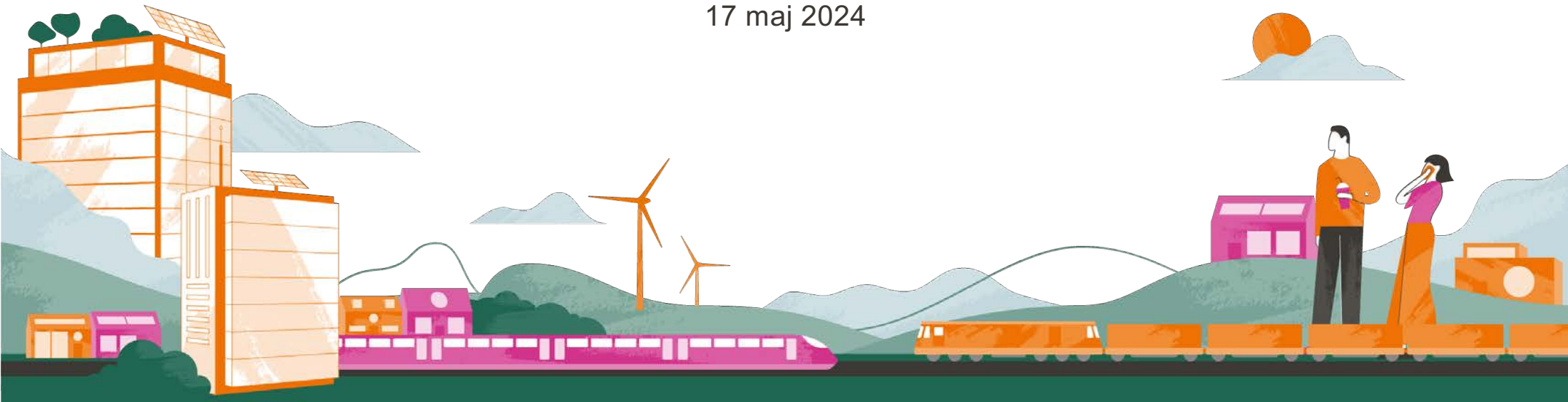


Välkomna till Dubbelspårets dag 2024

17 maj 2024



Välkomna till dubbelspåret dag 2024



Mats Ågebrant

Dagens moderator, Ågebrant Media



Program

11:15 **Välkomna till Dubbelspårs dag!**

Glenn Nordlund och Anna Sundberg, Mats Ågebrant moderar.

11:25 **Kunskapsforum – Senaste nytt från Nya Ostkustbanan**

Nya Ostkustbanans vd Ingela Bendrot, Lars Nilsson Trogon Consulting, Lotta Rönström North Sweden European medverkar, liksom Sofie Indevall Handelskammaren Mittsverige, Hanna Magnusson Byggföretagen och Joakim Sjöstedt Företagarna.

12:30 **Lunch**

13:15 **Fortsättning Kunskapsforum**

Peder Björk (S), Roger Hedlund (SD), Patrik Stenvard (M), Isabell Mixter (V), Anne-Li Sjölund (C), Liza- Maria Norlin (KD), Annelie Luthman (L) och Knapp Britta Thyr (MP)

14:00 **Eftermiddagsfika**

14:15 **Bolagsstämma och Konstituerande styrelsemöte**

14:50 **Avslutning**



Välkommen till dubbelspåret dag 17 maj 2024



Glenn Nordlund
Ordförande Nya Ostkustbanan



Anna Sundberg
Vice ordförande Nya Ostkustbanan



Senaste nytt från Nya Ostkustbanan



Ingela Bendrot
vd Nya Ostkustbanan



Lars Nilsson
Seniorkonsult Trogon Consulting



Ägare



Samarbeten



BYGGFÖRETAGEN



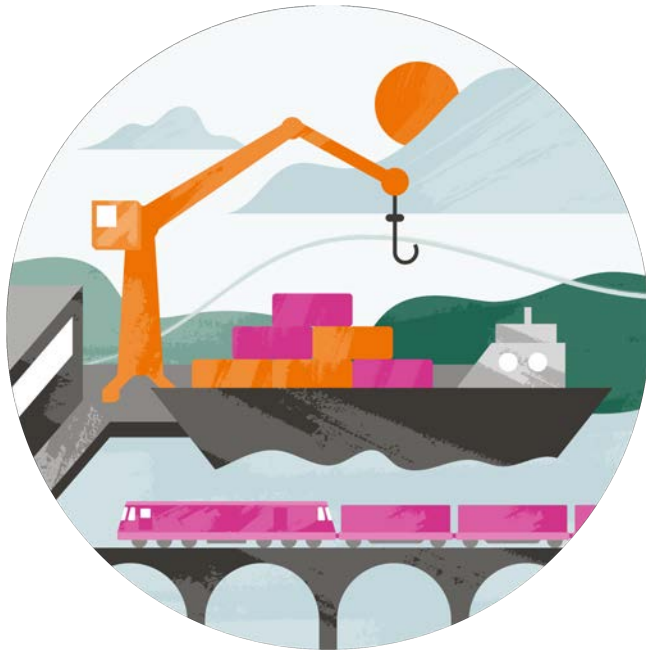
Medfinansierat av Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa

Kunskapsforum



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.”



Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035!

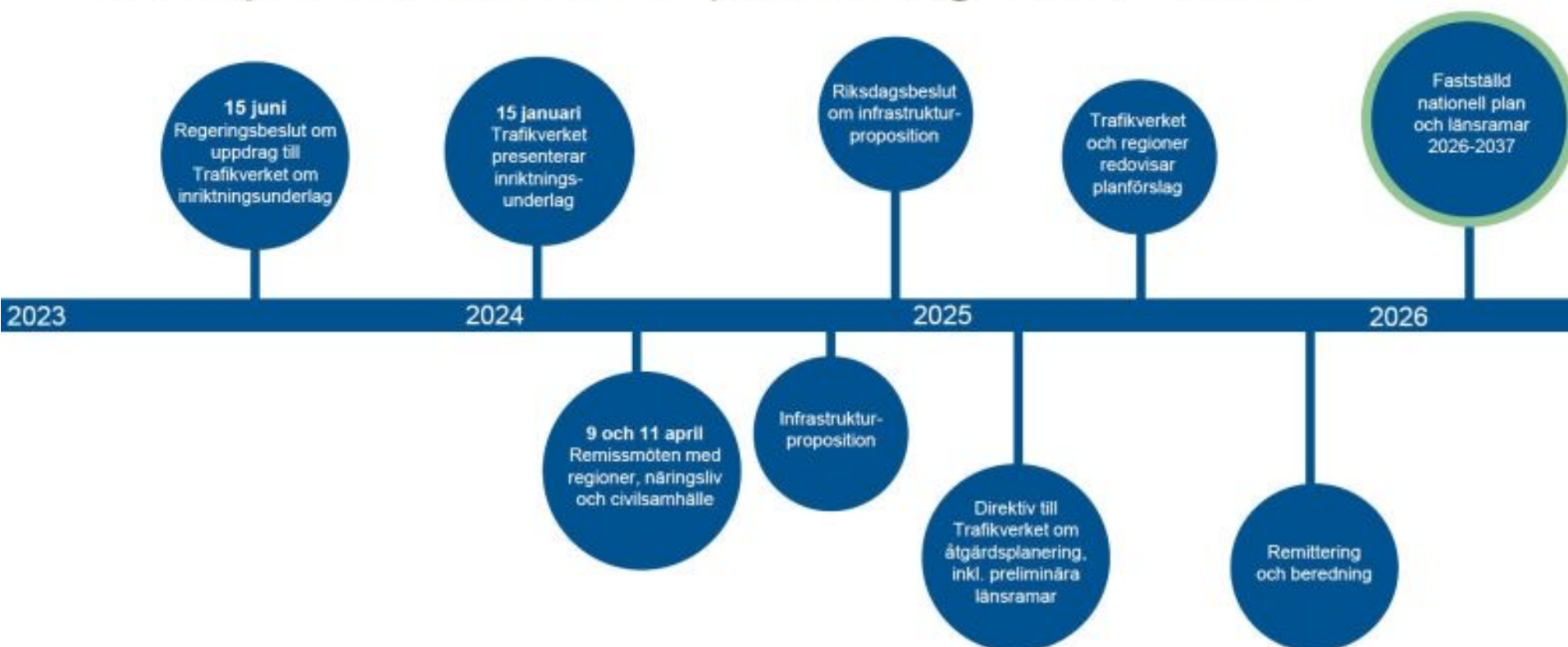
Gamla Ostkustbanan 7 augusti 2023

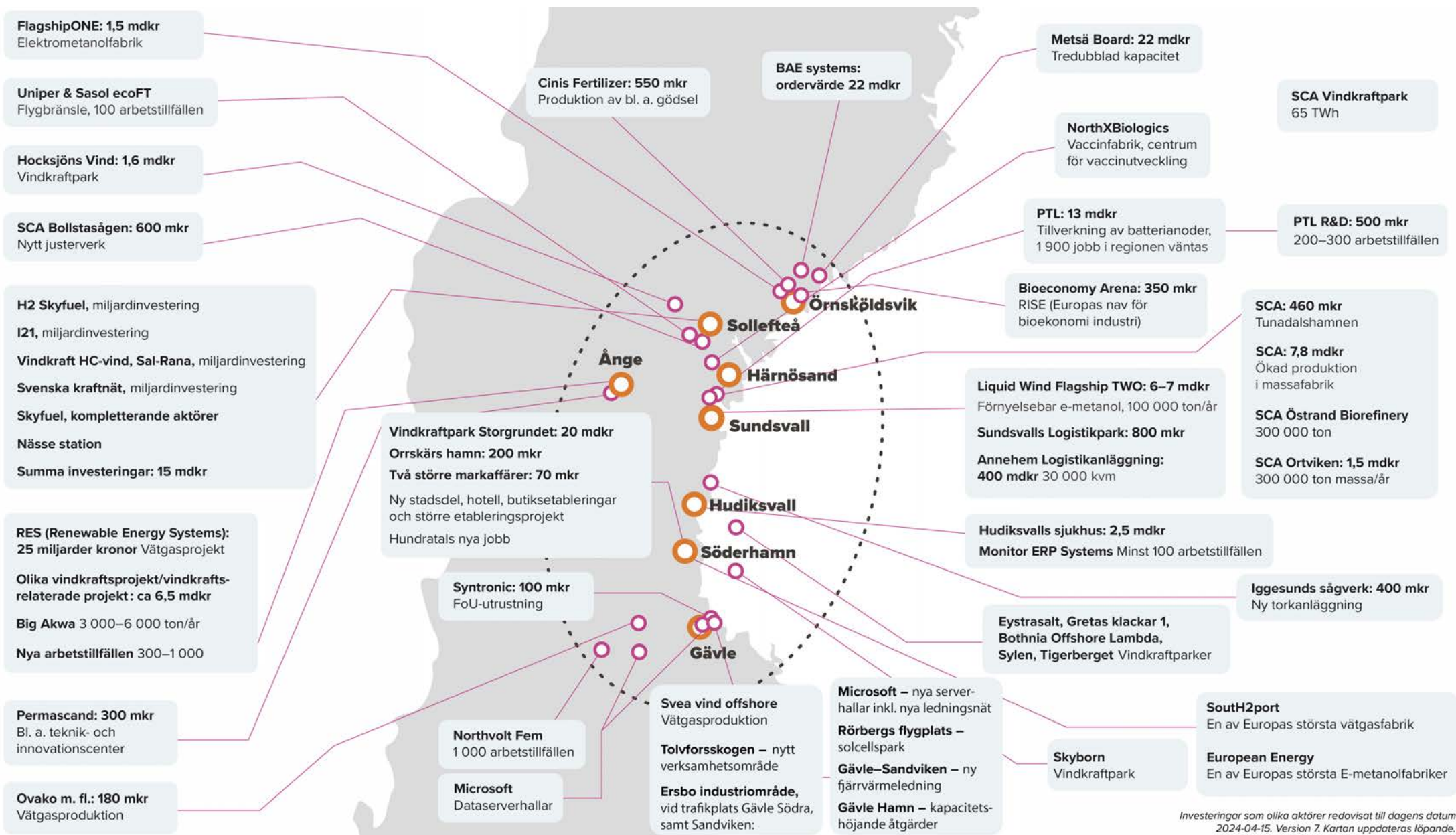


Foto: Mats Andersson / TT



Transportinfrastrukturplanering 2026–2037





Investeringar som olika aktörer redovisat till dagens datum, 2024-04-15. Version 7. Kartan uppdateras löpande.



Remissvar på regeringens inriktningsunderlag

- Faktabaserat – viktigt att kunna styrka våra argument!
- Sätter Nya Ostkustbanan i ett större perspektiv; EU, NATO, betydelsen för svensk konkurrenskraft, men också för den regionala utvecklingen,
- 15 sidor,
- Fyra sidor appendix,
- Sex viktiga medskick till regeringen.

Remissvar från Nya Ostkustbanan: Bygg klart till 2035

Till: Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Diarienummer: LI2023/03919

Sammanfattande synpunkter

Bygg klart Nya Ostkustbanan till 2035 – flera företrädare för regeringen, inklusive statsministern, har uppmärksammat den stora nytta som en snabb utbyggnad av Ostkustbanan/Adalsbanan till en modern dubbelspårig standard, Nya Ostkustbanan, innebär för Sverige och det svenska näringslivet. Målet som framförts år 2035. Stödet för Nya Ostkustbanan är både brett och starkt. Samtidigt noterar vi att Trafikverkets inriktningsunderlag inte skapar förutsättningar för den snabba utbyggnad som krävs, och som innebär att Sverige också skulle uppfylla EU:s krav på det europeiska stornätet där Nya Ostkustbanan ingår. Vi har tagit fram en "manual" för hur en utbyggnad till 2035 kan genomföras. Utbyggnadsmanualen redovisar de beslut som krävs, varav några måste fattas redan under nuvarande år. Vi rekommenderar att regeringen ger Trafikverket tydliga direktiv för kommande åtgärdsplanering. Planera för att Nya Ostkustbanan är färdigbyggd till år 2035!

1. Nya Ostkustbanan knyter samman norra Sverige med resten av världen

Idag finns mycket allvariga brister med järnvägen norr om Dalälven. I stället för vält fungerande gods- och passagerarflöden ser vi idag stora kapacitetsbrister. Situationen är akut. Den bristfälliga kapaciteten skadar det svenska näringslivet, och i förlängningen Sveriges konkurrenskraft och ekonomiska tillväxt. Det är hög tid att ta detta på allvar.

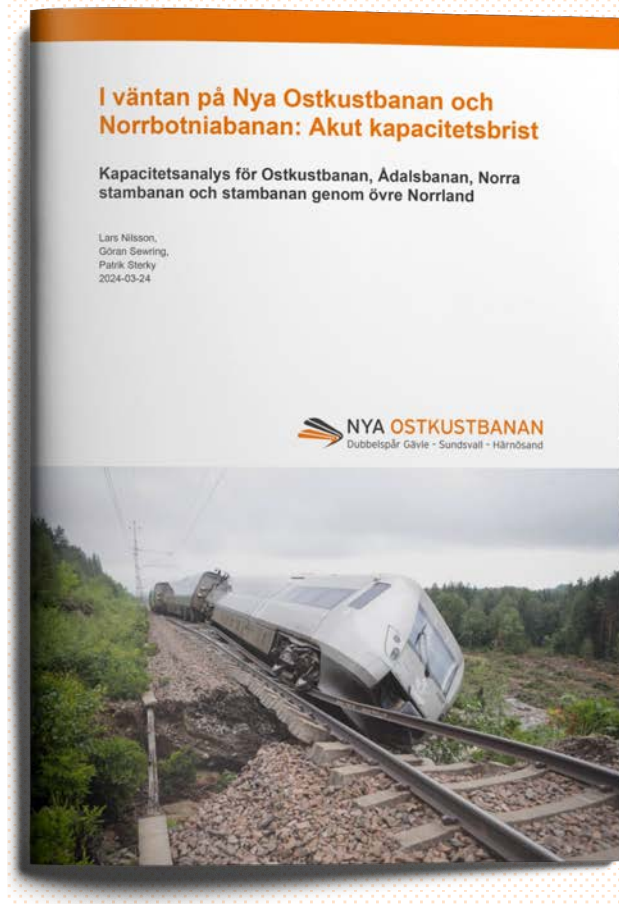
Det finns idag beslut om att bygga ut Norrbottenbanan i sin helhet, och delar av det som kallas Nya Ostkustbanan – dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Men byggtakten är för långsam och följer inte alls tempot i den gröna industrimställningen.

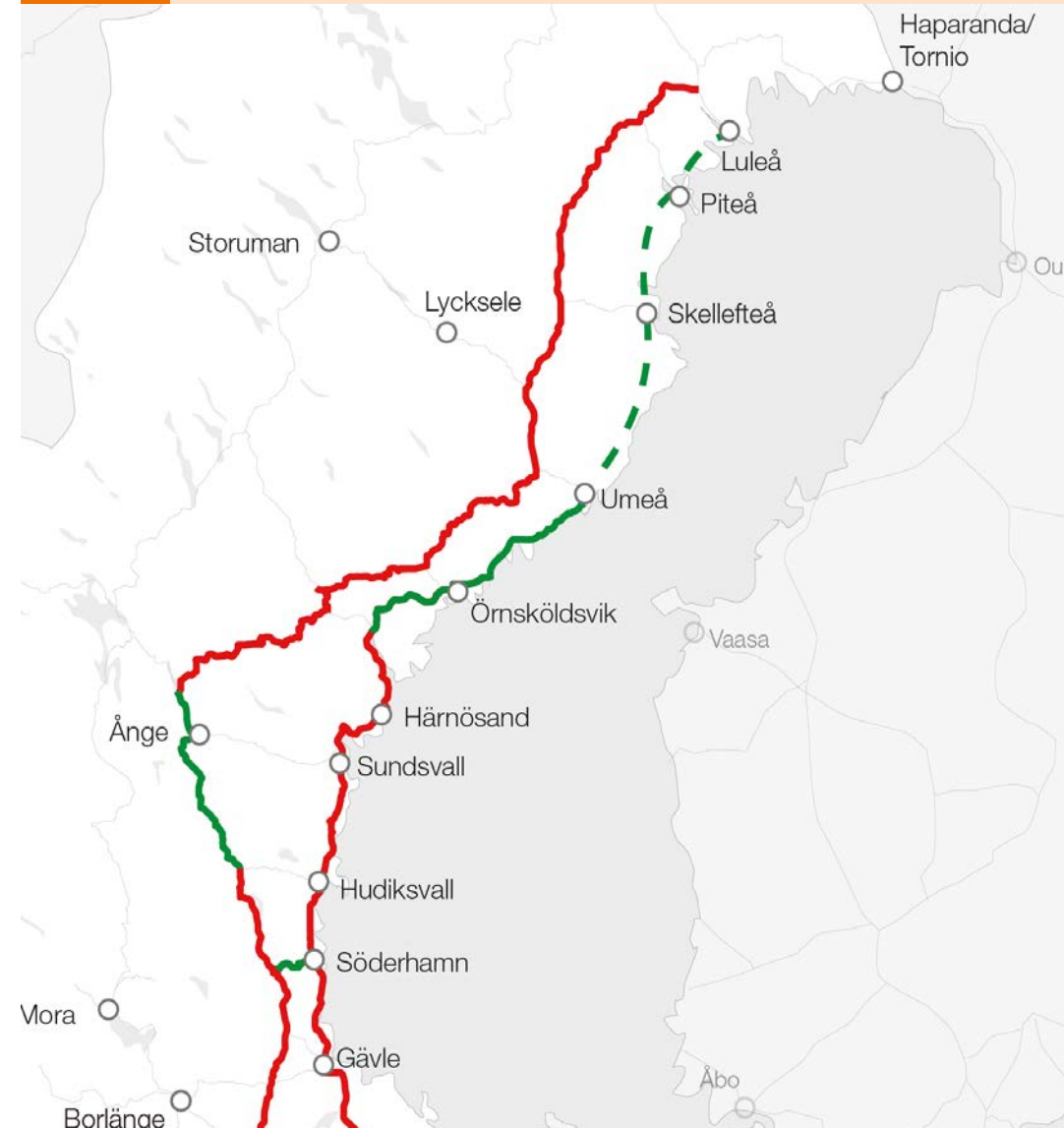
En färsk analys av kapaciteten i järnvägssystemet visar att när Norrbottenbanan är utbyggd löses kapacitetsproblemen på Stambanan genom övre Norrland, men kapacitetsbristerna på Adalsbanan och Ostkustbanan skapar fortsatt hinder för lågtrafiken (framför allt godstrafiken) mellan Långsele och Storvik – vilket omfattar över 30 mil järnväg i huvudsak längs kusten.

Slutsatserna är tydliga. För att möjliggöra de godstransporter som Trafikverket prognostiserat i sin basprognos och i det särskilda regeringsuppdraget om Norrbotten och Västerbotten krävs en utbyggnad av Nya Ostkustbanan. Till detta ska läggas ett stort antal större pågående och planerade industrinvesteringar i Västermorrland och Gävleborg kommer att öka efterfrågan på järnvägstransporter.



Hur mår järnvägen norr om Dalälven?

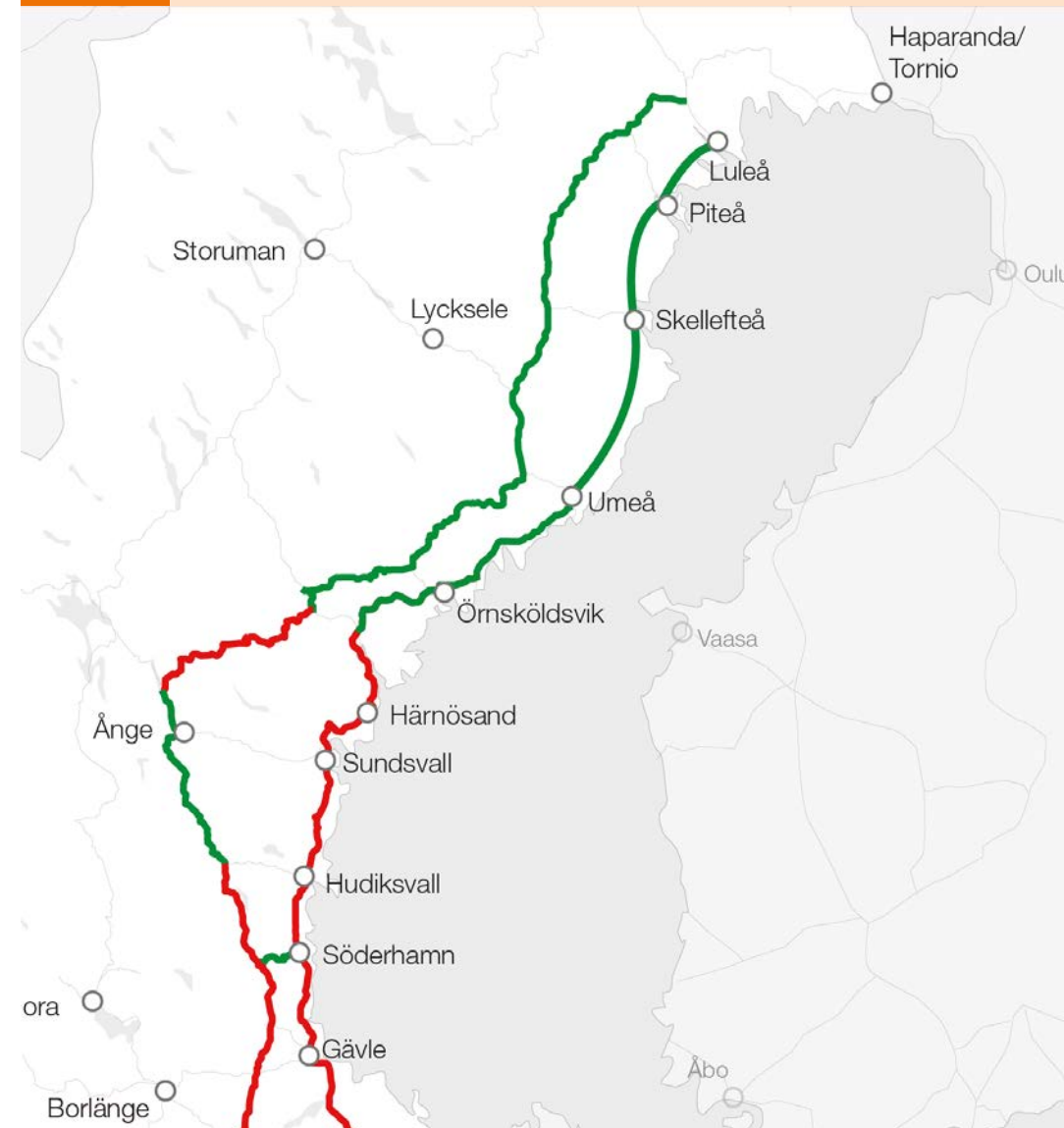




Nuläge: Innan Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan är utbyggda:

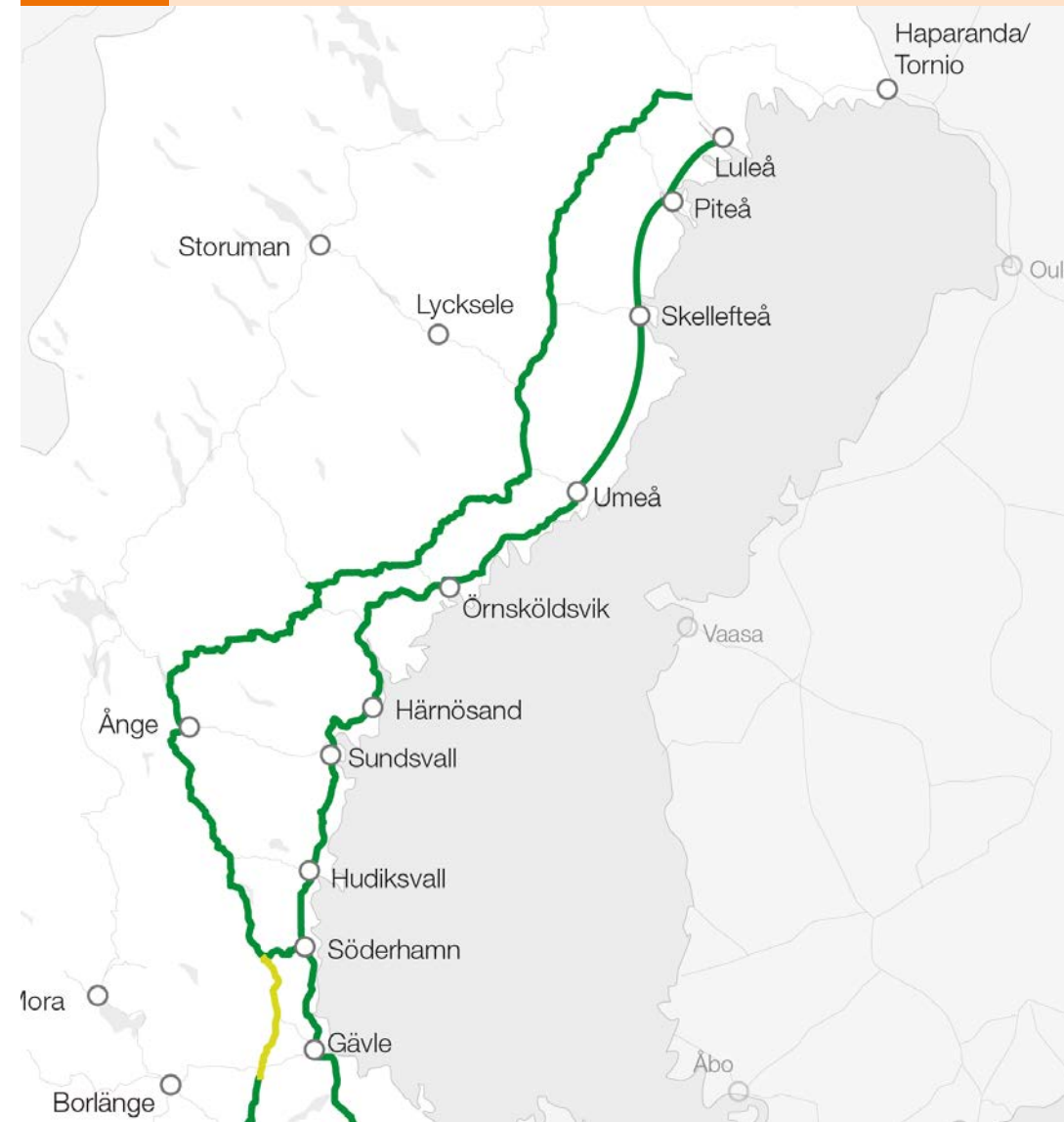
Akut kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland.

81–100 %	Högt		Linjedelen är högt utnyttjad i förhållande till sin tillgängliga kapacitet, svårt att få plats med ytterligare tåg och banarbeten
61–80 %	Medel		Systemet är störningskänsligt och en avvägning kan behöva göras mellan olika aktörers behov
≤60 %	Lågt		Det finns ledig kapacitet och möjlighet att köra fler tåg



När Norrbotniabanan är byggd
men inte Nya Ostkustbanan:

Trycket lättar i norr, men akut
kapacitetsbrist på Ostkustbanan
och Ådalsbanan



När både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan har byggts ut:

Trycket lättas i hela systemet och kapaciteten går från rött till grönt

EU:s transportpolitik TEN-T

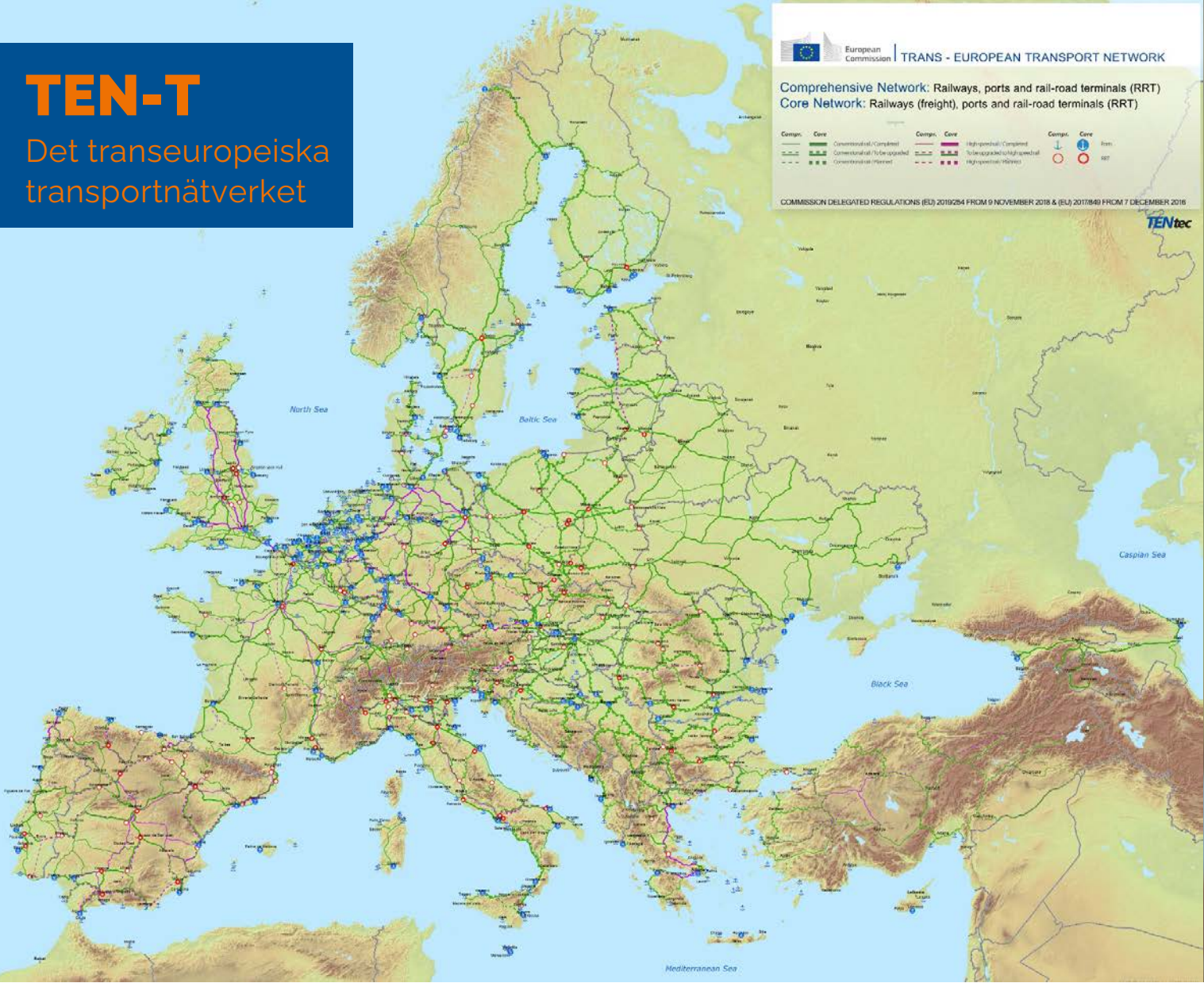
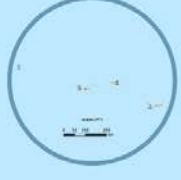
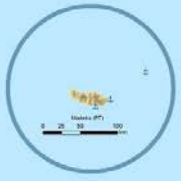


Lotta Rönström

Senior Adviser in European Affairs
North Sweden European Office

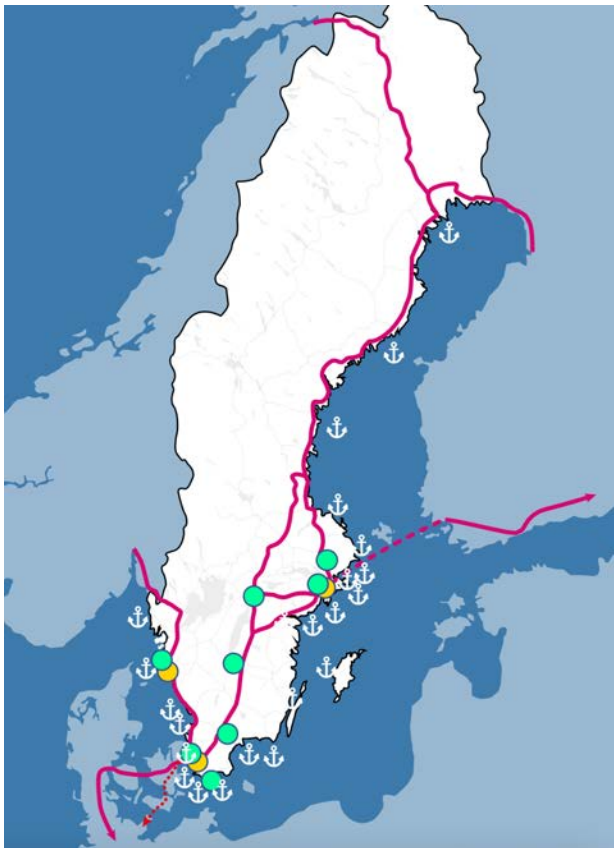
TEN-T

Det transeuropeiska transportnätverket

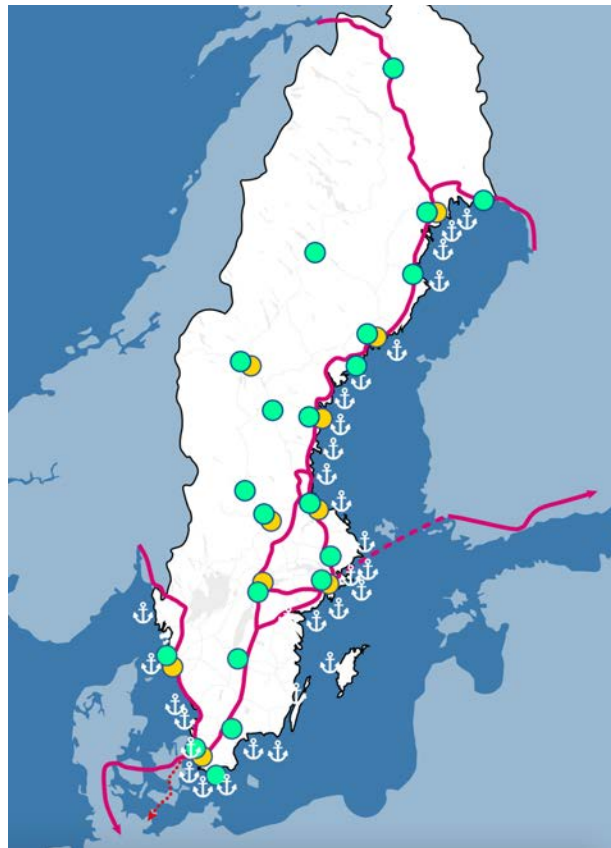




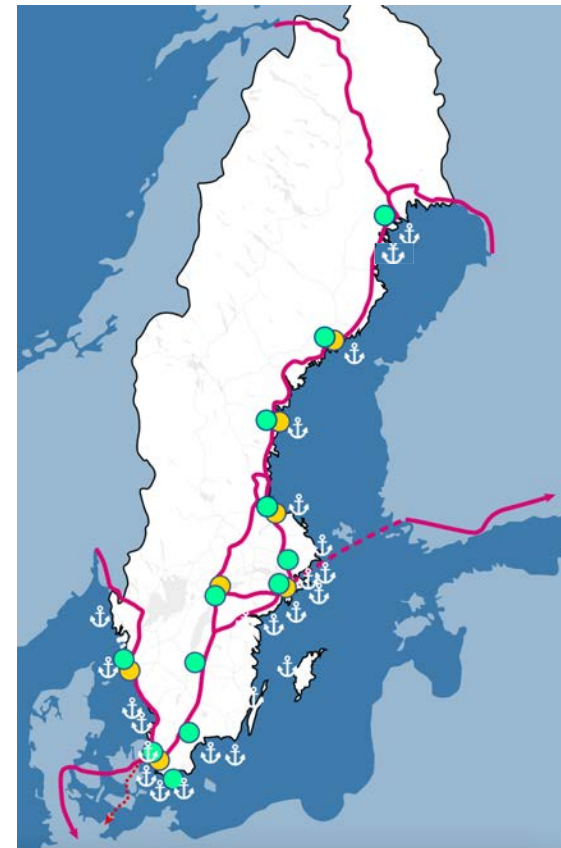
Nuvarande TEN-T



Botniska korridorrens förslag

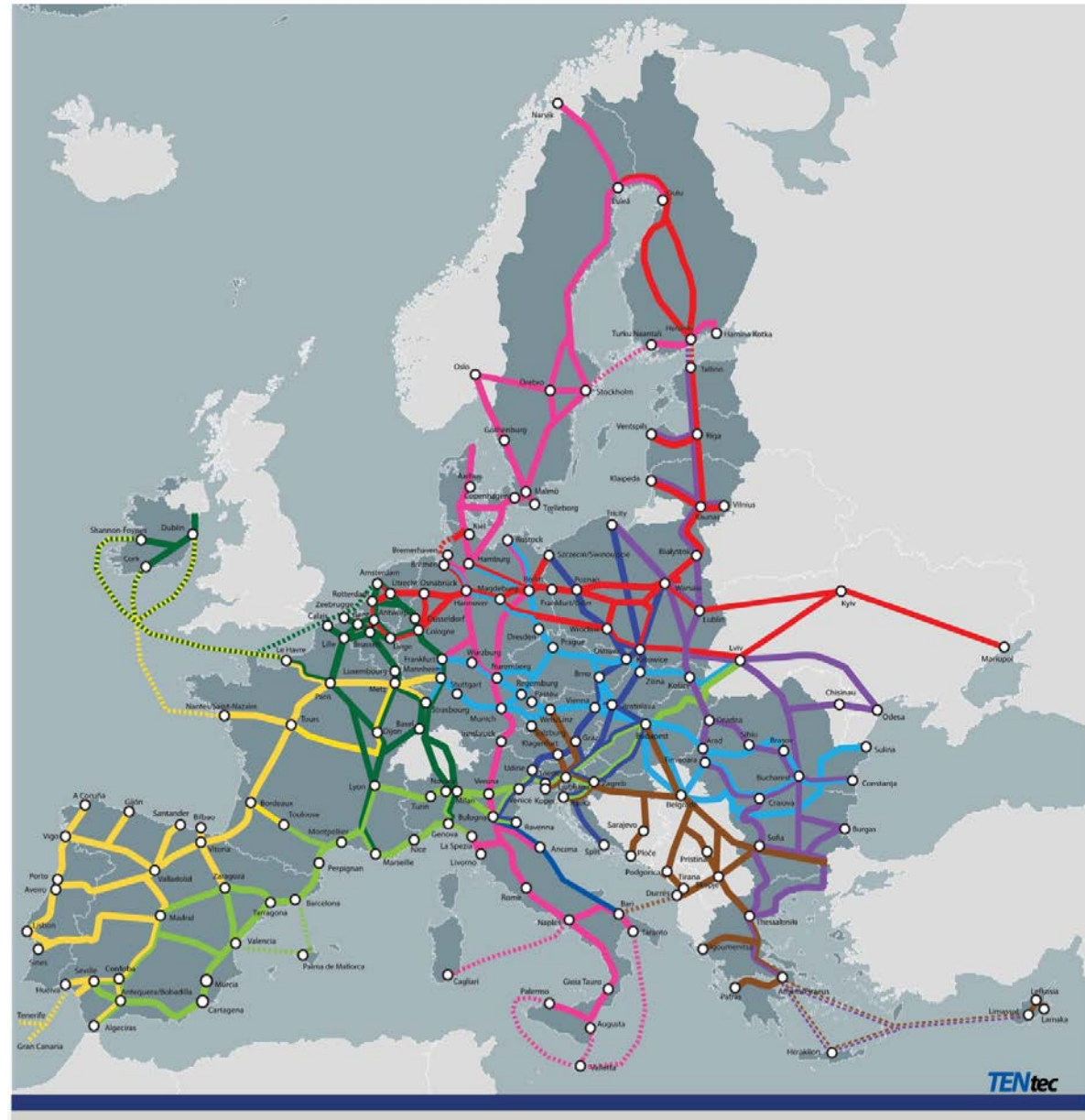


Ny TEN-T



○ Urbana noder ⚓ Hamnar ● Terminaler

Nio europeiska transportkorridorer



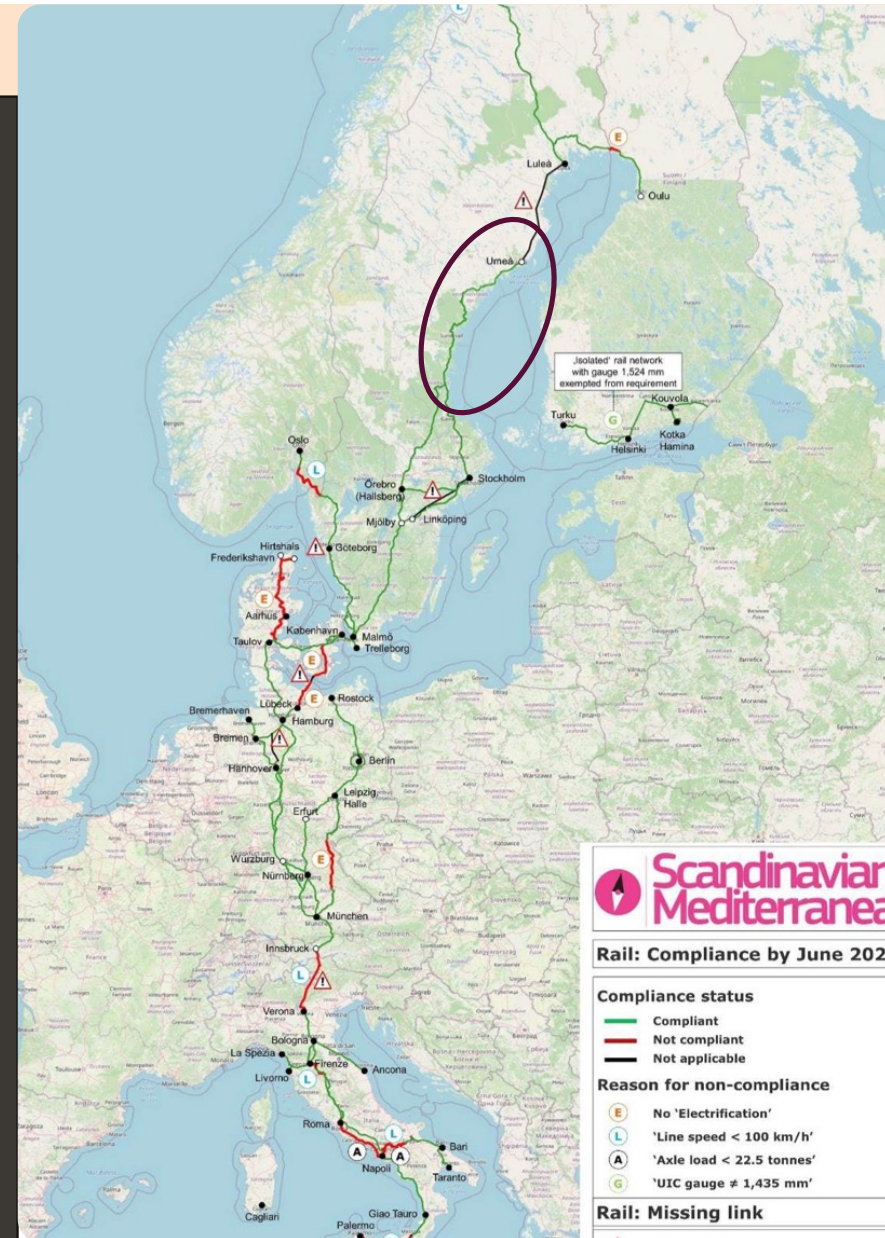
Militära mobilitetskorriderer

- Etableras 2024 (NATO/EU/MS)
- Förslag till EU:s militära stab
- Förbindelse i nord-sydlig riktning benämns Northern Route 1



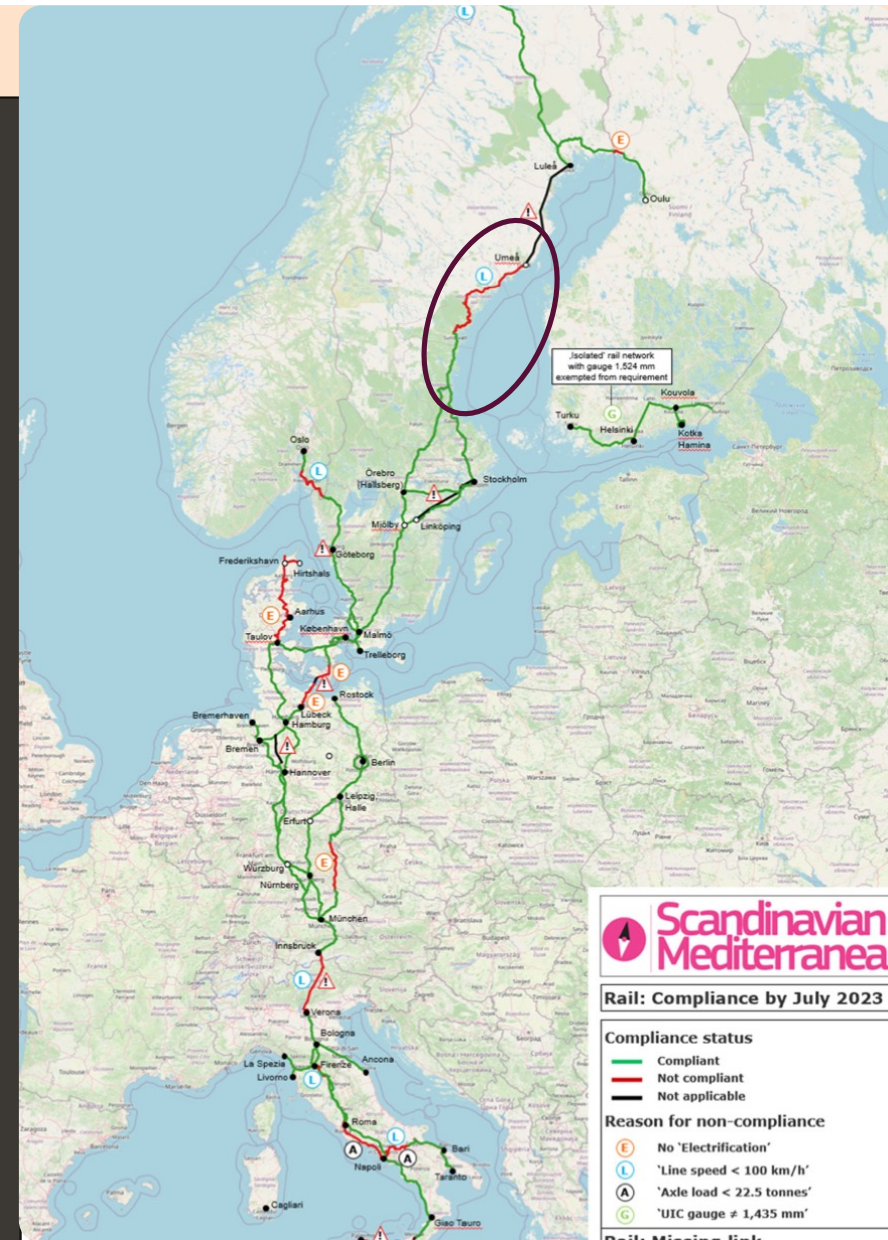


Felaktigheter i viktig EU-rapport – skadligt för Nya Ostkustbanan



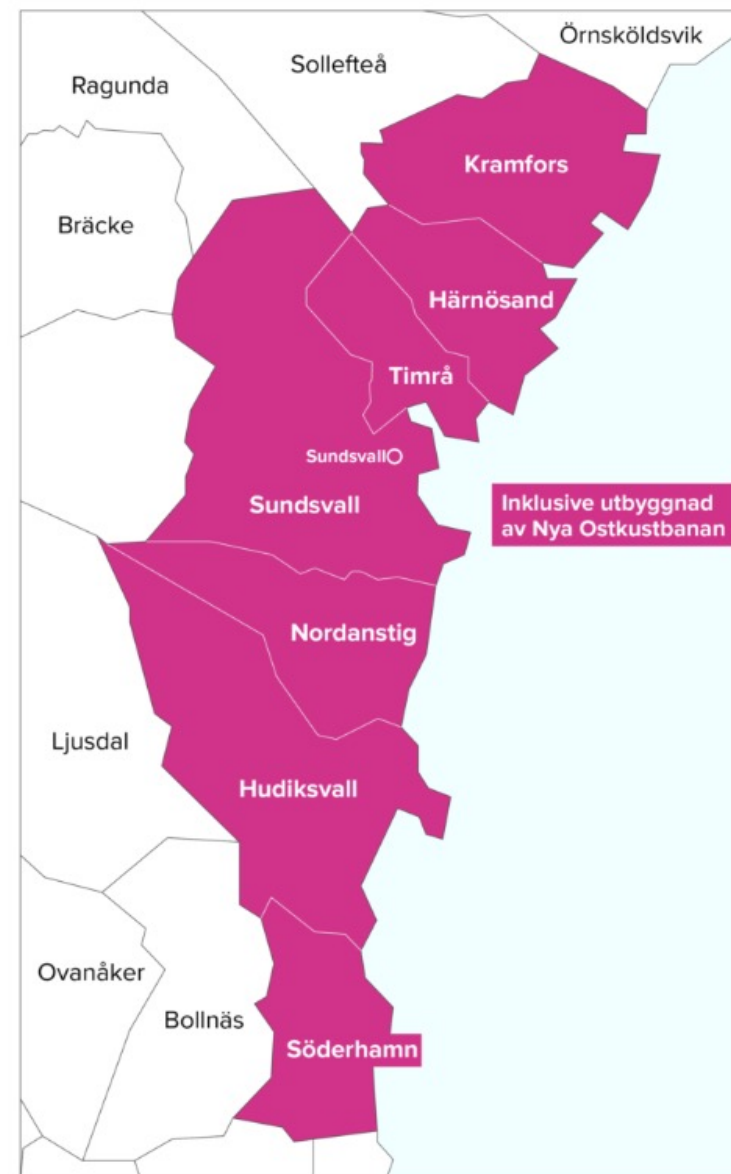
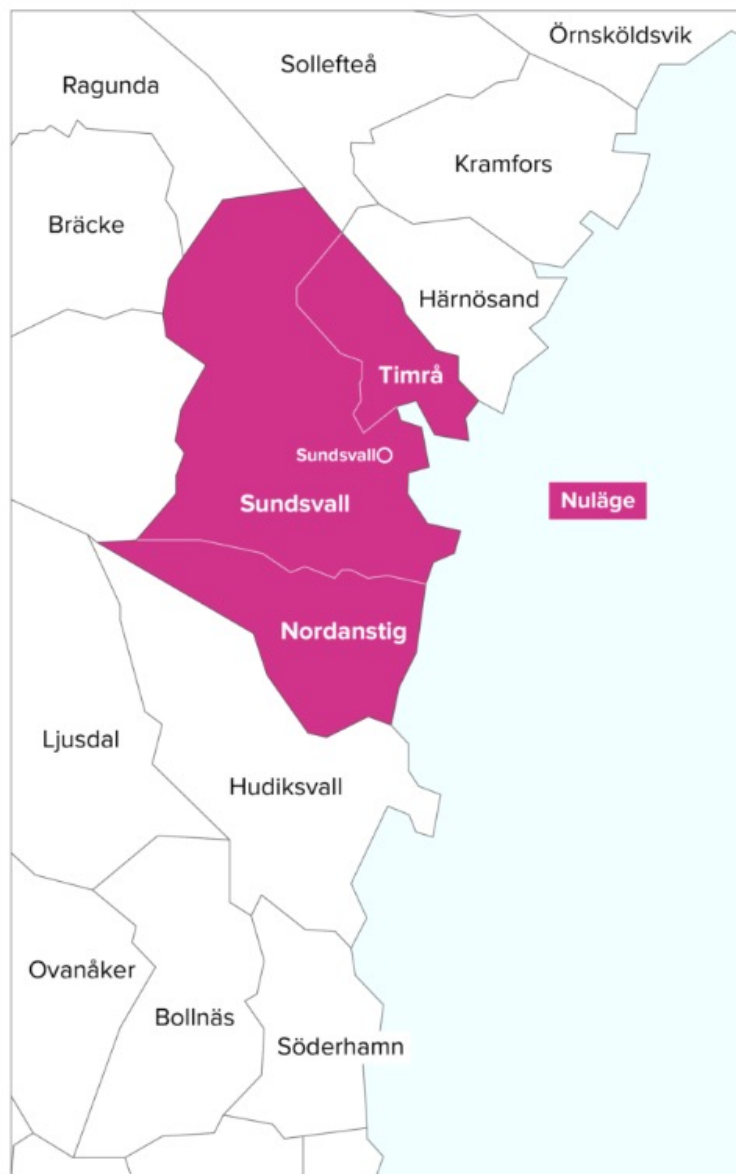


Felaktigheter i viktig EU-rapport – men nu delvis justerad!



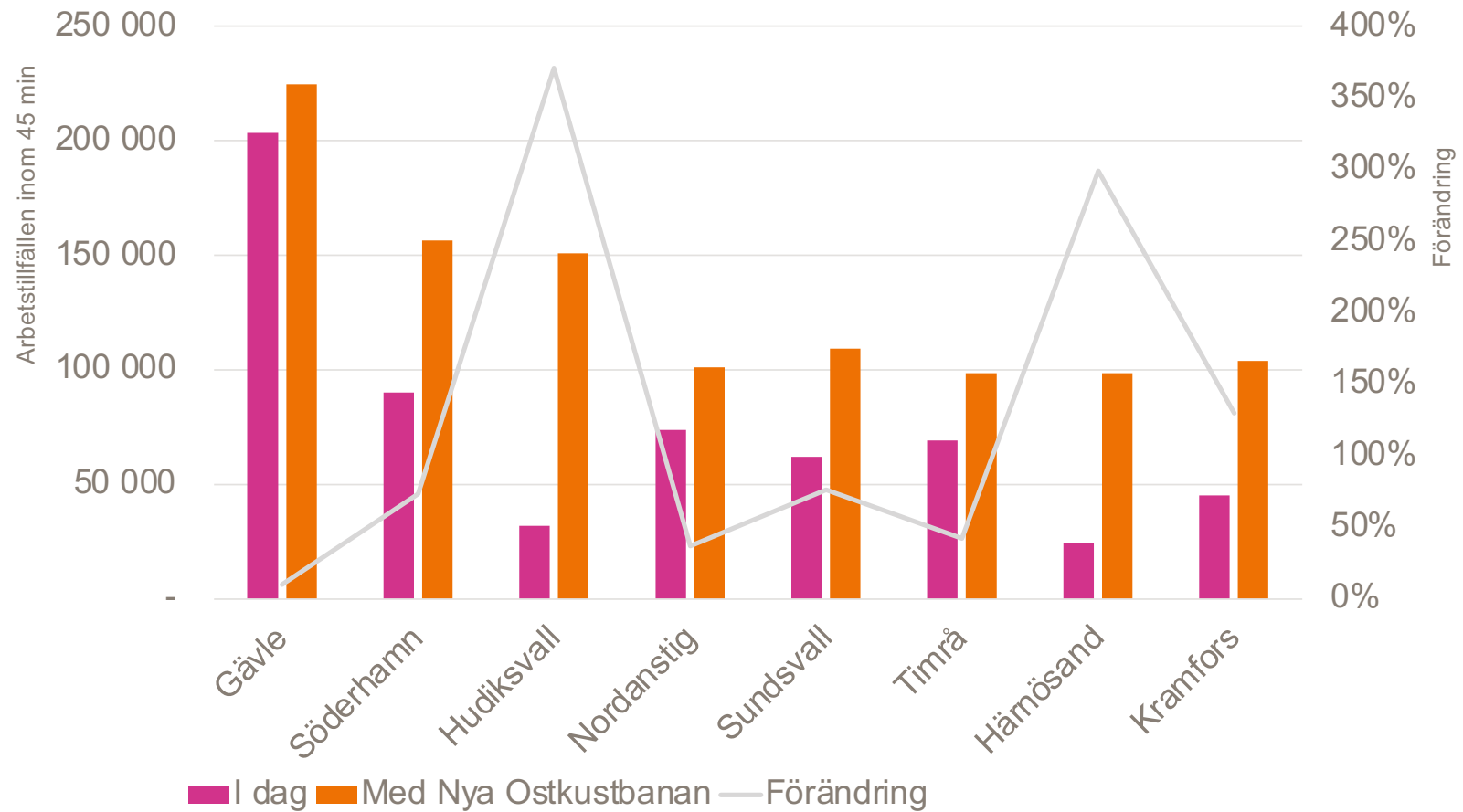
Så här växer arbetsmarknadsområdena med Nya Ostkustbanan

Bilden tar sin utgångspunkt i Sundsvall



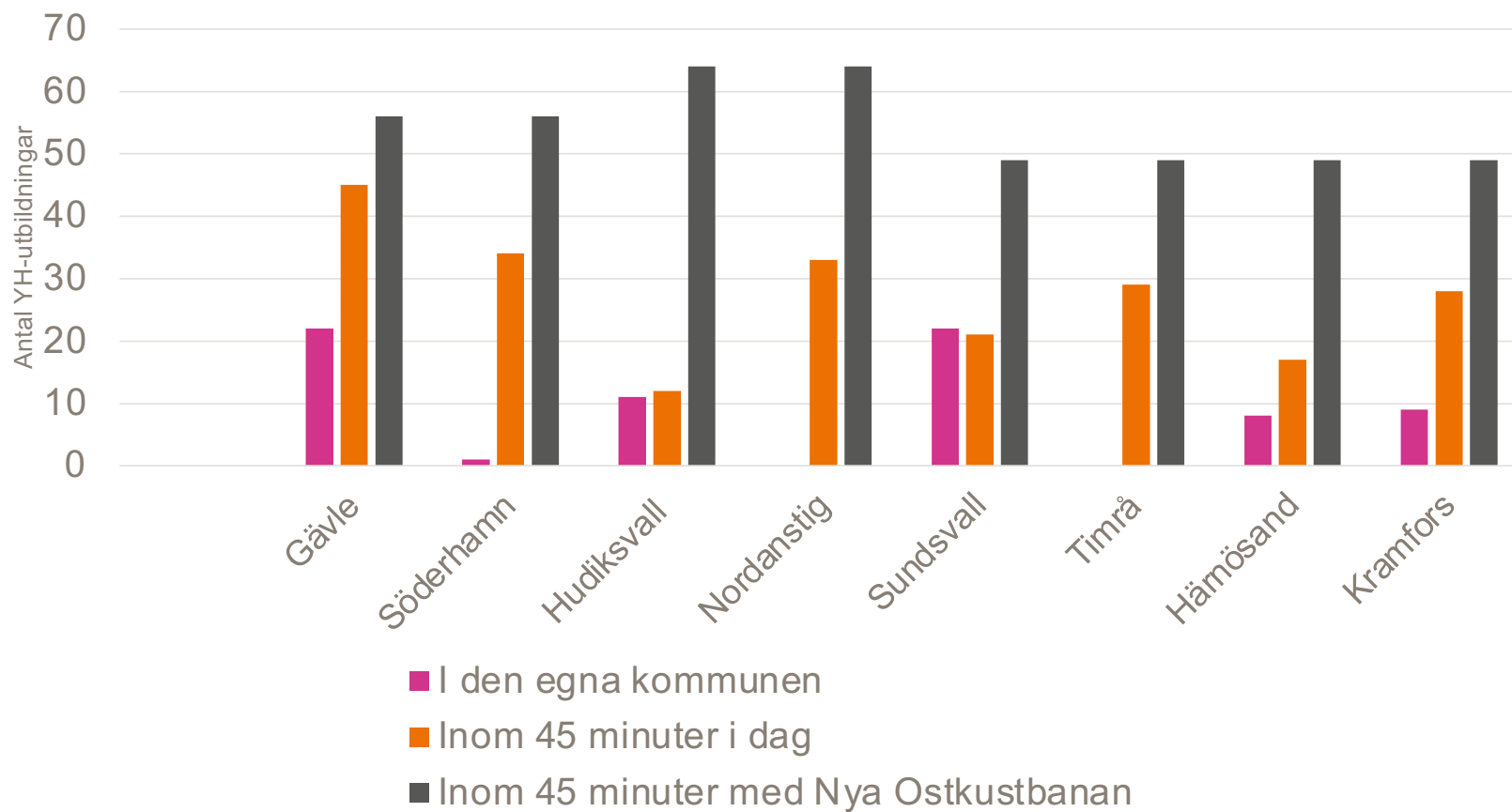


Tillgänglighet till arbetstillfällena inom 45 minuter





Tillgängliga yrkeshögskoleutbildningar



Dags för näringslivssamtal!



Sofie Indevall

regionchef Örnsköldsvik
Handelskammaren Mittsverige



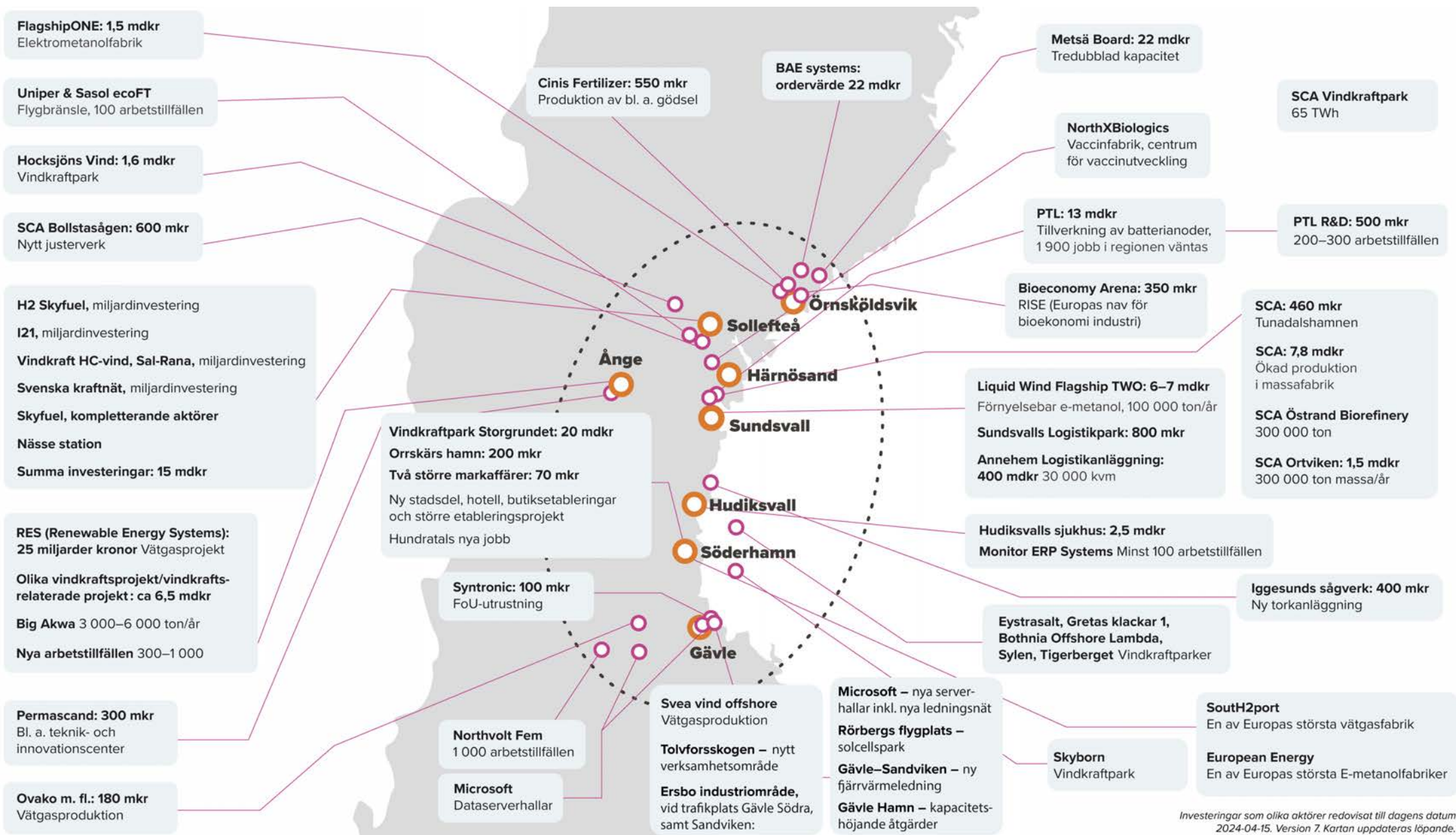
Hanna Magnusson

bransch och föreningsrådgivare
Byggföretagen



Joakim Sjöstedt

regionchef Företagarna



Investeringar som olika aktörer redovisat till dagens datum, 2024-04-15. Version 7. Kartan uppdateras löpande.

Lunch





Hur lång tid tog det att bygga Gamla Ostkustbanan?



Mars 1916 – 31 oktober 1927

Utbyggnadsmanualen redovisar:

- Vad ska göras?
- Vem ska göra det?
- Hur ska det göras?
- När ska det göras?





Utbyggnadsmanual till regeringen - backcasting från 2035

2035-12-31	○	Nya Ostkustbanan invigs
2035-02-01	○	Skicka förfrågan till statschefen om medverkan vid invigning
2030-01-01	○	Byggstart sista etapperna
2028–29	○	Framtagande av bygghandlingar och upphandling
2029-01-01	○	Lagakraftvunna järnvägsplan för alla etapper
2028-08-01	○	Färdiga järnvägsplaner
2025-01-01	○	Alla sträckor får klartecken att ta fram järnvägsplan
2024	○	Beslut om korridorval för alla sträckor





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!



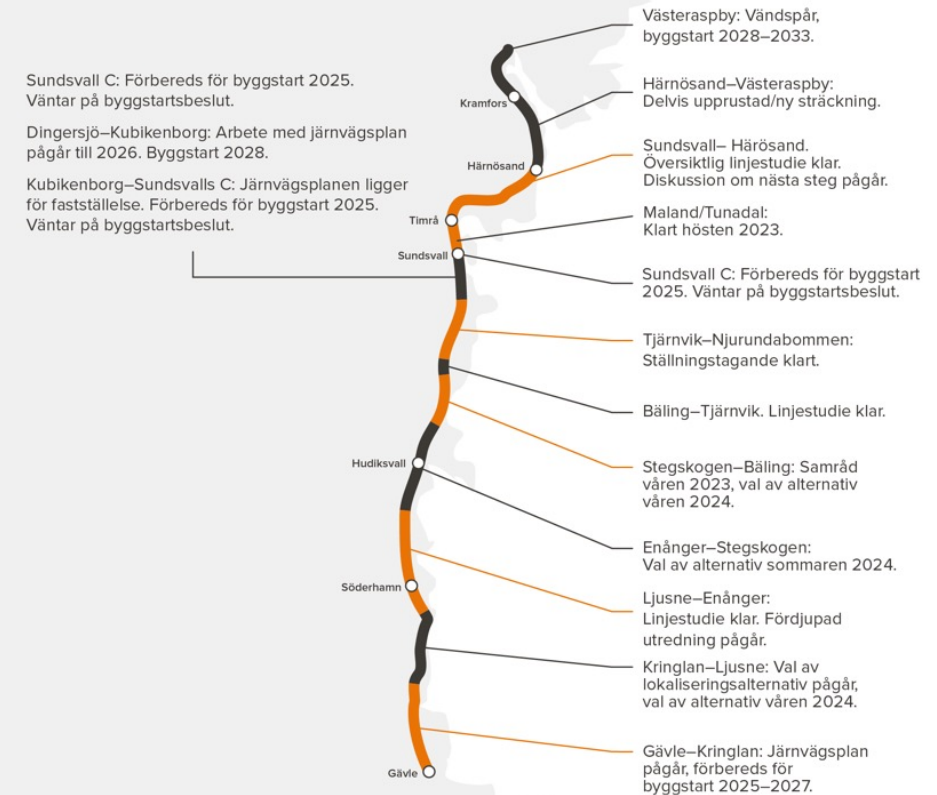
Brett politiskt stöd – som har ökat kraftigt under 2022!





Hög planmognad – styrka!

Deletapp	Bristanalys	Åtgärdsvalsstudie	Val av korridor	Järnvägsplan	Byggstart
Gävle–Söderhamn					
Gävle–Kringlan	✓	✓	✓	Prel. 2026	Prel. 2027
Kringlan–Ljusne	✓	✓	2024		
Ljusne–Söderhamn	✓	✓	✓		
Söderhamn–Hudiksvall					
Söderhamn–Losesjön	✓	✓	✓		
Losesjön–Enånger	✓	✓	✓		
Enånger–Stegskogen	✓	✓	2023		
Hudiksvall–Sundsvall					
Stegskogen–Bäling	✓	✓	2023–2024		
Bäling–Tjärnvik/Gnarp	✓	✓			
Tjärnvik/Gnarp–Njurundabommen	✓	✓	✓		
Njurundabommen–Dingersjö	✓	✓	✓	✓	✓
Dingersjö–Sundsvall	✓	✓	✓	✓	Prel. 2025
Sundsvallspuslet	✓	✓	✓	✓	✓
Sundsvall–Härnösand–Kramfors					
Sundsvall–Härnösand	✓	✓	✓		
Härnösand–Västerasby	✓				





Vad behöver regeringen göra?

För att förverkliga tidplanen i figur 3 krävs ett antal beslut. Viktiga beslutspunkter för regeringen är:



Det kommer också löpande att krävas ett stort antal beslut från Trafikverket och länsstyrelserna samt från de berörda kommunerna.

2023:
Om Öresundsbron
varit en vanlig väg
och järnväg...





Hur kan utbyggnaden påskyndas?

- Regeringen måste besluta om att hela sträckan ska byggas klart.
- Alternativ finansiering:
 - Lån
 - Medfinansiering från EU
- Byggs av ett bolag

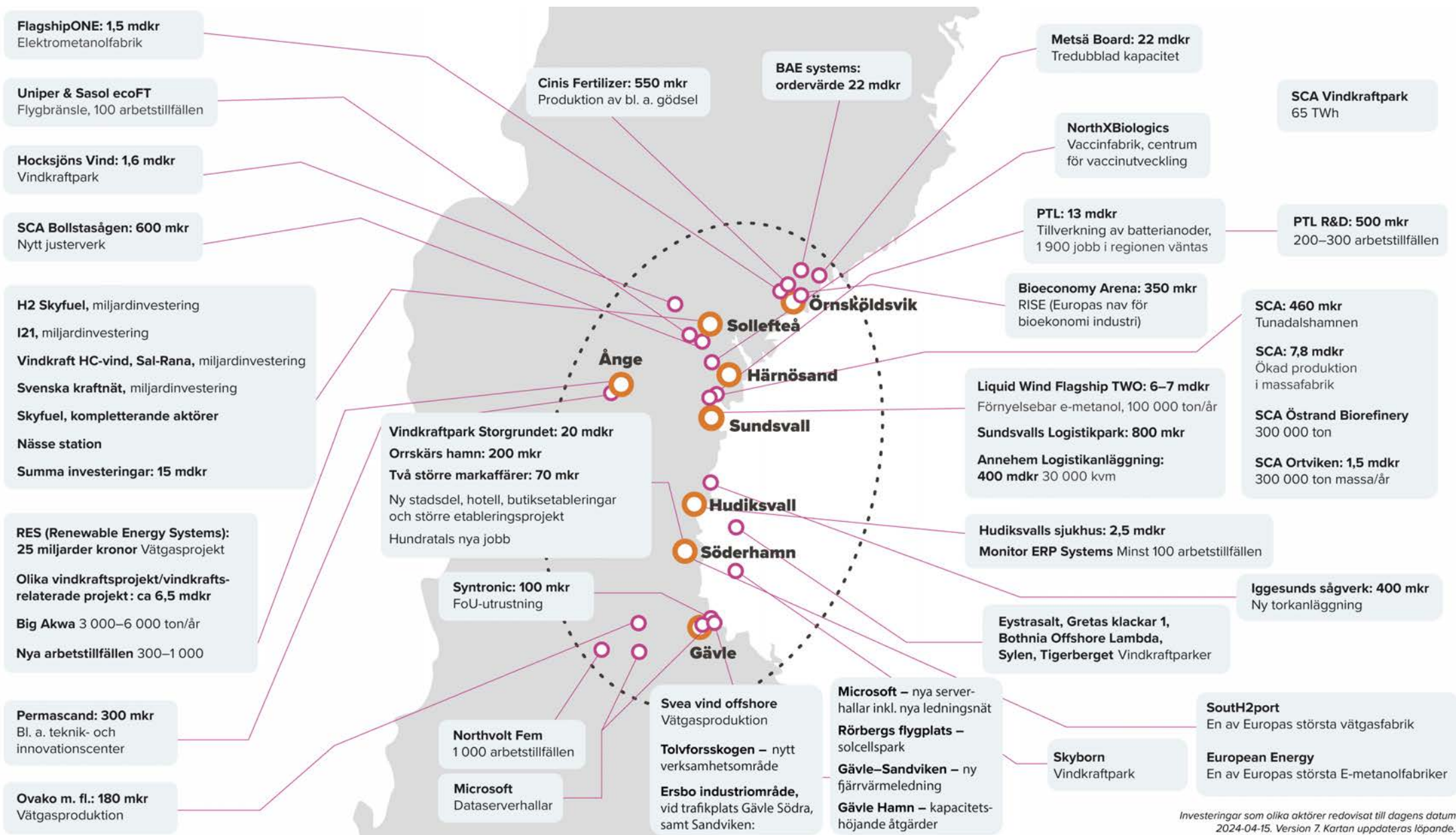
**Slutsats:
Fördelarna med lånefinansiering uppväger
nackdelarna!**



Dags för politikersamtal!



**Peder Björk (S), Roger Hedlund (SD), Patrik Stenvard, (M), Isabell Mixter (V), Anne-Li Sjölund, (C),
Liza- Maria Norlin, (KD), Annelie Luthman, (L), Knapp Britta Thyr, (MP)**



Investeringar som olika aktörer redovisat till dagens datum, 2024-04-15. Version 7. Kartan uppdateras löpande.



**Bygg klart
Nya Ostkustbanan
till 2035!**

Bolagsstämma 2024



2023 – fullmatat verksamhetsår

- Nytt politiskt läge och ny mandatperiod – viktigt att binda partierna till gjorda utfästelser,
- Kraftsamling inför dubbelspåret 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 Extrastämman, EU-event i Östersund, KD Riksting, Västerbottendagarna mm.





Utvärdering av bolaget

Uppdragsbeskrivning: Genomgång och inläsning av relevant bakgrundsmaterial i form av styrande dokument, nyckelrapporter och dokument från regering och Trafikverket.

Översiktlig benchmarking med andra påverkansorganisationer (Oslo-Stockholm 2.55 och Norrbotniabanan)

Genomföra individuella halvstrukturerade intervjuer med sex nyckelpersoner inom Nya Ostkustbanan samt 19 externa personer kopplade till processen. Varje intervju beräknas ta 30 minuter och genomförs digitalt.

Konsulten analyserar material och intervjuresultat, summerar slutsatser och föreslår eventuella förbättringsåtgärder

Presentationstillfällen

- 7-8 september för styrelsen och berörda tjänstepersoner Hudiksvall
- 29 september styrelsen (via TeamEngine)
- 27 oktober styrelsen, ägarna och berörda tjänstepersoner (via TeamEngine)
- 7 november Ägarforum Sundsvall



Utvärdering 2023

Slutrapport

Grecken AB
Magnus Persson

1043

Ur förordet:

”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.”



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 ★



Verksamhetsplanen 2024–2027:

Övergripande prioriteringar

- Utvecklad organisation
- Ökat samarbete inom ramen för Botniska korridoren
- Samordnad planering inom stråket
- Ökat fokus på EU-frågorna
- Stärkt samverkan med näringslivet
- Kraftfullt utredningsarbete
- Aktiva kommunikationsinsatser





Vi skuggar den nationella planeringsprocessen.

Våra teman för 2024–2026

- 2024: Infrastrukturpropositionen
- 2025: Trafikverkets åtgärdsplanering
- 2026: Regeringens planbeslut
- 2027: Nytt politiskt landskap





Förslag till reviderad budget 2024

	Budget 2024	Rev budget 2024
Resekostnader	100 000	125 000
Marknadsföring och aktiviteter	737 000	717 000
Administrativa tjänster	310 000	265 000
Utredningar	600 000	796 000
Personalkostnader	1 645 000	1 495 000
Övriga kostnader	50 000	50 000
Överskott	-58 000	-52 000

Från 1/10: vd återgår till 50 procents tjänstgöring, en person anlitas som konsult på 50 procent som stöd till vd.



Förslag budget 2025, samt ram 2026–2027

	Budget 2025	Ram 2026	Ram 2027
Resekostnader	160 000	160 000	160 000
Marknadsföring och aktiviteter	695 000	698 000	698 000
Administrativa tjänster	150 000	150 000	150 000
Utredningar	600 000	600 000	600 000
Personalkostnader	1 755 000	1 755 000	1 775 000
Övriga kostnader	70 000	70 000	70 000
Överskott	70 000	67 000	67 000

vd återgår till 50 procents tjänstgöring, en person anställs på 50 procent som stöd till vd.



Styrdokument

Beslutas av bolagsstämman:

- Ägardirektiv,
- Bolagsordning,
- Aktiebok,
- Aktieägaravtal,
- Resepolicy,
- Representationspolicy,
- Antikorrupsionspolicy.

Beslutas av styrelsen:

- VD-instruktion,
- Arbetsordning för styrelsen,
- Attest- och utanordningsinstruktion,
- Instruktion VU.

