

Verksamhetsplan Partnerskap Bergslagsbanan för 2022

Fastställd av Partnerskap Bergslagsbanans ordförande Bengt Storbacka 220311 baserat på dialog vid Lednings- och tjänstemannagruppsmöte 220216. Versionshantering i slutet av dokumentet.

1. Inledning

Bergslagsbanan är ett klassiskt godsstråk. För att bidra till klimatmål och möjliggöra fossilfritt resande måste Bergslagsbanan även kunna hantera omfattande persontrafik.

Godset är generellt lägre prioriterat än persontrafiken på järnvägen. I de prioriteringskriterier som Trafikverket tillämpar på järnvägen tilldelas godset ofta en lägre samhällsekonomisk nytta än persontransporterna. Godsets samhällsekonomiska betydelse måste betonas mer. Om inte detta sker kan det innebära att kapacitet inte finns tillgänglig på järnvägen vilket innebär att godset i stället i onödan transporteras på väg. En förstärkning av "svaga" partier längs bansträckningen är därför av största vikt för att möjliggöra effektiv gods- och persontrafik i samverkan.

Bansträckningen väster om Vänern, Kil - Karlstad – Göteborg är ett utmärkt alternativ för att avlasta den hårt belastade västra stambanan. Men skicket på banan i kombination med enkelspårsdriften skapar osäkerhet då risken för störningar är stor. Stråket behöver rustas för att möta en ökad efterfrågan ner mot Göteborg.

Redan idag är Bergslagsbanan en känslig pulsåder för industrin. En pulsåder som är alltför tunn. De industrisatsningar som sker i norra Sverige i kombination med de satsningar som sker i Sveriges midja, Northvolt i Borlänge, Hitachi i Ludvika, vätgassatsningen (fossilfri ståltillverkning) på Ovako i Hofors, med flera, kommer mycket snart att ställa än högre krav på en fungerande infrastruktur både för gods och människor både i transfer och med start-/slutpunkt i Sveriges midja.

Genom att knyta ihop Falun/Borlänge med Gävle skapas ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner. Vi har utbildning, industri, näringsliv och rekreation inom en timme. Genom att skapa en stark förbindelse mellan de båda regionerna breddar vi arbetsmarknaden. Vi har attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav.

2. Agenda 2030

Sverige har antagit agenda 2030 med ambitionen att målen ska nås. I regeringens skrivning om arbetet med agenda 2030 anges att för att nå målen mot en hållbar utveckling av samhället måste hela samhället vara delaktigt. Vi i Partnerskap Bergslagsbanan instämmer i detta och menar att för att hela samhället ska kunna vara delaktigt i resan mot ett fossilfritt samhälle måste utbyggnaden av Bergslagsbanan prioriteras.

3. Samarbete inom Infram (Infrastruktur för framtiden)

Antalet utredningar som skrivits är många och behovet av nya är för tillfället inte så stort. Kampen om investeringarna hårdnar då tillgången till medel krymper. För att nå framgång behöver vi därför ändra vårt sätt att arbeta.

Under 2022 kommer all kommunikation och påverkansarbete att ske inom ramen för Infram som hanterar fyra stråk i Bergslagen, Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Fördelarna med detta är stora då vi alla vill samma sak, åstadkomma så bra transportmöjligheter som möjligt i Bergslagen. Genom att arbeta tillsammans kan vi åstadkomma mer. Infram har, genom sitt uppbyggda varumärke knutit kontakter som är av stor vikt för det påverkansarbete som Infram genomför för hela Bergslagen. Infram finns med i Almedalen och det genomförs två Infram-dagar varje år som syftar till att lyfta infrastrukturfrågorna. Genom detta samarbete kan Bergslagsbanan få en större tyngd och ta sig igenom bruset på ett bättre sätt än om respektive stråk agerar själva.

Under 2022 kommer fokus via Infram att ligga på påverkansarbete och på att om möjligt bredda vår medlemsbas, främst västerut.

4. Mål

4.1. Effektmål (vilka effekter ska uppnås)

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Bergslagsbanan. Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Bergslagsbanan. Detta oavsett om transporter startar/slutar i Bergslagen eller om det är genomgående trafik.

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken och bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

4.2. Vision Bergslagsbanan (långsiktiga mål)

- Dubbelspår längs hela Bergslagsbanan.
- Skapa tillförlitlig access till både en östlig- och en västlig hamn via en robust bana som täcker in Gävle-Dalarna-Göteborg. Partnerskapet bör därför utöka antalet medlemskommuner längs Bergslagsbanan för att täcka in hela vägen ner till Göteborg.

4.3. Kortsiktiga mål (prioriterade objekt)

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Bergslagsbanan. Nedan de mest prioriterade.

1. Stråket från Kil till Göteborg ska rustas. Detta innebär att industrierna i Sveriges midja mer effektivt och tillförlitligt kan använda sig av järnvägstransporter till/från hamn både via en östlig (Gävle) och en västlig hamn (Göteborg).
2. Färdigställa planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
3. Nya sträckningen Gävle-Forsbacka ska förlängas till Sandviken.
4. Utredning ska påbörjas för ett framtida dubbelspår Borlänge-Falun. Detta för att säkra kapaciteten för både person- och godstrafik, både i ett normalläge och i ett stort läge, på ett idag kapacitetsbegränsande avsnitt. Vid en flytt av järnvägen frigörs också attraktiva markområden, lämpliga för bla bostäder och besöksnäring.
5. Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg åtgärdas.

5. Aktiviteter genom Infram

5.1. Lobbying

- Debattartiklar
- Infram är inbjudna på dialogsamtal i riksdagens trafikutskott. Infram företräder bland annat Bergslagsbanan.
- Synliggöra via media (artiklar, radio, TV, sociala)
- Delta på seminarier och konferenser
- Ta hjälp av till exempel Ovakos transporter till deras enhet i Imatra för att ge tyngd åt dubbelspår fram till Gävlehamn
- Informationsmöten med beslutsfattare som kan påverka regionens utveckling. Det kan handla om landshövdingar, ministrar, riksdagsledamöter
- Aktivera riksdagsledamöter som bor längs stråket.
- Lämna en motion till riksdagen under årets allmänna motionstid kring hur vi ser på utvecklingen av banan. Uppvakta med material och en delegation. För detta behöver vi ta fram en mediastrategi och ett informationsmaterial.

5.2. Kravställare på riksdag och regering

- Remissinstans Nationell plan för transportsystemet (remissvar ska levereras 220228)
- Deltagande i riksdagens trafikutskotts dialogsamtal – Infram

5.3. Kravställare Trafikverket

- En kontinuerlig bevakning av att de medel som avsatts i Nationell plan för transportsystemet för åtgärder på Dalabanan nyttjas.

5.4. Kommunikation

- Ta fram informationsmaterial för internt (kommuner, regioner...) och externt bruk med både hårda fakta och mjuka värden som kan användas i påtryckningssyfte.
- Använd samma värdeord som finns på exempelvis regeringens hemsida "hela landet ska leva och utvecklas"
- Publicera kortare filmer om företagare längs stråket.
- Följ godset/resenärens hela resa. Till exempel Clas Ohlson omlastning i Insjön, rangering i Borlänge och vidare, eller följ en affärsresenär från Gävle som ska till Örebro.
- Skapa ett Instagramkontot *viarbergslagsbanan* där partnerskapets kommuner profilerar sig (motsvarande det som finns för Dalabanan, *viardalabanan*).
- Bjud in näringsliv, destinationsbolag, lärosäten och industrin till partnerskapsmöten

5.5. Industri/Näringsliv

- Tätare samarbete med industri, universitet och näringsliv – industrin och näringslivets behov är våra argument. Det är för dem vi finns till
- Skapa ett formaliserat samarbete med destinationsbolag, industri och näringsliv längs hela Bergslagsbanan – bjud in som icke betalande medlemmar.
- Korta intervjuer med företagsprofiler längs bergslagsbanan – vilka behov har de på banan och vad skulle behövas för att lyfta deras transporter till järnväg etc. Publicera på vår hemsida, i sociala media och på medlemmarnas olika plattformar. Identifiera viktiga profiler längs stråket. Vad är en bra järnväg?

- Etablera samarbete med andra organisationer som arbetar med motsvarande/närliggande frågor.

5.6. Ambitioner i närtid

- Växla upp samarbetet i Infram – en större yta har större genomslagskraft
- Utveckla samarbetet med berörda järnvägsföretag, för utveckling av godstrafik och persontrafik på banan
- Remissinstans
- Ta fram informationskampanj om partnerskapet och skapa kontaktytor med beslutsfattare.

6. Årshjul, aktiviteter kopplat till mötesplan 2021

- **220216, kl. 10.00-12.00.** Möte, digitalt via teams
- **220428, hela dagen.** Möte och studiebesök på Ovako i Hällefors
- **220826, kl. 09.30-12.30.** Gemensamt möte med de fyra stråken, Infram, digitalt via Teams
- **220908, hela dagen.** Möte och eventuellt studiebesök
- **221124, kl. 10.00-12.00.** Möte, digitalt via teams

Ver. 0.1	211119	Mats Lindqvist	
Ver. 0.2	211130	Mats Lindqvist	
Ver. 0.3	220111	Mats Lindqvist	Har lagt till kommentar rörande studiebesök Ovako.
Ver. 0.4	220125	Mats Lindqvist	Har korrigerat datum för studiebesök Ovako.
Ver. 0.5	220228	Mats Lindqvist	Uppdatering efter Lednings- och tjänstemannagruppsmöte 220216. Bl.a annat synkronisering med remissvar nationell plan.
Ver. 0.6	220302	Mats Lindqvist	Uppdatering efter Lednings- och tjänstemannagruppsmöte 220216.
Ver. 0.7	220303	Mats Lindqvist	Uppdatering efter avstämning med Eva.
Ver. 1.0	220311	Mats Lindqvist	Fastställande efter avstämning i AU.