



Årsredovisning för

# Ostkustbanan 2015

# AB

**559021-6262**

**Räkenskapsåret**

**2020-01-01 till 2020-12-31**

Innehållsförteckning	Sida
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	9
Balansräkning	10
Kassaflödesanalys	12
Noter	13
Underskrifter	15

2021-02-12

559021-6262

## Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Ostkustbanan 2015 AB, 559021-6262, får härmed avge årsredovisning för 2020.

Bolagets har sitt säte i Hudiksvalls kommun. Administrativt stöd har under 2020 erhållits via Region Västernorrland och bolagets ekonomi samt löneadministration sköts av Sundsvalls kommuns servicecenter. Bolaget har under året börjat använda styrelseportalen TeamEngine.

Redovisningsvaluta är SEK.

### Bolagets ägarförhållanden från och med 2021

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	88 800	263 000
Örnsköldsviks kommun	5,70	570	57 000	170 000
Hudiksvalls kommun	3,30	330	33 000	99 000
Härnösands kommun	2,50	250	25 000	76 000
Söderhamns kommun	2,27	227	23 000	68 000
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	26 000
<b>Totalt</b>	<b>100,00</b>	<b>10 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>3 000 000</b>

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 kommuner valde att inte förvärva köptes istället av respektive region. Under 2019 och 2020 meddelade Sollefteå kommun, Timrå kommun och Ånge kommun en önskan om att bli delägare i bolaget. En fråga ställdes då även till de kommuner i Gävleborg som inte är delägare om de önskade bli det. Något sådant intresse fanns inte. En extra bolagsstämma hölls per capsulam i slutet av året för att godkänna affären mellan Region Västernorrland och de tre kommunerna.

### Allmänt om verksamheten

Ostkustbanan 2015 AB bildades 2015 och samägs av flera kommuner och regioner, se fördelningen i ägarstrukturen ovan. Bakgrunden till att bolaget bildades var att en ny järnväg är den enskilda utvecklingsfråga som är högst prioriterad bland regioner och kommuner efter södra norrlandskusten. Bolaget bildades i syfte att verka för en utbyggnad av dubbelspår och snabbtågsstandard på Ostkustbanan, sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand. Bolagets huvuduppgift är att med följande medel förverkliga utbyggnaden:

- Informationsarbete
- Samverkansarbete

2021-02-12

**Ostkustbanan 2015 AB**

Sida 3 av 15

559021-6262

- Analysarbete
- Påverkansarbete

Bolaget drivs utan vinstsyfte och finansieras genom medel från ägarna.

**Bolagets styrelse består sedan årsstämman 2019 av följande personer:**

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

Eva Lindberg, vice ordförande (VU)

Bodil Hansson, ledamot (VU)

Jörgen Edsvik, ledamot (VU)

John-Erik Jansson, ledamot

Mikael Löthstam, ledamot (VU)

Stig Eng, ledamot

Andreas Sjölander, ledamot

Per Nylén, ledamot

Malin Svanholm, ledamot

**Under året har även följande representanter från våra nya kommuner nominerats till styrelsen:**

Johan Andersson KSO, Sollefteå kommun

Stefan Dahlin KSO Timrå kommun

Erik Lövgren KSO Ånge kommun

**Länsstyrelserna är sedan 2017 adjungerade i styrelsen.**

Nuvarande representanter är:

Daniel Gustafsson, Länsstyrelsen Västernorrland

Mats Hindström, Länsstyrelsen Gävleborg

**Händelser av väsentlig betydelse som inträffat under året****Styrning och ledning**

Bolagsstämma och ägarforum hölls via digital plattform den 15 maj 2020. På ägarforum gav bolaget information om verksamheten. På bolagsstämman fastställdes verksamhetsplan för 2020 – 2023, samt budget för 2021 – 2023 samt en revidering av 2020 års budget.

Under 2020 har verkställande utskottet haft två möten via digital plattform och styrelsen har, utöver

2021-02-12

559021-6262

konstituerande sammanträdet och årsstämman, haft tre sammanträden. Alla styrelsemöten utom det den 28 februari i Hudiksvall har hållits via digital plattform.

Utöver dessa möten har en extra bolagsstämma hållits per capsulam, då via bolagets styrelseportal TeamEngine.

### Aktiva ägare

Ägarna, i synnerhet huvudägarna Region Västernorrland, Region Gävleborg och Sundsvalls kommun, avsätter personella resurser in i bolagets arbete. Det gäller inte minst det omfattande samverkansarbetet med Trafikverket som huvudägarna har tagit huvudansvar för.

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 en bevakning av relevanta EU-frågor. I vår kommunikation utgår vi ofta från Umeå, eftersom vi ser att just Umeå gynnas tydligt av dubbelpårsutbyggnaden i form av väsentligt kortare restider och möjlighet till att flytta gods från väg till järnväg.

### Effektiva och smidiga arbetsformer

Vi ser att samverkan mellan bolagets ägare och andra intressenter ger resultat. Bolagets arbete har lett till att kunskapen och engagemanget för dubbelspåret ökar, liksom att viktiga kontaktytor mellan bolagets ägare, Trafikverket och näringslivet har stärkts högst avsevärt. Vi arbetar med projekt där vi knyter samman olika kompetenser och samlar olika intressenter, experter och politiker. Vår samverkansmodell skapar många mervärden för de som medverkar.

Bolagets vd arbetar nära bolagets ägare och har huvudansvaret för bolagets påverkansarbete. Arbetet planeras via bolagets Team som består av vd Ingela Bendrot, infrastrukturstrategerna Christoffer von Bothmer från Region Gävleborg och Henric Fuchs från Region Västernorrland, omvärldsanalytikern Johan Öhrnell från Sundsvalls Kommun, samt enhetschef Roger Wetterstrand från Region Västernorrland.

Teamet träffas via Zoom varje vecka, bortsett från under sommarsemestern och juluppehållet. Syftet är att samordna bolagets arbete, men också att effektivisera alla ingående parter arbete genom samarbete, arbetsdelning och omvärldsbevakning.

Bolaget bevakar också relevanta EU-frågor och har då bra stöd av Lotta Rönström vid North Sweden och Ebbba Björkander vid Central Swedens kontor i Bryssel.

Bolaget har och något som kallas "Stora referensgruppen" där tjänstepersoner – en eller flera – från ägarna träffas regelbundet för att stämma av gemensamma frågor som rör dubbelpårsutbyggnaden. I denna grupp ingår även Handelskammaren Mittsverige och Mellansvenska Handelskammaren. Trafikverket medverkar också i detta arbete och använder gruppen vid behov som sin referensgrupp. Sedan hösten 2020 ingår även Umeå kommun samt Byggföretagen i Gävleborg och Byggföretagen i Västernorrland i denna gruppering. Stora referensgruppen har haft nio möten under 2020.

Under året har bolaget lagt fokus på:

- Utbyggnadsstrategin,
- Sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige,

2021-02-12

559021-6262

- Kommande infrastrukturproposition,
- Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer,

### Utbyggnadsstrategin

En viktig milsten i bolagets arbete är den utbyggnadsstrategi som Trafikverket arbetat fram i nära samverkan med bolaget och dess ägare. I juni 2020 presenterade Trafikverket sitt förslag till utbyggnadsstrategi för hela sträckan. Förslaget har remitterats och det finns ett starkt stöd för utbyggnadsplanerna hos de nära 30 remissinstanserna. Trafikverket tog hänsyn till remissinstansernas krav på att det skulle vara fem etapper istället för sex. Det är värt att nämna att Trafikverket tidigare hade delat upp sträckan i 17 delsträckor, men att det i den fastställda utbyggnadsstrategin nu är fem funktionella etapper är ett stort steg i rätt riktning.

### Sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige

Nya Ostkustbanan menar att Sverige i väntan på de nya höghastighetsbanorna nu ska kraftsamla och snabbt bygga upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h. Det skulle omfatta Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö. Järnvägsnätet för 250 km/h kan stå klart redan 2035 och kosta runt 150 mdr. Bolaget har drivit denna fråga både i media och i möten med beslutsfattare.

### Arbete inför kommande infrastrukturproposition,

Under hösten lämnade Trafikverket underlag till regeringens infrastrukturproposition, som bestämmer inriktningen på infrastrukturpolitiken under de närmaste 12 till 16 åren. Inriktningen från Trafikverket är att satsa huvuddelen av tillgängliga medel på att lappa och laga dagens infrastruktur, och skjuta nödvändiga investeringar på framtiden. Nya Ostkustbanan protesterade mot detta synsätt i sitt remissvar som skickades in i mitten av december. I april väntas regeringens proposition.

### Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer

Bolagets samverkan med näringslivet har utvecklats under 2020. Under 2020 har vi fortsatt vårt arbete för att visa hur betydelsefullt ett dubbelspår är för godstrafiken i Sverige. Idag går i stort sett inga godståg längs sträckan, men ett dubbelspår skulle skapa den kapacitet som krävs för att släppa på godståg. En trafikering längs med kusten har stora fördelar, dels eftersom det kortar transportsträckor och transporttider, men också för att det är längs kusten de stora industrierna i huvudsak ligger. Ett dubbelspår byggs för snabbare, tyngre och längre tåg, något som givetvis gynnar godstrafiken.

Under hösten genomfördes en studie om förändrade handelsmönster och hur Nya Ostkustbanan kan bli nyckeln till överflyttning av gods och ökad konkurrenskraft för svensk exportindustri

Studien består av en omvärldsanalys, scenariobeskrivningar och en beskrivning av hur byggandet av Nya Ostkustbanan kan bidra till överflyttning av gods och ökad konkurrenskraft. Studien visar att svensk handel växer kraftigt i östra Europa och att Östersjöhamnarna blir allt viktigare, inte minst i norra Sverige. Studien visar att överflyttning av gods till sjöfart och järnväg redan kan vara lönsamt idag men att det blir mer ekonomiskt gynnsamt att göra så över tid, särskilt när Nya Ostkustbanan är fullt utbyggd. Studien kommer att förankras och marknadsföras under 2021.

2021-02-12



559021-6262

### **Goda relationer med relevanta beslutsfattare**

Under året har vi träffat infrastrukturminister Tomas Eneroth och haft enskilda möten med representanter för samtliga riksdagspartier, och lagt särskild vikt vid att träffa partiernas trafikpolitiska talespersoner. På grund av pandemin har huvuddelen av våra möten genomförts via digital plattform.

I vår ursprungliga planering låg att ordna studiebesök för ledande beslutsfattare och i januari arrangerade bolaget flera möten och en resa för Emma Berginger, som representerar MP i och Lova André Nilsson chef för MP-riksdagskansli tillsammans med bland andra Härnösands kommun, Sundsvalls kommun och Sundsvallsregionen. Syftet med resan var att visa bristerna i järnvägen på befintligt enkelspår mellan Gävle och Härnösand (Västerasby) samt att påvisa och beskriva behoven och nyttorna med en ny järnväg nationellt men även regionalt och lokalt. Vi hade även bokat upp Trafikuskottets vice ordförande Anders Åkesson som representerar C för en liknande resa, men den fick ersättas med ett längre möte via Zoom. Bolaget har ett mycket gott samarbete med Trafikverket Region Mitt.

Bolaget har fortsatt arbetet för att etablera ett järnvägsnät med 250 km/h som standard.

Vi har också ökat våra insatser för att öka kunskapen om fördelarna med Nya Ostkustbanan i såväl Västerbotten och Jämtland.

### **Media**

Det har varit ett bra mediaår för Nya Ostkustbanan. Vi fick bl a stor uppmärksamhet i Dagens Industri; såväl förstasidan som ett helt uppslag inne i tidningen handlade om behovet av en ny kustjärnväg i Norra Sverige. Vi har också haft ett flertal TV-inslag som har fokuserat på behovet av ett järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige.

Vi har ett bra genomslag i sociala medier, i synnerhet Facebook.

### **Medfinansiering av Nya Ostkustbanan från EU**

Tack vare att Nya Ostkustbanan ingår i EU:s stomnät TEN-T kan Trafikverket söka medfinansiering från EU.

EU kommer, enligt beslut från sommaren 2020, att medfinansiera arbetet med järnvägsutredning för sträckan Gävle–Kringlan. EU:s stödsystem för ett sammanlänkat Europa, CEF (Connecting Europe Facility) har beviljat 3 550 000 euro för att upprätta två järnvägsplaner inklusive miljökonsekvensbeskrivningar och projektledning för sträckan. Syftet är att utreda samhällsekonomiska effekter och övriga effekter på miljö, klimat och tillgänglighet för sträckan. Under 2021 kommer ytterligare möjligheter till medfinansiering.

### **BK-samarbetet**

Under året har bolagets samverkan med samarbetet Botniska korridoren stärkts. Nya Ostkustbanan är tillsammans med Norrbotten del av samarbetet som består av de sju nordligaste regionerna i Sverige. Botniska korridoren har under året presenterat flera utredningar och rapporter. Bland annat ett förslag till regeringen på vilka investeringar som skulle kunna tidigareläggas för att kunna "kickstarta" Sverige efter pandemin, samt lämnat yttrande över bl a inriktningsplaneringen. Samarbetet har även tagit fram gemensamma ståndpunkter inför viktiga EU-förhandlingar.

### **Pandemins påverkan**

Bolagets verksamhet har klarat sig bra under pandemin. Vi var redan sedan tidigare vana att arbeta med hjälp av digitala plattformar, så omställningen gick mycket smidigt.

2021-02-12

559021-6262

### Information om risker och osäkerhetsfaktorer

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

### Antal anställda

Bolaget hade vid årsskiftet en vd tillsvidareanställd på halvtidsbasis.

### Ekonomisk översikt

Årets resultat efter finansiella poster uppgår till + 400 tkr. Det betyder att vi har genererat ett väsentligt större överskott än förväntat. Anledningen är att vissa verksamhetskostnader, främst event, möten och resor, har minskat på grund av pandemin. Utredningskostnaden har ökat, eftersom styrelsen beslutade att genomföra godsstudien.

En viktig reflektion är att bolaget har en förmåga att snabbt anpassa sig till ändrade omvärldsförhållanden, vilket är en styrka. Samtidigt är marginalerna små, och därför ger årets överskott en robust grund inför kommande år. I övrigt utvecklas bolaget som planerat och följer fastställd budget. Intäkterna kommer från ägarna och faktureras från bolaget.

### Vill du veta ännu mer?

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

### Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning

<i>Belopp i tkr</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Nettoomsättning	3 000	3 000	3 000	3 007	3 000
Balansomslutning	3 042	1 953	1 339	1 235	1 606
Soliditet	64,5%	73,4%	62,7%	84,2%	65,8%

Definitioner: se not 5

### Eget kapital

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Aktie- kapital</i>	<i>Balanserat resultat</i>	<i>Årets resultat</i>	<i>Totalt</i>
Vid årets början	1 000	-160	482	1 322
Balanserat i ny räkning		482	-482	
Årets resultat			397	397
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 000</b>	<b>322</b>	<b>397</b>	<b>1 719</b>

### Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, 719 110 kr, disponeras enligt följande:

2021-02-12

**Ostkustbanan 2015 AB**Sida **8** av **15**

559021-6262

	<i>Belopp i kr</i>
Balanseras i ny räkning	719 110
<b>Summa</b>	<b>719 110</b>

Vad beträffar resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning med tillhörande noter.

2021-02-12



## Ostkustbanan 2015 AB

Sida 9 av 15

559021-6262

**Resultaträkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2020-01-01- 2020-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning		3 000	3 000
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader		-1 403	-1 378
Personalkostnader	2	-922	-908
<b>Rörelseresultat</b>		<b>675</b>	<b>714</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteutätkter		-	-
Räntekostnader		-	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>675</b>	<b>714</b>
Bokslutsdispositioner	3	-169	-141
<b>Resultat före skatt</b>		<b>506</b>	<b>573</b>
Skatt på årets resultat		-109	-91
<b>Årets resultat</b>		<b>397</b>	<b>482</b>

2021-02-12

## Ostkustbanan 2015 AB

Sida 10 av 15

559021-6262

**Balansräkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b><i>Kortfristiga fordringar</i></b>			
Övriga fordringar		213	134
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1	-
Kassa och bank		2 828	1 819
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>3 042</b>	<b>1 953</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 042</b>	<b>1 953</b>

2021-02-12

## Ostkustbanan 2015 AB

Sida 11 av 15

559021-6262

**Balansräkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b><i>Bundet eget kapital</i></b>			
Aktiekapital		1 000	1 000
		<b>1 000</b>	<b>1 000</b>
<b><i>Fritt eget kapital</i></b>			
Balanserat resultat		322	-160
Årets resultat		397	482
		<b>719</b>	<b>322</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 719</b>	<b>1322</b>
<b><i>Obeskattade reserver</i></b>			
Periodiseringsfonder	4	310	141
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Leverantörsskulder		570	155
Skatteskulder		133	59
Övriga kortfristiga skulder		31	31
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		279	245
<b>Summa skulder</b>		<b>1 323</b>	<b>631</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 042</b>	<b>1 953</b>

2021-02-12

## Ostkustbanan 2015 AB

Sida 12 av 15

559021-6262

**Kassaflödesanalys**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2020-01-01- 2020-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		675	714
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>675</b>	<b>714</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-80	15
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		414	-68
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 009</b>	<b>661</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		-	-
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		-	-
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>1 009</b>	<b>661</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>1 819</b>	<b>1 158</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>2 828</b>	<b>1 819</b>

2021-02-12

559021-6262

**Noter****Not 1 Redovisningsprinciper**

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.

2021-02-12



## Ostkustbanan 2015 AB

Sida 14 av 15

559021-6262

**Not 2 Anställda och personalkostnader**  
**Medelantalet anställda**

	2020-01-01- 2020-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
Män	-	-
Kvinnor	1	1
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

**Not 3 Bokslutsdispositioner**

	2019-01-01- 2019-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
Periodiseringsfond, årets avsättning	-169	-141
<b>Totalt</b>	<b>-169</b>	<b>-141</b>

**Not 4 Periodiseringsfonder**

	2020-01-01- 2020-12-31	2019-01-01- 2019-12-31
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2019	141	141
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2020	169	
<b>Totalt</b>	<b>310</b>	<b>141</b>

**Not 5 Nyckeltalsdefinitioner**

*Balansomslutning:*

Totala tillgångar.

*Soliditet:*

(Totalt eget kapital + 78,6 % av obeskattade reserver) / Totala tillgångar.

2021-02-12

*Eva Lindberg*

Eva Lindberg  
E-mail: eva.e.lindberg@regiongavleborg.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 10:51 CEST

*Bodil Hansson*

Bodil Hansson  
E-mail: bodil.hansson@sundsvall.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 11:00 CEST

*Glenn Nordlund*

Glenn Nordlund  
E-mail: glenn.nordlund@rvn.se  
Role: Ordförande  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 11:00 CEST

*Jansson John-Erik*

Jansson John-Erik  
E-mail: john-erik.jansson@soderhamn.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 13:51 CEST

*Mikael Löthstam*

Mikael Löthstam  
E-mail: mikael.lothstam@hudiksvall.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 14:40 CEST

*Malin Svanholm*

Malin Svanholm  
E-mail: malin.svanholm@kramfors.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-30 16:56 CEST

*Ingela Bendrot*

Ingela Bendrot  
E-mail: ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se  
Role: VD  
Verified by Mobile BankID  
2021-03-31 09:46 CEST

*Stig Eng*

Stig Eng  
E-mail: stig.eng@nordanstig.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-04-01 13:18 CEST

*Per Nylén*

Per Nylén  
E-mail: per.nylen@ornskoldsvik.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-04-06 12:59 CEST

*Andreas Sjölander*

Andreas Sjölander  
E-mail: andreas.sjolander@harnosand.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-04-06 13:14 CEST

*Jörgen Edsvik*

Jörgen Edsvik  
E-mail: jorgen.edsvik@politiker.gavle.se  
Role: Ledamot  
Verified by Mobile BankID  
2021-04-07 12:09 CEST

*Charlotte Bouvin*

Charlotte Bouvin  
E-mail: charlotte.bouvin@se.ey.com  
Role: Auktoriserad revisor  
Verified by Mobile BankID  
2021-04-09 09:13 CEST