

Verksamhetsplan Partnerskap Bergslagsbanan för 2023, **FÖRSLAG**

Fastställd av Partnerskap Bergslagsbanans ordförande Bengt Storbacka 23MMDD baserat på dialog vid Lednings- och tjänstemannagruppsmöte 23MMDD. Versionshantering i slutet av dokumentet.

Ver. 0.1 230130 Mats Lindqvist

Ver. 0.2 230210 Mats Lindqvist

Efter avstämning i AU 230208.

1. Inledning

Bergslagsbanan är ett klassiskt viktigt godsstråk men är även mycket viktig för persontrafik, både för långväga trafik och för arbetspendling.

I anslutning till stråket finns ett starkt näringsliv med tung och lätt industri, handel, utbildningsaktörer, myndigheter och en mycket stark besöksnäring. Stråket används också för en stor mängd genomgående trafik.

Falun/Borlänge tillsammans med Gävle innebär ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner.

Genomgående trafik och trafik som startar och ankommer Sveriges midja (Bergslagen) hanterar ca 40 procent av Sveriges export, en del av denna trafik nyttjar Bergslagsbanan.

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.

En stor del av godstransporterna på Bergslagsbanan startar eller slutar i Göteborgs hamn. Bansträckningen väster om Vänern, Kil - Karlstad – Göteborg skulle vara ett utmärkt alternativ för att avlasta den hårt belastade västra stambanan. Skicket på banan i kombination med enkelspårdriften skapar dock osäkerhet då risken för störningar är stor. Bansträckningen väster om Vänern behöver därför rustas för att kunna hantera ökade transportmängden till och från Göteborg.

Genom att skapa en stark förbindelse via Bergslagsbanan breddar vi också arbetsmarknaden. Vid och i anslutning till Bergslagsbanan finns attraktiva lägen, både för bostadsbyggande, näringsliv 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. 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 medel till investeringar hårdnar då tillgången till medel krymper i Sverige. För att nå framgång behöver vi därför ändra vårt sätt att arbeta.

Från 2022 sker påverkansarbetet närmare Infram som hanterar fyra stråk i Sveriges midja (Bergslagen), Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Fördelarna med detta är stora då vi alla vill samma sak, åstadkomma så bra transportmöjligheter som möjligt i Sveriges midja. 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 levererade Infram, parallellt med påverkansaktiviteter, ett för stråken gemensamt remissvar på Trafikverkets åtgärdsplaneförslag. Åtgärdsplaneförslaget och revideringar bland annat baserade på remissynpunkter var grund till regeringens beslut i juni 2022 om Nationell plan för transportsystemet 2022-2033. Under 2023 kommer fokus via Infram att ligga på påverkansarbete och på att om möjligt bredda vår medlemsbas, främst västerut.

4. Mål som Partnerskap Bergslagsbanan anser ska uppfyllas

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), inom ca 10 år

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

- Stråket väster om Vänern 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).

- Färdigställa planerade investeringar i Gävle och sträckningen Gävle-Forsbacka för att säkra effektiva transporter till Gävle hamn.
- Nya sträckningen Gävle-Forsbacka ska förlängas till Sandviken.
- 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.
- Järnvägsbroarna över RV 50 i Grängesberg åtgärdas.
- Frövi, bangårdsombyggnad.

5. Aktiviteter genom Infram

5.1. Lobbying

- Debattartiklar
- Dialog med riksdagens trafikutskott.
- Synliggöra via media (artiklar, radio, TV, sociala)
- Delta på seminarier och konferenser
- Informationsmöten med beslutsfattare som kan påverka utveckling. Det kan handla om landshövdingar, ministrar, riksdagsledamöter
- Aktivera riksdagsledamöter som bor längs stråket.

5.2. Kravställare på riksdag och regering

- Följa upp regeringens arbete rörande beslutad Nationell plan för transportsystemet för 2022-2033
- Dialog med riksdagens trafikutskott
- Påbörja arbetet inför nästa nationella plan för transportsystemet (2026-2037)

5.3. Kravställare Trafikverket

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

- 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 sociala medier och på medlemmarnas olika plattformar. Identifiera viktiga profiler längs stråket. Vad är en bra järnväg?
- Etablera/fortsätta samarbetet med andra organisationer som arbetar med motsvarande/närliggande frågor, t.ex. Oslo-Stockholm 2.55.

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 2023

Lednings- och tjänstemannagruppsmöte Partnerskap Bergslagsbanan

- **230222, kl. 10.00-12.00.** Möte, digitalt via teams
- **230511, kl. 14.00-16.00.** Möte, digitalt via teams
- **230913, kl. 10.00-12.00.** Möte, digitalt via teams
- **231130, kl. 10.00-12.00.** Möte, digitalt via teams

Inframdagen

- **Fredag den 24 mars, kl. 09.00 – 12.00**
- **Fredag den 27 oktober, kl. 09.00 – 12.00**