

# ÄGARFORUM DAGORDNING



**Glenn Nordlund**  
Ordförande Nya Ostkustbanan



**Eva Lindberg**  
Region Gävleborg



# ÄGARFORUM DAGORDNING

Kl. 09.45–10.45

## 1. Information och diskussion om bolagets verksamhet

1. Arbetsätt och löpande dialog

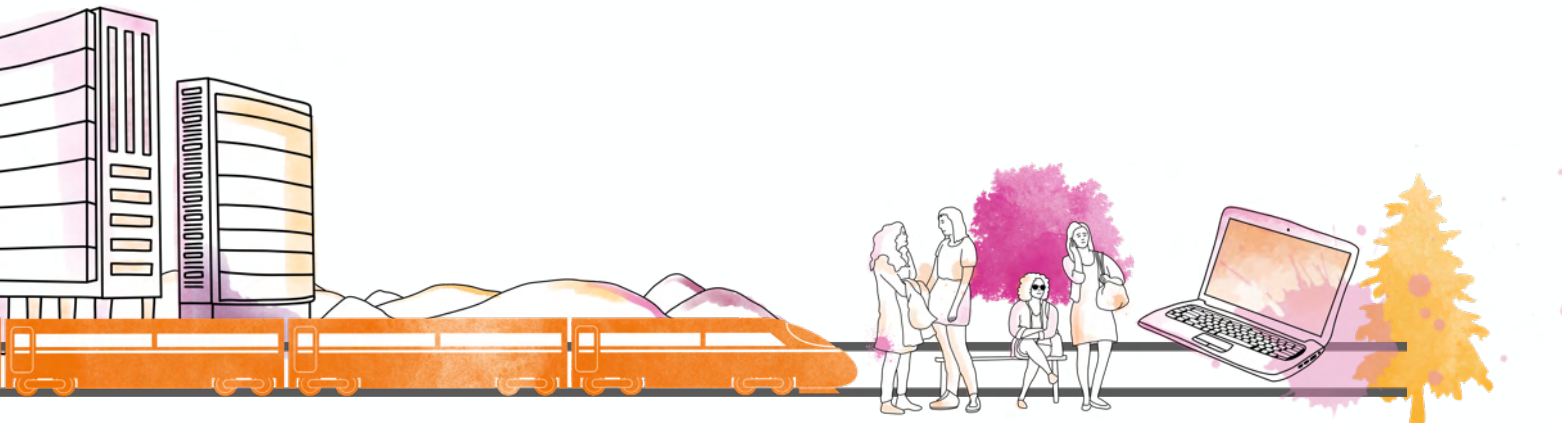
## 2. Bolagets verksamhetsplan och arbete med sikte på kommande nationella plan

1. Ägarrådet fastställer verksamhetsplan kopplad till process med framtagande av nationell transportplan
2. Summering och reflektioner från förmiddagens kunskapsseminarium kopplat till bolagets verksamhetsplan

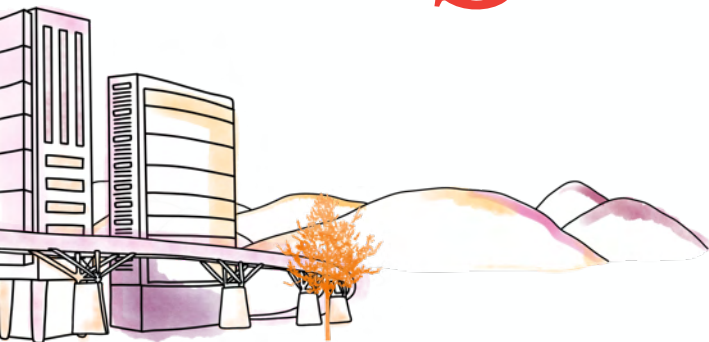
## 3. Bolagets långtidsbudget

1. Ägarrådet fastställer bolagets långtidsbudget, vilken motsvarar totalt 3 miljoner kronor i årlig budget samt eventuella kvarvarande medel från tidigare år

## 4. Övriga frågor



# 2020: TIO DELÄGARE – BLEV TRETTON 2020



# Ägare

---



Gävle  
KOMMUN



Hudiksvalls  
kommun



NORDANSTIGS  
KOMMUN



Härnösands  
kommun



Kramfors  
kommun



City of  
Sundsvall



Söderhamns  
kommun



TIMRÅ KOMMUN



Ånge  
kommun



ÖRNSKÖLDVIKS  
KOMMUN



Sollefteå  
kommun



Region  
Västernorrland



Region  
Gävleborg

# Samarbeten

---



BYGGFÖRETAGEN



Handelskammaren Mittsverige



MELLANSVENSKA  
Handelskammaren



Länsstyrelsen  
Västernorrland



Länsstyrelsen  
Gävleborg



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



# NYA OSTKUSTBANANS TEAM 2020



**Ingela Bendrot**  
Nya Ostkustbanan



**Christoffer Westerberg**  
Region Gävleborg



**Henric Fuchs**  
Region Västernorrland



**Roger Wetterstrand**  
Region Västernorrland



**Johan Klockar Öhrnell**  
Sundsvalls kommun

# NYA OSTKUSTBANANS TEAM 2021



**Ingela Bendrot**  
Nya Ostkustbanan



**Anna Skytt**  
Region Gävleborg



**Henric Fuchs**  
Region Västernorrland



**Roger Wetterstrand**  
Region Västernorrland



**Johan Klockar Öhrnell**  
Sundsvalls kommun



**Harald Knutsson**  
Gävle kommun

# NYA OSTKUSTBANANS TEAM



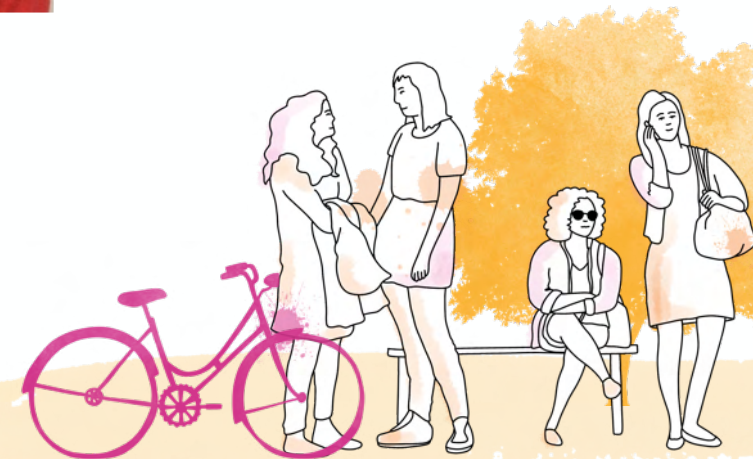
**Lotta  
Rönström**

North Sweden  
European Office



**Ebba  
Bjerkander**

Central Sweden  
European Office



# Stora referensgruppen

---



**BOTNISKAKORRIDOREN**

**BYGGFÖRETAGEN**



**Söderhamns kommun**



**Länsstyrelsen Västernorrland**



**Länsstyrelsen Gävleborg**



**TIMRÅ KOMMUN**



**Ånge kommun**



**ÖRNSKÖLDSEVIKS KOMMUN**



**Sollefteå kommun**

**UMEÅ KOMMUN**



**Region Västernorrland**



**Region Gävleborg**

# Summering av 2020

- Kunskapsseminarium, bolagsstämma och ägarforum 15 maj
- Extra bolagsstämma för nya ägare (Timrå, Ånge och Sollefteå)
- Arbete med utbyggnadsstrategin,
- Utökat samverkan med näringslivet,
- Möte med infrastrukturministern Tomas Eneroth,
- Enskilda möten med samtliga riksdagspartiers trafikpolitiska talespersoner,
- Studieresa för Emma Berginger och Lova André Nilsson, MP, för att visa dagens brister i befintliga järnvägen
- Studieresan för Anders Åkesson, Centerpartiet ersattes med ett Zoom-möte



# Fokus 2020

- Utbyggnadsstrategin
- Sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige
- Kommande infrastrukturproposition
- Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer





# UTREDNINGAR OCH UNDERLAG 2011 – 2021

**2011** Samordnad planering Gävle – Sundsvall

Samhällsekonomiska kalkyler för Ostkustbanan  
Gävle – Sundsvall

**2012** Kapacitetsutredningen – med fokus på kapacitet och flaskhalsar (Trafikverket)

**2013** Järnvägsutredning Sundsvall – Härnösand

**2014** Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser – exemplet norra Sverige

**2015** Järnväg 2050, En vision om järnvägens framtida roll i samhället

**2016** Nyttöanalys av projektet Nya Ostkustbanan (Sweco)

Järnväg 2050 – näringslivets godstransporter

Järnväg i norra Sverige Underlag till Sverigeförhandlingen (Trafikverket)

**2017** 2035 En resa längs södra norrlandskusten (Nya Ostkustbanan)

**2018** Korridorsval återstående delsträckor (del av svar på nationell brist)

Mer Pang för pengarna – hur de samhällsekonomiska analyserna kan utvecklas med lärdomar från Nya Ostkustbanan (Sweco)

**2019** Förslag till utbyggnadsoptimering med fokus på godstrafiken för Ostkustbanan och Ådalsbanan (Sweco)

ÅVS Kuststråket Gävle – Umeå (Trafikverket)

Järnvägsplan Birsta – Timrå (Trafikverket)

**2020** 250 km/h utredning (Trafikverket)

Utbyggnadsstrategi remiss (Trafikverket)

Godsflödesutredningen Region Mitt (Trafikverket)

**2021** Utbyggnadsstrategi (Trafikverket)

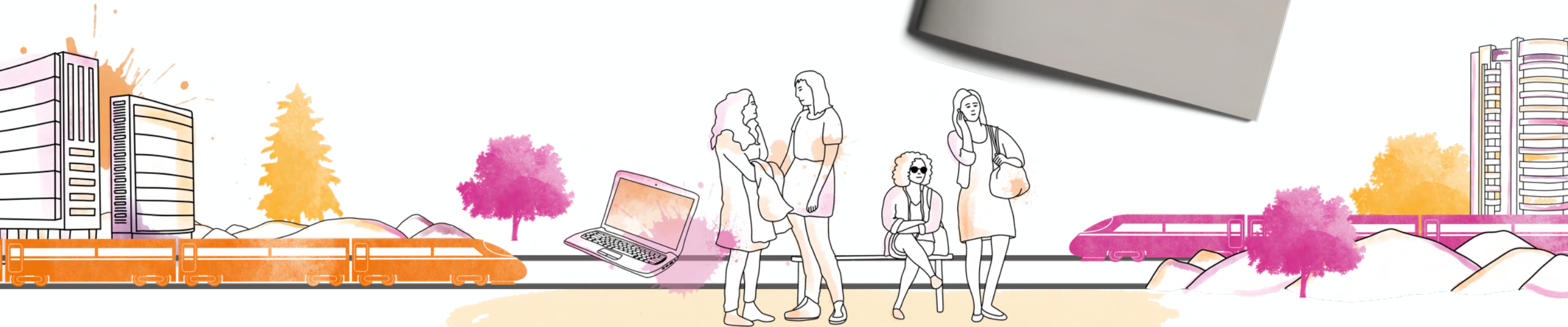
Godsstudie (Trogon Consulting m fl.)

Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (Sweco)

Gävles arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (Sweco)



# Utbyggnadsstrategin





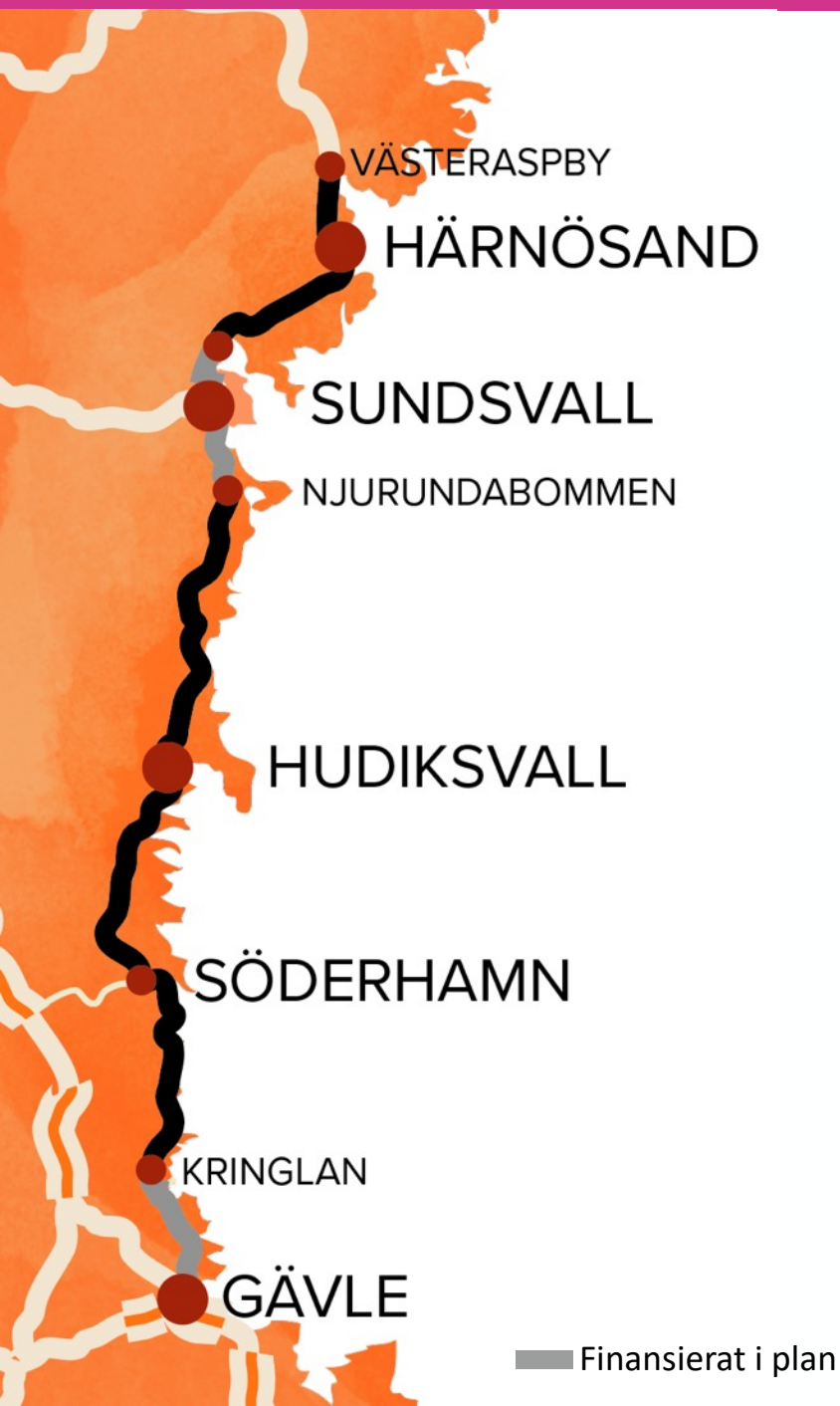
## Bygg klart Nya Ostkustbanan till sista metern!

- Drygt 30 mil ny järnväg,
- Halverar restiderna,
- Mångdubblar kapaciteten,
- Återstående kostnad: 31 miljarder
- Kan stå klart 2030 – 2035.

Nya Ostkustbanan har en hög planeringsmognad

### Jämför med höghastighetsbanorna:

- Kostar minst 200–400 miljarder,
- Klart tidigast 2045, sannolikt senare.



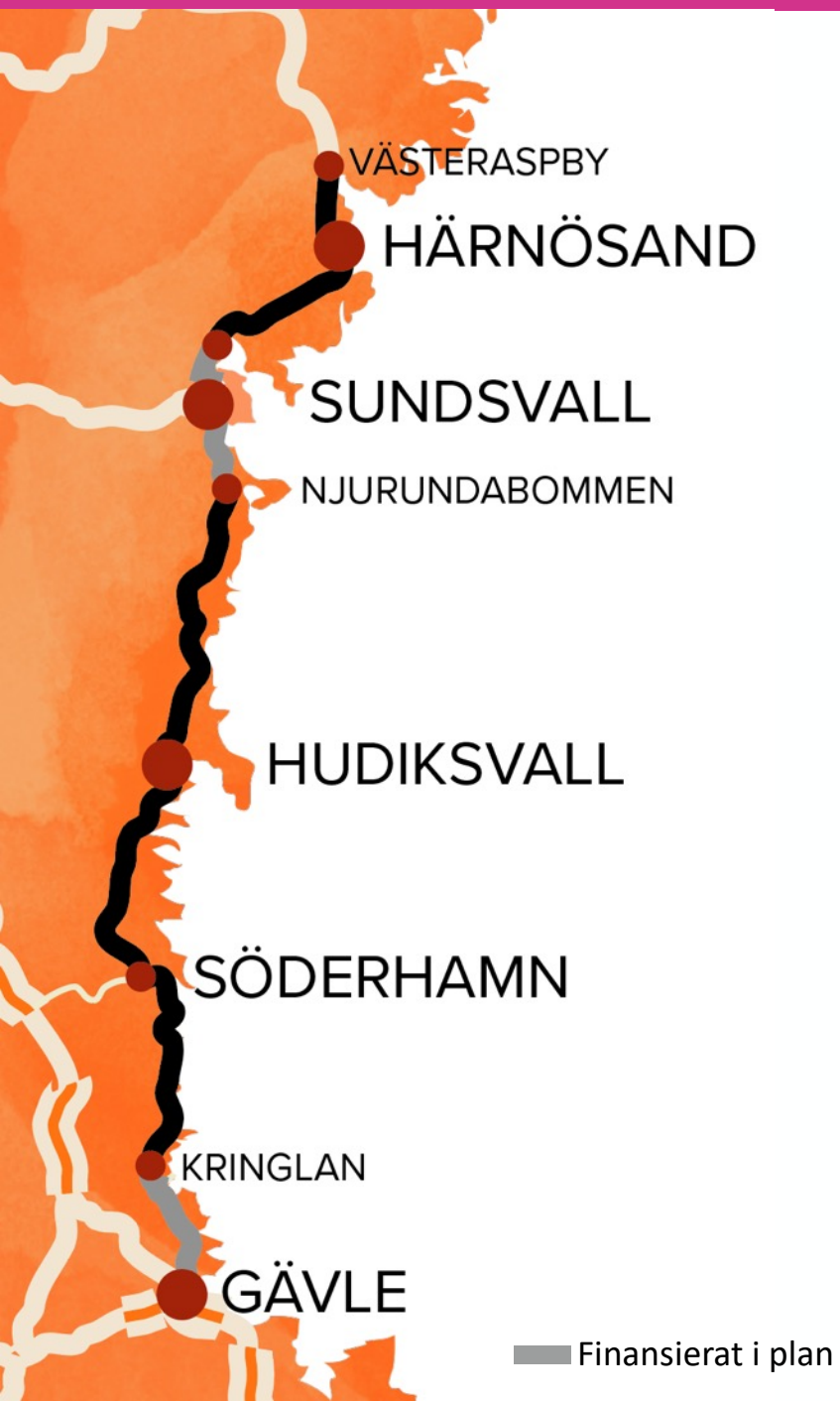
## Hur kan dubbelspåret påskyndas?

- ✓ Fullfölj de investeringar som ligger i planen och tidigarelägg så mycket som är möjligt!
- ✓ Påbörja arbete med järnvägsplaner!
- ✓ Bygg längre sammanhängande etapper!
- ✓ Prioritera så att nyttan maximeras!
- ✓ Se hela sträckans som en sammanhängande enhet!



## Prioritet 1:

## Sundsvall – Hudiksvall



1

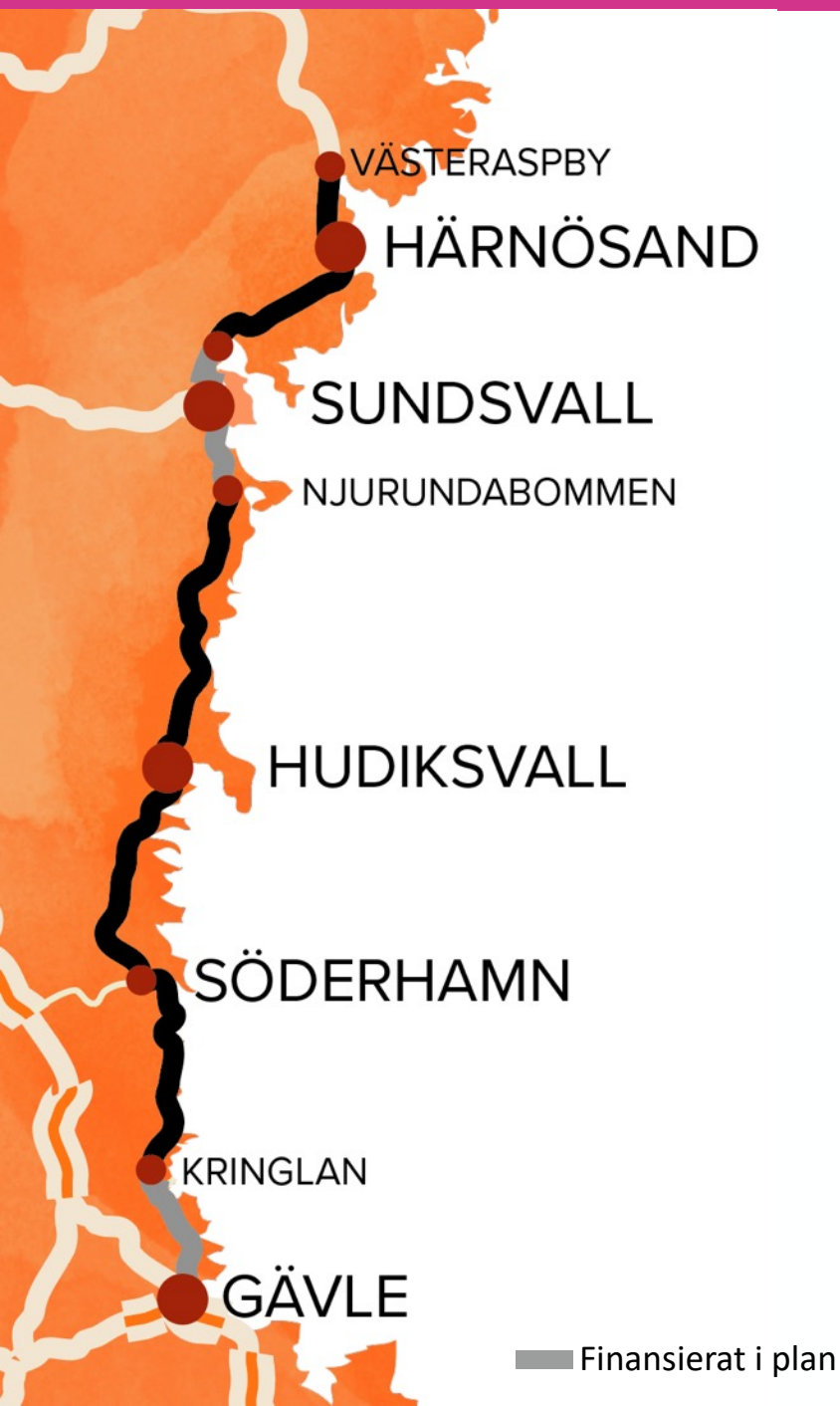
Längd: 93 km

Totalkostnad: 16,2 Mdr

Finansiering i nationell plan: 3,4 Mdr dvs 21 %

Återstående finansiering: 12,8 Mdr





## Prioritet 2:

## Härnösand – Sundsvall

} 2

Längd: 54 km

Totalkostnad: 7-8 Mdr

Finansiering i nationell plan: 1,3 Mdr, dvs >16 %

Återstående finansiering: <6,7 Mdr





### Prioritet 3:

### Söderhamn – Gävle



3

Längd: 80 km

Totalkostnad: 9,0 Mdr

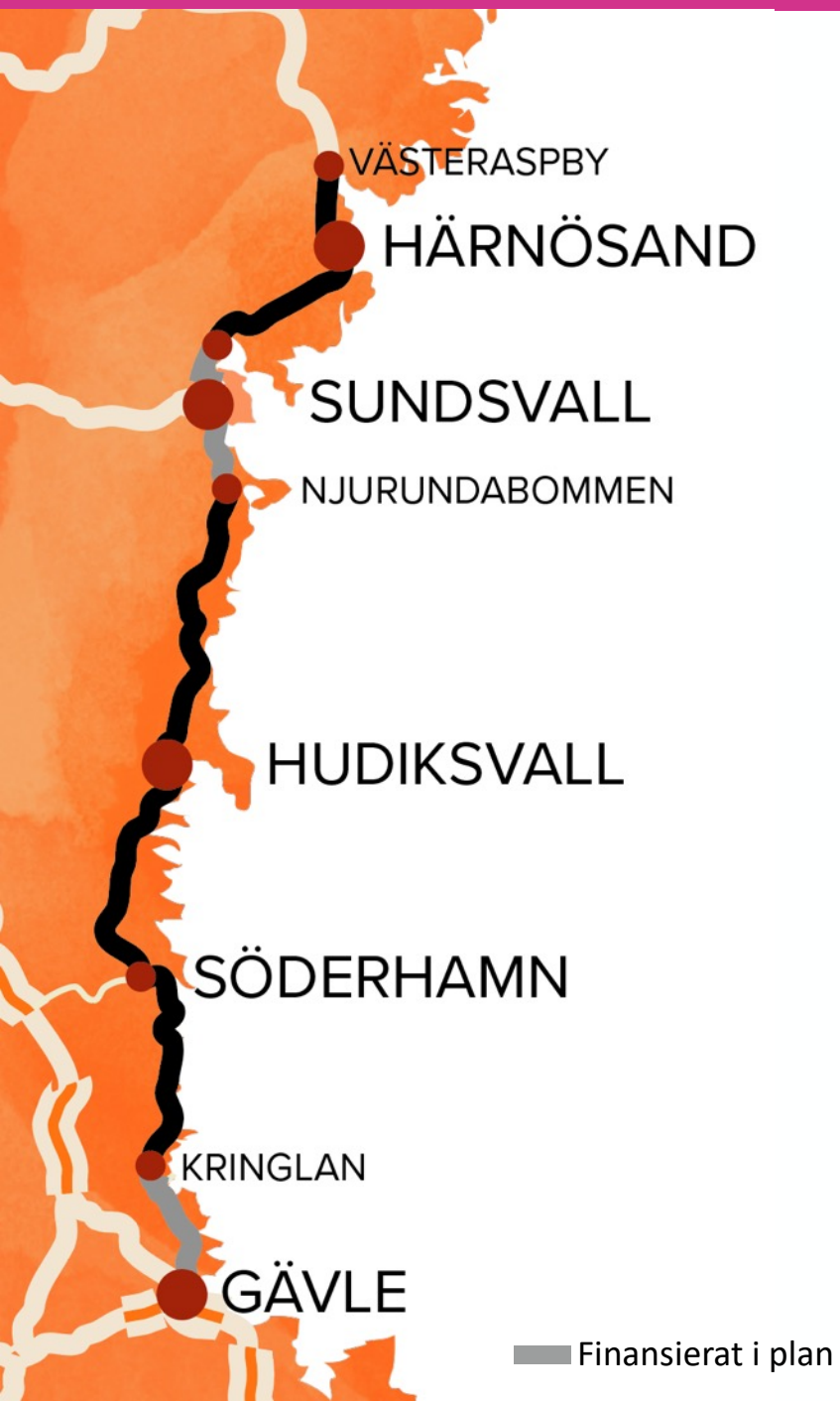
Finansiering i nationell plan: 3,6 Mdr dvs 40 %

Återstående finansiering: 5,4 Mdr



## Prioritet 4:

## Hudiksvall – Söderhamn



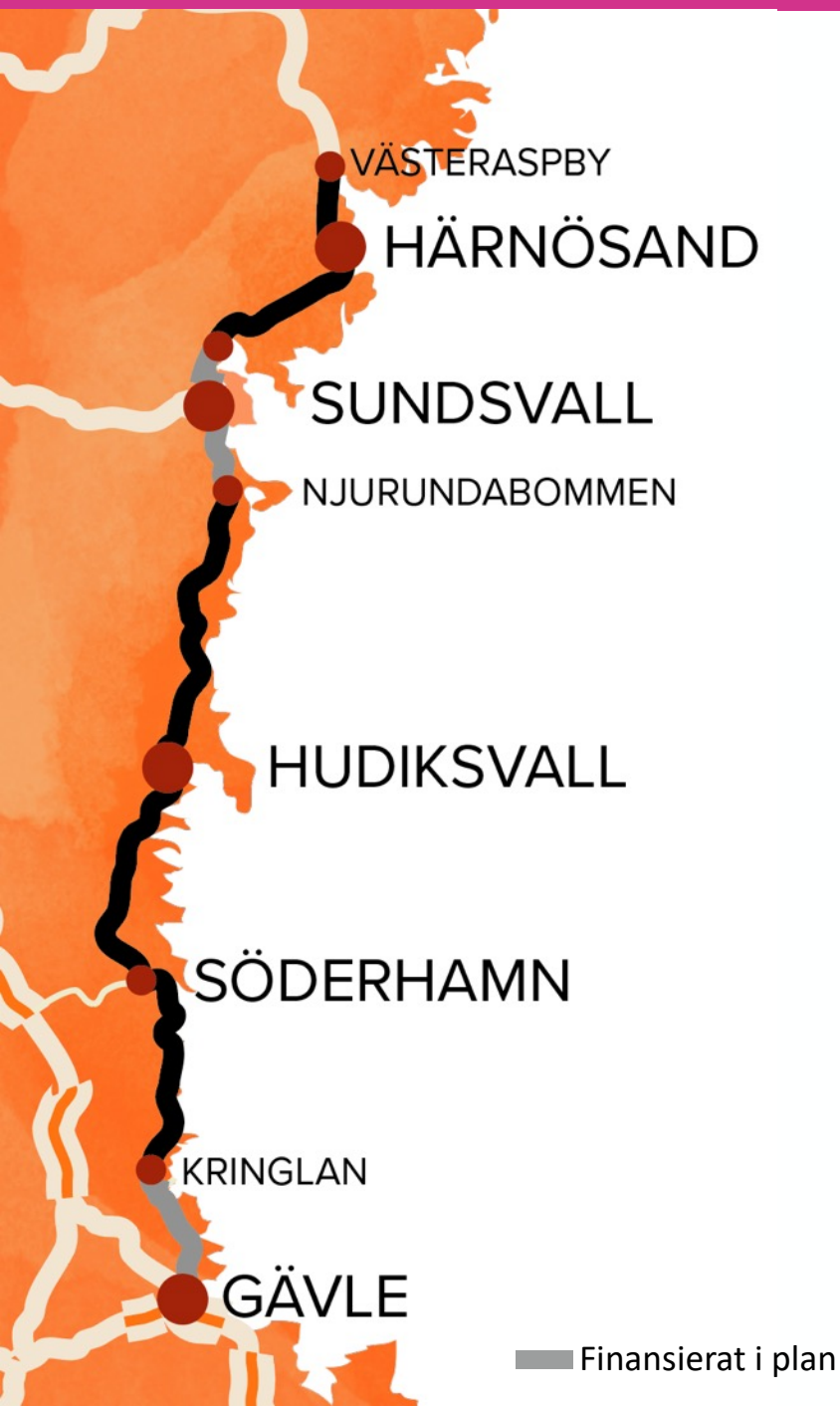
} 4

Längd: 48 km

Totalkostnad: 4,8 Mdr

Finansiering i nationell plan: 0





## Prioritet 5:



## Västeråsby – Härnösand

Längd: 30 km

Totalkostnad: Siffror saknas.





Sammanhängande järnvägsnät  
för 250 km/h för hela Sverige





# Järnvägsnät för 250 km/h för hela landet

- Stockholm–Luleå
- Stockholm–Oslo
- Oslo–Göteborg
- Göteborg–Malmö

Prislapp Prislapp  
250/h km för hela  
landet: 150 mdr

Prislapp 75 mil  
järnväg Gävle - Luleå:  
ca 60 mdr  
Klart: 2030 - 2035





NYHETER

Blackrock skärper klimatkrav

■ Världens största kapitalförvaltare, den amerikanska fondjätten Blackrock, mer än dubblar antalet städer som kommer avkrävas högre klimatmål vid i den snart ankommande stämomsäsongen till mer än 1 000. "Vi utökar våra påver-



Utdelningsstopp väntas förlängas

■ Eurostikka kapitalförvaltare planerar att förlänga utdelningsstoppet till slutet av året. Det uppger källor till nyhetsbyrån Bloomberg. Enligt Reuters, ECB vill inte kom-

Färre H&M-butiker stängda

■ H&M har cirka 150 butiker världen över som stängs på grund av restriktioner kopplade till pandemin, uppger bolagets pressavdelning. För Di. Det är en halvering jämfört med förra veckan. Som mest har H&M haft 1 200 butiker stängda under hösten, vilket mot-



58 nya virusdöds

■ 58 nya dödsfall med bekräftad covid-19 har rapporterats i Sverige. Det är en mycket allvarig situation med ett högt antal fall i landet, säger Karin Tegmark Wise (bild), avdelningschef på Folkhälsomyndigheten. Irene Nilsson-Carlsson,

Di RENOVERINGSOBJEKTET SVERIGE

Järnvägen riskerar bromsa industrin

Företagen i norra Sverige står redo att rulla ut rekordstora investeringar. Men satsningarna på järnvägen har inte hängt med och riskerar att hämma både tillväxten och klimatomställningen. Nu kräver näringslivet och de berörda regionerna krafttag för att förbättra infrastrukturen.

rande i Umeå, anser att det är viktigt att skynda på projektet, inte minst för godstrafiken. "Att kunna transportera ut både malmin och råvaror från den norra delen av Sverige, och samtidigt kunna leverera uppvaror via järnvägen är stället för på gummihjul, det är väldigt, väldigt bra", säger han. Han drar paralleller till Botniabanan, som invigdes för tio år sedan och som går söderut från Umeå via Örnsköldså till Kramfors. "Den har betydelse för oss. Arbetsmarknadsregionerna och pendling har utökats och vi ser positiva effekter även för godstrafiken", säger han.

Di Di granskar

■ Dagens stora infrastrukturåger handlar om hur trafik och varor ska transporteras. På ett effektivt och säkert sätt. Och hur ska det finansieras? ■ Kontakta oss gärna: fredrik.oberman@di.se, nils.akesson@di.se eller fredrik.oberman@di.se



Renoveringsobjektet

De berörda kommunerna och regionerna driver nu på för en lösning med nya dubbelspår som skulle fyrfaldiga dagens kapacitet för gods-transporter och snadd på halvera restiden mellan Stockholm och Umeå. För kommunerna i norra Sverige är satsningen på järnvägen en del av ett större projekt, knutet till ett framtida europeiskt stambanlinenät. Hans Lindberg i Umeå ser stora möjligheter om järnvägen via Luleå och Haparanda dras vidare österut. "Eftiken kommer att bli ännu större när man knyter ihop det här mot Finland. Di får vi ihop logistikflödet för den norra delen av Europa

mot Ryssland och Asien". Från den nya kustjärnvägen finns även viktiga förgreningar västerut, in i landet. Malmbanan i norr från Luleå, som LKAB använder för att skeppa ut sin malmin på västmarksområdet. Bergslagsbanan och Norra stambanan, ärså tillgängliga, som båda utgår från Gävle. Däremellan finns både den nyrenovade Kilaforsbanan, som leder godstrafik från Söderhamn mot Norra stambanan, samt den så kallade mittbanan som knyter ihop Sundsvall med Östersund, och senare även norra Trondheim.

Restider med en förbättrad järnväg ■ Stockholm-Gävle: 1 timme och 5 minuter (idag 1 timme och 21 minuter) ■ Stockholm-Sundsvall: 2 timmar och 3 minuter (idag 3 timmar och 31 minuter) ■ Stockholm-Umeå: 3 timmar och 50 minuter (idag 6 timmar och 18 minuter) ■ Stockholm-Luleå: 5 timmar och 30 minuter (idag 12 timmar med tåg och buss) Källa: NyttJärnväg

# RE



Di Fakta

Restider med en förbättrad järnväg ■ Stockholm-Gävle: 1 timme och 5 minuter (idag 1 timme och 21 minuter) ■ Stockholm-Sundsvall: 2 timmar och 3 minuter (idag 3 timmar och 31 minuter) ■ Stockholm-Umeå: 3 timmar och 50 minuter (idag 6 timmar och 18 minuter) ■ Stockholm-Luleå: 5 timmar och 30 minuter (idag 12 timmar med tåg och buss) Källa: NyttJärnväg

Tre hinder för godstrafiken

Green Cargo pekar ut tre prioriterade sträckor för att förbättra för godstrafiken.

Three callout boxes: Göteborg-Alingsås (Problem: Flaskhals för godstrafiken...), Malmö-Hässleholm (Problem: Godstrafik står mot godstrafiken...), and Göteborg-Alingsås (Lösning: Fyrspår mellan Alingsås och Olskröken).

Green Cargo kräver större investeringar

Många företag vill frakta mer gods på tåg och statliga Green Cargo ser stora möjligheter att utöka sin trafik. Men då krävs större investeringar i både nya och gammal järnväg. Samtidigt som det finns behov av storinvesteringar i järnväg i norra Sverige, är det befintliga järnvägsnätet eftersatt på många håll i landet.

Det gäller inte minst för godstrafiken. Ibland saknas utrymme på spåren och ibland går tågen för långsamt för att de ska vara en attraktiv lösning. "Det är lika viktigt att titta på vad man kan göra här och nu för att öka kapaciteten i befintligt nät", säger Erica Kronhöfer, hållbarhets- och kommunikationsdirektör på Green Cargo.

Green Cargo transporterar ungefär 60 procent av allt gods som går på de svenska järnvägarna, enbart är handlingarna om närmare 21 miljarder kronor. Samtidigt uppger järnvägsmyndigheten bara till cirka 25 procent av de totala inrikes godstransporterna över tio mil. "Enligt Green Cargo finns stora möjligheter att utöka

trafik, men att det då måste till nya investeringar i järnvägsnätet. Erica Kronhöfer anser att regeringen har tagit fram en bra strategi för att öka godstrafiken på järnväg, men att förslagen allt för ofta fastnar i olika utredningar. Green Cargo lyfter särskilt fram tre sträckor, där det behövs investeringar för att kunna öka godstrafiken: ► Hallsberg-Mjölby ► Göteborg-Alingsås ► Malmö-Hässleholm. Viktigast är att fänilutbyggnaden av dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Mjölby, anser Erica Kronhöfer. "Det är en satsning som man har pratat om sedan i mitten av 1990-talet. Det kommer att vara jätteviktigt för alla godstransporter i Sverige att få det här dubbelspåret på plats."

Gnagande oro för inflation

Di:s Viktor Munkhammar: "Låga prisökningar bör inte tas för givet" ■ ANALYS 30-31

Large graphic with 'Dagens industri' title and a photo of a woman.

Table with economic indicators: GROSSO, GROSSO, BNP, etc.

Di RENOVERINGSOBJEKTET SVERIGE • 6-7

Large graphic with 'SKRIET FRÅN NORR' title and a photo of a train.

Företagen i norra Sverige, med LKAB och Northvolt i spetsen, står redo med investeringar för mer än 700 miljarder kronor. Men kvaliteten på järnvägen är bitvis usel. Nu kräver näringslivet krafttag för att förbättra infrastrukturen.

Essitys bud stöter på motstånd. Högskoleutbildade Essity-ledare på svenska marknaden. Men budet räddas av Asselen styrelse.

Ministern: "Kan överväga kvotering". Eva Löfdahl (S).

Di erfar: SSAB tittar på nyemission.

Nödlan redo om tiden för brexit rinner ut.

Lotta Engzell-Larsson: "Värderingspolitik bör inte drivas så hårt i EU".





# 2020 – MÖTEN MED SAMTLIGA RIKSDAGSPARTIER







Ingela Bendrot tog sig ett dopp i Ångermanälven



Inspirerande samtal med Elvy Söderström som brukar kallas "Botniabanans mamma"



Per Nylén kommunstyrelsens ordförande i Örnsköldsvik



Järnvägen är viktig för Sollefteå kommun sade Johan Andersson kommunstyrelsens ordförande i Sollefteå. Kommunen går in som ny delägare i Nya Ostkustbanan under hösten.



Studiebesök på Rail Care i Långsele. Bolaget arbetar med att stora järnvägsfordon, och driver ett spännande utvecklingsarbete.



Anna-Sofia Kulluvaara kommunchef i Sollefteå



Möte med nytilträdna landshövdingen Helene Hellemark Knutsson på Länsstyrelsen i Västerbotten



Nya Ostkustbanan lämnade denna restidsskylt till landshövdingen i Västerbotten.



Malin Svanholm kommunstyrelsens ordförande i Kramfors



Indalsälvens delta

## vd-turné

30 augusti – 4 september

Gävle–Söderhamn–Nordanstig–Härnösand–Ånge–Sollefteå–  
Umeå–Örnsköldsvik–Kramfors–Timrå–Sundsvall





Kommunalrådet Jörgen Edsvik tillsammans med regionrådet Jan Lahenkorva utanför Gävle station.



Oppositionsrådet Alexandra Gard och kommunstyrelsens ordförande John-Erik Johansson utanför det pampiga rådhuset i Söderhamn



Ingemar Olofsson och Agneta Svensson från Söderhamn arbetar med att utveckla kommunens infrastruktur. De tog oss på en intressant rundresa i kommunen.



Stig Eng kommunalråd i Nordanstig är Sörfjärden i Nordanstigs kommun – vi en riktig veteran som under många år arbetat för dubbelspår



fikade på En liten sjökrog



Bra diskussioner med Glenn Nordlund som är ordförande i Nya Ostkustbanan



Alexandra Gard oppositionsråd i Söderhamn talade sig varm om pendlingens betydelse



Vid Norralatunneln i Söderhamn. Vi missade tyvärr när ett långt godståg passerade



Ola Wigg kommunstyrelsens ordförande i Nordanstig diskuterade den fortsatta utbyggnaden av dubbelspår, men också pågående satsningar på E4an



Smitingen i Härnösand – fantastiskt vacker badplats



Henric Fuchs infrastrukturstrateg på Region Västernorrland och Ingela Bendrot tog en titt på det pågående bygget av Bergsåkertriangeln utanför Sundsvall



Erik Lövgren kommunstyrelsens ordförande i Ånge visar upp den gigantiska rangerbangården. Ånge går in som ny delägare i Nya Ostkustbanan under hösten.



Utanför trafikledningstornet i Ånge



Hallstaberget i Sollefteå





**Studieresa genom "Flaskhalsen i flaskhalsen"  
MP:s trafikpolitiska talesperson Emma Berginger**





# Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer

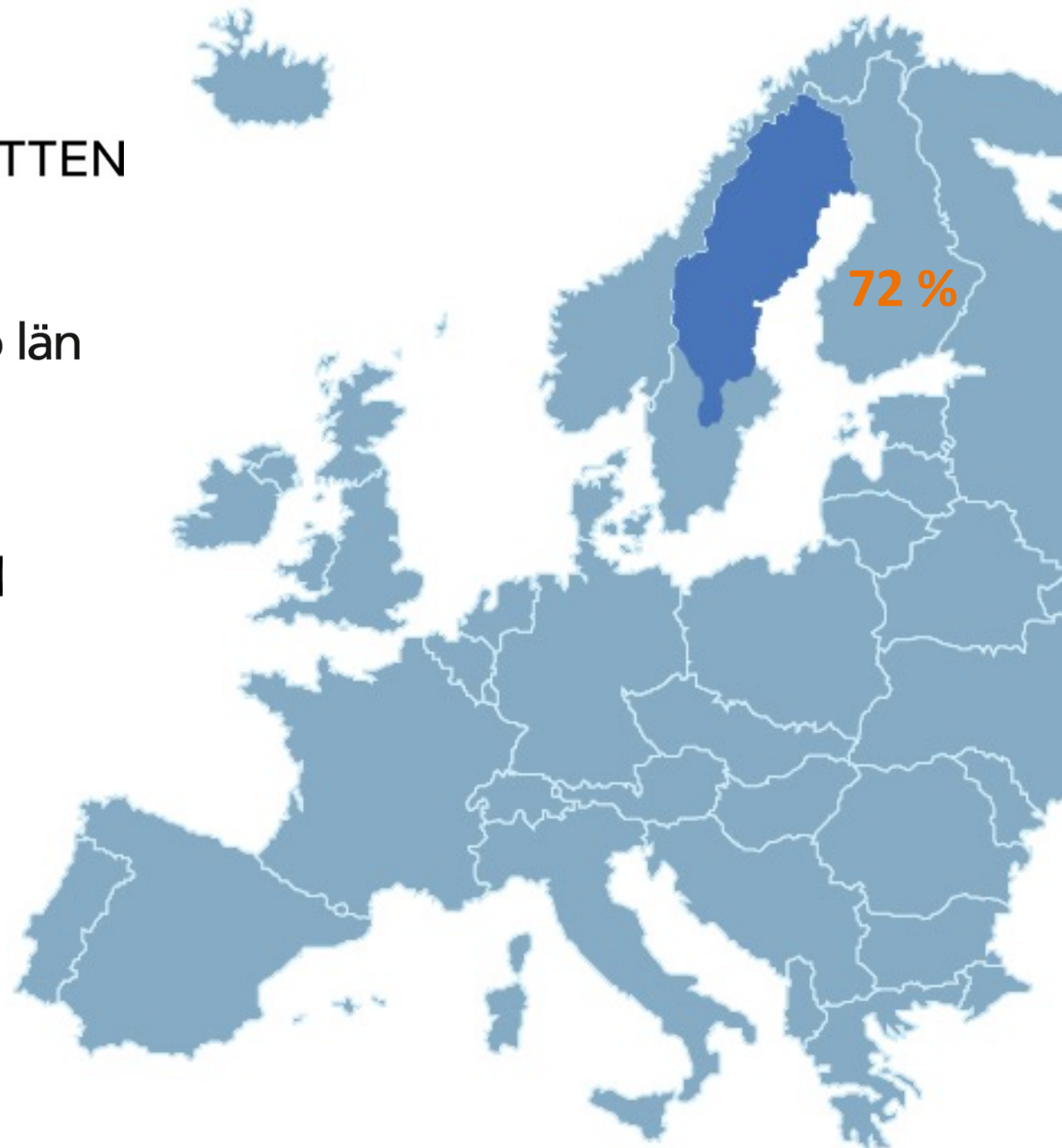




# Medfinansiering från EU – sommaren 2020 fick Nya Ostkustbanan 3 550 000 euro







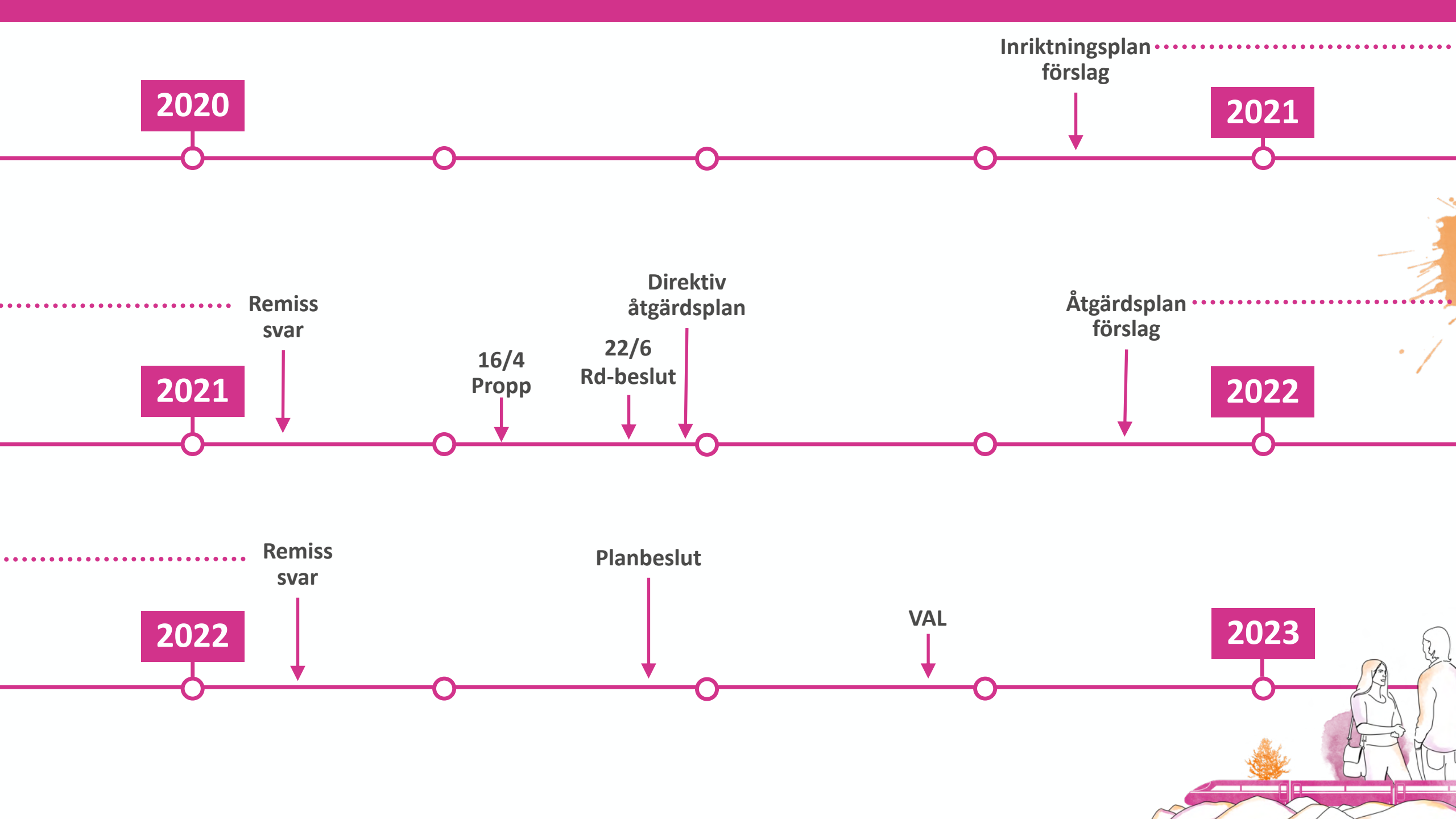
# 2020: Överskott om 397 kkr

- Budgeterat för ett överskott om 275 kkr
- Årets resultat: 397 kkr
- Detta beror på att många möten och event ställdes in eller ställdes om.



# VERKSAMHETSPLAN 2021–2024







# Våra viktigaste krav

- Bygg upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h
- Bygg ut flaskhalsarna i järnvägssystemet
- Bygg samman järnvägssystemet
- Se Nya Ostkustbanan som en bana, inte fem etapper!





# Kärnan i verksamhetsplan 2021–2024

- Vi fortsätter vårt arbete med att etablera kontakter med ledamöter i riksdagen och att vidareutveckla våra kontakter med infrastrukturministern Tomas Eneroth och hans statssekreterare Malin Cederfeldt Östberg.
- Bolaget fortsätter arbetet för att etablera ett järnvägsnät för 250 km/h som standard. Insatser för att öka kunskapen om fördelarna med Nya Ostkustbanan fortlöper, inte minst i våra närliggande Regioner, Jämtland Härjedalen samt Västerbotten. Vi vill också ytterligare stärka vårt samarbete med Norrbotten och i högre utsträckning agera tillsammans. Syftet är att tillsammans visa systemnyttan med att investera i kustjärnvägen hela sträckan Stockholm – Luleå.
- Det blir också allt viktigare att samverka med hamnarna längs sträckan. Vi driver på för att Sverige ska kunna leva upp till de krav som ställs i TEN-T-förordningen, vid den kontrollstation som EU-kommissionen håller 2023.
- Den godsrapport som bolaget tog fram 2020 kommer att spela en nyckelroll i vårt kommande arbete. Arbetet med godsfrågor fördjupas med syfte att ytterligare stärka stödet hos näringslivet och utveckla våra kontakter med relevanta aktörer. Vi intensifierar våra kontakter med näringslivet och tar sikte på att nå även medelstora företag; både industriföretag och tjänsteföretag.
- En nyckelfråga är att påvisa Nya Ostkustbanans samhällsnytta. Beräkningar har tagits fram under våren 2021 som – trots mycket försiktiga antaganden – visar en positiv Nyttu-nuvärdeskvot (NNK) för Nya Ostkustbanan. Det är ett tungt argument i vårt fortsatta arbete.
- Även frågan om kompetenstransporter kommer att spela en viktig roll, här har Swecos rapport om hur Sundsvallsregionen arbetsmarknad utvecklas tack vare Nya Ostkustbanan. Under våren 2021 kommer liknande rapporter tas fram med Gävle samt Örnsköldsvik som utgångspunkt.
- Vi ska driva på för att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att inleda arbete med återstående järnvägsplaner och arbeta ännu mer aktivt med att söka EU-finansiering via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Vi intensifierar våra kontakter med de svenska EU-parlamentarikerna.
- I vårt arbete ska vi vinnlägga oss om att förmedla tydliga berättelser om varför en ny kustjärnväg behövs, men också tydligt visa behoven av ny järnväg genom att bilda bristerna i den befintliga.

# LÅNGTIDSBUDGET

	2020	2020	2021	2022	2023
VALUTA SEK, KKR	UTFALL	BUDGET	BUDGET	BUDGET	BUDGET
<b>INTÄKTER</b>					
NETTOOMSÄTTNING	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>					
RESEKOSTNADER	-38	-90	-90	-90	-90
MARKNADSFÖRING & AKTIVITETER	-591	-870	-760	-900	-900
ADMINISTRATION	-262	-350	-350	-350	-350
UTREDNINGAR	-492	-450	-700	-500	-500
PERSONALKOSTNADER	-922	-935	-1 010	-1 010	-1 010
ÖVRIGA KOSTNADER	-20	-30	-30	-30	-30
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>-2 325</b>	<b>-2 725</b>	<b>-2 940</b>	<b>-2 880</b>	<b>-2 880</b>
FINANSIELLA KOSTNADER	-278	0	0	0	0
<b>RESULTAT EFTER FINANSIELLA</b>	<b>397</b>	<b>275</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>120</b>

# Nu kavlar vi upp ärmarna – alla insatser behövs!

