

Årsredovisning för

# Ostkustbanan 2015

# AB

**559021-6262**

**Räkenskapsåret**

**2021-01-01 till 2021-12-31**

Innehållsförteckning	Sida
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	12
Balansräkning	13
Kassaflödesanalys	15
Noter	16
Underskrifter	19

559021-6262

## Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Ostkustbanan 2015 AB, 559021-6262, får härmed avge årsredovisning för 2021.

Bolagets har sitt säte i Hudiksvalls kommun. Administrativt stöd har under 2021 erhållits via Sundsvalls kommun och bolagets ekonomi samt löneadministration sköts av Sundsvalls kommuns servicecenter. Bolaget använder 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. Sollefteå kommun, Timrå kommun och Ånge kommun blev delägare i bolaget genom beslut på en extra bolagsstämma per capsulam i slutet av 2020. En extra bolagsstämma hölls i slutet av 2021 för att ändra bolagsordningen genom att öka det maximala antalet styrelseledamöter från tolv till nitton. Detta har baserats på antalet regioner och det totala antalet kommuner i regionerna.

### Allmänt om verksamheten

Ostkustbanan 2015 AB bildades 2015 och samögs av flera kommuner och regioner, se fördelningen i ägarstrukturen ovan. Bakgrunden till att bolaget bildades var att en ny modern 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.

559021-6262

Bolagets huvuduppgift är att med följande medel förverkliga utbyggnaden:

- Informationsarbete
- Samverkansarbete
- Analysarbete
- Påverkansarbete

Bolaget drivs utan vinstsyfte och finansieras genom medel från ägarna.

**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

## **Händelser av väsentlig betydelse som inträffat under året**

### **Styrning och ledning**

Bolagsstämma och ägarforum hölls via digital plattform den 21 maj 2021. På ägarforum gav bolaget information om verksamheten. På bolagsstämman fastställdes verksamhetsplan för 2021 – 2024, samt budget för 2022 – 2024. Vid sidan av bolagsstämma och ägarforum hölls ett Kunskapsseminarium.

Under 2021 har verkställande utskottet haft två möten via digital plattform och styrelsen har, utöver konstituerande sammanträdet och årsstämman, haft fem sammanträden. Alla styrelsemöten har hållits via digital plattform.

2021-02-12

559021-6262

Utöver dessa möten har en extra bolagsstämma hållits, då via Teams.

## Aktiva ägare

Ägarna, i synnerhet huvudägarna Region Västernorrland, Region Gävleborg, Sundsvalls kommun och Gävle kommun, avsätter personella resurser in i bolagets arbete.

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.

## 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 **Anna Skytt** från Region Gävleborg och **Henric Fuchs** från Region Västernorrland, utvecklingsstrateg **Tina Stjernberg** från Sundsvalls Kommun, senior adviser **Lotta Rönström** från North Sweden European Office, policy adviser **Ebba Bjerkander** från Central Sweden European Office, **Harald Knutsen** från Gävle 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 parters arbete genom samarbete, arbetsdelning och omvärldsbevakning.

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

Bolaget har något som kallas "Stora referensgruppen" där tjänstepersoner – en eller flera – från ägarna träffas regelbundet för att stämma av gemensamma frågor som rör dubbelspårsutbyggnaden. I denna grupp ingår även samarbetet Botniska korridoren, 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. Stora referensgruppen har haft sex möten under 2021. Alla utom ett har varit via digital plattform.

Under året har bolaget haft starkt fokus på kommande planbeslut:

- Godsrapporten,
- Sammanhängande järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige, samt
- Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer.

## Nya Ostkustbanan publicerade fem faktarapporter under 2021

*Nya Ostkustbanan har sedan start lagt stor vikt vid att arbeta utifrån fakta. De experter som vi anlitar för att ta fram våra underlag håller mycket hög kvalitet och utgår ifrån etablerade metoder för beräkningar och*

2021-02-12

559021-6262

*bedömningar. För vår del är det viktigt, eftersom det handlar om att bygga trovärdighet och vi vill att våra rapporter och underlag ska tåla granskning. Under 2021 har vi tagit fram flera rapporter. De har uppmärksammats på många olika sätt. Det är framförallt vår godsrapport som har rönt mycket stor uppmärksamhet.*

### **Länk: Sundsvalls arbetsmarknadsregion och Nya Ostkustbanan (2021)**

I ett kortfattat PM beskrivs hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Sundsvalls arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Tillgängligheten för kommunerna i stråket Kramfors–Söderhamn ökar dramatiskt. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar med mellan 40 procent och ett par hundra procent för aktuella kommuner. Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Kramfors bildar en gemensam arbetsmarknadsregion. Branschbredden ökar, vilket minskar sårbarheten och ökar innovationsförmågan. Sammantaget förbättras arbetsmarknaden, produktiviteten ökar och en försiktig bedömning visar på ungefär 2 100 fler jobb.

### **Länk: Nya Ostkustbanan – Vägen till överflyttning av gods till järnväg och sjöfart (2021)**

Rapporten visar hur Nya Ostkustbanan påverkar godstransportkostnaderna för ett antal transportupplägg. Kostnaderna för en transport år 2020 Eskilstuna– Umeå, Sundsvall–Wuppertal och Kramfors–Poznan, är analyserad och jämförd med beräknade kostnader för en transport 2030, med Nya Ostkustbanan utbyggd. Kostnaderna 2030 bygger på fattade eller aviserade politiska beslut samt bedömningar om teknisk utveckling. Känslighetsanalyser av högre drivmedelspriser, en snabb elektrifiering samt introduktion av längre fordon kompletterar analysen. Utan Nya Ostkustbanan kommer transportkostnaderna öka markant de närmaste 10 åren. Med Nya Ostkustbanan sjunker kostnaderna, samtidigt som en överflyttning till järnväg och sjöfart kommer att ske. Den pågående förskjutningen av Sveriges utrikeshandel österut innebär också att hamnar såsom Gävle och Norvik kommer få en mera strategisk roll i framtiden.

### **Länk: Gävleborgs arbetsmarknad och Nya Ostkustbanan (2021)**

PM som beskriver hur Nya Ostkustbanan bidrar till att utveckla Gävleborgs arbetsmarknadsregion genom klassiska regionförstoringseffekter. Antalet människor och arbetsplatser som nås inom 45 minuters restid ökar från 10 procent för Gävle kommun upp till nära 400 procent för Hudiksvalls kommun. Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Älvkarleby inkluderas i gemensamma arbetsmarknadsregioner med Sundsvall och/eller Gävle. Regionerna får över 150 000 arbetstillfällen och därmed mycket goda utvecklingsförutsättningar. Hudiksvall tillförs exempelvis nästan 200 branscher inom 45 minuters restid. En försiktig bedömning indikerar ungefär 2 400 fler jobb som en följd av den högre dynamiken i stråket.

### **Länk: Den samhällsekonomiska nyttan av Nya Ostkustbanan (2021)**

En samhällsekonomisk analys av nyttan av att bygga ut hela Nya Ostkustbanan. Kalkylen bygger på Trafikverkets metodik. Nettonuvärdeskvoten beräknas vara knappt 0,1. Den största nyttan kommer från förbättrad persontrafik. Även godstrafiken bidras substantiellt, trots att analysen bygger på mycket konservativa antaganden om godstrafikens utveckling. En förutsättning för en positiv samhällsekonomisk nytta är att hela Nya Ostkustbanan byggs ut, eftersom det är då som hela systemeffekten uppstår.

2021-02-12

559021-6262

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är också en förutsättning för att fylla samhällsnyttan av gjorda och pågående investeringar norr om Nya Ostkustbanan, kan tillgodogöras.

### **Länk: Attraktiv tågtrafik Östersund–Stockholm (2021)**

Syftet med studien är att visa hur restidsmålet fyra timmar Östersund–Stockholm kan uppnås tillsammans med ett större turutbud av attraktiv persontågtrafik. Analysen bygger på sambandet mellan marknadsförutsättningar, infrastruktur och trafikering. Slutsatsen är att en utveckling av Mittbanan (Östersund–Sundsvall) och Ostkustbanan (Sundsvall–Stockholm) har en betydligt större potential än Norra stambanan. Det beror på det många gånger större befolkningsunderlaget längs kusten i mellersta Sverige. Trafik via Sundsvall är en bättre lösning som bygger på realistiska och förankrade åtgärder, vilka motiveras av ett omfattande personresande och en stor potential för fler godståg. Trafiken får nära tre gånger fler avgångar med direkttåg Östersund–Stockholm med samma fordonsbehov som via Norra stambanan. Den attraktiva trafikeringen är realistisk inom tio år.

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

Vi har fortsatt vårt arbete för ett nationellt 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.

### **Infrastrukturpropositionen och kommande planbeslut,**

Under våren kom regeringens infrastrukturproposition, och under hösten Trafikverkets förslag till inriktningsbeslut. Mycket av bolagets arbete har varit fokuserat på att dels visa behovet av dubbelspår, dels påskynda utbyggnaden.

### **Stärkt samverkan med näringslivet och andra viktiga aktörer**

Bolagets samverkan med näringslivet har utvecklats under 2021. Tack vare att vår godsrapport tilldragit sig stor uppmärksamhet har bolaget bjudits in till en rad viktiga möten, seminarier och konferenser för att föredra rapporten.

Godsstudien 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 har under 2021 förankrats och marknadsförts i en rad sammanhang.

559021-6262

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

Trots pandemin har vi lyckats upprätthålla vårt nätverkande med de olika politiska partierna. Vi har träffat representanter för samtliga riksdagspartier, och lagt särskild vikt vid att träffa partiernas trafikpolitiska talespersoner. Ledamöter i styrelsen har haft möten med infrastrukturminister Tomas Eneroth. De flesta möten har genomförts via digitala plattformar. Inte mindre än fyra studiebesök har anordnats under 2021.

Trafikregionrådet Kristoffer Tamsons besökte Västernorrland för att få fördjupad information om bl a Norrtågs kostnader för ERTMS. I samband med besöket blev det en studieresa på "Sveriges längsta flaskhals", sträckan Sundsvall – Härnösand.

Moderaternas trafikpolitiska talesperson Maria Stockhaus, liberalernas trafikpolitiska talesperson Helena Gellerman och centerpartiets trafikpolitiska talesperson Anders Åkesson gjorde under året studiebesök (var för sig) i Sundsvall.

Syftet med studiebesöken 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 har också haft möten med Jakob Dalunde som är Europaparlamentariker för MP, samt dåvarande Europaparlamentariker Johan Danielsson (numera bostadsminister).

### **Bolaget har gjort presentationer på följande seminarier, möten och event**

Vi har haft stor efterfrågan från olika organisationer och aktörer om att medverka i olika seminarium och event. Ofta är det bolagets vd Ingela Bendrot som medverkar, men under 2021 har infrastrukturstrateg Henric Fuchs från Region Västernorrland gjort ett stort antal dragningar av den godsstudie som bolaget tagit fram. Vi har också intensifierat vårt EU-arbete och är mycket tacksamma över det stöd vi får via senior adviser Lotta Rönström från North Sweden European Office, policy adviser Ebba Bjerkander från Central Sweden European Office.

- |          |   |
|----------|---|
| 14 april | Nya Ostkustbanans Webinarium om vår godsstudie  |
| 5 maj    | Dragning för Regionstyrelsen (Ägarstyrning) Region Västernorrland   |
| 18 maj   | Anförande Söderhamnsporten seminarium   |
| 20 maj   | Mötesplats Lycksele   |
| 21 maj   | Dubbelspåret dag  |
| 23 april | Dragning vid Här & Nu Region Västernorrlands seminarieserie om regional utveckling och aktuella händelser                       |
| 25 april | Dragning av godsstudien för projektet "Sundsvalls väg framåt"   |
| 24 maj   | Dragning för Kommunfullmäktige i Härnösand  |
| 4 maj    | Dragning av godsstudien vid EU:s korridorsforum för ScanMed-korridoren från Italien i söder upp till Sverige och Finland i norr |
| 6 maj    | Dragning av godsstudien vid Gävle hamns strategidagar   |

2021-02-12

559021-6262

- 4 juni Dialogmöte med Trafikverket
- 16 september Dragning av godsstudien för Trafikverkets nationella konferens om godstransporter, där bland andra infrastrukturministerns deltog
- 6 oktober Dragning för Myndighetsnätverk Västernorrland
- 15 oktober Dragning för Storföretag Gävleborgs län
- 15 oktober Dragning för Länsstyrelsen i Gävleborgs insynsråd
- 27 oktober Nya Ostkustbanans Rundabordssamtal i Riksdagen
- 29 oktober Dragning av godsstudien för ScanMed Rail Freight Corridors möte om godstransporter i Europa
- 25 november Dragning för Stora samverkansgruppen Västernorrland
- 11 november Anförande Logistikdag Mitt
- 17 november Scensamtal Logistikdag Norr
- 16 december BK-seminarium i Riksdagen

## Partigranskning

Under våren genomförde bolaget en granskning av samtliga riksdagspartiers agerande i frågan om Nya Ostkustbanan. Vi har granskat i vilken omfattning de enskilda riksdagspartiernas löften om en modern infrastruktur i norra Sverige har backats upp med politisk handling. Vi har gått igenom partiernas ställningstaganden till utbyggnaden genom att granska deras arbete i riksdagen. Vi har lagt störst vikt vid i vilken utsträckning partierna har lämnat parti- eller kommittémotioner, eftersom de speglar partiets officiella partilinje. Vi har också redovisat vilka enskilda motioner som lagts fram under den senaste mandatperioden, då sådana motioner är viktiga för att sätta frågor på agendan. Utöver denna kvantitativa granskning av arbetet i riksdagen har vi även tagit hänsyn till hur partierna har agerat inom ramen för olika regeringssamarbeten som Januariavtalet och samarbetet med Vänsterpartiet 2014–2018. Eftersom regerings partierna inte lämnar partimotioner i riksdagen har vi även vägt in hur dessa partier har agerat i sin regeringsroll. Genom att vi regelbundet träffar ledande företrädare för samtliga partier så har vi möjlighet att värdera deras engagemang och intresse över tid. Ta del av hela granskningen [här](#).

## Remissvar

Under året har följande remissvar inlämnats till regeringskansliet. Svaren finns på Nya Ostkustbanans [hemsida](#):

- Yttrande över inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037
- Yttrande över Trafikverkets uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbotten och Västerbotten

2021-02-12



559021-6262

- Remissvar från Nya Ostkustbanan över Trafikverkets förslag till den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033.0

## Media

Det har varit ett bra mediaår för Nya Ostkustbanan. Ett flertal TV- och radioinslag som har tagit upp frågan om dubbelspår. Vi ser att medias bevakning av dubbelspåret har utvecklats under året, och att inslagen/artiklarna blir allt mer omfattande och att journalisterna finner fler och fler vinklar.

Under året har vi publicerat 45 inlägg på vår hemsida och desto fler på Facebook. Under året har vi också startat ett konto på LinkedIn. Generellt sett har vi ett stort genomslag i sociala medier, i synnerhet på Facebook. Vi har även ett nyhetsbrev som skickas ut via mail. Under 2021 kom det ut vid 11 tillfällen.

## Nya Ostkustbanan ur ett EU-perspektiv

I juli 2021 förlängdes EU:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet (ScanMed), vilket innebär att Nya Ostkustbanan nu finns med i EU:s högst prioriterade transportnätverk. Detta öppnar både upp för större möjligheter till medfinansiering från EU och för ökat samarbete med viktiga aktörer på EU-nivå för att se till att projekt inom korridoren färdigställs till måläret 2030.

I december 2021 presenterade EU-kommissionen ett förslag till reviderad förordning för det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Förslaget innehåller flera positiva justeringar kopplat till Nya Ostkustbanan. Den europeiska godskorridoren, som tidigare slutade i Stockholm, föreslås förlängas på samma vis som ScanMed och både Gävle och Sundsvall pekas ut som urbana noder samtidigt som även terminalerna i de båda städerna lyfts in i TEN-T-nätverket. Detta ger ytterligare tyngd i samband med ansökningar om medfinansiering.

Nya Ostkustbanan har under året haft konstruktiva möten med de svenska Europaparlamentarikerna Johan Danielsson och Jakop Dalunde, båda ledamöter i Europaparlamentets transportutskott.

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. Tyvärr förordar Trafikverket i sitt förslag till nationell infrastrukturplan som presenterades i november 2021, en senareläggning av projektet Gävle–Kringlan som riskerar att dessa redan tilldelade EU-medel måste återbetalas.

## Samarbetet Botniska korridoren

Under året har bolagets samverkan med samarbetet Botniska korridoren stärkts. Nya Ostkustbanan är tillsammans med Norrbotniabanan del av samarbetet som består av de sju nordligaste regionerna i Sverige. Genom Botniska korridoren har bland annat en intern EU-utbildning genomförts med de tillhörande regionala EU-kontoren North Sweden och Central Sweden. Vidare har även Nya Ostkustbanan genom samarbetet Botniska korridoren också deltagit och anordnat seminarium när högt uppsatta tjänstepersoner från EU-kommissionen och andra europeiska nyckelaktörer besökte Stockholm under Connecting Europe Express i oktober 2021. Vidare avslutades året med ett seminarium i Riksdagen, där Botniska korridoren representerades av projektledare från samarbetet Botniska Korridoren, samt Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och North Sweden European Office.

2021-02-12

559021-6262

## 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.

## 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

Under året har vi ökat utredningsinsatserna utöver det budgeterade, men samtidigt dragit ned på marknadsföring och administrativa tjänster och på så sätt hållit vår budget. Årets resultat efter finansiella poster uppgår till + 32 tkr, vilket ligger i linje med det budgeterade överskottet om + 60 kkr.

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 är bufferten sedan förra året bra att ha inför framtiden. Bolaget utvecklas 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. Via vår hemsida kan du anmäla dig till vårt nyhetsbrev.

### Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning

<i>Belopp i tkr</i>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Nettoomsättning	3 001	3 000	3 000	3 000	3 007
Balansomslutning	2 926	3 042	1 953	1 339	1 235
Soliditet	68,7%	64,5%	73,4%	62,7%	84,2%

*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	322	397	1 719
Balanserat i ny räkning		397	-397	
Årets resultat			32	32
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 000</b>	<b>719</b>	<b>32</b>	<b>1 751</b>

559021-6262

**Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust**

Styrelsen föreslår att fritt eget kapital, 751 117 kr, disponeras enligt följande:

	<i>Belopp i kr</i>
Balanseras i ny räkning	751 117
<b>Summa</b>	<b>751 117</b>

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

559021-6262

**Resultaträkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning		3 001	3 000
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader		-1 966	-1 403
Personalkostnader	2	-977	-922
<b>Rörelseresultat</b>		<b>58</b>	<b>675</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter		-	-
Räntekostnader		-	-
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>58</b>	<b>675</b>
Bokslutsdispositioner	3	-16	-169
<b>Resultat före skatt</b>		<b>42</b>	<b>506</b>
Skatt på årets resultat		-10	-109
<b>Årets resultat</b>		<b>32</b>	<b>397</b>

2021-02-12

559021-6262

**Balansräkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2021-12-31	2020-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Övriga fordringar		281	213
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		-	1
Kassa och bank		2 645	2 828
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>2 926</b>	<b>3 042</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>2 926</b>	<b>3 042</b>

2021-02-12

559021-6262

**Balansräkning**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2021-12-31	2020-12-31
<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		719	322
Årets resultat		32	397
		<b>751</b>	<b>719</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>1 751</b>	<b>1 719</b>
<b><i>Obeskattade reserver</i></b>			
Periodiseringsfonder	4	326	310
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Leverantörsskulder		474	570
Skatteskulder		-	133
Övriga kortfristiga skulder		24	31
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		351	279
<b>Summa skulder</b>		<b>1 175</b>	<b>1 323</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>2 926</b>	<b>3 042</b>

559021-6262

**Kassaflödesanalys**

<i>Belopp i tkr</i>	Not	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		58	675
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>58</b>	<b>675</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-67	-80
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-174	414
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-183</b>	<b>1 009</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		-	-
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		-	-
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-183</b>	<b>1 009</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>2 828</b>	<b>1 819</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>2 645</b>	<b>2 828</b>

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.



559021-6262

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

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Män	-	-
Kvinnor	1	1
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

**Not 3 Bokslutsdispositioner**

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Periodiseringsfond, årets avsättning	-16	-169
<b>Totalt</b>	<b>-16</b>	<b>-169</b>

**Not 4 Periodiseringsfonder**

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2019	141	141
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2020	169	169
Periodiseringsfond, avsatt vid beskattningsår 2021	16	
<b>Totalt</b>	<b>326</b>	<b>310</b>

Av periodiseringsfonder utgör 70 tkr (66 tkr) uppskjuten skatt.

**Not 5 Nyckeltalsdefinitioner***Balansomslutning:*

Totala tillgångar.

*Soliditet:*

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



