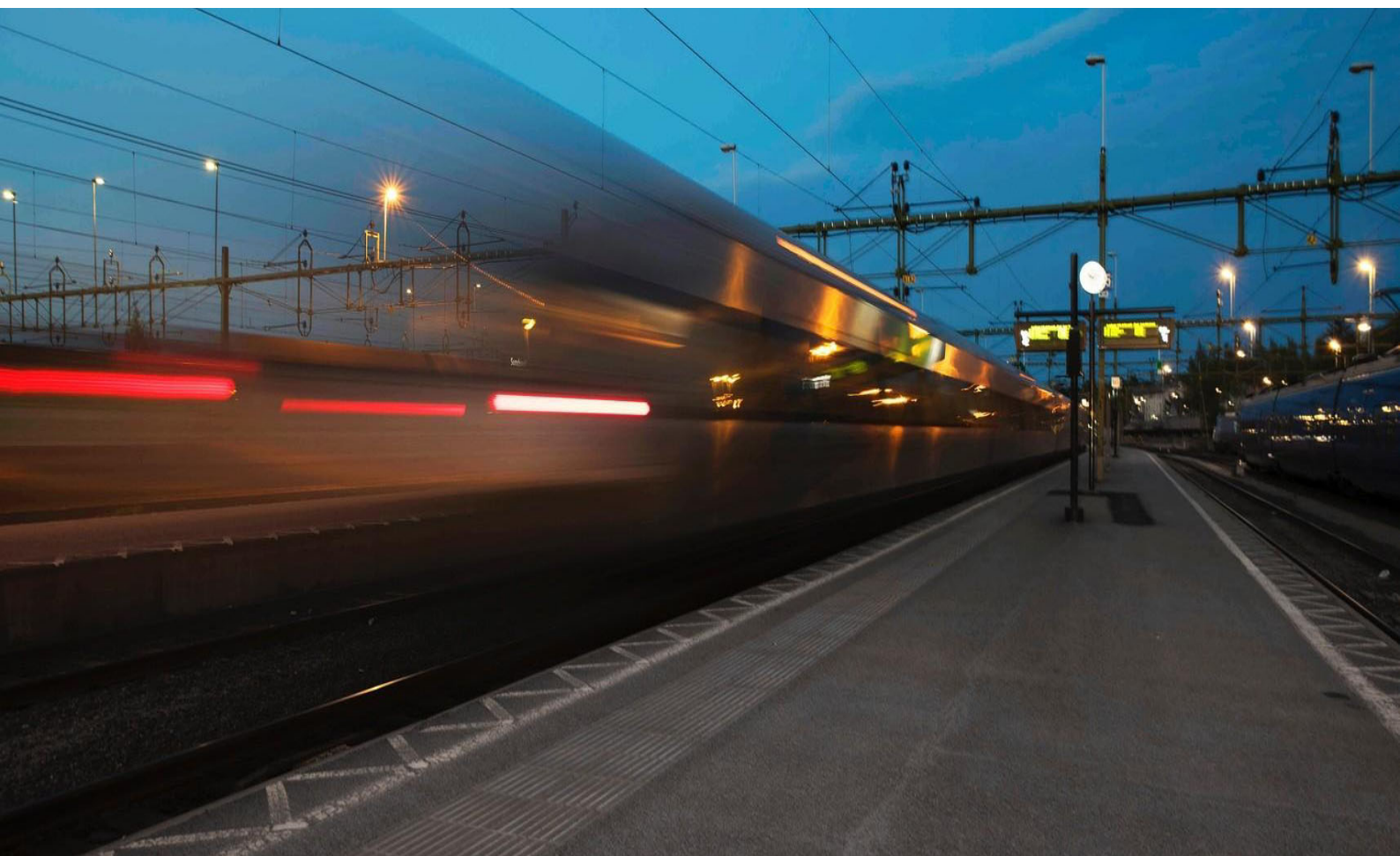
Namn		Antal aktier/röster
Patrik Stenvard	Region Gävleborg	3 480
Hans-Erik Beck	Region Västernorrland	2 500
Jan Myléus	Gävle Kommun	878
Sven-Åke Thoresen	Hudiksvall	330
Andreas Sjölander	Härnösands kommun	250
Jan Sahlén	Kramfors	190
Lars Hed	Nordanstig	85
Sven Bredberg	Sundsvall Kommun	1 000
John-Erik Jansson	Söderhamns kommun	227
Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun	570
Jan Filipsson	Ånge kommun	100
Marie Eliasson	Timrå kommun	190
Jörgen Åslund	Sollefteå Kommun	200

# Verksamhetsplan 2023–2026

Fastställd av styrelsen 7 mars 2023

**Inledning.....4**

**Fokus 2023: Konsolidera det vi uppnått  
och ta sikte mot framtiden!.....5**



<b>Övergripande inriktning 2023</b> .....	<b>5</b>
<b>Bolagets syfte, arbetsformer och kommande arbete</b> .....	<b>6</b>
Varför bildades bolaget?.....	6
Bolagets arbetsformer.....	6
Ny styrelse – introduktionsutbildning och kickstart.....	7
Utvärdering av vår arbete och fortsatt verksamhetsutveckling.....	7
Stora referensgruppen.....	7
Ökat samarbete inom ramen för den Botniska korridoren allt viktigare.....	7
Arbeta med samordnad planering inom stråket.....	8
Ökat fokus på EU-frågorna.....	8
Utredningsarbete.....	8
Kommunikation och marknadsföring.....	8
 <b>Fokus 2024: Fokus</b>	
<b>infrastrukturpropositionen</b> .....	<b>9</b>
 <b>Fokus 2025: Fokus på Trafikverkets</b>	
<b>åtgärdsplanering</b> .....	<b>10</b>
 <b>Fokus 2026: Regeringens planbeslut</b> .....	<b>11</b>



## **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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.

# Inledning

Utgångsläget för Nya Ostkustbanan har aldrig varit bättre än nu.

Under 2021 genomförde vi en omtalad partigranskning där vi tog reda på vad partierna hade gjort för att driva på för dubbelspår.

Partigranskningen väckte offentlig debatt, men också diskussioner inom partierna. Våra frågor hamnade högt på agendan. En positiv spiral inleddes. Under 2022 lovade flera partier att Nya Ostkustbanan ska byggas klar. Både Moderaterna och Liberalerna har sagt att det ska ske till år 2035 och Kristdemokraterna har gjort liknande utfästelser. I juni 2022 tillförde S-regeringen 5 miljarder mer än vad Trafikverket föreslagit. Miljöpartiet och Vänsterpartiet har drivit på för snabbare utbyggnad, och även Sverigedemokraterna har lyft upp Nya Ostkustbanan som en viktig satsning. Men i tider av försämrat världsläge, skenande inflation och hård konkurrens om infrastrukturbudgeten är det viktigt att inte slå sig till ro. Vi måste oförtrutet fortsätta vårt hårda och målmedvetna arbete, vi måste jobba tillsammans och proaktivt för att Nya Ostkustbanan ska bli verklighet.

Vi står också väl rustade genom en helt ny och modern hemsida och vi når också ut på ett effektivt sätt via våra sociala medier. Vi har effektiviserat vårt styrelsearbete genom att använda plattformen TeamEngine, vilket skapat bra förutsättningar för vår styrelse. Vårt 95-årsjubileum blev en stor succé, med hög närvaro av viktiga beslutsfattare. Samtidigt har bolagets verksamhet "tuffat på" sedan 2015 och det är dags att stanna upp och reflektera över vad som fungerat bra och vad som kan förändras och utvecklas.

Under de senaste två åren har samarbetet Botniska korridoren – där Nya Ostkustbanan är en viktig del – stärkts högst väsentligt. Att jobba tillsammans inom Botniska korridoren, med de sju nordligaste regionerna, med Norrbotniabanan, North Sweden European Office och Central Sweden European Office gör oss alla starkare och effektivare, men skapar också viktig sammanhållning och gemenskap.

Nu gäller det att vi förvaltar det vi har uppnått och vässar vårt arbete ytterligare!

2023-03-16

**Ingela Bendrot**

*Vd Nya Ostkustbanan*

# Fokus 2023: Konsolidera det vi uppnått och ta sikte mot framtiden!

## Övergripande inriktning 2023

Under 2023 har Nya Ostkustbanan presenterat en uppdaterad partigranskning som visar att stödet för Nya Ostkustbanan har stärkts under det senaste året. En viktig uppgift under kommande mandatperiod är att påminna om de utfästelser som gjordes före valet. Därför har vi under våren presenterat den uppdaterade partigranskningen i våra sociala medier. Fortsatta insatser för att knyta goda kontakter med samtliga riksdagspartier prioriteras under 2023, särskilt med de nya ledamöterna i Trafikutskottet och med ledamöter från Västernorrland, Gävleborg och närliggande valkretsar.

Regeringen har uttalat att de ska prioritera investeringar i infrastruktur som underlättar för arbetspendling och godstrafik, vilket stärker vår sak. Vi om något projekt kan leverera infrastruktur för arbetspendling och godstrafik. Att ta fram underlag och argument som tydligt visar att Nya Ostkustbanan gynnar arbetspendling och godstrafik är därför prioriterat.

Nya Ostkustbanan fortsätter målmedvetet att visa den regionala, nationella och europeiska nyttan med en dubbelspårsutbyggnaden. 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 2023 läggs grunden för den kommande infrastruktur-propositionen. Det görs genom Trafikverkets så kallade inriktningsplanering. Samtidigt avslutas revideringsprocessen av det europeiska transportnätet, TEN-T, där vi redan nu ser att kuststråket kommer att stärka sin position.

EU-dimensionen blir allt viktigare. Nya Ostkustbanan har en mycket hög planmognad och är ett av de större projekt, som jämte Norrbotniabanan, 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. För att Nya Ostkustbanan ska kunna påskyndas krävs att rätt beslut och att rätt resurser sätts in redan 2023. En styrelseresa till Bryssel bör genomföras senast våren 2024.

Vårt fokus förskjuts från varför dubbelspårsutbyggnaden är viktig till hur en utbyggnad kan göras.

Under 2023 ska vi därför arbeta för att regeringen fattar följande beslut för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden:

- Att regeringen i sina direktiv till inriktningsplaneringen tydligt tar ställning för att hela Nya Ostkustbanan ska byggas klar senast 2035, och samtidigt ger Trafikverket i uppdrag att skynda på planeringen för hela sträckan.
- Att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att – utifrån beslutet om att fullfölja utbyggnaden av hela Nya Ostkustbanan – 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.
- Att regeringen i nästa nationella plan för transportsystemet beslutar om att hela Nya Ostkustbanan ska färdigställas planperioden.
- Att regeringen också överväger om det går att genomföra byggandet av Nya Ostkustbanan i bolagsform och på så sätt öka utbyggnadstakten.

Utöver dessa beslut krävs också att Trafikverket bemannar sig för att kraftigt öka på planeringstempot, Trafikverket och kommunerna samverkar för att hitta bra lösningar och att berörda länsstyrelser får resurser för att följa, granska och godkänna arbetet med järnvägsplaner.

## **Bolagets syfte, arbetsformer och kommande arbete**

### **Varför bildades bolaget?**

Bolagets huvuduppgift är att bedriva information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete. Bolaget bildades 2015 eftersom dubbelspårs-utbyggnaden hade utpekats som den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för berörda kommuner och regioner och de hade också goda erfarenheter genom samarbetet inom samordnad planering som man ville föra vidare.

När bolaget bildades gjordes en överenskommelse om att huvudägarna (då Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls kommun) skulle bidra aktivt i bolagets arbete. 2016 bildades ett Team med tjänstepersoner vars uppgift var att tillsammans med bolagets vd jobba för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden. På senare år har även Gävle kommun inkluderats i Teamet.

Bolagets arbete skulle ses som en förlängning av arbetet inom Samordnad planering där kommuner och regioner hade kroat arm. Beslutet om att ägarna skulle aktivera sig i bolagets verksamhet berodde också på att bolaget på så sätt bygga legitimitet och säkerställa en tydlig koppling till ägarna och deras intressen.

### **Bolagets arbetsformer**

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 halvtid med Nya Ostkustbanan och arbetet stöds av personella insatser från huvudägarna från vilka även administrativt stöd köps in. Teamets roll är att aktivt bidra i bolagets verksamhet, men också att fortsätta förvalta den samordnade planeringen och jobba tillsammans i olika sammanhang på regional nivå.

Genom veckovisa distansmöten med "Teamet" – där Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls och Gävle kommuner samt bolagets vd ingår – planeras den löpande verksamheten. Vid behov adjungeras Brysselkontoren North Sweden och Central Sweden in i Teamet. Genom ett gott samarbete och funktionell arbetsfördelning kan vi använda tillgängliga resurser på ett mycket effektivt sätt. När samarbetet fungerar så som det är tänkt kan ägarna tillsammans få större utväxling på sina arbetsinsatser.

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

Under 2023 är det viktigt att behov av att tydliggöra vilka resurser och kompetenser som huvudägarna kan bidra med för att säkerställa att bolaget har en tydlig förankring och koppling till ägarna. Så länge det inte är klarlagt försvåras verksamhetsplaneringen och arbetet med budgeten.

## **Ny styrelse – introduktionsutbildning och kickstart**

I maj 2023 väljs en ny styrelse för Nya Ostkustbanan och det blir angeläget att förse de nya ledamöterna med bra faktamaterial. Bolaget kommer att ta fram en kortare introduktionsutbildning som dels riktar sig till den nya styrelsen, men också till andra politiker på kommun, region och riksnivå som vill veta mer om Nya Ostkustbanan. Utbildningen som genomförs via digital plattform kommer preliminärt innehålla följande block:

- Kort historik - varför bildades Nya Ostkustbanan?
- Hur fungerar nationell infrastrukturplanering?
- Varför är EU:s infrastrukturpolitik så viktig?
- Nya Ostkustbanan – Dags att bygga bort Sveriges längsta flaskhals
- Botniska korridoren - vikten av stråk och noder

## **Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling**

För att ständigt förbättra vår verksamhet är utvärdering av olika relevanta områden viktigt. Under våren 2023 genomför styrelsen en utvärdering av styrelsens arbete, samt vd:s arbete. Nästa steg blir att utvärdera hur väl bolaget har uppfyllt de ändamål som angavs då bolaget bildades. I ett sådant arbete är det också lämpligt att titta på bolagets arbetssätt och hur samspelet med bolaget och huvudägarna och övriga ägare har fungerat. I en sådan utvärdering kan bolaget med fördel också benchmarka sig mot andra påverkansorganisationer för att tydliggöra styrkor och svagheter.

Under tidiga hösten bör styrelsen bjuda in berörda tjänstepersoner och chefer till en lunch-till-lunch-övning (kick off) för att tillsammans diskutera bolagets fortsatta inriktning och arbetsformer och samtidigt stärka sammanhållningen inom styrelsen och bland tjänstepersonerna.

## **Stora referensgruppen**

Huvudägarna samordnar arbetet med Stora referensgruppen som har regelbundna möten på distans. En eller flera tjänstepersoner från samtliga ägare i bolaget, bolagets vd, samarbetet Botniska Korridoren, Handelskammaren Mittsverige, Mellansvenska Handelskammaren, Byggföretagen och Umeå kommun deltar. 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.

Under 2023 är avsikten att stärka arbetet i den Stora referensgruppen och återuppväcka styrkorna med den samordnade planeringen på ett tydligare sätt.

## **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 är adjungerad i arbetsgruppen och diskussioner pågår om att inkludera bolagets ordförande i Styrgruppen. 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.

Under 2023 är avsikten att stärka samarbetet med Botniska korridoren.



## **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.

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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete som underlättar ägarnas gemensamma arbete i en samordnad planering.

## **Ökat fokus på EU-frågorna**

En revidering av den europeiska transportplanen, TEN-T (det transeuropeiska transportnätverket), pågår som är av stor vikt för Nya Ostkustbanan. 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.

## **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. Under våren 2023 har vi tagit fram två rapporter. Den första handlar om hur Sverige kan öka sin medfinansiering inom EU. Den andra om hur kostnaderna för byggande av infrastruktur kan minskas.

## **Kommunikation och marknadsföring**

Vi har en ny hemsida och en uppdaterad grafisk profil. Under 2023 fortsätter vi arbetet med att uppdatera mallar och våra produkter med den grafiska profilen. Vi ska också ta fram ett material som på ett pedagogiskt sätt förklarar de stora samhällsnyttorna som investeringarna i Sundsvall och Gävle för med sig, men också beskriver "före och efter". Ett sådant material kan användas både i kontakter med rikspolitiken och för att förklara för olika målgrupper.

Under 2023 och 2024 ska den Jubileumsutställning som togs fram 2022 ska ut på turné hos kommuner och regioner.

En fråga som är värd att titta vidare på är hur ägarna på ett bättre sätt kan nyttiggöra det informationsmaterial som bolaget tar fram.

# Fokus 2024: Fokus infrastrukturpropositionen

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.

## **Våra viktigaste frågor:**

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

# Fokus 2025: Fokus på Trafikverkets åtgärdsplanering

Regeringen fattar beslut om direktiv till Trafikverket om att "åtgärdsplanera", vilket betyder att de tar fram ett förslag till nationell plan. Trafikverkets förslag – som kommer runt halvårsskiftet – remitteras brett. Nya Ostkustbanan prioriterar remissarbetet.

Under våren 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.



# Fokus 2026: Regeringens planbeslut

Planbeslutet väntas under senare delen av våren. Bolaget lägger stort fokus på att föra fram sina argument till ledande politiska beslutsfattare.

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

**Ingela Bendrot**

2023-03-16

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

[info@nyaostkustbanan.se](mailto:info@nyaostkustbanan.se)





## Extrainsatt styrelsesammanträde den 27 juni kl. 08.00-09.00 via TeamEngine

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Stefan Dalin	Timrå kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun punkt 16–28
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Ola Wigg	Nordanstigs kommun
Britta Knapp Thyr	Härnösands kommun
Erik Lövgren	Ånge Kommun
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun punkt 16-23

### Anmält förhinder

Malin Svanholm	Kramfors kommun
----------------	-----------------

### Kunde ej ansluta pga av tekniska problem

Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Lars Näslund	Örnsköldsviks kommun

### Deltog ej

Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen Västernorrland (adjungerad ledamot)
-------------------	---

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Henric Fuchs	Region Västernorrland
Niklas Andersson	Sundsvalls kommun
Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg
Roger Wetterstrand	Region Västernorrland

### Protokollet omfattar §§ 16–32

#### § 16 Sammanträdet öppnande

Ordförande för mötet Glenn Nordlund öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.

#### § 17 Val av justerare

Mikael Löthstam väljs att justera dagens protokoll.

## § 18 Fastställande av dagordning

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa dagordningen.

## § 19 Protokoll från föregående möte 2023-05-12

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** lägga protokollet till handlingarna.

Bilaga: Protokoll från konstituerande styrelsesammanträde 2023-05-12

## Beslutsärenden

## § 20 Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling

Från vår verksamhetsplan:

### Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling

*“För att ständigt förbättra vår verksamhet är utvärdering av olika relevanta områden viktigt. Under våren 2023 genomför styrelsen en utvärdering av styrelsens arbete, samt vd:s arbete. Nästa steg blir att utvärdera hur väl bolaget har uppfyllt de ändamål som angavs då bolaget bildades. I ett sådant arbete är det också lämpligt att titta på bolagets arbetssätt och hur samspelet med bolaget och huvudägarna och övriga ägare har fungerat. I en sådan utvärdering kan bolaget med fördel också benchmarka sig mot andra påverkansorganisationer för att tydliggöra styrkor och svagheter.”*

VU föreslår...

... att bolaget anlitar Magnus Persson som på konsultbasis utvärderar bolagets verksamhet enligt bifogad offert.

... att bolaget avsätter 150 000 för utvärderingen.

... att VU utgör Styrgrupp för arbetet.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** i enlighet med VU:s förslag.

## Informationsärende

## § 21 Kartläggning av bolagets resurs- och kompetensbehov

Vd informerar om att det i verksamhetsplanen står: *“Under 2023 är det viktigt att behov av att tydliggöra vilka resurser och kompetenser som huvudägarna kan bidra med för att säkerställa att bolaget har en tydlig förankring och koppling till ägarna. Så länge det inte är klarlagt försvåras verksamhetsplaneringen och arbetet med budgeten.”*

Huvudägarna dvs Region Gävleborg, Region Västernorrland, Gävle kommun och Sundsvalls kommun har på tjänstepersonnivå inlett ett sådant arbete.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

### **§ 22 Kick off 7–8 september**

Vd informerar om att det i verksamhetsplanen framgår att *bolaget "Under tidiga hösten bör styrelsen bjuda in berörda tjänstepersoner och chefer till en lunch-till-lunch-övning (kick off) för att tillsammans diskutera bolagets fortsatta inriktning och arbetsformer och samtidigt stärka sammanhållningen inom styrelsen och bland tjänstepersonerna."*

Vd redovisar ett förslag till program och att kallelse inom kort kommer att skickas till styrelsen samt ägarnas funktionsbrevlådor för att säkerställa att rätt tjänstepersoner bjuds in.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

### **§ 23 Hänt sedan sist**

Vd informerar om vad som hänt sedan senaste styrelsesammanträdet:

- 15 maj Möte med Trafikverkets CEF-sekretariat (Teamet)
- 23 maj Årsmöte med Stockholms Handelskammare vd deltog
- 31 maj Mötesrally på Riksdagen Nya Ostkustbanan och Botniska korridoren (vd + Henric Fuchs)
- 14 juni Möte med Stora referensgruppen
- 19-21 juni Informellt EU-möte i Östersund om militär mobilitet Nya Ostkustbanan medverkar som utställare. vice ordförande Anna Sundberg, ledamot Erik Lövgren och vd deltog. Även Lotta Rönström och Henric Fuchs deltog.
- 22 juni Annons i Gävleborgsbilaga i DI, se bilaga.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

## Beslutsärende

### § 24 Ny adjungerad ledamot från Länsstyrelsen Gävleborg

Vd berättar att Erik Lennmalm kommer att ersättas av Åsa Broman. Åsa arbetar på Länsstyrelsen Gävleborg som avdelningschef för avdelningen för Samhälle och är väl uppdaterad med Nya Ostkustbanan utveckling.

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** adjungera Åsa Broman till styrelsen

### § 25 Ekonomisk rapport för maj månad

#### Beslut

Styrelsen beslutar godkänna månadsrapporten.

## Informationsärende

### § 26 Temporärt höjd tjänstgöringsgrad för vd

Ordföranden informerar om att vd Ingela Bendrot temporärt och ofrivilligt gått upp till 75 procents tjänstgöringsgrad. Detta avser tiden 1 april - 30 juni 2023. Höjningen beror på ökad arbetsbelastning bland annat på grund av att bolaget står utan administrativt stöd och minskade arbetsinsatser från Teamet.

#### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

### § 27 Kommande aktiviteter och inbjudningar

Vd informerar om viktiga inbjudningar och aktiviteter. Bolagets närvaro beror på hur huvudägarna resurssätter bolaget. Ambitionen är att i så hög utsträckning som möjligt samverka med exv. Borniska korridoren, Norrbotniabanan samt våra Brysselkontor.

- ... 27 juni – 1 juli, Almedalsveckan vd, Lotta Rönström och Roger Wetterstrand deltar.
- ... Ev C-stämman 29/9–1/10 i Örebro
- ... M-stämman 19-22 oktober i Umeå
- ... KD-Riksting 10-12 november i Helsingborg
- ... Ev MP-kongress 17-19 november i Örebro (bemannas av miljöpartiet).
- ... 7 november invigning Logistikpark mm i Sundsvall (OBS! Nytt datum)
- ... 8 november Logistikdag Mitt

## Beslut

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

### § 28 Artikelserie om investeringar

Vd berättar om att bolaget nu inlett en artikelserie om investeringar - kommun för kommun. Syftet är att visa på den snabba utvecklingen och påminna om behovet av stärkt infrastruktur.

Artiklarna om Hudiksvall, och Ånge har publicerats. Söderhamn, Sollefteå och Övik står på tur. Arbetet görs på timbasis och det tar ca 5-6 timmar per artikel - dvs 6 000 - 7 200 kronor per artikel för skribenten. Utöver detta tillkommer kostnader för layout, samt faktagranskning.

Vi gör en karta utifrån de uppgifter som vi får in. Styrelsen uppmanas att återkoppla kring kartans funktion.

<https://www.dropbox.com/sh/z6hj2q162hzf6pv/AAD5wLdVY0NVZQ39pxJtNCGRa?dl=0>

Läs vår artikelserie här:

<https://nyaostkustbanan.se/category/artikelserie-investeringsboomen/>

## Beslut

Styrelsen beslutar

**att** notera informationen.

### § 29 Analys av regeringens direktiv till Trafikverket inriktningsplaneringen.

Lars Nilsson har gjort en analys av inriktningsbeslutet som visar att Nya Ostkustbanans budskap nått fram till regeringen. Det visar sig genom att regeringen nu vill prioritera EU:s transportpolitiska mål som finns i TEN-T, som innebär att Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan ska byggas klart till 2030. Regeringen uppdrar även åt Trafikverket att räkna samhällsnytta i hela stråk, och inte som idag små etapper.

I direct anslutning till styrelsemötet anordnas en dragning av Nilssons slutsatser.

Bilaga PM

### § 30 Sammanträdesdagar 2023/2024

## Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa följande sammanträdesdagar för 2023:

- 7-8 september Lunch till lunch-internat tillsammans med lämpliga tjänstepersoner från ägarna (exv. infrastrukturstrateger, planeringschefer). Sundsvall.

- VU 15 september kl. 13–15 (Via Team Engine)
- 29 september kl. 13–15 (Via Team Engine)
- VU 27 oktober kl. 13–15
- 7 november i Sundsvall (tid fastställs utifrån när invigningen av Logistikparken mm äger rum)

**Att** preliminärt föreslå följande sammanträdesdagar för våren 2024:

- VU 26 januari kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: Årsredovisning mm
- 9 februari kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: Årsredovisning mm
- VU 1 mars kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: VP och budget mm
- 15 mars kl. 13–15 (Via Team Engine) Ärende: VP och budget mm
- 17 maj Bolagsstämma och konstituerande styrelsemöte

Styrelsen har tidigare talat om att göra en studieresa till Bryssel. En sådan resa bör planeras in under hösten 2024.

### **§ 31 Övriga frågor**

Inga övriga frågor togs upp vid dagens sammanträde

### **§ 33 Mötets avslutande**

Ordföranden avslutar sammanträdet och tackar för visat engagemang.

Vid protokollet

Ingela Bendrot

vd

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot  
Date: 2023-08-31 16:12 CEST  
Role: Mötessekreterare  
Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund  
Date: 2023-08-31 16:26 CEST  
Role: Ordförande  
Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*Mikael Löthstam*

Mikael Löthstam  
Date: 2023-09-06 08:51 CEST  
Role: Justerare  
Signed via account: mikael.lothstam@hudiksvall.se



## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto INTÄKTER	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	2023	Utfall 2023-05		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 002	2	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	100 000	15 714	84 286	-84%
Marknadsföring & aktiviteter	795 000	648 275	146 725	-18%
Administrativa tjänster	335 000	96 989	238 011	-71%
Utredningar	700 000	385 839	314 161	-45%
Personalkostnader	1 080 000	499 299	580 701	-54%
Övriga kostnader	50 000	2 842	47 159	-94%
Finansiella	0	-658	658	0%
<b>Resultat</b>	<b>60 000</b>	<b>-1 351 703</b>	<b>1 411 703</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto INTÄKTER	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	2023	Utfall 2023-07		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 001	1	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	100 000	66 493	33 507	-34%
Marknadsföring & aktiviteter	795 000	839 213	-44 213	6%
Administrativa tjänster	335 000	145 072	189 928	-57%
Utredningar	700 000	483 589	216 411	-31%
Personalkostnader	1 080 000	763 426	316 574	-29%
Övriga kostnader	50 000	16 364	33 636	-67%
Finansiella	0	-887	887	0%
<b>Resultat</b>	<b>60 000</b>	<b>-686 731</b>	<b>746 731</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

## **Ekonomisk rapport med uppdaterad budget**

### **Konto INTÄKTER**

**Nettoomsättning**

### **RÖRELSENS KOSTNADER**

**Resekostnader**

**Marknadsföring & aktiviteter**

**Administrativa tjänster**

**Utredningar**

**Personalkostnader**

**Övriga kostnader**

**Finansiella**

### **Resultat**

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

Ny prognos 230904

Budget 2023	Prognos	Utfall 2023-08	Uppskattade framtida poster	Förväntat utfall 2023-12
-3 000 000	-3 000 000	-3 000 001		-3 000 001
100 000	40 000	107 785	64 000	171 785
795 000	520 000	1 146 854	185 401	1 332 255
335 000	325 000	170 397	114 908	285 305
700 000	600 000	483 589	158 000	641 589
1 080 000	1 062 000	899 764	471 211	1 370 975
50 000	30 000	46 757	0	46 757
0	0	-1 049	0	-1 049
60 000	-423 000	-145 904	993 519	847 615

-556 000,00

Finns i balanserat kapital



## Arbetsmaterial: Tankar om reviderad budgeten för 2024 samt finansiering 2025–2027

*Bolaget går in i ett skarpare läge i och med att Nya Ostkustbanan prioriteras starkare nu än före valet 2022. Det är därför viktigt att vi inte tappar fart. Under 2024 förväntas bolaget agera på det inriktningsunderlag som Trafikverket ska presentera 15 januari, och vi väntas skriva remissvar till 15 april. I normalfallet gr det att våra konsultkostnader ökar. Regeringen väntas lägga sin proposition under hösten, och därefter ska Riksdagen behandla proppen. Om regeringen håller samma tidsplan som Alliansregeringen 2012 – 2014 kommer proppen i oktober och beslutet i december. Det betyder att riksdagen står i fokus under slutet av 2024, och kanske också i inledningen av 2025. Direkt efter riksdagsbeslutet ger Regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram den nationella planen. Det arbetet görs under 2025 och sedan fattar regeringen beslut våren/försommaren 2026.*

*2024 är ett år med krav på hög närvaro från bolagets sida i det offentliga samtalet.*

### Åtgärder för att upprätthålla verksamhetens nivå 2024

- Kompensation för kostnadsökning, framförallt upphandlade tjänster i form av specialistkompetens inom nationell infrastrukturplanering och bedömning av samhällseffekter, kommunikationskonsulter etc.
- Kompensation för ändrat arbetsupplägg med mindre medverkan från huvudägarna, leder till fler konsulttimmar och ökad arbetsbelastning på vd.
- Vd-går temporärt upp i tid till 75 procent.
- Från och med 2024 anställs Mats Ågebrant eller någon annan person som kan avlasta vd på 30 procent.
- VU och styrelsens roll stärks och de får en större roll i omvärldsbevakning och policyarbete (sådant som Teamet tidigare skötte).
- Den stora referensgruppen aktiveras och bidrar också med omvärldsbevakning och kompetens.
- Ökad samverkan med andra exv. samarbetet Botniska Korridoren och Norrbotniabanan. Men hittills har vi ju inte lyckats få med Norrbotniabanan på att vi tillsammans ska stå under hatten "Botniska korridoren", men fortsätter få dem att gå med på det.

### Reviderad budget för 2024 samt finansiering för 2025–2027

Styrelsen och ägarna har att ta ställning till framtida ekonomiska ramar för verksamheten. Hur stor budget som krävs behöver beredas ytterligare. Även här kan arbets-PM "Underlag styrelsen fokusfrågor" vara en bra utgångspunkt, men också Magnus Perssons utvärdering av bolaget och bedömning andra liknande påverkansorganisationers ekonomiska ramar.

## **Fortsatt process för beslut om reviderad budget för 2024 samt finansiering för 2025–2027**

### **29 september styrelsemöte**

- Beslut om reviderad budget för 2023, samt hur detta ska täckas.
- Beslut om process för verksamhetsplanering och reviderad budget för 2024,
- Beslut om process för finansieringsnivå för 2025–2028

### **10 oktober kl. 09.15-10.15 Möte med lekmannarevisionen (vd + presidiet)**

- Information inför Ägarforum

### **27 oktober kl. 13–15 VU + styrelse**

- Förberedelser inför Ägarforum

### **7 november Sundsvall Ägarforum och styrelsemöte**

- Avstämning av ovanstående frågor med Ägarforum

### **VU 26 januari kl. 13–15 (Via Team Engine)**

- Ärende: Årsredovisning mm

### **9 februari kl. 13–15 Styrelsemöte (Via Team Engine)**

- Ärende: Årsredovisning mm

### **VU 1 mars kl. 13–15 VU (Via Team Engine)**

- Ärende: VP och budget mm

### **15 mars kl. 13–15 Styrelsemöte (Via Team Engine)**

- Ärende: VP och budget mm

### **17 maj Bolagsstämma och konstituerande styrelsemöte**

### **17 maj Heldag Bolagsstämma och Ägarforum Plats: ?**

- Beslut fattas vid bolagsstämma och ägarforum (vd förslår att vi 2024 gör detta som ett internt event och inte som under de senaste åren med ett publikt program).

## Styrelsesammanträde den 8 september kl. 12.00-13.25 Kulturhuset i Hudiksvall

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun (deltog via länk från §38)
Ola Wigg	Nordanstigs kommun
Knapp Britta Thyr	Härnösands kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun (§§34 – 39 samt §§45 – 46)
Malin Svanholm	Kramfors kommun (deltog via länk)

### Anmäلت förhinder

Daniel Gustavsson	Länsstyrelsen Västernorrland (adjungerad)
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg (adjungerad)
Stefan Dalin	Timrå kommun
Erik Lövgren	Ånge kommun
Lars Näslund	Örnsköldsviks kommun

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
----------------	---------------------

### Adjungerad

Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun
-----------------	----------------------

### Protokollet omfattar §§ 34–48

#### § 34 Sammanträdets öppnande

Ordförande Glenn Nordlund hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.

#### § 35 Val av justerare

##### Beslut

Styrelsen beslutade  
att välja Ola Wigg att justera dagens protokoll.

#### § 36 Fastställande av dagordning

Ordförande föreslog att val av sekreterare skulle tilläggas på dagordningen.

##### Beslut

Styrelsen beslutade  
att fastställa dagordningen med tillägg av §37 val av sekreterare.



### § 37 Val av sekreterare

Ordförande föreslog att Per Nylén väljs som sekreterare för sammanträdet.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** utse Per Nylén till sekreterare för sammanträdet.

### § 38 Protokoll från föregående möte 2023-06-27

#### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** lägga protokollet till handlingarna.

### § 39 Det ekonomiska läget samt förslag till reviderad budget för 2023

Ekonomiskt läge samt förslag till reviderad budget är utsänt till styrelsen. Den reviderade budgeten för 2023 visar ett behov av ytterligare ca 300 000 i tillskott från ägarna för 2023. I handlingarna finns en beräkning på vad ett tillskott skulle innebära för respektive ägare vid olika nivåer. VD återkommer med en mer exakt beräkning utifrån fördelningsnyckeln inför nästa sammanträde.

VD lämnar kompletterande information under sammanträdet om vad som föranlett de ökade kostnaderna.

Styrelsen diskuterade de ökade kostnaderna, aktieägaravtalet, aktieägartillskott och möjligheten till fakturering av kostnader. Styrelsen konstaterade att bolaget haft en oförändrad budget om 3 miljoner kronor per år sedan starten 2016, och att ingen uppräknings skett. Jämförbara påverkansorganisationer har väsentligt högre budget. Norrbotniabanan och Norrbotniabanegruppen förfogar – som exempel - över 9,6 miljoner per år och Oslo-Stockholm 6 miljoner per år (2022).

Ordförande föreslår att beslut om fortsatt hantering fattas på styrelsemötet den 29 september och föreläggs Ägarforum som preliminärt hålls i Sundsvall den 7 november.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** beslut om reviderad budget fattas vid nästa sammanträde.

## § 40 Fokusfrågor 2023 – 2026

Dokumentet ”Underlag styrelsen fokusfrågor” är tillsammans med verksamhetsplaneringen ett bra underlag inför kommande budgetarbete. VD har strukturerat upp vad som ligger framför bolaget den kommande tiden. I PPT-filen finns en animerad tidslinje som visar vilka moment som väntar i processen fram till nästa nationella plan.

VD lämnar kompletterande information under sammanträdet. Materialet ses som arbetsmaterial tills styrelsen erhållit beslut om de ekonomiska och verksamhetsmässiga ramarna från ägarna. Det utvärderingsunderlag som nu tas fram bör tas med i det fortsatta arbetet.

Beslut om fortsatt hantering av verksamhetsplanering föreslås fattas på styrelsemötet den 29 september och föreläggas Ägarforum som preliminärt hålls i Sundsvall den 7 november.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** det underlag som nu tas fram i form av utvärdering tas med i arbetet, samt

**att** beslut om verksamhetsplanering fattas vid nästa sammanträde 29 september.

## § 41 Reviderad budget 2024 samt plan 2025 – 2026

Styrelsen diskuterade process för reviderad budget för 2024 samt plan för 2025 – 2026. Styrelsen diskuterade bland annat att indexuppräknning aldrig har gjorts sedan bolaget bildades 2016.

Styrelsen förde också en diskussion om ägarnas insats i form av annat stöd än rent ekonomiskt, teamets roll, och hur olika nivåer på verksamhet och ekonomi kan se ut framöver.

VD lämnade kompletterande information under sammanträdet om bolagets utmaningar framgent.

Ordförande föreslog att beslut om fortsatt hantering fattas på nästa sammanträde 29 september samt föreläggs Ägarforum som preliminärt hålls i Sundsvall den 7 november.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit informationen, samt

**att** beslut om fortsatt hantering fattas på nästa sammanträde den 29 september, samt

**att** frågan föreläggs nästa Ägarforum som preliminärt hålls i Sundsvall den 7 november.

## § 42 Hänt sedan senaste styrelsemötet 26 juni

VD informerar om vad som hänt sedan senaste styrelsesammanträdet:

- Välbesökt seminarium i Almedalen <https://nyaostkustbanan.se/botniska-korridoren-narmare-ett-genomforande-an-nagonsin-tidigare/>.
- Möte med statssekreterare Christian Danielsson om EU-frågor.
- Lunchmöte med Monika Lingegård, koncernchef SJ.
- Utvärderingen av bolagets verksamhet är inledd och avslutas inom kort.
- Kick-off i Hudiksvall.
- Pågående arbete inom den Botniska korridoren.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## § 43 Kommande aktiviteter och inbjudningar

VD informerar om kommande aktiviteter och inbjudningar:

- 11-12 oktober – Bünsowdagarna i Sundsvall där VD medverkar i ett panelsamtal.
- 19-22 oktober – Moderaternas partistämman i Umeå.
- 10-12 november – Kristdemokraternas riksting i Helsingborg.
- 7 november – invigning av Sundsvallspusslet samt styrelsemöte.
- 8 november – logistikdag "Mitt Sundsvall".
- 17-18 januari – transportforum i Linköping.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## § 44 Uppföljning av konsultavtal

Bolaget har sedan starten arbetat med Sweco, Hellsten Kommunikation, och på senare år även Trogon Consulting, Ågebrant Media samt Maria of Sweden. VD tar vid behov in offerter och har årligen säkerställt att vi har erforderliga avtal och att vi inte överskrider 700 000 kronor som är gränsen för direktupphandling.

Inför sammanträdet har VD föreslagit ett antal rutiner och åtgärder för att säkerställa en ändamålsenlig hantering av upphandling och avtal. VD lämnar kompletterande information under sammanträdet. Styrelsen diskuterade LOU och hanteringen av konsultupphandling och beslutade att frågan tas upp på nytt på nästa styrelsemöte.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** ge Mikael Löthstam, i samråd med VD, i uppdrag att diskutera frågan om upphandling med Hudiksvalls kommuns upphandlingsenhet, samt

**att** frågan tas upp på nytt på nästa styrelsemöte.

## § 45 Administrativt stöd

Sundsvalls kommun har inte hittat någon lösning på frågan om administrativt stöd till bolaget. VD har bland annat identifierat uppgifter som lagts över på Sundsvalls Servicecenter, samt på Hellsten Kommunikation. VD har också jobbat igenom styrelseportalen TeamEngine för att den ska fungera mer optimalt utifrån bolagets specifika behov.

Det som saknas är en lösning av styrelseadministrationen. VD har därför i samråd med ordföranden anlitat Per Nylén som tills vidare sköter en del av styrelseadministrationen, med fokus på protokollen och efterarbetet. VD svarar för mötesplaneringen och att lägga upp kallelser och agendor. Detta är en kortsiktig lösning fram till årsskiftet.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## § 46 Övriga frågor

VD lyfte frågan om att bjuda in Trafikverkets Generaldirektör samt de nya regiondirektörerna till styrelsesammanträdet den 7 november. VD föreslog även att bjuda in Magnus Persson, som arbetar med utvärderingen av bolaget, till ett digitalt lunchmöte med styrelsen den 19 oktober.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** bjuda in Trafikverkets Generaldirektör samt de nya regiondirektörerna till styrelsesammanträdet den 7 november.

**att** bjuda in Magnus Persson till ett digitalt lunchmöte med styrelsen den 19 oktober.

## § 47 Kommande sammanträden

Styrelsen har sedan tidigare fastställt följande sammanträdesdagar för hösten 2023:

- VU 15 september kl 13 – 15 (via Team Engine).
- Styrelsemöte 29 september kl 13–15 (Via Team Engine).
- VU 27 oktober kl. 13–15 (via Team Engine).
- 7 november i Sundsvall (tid fastställs utifrån när invigningen av Logistikparken m m äger rum).

Styrelsen har vidare föreslagit följande sammanträdesdagar för våren 2024:

- VU 26 januari kl 13 – 15 (via Team Engine). Ärende: årsredovisning m m.
- Styrelsemöte 9 februari kl. 13–15 (Via Team Engine). Ärende: årsredovisning mm
- VU 1 mars kl 13–15 (via Team Engine). Ärende: VP och budget m m.
- Styrelsemöte 15 mars kl 13–15 (via Team Engine). Ärende: VP och budget m m.
- Bolagsstämma samt konstituerande styrelsemöte 17 maj.

Ordföranden föreslår att styrelsesammanträdet den 29 september läggs på förmiddagen (10.00-12.00) för att undvika krock med Regionala Samverkansrådet i Västernorrland.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** ändra tiden för styrelsemötet den 29 september till kl 10.00-12.00.

## § 48 Mötet avslutas

Ordförande avslutar sammanträdet och tackar för visat engagemang under styrelsedagarna.

Vid protokollet

Per Nylén

*Per Nylén*

Per Nylén

Date: 2023-09-14 16:15 CEST

Signed via account: per@pantastic.se

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot

Date: 2023-09-14 16:48 CEST

Role: vd

Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

*Ola Wigg*

Ola Wigg

Date: 2023-09-14 17:36 CEST

Role: Kommunstyrelsens ordförande Nordanstigs komm

Signed via account: ola.wigg@nordanstig.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2023-09-15 06:30 CEST

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

# Ekonomiskt läge och reviderad budget för 2023

## Bakgrund och sammanfattning

När Nya Ostkustbanan bildades 2015 beslutades om en årlig budget om 3 miljoner kronor. Budgeten har varit oförändrad sedan dess. En av grundtankarna vid bildandet av bolaget var att bolaget snabbt skulle kunna anpassa sin verksamhet till yttre omständigheter och på sätt alltid agera proaktivt. Det har inneburit att omdisponeringar i budgeten anpassade till de behov som har uppkommit har gjorts löpande under året av vd.

Sammanställningen nedan visar att bolaget haft både underskott och överskott sedan starten, men över tid har budgeten gått ihop. De stora variationerna hör ihop med ägarnas grundidé när bolaget bildades. Bolaget ska snabbfotat kunna agera resolut när det behövs, men bolaget ska samtidigt inte ägna sig åt onödiga insatser. Det är – som exempel - därför vi sedan 2016 enbart har ordnat tre seminarier i Almedalen, alla mycket framgångsrika och helt rätt i tiden i förhållande till den nationella planeringen.

	Resultat
2016	183 223,67
2017	-103 656,51
2018	-95 577,14
2019	482 209,70
2020	396 748,27
2021	32 007,52
2022	-194 626,48

Bolaget har aldrig begärt höjda anslag från ägarna, utan balanserat kostnader och intäkter över tid. Diskussioner har emellanåt förts i styrelsen huruvida budgeten borde räknas upp årligen för att möta de kostnadsökningar som förekommer. Men någon sådan uppräknings har inte gjorts.

Idag är kostnadsläget något helt annat än när bolaget bildades och det har blivit svårare att balansera budget och samtidigt uppnå bolagets verksamhetsmål.

Beräkning av sammansatt ränta på ursprungsbudgeten om 3 miljoner kronor från 2016 och fram till 2023 landar på en årlig budget om 3,5 miljoner, se tabell på nästa sida.

År	Budget	Årlig uppräknig
2015	2 000 000 kr	
2016	3 000 000 kr	1,02
2017	3 060 000 kr	1,02
2018	3 121 200 kr	1,02
2019	3 183 624 kr	1,02
2020	3 247 296 kr	1,02
2021	3 312 242 kr	1,02
2022	3 378 487 kr	1,02
2023	3 446 057 kr	1,02
2024	3 514 978 kr	1,02
2025	3 585 278 kr	1,02
2026	3 656 983 kr	1,02
2027	3 730 123 kr	1,02
2028	3 804 725 kr	1,02
2029	3 880 820 kr	1,02
2030	3 958 436 kr	1,02

Jämförbara påverkansbolag har mer än dubbelt så stor budget som Nya Ostkustbanan. Norrbotniabane-gruppen och Norrbotniabanan AB har **8,9 miljoner per år** och Oslo-Stockholm 2.55 har **6 miljoner per år**.

För första gången sedan bolagets bildande står bolaget inför en situation som innebär ett behov av ägartillskott. Prognosticerat underskott för 2023 beräknas till cirka 300 000 kronor. Enligt Aktieägaravtalet §7 kan ett sådant tillskott genereras genom att ägarna köper tjänster från bolaget, utifrån respektive ägarandel.

En framgångsfaktor och förklaring till att Nya Ostkustbanan har kunnat gå runt på en budget om 3 miljoner kronor per år har varit tack vare att huvudägarna har tillhandahållit personella resurser till bolaget, samt att vd har en tjänstgöringsgrad på 50 procent, även om insatserna ofta i verkligheten överstigit en halvtidstjänst.

### Hantering av 2023 års underskott

Axel Hellhoff chef för redovisningsenheten på Servicecenter i Region Västernorrland rekommenderar att bolaget fakturerar ut kostnaderna istället för att begära tillskott från ägarna. En sådan möjlighet finns enligt vårt aktieägaravtal §7.



En fördel med tillvägagångssättet är att det endast är det faktiska underskottet som faktureras ut till ägarna. Nedan tabell visar hur kostnaderna skulle fördelas per ägare vid ett underskott om 300 000 kronor.

**Fördelningen av kostnaderna per ägare enligt fördelningsnyckeln i bolagets Aktieägaravtal vid ett underskott om 300 000 kronor**

<b>Ägare</b>	<b>Fördelningsnyckel</b>	<b>Belopp</b>
		<b>300 000,00</b>
Region Gävleborg	34,80%	<b>104 400,00</b>
Region Västernorrland	25%	<b>75 000,00</b>
Gävle kommun	8,78%	<b>26 340,00</b>
Hudiksvall Kommun	3,30%	<b>9 900,00</b>
Härnösand Kommun	2,50%	<b>7 500,00</b>
Kramfors Kommun	1,90%	<b>5 700,00</b>
Nordanstig Kommun	0,85%	<b>2 550,00</b>
Sundsvall Kommun	10%	<b>30 000,00</b>
Södershamn Kommun	2,27%	<b>6 810,00</b>
Örnsköldsvik Kommun	5,70%	<b>17 100,00</b>
Sollefteå Kommun	2%	<b>6 000,00</b>
Ånge Kommun	1%	<b>3 000,00</b>
Timrå Kommun	1,90%	<b>5 700,00</b>

I följande bilaga redovisas dels historiskt hur bolagets kostnader har flukturerat och varför, men framförallt vilka åtgärder som föreslås vidtas för att minska underskottet för 2023 och skapa en stabil finansiell situation framåt.

Därefter bör bolaget revidera den långsiktiga finansieringen för 2025 – 2027 (beslut tas på ordinarie bolagsstämma 2024). Formerna för detta berörs i ett separat PM.

## Bilaga

### Hur varierar kostnader över tid?

Bolaget skuggar den nationella infrastrukturprocessen och eftersom den varierar från mandatperiod till mandatperiod är det viktigt att ha goda politiska ingångar och kunna vara snabbfotad. Bolaget har en mycket god kunskap om hur våra påverkansinsatser ska riktas. Beroende på var vi befinner oss i processen riktas insatser mot olika målgrupper och olika kanaler används.

Generellt gäller att bolaget ökar sin verksamhet valåret och året före valåret. Vilket innebar högre kostnader för åren 2017–2018 och 2021–2022. I normalfallet är året efter valåret ett år med lägre kostnader, vilket 2019 tydligt visar.

2020 blev ett stort överskott tack vare – eller på grund – av pandemin.

2021 var året före valår. Året före ett valår måste verksamheten och vår argumentation trappas upp. Även om vi inte kunde genomföra lika många fysiska aktiviteter som vanligt, så trappades vår aktivitet på sociala medier upp. En mycket uppmärksam godstudie, samt två rapporter om Nya Ostkustbanan effekter på arbetsmarknadsförstoringen presenterades. Därefter genomfördes en partigranskning som visade sig vara helt avgörande inför valet 2022. Vi anordnade även seminarium i Riksdagen. Sammanlagt publicerades ett 40-tal inlägg på vår hemsida och aktiviteten var hög på LinkedIn och Facebook. Tack vare begränsningar i antalet fysiska möten och event fick bolaget ett mindre överskott för 2021. Fram till att bolaget fick den nya hemsidan förra hösten var det vd som skrev och lade in huvuddelen av allt innehåll, och Hellsten Kommunikation jobbade med korrekturläsning, layout och design.

### Stort politiskt genombrott 2022

Våren 2022 hade vi en mycket hög aktivitetsnivå. Trafikverkets förslag om att stryka Gävle-Kringlan ställde stora krav på bolaget att mobilisera alla resurser för att förhindra att Trafikverkets förslag godtogs av regeringen.

2022 blev därför ett extremt viktigt verksamhetsår för Nya Ostkustbanan. Plötsligt var bolaget i fokus på ett för oss helt nytt sätt. Den nationella politiken visade mycket starkt intresse. Vi planerade och förberedde studiebesök och under våren besökte flera olika partiledare (Buch, Kristersson, Stenevi) samt andra högnivåpolitiker Sundsvall och Gävle för att göra utspel om Nya Ostkustbanan.

Vårt intensiva arbete gav resultat. Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna gjorde under våren 2022 mycket starka utfästelser om att Nya Ostkustbanan skulle

prioriteras och regeringen tog in Gävle-Kringlan i planen igen. Alla partier visade starkt intresse och starkt stöd för Nya Ostkustbanan. Samtidigt ökade stödet från andra samhällsaktörer, bland annat agerade både Länsstyrelserna och olika näringslivsorganisationer kraftfullt för Nya Ostkustbanan.

I remissvaren till regeringen var Nya Ostkustbanan ett av de objekt som fick bredast stöd. Samtidigt hade vårt arbete tillsammans med Botniska korridorerna och North Sweden European Office lett till att frågan om utbyggd järnväg i norra Sverige hade tydliggjorts ytterligare, inte minst på EU-nivån. Vi trappade även upp vårt arbete på EU-nivån med flera viktiga möten.

Regeringens beslut i juni 2022 om att lyfta in Nya Ostkustbanan igen och lägga in ännu mer resurser var helt avgörande för oss. *Notera att av alla pengar i nationella infrastrukturplanen (runt 900 miljarder) var det bara 25 miljarder som omfördelades och av dessa gick 5 miljarder till Nya Ostkustbanan. Utan Nya Ostkustbanans insatser hade detta inte inträffat.*

Under valåret 2022 landade kostnaderna för bolaget på 3 194 000 kronor. Att jämföra med att den rödgröna regeringen lyfte in Gävle-Kringlan till en kostnad av 5 000 000 000 kronor i planen, och att M, KD och L utlovade att Nya Ostkustbanan skulle prioriteras i nästa plan.

Under 2022 kraftsamlade bolaget för att fylla ut sin nya kostym:

- Kraftsamling inför planbeslutet i form av utspel i sociala medier, på remissmöten, i debattartiklar och nyhetsinslag.
- Aktiv kommunikation före och under valrörelsen, med exempelvis filmade inslag med ledande partipolitiska företrädare, budskapsplattor med partiernas budskap och en förnyad partigranskning för att dokumentera partiernas utfästelser.
- Skraddarsydd budskap, bland annat genom personliga PM till de partiföreträdare som besökte våra regioner.
- Ny hemsida med en ny kommunikation. Nu mer fokus på "hur" Nya Ostkustbanan ska byggas ut, mindre på varför.
- Ny grafisk profil.
- En stor Jubileumsutställning togs fram.
- Välbesökt 95-årsjubileum anordnades i Stockholm i november. På plats var statsekreterare Davidson, ledande företrädare från Trafikutskottet bland annat ordöranden Heie, landshövdingar, SJ:s koncernchef, ledande påverkansorganisationer inom järnvägsområdet, näringslivsorganisationer såsom Handelkamrarna och Svenskt Näringsliv.
- Utöver insatser i Sverige deltog Nya Ostkustbanan också på viktiga EU-möten, bland annat Connecting Europe Day i Lyon.

## 2023 – första halvåret

En knäckfråga som förblev olöst i samband med att styrelsen fattade beslut om verksamhetsplan och budget för 2023 och 2024 var huruvida huvudägarna även fortsättningsvis ska ställa personella resurser till bolagets förfogande.

### Från det extrainsatta styrelsesammanträdet där budget och VP fastställdes:

*”Det föreligger oklarheter kring hur bolaget ska resurssättas. Sedan bolagets start har vi tillämpat en modell där huvudägarna (Region Västernorrland, Region Gävleborg, Sundsvalls Kommun och Gävle Kommun) medverkat aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs bidragit med information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Nya Ostkustbanan.*

*Om denna modell helt eller delvis skulle överges kommer förutsättningarna för bolagets verksamhet att ändras. Om ägarna minskar sitt engagemang i bolaget kommer det att leda till att den lokala och regionala förankringen försvagas, men också att det blir svårt att uppnå den nuvarande ambitionsnivån med oförändrade finansiella resurser.*

*Budgetförslaget utgår ifrån att ägarna medverkar aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs enlighet med den verksamhetsplan som styrelsen beslutade om på förra styrelsemötet.”*

En rad faktorer har drivit upp kostnaderna kraftigt, vissa har med hög aktivitetsnivå att göra, andra med förändringar i kostnadsbild och organisation:

- Minskade insatser från huvudägarna.
- Vd gick upp till 75 procents tjänstegrad april-juni 2023.
- Ökade kostnader för konsulter, dels på grund av ökad användning, dels på grund av kraftigt höjda timpriser (30 procent).
- Professionell skribent (Mats Ågebrant) har anlåtats för förbättra vår kommunikation och skapa intressantare inlägg i våra medier vilket ökat kostnaderna. *Fram till hösten 2022 skrev vd nästan alla inlägg på hemsidan, och också alla inlägg på Facebook och LinkedIn.*
- Den nya politiska situationen har ställt höga krav på bolaget att synas och spela en aktiv roll i samhällsdebatten. Under 2023 har bolaget varit utställare och/eller medverkat på:
  - Västerbottendagarna i Stockholm,
  - Järnvägsforum Norr (vd var programansvarig för eventet på konsultbasis, flertal personer från Teamet medverkade. Rönström och Fuchs från scenen, övriga i publiken).
  - C-stämman (vd)
  - KD-dagarna (vd, Rönström och Fuchs)

- Moderaternas Sverigemöte (vd och Rönström)
- EU-event om militär mobilitet i Östersund (vd, Rönström och Fuchs)
- Arrangör av ett välbesökt seminarium i Almedalen (vd, Rönström och Wetterstrand)
- Vd:s lön räknades upp för första gången sedan 2016, vilket innebar att en retroaktiv kostnad hamnade på 2023.
- En större kostnadspost (konsult) hamnade på 2023, istället för 2022 vilket gjorde att vi gick in med lägre ram än planerat.
- Investeringskartan drog oväntat stora resurser (30 000), eftersom layouten fick göras om flera gånger eftersom det kom in så många exempel på investeringar.
- Bolagsstämman var också dyrare än vanligt, eftersom vi hade en moderator som höll ihop eventet och att vi hade Jubileumsutställningen på plats. Vi hade också tagit fram filmen om Gävle. I den nya politiska situationen var det motiverat att ordna ett högprofilerat event och försöka säkerställa fortsatt politiskt stöd.

Tack vare förhöjd verksamhetsnivå och deltagande på dessa event och andra viktiga event (främst i Stockholm) hade vi en väldigt hög synlighet, och fick möjligheter till viktiga personliga möten – framförallt på event med M och KD, samt i Almedalen. När regeringen i juni presenterade sina direktiv till inriktningsplaneringen såg vi att vårt arbete gett resultat. De frågor vi ville få in i detta skede fanns med!

Att medverka på ett stort partievent kan kostar upp emot 80 000 kronor inkl. utställaravgift, resor, logi och frakt av monter. Olyckligtvis (ur budgetsynpunkt) är 2023 ett år där både M och KD har två tunga partievent vardera, event som är nästan omöjligt att inte prioritera.

Vd har också träffat ledande trafikpolitiska talespersoner för S, SD, M, KD, C och MP, och har också haft bra kontakter med trafikpolitiska talespersoner för L och V. Dessa möten innebar inga kostnader, mer än den arbetstid som det tar att planera och genomföra.

### **I den reviderade budgeten för 2023 föreslår vd följande åtgärder för att spara på kostnaderna:**

- Hålla nere alla löpande kostnader som går att påverka.
- Senarelägga film om noden Sundsvall. Kostnad ca 60 000 – 90 000 kronor. Inplaneras istället våren 2024.
- Inga externa talare på Kickoffen. Besparing runt 25 000 kronor för två konsulter som deltar på plats (omkostnader inräknade).
- Inget seminarium på Riksdagen. Bättre timing med seminarium till våren.  
*Istället kan partivisa möten bokas utan kostnad.*

- Ingen medverkan på Korridorsforum i Bryssel 14-15 november. Sparar sannolikt in runt 20 000 kronor (hotell, flyg och mat 4 dagar).
- Ingen utställarmedverkan på Logistikdag Mitt i Sundsvall, men däremot ska vi försöka intressera dem för vår jubileumsutställning.
- Ingen medverkan på följande partievent: L, SD, MP och V.
- Ingen medverkan på Logistik dag Norr i Luleå i november. Besparing ca 8 000 kronor resa/logi. En utställarplats kostar 25 000.

### I den reviderade budgeten föreslår vd följande åtgärder för att värna verksamheten:

- Kickoffen genomförs som planerat den 7-8 september, men med lite ändrat upplägg.
- Magnus Perssons utvärdering av bolaget genomförs som planerat.
- Bolaget medverkar på Moderaternas partistämma och KD:s Riksting, åtgärder för att minska kostnaderna undersöks. Tyvärr vill inte Norrbotniabanan ha en gemensam monter. Samarbetet Botniska korridoren deltar gärna, men utan egen monter. (Vilket fungerar bra om både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan är på plats med monter).
- Vd går upp till 75 % i september till december.
- Om det bedöms finnas en ekonomisk möjlighet kommer ny speakertext läggas på vår [lilla film som beskriver Sundsvallspusslet](#). Kostnaden ligger på runt 5 000 kronor, vi tar in en offert för att undersöka lite mer exakt.
- Pengar avsätts för administrativt stöd för september-december, men vi har ingen permanent lösning på plats.
- Styrelsemöte genomförs i Sundsvall som planerat den 7 november.

### Konsekvenser

Verksamheten kan inte hålla lika hög nivå som tidigare. Aktivitetsnivån blir mycket lägre på helheten med svagare profilering i samhällsdebatten, på sociala medier och i personliga möten.

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto INTÄKTER	Budget		Budget-Utfall	Budget-utfall %
	2023	Utfall 2023-06		
Nettoomsättning	-3 000 000	-3 000 001	1	0%
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
Resekostnader	100 000	63 863	36 137	-36%
Marknadsföring & aktiviteter	795 000	750 023	44 977	-6%
Administrativa tjänster	335 000	137 097	197 903	-59%
Utredningar	700 000	402 139	297 861	-43%
Personalkostnader	1 080 000	811 859	268 141	-25%
Övriga kostnader	50 000	13 969	36 031	-72%
Finansiella	0	-773	773	0%
<b>Resultat</b>	<b>60 000</b>	<b>-821 825</b>	<b>881 825</b>	

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

# Ekonomiskt läge och reviderad budget för 2023

## Bakgrund och sammanfattning

När Nya Ostkustbanan bildades 2015 beslutades om en årlig budget om 3 miljoner kronor. Budgeten har varit oförändrad sedan dess. En av grundtankarna vid bildandet av bolaget var att bolaget snabbt skulle kunna anpassa sin verksamhet till yttre omständigheter och på sätt alltid agera proaktivt. Det har inneburit att omdisponeringar i budgeten anpassade till de behov som har uppkommit har gjorts löpande under året av vd.

Sammanställningen nedan visar att bolaget haft både underskott och överskott sedan starten, men över tid har budgeten gått ihop. De stora variationerna hör ihop med ägarnas grundidé när bolaget bildades. Bolaget ska snabbfotat kunna agera resolut när det behövs, men bolaget ska samtidigt inte ägna sig åt onödiga insatser. Det är – som exempel - därför vi sedan 2016 enbart har ordnat tre seminarier i Almedalen, alla mycket framgångsrika och helt rätt i tiden i förhållande till den nationella planeringen.

	Resultat
2016	183 223,67
2017	-103 656,51
2018	-95 577,14
2019	482 209,70
2020	396 748,27
2021	32 007,52
2022	-194 626,48

Bolaget har aldrig begärt höjda anslag från ägarna, utan balanserat kostnader och intäkter över tid. Diskussioner har emellanåt förts i styrelsen huruvida budgeten borde räknas upp årligen för att möta de kostnadsökningar som förekommer. Men någon sådan uppräknings har inte gjorts.

Idag är kostnadsläget något helt annat än när bolaget bildades och det har blivit svårare att balansera budget och samtidigt uppnå bolagets verksamhetsmål.

Beräkning av sammansatt ränta på ursprungsbudgeten om 3 miljoner kronor från 2016 och fram till 2023 landar på en årlig budget om 3,5 miljoner, se tabell på nästa sida.



År	Budget	Årlig uppräknig
2015	2 000 000 kr	
2016	3 000 000 kr	1,02
2017	3 060 000 kr	1,02
2018	3 121 200 kr	1,02
2019	3 183 624 kr	1,02
2020	3 247 296 kr	1,02
2021	3 312 242 kr	1,02
2022	3 378 487 kr	1,02
2023	3 446 057 kr	1,02
2024	3 514 978 kr	1,02
2025	3 585 278 kr	1,02
2026	3 656 983 kr	1,02
2027	3 730 123 kr	1,02
2028	3 804 725 kr	1,02
2029	3 880 820 kr	1,02
2030	3 958 436 kr	1,02

Jämförbara påverkansbolag har mer än dubbelt så stor budget som Nya Ostkustbanan. Norrbotniabane-gruppen och Norrbotniabanan AB har **8,9 miljoner per år** och Oslo-Stockholm 2.55 har **6 miljoner per år**.

För första gången sedan bolagets bildande står bolaget inför en situation som innebär ett behov av ägartillskott. Prognosticerat underskott för 2023 beräknas till cirka 300 000 kronor. Enligt Aktieägaravtalet §7 kan ett sådant tillskott genereras genom att ägarna köper tjänster från bolaget, utifrån respektive ägarandel.

En framgångsfaktor och förklaring till att Nya Ostkustbanan har kunnat gå runt på en budget om 3 miljoner kronor per år har varit tack vare att huvudägarna har tillhandahållit personella resurser till bolaget, samt att vd har en tjänstgöringsgrad på 50 procent, även om insatserna ofta i verkligheten överstigit en halvtidstjänst.

### Hantering av 2023 års underskott

Axel Hellhoff chef för redovisningsenheten på Servicecenter i Region Västernorrland rekommenderar att bolaget fakturerar ut kostnaderna istället för att begära tillskott från ägarna. En sådan möjlighet finns enligt vårt aktieägaravtal §7.

En fördel med tillvägagångssättet är att det endast är det faktiska underskottet som faktureras ut till ägarna. Nedan tabell visar hur kostnaderna skulle fördelas per ägare vid ett underskott om 300 000 kronor.

**Fördelningen av kostnaderna per ägare enligt fördelningsnyckeln i bolagets Aktieägaravtal vid ett underskott om 300 000 kronor**

<b>Ägare</b>	<b>Fördelningsnyckel</b>	<b>Belopp</b>
		<b>300 000,00</b>
Region Gävleborg	34,80%	<b>104 400,00</b>
Region Västernorrland	25%	<b>75 000,00</b>
Gävle kommun	8,78%	<b>26 340,00</b>
Hudiksvall Kommun	3,30%	<b>9 900,00</b>
Härnösand Kommun	2,50%	<b>7 500,00</b>
Kramfors Kommun	1,90%	<b>5 700,00</b>
Nordanstig Kommun	0,85%	<b>2 550,00</b>
Sundsvall Kommun	10%	<b>30 000,00</b>
Södershamn Kommun	2,27%	<b>6 810,00</b>
Örnsköldsvik Kommun	5,70%	<b>17 100,00</b>
Sollefteå Kommun	2%	<b>6 000,00</b>
Ånge Kommun	1%	<b>3 000,00</b>
Timrå Kommun	1,90%	<b>5 700,00</b>

I följande bilaga redovisas dels historiskt hur bolagets kostnader har flukturerat och varför, men framförallt vilka åtgärder som föreslås vidtas för att minska underskottet för 2023 och skapa en stabil finansiell situation framåt.

Därefter bör bolaget revidera den långsiktiga finansieringen för 2025 – 2027 (beslut tas på ordinarie bolagsstämma 2024). Formerna för detta berörs i ett separat PM.

## Bilaga

### Hur varierar kostnader över tid?

Bolaget skuggar den nationella infrastrukturprocessen och eftersom den varierar från mandatperiod till mandatperiod är det viktigt att ha goda politiska ingångar och kunna vara snabbfotad. Bolaget har en mycket god kunskap om hur våra påverkansinsatser ska riktas. Beroende på var vi befinner oss i processen riktas insatser mot olika målgrupper och olika kanaler används.

Generellt gäller att bolaget ökar sin verksamhet valåret och året före valåret. Vilket innebar högre kostnader för åren 2017–2018 och 2021–2022. I normalfallet är året efter valåret ett år med lägre kostnader, vilket 2019 tydligt visar.

2020 blev ett stort överskott tack vare – eller på grund – av pandemin.

2021 var året före valår. Året före ett valår måste verksamheten och vår argumentation trappas upp. Även om vi inte kunde genomföra lika många fysiska aktiviteter som vanligt, så trappades vår aktivitet på sociala medier upp. En mycket uppmärksam godstudie, samt två rapporter om Nya Ostkustbanan effekter på arbetsmarknadsförstoringen presenterades. Därefter genomfördes en partigranskning som visade sig vara helt avgörande inför valet 2022. Vi anordnade även seminarium i Riksdagen. Sammanlagt publicerades ett 40-tal inlägg på vår hemsida och aktiviteten var hög på LinkedIn och Facebook. Tack vare begränsningar i antalet fysiska möten och event fick bolaget ett mindre överskott för 2021. Fram till att bolaget fick den nya hemsidan förra hösten var det vd som skrev och lade in huvuddelen av allt innehåll, och Hellsten Kommunikation jobbade med korrekturläsning, layout och design.

### Stort politiskt genombrott 2022

Våren 2022 hade vi en mycket hög aktivitetsnivå. Trafikverkets förslag om att stryka Gävle-Kringlan ställde stora krav på bolaget att mobilisera alla resurser för att förhindra att Trafikverkets förslag godtogs av regeringen.

2022 blev därför ett extremt viktigt verksamhetsår för Nya Ostkustbanan. Plötsligt var bolaget i fokus på ett för oss helt nytt sätt. Den nationella politiken visade mycket starkt intresse. Vi planerade och förberedde studiebesök och under våren besökte flera olika partiledare (Buch, Kristersson, Stenevi) samt andra högnivåpolitiker Sundsvall och Gävle för att göra utspel om Nya Ostkustbanan.

Vårt intensiva arbete gav resultat. Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna gjorde under våren 2022 mycket starka utfästelser om att Nya Ostkustbanan skulle

prioriteras och regeringen tog in Gävle-Kringlan i planen igen. Alla partier visade starkt intresse och starkt stöd för Nya Ostkustbanan. Samtidigt ökade stödet från andra samhällsaktörer, bland annat agerade både Länsstyrelserna och olika näringslivsorganisationer kraftfullt för Nya Ostkustbanan.

I remissvaren till regeringen var Nya Ostkustbanan ett av de objekt som fick bredast stöd. Samtidigt hade vårt arbete tillsammans med Botniska korridorerna och North Sweden European Office lett till att frågan om utbyggd järnväg i norra Sverige hade tydliggjorts ytterligare, inte minst på EU-nivån. Vi trappade även upp vårt arbete på EU-nivån med flera viktiga möten.

Regeringens beslut i juni 2022 om att lyfta in Nya Ostkustbanan igen och lägga in ännu mer resurser var helt avgörande för oss. *Notera att av alla pengar i nationella infrastrukturplanen (runt 900 miljarder) var det bara 25 miljarder som omfördelades och av dessa gick 5 miljarder till Nya Ostkustbanan. Utan Nya Ostkustbanans insatser hade detta inte inträffat.*

Under valåret 2022 landade kostnaderna för bolaget på 3 194 000 kronor. Att jämföra med att den rödgröna regeringen lyfte in Gävle-Kringlan till en kostnad av 5 000 000 000 kronor i planen, och att M, KD och L utlovade att Nya Ostkustbanan skulle prioriteras i nästa plan.

Under 2022 kraftsamlade bolaget för att fylla ut sin nya kostym:

- Kraftsamling inför planbeslutet i form av utspel i sociala medier, på remissmöten, i debattartiklar och nyhetsinslag.
- Aktiv kommunikation före och under valrörelsen, med exempelvis filmade inslag med ledande partipolitiska företrädare, budskapsplattor med partiernas budskap och en förnyad partigranskning för att dokumentera partiernas utfästelser.
- Skraddarsydd budskap, bland annat genom personliga PM till de partiföreträdare som besökte våra regioner.
- Ny hemsida med en ny kommunikation. Nu mer fokus på "hur" Nya Ostkustbanan ska byggas ut, mindre på varför.
- Ny grafisk profil.
- En stor Jubileumsutställning togs fram.
- Välbesökt 95-årsjubileum anordnades i Stockholm i november. På plats var statsekreterare Davidson, ledande företrädare från Trafikutskottet bland annat ordöranden Heie, landshövdingar, SJ:s koncernchef, ledande påverkansorganisationer inom järnvägsområdet, näringslivsorganisationer såsom Handelkamrarna och Svenskt Näringsliv.
- Utöver insatser i Sverige deltog Nya Ostkustbanan också på viktiga EU-möten, bland annat Connecting Europe Day i Lyon.

## 2023 – första halvåret

En knäckfråga som förblev olöst i samband med att styrelsen fattade beslut om verksamhetsplan och budget för 2023 och 2024 var huruvida huvudägarna även fortsättningsvis ska ställa personella resurser till bolagets förfogande.

### Från det extrainsatta styrelsesammanträdet där budget och VP fastställdes:

*”Det föreligger oklarheter kring hur bolaget ska resurssättas. Sedan bolagets start har vi tillämpat en modell där huvudägarna (Region Västernorrland, Region Gävleborg, Sundsvalls Kommun och Gävle Kommun) medverkat aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs bidragit med information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Nya Ostkustbanan.*

*Om denna modell helt eller delvis skulle överges kommer förutsättningarna för bolagets verksamhet att ändras. Om ägarna minskar sitt engagemang i bolaget kommer det att leda till att den lokala och regionala förankringen försvagas, men också att det blir svårt att uppnå den nuvarande ambitionsnivån med oförändrade finansiella resurser.*

*Budgetförslaget utgår ifrån att ägarna medverkar aktivt i bolagets kärnuppdrag, dvs enlighet med den verksamhetsplan som styrelsen beslutade om på förra styrelsemötet.”*

En rad faktorer har drivit upp kostnaderna kraftigt, vissa har med hög aktivitetsnivå att göra, andra med förändringar i kostnadsbild och organisation:

- Minskade insatser från huvudägarna.
- Vd gick upp till 75 procents tjänstegrad april-juni 2023.
- Ökade kostnader för konsulter, dels på grund av ökad användning, dels på grund av kraftigt höjda timpriser (30 procent).
- Professionell skribent (Mats Ågebrant) har anlåtats för förbättra vår kommunikation och skapa intressantare inlägg i våra medier vilket ökat kostnaderna. *Fram till hösten 2022 skrev vd nästan alla inlägg på hemsidan, och också alla inlägg på Facebook och LinkedIn.*
- Den nya politiska situationen har ställt höga krav på bolaget att synas och spela en aktiv roll i samhällsdebatten. Under 2023 har bolaget varit utställare och/eller medverkat på:
  - Västerbottendagarna i Stockholm,
  - Järnvägsforum Norr (vd var programansvarig för eventet på konsultbasis, flertal personer från Teamet medverkade. Rönström och Fuchs från scenen, övriga i publiken).
  - C-stämman (vd)
  - KD-dagarna (vd, Rönström och Fuchs)

- Moderaternas Sverigemöte (vd och Rönström)
- EU-event om militär mobilitet i Östersund (vd, Rönström och Fuchs)
- Arrangör av ett välbesökt seminarium i Almedalen (vd, Rönström och Wetterstrand)
- Vd:s lön räknades upp för första gången sedan 2016, vilket innebar att en retroaktiv kostnad hamnade på 2023.
- En större kostnadspost (konsult) hamnade på 2023, istället för 2022 vilket gjorde att vi gick in med lägre ram än planerat.
- Investeringskartan drog oväntat stora resurser (30 000), eftersom layouten fick göras om flera gånger eftersom det kom in så många exempel på investeringar.
- Bolagsstämman var också dyrare än vanligt, eftersom vi hade en moderator som höll ihop eventet och att vi hade Jubileumsutställningen på plats. Vi hade också tagit fram filmen om Gävle. I den nya politiska situationen var det motiverat att ordna ett högprofilerat event och försöka säkerställa fortsatt politiskt stöd.

Tack vare förhöjd verksamhetsnivå och deltagande på dessa event och andra viktiga event (främst i Stockholm) hade vi en väldigt hög synlighet, och fick möjligheter till viktiga personliga möten – framförallt på event med M och KD, samt i Almedalen. När regeringen i juni presenterade sina direktiv till inriktningsplaneringen såg vi att vårt arbete gett resultat. De frågor vi ville få in i detta skede fanns med!

Att medverka på ett stort partievent kan kostar upp emot 80 000 kronor inkl. utställaravgift, resor, logi och frakt av monter. Olyckligtvis (ur budgetsynpunkt) är 2023 ett år där både M och KD har två tunga partievent vardera, event som är nästan omöjligt att inte prioritera.

Vd har också träffat ledande trafikpolitiska talespersoner för S, SD, M, KD, C och MP, och har också haft bra kontakter med trafikpolitiska talespersoner för L och V. Dessa möten innebar inga kostnader, mer än den arbetstid som det tar att planera och genomföra.

### **I den reviderade budgeten för 2023 föreslår vd följande åtgärder för att spara på kostnaderna:**

- Hålla nere alla löpande kostnader som går att påverka.
- Senarelägga film om noden Sundsvall. Kostnad ca 60 000 – 90 000 kronor. Inplaneras istället våren 2024.
- Inga externa talare på Kickoffen. Besparing runt 25 000 kronor för två konsulter som deltar på plats (omkostnader inräknade).
- Inget seminarium på Riksdagen. Bättre timing med seminarium till våren.  
*Istället kan partivisa möten bokas utan kostnad.*

- Ingen medverkan på Korridorsforum i Bryssel 14-15 november. Sparar sannolikt in runt 20 000 kronor (hotell, flyg och mat 4 dagar).
- Ingen utställarmedverkan på Logistikdag Mitt i Sundsvall, men däremot ska vi försöka intressera dem för vår jubileumsutställning.
- Ingen medverkan på följande partievent: L, SD, MP och V.
- Ingen medverkan på Logistik dag Norr i Luleå i november. Besparing ca 8 000 kronor resa/logi. En utställarplats kostar 25 000.

### I den reviderade budgeten föreslår vd följande åtgärder för att värna verksamheten:

- Kickoffen genomförs som planerat den 7-8 september, men med lite ändrat upplägg.
- Magnus Perssons utvärdering av bolaget genomförs som planerat.
- Bolaget medverkar på Moderaternas partistämma och KD:s Riksting, åtgärder för att minska kostnaderna undersöks. Tyvärr vill inte Norrbotniabanan ha en gemensam monter. Samarbetet Botniska korridoren deltar gärna, men utan egen monter. (Vilket fungerar bra om både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan är på plats med monter).
- Vd går upp till 75 % i september till december.
- Om det bedöms finnas en ekonomisk möjlighet kommer ny speakertext läggas på vår [lilla film som beskriver Sundsvallspusslet](#). Kostnaden ligger på runt 5 000 kronor, vi tar in en offert för att undersöka lite mer exakt.
- Pengar avsätts för administrativt stöd för september-december, men vi har ingen permanent lösning på plats.
- Styrelsemöte genomförs i Sundsvall som planerat den 7 november.

### Konsekvenser

Verksamheten kan inte hålla lika hög nivå som tidigare. Aktivitetsnivån blir mycket lägre på helheten med svagare profilering i samhällsdebatten, på sociala medier och i personliga möten.



## INBJUDAN TILL

GD Robert Maiorana

Regionala direktörerna Helena Eriksson och Rami Yones

Skickat via mail 21/9

Hej,

*Vi ser fram emot kommande samarbete i och med den nya regionindelningen i Trafikverket. Styrelsen för Nya Ostkustbanan vill skulle bjuda in er till ett gemensamt möte, gärna i anslutning till invigningen av det nya Hamnspåret i Sundsvall den 7 november. Vi skulle uppskatta om det gick att få in ett möte någon gång under dagen, helst efter invigningen. I denna inbjudan ger vi också en bakgrund och lägesbeskrivning till bolaget och dubbelspårsutbyggnaden.*

### Om bolaget

Bolaget ägs av Region Gävleborg och Region Västernorrland tillsammans med elva kommuner längs stråket. Styrelsen består av ledande politiker från berörda regioner och kommuner, samt adjungerade ledamöter från Länsstyrelserna. Bolaget arbetar för att järnvägen mellan Gävle och Västerås ska byggas ut till ett modernt dubbelspår för långa, tunga och snabba tåg.

### Gjorda investeringar i Sundsvall - stora positiva effekter!

2014 gick startskottet för dubbelspårsutbyggnaden genom att staten i den nationella planen för 2014–2033 avsatte 4,5 miljarder till viktiga investeringar i Nya Ostkustbanan i form av dubbelspår och förbättringar i transportnoden Sundsvall. Sedan dess har staten, Sundsvalls Kommun och SCA tillsammans investerat minst 10 miljarder i infrastrukturen i och runt Sundsvall.

Flera viktiga investeringar är klara, ofta före utsatt tidtabell samtidigt som några pågår för fullt. Det kommer ni att kunna se när ni kommer till Sundsvall!

- Sundsvalls Resecentrum **klart 2021**
- Bergsåkerstriangeln **klart 2021**
- Njurundabommen, mötesspår och tågstation/resecentrum **klart 2021**
- Partiellt dubbelspår på Ådalsbanan vid Birsta **klart 2023**
- Förbindelsepår Maland **klart 2023**
- Elektrifiering och upprustning av Tunadalspåret (hamnspåret) **klart 2023**
- Sundsvall Logistikpark inklusive ny containerhamn **klart 2023**
- Bangårdsombyggnad Sundsvalls Resecentrum **blir klar 2029**
- Dubbelspår Sundsvalls Resecentrum–Dingersjö **blir klart efter 2028**

Effekterna är mycket positiva, inte minst för godstrafiken från inlandet ut mot hamnen. Tidigare krävdes lokbyte och två lokvändningar för ett godståg på väg mot Sundsvalls Hamn. Hela operationen tog tidigare 2,5 timme tur och retur, men tack vare Bergsåkerstriangeln, förbindelsepåret vid Maland samt elektrifieringen av hamnspåret tar den nu 30 minuter!

Tidigare fick ett godståg åka sammanlagt 37 km med 18 bomfällningar i centrala Sundsvall, nu bara 20 km och inga bomfällningar! Det innebär att det blir oerhört mycket enklare för godstågen att nå både den utbyggda containerhamnen, som är en av Östersjöns djupaste, samt den nya Logistikparken i Sundsvall som flyttas från centrala Sundsvall till sin nya plats intill Sundsvalls Hamn. Det är fullt på spåren runt Sundsvall, och investeringarna frigör glädjande nog värdefull kapacitet. I denna lilla [animering](#) kan ni se "före" och "efter"! Infrastrukturinvesteringarna gör stor skillnad!

### Nya Ostkustbanan ett av de mest välutredda och planmogna projekten

Redan 2014 fattade regeringen beslut om att en bristanalys skulle tas fram för hela sträckan, men av någon anledning genomfördes aldrig någon sådan analys. Regeringen återkom därför 2018 med förnyat beslut om att en bristanalys skulle genomföras. Det resulterade i att Trafikverket 2021 presenterade



en [genomarbetad och väl förankrad bristanalys](#) inklusive förslag till i vilken ordning utbyggnaden ska göras. 2018 och 2022 fattade regeringen beslut om ytterligare pengar till noden Sundsvall, samt ytterligare investeringar i och runt noden Gävle.

### **Noden Gävle står på tur**

Investeringarna i navet Sundsvall är snart klara – nu står Gävle på tur! I den nuvarande nationella planen finns viktiga satsningar i navet Gävle:

- Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan knyts samman och Järnvägen kopplas ihop med hamnen
- Ny station vid sjukhuset.
- Fyra mil dubbelspår från Gävle och norrut, dimensionerat för långa, tunga och snabba tåg (250 km/h)

Det är värt att notera att tre regeringar i följd – 2014, 2018 och 2022 – har beslutat att anslå mer pengar till Nya Ostkustbanan än vad Trafikverket hade föreslagit.

### **Starka argument för att skynda på dubbelspårsutbyggnaden**

Dubbelspårsutbyggnaden är den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för södra Norrland. Vi har tagit fram flera viktiga rapporter som visar betydelsen av att bygga Nya Ostkustbanan. Dessa visar bland annat att:

- Nya Ostkustbanan skulle få en mycket stor betydelse för att kraftfullt öka arbetspendlingen och på så sätt förstora arbetsmarknadsregionerna, vilket är av mycket stor vikt för kompetensförsörjningen i norra Sverige. Vi har gjort två rapporter om detta, en för [Sundsvalls arbetsmarknadsregion](#) och en för [Gävleborgs arbetsmarknad](#).
- Nya Ostkustbanan skulle [halvera företagets kostnader för godstransporter](#) och effektivisera logistiken högst avsevärt. Idag går ju nästan inga godståg längs kusten, vilket framför allt beror på att det redan idag saknas kapacitet, men också på grund av bristande teknisk standard på delar av banan.
- Nya Ostkustbanan är [samhällsekonomiskt lönsam](#), och bidrar till att tydligt öka Norrbotniabanans samhällsekonomiska lönsamhet. Det beror på att det är först när Nya Ostkustbanan står klar som godsflödena söderut kan komma igång på allvar. Rapportförfattarna har givetvis använt Trafikverkets kalkylmodeller i sina beräkningar.
- Nya Ostkustbanan är väl utredd och uppvisar mycket hög planmognad och utredningsarbetet är långt gånget. Åtgärdsstudier har gjorts för tretton av fjorton delstapper. Korridorvalen är klara eller på väg att bli klara för samtliga etapper utom två. Vad gäller järnvägsplaner är tre klara och etappen Gävle-Kringlan beräknas bli klar 2026.

### **Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stomnät**

Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stomnät TEN-T och i ScanMed-korridoren. Trafikverket har fått medfinansiering från EU vid flera tillfällen, och vi menar nu att det nu är hög tid att gå in med större mer ambitiösa ansökningar för att på så sätt stärka upp finansieringen. Nya Ostkustbanan är också viktig för den militära rörligheten, vilket också möjliggör medfinansiering. En sak som missgynnar Nya Ostkustbanan i förhållande till vissa andra satsningar är att regeringen ännu inte fattat beslut om att hela sträckan ska fullföljas, även om överenskommelsen mellan Sverige och EU-kommissionen om TEN-T säger att den ska stå klar till 2030.

### **Inriktningsdirektiven ger positiva signaler**

Vi har noterat att regeringen i sina inriktningsdirektiv till Trafikverket för första gången hänvisar EU:s stomnät, ScanMed-korridoren och att Trafikverket ska se till lönsamheten i stråken. De hänvisar också till behovet av att stärka godspendling och arbetspendling, funktioner som den Nya Ostkustbanan skulle uppfylla bättre än de flesta andra objekt i planen!

## **Redan nu hindrar gamla Ostkustbanan och Ådalsbanan godsflödena från norra Sverige till resten av världen**

Trafikverket skriver i Basprognos 2040, uppdaterad 2023: Norrbottenbanan medför att kapacitetsproblemen på Stambanan genom övre Norrland åtgärdas, men då Ådalsbanan/Ostkustbanan är fullbelagd på sträckan Västeråsby (Kramfors) – Söderhamn, omleds en del av godstågen via den upprustade sträckan Västeråsby – Långsele och vidare i inlandet längs Stambanan via Ånge ner mot Bergslagen.

Dimensionerande sträcka som begränsar godstrafiken är då Holmsveden – Kilafors söder om Bollnäs där kapacitetsutnyttjandet under dygnet är 100 procent.

Enkelt uttryckt; eftersom Ostkustbanan är fullbelagd måste tillkommande tåg gå på Norra stambanan, vilket inte går för det finns inte kapacitet för detta. För att möta den industriella utvecklingen i Norra Sverige krävs att hela kuststråket prioriteras och en sammanhängande modern järnväg byggs för ökade godstransporter och snabbare persontransporter.

### **Vi värnar vårt goda samarbete med Trafikverket**

Nya Ostkustbanan och bolagets ägare har ett mycket bra samarbete med Trafikverket. Vi arbetar sammanhållet med hela stråket, och är angelägna om att denna systemsyn kan upprätthållas även med den nya regionindelningen i Trafikverket.

Vi vill också framhålla att vi nu ser en [stark investeringsvåg både i Västernorrland och Gävleborg](#), och att behovet av att påskynda utbyggnaden aldrig har varit större än nu. Samtliga regeringspartier har utlovat att utbyggnadstakten ska öka, och enligt EU:s TEN-T-nät – där Nya Ostkustbanan ingår – ska bristerna vara åtgärdade till 2030. Statsministern har dessutom upprepat sitt vallöfte efter valet. Även tidigare regeringar har visat starkt engagemang för dubbelpårsutbyggnaden.

Vi hoppas att ni kan avsätta tid för att träffa oss i Sundsvall den 7 november! Tveka inte att höra av er om ni har några frågor eller funderingar!

### **På uppdrag av styrelsen för Nya Ostkustbanan**

**Ingela Bendrot**

vd

#### **Styrelsen består av följande personer:**

Glenn Nordlund, Regionstyrelsens ordförande, Region Västernorrland  
Anna Sundberg, Regionstyrelsens 1:e vice ordförande, Region Gävleborg  
Johan Andersson, Kommunstyrelsens ordförande, Sollefteå kommun  
Stefan Dahlin, Kommunstyrelsens ordförande, Timrå kommun  
Mikael Löthstam, Kommunstyrelsens ordförande, Hudiksvalls kommun  
Erik Lövgren, Kommunstyrelsens ordförande, Ånge kommun  
Marjo Myllykoski, Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande, Söderhamns kommun  
Lars Näslund, Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande, Örnsköldsviks kommun  
Daniel Olsson, Kommunalråd, Gävle kommun  
Malin Svanholm, Kommunstyrelsens ordförande, Kramfors kommun  
Niklas Säwén, Kommunstyrelsens ordförande, Sundsvalls kommun  
Knapp Britta Thyr, Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande Härnösands kommun  
Ola Wigg, Kommunstyrelsens ordförande, Nordanstigs kommun

**Adjungerade**

Daniel Gustavsson, Länsråd, Länsstyrelsen Västernorrland  
Åsa Broman, Enhetschef, Länsstyrelsen Gävleborg

---

Telefon 076-600 21 21

e-mail [ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se](mailto:ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se)

[www.nyaostkustbanan.se](http://www.nyaostkustbanan.se)

## Styrelsesammanträde den 29 september kl. 10.00-12.20 via TeamEngine

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun (t o m §61)
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Ola Wigg	Nordanstigs kommun
Knapp Britta Thyr	Härnösands kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun (t o m §55)
Stefan Dalin	Timrå kommun (§54 - §60)

### Anmäلت förhinder

Erik Lövgren	Ånge kommun
Lars Näslund	Örnsköldsviks kommun
Malin Svanholm	Kramfors kommun
Daniel Gustavsson	Länsstyrelsen Västernorrland (adjungerad)
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg (adjungerad)

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Per Nylén	Sekreterare

## Protokollet omfattar §§ 49–65

### § 49 Sammanträdet öppnande

Ordförande Glenn Nordlund hälsade alla välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

### § 50 Val av justerare

#### Beslut

Styrelsen beslutade  
att välja Ola Wigg att justera dagens protokoll.

### § 51 Val av sekreterare

Ordförande föreslog att Per Nylén väljs som sekreterare för sammanträdet.

#### Beslut

Styrelsen beslutade  
att välja Per Nylén till sekreterare för sammanträdet.

## § 52 Fastställande av dagordning

### Beslut

Styrelsen beslutade  
**att** fastställa dagordningen.

## § 53 Protokoll från föregående sammanträde 2023-09-08

VD informerar att inbjudan till Trafikverkets Generaldirektör samt de nya regiondirektörerna skickades den 21 september enligt uppdrag från förra sammanträdet. VD utarbetar en mötesagenda till mötet. Inbjudan bifogas protokollet.

### Beslut

Styrelsen beslutade  
**att** den tagit del av informationen, samt  
**att** lägga protokollet till handlingarna.

## § 54 Presentation av genomförd utvärdering av bolaget

Magnus Persson redovisade genomförd utvärdering av bolaget. Utvärderingen baseras på bolagets styrande dokument, rapporter samt övriga dokument från regering och Trafikverket. Vidare bygger utredningen på en benchmarking av liknande påverkansorganisationer samt intervjuer med en tjugotal personer.

Utredningen visar tydligt att bolaget är väl etablerat och att viktiga beslutsfattare känner till Nya Ostkustbanan, bolagets verksamhet och budskap. Enligt Perssons utvärdering ligger Nya Ostkustbanan i topp tre när det kommer till påverkansorganisationer inom infrastrukturområdet.

Utvärderingen fokuserar på olika knäckfrågor och förbättringsmöjligheter och kommer bli ett stort stöd i bolagets fortsatta verksamhetsutveckling.

Styrelsen diskuterade, ställde frågor och kom med inspel till utredningen i anslutning till presentationen. Bland annat lyftes frågan om bolagets samarbete med andra påverkansforum och projekt. Den slutliga rapporten kommer levereras under kommande vecka. Därefter kommer styrelsen och VD lämna kommentarer inför Ägarforum, där utredaren kommer att delta.

### Beslut

Styrelsen beslutade  
**att** den tagit del av informationen.

## § 55 Det ekonomiska läget samt förslag till reviderad budget för 2023

VD har sedan senaste mötet vidtagit ytterligare kostnadsminskande åtgärder, samt preciserat kostnaderna på ett mer tillförlitligt sätt. VD kompletterar med de uppgifter som efterfrågats gällande kostnadsökning för ökad tjänstgöringsgrad för VD, från 50 procent till 75 procent. Detta innebär en ökad kostnad om 45 000 kronor per månad. Kostnaden inkluderar arbetsgivaravgifter och pensionskostnad.

Styrelsen diskuterar förslag till reviderad budget och godkänner att VDs tjänstgöringsgrad ökas från 50 procent till 75 procent under perioden 1 september till och med 31 oktober, dvs i

två månader. Det innebär att det prognostiserade preliminära underskottet blir 60 000 kronor.

Underlaget 2023-09-29 Styrelsemöte Reviderad budget 2023 bifogas protokollet.

## Beslut

Styrelsen beslutar

**att** godkänna förslag till reviderad budget, samt

**att** godkänna att VDs tjänstgöringsgrad ökas från 50 procent till 75 procent under perioden 1 september till och med 31 oktober, samt

**att** föreslå att det prognostiserade preliminära underskottet om drygt 60 000 kronor täcks genom att ägarna tillskjuter erforderliga resurser genom att ägarna enligt §7 i Aktieägaravtalet köper tjänster av bolaget motsvarande det uppkomna underskottet. Kostnaderna fördelas utifrån ägarnas procentuella ägarandel.

## § 56 Fokusfrågor 2023 – 2026, samt reviderad budget 2024 och plan 2025 – 2027

Inför arbetet med reviderad budget för 2024, verksamhetsplan samt finansiell plan för 2025 - 2027 finns följande underlag:

- Arbetsdokumentet 2023-09-08 §40 Underlag styrelsen fokusfrågor (bifogas protokollet)
- Arbetsdokumentet 2023-09-08 §41 rev budget 2024 och finansiering 2025-2027
- 2023-09-08 Tidslinje infraplaneringen
- VP 2023-2026 fastställd av styrelsen
- Magnus Perssons utvärdering av bolaget

### Arbetsformer

Bland frågor som måste klaras ut finns bolagets arbetsformer. Sedan bildandet har bolaget haft tillgång till personella resurser från huvudägarna. Teamet som bestått av VD tillsammans med de fyra huvudägarna samt våra Brysselkontor fungerade mycket bra fram till 2021. Grundidén med Teamet var att ägarna på ett konkret sätt tillsammans kraftsamlade kring sin viktigaste utvecklingsfråga - dubbelspårsutbyggnaden. Teamets insatser märktes genom gemensamma påverkansinsatser, samlat agerande i kontakter med Trafikverket och andra viktiga beslutsfattare, gemensam omvärldsbevakning och samlat arbete med remisser, utredningar och underlag. När Teamet fungerar som det är tänkt uppkommer många goda synergier exempelvis ökad kompetens, större nätverk, effektivare omvärldsbevakning, mer kvalificerat strategiarbete. Tillsammans blev vi snabbare, smartare och skickligare.

Under senare år har personella förändringar genomförts och fokus ändrats. Intresset och engagemanget bland ägarnas tjänstepersoner varierar.

Huvudägarna behöver antingen tillsätta personer som kan bidra till arbetet med att påskynda dubbelspårsutbyggnaden, alternativt tillföra mer ekonomiska resurser så att bolaget kan skaffa nödvändig kompetens på annat sätt. Det är värt att notera att jämförbara påverkansorganisationer har två eller tre gånger högre årlig budget, samt heltidsanställd VD eller projektledare samt ytterligare personal.

Bolaget har också haft en Stor referensgrupp med tjänstepersoner från samtliga ägare samt externa intressenter; exempelvis Trafikverket, Handelskamrarna, Umeå kommun, berörda hamnar m fl.

Bolaget står inför ett vägval, antingen vidareutveckla Teamet och den Stora referensgruppen eller hitta andra arbetsformer som kräver ökad budget.

Magnus Persson har i sin utvärdering belyst dessa frågor och redovisar schematiskt tre olika tänkbara modeller för bolagets arbetsformer.

#### Efterfrågade uppgifter

- Att anställa en person på 20 procent (månadslön 60 kkr) blir 230 000 per år.
  - Att öka VDs tjänstgöringsgrad från 50 till 75 % landar på en kostnad om 540 000 kronor (45 kkr per månad).
- Dessa siffror inkluderar arbetsgivaravgifter och pensioner.

#### Verksamhetens inriktning och omfattning

Verksamhetens inriktning och omfattning påverkar budgeten.

#### Årlig indexering

Frågan om årlig indexering har varit uppe för diskussion, men inga beslut har fattats. Även detta är en fråga att belysa.

VD kommer att komplettera och kostnadsberäkna aktiviteter som vi redan nu känner till.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** uppdra till VD att fortsätta förberedelsearbetet med reviderad budget för 2024, verksamhetsplan samt finansiell plan för 2025 – 2027, med beaktande av styrelsens synpunkter och Magnus Perssons utvärdering, till styrelsemötet den 27 oktober och Ägarforum den 7 november.

### **§ 57 Styrelsens och VDs redovisning på Ägarforum**

Kallelse har skickats ut via TeamEngine och till ägarnas funktionsbrevlådor. Ägarforum hålls den 7 november kl. 09.15 – 10.45 på hotell Knaust i Sundsvall.

Förslaget är att VD och styrelsen lyfter följande frågor på Ägarforum:

- Genomförda utvärderingar 2023. Föredragande: Ordförande samt Magnus Persson.
  - Styrelsearbetet
  - VD
  - Bolaget
- Bolagets ekonomi. Föredragande: VD och ordförande.
  - Reviderad budget för 2023
- Verksamhet och ekonomi 2024 – 2027 Föredragande: VD och ordförande.
  - Verksamhet 2024-2027
  - Reviderad budget för 2024
  - Ekonomiska ramar för 2025-2027 (inklusive fråga om årlig indexuppräknings)
- Bolagets framtida arbetsformer



- Övriga frågor
  - Översyn styrdokument. När bolaget bildades hade vi väldigt omständliga och tunga styrdokument. Dessa omarbetades och gjordes mer ändamålsenliga i förhållande till bolagets storlek och verksamhet. Om ändringar ska göras är det viktigt att beakta att det är ett litet bolag med små resurser, och VD ser också vissa förenklingar som kan göras, exempelvis ersätta protokollförda VU-möten med minnesanteckningar.
- Fortsatt arbete – processen fram till bolagsstämman den 17 maj.

## • **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** uppdra till VD att sammanställa en presentation till Ägarforum, vilken behandlas på styrelsemötet den 27 oktober, samt

**att** bjuda in ägarrepresentanter till en föredragning av Magnus Perssons utvärdering den 27 oktober.

## **§ 58 Regeringsuppdrag om transportinfrastrukturen i norr**

TRV:s regeringsuppdrag (<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2023/04/uppdrag-att-analysera-atgarder-i-transportinfrastrukturen-i-norrbottens-och-vasterbottens-lan/>) redovisades den 15/9.

Nya Ostkustbanan har kommenterat uppdraget i sociala medier samt på bolagets hemsida. Lars Nilsson har gjort en kort analys av förslaget, vilken bifogas protokollet.

VD lyfter frågan om styrelsen önskar att en debattartikel skrivs, där det framgår att TRV måste se till infrastrukturen söder om Västerbotten också. Styrelsen avvaktar med detta och undersöker i första hand om det finns riksdagsledamöter som kommer skriva någon debattartikel.

## **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## **§ 59 Hänt sedan senaste styrelsemötet 8 september**

Genomförda aktiviteter sedan senaste styrelsemötet:

- Kontakter med olika riksdagsledamöter i samband med riksdagens öppnande.
- Flera inlägg om investeringsvägen har publicerats, liksom kommentarer om Trafikverkets regeringsuppdrag (se bolagets hemsida).
- Möte med Henrik Reuterdaahl på TRV om Gamla Ostkustbanans 100-års jubileum 2027 (planeringen handlar bl a om att gamla fordon nu renoveras upp för att kunna användas under jubileet).
- Pågående arbete inom den Botniska korridoren.
- VD har haft samtal om aktuella frågor med statssekreterare Johan Davidsson.



**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

**§ 60 Kommande aktiviteter och inbjudningar**

- 4 oktober Svenskt Näringsliv, seminarium om nationell planering. VD deltar.
- 11-12 oktober Bünsow Business Growth Forum i Sundsvall. VD medverkar i ett panelsamtal dagen före.
- 18 oktober vd-träff (Norrbotniabanan, Oslo-Stockholm, Inlandsbanan m fl) i SKR:s regi.
- 19-22 oktober M Partistämma i Umeå - bolaget medverkar inte.
- 10-12 november KD-Riksting i Helsingborg. VD medverkar med monter.
- 7 november invigning Hamnspåret i Sundsvall + styrelsemöte + Ägarforum.
- 8 november Logistikdag Mitt Sundsvall. Bolaget medverkar inte.
- 29 november Järnvägsdagen (Swedtrain) i Stockholm. VD deltar.
- 17-18 januari Transportforum i Linköping. Nya Ostkustbanan medverkar tillsammans med BK och Norrbotniabanan.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

**§ 61 Redovisning av konsultanvändning**

Bolaget har sedan starten arbetat med Sweco och Hellsten Kommunikation. På senare år har bolaget även anlitat Trogon Consulting och Ågebrant Media VD har årligen säkerställt att kostnadstaket hålls och inte överskrider 700 000 kronor som är gränsen för direktupphandling. Regelverket om att räkna ihop upphandlingsvärdet över en fyraårsperiod ändrades 2022. Avstämning med upphandlingsexpertis visar att de upphandlingar som bolaget genomför omfattas av det årliga takvärdet 700 000 kr.

Vissa förtydliganden och rutiner behöver tas fram. Det gäller bland annat dokumentation av upphandlingarna, årlig redovisning till styrelsen samt hur taket på 700 000 kronor beräknas. Enligt beslut i VU ges VD i uppdrag att återkomma till styrelsen med vilka beslut som styrelsen behöver fatta och vilka åtgärder i övrigt som behövs för att säkerställa att bolaget uppfyller regelverket.

Sammanställning av konsultkostnader bifogas protokollet.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** uppdra till VD att återkomma till styrelsen med förslag på åtgärder samt – om så bedöms nödvändigt – med förslag till beslut som styrelsen behöver ta.

## § 62 Adjungering till VU

De stora investeringar som nu planeras i och runt Gävle innebär att det är viktigare än någonsin att Gävles perspektiv kommer in i bolagets verksamhet. Därför föreslår VU att Daniel Olsson adjungeras till VU.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** adjungera Daniel Olsson till VU.

## § 63 Övriga frågor

Inga övriga frågor anmäldes.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** frågå punkten.

## § 64 Kommande sammanträden

Styrelsen har sedan tidigare fastställt följande sammanträdesdagar för hösten 2023:

- 27 oktober kl. 13–15 (via Team Engine): VU
- 7 november i Sundsvall (tid fastställs utifrån när invigningen av Logistikparken m m äger rum).

VU föreslår att sammanträdesplanen kompletteras till följande:

- 10 oktober kl. 09.15 – 10.15: Möte med lekmannarevisionen (VD+presidiet). Via TeamEngine
- 27 oktober kl. 13.00–13.30 (via Team Engine): VU.
- 27 oktober kl. 13.30 – 15.00 (via Team Engine): Styrelsemöte.
- (Efter styrelsemötet, innan jusering av protokollet, har ytterligare ändringar gjorts i mötesplanen utifrån ägarnas önskemål. Den 27 oktober bjuds ägarna in för att ta del av Magnus Perssons utvärdering. Mötet hålls 13:00 – 14:00 med möjlighet till förlängning till 14:15. Styrelsemöte hålls i direkt anslutning till detta, cirka 14:00 – 15:30).
- 7 november kl. 16.00 (i Sundsvall): Möte med TRV:s Generaldirektör samt de nya regiondirektörerna.

Styrelsen har vidare föreslagit följande sammanträdesdagar för våren 2024:

- 26 januari kl. 13.00 – 15.00 (via Team Engine). Ärende: årsredovisning m m. VU.
- 9 februari kl. 13–15 (Via Team Engine). Ärende: årsredovisning mm. Styrelsemöte.
- 1 mars kl 13–15 (via Team Engine). Ärende: VP och budget m m. VU.
- 15 mars kl 13–15 (via Team Engine). Ärende: VP och budget m m. Styrelsemöte.
- 17 maj: Bolagsstämma samt konstituerande styrelsemöte.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** fastställa sammanträdesplanen för hösten enligt förslag.

## § 65 Mötet avslutas

Ordförande avslutar sammanträdet.

*Per Nylén*

Per Nylén

Date: 2023-10-08 21:32 CEST

Role: Sekreterare

Signed via account: per@pantastic.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2023-10-09 06:13 CEST

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*Ola Wigg*

Ola Wigg

Date: 2023-10-09 08:29 CEST

Role: Kommunstyrelsens ordförande

Signed via account: ola.wigg@nordanstig.se

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot

Date: 2023-10-09 09:03 CEST

Role: vd

Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

## Sammanställning av konsultkostnader

	2023	2022	2021	2020
<b>Hellsten Kommunikation AB</b>	579 210,50	692 956,25	500 686,50	333 985,86
<b>Sweco Sverige AB</b>	126 289,07	208 351,43	395 087,32	117 777,25
<b>Trogon Consulting AB</b>	357 300,00	315 300,00	588 213,00	372 780,00
<b>Sundsvalls kommun Administration</b>	32 031,40	121 737,50	80 144,50	42 309,75
<b>Sundsvalls kommun Redovisning</b>	87 640,25	94 866,25	68 583,37	71 033,18
<b>Ågebrant Media AB</b>	240 488,00	83 400,00	0,00	0,00
<b>Ågrenshuset Produktion AB</b>	56 688,06	85 064,86	19 620,00	108 136,00
<b>Marias of Sweden AB</b>	10 800,00	19 250,50	0,00	0,00

**Anmärkning:** De belopp som **Hellsten Kommunikation AB** har fakturerat inkluderar även underkonsulter, vilka inte inkluderas i takbeloppet.

Detta avser exv. kommunikationstjänster i form av utveckling och produktion; konceptualisering och tillhandahållande av för uppdraget lämplig tjänst så som formgivning, illustration, animering. Detta innebär arbete med hemsida, grafisk profil, projektledning och produktion kring event, monterutställningar och andra koncept, profilprodukter, sociala medier, nyhetsbrev, presentationer, skyltar med mera.

Även Trogon Consulting AB har inkluderat underkonsulter blanda annat Kreera Samhällsbyggnad och Steerlink Partners. Användningen av underkonsulter var som högst 2021 då vi tog fram vår Godsstudie.

## Reviderad budget för 2023

På mötet den 8 september rapporterade vd om olika åtgärder för att minska det förväntade underskottet. Sedan dess har ännu fler åtgärder vidtagits för att hålla nere alla externa kostnader så mycket som möjligt.

I den bifogade prognosen har kända kostnader samt uppskattade framtida kostnader tagits med. Denna prognos är mer träffsäker, eftersom den bygger på faktiska bokade kostnader för exv. resor, logi, monterhyra etc.

Tidigare prognos utgick från uppskattade kostnader och fler aktiviteter. Det fanns också en felkälla som drog upp underskottet (en större faktura med inkluderad moms hade tagits med som känd kostnad, men momsens skulle inte tagits in i beräkningen.) Bolaget kommer inte att medverka på Moderaternas partistämna, vilket innebär en stor besparing (ca 70 000 kronor med alla omkostnader inräknade). När det gäller KD:s Riksting prutade jag ned monterkostnaden rejält från 38 000 till 11 000 kronor.

Prognosen bygger på att vd går upp i tid till 75 procents tjänstgöringsgrad, vilket ger mer tid för att täcka upp för minskade insatser från Teamet men också för att jobba med påverkansarbetet, opinionstexter och sociala medier.

### **Osäkerhetsfaktorer**

Det finns några osäkerhetsfaktorer kopplade till vår medverkan i Almedalen. Vi hoppas att vi inte blir fakturerade för hyra av Norra Scenen och vårt boende. Men i detta fall så gör jag inga aktiva insatser för att undersöka om vi får några fakturor. Det skulle i sådant fall handla om som högst 50 000 kronor.

### **Resultat**

Enligt denna prognos kommer det att finnas behov av ett aktieägartillskott om 152 000 för 2023.



2023-10-06y-10-06

3 av 3



## Styrelsesammanträde den 27 oktober kl. 14.00-15.20 via TeamEngine

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun (t o m §76)
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun (t o m §73)
Stefan Dalin	Timrå kommun
Erik Lövgren	Ånge kommun
Malin Svanholm	Kramfors kommun

### Adjungerade

Daniel Gustavsson	Länsstyrelsen Västernorrland (adjungerad)
-------------------	---

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Per Nylén	Sekreterare

### Anmält förhinder

Ola Wigg	Nordanstigs kommun
Knapp Britta Thyr	Härnösands kommun
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg (adjungerad)

### Frånvarande

Johannes Nordin	Örnsköldsviks kommun
-----------------	----------------------

## Protokollet omfattar §§ 66–79

### § 66 Sammanträdets öppnande

Ordförande Glenn Nordlund hälsade alla välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

### § 67 Val av justerare

#### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** välja Daniel Olsson att justera dagens protokoll.

## § 68 Val av sekreterare

Ordförande föreslog att Per Nylén väljs som sekreterare för sammanträdet.

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** välja Per Nylén till sekreterare för sammanträdet.

## § 69 Fastställande av dagordning

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** fastställa dagordningen.

## § 70 Protokoll från föregående sammanträde 2023-09-29

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** lägga protokollet till handlingarna.

## § 71 Upplägg Ägarforum

Den 7 november klockan 09:15 – 10:45 genomförs Ägarforum på Elite Hotell Knaust i Sundsvall. Efter inledningen kommer Magnus Perssons utredning att redovisas. Därefter kommer VD att redogöra för bolagets ekonomi, reviderad budget 2023, verksamhet 2024-2027, arbetsformer, reviderad budget 2024 samt ekonomiska ramar 2025-2027.

Ägarforum är ett beredande organ, men följande punkter behöver noteras: reviderad budget 2023 inklusive underskottshantering, reviderad budget 2024 samt eventuell revidering av styrdokument.

När det gäller budget 2025 och ramar 2026-2027 fattas detta beslut om på ordinarie bolagsstämma den 17 maj 2024.

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** den tagit del av informationen.

## § 72 Verksamhet och ekonomi

VD gick igenom det underlag som kommer att presenteras under Ägarforum (bilaga). Reviderad budget för 2023 tas fram efter oktober månads utgång, då oklarheter avseende löner och pension ska vara utredda.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** uppdra åt VD att ta fram en ny reviderad budget för 2023, samt

**att** föreslå att ett eventuellt underskott täcks genom att ägarna tillskjuter erforderliga resurser genom att köpa tjänster av bolaget motsvarande underskottet, enligt §7 i Aktieägaravtalet. Kostnaderna fördelas utifrån ägarnas procentuella andel, samt

**att** godkänna reviderad budget för 2024, samt  
**att** godkänna att VDs tjänstgöringsgrad ökas från 50 procent till 75 procent från och med januari 2024, samt  
**att** uppdra åt VD att bereda frågan om fortsatt långsiktig finansiell ram 2025-2027, liksom frågan om indexering.

### § 73 Hänt sedan sist

- 4 oktober, Svenskt Näringsliv – seminarium om nationell planering. Ministern medverkade, likväl som VD.
- 11-12 oktober – Bünsow Business Growth Forum i Sundsvall. VD medverkade i ett panelsamtal dagen före.
- 18 oktober – VD-träff (Norrbotniabanan, Oslo-Stockholm, Inlandsbanan m fl) i SKR:s regi.
- 18 oktober – möte angående TEN-T med Niklas Lundin på Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Lotta Rönström och VD deltog.
- 19 oktober – mötesrally på Riksdagen (S, SD, L, C och MP).
- 19-22 oktober – Moderaternas partistämman i Umeå. Bottniska korridoren och Norrbotniabanan deltog, ej Nya Ostkustbanan.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 74 Möte med lekmanrevisionen

VD redogjorde för det möte som hölls med lekmanrevisionen den 10 oktober. Region Västernorrland ansvarar för att bistå med sakkunnigt biträde. VD informerar att det är viktigt med en tydlig överlämning vid nästa skifte.

Mötet med lekmanrevisionen omfattade verksamhetens ändamålsenlighet, ekonomi och internkontroll.

### Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 75 Kommande inbjudningar

- 7 november: Invigning Hamnspåret i Sundsvall + styrelsemöte + Ägarforum.
- 8 november: Logistikdag Mitt Sundsvall (bolaget medverkar inte).
- 10-12 november: KD-Riksting i Helsingborg. VD medverkar med monter.

- 29 november: Järnvägsdagen (Swedtrain) i Stockholm. VD deltar.
- 17-18 januari: Transportforum i Linköping. Nya Ostkustbanan medverkar tillsammans med Bottniska korridoren och Norrbottniabanan.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

**§ 76 Övriga frågor****Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** frångå punkten.

**§ 78 Kommande sammanträden**

VD lyfte frågan om en workshop i slutet på januari, samt studieresa för styrelsen. Dessa frågor hanteras vid nästa sammanträde. Höstens sammanträden är avverkade, men undantag för styrelsemöte den 7 november. Förslag läggs att skjuta på detta möte. I övrigt ligger den preliminära sammanträdesplanen för våren fast tills vidare.

**Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** styrelsemötet den 7 november flyttas till ett senare datum.

**§ 79 Mötet avslutas**

Ordförande förklarade sammanträdet för avslutat.

*Per Nylén*

Per Nylén

Date: 2023-11-02 17:58 CET

Role: Sekreterare

Signed via account: per@pantastic.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2023-11-03 05:44 CET

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot

Date: 2023-11-03 09:46 CET

Role: vd

Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

### Konto INTÄKTER

#### Nettoomsättning

350000 Fakturerade kostnader  
374000 öresutjämnin  
399700 Sjuklöneersättning

### RÖRELSENS KOSTNADER

#### Resekostnader

583000 Kost & Logi

#### Marknadsföring & aktiviteter

590000 Reklam & PR  
607100 Repr. Avdragsgill  
607200 Repr. Ej Avdragsgill  
611000 Kontorsmaterial  
620000 Telefoni

#### Administrativa tjänster

630000 Försäkring  
642100 Revision  
645000 Bolagsstämma  
650000 Administrativa kostnader  
653000 Redovisningstjänster

#### Utredningar

655000 Konsulter

#### Personalkostnader

720000 Löner  
729200 Semesterlön  
740000 Pensioner  
751000 Arbetsgivaravg  
753000 Löneskatt  
761000 Utbildning  
765000 Sjukförsäkring  
769000 Övr. personalkostnader

#### Övriga kostnader

699000 Övr. externa

#### Finansiella

831400 Skattefria ränteintäkter  
842300 ej avdragsgill räntekostnad  
881100 Avsättning periodiseringsfond  
881900 Återföring periodiseringsfond  
891000 Skatt på årets resultat

## Resultat

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

Budget 2023	Utfall 2023-09	Uppskattade framtida poster	Förväntat utfall 2023-12
-3 000 000	-3 000 003		-3 000 003
-3 000 000	-3 000 000		-3 000 000
0	-3	0	-3
0	0	0	0
<b>100 000</b>	<b>114 193</b>	<b>12 000</b>	<b>126 193</b>
100 000	114 193	12 000	126 193
<b>795 000</b>	<b>1 219 136</b>	<b>66 050</b>	<b>1 285 186</b>
774 000	1 194 725	65 000	1 259 725
1 000	488	0	488
4 000	15 263	0	15 263
10 000	5 508	0	5 508
6 000	3 151	1 050	4 202
<b>335 000</b>	<b>201 221</b>	<b>105 688</b>	<b>306 910</b>
5 000	0	0	0
40 000	3 570	9 000	12 570
10 000	0	0	0
210 000	87 586	40 000	127 586
70 000	110 065	56 688	166 753
<b>700 000</b>	<b>483 589</b>	<b>158 000</b>	<b>641 589</b>
700 000	483 589	158 000	641 589
<b>1 080 000</b>	<b>893 141</b>	<b>354 849</b>	<b>1 247 990</b>
645 000	474 516	198 894	673 410
90 000	70 378	32 000	102 378
60 000	140 624	46 875	187 498
230 000	166 992	62 492	229 485
15 000	29 176	14 588	43 764
15 000	0	0	0
17 000	0	0	0
8 000	11 455	0	11 455
<b>50 000</b>	<b>47 783</b>	<b>0</b>	<b>47 783</b>
50 000	47 783	0	47 783
0	-1 208	0	-1 208
0	-1 208	0	-1 208
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
<b>60 000</b>	<b>-42 149</b>	<b>696 588</b>	<b>654 439</b>

-556 000,00

Finns i balanserat kapital



**NYA OSTKUSTBANAN**

Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

# Utvärdering 2023

---

Slutrapport

Grecken AB  
Magnus Persson



# Utvärdering av Nya Ostkustbanan 2023

---

## Förord

Att utvärdera Nya Ostkustbanans insatser sedan starten 2015 har uppskattats av många av de som intervjuats. Någon uttalade att det visade att man hade stor respekt för omvärldens perspektiv på insatserna.

Jag vill lyfta fram den goda uppställningen från de som blivit intervjuade. Beredvilligheten att samtala visar att man nåtts av budskapen och är medveten om Nya Ostkustbanans roll. Alla har lämnat konstruktiva synpunkter, både på de goda insatser som gjorts och när det gäller vad som kan utvecklas.

En utvärdering är just det, och inte en revision. I en utvärdering är fokus på sådant som kan utvecklas och bli bättre i syfte att man ska nå målet, i detta fall ett dubbelspår längs södra Norrlandskusten. Därmed kommer alla goda insatser som hittills genomförts i bakgrunden. Men jag vill framhålla att de intervjuade genomgående lägger Nya Ostkustbanan som en av "topp tre" bland de grupperingar som i Sverige arbetar för en utbyggd infrastruktur.

Min förhoppning är att denna rapport ska bidra till att lägga grunden för ett fortsatt framgångsrikt arbete med att förverkliga Nya Ostkustbanan.

Örebro den 5 oktober 2023

*Magnus Persson*

Grecken AB

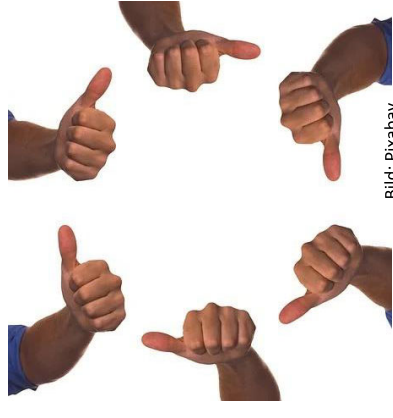


Bild: Pixabay

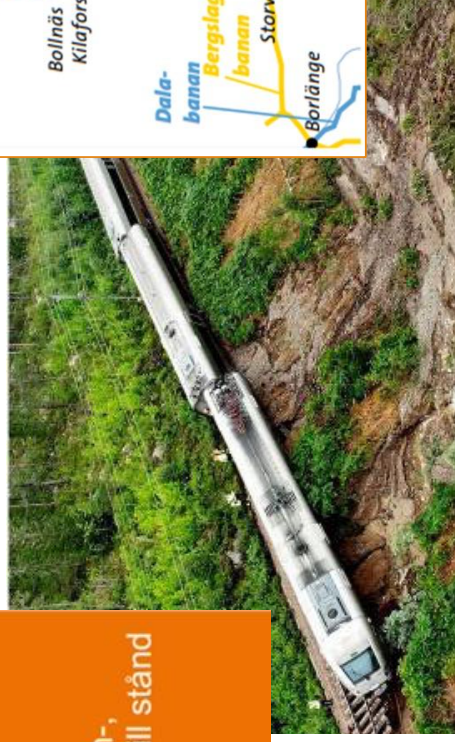
# Nya Ostkustbanan (Ostkustbanan 2015 AB)

## 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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.



# Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling

---

”För att ständigt förbättra vår verksamhet är utvärdering av olika relevanta områden viktigt. Under våren 2023 genomför styrelsen en utvärdering av styrelsens arbete, samt vd:s arbete. Nästa steg blir att utvärdera hur väl bolaget har uppfyllt de ändamål som angavs då bolaget bildades. I ett sådant arbete är det också lämpligt att titta på bolagets arbetssätt och hur samspelet med bolaget och huvudägarna och övriga ägare har fungerat. I en sådan utvärdering kan bolaget med fördel också benchmarka sig mot andra påverkansorganisationer för att tydliggöra styrkor och svagheter.”

*(Från Nya Ostkustbanan; Verksamhetsplan 2023-2026)*



Bild: Pixabay

# Utvärdering 2023

## Uppdrag och metod

- Genomgång och inläsning av relevant bakgrundsmaterial i form av styrande dokument, nyckelrapporter och dokument från regering och Trafikverket.
- Översiktlig benchmarking med 2–4 andra påverkansorganisationer (Oslo-Stockholm 2.55, Norrbotniabanan)
- Genomföra individuella, halvstrukturerade intervjuer med 20–25 nyckelpersoner inom Nya Ostkustbanan samt externa personer kopplade till processen.
- Analyserar material och intervjuresultat, summera, dra slutsatser och föreslår eventuella förbättringsåtgärder.

## Tidplan

- ✓ Juni – september Inläsning
- ✓ Augusti – september Intervjuer
- ✓ 7-8 september Styrelsens Kick off – avstämning
- ✓ Sept. – okt. Jämförelser och analys
- ✓ 29 september Styrelsemöte – prel. resultat
- ✓ 15 oktober Rapport – rekommendationer
- ✓ 29 okt./7 nov. Ägarsamråd



Bild: Pixabay

# Rapportens disposition

---

1. Bakgrund och nuläge
2. Benchmarking – påverkansarbete
3. Perspektiv från intervjuerna
4. Reflexioner och rekommendationer – tankar om nycklar till framgång

# 1 Politiska löften att infria

---

Under 2022 lovade flera partier att Nya Ostkustbanan ska byggas klar. Både Moderaterna och Liberalerna har sagt att det ska ske till år 2035 och Kristdemokraterna har gjort liknande utfästelser. I juni 2022 tillförde S-regeringen 5 miljarder mer än vad Trafikverket föreslagit. Miljöpartiet och Vänsterpartiet har drivit på för snabbare utbyggnad, och även Sverigedemokraterna har lyft upp Nya Ostkustbanan som en viktig satsning.

Men i tider av försämrat världsläge, skenande inflation och hård konkurrens om infrastrukturbudgeten är det viktigt att inte slå sig till ro. Vi måste oförtrutet fortsätta vårt hårda och målmedvetna arbete, vi måste jobba tillsammans och proaktivt för att Nya Ostkustbanan ska bli verklighet.

*VD Ingela Bendrot i förord till Verksamhetsplan 2023-2026*





# 1 Direktiv till inriktningsplanering

Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (Regeringsbeslut 2023-06-15)

- De transportpolitiska målen ligger fast
- Underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt
- Kapacitetsutnyttjandet bedöms utvecklas i olika delar av landet till 2040
- Beakta regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av nya höghastighetsstambanor
- Fokus på lönsamhet i stråken
- Kopplingen till åtagandet som följer av TEN-T-förordningen och kraven på korridoren Skandinavien–Medelhavet (där Nya Ostkustbanan ingår)
- Förutsättningar för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering
- Nuvarande ram +/- 20 %



# 1 Hög planberedskap skapar utrymme för fokusering

Det omfattande och gedigna arbete som bolaget Nya Ostkustbanan, kommuner, regioner och inte minst Trafikverket genomfört har skapat en mycket god ”planmognad” för berörda delsträckor.

Den *Bristanals Nedre Norrland*, inklusive utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning som tagits fram gör att fokus kan ligga på finansieringsbeslut i den kommande nationella planen.

Prioriteringarna i denna kommer att vara knivskarpa utifrån den tillkommande finansiering som krävs för objekt som påbörjas utan full finansiering i nuvarande planperiod.



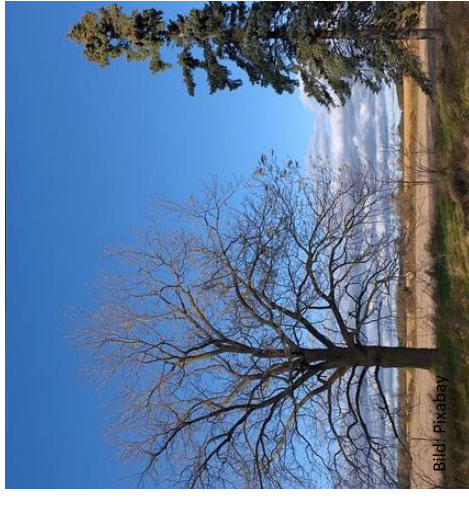


## 2 Benchmarking – påverkansarbete

---

I detta avsnitt redovisas intryck och jämförelser med i första hand Norrbotniabanegruppen/Norrbotniabanan AB och Oslo-Stockholm 2.55 AB.

Analysen är inte heltäckande utan har fokus på de likheter och skillnader som bedöms som relevanta för Nya Ostkustbanans framgång i det fortsatta utvecklings- och påverkansarbetet.



# 2 Benchmarking – många vill mer inom infrastrukturen

Vid sidan av det påverkansarbete som kunde kopplas till Nya Stambanor (tidigare Høghastighetsbanor) har Nya Ostkustbanan och två andra samarbeten satt tydligast avtryck i de senaste planeringsomgångarna :

- Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB
- Oslo-Stockholm 2.55 AB
- Nya Ostkustbanan

Dessa tre är till sin strategi, struktur och organisering ganska olika, men har samma syfte – att med hjälp av utveckling och utbyggnad av järnvägen i sin geografi åstadkomma en positiv samhällsutveckling.

Även Botniska korridoren bör nämnas. Denna är ett övergripande samarbete med fokus främst på EUs beslut om korridorer och finansiering.

## Jämförelse mellan påverkansorganisationer som arbetar för utvecklad järnväg i Sverige

### BOTNISKA KORRIDOREN

- den 6 september 2022

Det finns närmare tio olika organisationer som arbetar för utvecklad järnväg i Sverige idag. Hur dessa är organiserade och finansierade kan skilja sig åt. Syftet med denna PM är att jämföra dessa organisationer och samarbeten på några få övergripande sätt.

Namn	Bemanning	Budget	Beskrivning
Botniska korridoren	1,75 tjänster (nu 0,5)	c:a 2,5 mkr/år	En projektledare tillsammans med regionernas strateger, Brysselkontoren med flera
Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB	1,97 tjänster i gruppen och en VD för bolaget	c:a 3,9 mkr/år, samt c:a 5 mkr/år	En projektledare och kommunikatör tillsammans med representanter från ägarna
Nya Ostkustbanan AB	VD (0,5 tjänst)	c:a 3 mkr/år	VD:n arbetar tillsammans med ett team av infrastrukturstrategier från ägarna
Partnerskap Mittstråket	Totalt 0,6 tjänst fördelat på två personer	c:a 0,75 mkr/år	Två projektledare samt strategier från kommunerna och regionerna
Mälardalsrådet	1 generalsekreterare och 4 övriga medarbetare	c:a 9,4 mkr/år	1 generalsekreterare och 4 övriga medarbetare tillsammans med medlemmarnas personal
Stockholm-Oslo 2:55	2 tjänster, 1 VD och 1 kommunikationsansvarig	c:a 6 mkr/år	Det framgår inte riktigt i vilken omfattning delägarnas personal deltar i arbetet
Europakorridoren	1 VD och 1 administratör	c:a 3,1 mkr år	Verkar för nya stambanor i södra Sverige och har ett 40-tal små och stora medlemmar
Greater Copenhagen	1 VD och ytterligare 9 personer varav 2 inom infrastruktur.	???	Samlar 89 stora och små medlemmar och arbetar inom fyra områden varav infrastruktur är ett

## 2 Norrbottenbanegruppen och Norrbottenbanan AB (1)

**Norrbottenbanegruppen** är en intresseorganisation som arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra samt intensifiera arbetet med förverkligandet av Norrbottenbanan hos beslutsfattare och aktörer.

Norrbottenbanegruppen bildades 1999 och finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, Region Norrbotten, Region Västerbotten samt näringslivet Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggnästareförenings Fastighets AB, Billerud, LKAB och StudentConsulting.

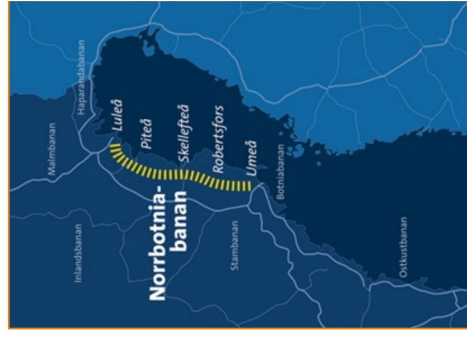
**Norrbottenbanan AB** bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda. Bolaget ger projektet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform. Bolaget företräder och samordnar berörda kommuner och regioner i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU.



# 2 Norrbottenbanegruppen och Norrbottenbanan AB (2)

## Argumentation

- ❑ Tack vare Norrbottenbanan kommer de personer som bor i och omkring Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå att tillhöra en och samma arbetsmarknadsregion i stort. Det blir enklare att bo och arbeta på olika orter helt enkelt
- ❑ I Norrbotten och Västerbotten finns en tredjedel av Sveriges skogsareal. Norrbottenbanan blir därför enormt viktig för näringslivet och tillväxten i regionen, eftersom Sverige är en av världens största exportörer sammantaget av pappersmassa, papper och sågade trävaror.
- ❑ Norrbottenbanan ger full effekt av miljardinvesteringarna i norr!
- ❑ Nya möjligheter för turist- och besöksnäringen och för människor som snabbt och smidigt och utan att belasta klimatet vill resa norr- eller söderut.
- ❑ Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten. De svenska råvarorna, malmen och skogen, är nämligen enormt viktiga även för Europa och skapar arbetstillfällen i de europeiska industriföretag som köper stora delar av den svenska produktionen. Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige till Europa. Med Norrbottenbanan kommer vi att kunna frakta fler.
- ❑ Med Norrbottenbanan kan vi öka vår transportkapacitet till Europa på ett klimatsmart och effektivt sätt.



## 2 Norrbottenbanangruppen och Norrbottenbanan AB (3)

### Norrbottenbanangruppen och näringslivet

Genom att renodla verksamheten i en kommunikativ informations- och påverkansorganisation har man tydligt kunnat fokusera på just påverkansarbetet. Här har man också fått med näringslivet, såväl enskilda företag som organisationer i olika grad. De är med vid bordet i den s k Huvudmannagruppen som består av finansiärerna. Fem av företagen har representanter i Stygruppen (utses av Huvudmannagruppen) och tre av företagen ingår i arbetsutskottet.

En speciell situation är att det finns en nationell utredare – Peter Larsson – som har direkta kontakter med såväl kommuner och regioner som enskilda företag. Norrbottenbanangruppen är i detta sammanhang en plattform för information om dialog och ställningstaganden. Enligt företrädare för gruppen är dialogen så nära att Peter Larsson blir en samarbetspartner till kommunerna och regionerna och en talare utåt för länen och Norrbottenbanan.



## 2 Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB (4)

### Norrbotniabanegruppen och allmänheten

Inför remissvar gällande Nationella transportplanen 2018 öppnade man en kampanjsida och lät allmänheten boka fiktiva resor på Norrbotniabanan, vilket resulterade i att 10 000 fiktiva resor registrerades utan att det finns någon räls. Till den senaste planen fick man över 20 000 resor bokade. Poddar och bloggar är andra kanaler, vilka har lyssnats på över 10 000 gånger. Man närvarar på den regionala Noliamässan, där är allmänheten i fokus, omväxlande i Piteå och Umeå, oftast i samarbete med Trafikverket.

Man agerar också när det gäller debattartiklar, samtalscaféer mm för att underlätta för Trafikverket och kommunerna i deras arbeten.

I och med att bygget rullar igång är gruppen en viktig länk gällande erfarenhetsöverföring mellan kommunerna.



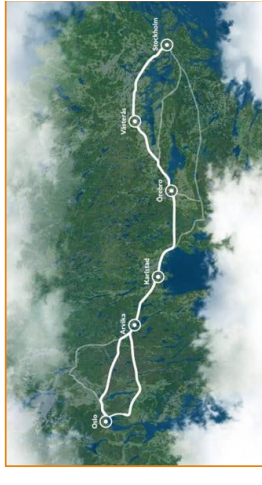


## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (1)

---

### Organisering

- Oslo-Stockholm 2.55 AB ägs av Karlstads kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Ytterligare regioner och kommuner är adjungerade.
- Bolaget har till ändamål att verka för och söka tillgodose Region Värmlands, Region Örebro läns, Karlstads kommuns, Örebro kommuns, Västerås kommun och Region Västmanlands intresse av att Järnvägsförbindelsen förverkligas inom kortast möjliga tid och att Järnvägsförbindelsen därvid erhåller den sträckning, utformning, standard och kvalitet som (*ägarna*) önskar, med syfte att skapa största möjliga samhällsnytta. (*Bolagsordningen*)
- Styrelsen består av en *extern styrelseordförande* (fd tf GD Trafikverket) och förtroendevalda ägarrepresentanter.
- De två heltidsanställda genomför verksamheten och underlag mm tas fram av dem eller konsulter. En tjänstepersongrupp från ägarna fungerar som rådgivande och beredande organ, vid sidan av styrelsen.
- Total omsättning enligt årsredovisning 2022 var drygt 6 mnkr.



## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (2)

---

### Argumentation

- ❑ Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.
- ❑ Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen – bara 200 000 väljer tåget. Bidra i omställningen till ett nytt hållbart transportsystem och flytta över en miljon flygresenärer till tåget om året.
- ❑ Skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt och att tillgodose företagets och invånarnas behov.
- ❑ Att projektet dessutom är samhällsekonomiskt och, till stora delar, kommersiellt lönsamt, gör förbindelsen unik – den är Skandinaviens mest lönsamma järnvägsprojekt.
- ❑ Oslo-Sthlm 2.55 har arbetat tillsammans med ett tjugotal stora europeiska bolag för att kunna presentera ett Business Case som gör att största delen av kostnaden inte behöver betalas med skattemedel och att den svenska eller norska staten inte behöver ta hela risken.





## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (3)

### Påverkansarbetet

Oslo-Stockholm arbetar med beslutsfattare längs hela stråket. Det betyder att såväl svenska som norska aktörer finns i fokus för insatserna. Detta har man också kunnat använda sig av genom att agera i Norge för att påverka svenska aktörer och vice versa. En komplikation i sammanhanget är att planeringsmodellerna skiljer sig åt, liksom beslutsprocesserna.

### Exempel: Norge driver EU-dimensionen

*“(...) The Oslo - Stockholm route is part of the core network but did not become part of the ScanMed corridor when it was extended from Stockholm and northbound towards the Gulf of Bothnia with an arm to Narvik. The route is an important part of both national and international freight corridors, including the connection Oslo - Narvik via Sweden. This underlines the need to incorporate this route into the ScanMed corridor. With the expansion of ScanMed from Stockholm to Narvik, the route between Oslo - Hallsberg/Ørebro becomes a missing link. (...)”*

Revision of TEN-T Guidelines – Norwegian Position Paper



PRESSMEDDELANDE - 3 OKTOBER 2022 13:59

### Trafikverket och Jernbanedirektoratet vill fortsätta arbetet med Oslo-Stockholm



Trafikverket och Jernbanedirektoratet har i dagarna levererat en gemensam utredning till ländernas regeringar om förutsättningarna för att förbättra järnvägen mellan Oslo och Stockholm. Utredningen visar att en förbättrad järnväg skulle generera ett kraftigt ökat resande tillsammans med stora vinster för klimat och samhälle. Myndigheterna bekräftar därmed potentialen i att utveckla en bättre järnvägsförbindelse och efterfrågar nu regeringarnas mandat för att fortsätta arbeta med projektet i sin helhet.

## 2 Jämförelse nyckelfaktorer

	Nya Ostkustbanan	Oslo-Stockholm 2.55	Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB
Ägare	Regioner och kommuner	Regioner och kommuner	Regioner, kommuner, företag (gruppen) Region och kommuner (bolaget)
Associationsform	Aktiebolag	Aktiebolag	Fyraårigt projekt och aktiebolag
Styrelseordförande	Förtroendevald hos ägare	Extern ägaroberoende	Förtroendevald hos ägare (gruppen) Förtroendevald hos ägare (bolaget)
Omsättning/år	3 mnkr	6 mnkr	4 (gruppen), 3,8 mnkr (bolaget)
Anställda	0,5	2	2 (gruppen), 1 (bolaget)
Strategiska budskap	Sveriges längsta flaskhals Mervärde för satsningar i norr Regionförstoring och arbetspendling	Knyter samman två huvudstäder Miljö – flygresenärer till tåget Samhälls- och företagsekonomiskt lönsam Regionförstoring och arbetspendling	Det saknas järnväg Umeå - Luleå Det krävs investeringar i infrastruktur för grön omställning/nyindustrialisering Tillväxtmotorn i Sverige finns i norr Regionförstoring och arbetspendling

## 2 Jämförelse Nya Ostkustbanan, Oslo-Stockholm 2.55 samt Norrbottenbanan/Norrbottenbanan AB

De tre organisationerna har alla valt olika strategier – utifrån de specifika förutsättningar som gäller. Målet är dock detsamma – att få till en infrastrukturinvestering i modern järnväg inom berört geografiskt område. Argumenten är likartade – regionförstoring, grön omställning och hållbar tillväxt som är bra för invånarna, regionen, Sverige och Europa.

Norrbottenbanan har två organisationer – ett bolag som är mer engagerat i formella processer och har en viktig roll när det gäller t ex. hantering av EU-medel. Gruppen står för mycket av det opinionsbildande arbetet och håller samman nätverk på olika nivåer.

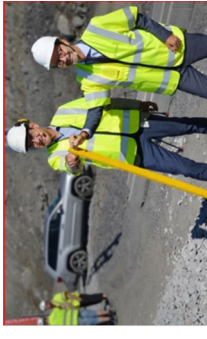
Norrbottenbanan uppfattas i ett Stockholmsperspektiv som en angelägenhet för hela Norrland. Den är starkt förknippad med nyindustrialiseringen i Norr- och Västerbotten och har därmed haft legitimitet inom t ex ramen för den statliga samordnarens uppdrag. En viktig anledning till att man nått framgång är även att förra infrastrukturministern såg den som en nationell politisk vattendelare. De tidigare beslut som fattades – både om att bygga och att skjuta på bygget – användes politiskt i valrörelsen 2022.

Norrbottenbanan och Norrbottenbanan AB har också löpande haft en stor uppbackning från enskilda företag och arbetat aktivt med allmänheten. Vid sidan av det direkta påverkansarbetet mot beslutsfattare läggs stor vikt vid dialog med allmänheten via bloggar och andra sociala medier. Men viktigast är kanske att skapa förutsättningar för ett gemensamt agerande med företag och näringsliv i påverkansarbetet. I detta syfte har ett antal företag också plats i såväl styrgrupp som arbetsutskott och kan på så sätt påverka agenda och initiativ. Här är man alltså bredare än Nya Ostkustbanan i sin formella struktur.

I relation till Nya Ostkustbanan har Oslo-Stockholm ett stort fokus på finansieringslösningar, medan man varit tydlig med att Trafikverket är de som ska sköta planeringen, tillsammans med andra myndigheter enligt gängse modell. Genom att fokusera på finansieringen har man försökt skapa förutsättningar för en ny modell, kopplad till resefrekvens och betalningsvilja för flyget på sträckan Oslo-Stockholm. Denna torde vara unik för Sverige/Norge och svår att kopiera.

Genom att agera med/mot både norska och svenska myndigheter och politiker har man också kunna föra fram sina argument och få till stånd olika utredningar. Detta är en process som delvis varit omständlig, då det finns olikheter i hur infrastrukturplaneringen genomförs i de olika länderna. Även Oslo-Stockholm har mobiliserat näringslivet i sin finansieringslösning. Stora företag, finansföretag och järnvägsföretag har deltagit i processen och i flera fall bekräftat att de tankar som förs fram av bolaget skulle kunna realiseras.

**NYA OSTKUSTBANAN**  
Dubbespår Gävle - Sundsvall - Härnösand



**Nu är första rälisen lagd på Norrbottenbanan**

"En efterlängtat och historisk dag" när infrastruktur-eneroth och Trafikverkets generaldirektör Roberto förklarade den första rälisen för Norrbottenbanan i

Semast-uppdaterad 29 aug 2022 - Publicerad 29 aug 2022



# 3 Perspektiv i intervjuerna – påverkansarbete på många plan

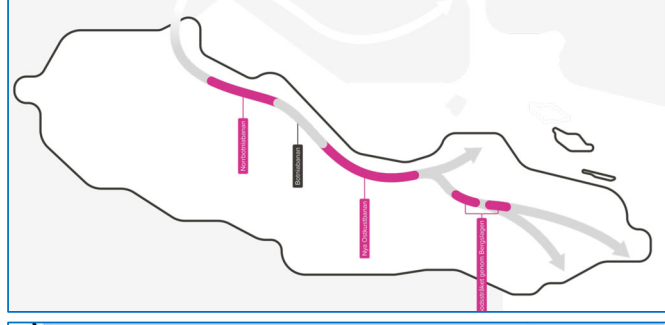
Nya Ostkustbanans påverkansarbete sker på flera plan.

I intervjuerna lyfts såväl lokala/regionala perspektiv som nationella och europeiska.

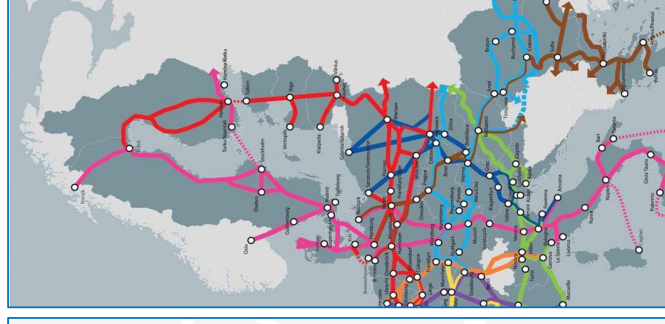
Samtliga intervjuade har visat ett stort engagemang och lämnat värdefulla bidrag till utvärderingen – stort tack!



Lokalt/regionalt



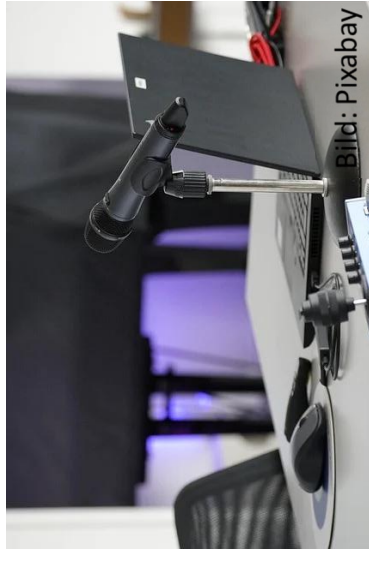
Nationellt



EU

### 3 Dessa personer har intervjuats:

1. Joakim Berg, VD, Norrtåg
2. Per Bill, landshövding, Gävleborgs län
3. Peder Björk, riksdagsledamot (s)
4. Jakob Dalunde, EU-parlamentariker (mp)
5. Anders Edholm, Senior Vice President Sustainability and Communications, SCA (skriftliga svar)
6. Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef, Tåg företagen
7. Mikael Jansson, verksamhetschef, North Sweden European Office
8. Lennart Kalander, avdelningschef Nationell planering, Trafikverket
9. Jonas Karlsson, VD, Oslo-Stockholm 2.55 AB
10. Catherine Kotake, f d regional direktör, Trafikverket
11. Emil Källström, VD, SEKAB
12. Mikael Löthstam, kommunstyrelsens ordförande (s), Hudiksvalls kommun
13. Sven Magnusson, VD, Sundsvall Logistikpark AB
14. Märta Molin, direktör regional utveckling, Region Västernorrland
15. Thomas Morell, riksdagsledamot (sd), vice ordförande Trafikutskottet
16. Liza-Maria Norlin, partisekreterare, Kristdemokraterna
17. Elisabeth Sinclair, projektledare, Norrbotniabanegruppen
18. Maria Stockhaus, riksdagsledamot (m), Trafikutskottet
19. Karin Svensson Smith, tidigare ordförande i Trafikutskottet (mp)
20. Niklas Sävén, kommunstyrelsens ordförande (s), Sundsvalls kommun
21. Patrik Stenvard, regionstyrelsens ordförande (m), Region Gävleborg
22. Katrien Vanhaverbeke, direktör regional utveckling, Region Gävleborg
23. Åsa Viklund Lång, kommunstyrelsens ordförande (s), Gävle kommun
24. Viktor Wärnick, riksdagsledamot (m)
25. Malin Cederfeldt Östberg, tidigare statssekreterare (s), Infrastrukturdepartementet





# 3 När jag hör ”Nya Ostkustbanan” är det första jag tänker på:

## Samhällsbygge

- Bygger ihop hela Sverige – länken mellan norra Sverige och resten av världen
- Sammanhängande robust förbindelse norr – syd
- Samhällets strukturförändring
- Viktigt projekt för systemutvecklingen i Sverige
- Flaskhals på systemnivå
- Den enskilt viktigaste frågan för regionen
- Regionalpolitiskt rättvist

## Regionförstoring

- Halverad restid
- Gemensam arbetsmarknad
- Ö-vik-Stockholm 3,5 tim.

## Kapacitetsinvestering

- Sveriges längsta enkelspår
- Dubbelspår – verka i hela landet
- Dubbelspår Gävle-Härnösand
- Utbyggnad av befintlig järnväg

## Påverkansinsats

- Jordnära projekt
- Just det – inte ”Ostlänken”, utan det andra...
- Positivt – ett framåtlutat projekt
- Ett bolag som kraftsamlar
- Ingela Bendrot
- Ägarstyrning

## Mina reflexioner

*Många relevanta associationer lyfts fram. Jag har valt att samla dem under fyra perspektiv – samhällsbygge, regionförstoring, kapacitetsinvestering och påverkansinsats.*

*Alla är rimliga, men bredden visar också att det inte är någon som ”sticker ut” som den självklara spontana tanken. Och så är det – Nya Ostkustbanan är en ambition som täcker flera fält enligt ovan.*

*Ett stort antal är i det breda samhällsbygget, tillväxtperspektiv, realisering av investeringar för grön omställning i hela Norrland mm. Det finns i det en länk till restider och regionförstoring liksom kompetensförsörjning och kapacitet för godset.*

*En fundering är om budskapet kan vässas och landa i en tydligare kommunikation som sammanfattar Nya Ostkustbanan på ett enkelt och mer entydigt sätt.*

*(Min rubriksättning och klustring)*

# 3 Dina tankar om Nya Ostkustbanans insatser

- Duktig klassisk lobbyism
- Fakta och sakliga – inte tyckande och känslor
- Realistiskt
- Bra berättelse
- "Nött på" med tålmod – syns kontinuerligt
- Etablerat sig som en spelare – andra känner till
- Fått upp på agendan
- Snabbt upp processen
- Bekräftar Trafikverkets process och insatser
- Goda politiska ingångar
- Punktmarkerar nyckelpersoner
  
- Partianalyserna – vad ger de i sak?
- Begreppet/varumärket: Nya Ostkustbanan (jfr Oslo-Sthlm 2.55 och Botniabanan)
- Botniska korridoren vs. Nya Ostkustbanan – vad är drivande för att nå målet?
- Risk för sammanblandning med många "varumärken" längs Norrlandskusten.
- Finns det tillräckligt många "vänner"?
- Lyfta till högre nivå – ny omvärld: Beredskap, klimat, mm
- Ibland för tekniska och omfattande
- Viktigt att inte komma "på kant" med regeringen.
- Risk för "utspädning" – fokusera på dubbelspårsutbyggnad
- Oppositionens engagemang
- Inte så avgörande – kanske skett i alla fall...

(Min gruppering)

## Mina reflexioner

*I stort sett samtliga anser att Nya Ostkustbanan har genomfört många och bra insatser. Genom tålmodig klassisk lobbyism – rapporter, personliga möten och löpande informationsinsatser – har man satt Nya Ostkustbanan på näthinnan hos beslutsfattare på alla nivåer. Goda politiska kontakter i alla läger har bidragit.*

*Några insatser har av vissa lyfts som mer fundersamma. Av dessa bedömer jag att ytterligare partianalyser kanske inte ger något när så gott som alla bejakar ambitionen. Någon ifrågasätter alla "varumärken" – och ifrågasätter Botniska korridoren i opinionsbildningen. Den kan fungera mot EU, men bör tonas ner i Sverige. Flera är också tydliga med att fokus bör ligga ännu mer fokuserat på Nya Ostkustbanan.*

*Man lyfter också att oppositionsföreträdare med goda kontaktnät i förekommande fall bör ges mandat att företräda för att nå beslutsfattare i alla partier.*

# 3 Vilka argument uppfattar du som viktigast i dialogen med beslutsfattare?

## Fungerar bra:

- Förnuftsargument
- Halverad restid
- Sveriges längsta enkelspår
- Flaskhals för Norrland
- Hela vägen Stockholm – Norrbotten

(+)

## Bör tonas ner:

- Partidagar
- Riksdagen, spec TU
- Öppen kritik mot Trafikverket

(-)

## Bra, men bör förstärkas:

- Synliggöra problemet – och sedan lösningen
- In i större sammanhang
- Allmänhetens restider till/från Stockholm
- Storregional pendling/arbetsmarknad
- Näringsliv/offentliga – gods och kompetens
- Kopplingen söderut – porten till/från Mälardalen
- Kapaciteten från norr om det ska bli succé
- Lösning för hela Norrland, inkl. Jämtland/Härjedalen
- Bildsätta skillnaden mot idag
- Aktiva punktsatser – ex Januariavtalet, Tidö, HH-beslutet
- Punktmarkera nyckelpersoner

(↑)

## Mina reflexioner

I samtal runt argumenten förs likartade resonemang som runt "första tanken". Några tycker att man bör vara ännu tydligare med att synliggöra problemen som ska lösas – nu blir fokus på lösningen dubbelspår.

Omvärldsförändringar – stormen "Hans", Ukraina, skreden mm gör att "berättelsen" löpande bör justeras och anpassas till den agenda som gäller i det offentliga samtalet. Inte minst regeringens och infrastruktuurministerns tal om att bygga och rusta det vi har i stället för skrytprojekt bör man förhålla sig till. NOKB ligger helt i linje med de ambitionerna.

Mobilisering bredare – till näringsliv och allmänhet – upplevs av många som en viktig faktor. Jämförelserna i förra avsnittet stärker detta.

Problematiken med relationen till Jämtland-Härjedalen lyfts av flera. Man menar att ett samlat södra Norrland krävs för ökad gemensam styrka.



# 3 Vilka former och "kanaler" är viktigast i påverkansarbetet?

## Från Intervjuerna:

Flest nämner personliga kontakter "öga mot öga" som avgörande för framgång. Men man framhåller också att det gäller att påverka de som verkligen har mandat att fatta beslut eller att påverka centrala beslutsfattare. Och att det är viktigare att nå rätt personer än många personer.

Många framhåller också att bra och sakliga rapporter är värdefulla för att kunna argumentera för Nya Ostkustbanan och dess betydelse. Här menar man att bolaget har gjort många bra insatser, men att det kanske inte ska prioriteras framöver.

"Ambassadörer" i form av ett aktivt agerande från företag och näringsliv är en kategori som flera nämner som en styrka, dock anser dessa att Nya Ostkustbanan kan bli starkare i denna relation.

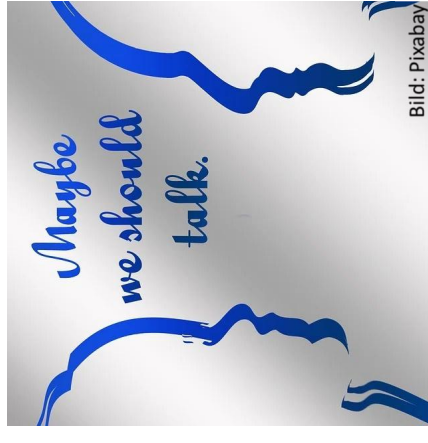
Att ha en uppdaterad hemsida och ett aktivt nyhetsbrev är en självklarhet och behöver finnas som en bas för informationsinhämtning.

## **Mina reflexioner**

*Ännu mer fokus på personliga möten -- grundbudskapet är väl känt av de flesta och många är ambassadörer. Underhåll dessa med lägg störst kraft på 5-10 verkliga nyckelpersoner inom politiken.*

*Personliga kontakter med TU-ledamöter i regeringsunderlaget kan fungera som inspel till departement och statsråd – dessa har regelbundna träffar med infrastrukturministern (varannan torsdag morgon)*

*Vaska fram de argument som bär i förhållande till dagens offentliga samtal ur befintliga rapporter – inga nya och tunga utredningar behövs. Formulera som korta positionspapper.*



# 3 Hur ser du på samspelet mellan Nya Ostkustbanan och Botniska korridoren?

## Från intervjuerna:

- En person lyfte att Botniska korridoren har en berättelse som väver in delarna i helheten – vilket ger en förflyttning från norrländskt särinnes till nationell och europeisk helhet. Fungerar som ett geografiskt paraply.
- Flera framhöll att man måste vara med i större stråk – kommer ingen vart med Gävle-Sundsvall-Härnösand isolerat. Bra – håll i samarbetet.
- Detta är en styrka i ett större sammanhang, men kan verka förvirrande för de som inte är långt inne i processerna. Det finns en risk för sammanblandning – vem jobbar för vad? Många varumärken (svårt i Bryssel). Risk för dubbelarbete?
- I ett EU-perspektiv borde Botniska korridoren vara överordnad. Botniska korridoren är kopplad till TEN-T mm. Lyckats i EU, men riskerar att bli transelperspektiv genom länet.
- Samarbetet har lett till mer jämställd roll i förhållande till Norrbotniabanan.
- Alla aktörer borde ha en gemensam prioritering inom det större sammanhanget – klarar man det?.
- Trafikverket ser delarna – jobbar bottom-up. Så operativt mindre nytta.
- Beredskaps- och NATO-motiv finns för att involvera Mittbanan och Jämtland-Härjedalen i högre grad.
- Rent organisatoriskt reflekterade några över att Botniska korridoren är ett projekt, Nya Ostkustbanan ett bolag. Översyn? Insatser för båda – var tas kostnaderna? Rollerna kan bli oklara för mottagaren när en person är både VD för Nya Ostkustbanan och agerar som konsult för Botniska korridoren.



## Mina reflexioner

*Samspelet inom projektet Botniska korridoren har gett Nya Ostkustbanan en plattform i ett större sammanhang, både på nationell och europeisk nivå. Bolaget har som adjungerad en roll också framöver, men det är andra som bör vara drivande.*

*Det är viktigt att VD framöver entydigt företräder Nya Ostkustbanan i externa sammanhang.*

# 3 Hur bedömer du Nya Ostkustbanans insatser på EU-nivå?

## Från intervjuerna

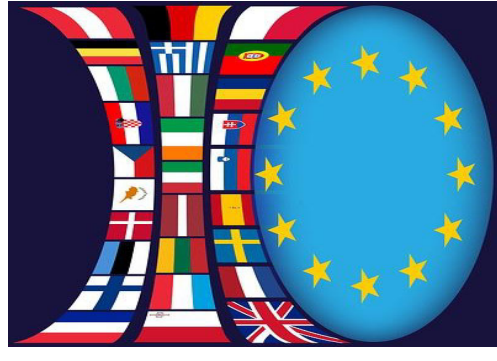
- Sker främst genom samspelet med övriga regioner i Botniska korridoren – uppfattas som positivt och har lett till framflyttade positioner mot regeringen även på hemmaplan.
- Ger en kvalitetsstämpel – men troligen kan man inte göra mer. Fått hävstångseffekt.
- Bra företrädare i Bryssel.
- Kunde haka på EUs järnvägsår på ett bra sätt.
- Norrbotniabanan har aktiverat sig mer på EU-nivå – gränsöverskridande som argument. Viktigt att vara med för att matcha Norrbotniabanan – men på ”lagom” nivå.

## Mina reflexioner

*Insatserna på EU-nivå, direkt och via de två regionala Brysselkontoren, har gett effekt. Nya Ostkustbanan syns integrerat ett större sammanhang som Botniska korridoren. Detta i sin tur leder till ökat tryck på regeringen att agera för järnvägen längs Norrlandskusten.*

*Engagemanget kan även fortsättningsvis med fördel ske via de två Brysselkontoren och projektet Botniska korridoren.*

*Nya Ostkustbanans resurser gör sannolikt mer nytta i direkt arbete med den nya nationella planen.*



# 3 Vad i Norrbotniabanans och Oslo-Stockholms påverkansarbete kan inspirera Nya Ostkustbanan framöver?

## Från intervjuerna:

- Engagemanget från näringslivet – båda har mobiliserat ett större inslag av det.
- Funderingar runt alternativ finansiering, där har Oslo-Stockholm kommit längre.
- Nya Ostkustbanan gör det bra – det är dessa som är topp tre när det gäller påverkansarbete.
- Allmänheten har engagerats i Norrbottens kampanjer med ”fiktiva resor” – kan säkert finnas inslag som Nya Ostkustbanan kan inspireras av.

## **Mina reflexioner**

*Främst lyfts dessas arbete med näringslivet, men också finansieringsfrågor och kontakt med allmänheten nämns.*

*Många menar att man inte har den kännedom som krävs för att uttala sig.*

*En aktivare omvärldsbevakning och kunskapsöverföring till en bredare krets kan skapa både inspiration och förståelse för hur aktiva man är i andra processer, både när det gäller personer och resurser.*



# 3 Vilka är de centrala intressenterna och samarbetsparterna för att nå framgång?



Bild: [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

- Ingångarna till regeringen och de medarbetare som centrala statsråd har är en nyckel.
- Personliga kontakter, oavsett roll och parti behöver användas.

Många lyfter näringslivets och företagens (brist på) engagemang för Nya Ostkustbanan. Inte bara för dessas transportbehov, utan också för kopplingen till utveckling och hållbar tillväxt.

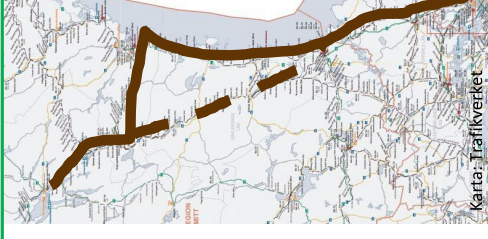
Ett större fokus på de företag som behöver kompetens och en utvidgad arbetsmarknad både norr- och söderut kan vara ett alternativ.

Även en fördjupad dialog med de företag som nu investerar i hela Norrland bör kunna ge stöd när de ser att flaskhalsen längs Ostkustbanan kan vara problematisk för dem.

Samspelet med de olika handelskamrarna, inklusive den i Stockholm, skulle kunna fördjupas.



Bilder: Pixabay



Karta: Trafikverket

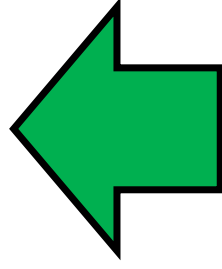
- En speciell fråga som flera lyfter är att klara ut relationen till Jämtland-Härjedalen och denna regions resväg till/från Stockholm.
- En tydlig prioritering från hela södra och mellersta Norrland anses nödvändig för att klara hem Nya Ostkustbanan.



# 3 Möjligheter och hot i den nu påbörjade planeringsomgången?

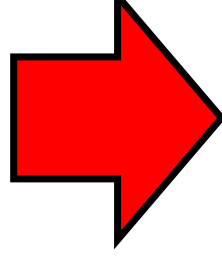
## Möjligheter

- Statsministerns m fl löfte om klart 2035.
- Regeringens prioritering att ”bygga ut och laga” framför prestigeprojekt.
- Hög planmognad.
- Starkare kopplingar till Stockholm/Uppsala (Handelskammarens utredning).
- Försvarsfrågan inkl Nato och civilförsvaret.
- Insikter om behov av att eliminera flaskhalsar hela vägen till Europa – TEN-T, ScanMed, CEF m fl.



## Hot

- 2035-löftet inte uttalat i direktiv till TRV.
- Oklart och svagt varumärke – Västernorrland och Gävleborg är varken ”Norrland” eller ”Mälardalen” (i ett Stockholmsperspektiv).
- Jämtland/Härjedalen driver sin linje parallellt– ingen gemensam ”södra Norrland-strategi” som prioriterar Nya Ostkustbanan.
- När södra Sverige ska kompenseras för Nya Stambanor blir Norrbotniabanan ”Norrlandsprojektet”.
- Tunt aktivt stöd från näringslivet .



# 3 Vad ser du för fördelar/nackdelar med den organiseringslösningen för Nya Ostkustbanan?

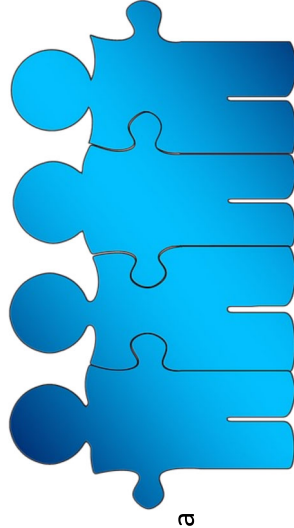
## Från intervjuerna

### (+)

- Bolag ger förutsättningar för ett fokusering på en fråga – dubbelspåret
- Snabbfotad och klart mandat att företräda.
- Största ägarna tillför resurser/kunskap
- Bolagsformen är inte lika "politisk" som om i förvaltning
- Bär av problematiken i förhållande till Norra Stambanan i Gävleborg för regionpolitikerna
- Respekt för rollerna
- Samspelet mellan ägarna gör att man inte tappar bort varandra utan håller ihop helheten

### (-)

- Saknar formell koppling till näringslivet.
- Behövs insatser för att skapa kontinuitet när förtroendevalda och tjänstepersoner byts ut.
- Saknar formella avtal om resurser.
- Ledning och styrning av personresurser från ägarna oklar
- Fundera på vad som inte fungerar – och rätta till det.



# 3 Hur ser du på avvägningen av resurser mellan kansli, tjänstepersoner och konsulter?

## Från intervjuerna

- ❑ För knappa egna resurser – behövs fler som är entydigt i Nya Ostkustbanans organisation.
- ❑ VD 50 % – gör bra jobb, men räcker det resursmässigt?
- ❑ Ägarnas insatser ”in kind” – oklart hur mycket som förväntas/kan levereras. Behöver klargöras – helst i avtalsform.
- ❑ Testa att göra hela stråket (Botniska korridoren) till ett EU-projekt?

## *Mina reflexioner*

*I förhållande till andra påverkansorganisationer har Nya Ostkustbanan ganska små dedikerade resurser.*

*Samspelet med de större ägarna och deras insatser blir därför centralt för att mobilisera kapacitet.*

*Någon lyfter fram projektsättning av insatser som ett sätt att finansiera.*





## 4 Reflexioner och rekommendationer – nycklar till framgång

---

- Aktualitetspröva löpande – omvärlden förändras
- Backcasting för att få klar till 2035
- Punktmarkera nyckelpersoner
- Näringslivets engagemang behövs
  
- Översyn av organisering på tjänstepersonnivå



Bilder: Pixabay

# 4 Aktualitetspröva med fokus på problem, nyttor och effekter idag och framåt

## Omvärldsfaktorer

- Ny regering – ny prioritering
- Avveckling av ”nya stambanorna”
- Klimatpåverkan
- Energiförsörjning
- Säkerhetsläget i norra Europa inkl. Nato
- Utvecklingen i norra Sverige
- Nya pendlingsmönster efter Corona
- Fehmarn Bält-förbindelsen
- EU-beslut om klimat och transporter
- Nya målbilder/prognoser för resande, transporter, trafik
- Fattade plan- och investeringsbeslut sedan 2010
- M fl

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD):

”**regeringen prioriterar upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före investeringar i höghastighetståg.**”

(Pressmeddelande 221223)





# 4 Punktmarkera nyckelpersoner



Ulf Kristersson,  
statsminister



Ebba Busch,  
energi- och  
näringsminister  
samt vice stats-  
minister



Andreas Carlsson,  
bostads- och  
infrastrukturminister



Elisabeth Svantesson,  
finansminister

## EXEMPEL

Lennart Kalander Trafikverket

Thomas Morell v ordf TU (SD)

Peter Larsson utredare i Norra Sverige

Lars-Erik Olofsson (KD) 1 v ordf Region J/H

Andreas Hatzigeorgiou VD Sth HK

### Min rekommendation

*Detta är några av de personer som kommer att avgöra prioriteringar, och därmed finansieringen av infrastrukturen i kommande planeringsbeslut. En fördjupad analys av beslutsprocessen kan naturligtvis tillföra och ta bort enstaka individer. Det är också av intresse att säkerställa påverkan vid rätt tidpunkt – och att det är ”rätt” person som företräder Nya Ostkustbanan i dialogerna.*

*Välj ut strategiska beslutsfattare, kartlägg era nätverk och formera en ”dialoggrupp” som tillsammans med VD tar ansvar för dialog med de utvalda.*





# 4 Engagera näringslivet (2)

## Mina reflexioner och rekommendationer

NOKB uppfattas i dag som en fråga för det offentliga – berörda kommuner och de två regionerna. Det är en kraftsamling som ses som en nödvändig plattform för det fortsatta påverkansarbetet.

Men ett mer aktivt deltagande från näringsliv, akademi och organisationer i olika påverkansaktiviteter skulle bidra till att stärka legitimiteten och argumentationen. Enskilda företags "vittnesmål" kopplade till NOKBs roll för utveckling och hållbar tillväxt av de egna företagen är starka kort i den kommande processen.

En möjlig lösning är att skapa en "advisory board" med ledande företagare, handelskammare, universitet m fl för att få aktiva ambassadörer för NOKB. Kommunernas nära dialog med enskilda företag bör användas för att mobilisera näringslivet.

Den nu påbörjade utmärkta artikelserien med de elva kommuner som har kopplingar till Nya Ostkustbanan kan byggas på med motsvarande intervjuer med företag, universitet, organisationer m fl. som brinner för att NOKB ska förverkligas.

## Debattartikel DI 23/3 2022

(...) EU är tydligen med att det europeiska stornätet ska stå klart 2030. Det innebär att utbyggnader och åtgärder på Malmbanan och i hela den Botniska korridoren med Norrbottenbanan, Nya Ostkustbanan och järnvägen genom Bergslagen måste skyndas på. Åtgärderna är nödvändiga för att säkra kompetensförsörjningen och vidareförädlingen till stöd för näringslivets gigantiska satsningar i norr och i förlängningen klimatomställningen. Näringsliv, aktörer inom transportområdet och invånare behöver få veta när de större infrastrukturprojekten ska vara färdigställda. (...)

**Michael Palo** Direktör Affärsområde Järnmalm **LKAB**  
**Børge Edvardsen Klingan**, CEO **Narvik Havn**  
**Lorents Burman**, ordförande **Norrbottenbananegruppen**  
**Roland Kempainen**, ordförande **Tornedaisrådet**  
**K'las Dagertun**, vd **Kaunis Iron**  
**Anna Tyni**, vd **Copperstone Resources**  
**Tor Anders Elvegård**, ordförande **SeaFood Norway**



**Örnskävik – Higgulunde tar (fortfarande) tåten!**

På bilden: Kommunstyrelsen ordförande Anna-Birta Alvestad (C) talar på ett möte i Örnskävik. Bilden visar Alvestad som står vid ett bord och talar till en grupp människor som sitter runt ett bord. På bilden står hon framför en bakgrund som består av en vägg med bilder och text. Bilden är tagen i Örnskävik i slutet av maj i år bestående av två personer.

Läs mer



Söderhamn – från motvind till medvind



Sollefteå – 15 miljarder kronor ska investeras till 2030!



Botniska korridoren – närmare ett genomförande än någonsin

# 4 Översyn av organisering på tjänstepersonnivå

I dialog med bolagets ledning och i ett antal av intervjuerna har det lyfts att nuvarande ordning bör utvecklas. I mitt uppdrag ligger inte att föreslå organisatoriska förändringar, varför jag här enbart redovisar de tankar som jag fångat upp i mina samtal. Det är styrelsens sak att säkerställa att bolaget har en effektiv organisering av sin verksamhet och ytterst ägarna som avgör vilka resurser man anser som rätt nivå för bolaget.

När bolaget bildades gjordes en överenskommelse om att huvudägarna (då Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls kommun) skulle bidra aktivt i bolagets arbete. 2016 bildades ett Team med tjänstepersoner vars uppgift var att tillsammans med bolagets vd jobba för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden. På senare år har även Gävle kommun inkluderats i Teamet.

## Alternativa lösningar:

### A För resurser in i bolaget

Ägarna bör tillföra finansiella medel som gör att "in-kind"-resurser från ägarna inte binds upp i operativt arbete. Dessa insatser bör i stället köpas av konsulter, alternativt tjänstlediga personer hos ägarna. Resurser kan också användas för att utöka VD-tjänsten.

Det bör dock finnas en tjänstepersongruppering ("Team") som aktivt och kontinuerligt följer och inspirerar arbetet för att säkerställa ett löpande kunskaps- och informationsutbyte i förhållande till ägarnas egna aktiviteter med t ex de formella planprocesserna.

### B Formalisera samarbetet

Några tjänstepersoner med anställning hos ägarna knyts till bolaget via formella avtal som reglerar tidsomfattning och relevanta omkostnader. Dessa personer utgör det "team" som också ska genomföra utredningar, kommunikationsinsatser etc. enligt de beslut som styrelse och VD fattar.

### C Fortsatt informell struktur

Eftersom behovet av insatser varierar kraftigt över tid bör bolaget kunna "avropa" insatser löpande, kopplat till av styrelsen godkänd verksamhetsplan. Att så kan ske förankras i styrelsen och på ägarsamråd. Det blir ägarnas representanter i ägarråd och styrelse som säkerställer att respektive tjänstepersonorganisation kan tillhandahålla relevanta resurser.

## Min rekommendation

*Styrelsen behöver ta ställning till vilken av modellerna man vill använda och därefter säkerställa att de formella ställningstaganden som krävs kommer till stånd.*

# Grecken AB

[magnusepersson@hotmail.se](mailto:magnusepersson@hotmail.se)



# Välkommen till Ägarforum 7 november 2023



**Patrik Stenvard**

Ordförande Ägarforum

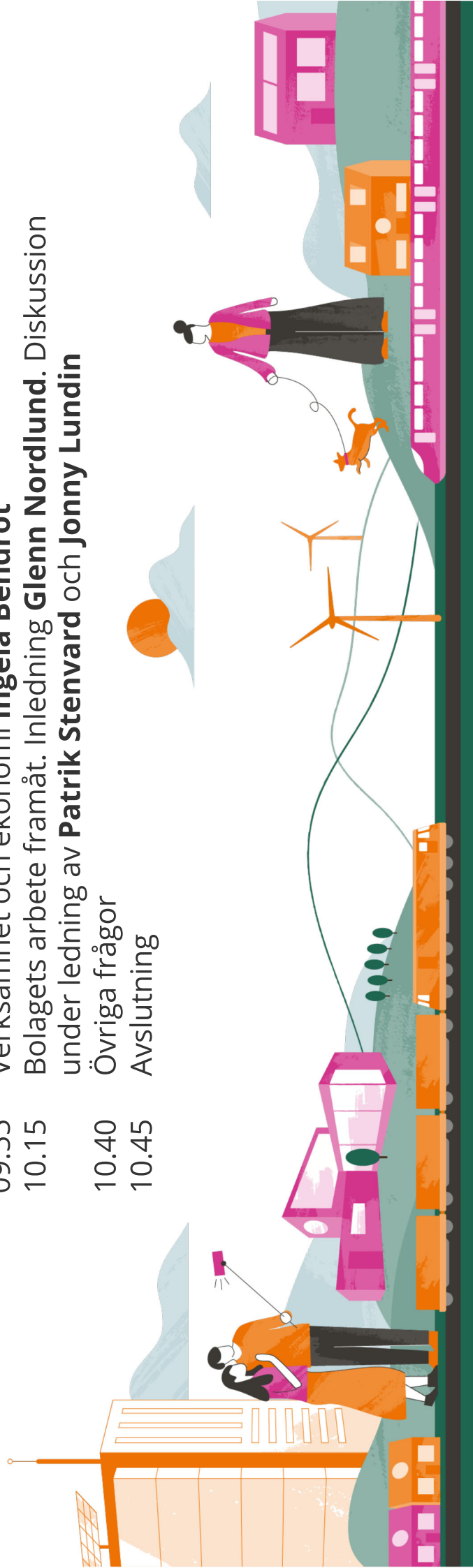


**Jonny Lundin**

Vice ordförande Ägarforum

# Program Ägarforum

- 09.15 **Patrik Stenvard** och **Jonny Lundin** hälsar välkomna
- 09.20 Inledning **Glenn Nordlund**
- Magnus Persson** redovisar den utvärdering som han har gjort av bolaget (via länk)
- 09.55 Verksamhet och ekonomi **Ingela Bendrot**
- 10.15 Bolagets arbete framåt. Inledning **Glenn Nordlund**. Diskussion under ledning av **Patrik Stenvard** och **Jonny Lundin**
- 10.40 Övriga frågor
- 10.45 Avslutning



# Inledning



**Glenn Nordlund**

Ordförande i Nya Ostkustbanan



## Kort om bolaget

Årlig budget: 3 miljoner

Vd anställd på 50 procent

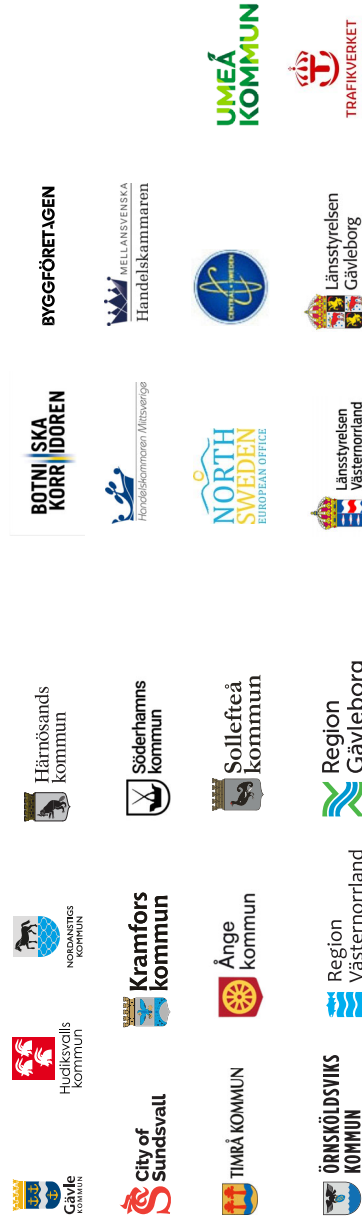
Sundsvalls kommun har mot ersättning tillhandahållit administrativt stöd, samt ekonomi- och lönehantering.

De fyra huvudägarna Region Gävleborg, Region Västernorrland, Sundsvalls kommun och Gävle kommun tillhandahåller personella resurser

## Teamet



## Stora referensgruppen



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



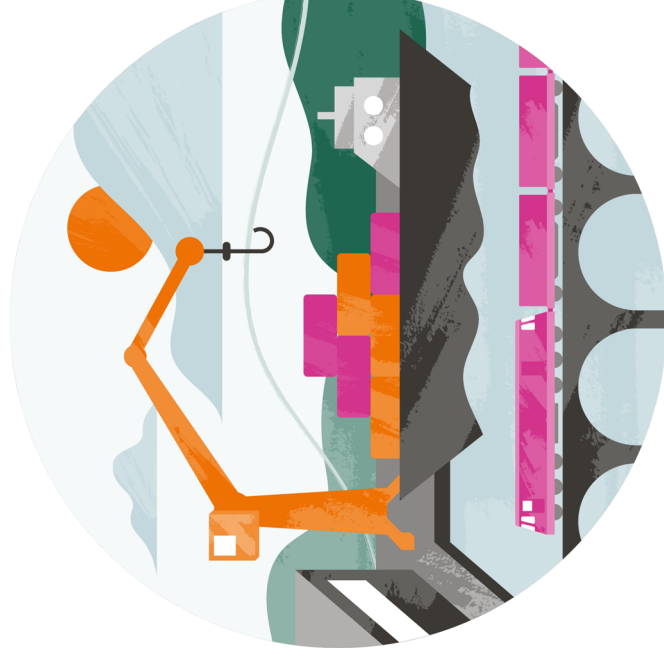
## Bolagets syfte och ändamål

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



## Bolagets verksamhet

”Bolagets huvuduppgift är att bedriva information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.”





# Styrelsens utvärderingar 2023

## Utvärdering av VD

16 frågor

13 av 15 ledamöter svarade

Betyg

**4.65/5 ★**

## Utvärdering av Styrelsearbetet

26 frågor

9 av 15 ledamöter svarade

Betyg

**4.27/5 ★**



# Utvärdering 2023

---

Slutrapport

Grecken AB  
Magnus Persson



# Verksamhet och ekonomi



**Ingela Bendrot**

vd Nya Ostkustbanan



## Tre regeringar i följd har prioriterat Nya Ostkustbanan



2014



2018

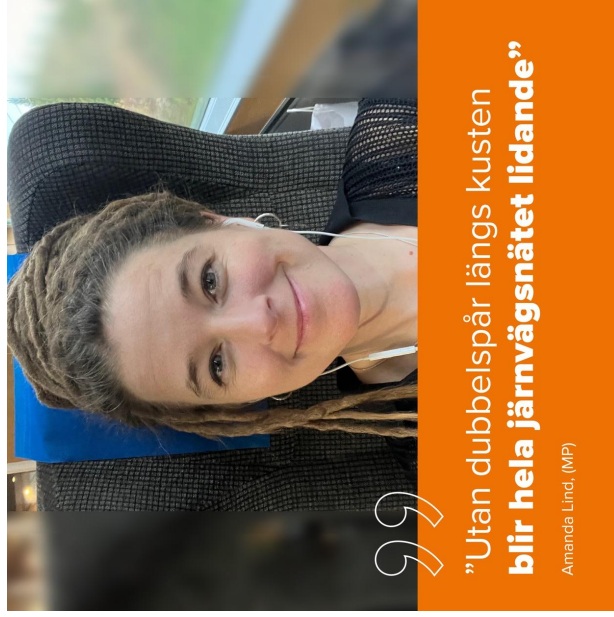


2022

I samtliga planbeslut 2014 – 2022 har regeringen lagt mer pengar än vad Trafikverket hade föreslagit!



## Brett politiskt stöd – som har ökat kraftigt under 2022!



# Håll i och håll ut

- Vi är ett tydligt etablerat varumärke,
- **MEN:** Konkurrensen om infrastrukturpengarna har aldrig varit större än nu
  - Andra viktiga infrastrukturesatsningar,
  - Ökade byggkostnader åter upp infrastrukturbudgeten.
  - Andra politikområden (Försvaret, justitie, välfärdssektorn)
- Vi måste fortsätta nöta och utveckla våra budskap.



### Nya Ostkustbanan AB

- 3 miljoner/år
- Vd (50 %)
- Personellt stöd från huvudägarna, ska motsvara s:a 80 procent's tjänst.



### Oslo-Stockholm 2.55 AB

- 6 miljoner/år
- Vd (100 %)
- Kommunikationsansv. (100 %)
- Extern styrelseordförande



### Norrbottenbanan AB

- **Norrbottengruppen**
- 8,9 miljoner/år
- Projektledare 100 %
- Kommunikatör 75 %
- Ekonom 15 %
- Producent 7 %
- Vd (avser NBBAB)



**Oförändrad budget 3 miljoner  
per år, och ekonomiskt utfall  
med stora variationer**

	<b>Resultat</b>
<b>2016</b>	183 223,67
<b>2017</b>	-103 656,51
<b>2018</b>	-95 577,14
<b>2019</b>	482 209,70
<b>2020</b>	396 748,27
<b>2021</b>	32 007,52
<b>2022</b>	-194 626,48

**Bolaget kan och ska snabbt ställa om!**



## 2023 utökad verksamhet = Ökade kostnader

- Nytt politiskt läge och ny mandatperiod – viktigt att binda partierna till gjorda utfästelser,
- Kraftsamling inför dubbelspårs dag – många nya politiker (Program med politikersamtal, näringslivsmedverkan och film om noden Gävle),
- Högre ambitionsnivå för hemsida och sociala medier. Tydligt fokus på mer journalistiskt innehåll. (Partigranskningen och serien om investeringsboomen),
- Ökad tjänstgöringsgrad för vd (från 50 till 75 % i april – juni samt september – oktober),
- Intensiv verksamhet med stark närvaro på prioriterade event: M Sverigedagarna, KD:s kommundagar, Almedalen, C Extrastämma, EU-event i Östersund, KD Riksting, Västerbottendagarna mm.





## Utmaningar under 2023

- Inget administrativt stöd 1 april – 7 september,
- Minskat personellt stöd från huvudägarna,
- Ökad arbetsbelastning för vd,
- Ökade timkostnader för konsulter,
- Ökade kostnader för redovisningstjänster,
- Ny styrelse med många helt nya ledamöter,





## Hur kan underskott täckas?

Axel Hellhoff som är ekonomichef på Sundsvalls Servicecenter rekommenderar att bolaget fakturerar ut kostnaderna istället för att begära tillskott från ägarna. En sådan möjlighet finns enligt vårt aktieägaravtal §7.

Faktureringen sker utifrån den fördelningsnyckel som finns i bolagets aktieägaravtal.

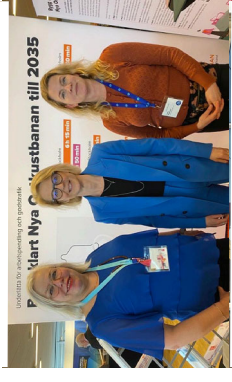
Ägare	Fördelningsnyckel
Region Gävleborg	34,80%
Region Västernorrland	25%
Gävle kommun	8,78%
Hudiksvall Kommun	3,30%
Härnösand Kommun	2,50%
Kramfors Kommun	1,90%
Nordanstig Kommun	0,85%
Sundsvall Kommun	10%
Södershamn Kommun	2,27%
Örnsköldsvik Kommun	5,70%
Sollefteå Kommun	2%
Ånge Kommun	1%
Timrå Kommun	1,90%



## Huvudbudskap 2023 – 2026

- 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 hastat fram.
- Nya Ostkustbanan är ett av de projekt som har störst nytta både för arbetspendling och godspendling.
- Nya Ostkustbanan är helt nödvändig för att skapa tillförlitliga transporter igenom Sverige, det visar inte minst urspårningen utanför Hudiksvall.
- När det kommer till frågan om militär rörlighet är det också ett argument, men något som BK driver på ett effektivt sätt.

**VIKTIGT ATT STÄNDIGT PÅMINNNA OM GJORDA UTFÄSTELSER!**





## Bygg vidare!

Magnus Perssons utvärdering visar att bolaget har en stark ställning i den nationella infrastrukturdebatten,

Bolaget har tagit fram många viktiga utredningar och bra argument,

I det fortsatta arbetet...

- tar vi vara på gjorda erfarenheter och förfinar våra argument,
- går vi igenom tidigare remissvar och rapporter och ser vad vi kan återanvända, vad vi vill stärka och vad vi vill tona ned,

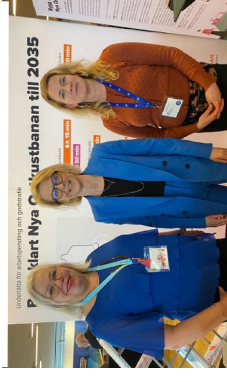




## Håll i håll ut – aktivt påverkansarbete 2024

### Starkt utredningsarbete för tydligare positionering i debatten:

- Ta fram nya siffror för godsflöden och kraftigt ökat behov av persontransporter som en effekt av den gröna omställningen. Fokus på 2035,
- Backcastingrapport – redovisning av vilka steg som måste tas för att Nya Ostkustbanan ska invigas 2035,
- Revidering av utbyggnadsstrategin för att möta den gröna omställningen (arbete görs tillsammans med Trafikverket),
- Analys av inriktningsförslaget (kommer 15 januari), samt + gemensamt remissarbete (Stora referensgruppen). Intensifierad kommunikation med anledning av inriktningsförslaget,
- Analys av tidigare remissvar – styrkor/svagheter?
- Analys av proppen (kommer sannolikt i oktober).





## Kommunikationsinsatser

- Upprätthåll flödet på sociala medier och Facebook,
- Riksdagsseminarium fokus på nya transportbehov (såväl kompetens- som godstransporter) som uppkommer som följd av den gröna omställningen. Slutet januari/början av februari.
- Slutför artikelserie om investeringar (Gävle, Timrå, Härnösand samt summerande artiklar för respektive region.)
- Gör film om noden Sundsvall (motsvarande den om Gävle),
- Lägg på ny speakertext på Animering om Sundsvallspusslet.
- Bjud in företrädare för regeringspartierna till en resa längs Gamla Ostkustbanan/Ådalsbanan.
- Gemensamt seminarium med Botniska korridoren, Norrbotniabanan och North Sweden European Office i Almedalen







## Sedvanligt påverkansarbete

- Personliga möten med nyckelpersoner,
- Bygga relationer med de nya regiondirektörerna för TRV,
- 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 Norrbotniabanan.
- Tillsammans med ledande politiker i resp. region/kommun skapa ett näringslivsupprop för Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035



## Aktivt EU-arbete

- Jobba för att regeringen tar fram en ambitiös CEF-strategi som fokuserar på 2035 – insatser krävs både hemma och i EU,
- Vd-resa i början på året. Syfte: Lyfta våra frågor och knyta kontakter. Fokusera på att justera text för arbetsplanen för ScanMed för att tydliggöra att Ostkustbanan/Ådalsbanan idag inte lever upp till kraven inom TEN-T. Möte med DG MOVE och Pat Cox,
- Connecting Europe Days 2–5 april i Bryssel,
- Ev. medverkan vid ScanMed korridorsforum i Bryssel och där lyfta de TEN-T-krav som inte uppfylls,
- Styrelseresa till Bryssel under hösten när de nya MEP:arna installerats.







## Övrigt

- Workshop med anledning av inriktningsdirektiven. Förelagat datum: Slutet av januari i Sundsvall. Målgrupp: Styrelsen, Stora referensgruppen. Medverkan: TRV:s nya regiondirektörer, Lars Nilsson och Henrik Andersson.
- 17 maj: Ägarforum och Bolagsstämma. 2024 gör vi det som ett intern event för styrelsen, stämooombud, ägarombud och tjänstepersoner från våra ägare. Styrelsemiddag kvällen före. Förelagat plats: Hudiksvall. Vi ska också bjuda in TRV:s nya regiondirektörer.





## **Bolagets arbetsformer – utvärderingen pekar på tre alternativ:**

- A. För resurser in i bolaget:** Ägarna bör tillföra finansiella medel som gör att ”in-kind”-resurser från ägarna inte binds upp i operativt arbete. Förankring med ägarna via en referensgrupp.
- B. Formalisera samarbetet** Några tjänstepersoner med anställning hos ägarna knyts till bolaget via formella avtal som reglerar tidsomfattning och relevanta omkostnader.
- C. Fortsatt informell struktur:** Bolaget ”avropar” insatser löpande, kopplat till av styrelsen godkänd verksamhetsplan.



## Hur jobbar andra påverkansbolag?

- Heltidsanställd vd.
- Heltidsanställd kommunikator.
- Budget om 6 – 9 miljoner.

## Vad blir effekterna om Nya Ostkustbanan skulle jobba som andra påverkansbolag?

### Positiva effekter

- Ökad verksamhetsvolym, exv. ökad närvaro på event,
- Fler anställda personer minskar sårbarheten och stärker kontinuiteten,
- Mer omfattande och sofistikerad kommunikation.

### Negativa effekter

- Försvagad förankring och koppling till ägarna,
- Sämre lokal och regional omvärldsbevakning,
- Försvagad legitimitet?

## Utvecklade arbetsformer - förslag från vd

- Avveckla Teamet i sin nuvarande form,
- Stärk stora referensgruppen (alla ägares tjänstepersoner),
- Erbjud tjänstepersoner från ägarna att medverka i olika aktiviteter och projekt utifrån win-win,
- Vd går upp i tid (från 50 till 75 procent).
- Jobba tillsammans för att stärka samverkan med näringslivet,

### Fördelar:

- Den lokala och regionala förankringen bibehålls,
- Samverkan och kunskapsutbytet mellan ägarna stärks,



## Prognos för 2023 och förslag till reviderad budget 2024

	Prognos 2023	Rev budget 2024
Resekostnader	122 502	125 000
Marknadsföring och aktiviteter	1 260 306	900 000
Administrativa tjänster	282 585	310 000
Utredningar	627 020	600 000
Personalkostnader	1 309 020	75 % = 1 470 000
Övriga kostnader	52 863	50 000
	3 653 042	3 500 000

556 000 kronor finns i balanserat kapital. Prognosen visar på ett behov av 100 000 kr i aktieägartillskott för 2023.



## Vad betyder det för ägarna om budgetramen ökas med 500 000 kronor?

### Störst ökad kostnadsökning:

- Region Gävleborg: 172 500 kronor
- Region Västernorrland 125 000 kronor
- Sundsvall: 50 000 kronor
- Gävle: 43 900 kronor

### Minst kostnadsökning:

- Nordanstig: 4 250 kronor
- Ånge: 5 000 kronor

Ägare	Fördelningsnyckel
Region Gävleborg	34,80%
Region Västernorrland	25%
Gävle kommun	8,78%
Hudiksvall Kommun	3,30%
Härnösand Kommun	2,50%
Kramfors Kommun	1,90%
Nordanstig Kommun	0,85%
Sundsvall Kommun	10%
Södershamn Kommun	2,27%
Örnsköldsvik Kommun	5,70%
Sollefteå Kommun	2%
Ånge Kommun	1%
Timrå Kommun	1,90%



## Styrelsens beslut 27 oktober

- Styrelsen beslutar uppdra åt vd att ta fram en ny reviderad budget för 2023,
- Styrelsen föreslår att ett eventuellt underskottet täcks genom att ägarna tillskjuter erforderliga resurser genom att ägarna enligt §7 i Aktieägaravtalet köper tjänster av bolaget motsvarande det uppkomna underskottet. Kostnaderna fördelas utifrån ägarnas procentuella ägarandel.
- Styrelsen godkänner förslag till reviderad budget för 2024,
- Styrelsen godkänner att vd:s tjänstgöringsgrad ökas från 50 procent till 75 procent från och med 1 januari.
- Styrelsen beslutar att uppdra åt vd att bereda frågan om fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027 vidare, liksom frågan om indexering.



## Ägarforum förslag till beslut

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2023 samt hantering av eventuellt underskott
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2024
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering
- Ägarforum tillsätter en arbetsgrupp som får till uppgift att se över bolagets styrande dokument. Gruppen gör en behovsinventering till nästa Ägarforum.
- Nästa ordinarie Ägarforum äger rum den 17 maj.
- Ägarforum beslutar om ett extra Ägarforum den??

# Bolagets arbete framåt



**Glenn Nordlund**

Ordförande i Nya Ostkustbanan



**Patrik Stenvard**

Ordförande Ägarforum



**Jonny Lundin**

Vice ordförande Ägarforum





# Styrdokument

## Beslutas av bolagsstämman:

- Ägardirektiv,
- Bolagsordning,
- Aktiebok,
- Aktieägaravtal,
- Resepolicy,
- Representationspolicy
- Antikorruptionspolicy.

## Beslutas av styrelsen:

- VD-instruktion,
- Arbetsordning för styrelsen,
- Attest- och utanordningsinstruktion,
- Instruktion VU.



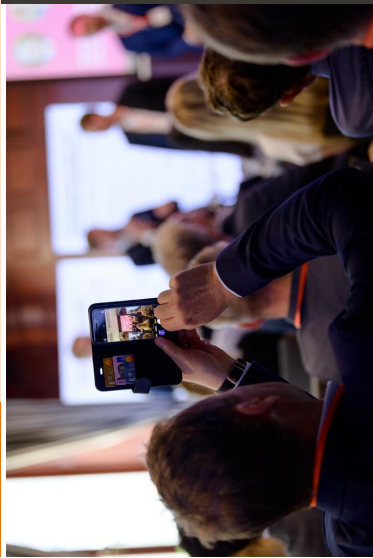




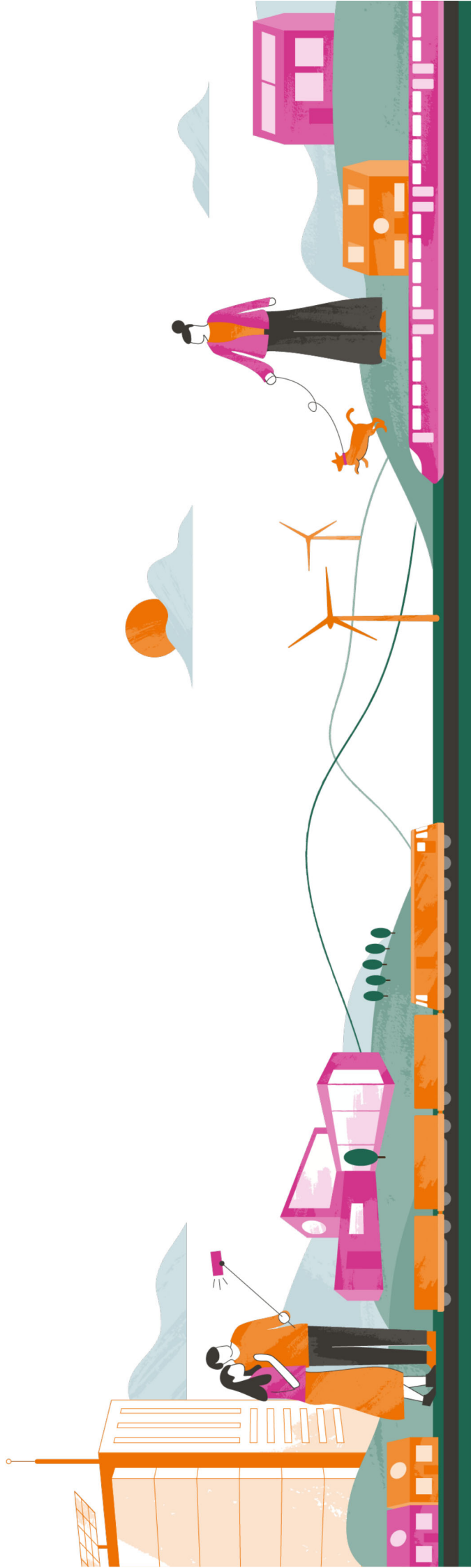
# Nästa ägarforum

Ordinarie Ägarforum 17 maj

Extra Ägarforum?



# Nu kavlar vi upp ärmarna – alla insatser behövs!



# Tack!



**NYA OSTKUSTBANAN**

Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

## Protokoll ägarforum

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB
<b>Datum</b>	tisdag 7 november 2023
<b>Tid</b>	09.15-10.45
<b>Plats</b>	Elite Hotell Knaust Storgatan 13 i Sundsvall

### Ägarens representanter *ägarombud, ägarombud ersättare*

Patrik Stenvard	Region Gävleborg	
Jonny Lundin	Region Västernorrland	
Jan Myléus	Gävle kommun	
Sven-Åke Thoresen	Hudiksvalls kommun	
Andreas Sjölander	Härnösands kommun	
Jan Sahlén	Kramfors kommun	Anmält förhinder
Lars Hed	Nordanstigs kommun	Anmält förhinder
Hans Forsberg	Sundsvalls kommun	
John-Erik Jansson	Söderhamns kommun	Anmält förhinder
Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun	Anmält förhinder
Jan Filipsson	Ånge kommun	Förhinder
Marie Eliasson	Timrå kommun	Anmält förhinder
Jörgen Åslund	Sollefteå kommun	Anmält förhinder

#### *Ägarombud ersättare*

Ida Stafrin	Kramfors kommun
Jan Lahenkorva	Region Gävleborg
Per-Eric Norberg	Härnösandskommun
Stig Eng	Nordanstig

### Styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland	
Anna Sundberg	Region Gävleborg	
Niklas Säwen	Sundsvalls kommun	
Daniel Olsson	Gävle kommun	
Stefan Dalin	Timrå kommun	Förhinder
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun	Förhinder
Johan Andersson	Sollefteå kommun	Förhinder
Malin Svanholm	Kramfors kommun	
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun	Anmält Förhinder
Ola Wigg	Nordanstigs kommun	Förhinder
Erik Lövgren	Ånge kommun	Förhinder

Britt Knapp Thyr	Härnösands kommun	Förhinder
Johannes Nordin	Örnsköldsvik	Förhinder

**Adjungerade styrelseledamöter**

Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen Västernorrland	
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg	Anmält förhinder

**Lekmannarevisorer**

Sven-Erik Lindestam	Söderhamn kommun	Anmält förhinder
Thomas Jäärf	Region Västernorrland	

**Sakkunnig revisor**

Gunilla Arnberg	Region Västernorrland	Anmält förhinder
-----------------	-----------------------	------------------

**Tjänstepersoner**

Ingela Bendrot	VD
Roger Wetterstrand	Region Västernorrland
Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg
Niklas Andersson	Sundsvalls kommun
Harald Knutsen	Gävle kommun
Ola Andersson	Söderhamns kommun
Lotta Rönström	North Sweden Office
Per-Michael Kristiansson	Region Västernorrland
Linda Bäck	Sundsvalls kommun

<b>Utredare</b>	Magnus Persson	Digitalt
-----------------	----------------	----------

## **1. Val av ordförande**

Patrik Stenvard valdes till ordförande för mötet

## **2. Val av justerare**

Jonny Lundin valdes att justera dagens protokoll

## **3. Val av sekreterare**

Roger Wetterstrand valdes till sekreterare för mötet

## **4. Patrik Stenvard och Jonny Lundin hälsade alla välkomna**

## **5. Inledning av Glenn Nordlund**

Ägarforum notera informationen från styrelsen

## **6. Magnus Persson redovisade utvärdering av bolaget (via länk)**

Ägarforums överläggning sammanfattas i följande punkter;

- värdefullt med utvärdering
- särskilt viktigt med större näringslivsinvolvering
- lös ut arbetsformerna med ägartillskott
- se över de styrande dokumenten inför kommande mandatperiod

- Ägarforum lägger redovisningen av genomförd utvärdering till handlingarna

## **7. VD Ingela Bendrot redovisade bolagets verksamhet och ekonomi**

- Ägarforum noterar informationen från VD

## **8. Glenn Nordlund presenterar bolagets arbete framåt.**

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2023 samt hantering av eventuellt underskott

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2024

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering

## **9. Diskussion under ledning av Patrik Stenvard och Jonny Lundin**

- Ägarforum beslutar att tillsätta en arbetsgrupp med representanter för Region Gävleborg, Region Västernorrland, Gävle kommun, Sundsvalls kommun för översyn av bolagets styrande dokument inför ordinarie bolagsstämma.

- Ägarforum fastställer 17 maj 2024 som tidpunkt för nästa ordinarie ägarforum

Patrik Stenvard  
Ordförande

Jonny Lundin  
Justerare

Roger Wetterstrand  
Sekreterare



*Jonny Lundin*

Jonny Lundin

Date: 2024-01-26 19:48 CET

Role: Vice ordförande

Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

*Patrik Stenvard*

Patrik Stenvard

Date: 2024-01-28 11:58 CET

Role: Ordförande

Signed via account: patrik.stenvard@regiongavleborg.se

*Roger Wetterstrand*

Roger Wetterstrand

Date: 2024-01-29 10:01 CET

Role: Sekreterare

Signed via account: roger.wetterstrand@rvn.se

## Styrelsesammanträde den 16 januari 2024 kl. 17.00-17.45 via TeamEngine

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Daniel Olsson	Gävle kommun
Johan Andersson	Sollefteå kommun
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun
Stefan Dalin	Timrå kommun
Erik Lövgren	Ånge kommun
Malin Svanholm	Kramfors kommun
Knapp Britta Thyr	Härnösands kommun

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Per Nylén	Sekreterare

### Anmält förhinder

Daniel Gustavsson	Länsstyrelsen Västernorrland (adjungerad)
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg (adjungerad)

### Frånvarande

Johannes Nordin	Örnsköldsviks kommun
Ola Wigg	Nordanstigs kommun

### Protokollet omfattar §§ 80–90

#### § 80 Sammanträdets öppnande

Ordförande Glenn Nordlund hälsade alla välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

#### § 81 Val av justerare

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** välja Knapp Britta Thyr att justera dagens protokoll.

## § 82 Val av sekreterare

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** välja Per Nylén till sekreterare för sammanträdet.

## § 83 Fastställande av dagordning

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** fastställa dagordningen.

## § 84 Föregående protokoll från VU-sammanträde 2023-10-25 samt styrelsesammanträde 2023-10-27

Protokoll från Ägarforum kommer att distribueras efter justering. Protokoll från föregående VU-sammanträde 2023-10-25 samt styrelsesammanträde 2023-10-27 är justerade och publicerade.

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** lägga protokollen från föregående VU-sammanträde och styrelsesammanträde till handlingarna.

## § 85 Konsultanvändning 2024 och redovisning av offerter som godkänts av VD

VD informerar om det konsultstöd som används löpande, såsom Mats Ågebrant, Lars Nilsson (Trogen Consulting) och Hellsten Kommunikation med flera.

VD informerar vidare om de offerter som inte behöver godkännas av styrelsen:

- Analys av Nya Ostkustbanans effekter avseende kapacitetsökning och kostnadssänkningar  
Offerten godkändes med motiveringen ”*Det är viktigt att Nya Ostkustbanan inför arbetet med den nya nationella planen har tillgång till uppdaterade beräkningar. Att uppdatera den godsstudie som togs fram 2021 är helt nödvändigt. Uppdateringen görs av samma konsulter som tog fram studien 2021, eftersom de sedan tidigare är väl förtrodda med materialet och också har tillgång till alla underlag och tidigare beräkningar.*”
- Nya Ostkustbanans remissvar – analys och framtagande av underlag.  
Offerten godkändes med motiveringen ”*Sweco tog fram en mycket omfattande och gedigen Nyttanalytisk analys 2016. Den uppmärksammades på ett positivt sätt, inte minst från Sverigeförhandlingens ordförande HG Wessberg som menade att denna nyttoanalys var den allra bästa som inkommit till Sverigeförhandlingens kansli. Konkurrensen var mycket hård, eftersom de fått in över 60 nyttoanalyser. Sweco har under åren varit behjälpliga med olika analyser och strategiska råd kring våra remissvar, och det känns naturligt att låta dem fortsätta arbeta med detta utifrån den gedigna kunskap som de har tillägnat sig om Nya Ostkustbanan.*”

VD informerade slutligen om offert som kräver beslut i styrelsen:

- Backcastinganalys – vilka steg krävs för att Nya Ostkustbanan ska stå klar till 2035?

VD föreslår styrelsen att godkänna offerten med motiveringen: ”Att genomföra detta uppdrag kräver omfattande kompetens och erfarenhet. Inte minst fodras djupa insikter i både hur regeringskansliet och Trafikverket arbetar, och hur de exakta beslutsprocesserna ser ut, samt praktisk erfarenhet av att ta fram en nationell plan. Uppdraget kräver också en förmåga att förstå de infrastrukturinvesteringar som ska göras och hur den utbyggnadsstrategi som nu ligger på bordet kan utvecklas för att möta nytillkommande behov. Lars Nilsson på Trogen Consulting besitter dessa kompetenser.”

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** den godkänner offert om backcasting till Trogen Consulting.

### **§ 86 Ekonomisk rapport**

VD informerar om det preliminära resultatet för 2023, vilket just nu visar ett plusresultat om cirka 10 000 kronor, vilket innebär att tillskott från ägarna i dagsläget inte är nödvändigt. VD informerar också om nödvändigheten att under 2024 upparbeta en buffert för bolaget.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen

### **§ 87 Övriga frågor**

Styrelsen diskuterade förslag på placering av årsmötet samt innehåll. Beslut tas vid senare möte.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### **§ 88 Workshop 14 februari i Sundsvall**

VD informerade om den workshop som genomförs i Sundsvall den 14 februari, vilken efterföljs av ett styrelsemöte. Till workshoppen bjuds tjänstepersoner och adjungerade in. Styrelsen diskuterade om det finns fler som borde bjudas in, till exempel handelskamrarna, logistikparker med flera. Styrelsen noterade att näringslivets perspektiv bör få ta plats. VD kommer att se över ytterligare vilka företrädare för näringslivet som bör bjudas in till workshoppen.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## § 89 Kommande möten

- 26 januari kl. 13:00 – 15:00. VU-sammanträde om bl a årsredovisning. Team Engine.
- 14 februari: Workshop med efterföljande styrelsemöte (årsredovisning m m). Sundsvall.
- 1 mars kl. 13:00 – 15:00. VU-sammanträde om verksamhetsplan och budget m m. Team Engine.
- 15 mars kl. 13:00 – 15:00. Styrelsemöte om verksamhetsplan och budget m m. Team Engine.
- 17 maj. Bolagsstämma samt konstituerande styrelsemöte. Förslag på plats: Örnsköldsvik med styrelsemiddag kvällen innan.

Förutom dessa informerade VD om Järnvägsforum Norr, som genomförs den 18 – 19 april i Sundsvall.

## Beslut

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

## § 90 Mötet avslutas

Ordförande förklarade sammanträdet för avslutat.

*Per Nylén*

Per Nylén

Date: 2024-01-25 22:20 CET

Role: Sekreterare

Signed via account: per@pantastic.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2024-01-25 22:36 CET

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot

Date: 2024-01-25 22:38 CET

Role: vd

Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

*Knapp Britta Thyr*

Knapp Britta Thyr

Date: 2024-01-26 09:14 CET

Role: kommunstyrelsens 1:e vice ordförande

Signed via account: britta.thyr@harnosand.se

## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

### Konto INTÄKTER

#### Nettoomsättning

350000 Fakturerade kostnader

374000 öresutjämnning

399700 Sjuklöneersättning

### RÖRELSENS KOSTNADER

#### Resekostnader

583000 Kost & Logi

#### Marknadsföring & aktiviteter

590000 Reklam & PR

607100 Repr. Avdragsgill

607200 Repr. Ej Avdragsgill

611000 Kontorsmaterial

620000 Telefoni

#### Administrativa tjänster

630000 Försäkring

642100 Revision

645000 Bolagsstämma

650000 Administrativa kostnader

653000 Redovisningstjänster

#### Utredningar

655000 Konsulter

#### Personalkostnader

720000 Löner

729200 Semesterlön

740000 Pensioner

751000 Arbetsgivaravg

753000 Löneskatt

761000 Utbildning

765000 Sjukförsäkring

769000 Övr. personalkostnader

#### Övriga kostnader

699000 Övr. externa

#### Finansiella

831400 Skattefria ränteintäkter

842300 ej avdragsgill räntekostnad

881100 Avsättning periodiseringsfond

881900 Återföring periodiseringsfond

891000 Skatt på årets resultat

## Resultat

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten



Budget 2023	Utfall 2023-11	Uppskattade framtida poster	Förväntat utfall 2023-12
-3 000 000	-3 000 004		-3 000 004
-3 000 000	-3 000 000		-3 000 000
0	-4	0	-4
0	0	0	0
<b>100 000</b>	<b>123 465</b>	<b>317</b>	<b>123 782</b>
100 000	123 465	317	123 782
<b>795 000</b>	<b>1 236 947</b>	<b>11 960</b>	<b>1 248 907</b>
774 000	1 195 725	11 611	1 207 335
1 000	488	0	488
4 000	31 382	0	31 382
10 000	5 508	0	5 508
6 000	3 843	349	4 193
<b>335 000</b>	<b>234 163</b>	<b>29 963</b>	<b>264 125</b>
5 000	0	0	0
40 000	3 570	9 000	12 570
10 000	0	0	0
210 000	115 575	10 507	126 082
70 000	115 017	10 456	125 473
<b>700 000</b>	<b>627 020</b>	<b>0</b>	<b>627 020</b>
700 000	627 020		627 020
<b>1 080 000</b>	<b>1 123 349</b>	<b>100 603</b>	<b>1 223 952</b>
645 000	631 135	47 474	678 609
90 000	86 112	8 000	94 112
60 000	171 873	15 625	187 498
230 000	221 145	14 916	236 062
15 000	29 176	14 588	43 764
15 000	0	0	0
17 000	0	0	0
8 000	-16 093	0	-16 093
<b>50 000</b>	<b>58 216</b>	<b>9 500</b>	<b>67 716</b>
50 000	58 216	9 500	67 716
<b>0</b>	<b>-1 583</b>	<b>0</b>	<b>-1 583</b>
0	-1 583	0	-1 583
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
<b>60 000</b>	<b>401 572</b>	<b>152 342</b>	<b>553 914</b>

-556 000,00

Finns i balanserat kapital

Kst	Konto	Benämning/Konto	Proj	Mot
		<b>Intäkter vidarefakturerat</b>		
100	350000	Fakturerade kostnader		100
100	350000	Fakturerade kostnader		821
100	350000	Fakturerade kostnader		822
100	350000	Fakturerade kostnader		823
100	350000	Fakturerade kostnader		824
100	350000	Fakturerade kostnader		825
100	350000	Fakturerade kostnader		829
100	350000	Fakturerade kostnader		841
100	350000	Fakturerade kostnader		849
100	374000	Öres- och kronutjämning		819
100	374000	Öres- och kronutjämning		860
100	374000	Öres- och kronutjämning		870
100	540000	Förbrukns.inven & förbrukn.mat		870
100	583000	Kost, logi & resor		860
100	583000	Kost, logi & resor		870
100	589000	Övriga resekostnader		870
<b>100</b>	<b>590000</b>	<b>Reklam &amp; PR</b>		<b>850</b>
100	590000	Reklam & PR		870
100	607200	Representation Ej avdragsgill		870
100	607300	Repr. gåv, avdragsg		870
100	611000	Kontorsmateriel		870
100	620000	Telefoni		870
100	623000	Datakommunikation		870
100	625000	Post & porto		100
100	625000	Post & porto		870
100	640000	Förvaltningskostnader		100
100	640000	Förvaltningskostnader		870
100	642100	Revision		870
100	650000	Administrativa kostnader		100
100	650000	Administrativa kostnader		554
100	650000	Administrativa kostnader		870
<b>100</b>	<b>653000</b>	<b>Redovisningstjänster</b>		<b>100</b>
100	654000	IT-tjänster		870
100	655000	Konsultarvoden		870
100	657000	Bankkostnader		870
100	659000	Övriga externa tjänster		870
100	699000	Övriga externa kostnader		819
100	699000	Övriga externa kostnader		825
100	699000	Övriga externa kostnader		870
100	720000	Löner till företagsledare		860
100	721010	Sjuklön		860
100	722800	Bruttolöneavdrag företagsledar		860
100	729200	För. sem löneskuld ftg ledare		860
100	732000	Traktamenten vid tjänsteresa		870
100	733000	Bilersättning		870
100	740000	Pensionskostnader		870
100	747000	Förvaltnings- & försäkringsavg		870
100	751000	Arb.giv.avg. 31,42 %		860
100	751900	Arb giv avg sem- & löneskuld		860
<b>100</b>	<b>753000</b>	<b>Särskild löneskatt</b>		<b>819</b>

100	757000	Arbetsmarknadsförsäkr.premier	870
100	758000	Gruppförsäkringspremier	870
100	763000	Personalrepresentation	870
100	769000	Övriga personalkostnader	860
100	831400	Skattefria ränteintäkter	819

== Summa ==

Åib/Belopp

Pub/Belopp

**-21 013,50**  
-300 000,00  
-57 000,00  
-75 000,00  
-30 000,00  
-25 500,00  
-99 000,00  
-619 500,00  
-750 000,00  
-1 044 000,00  
-5,14  
1,09  
-0,07  
12 598,50  
2 378,54  
120 430,22  
2 203,03  
**32 000,00**  
1 175 187,32  
31 382,49  
488,00  
3 921,60  
4 191,41  
1 188,00  
310,50  
1 276,00  
4 207,25  
11 745,00  
12 570,00  
1 234,45  
31 500,00  
26 100,00  
**141 761,25**  
5 259,75  
627 019,57  
1 937,75  
40 430,50  
800,00  
10 015,25  
49 803,27  
767 077,03  
6 121,00  
-108 000,00  
94 111,69  
3 731,00  
9 680,00  
165 361,90  
6 511,34  
209 005,21  
29 569,89  
**47 411,00**

Vidarefakturerade kostnader

Hellsten inkomsten på 2024.

-27 188,00  
6 244,00  
4 211,20  
640,00  
-2 432,00

542 977,29

-556 490,78

13 513,49

Kvarvarande fritt eget kapital

# Rapport om genomförda och planerade kommunikativa insatser under 2024

VU uppdrog åt vd att för styrelsen redovisa bolagets kommunikativa insatser samt andra för bolaget viktiga omvärldshändelser under 2024, samt planerade insatser. Den nationella infrastrukturplaneringen genomförs i en fyraårsperiod och våren 2024 och årsskiftet 2025/2026 är de två mest hektiska perioderna sett ur ett påverkansperspektiv. Det vi gör nu kan påverka regeringens kommande infrastrukturproposition, som beräknas läggas fram i oktober. Arbetet med propositionen genomförs nu, och ett viktigt moment är förhandlingarna mellan Tidöpartierna. Efter riksdagsbeslutet som kommer vid årsskiftet 2024/2025 kommer regeringen ge Trafikverket i uppdrag att föreslå exakt hur de statliga infrastrukturpengarna ska fördelas på olika projekt så som Nya Ostkustbanan. Trafikverket kommer under 2025 jobba fram ett sådant förslag. När det sedan är klart inleds regeringens arbete med att ta fram en nationell infrastrukturplan för 2026 – 2037. Beslut fattas våren 2026.

## Genomförda aktiviteter

### 11 januari

Möte med BK om samverkan (ordföranden + vd)

### 12 januari

Möte med Landshövding Carin Jämtin och Daniel Gustafsson (ordföranden + vd)

### 15 januari

Trogon Consulting levererade Kapacitetsanalys

### 15 januari

Trafikverket presenterade Inriktningsunderlaget

### 16-17 januari

Nya Ostkustbanan ställde ut på Transportforum i Linköping (samverkan med BK och Norrbotniabanan)

### 16 januari

Lars Nilsson presenterade sin analys av inriktningsunderlaget (beställd av BK)

### 17 januari

Nya Ostkustbanan kommenterade inriktningsförslaget på webben och sociala medier

### 19 januari

DN noterade Nya Ostkustbanans utspel och började jobba på en artikel om Trafikverkets knasiga prognoser. Bakgrundssamtal från DN med vd och Lars Nilsson.

### 23 januari

Rundabordssamtal med företag i Sundsvall på initiativ av Niklas Säwén. (ordföranden + vd)

### **26 januari**

Stora inifrågningen med infrastruktur- och bostadsminister Carlson och Trafikverkets GD Maiorana (vd + Lotta Rönström)

### **29 januari**

Trafikverket publicerade ett förklarande PM för att bemöta kritiken från Nya Ostkustbanan m fl

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e8076fe60a6439082819c2a13c589b4/pm\\_prognosernas-roll-i-inriktningsunderlaget.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e8076fe60a6439082819c2a13c589b4/pm_prognosernas-roll-i-inriktningsunderlaget.pdf)

### **30 januari**

Mingel på North Sweden Stockholm Office

### **31 januari**

- Seminarium om Norrbottenbanan på Grand Hotel i Stockholm
- Nyhetsbrevet Altinget publicerade intervju med vd  
<https://www.altinget.se/infrastruktur/artikel/underlagskritiken-trafikverket-blundar-for-utvecklingen-i-norr>
- Genmäla från S: <https://www.allehanda.se/2024-01-31/s-liberal-trangsyntet-skapar-inte-utveckling>

### **1 februari**

C-debattartikel inför Kommundagarna i Umeå Sluta slumra, Sverige – infrastrukturen måste byggas ut (norr.se)

### **1–2 februari**

C Kommun dagar i Umeå (vi deltar inte). BK (Jonny Lundin) hade möte med Ulrika Heie och Martin Ådal.

### **4 februari**

DN publicerade en artikel med kritik av prognoserna.

### **5 februari**

Avstämning av kapacitetsanalysen med Trafikverket (vd, Lars Nilsson samt Henric Fuchs)

### **6 februari**

Trogon levererar kort fakta-pm om vidmakthållande – kommuniceras med bland annat SCA och Svenskt Näringsliv.

### **7 februari**

- Diskussion med SJ om deras projekt "Omtag Svensk Järnväg" (vd + Henric Fuchs)
- North Sweden Stockholm Office höll seminarium om geopolitik (Stockholm)

### **9 februari**

investeringsartikel Kramfors publiceras

Interpellationsdebatt Peder Björk (S) och minister Andreas Carlson

[https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/dubbelspar-pa-ostkustbanan\\_hb10385/TV-inslag](https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/dubbelspar-pa-ostkustbanan_hb10385/TV-inslag)

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/besvikelse-efter-uteblivet-besked-om-ostkustbanan-fick-inga-svar-fran-ministern>

[Lina i Sundsvall om dubbelspår på Ostkustbanan: "Skulle gå mycket fortare" | SVT Nyheter](#)

### **11 februari**

Trogon levererade backcastingrapport

### **13 februari**

Möte med Nils Paul Svenskt Näringsliv (vd och Lars Nilsson)

### **14 februari**

- Möte med Anders Edholm SCA (vd och Lars Nilsson)
- Workshop i Sundsvall
- Artikel på hemsidan med fokus på behovet av att "vårda och älska" Gamla Ostkustbanan. Regeringen på rätt väg – klokt att börja med att vårda det man har. Men i Trafikverkets förslag finns inga pengar till Nya Ostkustbanan.

## **Kommande aktiviteter**

23 februari publicera investeringsartikel Nordanstig

8 mars publicera investeringsartikel Härnösand

15 mars styrelsemöte – beslut om yttrande

20 mars seminarium i Riksdagen? Fokus på Backcastingrapporten.

2 – 4 april Connecting Europe Days i Bryssel (vd deltar)

12–13 april Sverigemöte M i Stockholm (utställare)

17–18/3 Europaforum Norr i Sundsvall (utställare)

18–19/3 Järnvägsforum Norr Sundsvall (utställare)

25–28 juni Almedalsveckan

***Ingela Bendrot/ 13 februari 2024***



## Ekonomisk rapport med uppdaterad budget

Konto	Utfall 2023-12	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025
<b>Konto INTÄKTER</b>				
<b>Nettoomsättning</b>	<b>-3 026 136</b>	<b>-3 000 000</b>	<b>-3 500 000</b>	<b>-3 500 000</b>
350000 Fakturerade kostnader	-3 026 133	-3 000 000	-3 500 000	-3 500 000
374000 öresutjämning	-4	0	0	0
399700 Sjuklöneersättning	0	0	0	0
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>				
<b>Resekostnader</b>	<b>125 012</b>	<b>100 000</b>	<b>125 000</b>	<b>125 000</b>
583000 Kost & Logi	125 012	100 000	125 000	125 000
<b>Marknadsföring &amp; aktiviteter</b>	<b>1 266 816</b>	<b>795 000</b>	<b>900 000</b>	<b>900 000</b>
590000 Reklam & PR	1 220 127	774 000	863 000	863 000
607100 Repr. Avdragsgill	488	1 000	1 000	1 000
607200 Repr. Ej Avdragsgill	36 501	4 000	20 000	20 000
611000 Kontorsmaterial	5 508	10 000	10 000	10 000
620000 Telefoni	4 191	6 000	6 000	6 000
<b>Administrativa tjänster</b>	<b>257 364</b>	<b>335 000</b>	<b>310 000</b>	<b>310 000</b>
630000 Försäkring	0	5 000	5 000	5 000
642100 Revision	12 570	40 000	40 000	40 000
645000 Bolagsstämma	0	10 000	5 000	5 000
650000 Administrativa kostnader	116 405	210 000	160 000	160 000
653000 Redovisningstjänster	128 389	70 000	100 000	100 000
<b>Utredningar</b>	<b>627 020</b>	<b>700 000</b>	<b>600 000</b>	<b>600 000</b>
655000 Konsulter	627 020	700 000	600 000	600 000
<b>Personalkostnader</b>	<b>1 255 417</b>	<b>1 080 000</b>	<b>1 645 000</b>	<b>1 645 000</b>
720000 Löner	678 609	645 000	915 000	915 000
729200 Semesterlön	94 112	90 000	140 000	140 000
740000 Pensioner	171 873	60 000	180 000	180 000
751000 Arbetsgivaravg	238 575	230 000	331 000	331 000
753000 Löneskatt	40 117	15 000	44 000	44 000
761000 Utbildning	0	15 000	5 000	5 000
765000 Sjukförsäkring	20 676	17 000	20 000	20 000
769000 Övr. personkostnader	11 455	8 000	10 000	10 000
<b>Övriga kostnader</b>	<b>71 017</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
699000 Övr. externa	71 017	50 000	50 000	50 000
<b>Finansiella</b>	<b>-2 432</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
831400 Skattefria ränteintäkter	-2 432	0	0	0
842300 ej avdragsgill räntekostnad	0	0	0	0
881100 Avsättning periodiseringsfond	0	0	0	0
881900 Återföring periodiseringsfond	0	0	0	0
891000 Skatt på årets resultat	0	0	0	0
<b>Resultat</b>	<b>574 078</b>	<b>60 000</b>	<b>130 000</b>	<b>130 000</b>

\*obs intäkter redovisade som minus så minus i resultat är positivt i rapporten

Budget 2026	Budget 2027
-3 500 000	-3 500 000
-3 500 000	-3 500 000
0	0
0	0
<b>125 000</b>	<b>125 000</b>
125 000	125 000
<b>900 000</b>	<b>900 000</b>
863 000	863 000
1 000	1 000
20 000	20 000
10 000	10 000
6 000	6 000
<b>310 000</b>	<b>310 000</b>
5 000	5 000
40 000	40 000
5 000	5 000
160 000	160 000
100 000	100 000
<b>600 000</b>	<b>600 000</b>
600 000	600 000
<b>1 645 000</b>	<b>1 645 000</b>
915 000	915 000
140 000	140 000
180 000	180 000
331 000	331 000
44 000	44 000
5 000	5 000
20 000	20 000
10 000	10 000
<b>50 000</b>	<b>50 000</b>
50 000	50 000
<b>0</b>	<b>0</b>
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
<b>130 000</b>	<b>130 000</b>

## Styrelsesammanträde den 14 februari 2024 kl. 14.45-15.35 Tornhuset, lokal Allrummet, Sundsvall samt via TeamEngine

### Närvarande styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland
Anna Sundberg	Region Gävleborg
Johan Andersson	Sollefteå kommun
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun
Niklas Säwén	Sundsvalls kommun
Erik Lövgren	Ånge kommun (via TeamEngine fr o m §96)
Malin Svanholm	Kramfors kommun
Knapp Britta Thyr	Härnösands kommun
Ola Wigg	Nordanstigs kommun

### Tjänstepersoner

Ingela Bendrot	VD Nya Ostkustbanan
Per Nylén	Sekreterare (via TeamEngine)

### Anmält förhinder

Daniel Olsson	Gävle kommun
Stefan Dalin	Timrå kommun
Daniel Gustavsson	Länsstyrelsen Västernorrland
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg

### Frånvarande

Johannes Nordin	Örnsköldsviks kommun
-----------------	----------------------

### Protokollet omfattar §§ 91–106

#### § 91 Sammanträdets öppnande

Ordförande Glenn Nordlund hälsade alla välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

#### § 92 Val av justerare

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** välja Malin Svanholm att justera dagens protokoll.

## § 93 Val av sekreterare

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** välja Per Nylén till sekreterare för sammanträdet.

## § 94 Föregående protokoll från styrelsesammanträde 2024-01-16 samt VU-sammanträde 2024-01-26

Föregående protokoll från styrelsesammanträde och VU har delgivits styrelsen.

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** lägga protokollen från föregående styrelsesammanträde och VU-sammanträde till handlingarna.

## § 95 Fastställande av dagordning

### Beslut

Styrelsen beslutade

**att** fastställa dagordningen.

## § 96 Hänt sedan sist

VD informerade om de event och möten som hon deltagit i sedan november:

- 9-11/11 KD:s Riksting i Helsingborg.
- 11/1 Möte med BK om samarbetsformer (ordförande + vd)
- 12/1 Möte med Carin Jämtin (ordförande + vd)
- 17-18/1 Transportforum i Linköping. Nya Ostkustbanan ställde ut tillsammans med BK och NBB.
- 23/1 Rundabordssamtal med företag i Sundsvall på initiativ av Niklas Säwén
- 24/1 BK Styrgrupp Stockholm
- 25/1 BK Arbetsgrupp
- 24/2 Omtag svensk järnväg
- 26/2 Stora infradagen med infrastruktur- och bostadsminister Carlson och Trafikverkets GD Maiorana
- 30/1 Mingel på North Sweden Stockholm Office
- 31/1 Seminarium om Norrbotniabanan på Grand Hotel i Stockholm
- 31/1 Västerbottendagarna Grand i Stockholm
- 1-2/2 C Kommun dagar (vi deltar inte)
- 5/2 Genomgång av vår kapacitetsstudie med Trafikverket
- 5/2 Webinarium om Godsstråket genom Bergslagen
- 7/2 North Sweden Stockholm Office ordnar seminarium om geopolitik (Stockholm)

- 7/2 Regional transportgrupp (RVN) via Teams
- 14/2 Möte med SCA
- 14/2 Intern workshop i Sundsvall

### **Beslut**

Styrelsen beslutade

**att** den tagit del av informationen.

### **§ 97 Rapport om genomförda och planerade kommunikationsinsatser**

Enligt önskemål från VU informerades VD om vad som gjorts och görs kommunikativt, se bifogad rapport.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### **§ 98 Mötesinbjudan till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson**

Ordförande och VD har skickat inbjudan till Andreas Carlson den 26 januari. Inbjudan skickades igen den 13 februari. Inbjudan har delgetts styrelsen.

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### **§ 99 Kommande aktiviteter och inbjudningar**

Nya Ostkustbanan kommer att delta i följande aktiviteter:

- 8/3 Möte med Västrastambanegruppen
- 13/3 Eventuellt BK-seminarium i Riksdagen om alternativ finansiering. Denna aktivitet blir sannolikt inte genomförd på planerat datum.
- 2-4/4 Connecting Europe Days i Bryssel
- 12-13/4 Sverigemöte M i Stockholm (utställare)
- 17-18/3 Europaforum Norr i Sundsvall (utställare)
- 18-19/3 Järnvägsforum Norr Sundsvall (utställare)
- 25-28 juni Almedalsveckan

### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 100 Ny rapport från Trogon Consulting om kapacitetssituationen i norra Sverige

VD informerade om rapporten, som ännu inte är godkänd. Rapporten diskuterades även under förmiddagens workshop. Den ska bland annat kompletteras med kartmaterial och layout. Rapporten har stämts av med Trafikverkets kapacitetscenter. Förutom VD deltog Lars Nilsson och Henric Fuchs (Botniska korridoren) vid avstämningen. Trafikverket jobbar själva med en kapacitetsanalys vilken ska revideras under perioden april – maj 2024. VD kommer att få offert från Hellsten angående layouten. Rapporten finns som underlag till sammanträdet.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 101 Ny rapport från Trogon Consulting: Backcastinganalys – Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035 – vilka beslut krävs?

VD presenterade rapporten från Trogon Consulting angående backcastinganalys. Rapporten ska gås igenom och layoutas. Rapporten finns som underlag till sammanträdet.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 102 Planering inför årsstämma och ägarforum

VU föreslår att årsstämman och ägarforum förläggs till Örnsköldsvik den 17 maj, med styrelsemiddag den 16 maj. VD kommer att ta fram programförslag, styrelseprogram och planering för middag, boende och eventuellt studiebesök med mera.

Styrelsen diskuterade vilka som borde bjudas in (riksdagsledamöter, kommun- och regiondirektörer, landshövdingar, Handelskamrarna, Svenskt Näringsliv, Företagarna, Byggföretagen med flera).

Styrelsen diskuterade vidare möjligheten att förlägga ägarforum till ett annat tillfälle, innan stämman.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** fortsätta planera för att genomföra årsstämman i Örnsköldsvik, samt

**att** uppdra till VD att ta fram förslag på nytt datum för ägarforum, samt

**att** uppdrag till VD att ta fram programförslag, styrelseprogram och planering för middag, boende och eventuellt studiebesök med mera.

### § 103 Ekonomisk rapport och Årsredovisning 2023

VD redovisade ekonomisk rapport och status för Årsredovisning för 2023. VD informerade om överskridandet som skedde under 2023. Detta blev mindre än befarat varför ytterligare ägartillskott inte är nödvändigt. Ekonomisk rapport med uppdaterad budget bifogas.

Arbetet med årsredovisningen pågår, se bifogad tidplan.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** godkänna den ekonomiska rapporten.

### § 104 Godkännande av offert

VD informerar om behovet att ta fram en lista på de brister som finns på Ostkustbanan samt Ådalsbanan i förhållande till de krav som EU ställer på sitt stomnät TEN-T. Vd föreslår att styrelsen ska godkänna offerten från Trogon Consulting och motiverar val av leverantör med att Trogon Consulting genom sin kapacitetsanalys har tillgång till det underlag som krävs för att ta fram en lista över de brister som finns.

Offerten bifogas.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen, samt

**att** den beslutar att godkänna offerten.

### § 105 Kommande möten

- 1 mars kl. 13:00 – 15:00. VU-sammanträde om verksamhetsplan och budget m m. Team Engine.
- 15 mars kl. 13:00 – 15:00. Styrelsemöte om verksamhetsplan och budget m m. Team Engine.
- 17 maj. Bolagsstämma samt konstituerande styrelsemöte. Förslag på plats: Örnsköldsvik med styrelsemiddag kvällen innan.

#### **Beslut**

Styrelsen beslutar

**att** den tagit del av informationen.

### § 106 Mötet avslutas

Ordförande tackade för engagemanget och förklarade sammanträdet för avslutat.

*Per Nylén*

Per Nylén

Date: 2024-02-26 09:12 CET

Role: Sekreterare

Signed via account: per@pantastic.se

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot

Date: 2024-02-26 09:26 CET

Role: vd

Signed via account: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund

Date: 2024-02-26 14:00 CET

Signed via account: glenn.nordlund@rvn.se

*Malin Svanholm*

Malin Svanholm

Date: 2024-02-26 16:30 CET

Signed via account: malin.svanholm@kramfors.se





**NYA OSTKUSTBANAN**

Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

# Utvärdering 2023

---

Slutrapport

Grecken AB  
Magnus Persson

# Utvärdering av Nya Ostkustbanan 2023

---

## Förord

Att utvärdera Nya Ostkustbanans insatser sedan starten 2015 har uppskattats av många av de som intervjuats. Någon uttalade att det visade att man hade stor respekt för omvärldens perspektiv på insatserna.

Jag vill lyfta fram den goda uppställningen från de som blivit intervjuade. Beredvilligheten att samtala visar att man nåtts av budskapen och är medveten om Nya Ostkustbanans roll. Alla har lämnat konstruktiva synpunkter, både på de goda insatser som gjorts och när det gäller vad som kan utvecklas.

En utvärdering är just det, och inte en revision. I en utvärdering är fokus på sådant som kan utvecklas och bli bättre i syfte att man ska nå målet, i detta fall ett dubbelspår längs södra Norrlandskusten. Därmed kommer alla goda insatser som hittills genomförts i bakgrunden. Men jag vill framhålla att de intervjuade genomgående lägger Nya Ostkustbanan som en av "topp tre" bland de grupperingar som i Sverige arbetar för en utbyggd infrastruktur.

Min förhoppning är att denna rapport ska bidra till att lägga grunden för ett fortsatt framgångsrikt arbete med att förverkliga Nya Ostkustbanan.

Örebro den 5 oktober 2023

*Magnus Persson*

Grecken AB

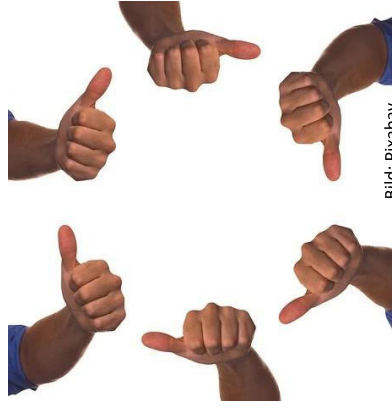


Bild: Pixabay

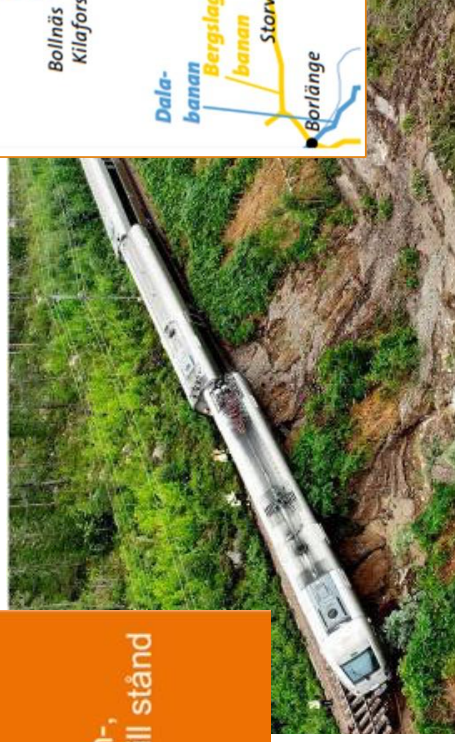
# Nya Ostkustbanan (Ostkustbanan 2015 AB)

## 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 information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.



# Utvärdering av vårt arbete och fortsatt verksamhetsutveckling

---

”För att ständigt förbättra vår verksamhet är utvärdering av olika relevanta områden viktigt. Under våren 2023 genomför styrelsen en utvärdering av styrelsens arbete, samt vd:s arbete. Nästa steg blir att utvärdera hur väl bolaget har uppfyllt de ändamål som angavs då bolaget bildades. I ett sådant arbete är det också lämpligt att titta på bolagets arbetssätt och hur samspelet med bolaget och huvudägarna och övriga ägare har fungerat. I en sådan utvärdering kan bolaget med fördel också benchmarka sig mot andra påverkansorganisationer för att tydliggöra styrkor och svagheter.”

*(Från Nya Ostkustbanan; Verksamhetsplan 2023-2026)*



Bild: Pixabay

# Utvärdering 2023

## Uppdrag och metod

- Genomgång och inläsning av relevant bakgrundsmaterial i form av styrande dokument, nyckelrapporter och dokument från regering och Trafikverket.
- Översiktlig benchmarking med 2–4 andra påverkansorganisationer (Oslo-Stockholm 2.55, Norrbotniabanan)
- Genomföra individuella, halvstrukturerade intervjuer med 20–25 nyckelpersoner inom Nya Ostkustbanan samt externa personer kopplade till processen.
- Analyserar material och intervjuresultat, summera, dra slutsatser och föreslår eventuella förbättringsåtgärder.

## Tidplan

- ✓ Juni – september Inläsning
- ✓ Augusti – september Intervjuer
- ✓ 7-8 september Styrelsens Kick off – avstämning
- ✓ Sept. – okt. Jämförelser och analys
- ✓ 29 september Styrelsemöte – prel. resultat
- ✓ 15 oktober Rapport – rekommendationer
- ✓ 29 okt./7 nov. Ägarsamråd



Bild: Pixabay

# Rapportens disposition

---

1. Bakgrund och nuläge
2. Benchmarking – påverkansarbete
3. Perspektiv från intervjuerna
4. Reflexioner och rekommendationer – tankar om nycklar till framgång



# 1 Politiska löften att infria

---

Under 2022 lovade flera partier att Nya Ostkustbanan ska byggas klar. Både Moderaterna och Liberalerna har sagt att det ska ske till år 2035 och Kristdemokraterna har gjort liknande utfästelser. I juni 2022 tillförde S-regeringen 5 miljarder mer än vad Trafikverket föreslagit. Miljöpartiet och Vänsterpartiet har drivit på för snabbare utbyggnad, och även Sverigedemokraterna har lyft upp Nya Ostkustbanan som en viktig satsning.

Men i tider av försämrat världsläge, skenande inflation och hård konkurrens om infrastrukturbudgeten är det viktigt att inte slå sig till ro. Vi måste oförtrutet fortsätta vårt hårda och målmedvetna arbete, vi måste jobba tillsammans och proaktivt för att Nya Ostkustbanan ska bli verklighet.

*VD Ingela Bendrot i förord till Verksamhetsplan 2023-2026*



# 1 Direktiv till inriktningsplanering

Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (Regeringsbeslut 2023-06-15)

- De transportpolitiska målen ligger fast
- Underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt
- Kapacitetsutnyttjandet bedöms utvecklas i olika delar av landet till 2040
- Beakta regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av nya höghastighetsstambanor
- Fokus på lönsamhet i stråken
- Kopplingen till åtagandet som följer av TEN-T-förordningen och kraven på korridoren Skandinavien–Medelhavet (där Nya Ostkustbanan ingår)
- Förutsättningar för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering
- Nuvarande ram +/- 20 %





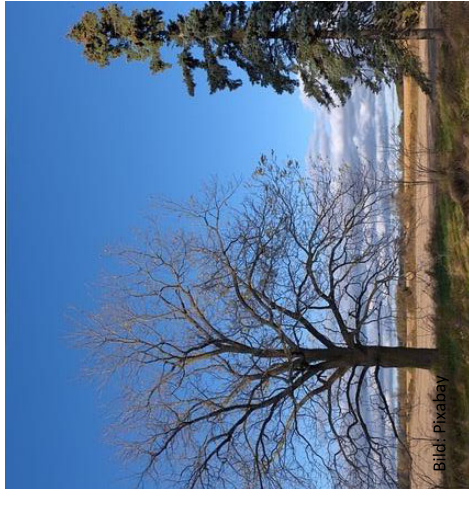


## 2 Benchmarking – påverkansarbete

---

I detta avsnitt redovisas intryck och jämförelser med i första hand Norrbotniabanegruppen/Norrbotniabanan AB och Oslo-Stockholm 2.55 AB.

Analysen är inte heltäckande utan har fokus på de likheter och skillnader som bedöms som relevanta för Nya Ostkustbanans framgång i det fortsatta utvecklings- och påverkansarbetet.



# 2 Benchmarking – många vill mer inom infrastrukturen

Vid sidan av det påverkansarbete som kunde kopplas till Nya Stambanor (tidigare Högstighetsbanor) har Nya Ostkustbanan och två andra samarbeten satt tydligast avtryck i de senaste planeringsomgångarna :

- Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB
- Oslo-Stockholm 2.55 AB
- Nya Ostkustbanan

Dessa tre är till sin strategi, struktur och organisering ganska olika, men har samma syfte – att med hjälp av utveckling och utbyggnad av järnvägen i sin geografi åstadkomma en positiv samhällsutveckling.

Även Botniska korridoren bör nämnas. Denna är ett övergripande samarbete med fokus främst på EUs beslut om korridorer och finansiering.

## Jämförelse mellan påverkansorganisationer som arbetar för utvecklad järnväg i Sverige

### BOTNISKA KORRIDOREN

- den 6 september 2022

Det finns närmare tio olika organisationer som arbetar för utvecklad järnväg i Sverige idag. Hur dessa är organiserade och finansierade kan skilja sig åt. Syftet med denna PM är att jämföra dessa organisationer och samarbeten på några få övergripande sätt.

Namn	Bemanning	Budget	Beskrivning
Botniska korridoren	1,75 tjänster (nu 0,5)	c:a 2,5 mkr/år	En projektledare tillsammans med regionernas strateger, Brysselkontoren med flera
Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB	1,97 tjänster i gruppen och en VD för bolaget	c:a 3,9 mkr/år, samt c:a 5 mkr/år	En projektledare och kommunikatör tillsammans med representanter från ägarna
Nya Ostkustbanan AB	VD (0,5 tjänst)	c:a 3 mkr/år	VD:n arbetar tillsammans med ett team av infrastrukturstrategier från ägarna
Partnerskap Mittstråket	Totalt 0,6 tjänst fördelat på två personer	c:a 0,75 mkr/år	Två projektledare samt strategier från kommunerna och regionerna
Mälardalsrådet	1 generalsekreterare och 4 övriga medarbetare	c:a 9,4 mkr/år	1 generalsekreterare och 4 övriga medarbetare tillsammans med medlemmarnas personal
Stockholm-Oslo 2:55	2 tjänster, 1 VD och 1 kommunikationsansvarig	c:a 6 mkr/år	Det framgår inte riktigt i vilken omfattning delägarnas personal deltar i arbetet
Europakorridoren	1 VD och 1 administratör	c:a 3,1 mkr år	Verkar för nya stambanor i södra Sverige och har ett 40-tal små och stora medlemmar
Greater Copenhagen	1 VD och ytterligare 9 personer varav 2 inom infrastruktur.	???	Samlar 89 stora och små medlemmar och arbetar inom fyra områden varav infrastruktur är ett

## 2 Norrbottenbanegruppen och Norrbottenbanan AB (1)

**Norrbottenbanegruppen** är en intresseorganisation som arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra samt intensifiera arbetet med förverkligandet av Norrbottenbanan hos beslutsfattare och aktörer.

Norrbottenbanegruppen bildades 1999 och finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, Region Norrbotten, Region Västerbotten samt näringslivet Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggnästareförenings Fastighets AB, Billerud, LKAB och StudentConsulting.

**Norrbottenbanan AB** bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda. Bolaget ger projektet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform. Bolaget företräder och samordnar berörda kommuner och regioner i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU.



# 2 Norrbottenbanegruppen och Norrbottenbanan AB (2)

## Argumentation

- Tack vare Norrbottenbanan kommer de personer som bor i och omkring Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå att tillhöra en och samma arbetsmarknadsregion i stort. Det blir enklare att bo och arbeta på olika orter helt enkelt
- I Norrbotten och Västerbotten finns en tredjedel av Sveriges skogsareal. Norrbottenbanan blir därför enormt viktig för näringslivet och tillväxten i regionen, eftersom Sverige är en av världens största exportörer sammantaget av pappersmassa, papper och sågade trävaror.
- Norrbottenbanan ger full effekt av miljardinvesteringarna i norr!
- Nya möjligheter för turist- och besöksnäringen och för människor som snabbt och smidigt och utan att belasta klimatet vill resa norr- eller söderut.
- Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten. De svenska råvarorna, malmen och skogen, är nämligen enormt viktiga även för Europa och skapar arbetstillfällen i de europeiska industriföretag som köper stora delar av den svenska produktionen. Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige till Europa. Med Norrbottenbanan kommer vi att kunna frakta fler.
- Med Norrbottenbanan kan vi öka vår transportkapacitet till Europa på ett klimatsmart och effektivt sätt.



## 2 Norrbottenbanangruppen och Norrbottenbanan AB (3)

### Norrbottenbanangruppen och näringslivet

Genom att renodla verksamheten i en kommunikativ informations- och påverkansorganisation har man tydligt kunnat fokusera på just påverkansarbetet. Här har man också fått med näringslivet, såväl enskilda företag som organisationer i olika grad. De är med vid bordet i den s k Huvudmannagruppen som består av finansiärerna. Fem av företagen har representanter i Stygruppen (utses av Huvudmannagruppen) och tre av företagen ingår i arbetsutskottet.

En speciell situation är att det finns en nationell utredare – Peter Larsson – som har direkta kontakter med såväl kommuner och regioner som enskilda företag. Norrbottenbanangruppen är i detta sammanhang en plattform för information om dialog och ställningstaganden. Enligt företrädare för gruppen är dialogen så nära att Peter Larsson blir en samarbetspartner till kommunerna och regionerna och en talare utåt för länen och Norrbottenbanan.





## 2 Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB (4)

### Norrbotniabanegruppen och allmänheten

Inför remissvar gällande Nationella transportplanen 2018 öppnade man en kampanjsida och lät allmänheten boka fiktiva resor på Norrbotniabanan, vilket resulterade i att 10 000 fiktiva resor registrerades utan att det finns någon räls. Till den senaste planen fick man över 20 000 resor bokade. Poddar och bloggar är andra kanaler, vilka har lyssnats på över 10 000 gånger. Man närvarar på den regionala Noliamässan, där är allmänheten i fokus, omväxlande i Piteå och Umeå, oftast i samarbete med Trafikverket.

Man agerar också när det gäller debattartiklar, samtalscaféer mm för att underlätta för Trafikverket och kommunerna i deras arbeten.

I och med att bygget rullar igång är gruppen en viktig länk gällande erfarenhetsöverföring mellan kommunerna.

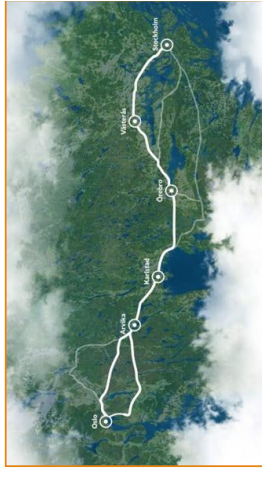


## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (1)

---

### Organisering

- Oslo-Stockholm 2.55 AB ägs av Karlstads kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Ytterligare regioner och kommuner är adjungerade.
- Bolaget har till ändamål att verka för och söka tillgodose Region Värmlands, Region Örebro läns, Karlstads kommuns, Örebro kommuns, Västerås kommun och Region Västmanlands intresse av att Järnvägsförbindelsen förverkligas inom kortast möjliga tid och att Järnvägsförbindelsen därvid erhåller den sträckning, utformning, standard och kvalitet som (*ägarna*) önskar, med syfte att skapa största möjliga samhällsnytta. (*Bolagsordningen*)
- Styrelsen består av en *extern styrelseordförande* (fd tf GD Trafikverket) och förtroendevalda ägarrepresentanter.
- De två heltidsanställda genomför verksamheten och underlag mm tas fram av dem eller konsulter. En tjänstepersongrupp från ägarna fungerar som rådgivande och beredande organ, vid sidan av styrelsen.
- Total omsättning enligt årsredovisning 2022 var drygt 6 mnkr.





## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (2)

---

### Argumentation

- ❑ Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.
- ❑ Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen – bara 200 000 väljer tåget. Bidra i omställningen till ett nytt hållbart transportsystem och flytta över en miljon flygresenärer till tåget om året.
- ❑ Skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt och att tillgodose företagets och invånarnas behov.
- ❑ Att projektet dessutom är samhällsekonomiskt och, till stora delar, kommersiellt lönsamt, gör förbindelsen unik – den är Skandinaviens mest lönsamma järnvägsprojekt.
- ❑ Oslo-Sthlm 2.55 har arbetat tillsammans med ett tjugotal stora europeiska bolag för att kunna presentera ett Business Case som gör att största delen av kostnaden inte behöver betalas med skattemedel och att den svenska eller norska staten inte behöver ta hela risken.



## 2 Oslo-Stockholm 2.55 AB (3)

### Påverkansarbetet

Oslo-Stockholm arbetar med beslutsfattare längs hela stråket. Det betyder att såväl svenska som norska aktörer finns i fokus för insatserna. Detta har man också kunnat använda sig av genom att agera i Norge för att påverka svenska aktörer och vice versa. En komplikation i sammanhanget är att planeringsmodellerna skiljer sig åt, liksom beslutsprocesserna.

### Exempel: Norge driver EU-dimensionen

*“(...) The Oslo - Stockholm route is part of the core network but did not become part of the ScanMed corridor when it was extended from Stockholm and northbound towards the Gulf of Bothnia with an arm to Narvik. The route is an important part of both national and international freight corridors, including the connection Oslo - Narvik via Sweden. This underlines the need to incorporate this route into the ScanMed corridor. With the expansion of ScanMed from Stockholm to Narvik, the route between Oslo - Hallsberg/Ørebro becomes a missing link. (...)”*

Revision of TEN-T Guidelines – Norwegian Position Paper



PRESSMEDDELANDE - 3 OKTOBER 2022 13:59

### Trafikverket och Jernbanedirektoratet vill fortsätta arbetet med Oslo-Stockholm



Trafikverket och Jernbanedirektoratet har i dagarna levererat en gemensam utredning till ländernas regeringar om förutsättningarna för att förbättra järnvägen mellan Oslo och Stockholm. Utredningen visar att en förbättrad järnväg skulle generera ett kraftigt ökat resande tillsammans med stora vinster för klimat och samhälle. Myndigheterna bekräftar därmed potentialen i att utveckla en bättre järnvägsförbindelse och efterfrågar nu regeringarnas mandat för att fortsätta arbeta med projektet i sin helhet.

## 2 Jämförelse nyckelfaktorer

	Nya Ostkustbanan	Oslo-Stockholm 2.55	Norrbotniabanagruppen och Norrbotniabanan AB
Ägare	Regioner och kommuner	Regioner och kommuner	Regioner, kommuner, företag (gruppen) Region och kommuner (bolaget)
Associationsform	Aktiebolag	Aktiebolag	Fyraårigt projekt och aktiebolag
Styrelseordförande	Förtroendevald hos ägare	Extern ägaroberoende	Förtroendevald hos ägare (gruppen) Förtroendevald hos ägare (bolaget)
Omsättning/år	3 mnkr	6 mnkr	4 (gruppen), 3,8 mnkr (bolaget)
Anställda	0,5	2	2 (gruppen), 1 (bolaget)
Strategiska budskap	Sveriges längsta flaskhals Mervärde för satsningar i norr Regionförstoring och arbetspendling	Knyter samman två huvudstäder Miljö – flygresenärer till tåget Samhälls- och företagsekonomiskt lönsam Regionförstoring och arbetspendling	Det saknas järnväg Umeå - Luleå Det krävs investeringar i infrastruktur för grön omställning/nyindustrialisering Tillväxtmotorn i Sverige finns i norr Regionförstoring och arbetspendling

## 2 Jämförelse Nya Ostkustbanan, Oslo-Stockholm 2.55 samt Norrbottenbanan/Norrbottenbanan AB

De tre organisationerna har alla valt olika strategier – utifrån de specifika förutsättningar som gäller. Målet är dock detsamma – att få till en infrastrukturinvestering i modern järnväg inom berört geografiskt område. Argumenten är likartade – regionförstoring, grön omställning och hållbar tillväxt som är bra för invånarna, regionen, Sverige och Europa.

Norrbottenbanan har två organisationer – ett bolag som är mer engagerat i formella processer och har en viktig roll när det gäller t ex. hantering av EU-medel. Gruppen står för mycket av det opinionsbildande arbetet och håller samman nätverk på olika nivåer.

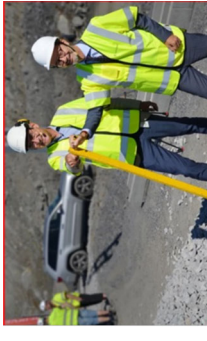
Norrbottenbanan uppfattas i ett Stockholmsperspektiv som en angelägenhet för hela Norrland. Den är starkt förknippad med nyindustrialiseringen i Norr- och Västerbotten och har därmed haft legitimitet inom t ex ramen för den statliga samordnarens uppdrag. En viktig anledning till att man nått framgång är även att förra infrastrukturministern såg den som en nationell politisk vattendelare. De tidigare beslut som fattades – både om att bygga och att skjuta på bygget – användes politiskt i valrörelsen 2022.

Norrbottenbanan och Norrbottenbanan AB har också löpande haft en stor uppbackning från enskilda företag och arbetat aktivt med allmänheten. Vid sidan av det direkta påverkansarbetet mot beslutsfattare läggs stor vikt vid dialog med allmänheten via bloggar och andra sociala medier. Men viktigast är kanske att skapa förutsättningar för ett gemensamt agerande med företag och näringsliv i påverkansarbetet. I detta syfte har ett antal företag också plats i såväl styrgrupp som arbetsutskott och kan på så sätt påverka agenda och initiativ. Här är man alltså bredare än Nya Ostkustbanan i sin formella struktur.

I relation till Nya Ostkustbanan har Oslo-Stockholm ett stort fokus på finansieringslösningar, medan man varit tydlig med att Trafikverket är de som ska sköta planeringen, tillsammans med andra myndigheter enligt gängse modell. Genom att fokusera på finansieringen har man försökt skapa förutsättningar för en ny modell, kopplad till resefrekvens och betalningsvilja för flyget på sträckan Oslo-Stockholm. Denna torde vara unik för Sverige/Norge och svår att kopiera.

Genom att agera med/mot både norska och svenska myndigheter och politiker har man också kunna föra fram sina argument och få till stånd olika utredningar. Detta är en process som delvis varit omständlig, då det finns olikheter i hur infrastrukturplaneringen genomförs i de olika länderna. Även Oslo-Stockholm har mobiliserat näringslivet i sin finansieringslösning. Stora företag, finansföretag och järnvägsföretag har deltagit i processen och i flera fall bekräftat att de tankar som förs fram av bolaget skulle kunna realiseras.

**NYA OSTKUSTBANAN**  
Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand



**Nu är första rälisen lagd på Norrbottenbanan**

"En efterlängtat och historisk dag" när infrastruktur-eneroth och Trafikverkets generaldirektör Roberto förklarade den första rälisen för Norrbottenbanan i

Senast uppdaterad 29 aug 2022 - Publicerad 29 aug 2022



# 3 Perspektiv i intervjuerna – påverkansarbete på många plan

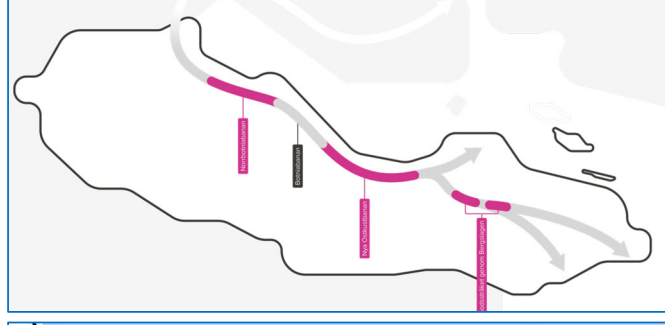
Nya Ostkustbanans påverkansarbete sker på flera plan.

I intervjuerna lyfts såväl lokala/regionala perspektiv som nationella och europeiska.

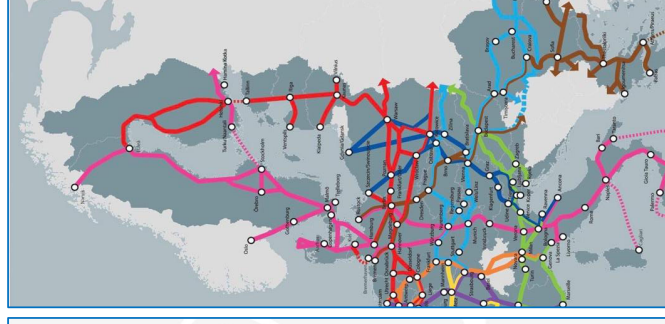
Samtliga intervjuade har visat ett stort engagemang och lämnat värdefulla bidrag till utvärderingen – stort tack!



Lokalt/regionalt



Nationellt

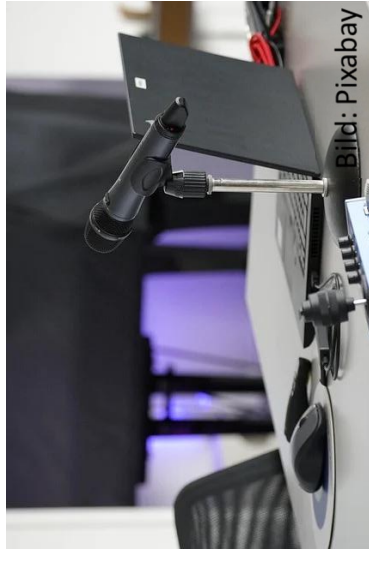


EU



# 3 Dessa personer har intervjuats:

1. Joakim Berg, VD, Norrtåg
2. Per Bill, landshövding, Gävleborgs län
3. Peder Björk, riksdagsledamot (s)
4. Jakob Dalunde, EU-parlamentariker (mp)
5. Anders Edholm, Senior Vice President Sustainability and Communications, SCA (skriftliga svar)
6. Gustaf Engstrand, näringspolitisk chef, Tåg företagen
7. Mikael Jansson, verksamhetschef, North Sweden European Office
8. Lennart Kalander, avdelningschef Nationell planering, Trafikverket
9. Jonas Karlsson, VD, Oslo-Stockholm 2.55 AB
10. Catherine Kotake, f d regional direktör, Trafikverket
11. Emil Källström, VD, SEKAB
12. Mikael Löthstam, kommunstyrelsens ordförande (s), Hudiksvalls kommun
13. Sven Magnusson, VD, Sundsvall Logistikpark AB
14. Märta Molin, direktör regional utveckling, Region Västernorrland
15. Thomas Morell, riksdagsledamot (sd), vice ordförande Trafikutskottet
16. Liza-Maria Norlin, partisekreterare, Kristdemokraterna
17. Elisabeth Sinclair, projektledare, Norrbotniabanegruppen
18. Maria Stockhaus, riksdagsledamot (m), Trafikutskottet
19. Karin Svensson Smith, tidigare ordförande i Trafikutskottet (mp)
20. Niklas Sävén, kommunstyrelsens ordförande (s), Sundsvalls kommun
21. Patrik Stenvard, regionstyrelsens ordförande (m), Region Gävleborg
22. Katrien Vanhaverbeke, direktör regional utveckling, Region Gävleborg
23. Åsa Viklund Lång, kommunstyrelsens ordförande (s), Gävle kommun
24. Viktor Wärnick, riksdagsledamot (m)
25. Malin Cederfeldt Östberg, tidigare statssekreterare (s), Infrastrukturdepartementet



# 3 När jag hör ”Nya Ostkustbanan” är det första jag tänker på:

## Samhällsbygge

- Bygger ihop hela Sverige – länken mellan norra Sverige och resten av världen
- Sammanhängande robust förbindelse norr – syd
- Samhällets strukturförändring
- Viktigt projekt för systemutvecklingen i Sverige
- Flaskhals på systemnivå
- Den enskilt viktigaste frågan för regionen
- Regionalpolitiskt rättvist

## Regionförstoring

- Halverad restid
- Gemensam arbetsmarknad
- Ö-vik-Stockholm 3,5 tim.

## Kapacitetsinvestering

- Sveriges längsta enkelspår
- Dubbelspår – verka i hela landet
- Dubbelspår Gävle-Härnösand
- Utbyggnad av befintlig järnväg

## Påverkansinsats

- Jordnära projekt
- Just det – inte ”Ostlänken”, utan det andra...
- Positivt – ett framåtlutat projekt
- Ett bolag som kraftsamlar
- Ingela Bendrot
- Ägarstyrning

## Mina reflexioner

*Många relevanta associationer lyfts fram. Jag har valt att samla dem under fyra perspektiv – samhällsbygge, regionförstoring, kapacitetsinvestering och påverkansinsats.*

*Alla är rimliga, men bredden visar också att det inte är någon som ”sticker ut” som den självklara spontana tanken. Och så är det – Nya Ostkustbanan är en ambition som täcker flera fält enligt ovan.*

*Ett stort antal är i det breda samhällsbygget, tillväxtperspektiv, realisering av investeringar för grön omställning i hela Norrland mm. Det finns i det en länk till restider och regionförstoring liksom kompetensförsörjning och kapacitet för godset.*

*En fundering är om budskapet kan vässas och landa i en tydligare kommunikation som sammanfattar Nya Ostkustbanan på ett enkelt och mer entydigt sätt.*

*(Min rubriksättning och klustring)*

# 3 Dina tankar om Nya Ostkustbanans insatser

- Duktig klassisk lobbyism
- Fakta och sakliga – inte tyckande och känslor
- Realistiskt
- Bra berättelse
- "Nött på" med tålmod – syns kontinuerligt
- Etablerat sig som en spelare – andra känner till
- Fått upp på agendan
- Snabbt upp processen
- Bekräftar Trafikverkets process och insatser
- Goda politiska ingångar
- Punktmarkerar nyckelpersoner
  
- Partianalyserna – vad ger de i sak?
- Begreppet/varumärket: Nya Ostkustbanan (jfr Oslo-Sthlm 2.55 och Botniabanan)
- Botniska korridoren vs. Nya Ostkustbanan – vad är drivande för att nå målet?
- Risk för sammanblandning med många "varumärken" längs Norrlandskusten.
- Finns det tillräckligt många "vänner"?
- Lyfta till högre nivå – ny omvärld: Beredskap, klimat, mm
- Ibland för tekniska och omfattande
- Viktigt att inte komma "på kant" med regeringen.
- Risk för "utspädning" – fokusera på dubbelspårsutbyggnad
- Oppositionens engagemang
- Inte så avgörande – kanske skett i alla fall...

(Min gruppering)

## Mina reflexioner

I stort sett samtliga anser att Nya Ostkustbanan har genomfört många och bra insatser. Genom tålmodig klassisk lobbyism – rapporter, personliga möten och löpande informationsinsatser – har man satt Nya Ostkustbanan på näthinnan hos beslutsfattare på alla nivåer. Goda politiska kontakter i alla läger har bidragit.

Några insatser har av vissa lyfts som mer fundersamma. Av dessa bedömer jag att ytterligare partianalyser kanske inte ger något när så gott som alla bejakar ambitionen. Någon ifrågasätter alla "varumärken" – och ifrågasätter Botniska korridoren i opinionsbildningen. Den kan fungera mot EU, men bör tonas ner i Sverige. Flera är också tydliga med att fokus bör ligga ännu mer fokuserat på Nya Ostkustbanan.

Man lyfter också att oppositionsföreträdare med goda kontaktnät i förekommande fall bör ges mandat att företräda för att nå beslutsfattare i alla partier.



# 3 Vilka argument uppfattar du som viktigast i dialogen med beslutsfattare?

## Fungerar bra:

- Förnuftsargument
- Halverad restid
- Sveriges längsta enkelspår
- Flaskhals för Norrland
- Hela vägen Stockholm – Norrbotten

(+)

## Bör tonas ner:

- Partidagar
- Riksdagen, spec TU
- Öppen kritik mot Trafikverket

(-)

## Bra, men bör förstärkas:

- Synliggöra problemet – och sedan lösningen
- In i större sammanhang
- Allmänhetens restider till/från Stockholm
- Storregional pendling/arbetsmarknad
- Näringsliv/offentliga – gods och kompetens
- Kopplingen söderut – porten till/från Mälardalen
- Kapaciteten från norr om det ska bli succé
- Lösning för hela Norrland, inkl. Jämtland/Härjedalen
- Bildsätta skillnaden mot idag
- Aktiva punktsatser – ex Januariavtalet, Tidö, HH-beslutet
- Punktmarkera nyckelpersoner

(↑)

## Mina reflexioner

I samtal runt argumenten förs likartade resonemang som runt "första tanken". Några tycker att man bör vara ännu tydligare med att synliggöra problemen som ska lösas – nu blir fokus på lösningen dubbelspår.

Omvärldsförändringar – stormen "Hans", Ukraina, skreden mm gör att "berättelsen" löpande bör justeras och anpassas till den agenda som gäller i det offentliga samtalet. Inte minst regeringens och infrastruktuurministerns tal om att bygga och rusta det vi har i stället för skrytprojekt bör man förhålla sig till. NOKB ligger helt i linje med de ambitionerna.

Mobilisering bredare – till näringsliv och allmänhet – upplevs av många som en viktig faktor. Jämförelserna i förra avsnittet stärker detta.

Problematiken med relationen till Jämtland-Härjedalen lyfts av flera. Man menar att ett samlat södra Norrland krävs för ökad gemensam styrka.

# 3 Vilka former och "kanaler" är viktigast i påverkansarbetet?

## Från Intervjuerna:

Flest nämner personliga kontakter "öga mot öga" som avgörande för framgång. Men man framhåller också att det gäller att påverka de som verkligen har mandat att fatta beslut eller att påverka centrala beslutsfattare. Och att det är viktigare att nå rätt personer än många personer.

Många framhåller också att bra och sakliga rapporter är värdefulla för att kunna argumentera för Nya Ostkustbanan och dess betydelse. Här menar man att bolaget har gjort många bra insatser, men att det kanske inte ska prioriteras framöver.

"Ambassadörer" i form av ett aktivt agerande från företag och näringsliv är en kategori som flera nämner som en styrka, dock anser dessa att Nya Ostkustbanan kan bli starkare i denna relation.

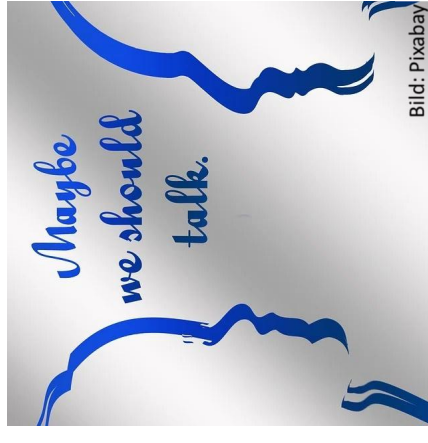
Att ha en uppdaterad hemsida och ett aktivt nyhetsbrev är en självklarhet och behöver finnas som en bas för informationsinhämtning.

## **Mina reflexioner**

*Ännu mer fokus på personliga möten -- grundbudskapet är väl känt av de flesta och många är ambassadörer. Underhåll dessa med lägg störst kraft på 5-10 verkliga nyckelpersoner inom politiken.*

*Personliga kontakter med TU-ledamöter i regeringsunderlaget kan fungera som inspel till departement och statsråd – dessa har regelbundna träffar med infrastrukturministern (varannan torsdag morgon)*

*Vaska fram de argument som bär i förhållande till dagens offentliga samtal ur befintliga rapporter – inga nya och tunga utredningar behövs. Formulera som korta positionspapper.*



# 3 Hur ser du på samspelet mellan Nya Ostkustbanan och Botniska korridoren?

## Från intervjuerna:

- En person lyfte att Botniska korridoren har en berättelse som väver in delarna i helheten – vilket ger en förflyttning från norrländskt särintryck till nationell och europeisk helhet. Fungerar som ett geografiskt paraply.
- Flera framhöll att man måste vara med i större stråk – kommer ingen vart med Gävle-Sundsvall-Härnösand isolerat. Bra – håll i samarbetet.
- Detta är en styrka i ett större sammanhang, men kan verka förvirrande för de som inte är långt inne i processerna. Det finns en risk för sammanblandning – vem jobbar för vad? Många varumärken (svårt i Bryssel). Risk för dubbelarbete?
- I ett EU-perspektiv borde Botniska korridoren vara överordnad. Botniska korridoren är kopplad till TEN-T mm. Lyckats i EU, men riskerar att bli transelperspektiv genom länet.
- Samarbetet har lett till mer jämställd roll i förhållande till Norrbotniabanan.
- Alla aktörer borde ha en gemensam prioritering inom det större sammanhanget – klarar man det?.
- Trafikverket ser delarna – jobbar bottom-up. Så operativt mindre nytta.
- Beredskaps- och NATO-motiv finns för att involvera Mittbanan och Jämtland-Härjedalen i högre grad.
- Rent organisatoriskt reflekterade några över att Botniska korridoren är ett projekt, Nya Ostkustbanan ett bolag. Översyn? Insatser för båda – var tas kostnaderna? Rollerna kan bli oklara för mottagaren när en person är både VD för Nya Ostkustbanan och agerar som konsult för Botniska korridoren.



## Mina reflexioner

*Samspelet inom projektet Botniska korridoren har gett Nya Ostkustbanan en plattform i ett större sammanhang, både på nationell och europeisk nivå. Bolaget har som adjungerad en roll också framöver, men det är andra som bör vara drivande.*

*Det är viktigt att VD framöver entydigt företräder Nya Ostkustbanan i externa sammanhang.*

# 3 Hur bedömer du Nya Ostkustbanans insatser på EU-nivå?

## Från intervjuerna

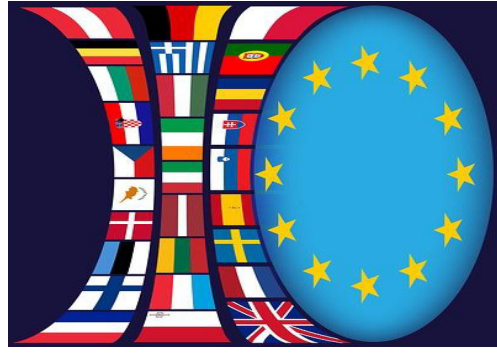
- Sker främst genom samspelet med övriga regioner i Botniska korridoren – uppfattas som positivt och har lett till framflyttade positioner mot regeringen även på hemmaplan.
- Ger en kvalitetsstämpel – men troligen kan man inte göra mer. Fått hävstångseffekt.
- Bra företrädare i Bryssel.
- Kunde haka på EUs järnvägsår på ett bra sätt.
- Norrbotniabanan har aktiverat sig mer på EU-nivå – gränsöverskridande som argument. Viktigt att vara med för att matcha Norrbotniabanan – men på ”lagom” nivå.

## Mina reflexioner

*Insatserna på EU-nivå, direkt och via de två regionala Brysselkontoren, har gett effekt. Nya Ostkustbanan syns integrerat ett större sammanhang som Botniska korridoren. Detta i sin tur leder till ökat tryck på regeringen att agera för järnvägen längs Norrlandskusten.*

*Engagemanget kan även fortsättningsvis med fördel ske via de två Brysselkontoren och projektet Botniska korridoren.*

*Nya Ostkustbanans resurser gör sannolikt mer nytta i direkt arbete med den nya nationella planen.*



# 3 Vad i Norrbotniabanans och Oslo-Stockholms påverkansarbete kan inspirera Nya Ostkustbanan framöver?

## Från intervjuerna:

- Engagemanget från näringslivet – båda har mobiliserat ett större inslag av det.
- Funderingar runt alternativ finansiering, där har Oslo-Stockholm kommit längre.
- Nya Ostkustbanan gör det bra – det är dessa som är topp tre när det gäller påverkansarbete.
- Allmänheten har engagerats i Norrbottens kampanjer med ”fiktiva resor” – kan säkert finnas inslag som Nya Ostkustbanan kan inspireras av.

## **Mina reflexioner**

*Främst lyfts dessas arbete med näringslivet, men också finansieringsfrågor och kontakt med allmänheten nämns.*

*Många menar att man inte har den kännedom som krävs för att uttala sig.*

*En aktivare omvärldsbevakning och kunskapsöverföring till en bredare krets kan skapa både inspiration och förståelse för hur aktiva man är i andra processer, både när det gäller personer och resurser.*





# 3 Vilka är de centrala intressenterna och samarbetsparterna för att nå framgång?



Bild: [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

- Ingångarna till regeringen och de medarbetare som centrala statsråd har är en nyckel.
- Personliga kontakter, oavsett roll och parti behöver användas.

Många lyfter näringslivets och företagens (brist på) engagemang för Nya Ostkustbanan. Inte bara för dessas transportbehov, utan också för kopplingen till utveckling och hållbar tillväxt.

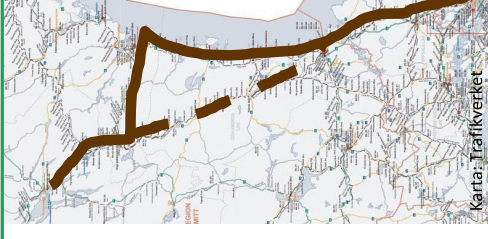
Ett större fokus på de företag som behöver kompetens och en utvidgad arbetsmarknad både norr- och söderut kan vara ett alternativ.

Även en fördjupad dialog med de företag som nu investerar i hela Norrland bör kunna ge stöd när de ser att flaskhalsen längs Ostkustbanan kan vara problematisk för dem.

Samspelet med de olika handelskamrarna, inklusive den i Stockholm, skulle kunna fördjupas.



Bilder: Pixabay

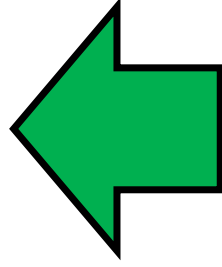


- En speciell fråga som flera lyfter är att klara ut relationen till Jämtland-Härjedalen och denna regions resväg till/från Stockholm.
- En tydlig prioritering från hela södra och mellersta Norrland anses nödvändig för att klara hem Nya Ostkustbanan.

# 3 Möjligheter och hot i den nu påbörjade planeringsomgången?

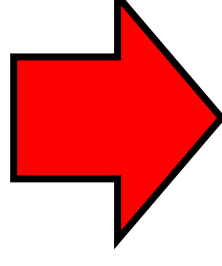
## Möjligheter

- Statsministerns m fl löfte om klart 2035.
- Regeringens prioritering att ”bygga ut och laga” framför prestigeprojekt.
- Hög planmognad.
- Starkare kopplingar till Stockholm/Uppsala (Handelskammarens utredning).
- Försvarsfrågan inkl Nato och civilförsvaret.
- Insikter om behov av att eliminera flaskhalsar hela vägen till Europa – TEN-T, ScanMed, CEF m fl.



## Hot

- 2035-löftet inte uttalat i direktiv till TRV.
- Oklart och svagt varumärke – Västernorrland och Gävleborg är varken ”Norrland” eller ”Mälardalen” (i ett Stockholmsperspektiv).
- Jämtland/Härjedalen driver sin linje parallellt– ingen gemensam ”södra Norrland-strategi” som prioriterar Nya Ostkustbanan.
- När södra Sverige ska kompenseras för Nya Stambanor blir Norrbotniabanan ”Norrlandsprojektet”.
- Tunt aktivt stöd från näringslivet .





# 3 Vad ser du för fördelar/nackdelar med den organiseringslösningen för Nya Ostkustbanan?

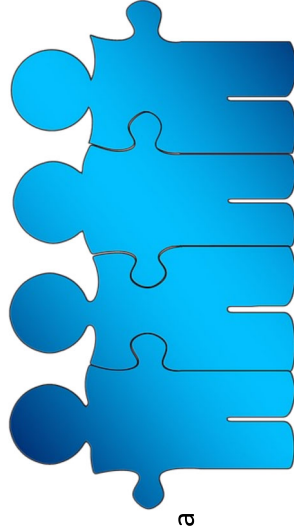
## Från intervjuerna

### (+)

- Bolag ger förutsättningar för ett fokusering på en fråga – dubbelspåret
- Snabbfotad och klart mandat att företräda.
- Största ägarna tillför resurser/kunskap
- Bolagsformen är inte lika "politisk" som om i förvaltning
- Bär av problematiken i förhållande till Norra Stambanan i Gävleborg för regionpolitikerna
- Respekt för rollerna
- Samspelet mellan ägarna gör att man inte tappar bort varandra utan håller ihop helheten

### (-)

- Saknar formell koppling till näringslivet.
- Behövs insatser för att skapa kontinuitet när förtroendevalda och tjänstepersoner byts ut.
- Saknar formella avtal om resurser.
- Ledning och styrning av personresurser från ägarna oklar
- Fundera på vad som inte fungerar – och rätta till det.



# 3 Hur ser du på avvägningen av resurser mellan kansli, tjänstepersoner och konsulter?

## Från intervjuerna

- ❑ För knappa egna resurser – behövs fler som är entydigt i Nya Ostkustbanans organisation.
- ❑ VD 50 % – gör bra jobb, men räcker det resursmässigt?
- ❑ Ägarnas insatser ”in kind” – oklart hur mycket som förväntas/kan levereras. Behöver klargöras – helst i avtalsform.
- ❑ Testa att göra hela stråket (Botniska korridoren) till ett EU-projekt?

## *Mina reflexioner*

*I förhållande till andra påverkansorganisationer har Nya Ostkustbanan ganska små dedikerade resurser.*

*Samspelet med de större ägarna och deras insatser blir därför centralt för att mobilisera kapacitet.*

*Någon lyfter fram projektsättning av insatser som ett sätt att finansiera.*



## 4 Reflexioner och rekommendationer – nycklar till framgång

---

- Aktualitetspröva löpande – omvärlden förändras
- Backcasting för att få klar till 2035
- Punktmarkera nyckelpersoner
- Näringslivets engagemang behövs
  
- Översyn av organisering på tjänstepersonnivå



Bilder: Pixabay

# 4 Aktualitetspröva med fokus på problem, nyttor och effekter idag och framåt

## Omvärldsfaktorer

- Ny regering – ny prioritering
- Avveckling av ”nya stambanorna”
- Klimatpåverkan
- Energiförsörjning
- Säkerhetsläget i norra Europa inkl. Nato
- Utvecklingen i norra Sverige
- Nya pendlingsmönster efter Corona
- Fehmarn Bält-förbindelsen
- EU-beslut om klimat och transporter
- Nya målbilder/prognoser för resande, transporter, trafik
- Fattade plan- och investeringsbeslut sedan 2010
- M fl

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD):

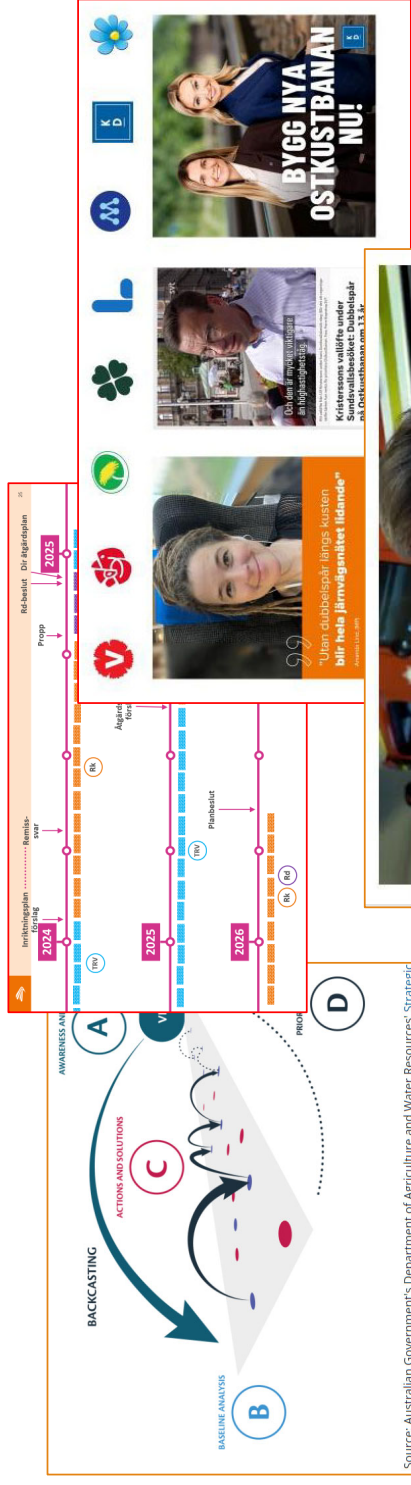
”**regeringen prioriterar upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före investeringar i höghastighetståg.**”

(Pressmeddelande 221223)

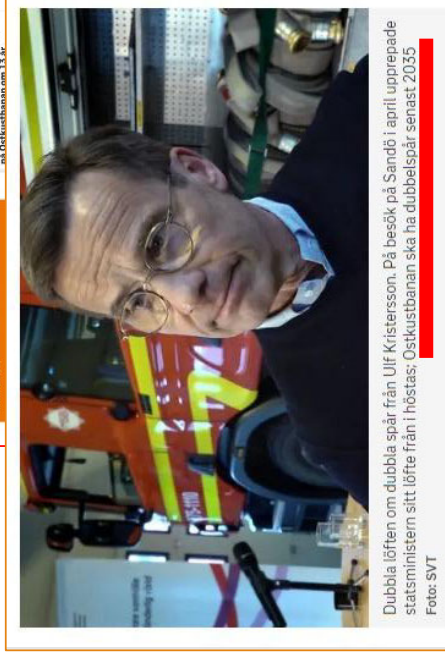


# 4 Backcasting som kommunikationsstrategi för att få klar till 2035 – vad behöver hända och när?

- 2024 Inriktningsunderlag
- 2025
- 2026 Allmänna val
- 2027
- 2028
- 2029
- 2030 Allmänna val
- 2031
- 2032
- 2033
- 2034 Allmänna val
- 2035 **Kungen inviger**



Source: Australian Government's Department of Agriculture and Water Resources' Strategic



## Min rekommendation

- Utgå från vad som hänt och vad som kommer att hända – men synliggör framför allt vad som behöver hända för att uppfylla löftena!*
- Vilka beslut finns på plats? Vilka ytterligare beslut behöver fattas? När?
  - Vem ska fatta dessa? Riksdag, regering, Trafikverket, kommuner, domstolar i prövningsprocesser etc.
  - Skriv förslag till beslut och leverera till berörda.
  - Bjud in Kungen redan nu!



# 4 Punktmarkera nyckelpersoner



Ulf Kristersson,  
statsminister



Ebba Busch,  
energi- och  
näringsminister  
samt vice stats-  
minister



Andreas Carlsson,  
bostads- och  
infrastrukturminister



Elisabeth Svantesson,  
finansminister

## EXEMPEL

Lennart Kalander Trafikverket

Thomas Morell v ordf TU (SD)

Peter Larsson utredare i Norra Sverige

Lars-Erik Olofsson (KD) 1 v ordf Region J/H

Andreas Hatzigeorgiou VD Sth HK

### Min rekommendation

*Detta är några av de personer som kommer att avgöra prioriteringar, och därmed finansieringen av infrastrukturen i kommande planeringsbeslut. En fördjupad analys av beslutsprocessen kan naturligtvis tillföra och ta bort enstaka individer. Det är också av intresse att säkerställa påverkan vid rätt tidpunkt – och att det är ”rätt” person som företräder Nya Ostkustbanan i dialogerna.*

*Välj ut strategiska beslutsfattare, kartlägg era nätverk och formera en ”dialoggrupp” som tillsammans med VD tar ansvar för dialog med de utvalda.*





# 4 Engagera näringslivet (2)

## *Mina reflexioner och rekommendationer*

NOKB uppfattas i dag som en fråga för det offentliga – berörda kommuner och de två regionerna. Det är en kraftsamling som ses som en nödvändig plattform för det fortsatta påverkansarbetet.

Men ett mer aktivt deltagande från näringsliv, akademi och organisationer i olika påverkansaktiviteter skulle bidra till att stärka legitimiteten och argumentationen. Enskilda företags "vittnesmål" kopplade till NOKBs roll för utveckling och hållbar tillväxt av de egna företagen är starka kort i den kommande processen.

En möjlig lösning är att skapa en "advisory board" med ledande företagare, handelskammare, universitet m fl för att få aktiva ambassadörer för NOKB. Kommunernas nära dialog med enskilda företag bör användas för att mobilisera näringslivet.

Den nu påbörjade utmärkta artikelserien med de elva kommuner som har kopplingar till Nya Ostkustbanan kan byggas på med motsvarande intervjuer med företag, universitet, organisationer m fl. som brinner för att NOKB ska förverkligas.

## **Debattartikel DI 23/3 2022**

(...) EU är tydliga med att det europeiska stomnätet ska stå klart 2030. Det innebär att utbyggnader och åtgärder på Malmbanan och i hela den Botniska korridoren med Norrbottenbanan, Nya Ostkustbanan och järnvägen genom Bergslagen måste skyndas på. Åtgärderna är nödvändiga för att säkra kompetensförsörjningen och vidareförädlingen till stöd för näringslivets gigantiska satsningar i norr och i förlängningen klimatomställningen. Näringsliv, aktörer inom transportområdet och invånare behöver få veta när de större infrastrukturprojekten ska vara färdigställda.(...)

**Michael Palo** Direktör Affärsområde Järnmalm **LKAB**  
**Børge Edvardsen Klingan**, CEO **Narvik Havn**  
**Lorents Burman**, ordförande **Norrbottenbanegruppen**  
**Roland Kempainen**, ordförande **Tornedaisrådet**  
**K'las Dagertun**, vd **Kaunis Iron**  
**Anna Tyni**, vd **Copperstone Resources**  
**Tor Anders Elvegård**, ordförande **SeaFood Norway**



**Örnskävik – Högglunda tar (fortfarande) tåten!**

På bilden: Kommunstyrelsen ordförande Anna-Birta Alvestad (C) talar på ett möte i Örnskävik. Bilden visar Alvestad och andra personer som står vid ett bord med en modell av järnvägssträckningen. Örnskävik är ett område som har kommit igång. På bilden står hon framför en modell av järnvägssträckningen som ska byggas mellan Örnskävik och Högglunda (fortfarande) (bilden i slutet av må) i år bestående av två delar.

Läs mer



Söderhamn – från motvind till medvind



Sollefteå – 15 miljarder kronor ska investeras till 2030!



Botniska korridoren – närmare ett genomförande än någonsin

# 4 Översyn av organisering på tjänstepersonnivå

I dialog med bolagets ledning och i ett antal av intervjuerna har det lyfts att nuvarande ordning bör utvecklas. I mitt uppdrag ligger inte att föreslå organisatoriska förändringar, varför jag här enbart redovisar de tankar som jag fångat upp i mina samtal. Det är styrelsens sak att säkerställa att bolaget har en effektiv organisering av sin verksamhet och ytterst ägarna som avgör vilka resurser man anser som rätt nivå för bolaget.

När bolaget bildades gjordes en överenskommelse om att huvudägarna (då Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls kommun) skulle bidra aktivt i bolagets arbete. 2016 bildades ett Team med tjänstepersoner vars uppgift var att tillsammans med bolagets vd jobba för att påskynda dubbelspårsutbyggnaden. På senare år har även Gävle kommun inkluderats i Teamet.

## Alternativa lösningar:

### A För resurser in i bolaget

Ägarna bör tillföra finansiella medel som gör att "in-kind"-resurser från ägarna inte binds upp i operativt arbete. Dessa insatser bör i stället köpas av konsulter, alternativt tjänstlediga personer hos ägarna. Resurser kan också användas för att utöka VD-tjänsten.

Det bör dock finnas en tjänstepersongruppering ("Team") som aktivt och kontinuerligt följer och inspirerar arbetet för att säkerställa ett löpande kunskaps- och informationsutbyte i förhållande till ägarnas egna aktiviteter med t ex de formella planprocesserna.

### B Formalisera samarbetet

Några tjänstepersoner med anställning hos ägarna knyts till bolaget via formella avtal som reglerar tidsomfattning och relevanta omkostnader. Dessa personer utgör det "team" som också ska genomföra utredningar, kommunikationsinsatser etc. enligt de beslut som styrelse och VD fattar.

### C Fortsatt informell struktur

Eftersom behovet av insatser varierar kraftigt över tid bör bolaget kunna "avropa" insatser löpande, kopplat till av styrelsen godkänd verksamhetsplan. Att så kan ske förankras i styrelsen och på ägarsamråd. Det blir ägarnas representanter i ägarråd och styrelse som säkerställer att respektive tjänstepersonorganisation kan tillhandahålla relevanta resurser.

## Min rekommendation

*Styrelsen behöver ta ställning till vilken av modellerna man vill använda och därefter säkerställa att de formella ställningstaganden som krävs kommer till stånd.*

# Grecken AB

[magnusepersson@hotmail.se](mailto:magnusepersson@hotmail.se)

# Välkommen till Ägarforum 7 november 2023



**Patrik Stenvard**

Ordförande Ägarforum

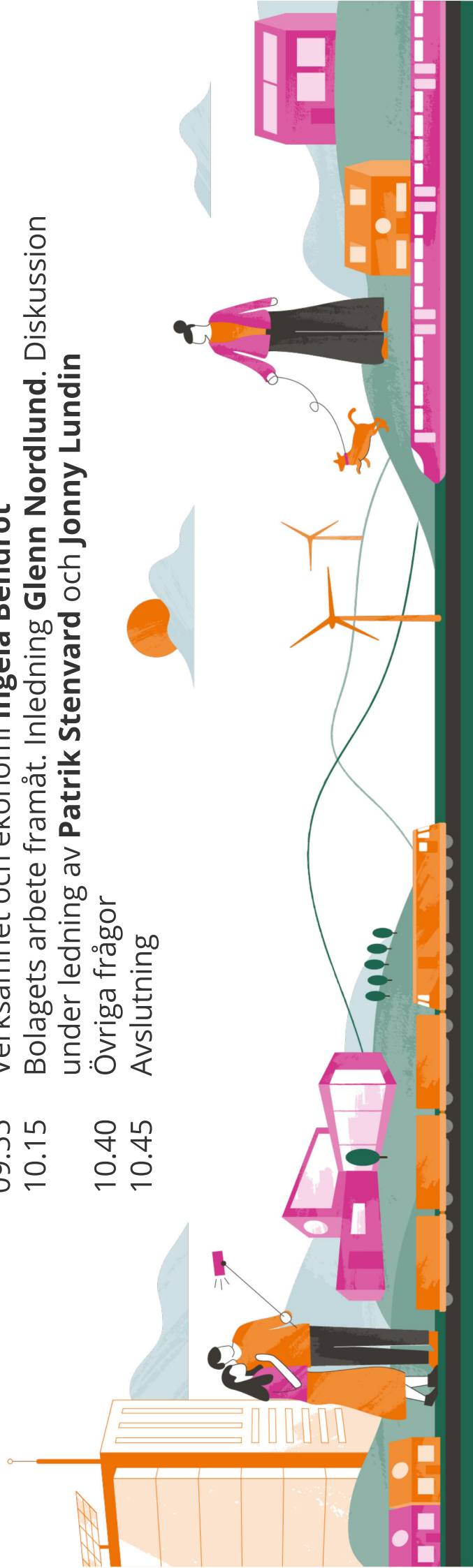


**Jonny Lundin**

Vice ordförande Ägarforum

# Program Ägarforum

- 09.15 **Patrik Stenvard** och **Jonny Lundin** hälsar välkomna
- 09.20 Inledning **Glenn Nordlund**
- Magnus Persson** redovisar den utvärdering som han har gjort av bolaget (via länk)
- 09.55 Verksamhet och ekonomi **Ingela Bendrot**
- 10.15 Bolagets arbete framåt. Inledning **Glenn Nordlund**. Diskussion under ledning av **Patrik Stenvard** och **Jonny Lundin**
- 10.40 Övriga frågor
- 10.45 Avslutning



# Inledning



**Glenn Nordlund**

Ordförande i Nya Ostkustbanan



## Kort om bolaget

Årlig budget: 3 miljoner

Vd anställd på 50 procent

Sundsvalls kommun har mot ersättning tillhandahållit administrativt stöd, samt ekonomi- och lönehantering.

De fyra huvudägarna Region Gävleborg, Region Västernorrland, Sundsvalls kommun och Gävle kommun tillhandahåller personella resurser

## Teamet



## Stora referensgruppen



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



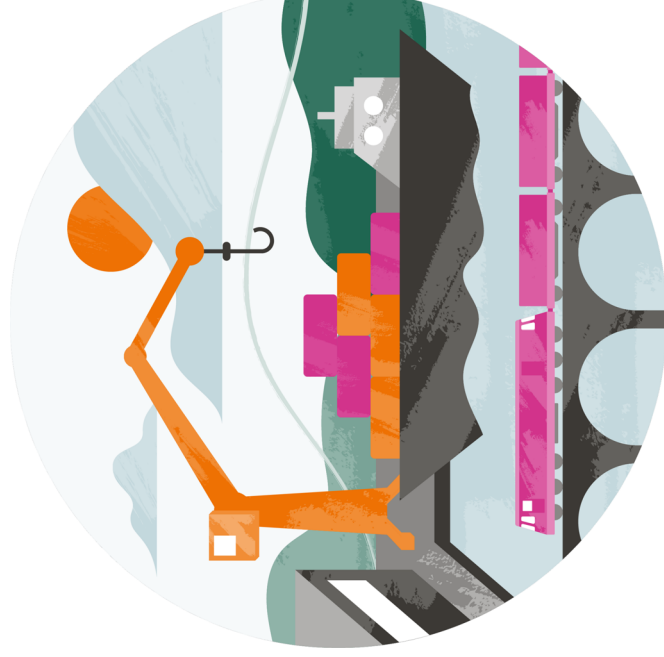


## Bolagets syfte och ändamål

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

## Bolagets verksamhet

”Bolagets huvuduppgift är att bedriva information-, samverkan-, analys-, och påverkansarbete för att få till stånd Banans förverkligande.”





# Styrelsens utvärderingar 2023

## Utvärdering av VD

16 frågor

13 av 15 ledamöter svarade

Betyg

**4.65/5 ★**

## Utvärdering av Styrelsearbetet

26 frågor

9 av 15 ledamöter svarade

Betyg

**4.27/5 ★**



# Utvärdering 2023

---

Slutrapport

Grecken AB  
Magnus Persson

# Verksamhet och ekonomi



**Ingela Bendrot**

vd Nya Ostkustbanan



## Tre regeringar i följd har prioriterat Nya Ostkustbanan



2014



2018



2022

I samtliga planbeslut 2014 – 2022 har regeringen lagt mer pengar än vad Trafikverket hade föreslagit!



## Brett politiskt stöd – som har ökat kraftigt under 2022!





# Håll i och håll ut

- Vi är ett tydligt etablerat varumärke,
- **MEN:** Konkurrensen om infrastrukturpengarna har aldrig varit större än nu
  - Andra viktiga infrastrukturesatsningar,
  - Ökade byggkostnader åter upp infrastrukturbudgeten.
  - Andra politikområden (Försvaret, justitie, välfärdssektorn)
- Vi måste fortsätta nöta och utveckla våra budskap.



### Nya Ostkustbanan AB

- 3 miljoner/år
- Vd (50 %)
- Personellt stöd från huvudägarna, ska motsvara s:a 80 procents tjänst.



### Oslo-Stockholm 2.55 AB

- 6 miljoner/år
- Vd (100 %)
- Kommunikationsansv. (100 %)
- Extern styrelseordförande



### Norrbotten AB

- **Norrbottengruppen**
- 8,9 miljoner/år
- Projektledare 100 %
- Kommunikatör 75 %
- Ekonom 15 %
- Producent 7 %
- Vd (avser NBBAB)



**Oförändrad budget 3 miljoner  
per år, och ekonomiskt utfall  
med stora variationer**

	<b>Resultat</b>
<b>2016</b>	183 223,67
<b>2017</b>	-103 656,51
<b>2018</b>	-95 577,14
<b>2019</b>	482 209,70
<b>2020</b>	396 748,27
<b>2021</b>	32 007,52
<b>2022</b>	-194 626,48

**Bolaget kan och ska snabbt ställa om!**

## 2023 utökad verksamhet = Ökade kostnader

- Nytt politiskt läge och ny mandatperiod – viktigt att binda partierna till gjorda utfästelser,
- Kraftsamling inför dubbelspårs dag – många nya politiker (Program med politikersamtal, näringslivsmedverkan och film om noden Gävle),
- Högre ambitionsnivå för hemsida och sociala medier. Tydligt fokus på mer journalistiskt innehåll. (Partigranskningen och serien om investeringsboomen),
- Ökad tjänstgöringsgrad för vd (från 50 till 75 % i april – juni samt september – oktober),
- Intensiv verksamhet med stark närvaro på prioriterade event: M Sverigedagarna, KD:s kommundagar, Almedalen, C Extrastämma, EU-event i Östersund, KD Riksting, Västerbottendagarna mm.





## Utmaningar under 2023

- Inget administrativt stöd 1 april – 7 september,
- Minskat personellt stöd från huvudägarna,
- Ökad arbetsbelastning för vd,
- Ökade timkostnader för konsulter,
- Ökade kostnader för redovisningstjänster,
- Ny styrelse med många helt nya ledamöter,



## Hur kan underskott täckas?

Axel Hellhoff som är ekonomichef på Sundsvalls Servicecenter rekommenderar att bolaget fakturerar ut kostnaderna istället för att begära tillskott från ägarna. En sådan möjlighet finns enligt vårt aktieägaravtal §7.

Faktureringen sker utifrån den fördelningsnyckel som finns i bolagets aktieägaravtal.

Ägare	Fördelningsnyckel
Region Gävleborg	34,80%
Region Västernorrland	25%
Gävle kommun	8,78%
Hudiksvall Kommun	3,30%
Härnösand Kommun	2,50%
Kramfors Kommun	1,90%
Nordanstig Kommun	0,85%
Sundsvall Kommun	10%
Södershamn Kommun	2,27%
Örnsköldsvik Kommun	5,70%
Sollefteå Kommun	2%
Ånge Kommun	1%
Timrå Kommun	1,90%

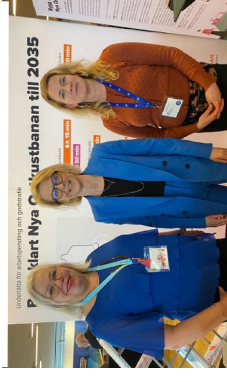




## Huvudbudskap 2023 – 2026

- 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 hastat fram.
- Nya Ostkustbanan är ett av de projekt som har störst nytta både för arbetspendling och godspendling.
- Nya Ostkustbanan är helt nödvändig för att skapa tillförlitliga transporter igenom Sverige, det visar inte minst urspårningen utanför Hudiksvall.
- När det kommer till frågan om militär rörlighet är det också ett argument, men något som BK driver på ett effektivt sätt.

**VIKTIGT ATT STÄNDIGT PÅMINNNA OM GJORDA UTFÄSTELSER!**







## Bygg vidare!

Magnus Perssons utvärdering visar att bolaget har en stark ställning i den nationella infrastrukturdebatten,

Bolaget har tagit fram många viktiga utredningar och bra argument,

I det fortsatta arbetet...

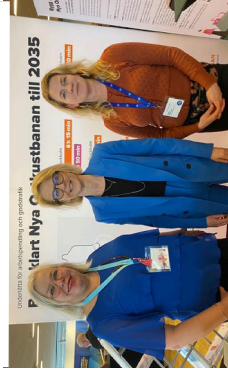
- tar vi vara på gjorda erfarenheter och förfinar våra argument,
- går vi igenom tidigare remissvar och rapporter och ser vad vi kan återanvända, vad vi vill stärka och vad vi vill tona ned,



## Håll i håll ut – aktivt påverkansarbete 2024

### Starkt utredningsarbete för tydligare positionering i debatten:

- Ta fram nya siffror för godsflöden och kraftigt ökat behov av persontransporter som en effekt av den gröna omställningen. Fokus på 2035,
- Backcastingrapport – redovisning av vilka steg som måste tas för att Nya Ostkustbanan ska invigas 2035,
- Revidering av utbyggnadsstrategin för att möta den gröna omställningen (arbete görs tillsammans med Trafikverket),
- Analys av inriktningsförslaget (kommer 15 januari), samt + gemensamt remissarbete (Stora referensgruppen). Intensifierad kommunikation med anledning av inriktningsförslaget,
- Analys av tidigare remissvar – styrkor/svagheter?
- Analys av proppen (kommer sannolikt i oktober).





## Kommunikationsinsatser

- Upprätthåll flödet på sociala medier och Facebook,
- Riksdagsseminarium fokus på nya transportbehov (såväl kompetens- som godstransporter) som uppkommer som följd av den gröna omställningen. Slutet januari/början av februari.
- Slutför artikelserie om investeringar (Gävle, Timrå, Härnösand samt summerande artiklar för respektive region.)
- Gör film om noden Sundsvall (motsvarande den om Gävle),
- Lägg på ny speakertext på Animering om Sundsvallspusslet.
- Bjud in företrädare för regeringspartierna till en resa längs Gamla Ostkustbanan/Ådalsbanan.
- Gemensamt seminarium med Botniska korridoren, Norrbotniabanan och North Sweden European Office i Almedalen







## Sedvanligt påverkansarbete

- Personliga möten med nyckelpersoner,
- Bygga relationer med de nya regiondirektörerna för TRV,
- 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 Norrbotniabanan.
- Tillsammans med ledande politiker i resp. region/kommun skapa ett näringslivsupprop för Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035



## Aktivt EU-arbete

- Jobba för att regeringen tar fram en ambitiös CEF-strategi som fokuserar på 2035 – insatser krävs både hemma och i EU,
- Vd-resa i början på året. Syfte: Lyfta våra frågor och knyta kontakter. Fokusera på att justera text för arbetsplanen för ScanMed för att tydliggöra att Ostkustbanan/Ådalsbanan idag inte lever upp till kraven inom TEN-T. Möte med DG MOVE och Pat Cox,
- Connecting Europe Days 2–5 april i Bryssel,
- Ev. medverkan vid ScanMed korridorsforum i Bryssel och där lyfta de TEN-T-krav som inte uppfylls,
- Styrelseresa till Bryssel under hösten när de nya MEP:arna installerats.







## Övrigt

- Workshop med anledning av inriktningsdirektiven. Föreslaget datum: Slutet av januari i Sundsvall. Målgrupp: Styrelsen, Stora referensgruppen. Medverkan: TRV:s nya regiondirektörer, Lars Nilsson och Henrik Andersson.
- 17 maj: Ägarforum och Bolagsstämma. 2024 gör vi det som ett intern event för styrelsen, stämooombud, ägarombud och tjänstepersoner från våra ägare. Styrelsemiddag kvällen före. Föreslagen plats: Hudiksvall. Vi ska också bjuda in TRV:s nya regiondirektörer.



## **Bolagets arbetsformer – utvärderingen pekar på tre alternativ:**

- A. För resurser in i bolaget:** Ägarna bör tillföra finansiella medel som gör att ”in-kind”-resurser från ägarna inte binds upp i operativt arbete. Förankring med ägarna via en referensgrupp.
- B. Formalisera samarbetet** Några tjänstepersoner med anställning hos ägarna knyts till bolaget via formella avtal som reglerar tidsomfattning och relevanta omkostnader.
- C. Fortsatt informell struktur:** Bolaget ”avropar” insatser löpande, kopplat till av styrelsen godkänd verksamhetsplan.





## Hur jobbar andra påverkansbolag?

- Heltidsanställd vd.
- Heltidsanställd kommunikatör.
- Budget om 6 – 9 miljoner.

## Vad blir effekterna om Nya Ostkustbanan skulle jobba som andra påverkansbolag?

### Positiva effekter

- Ökad verksamhetsvolym, exv. ökad närvaro på event,
- Fler anställda personer minskar sårbarheten och stärker kontinuiteten,
- Mer omfattande och sofistikerad kommunikation.

### Negativa effekter

- Försvagad förankring och koppling till ägarna,
- Sämre lokal och regional omvärldsbevakning,
- Försvagad legitimitet?

## Utvecklade arbetsformer - förslag från vd

- Avveckla Teamet i sin nuvarande form,
- Stärk stora referensgruppen (alla ägares tjänstepersoner),
- Erbjud tjänstepersoner från ägarna att medverka i olika aktiviteter och projekt utifrån win-win,
- Vd går upp i tid (från 50 till 75 procent).
- Jobba tillsammans för att stärka samverkan med näringslivet,

### Fördelar:

- Den lokala och regionala förankringen bibehålls,
- Samverkan och kunskapsutbytet mellan ägarna stärks,



## Prognos för 2023 och förslag till reviderad budget 2024

	Prognos 2023	Rev budget 2024
Resekostnader	122 502	125 000
Marknadsföring och aktiviteter	1 260 306	900 000
Administrativa tjänster	282 585	310 000
Utredningar	627 020	600 000
Personalkostnader	1 309 020	75 % = 1 470 000
Övriga kostnader	52 863	50 000
	3 653 042	3 500 000

556 000 kronor finns i balanserat kapital. Prognosen visar på ett behov av 100 000 kr i aktieägartillskott för 2023.



## Vad betyder det för ägarna om budgetramen ökas med 500 000 kronor?

### Störst ökad kostnadsökning:

- Region Gävleborg: 172 500 kronor
- Region Västernorrland 125 000 kronor
- Sundsvall: 50 000 kronor
- Gävle: 43 900 kronor

### Minst kostnadsökning:

- Nordanstig: 4 250 kronor
- Ånge: 5 000 kronor

Ägare	Fördelningsnyckel
Region Gävleborg	34,80%
Region Västernorrland	25%
Gävle kommun	8,78%
Hudiksvall Kommun	3,30%
Härnösand Kommun	2,50%
Kramfors Kommun	1,90%
Nordanstig Kommun	0,85%
Sundsvall Kommun	10%
Södershamn Kommun	2,27%
Örnsköldsvik Kommun	5,70%
Sollefteå Kommun	2%
Ånge Kommun	1%
Timrå Kommun	1,90%



## Styrelsens beslut 27 oktober

- Styrelsen beslutar uppdra åt vd att ta fram en ny reviderad budget för 2023,
- Styrelsen föreslår att ett eventuellt underskottet täcks genom att ägarna tillskjuter erforderliga resurser genom att ägarna enligt §7 i Aktieägaravtalet köper tjänster av bolaget motsvarande det uppkomna underskottet. Kostnaderna fördelas utifrån ägarnas procentuella ägarandel.
- Styrelsen godkänner förslag till reviderad budget för 2024,
- Styrelsen godkänner att vd:s tjänstgöringsgrad ökas från 50 procent till 75 procent från och med 1 januari.
- Styrelsen beslutar att uppdra åt vd att bereda frågan om fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027 vidare, liksom frågan om indexering.

## Ägarforum förslag till beslut

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2023 samt hantering av eventuellt underskott
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2024
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering
- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering
- Ägarforum tillsätter en arbetsgrupp som får till uppgift att se över bolagets styrande dokument. Gruppen gör en behovsinventering till nästa Ägarforum.
- Nästa ordinarie Ägarforum äger rum den 17 maj.
- Ägarforum beslutar om ett extra Ägarforum den??



# Bolagets arbete framåt



**Glenn Nordlund**

Ordförande i Nya Ostkustbanan



**Patrik Stenvard**

Ordförande Ägarforum



**Jonny Lundin**

Vice ordförande Ägarforum





# Styrdokument

## Beslutas av bolagsstämman:

- Ägardirektiv,
- Bolagsordning,
- Aktiebok,
- Aktieägaravtal,
- Resepolicy,
- Representationspolicy
- Antikorruptionspolicy.

## Beslutas av styrelsen:

- VD-instruktion,
- Arbetsordning för styrelsen,
- Attest- och utanordningsinstruktion,
- Instruktion VU.



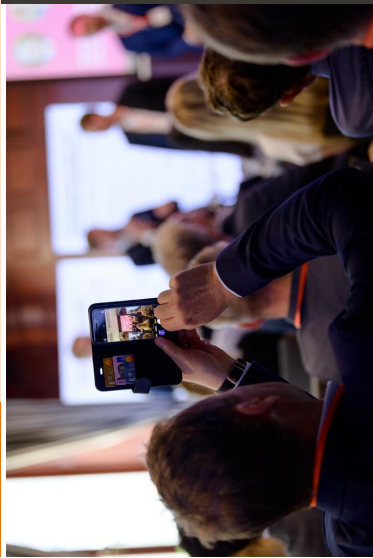




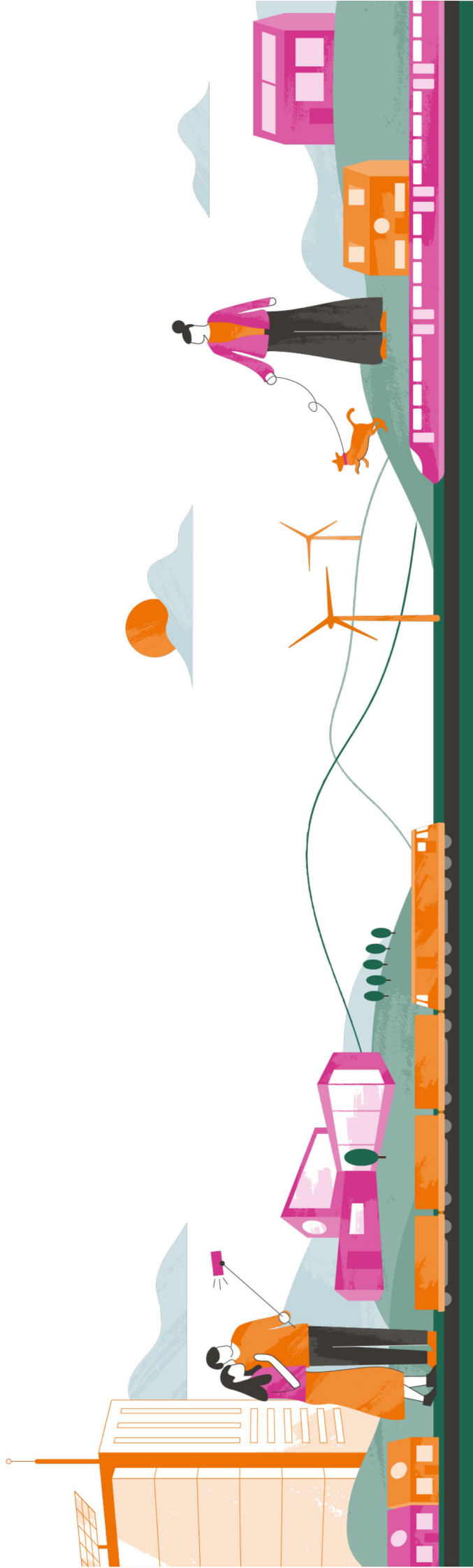
# Nästa ägarforum

Ordinarie Ägarforum 17 maj

Extra Ägarforum?



# Nu kavlar vi upp ärmarna – alla insatser behövs!



# Tack!



**NYA OSTKUSTBANAN**

Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand

## Protokoll ägarforum

<b>Styrelse</b>	Ostkustbanan 2015 AB
<b>Datum</b>	tisdag 7 november 2023
<b>Tid</b>	09.15-10.45
<b>Plats</b>	Elite Hotell Knaust Storgatan 13 i Sundsvall

### Ägarens representanter *ägarombud, ägarombud ersättare*

Patrik Stenvard	Region Gävleborg	
Jonny Lundin	Region Västernorrland	
Jan Myléus	Gävle kommun	
Sven-Åke Thoresen	Hudiksvalls kommun	
Andreas Sjölander	Härnösands kommun	
Jan Sahlén	Kramfors kommun	Anmält förhinder
Lars Hed	Nordanstigs kommun	Anmält förhinder
Hans Forsberg	Sundsvalls kommun	
John-Erik Jansson	Söderhamns kommun	Anmält förhinder
Andreas Jansson	Örnsköldsviks kommun	Anmält förhinder
Jan Filipsson	Ånge kommun	Förhinder
Marie Eliasson	Timrå kommun	Anmält förhinder
Jörgen Åslund	Sollefteå kommun	Anmält förhinder

#### *Ägarombud ersättare*

Ida Stafrin	Kramfors kommun
Jan Lahenkorva	Region Gävleborg
Per-Eric Norberg	Härnösandskommun
Stig Eng	Nordanstig

### Styrelseledamöter

Glenn Nordlund	Region Västernorrland	
Anna Sundberg	Region Gävleborg	
Niklas Säwen	Sundsvalls kommun	
Daniel Olsson	Gävle kommun	
Stefan Dalin	Timrå kommun	Förhinder
Marjo Myllykoski	Söderhamns kommun	Förhinder
Johan Andersson	Sollefteå kommun	Förhinder
Malin Svanholm	Kramfors kommun	
Mikael Löthstam	Hudiksvalls kommun	Anmält Förhinder
Ola Wigg	Nordanstigs kommun	Förhinder
Erik Lövgren	Ånge kommun	Förhinder

Britt Knapp Thyr	Härnösands kommun	Förhinder
Johannes Nordin	Örnsköldsvik	Förhinder

**Adjungerade styrelseledamöter**

Daniel Gustafsson	Länsstyrelsen Västernorrland	
Åsa Broman	Länsstyrelsen Gävleborg	Anmält förhinder

**Lekmannarevisorer**

Sven-Erik Lindestam	Söderhamn kommun	Anmält förhinder
Thomas Jäärf	Region Västernorrland	

**Sakkunnig revisor**

Gunilla Arnberg	Region Västernorrland	Anmält förhinder
-----------------	-----------------------	------------------

**Tjänstepersoner**

Ingela Bendrot	VD
Roger Wetterstrand	Region Västernorrland
Malin Lidov Heneryd	Region Gävleborg
Niklas Andersson	Sundsvalls kommun
Harald Knutsen	Gävle kommun
Ola Andersson	Söderhamns kommun
Lotta Rönström	North Sweden Office
Per-Michael Kristiansson	Region Västernorrland
Linda Bäck	Sundsvalls kommun

<b>Utredare</b>	Magnus Persson	Digitalt
-----------------	----------------	----------

## **1. Val av ordförande**

Patrik Stenvard valdes till ordförande för mötet

## **2. Val av justerare**

Jonny Lundin valdes att justera dagens protokoll

## **3. Val av sekreterare**

Roger Wetterstrand valdes till sekreterare för mötet

## **4. Patrik Stenvard och Jonny Lundin hälsade alla välkomna**

## **5. Inledning av Glenn Nordlund**

Ägarforum notera informationen från styrelsen

## **6. Magnus Persson redovisade utvärdering av bolaget (via länk)**

Ägarforums överläggning sammanfattas i följande punkter;

- värdefullt med utvärdering
- särskilt viktigt med större näringslivsinvolvering
- lös ut arbetsformerna med ägartillskott
- se över de styrande dokumenten inför kommande mandatperiod

- Ägarforum lägger redovisningen av genomförd utvärdering till handlingarna

## **7. VD Ingela Bendrot redovisade bolagets verksamhet och ekonomi**

- Ägarforum noterar informationen från VD

## **8. Glenn Nordlund presenterar bolagets arbete framåt.**

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2023 samt hantering av eventuellt underskott

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens förslag till reviderad budget för 2024

- Ägarforum noterar särskilt styrelsens beslut att bereda frågan om förslag till fortsatt långsiktig finansiell ram 2025 – 2027, liksom frågan om eventuell indexering

## **9. Diskussion under ledning av Patrik Stenvard och Jonny Lundin**

- Ägarforum beslutar att tillsätta en arbetsgrupp med representanter för Region Gävleborg, Region Västernorrland, Gävle kommun, Sundsvalls kommun för översyn av bolagets styrande dokument inför ordinarie bolagsstämma.



- Ägarforum fastställer 17 maj 2024 som tidpunkt för nästa ordinarie ägarforum

Patrik Stenvard  
Ordförande

Jonny Lundin  
Justerare

Roger Wetterstrand  
Sekreterare

*Jonny Lundin*

Jonny Lundin

Date: 2024-01-26 19:48 CET

Role: Vice ordförande

Signed via account: jonny.lundin@rvn.se

*Patrik Stenvard*

Patrik Stenvard

Date: 2024-01-28 11:58 CET

Role: Ordförande

Signed via account: patrik.stenvard@regiongavleborg.se

*Roger Wetterstrand*

Roger Wetterstrand

Date: 2024-01-29 10:01 CET

Role: Sekreterare

Signed via account: roger.wetterstrand@rvn.se