



Lednings- och tjänstemannagruppsmöte 230913

Introduktion

1. Mötets öppnande (Bengt Storbacka)
2. Kort presentation av deltagarna (Eva Mikkelsen)
3. Val av sekreterare och en justeringsman att jämte ordföranden justera protokollet (Bengt Storbacka)
4. Godkännande av dagordning (Bengt Storbacka)

Förslag till dagordning

1. Mötets öppnande
2. Kort presentation av deltagarna
3. Val av sekreterare och en justeringsman att jämte ordföranden justera protokollet
4. Godkännande av dagordning
5. Föregående protokoll, Årsmöte 2023-05-11, Bilaga 1
6. Arbetet med nationell plan för planperioden 2026 – 2037
7. Inframs fortsatta arbete
8. Kort rekapitulering av Inframs ordförandemöte den 18 – 19 augusti
9. Årsmötet, hur hanteras ombud och valberedning?
10. Övriga frågor
 - a. Inframs seminarium i Almedalen 230629
 - b. Inframdagen hösten 2023
11. Nästa möte
12. Avslutning för de som inte önskar medverka vid punkt 13
13. Information/historik om Bergslagsbanan

Observera att det blir samma dragning som på Årsmötet i maj. Denna dragning är för nya ledamöter samt de som inte var med vid årsmötet eller om du vill höra dragningen på nytt.

5. Föregående protokoll, Årsmöte 2023-05-11, Bilaga 1

6. Arbetet med Nationell plan för transportsystemet 2026-2037

1. Process (obs, processen är indikativ, inte definitiv)

- Regeringen har 230620 givit uppdrag till Trafikverket att ta fram Inriktningsunderlag, Trafikverket ska leverera 240115.

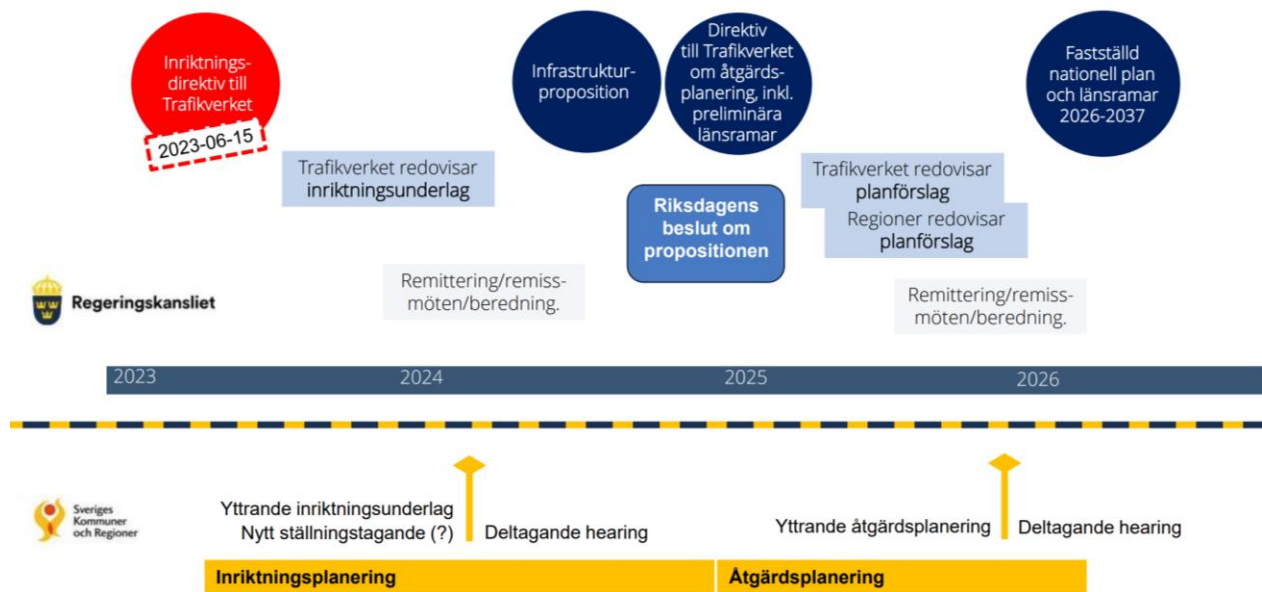


Bild lånad från SKR

2. Infram kommer som vid förra Nationella planen att på uppdrag av stråken i varje steg av processen bedriva påverkansarbete, medverka vid hearings och andra möten, analysera av regering, trafikverket och andra publicerade dokument och skriva remissvar.

- De texter som skrivs kommer att vara sakliga och baserat på transportbehoven beskriva behovet av transportinfrastruktur i Sveriges midja.

3. Behovet av stöd från politiker och tjänstepersoner i våra ägarkommuner

- Vikten av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja ska finnas i beslutsfattares hjärnor långt innan och då de tar beslut.
 - Vi behöver kommunicera våra behov i Riksdag, regering och hos Trafikverket.
 - Använd alla de kontakter du har och påtala så ofta du kommer åt behovet av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja.
 - Påverka både i formella och informella sammanhang

6. Inlägga skickas till Trafikverket hösten 2023

Med betoning på och koppling till att:

- Nuvarande regeringen prioriterar godstrafik, arbetspendling och underhåll av befintlig infrastruktur.
- Näringslivets utveckling både i Sveriges midja och utvecklingen i norra Sverige påverkar infrastrukturen här (redan idag är 40 % av Sveriges exportvärde beroende av infrastrukturen i Sveriges midja).
- Med en förbättrad transportinfrastruktur kan vi öka arbetspendlingen och därmed bidra till arbetsmarknadsförstoring.
- Den militära mobilitetens ökade krav kommer att påverka vår transportinfrastruktur.

6. Arbetet med Nationell plan för transportsystemet 2026-2037

Infrastruktursamverkan

exempel över landet, axplock



EU-nivå, exempel



+ alla Brysselkontor

7. o 8. Inframs fortsatta arbete och kort rekapitulering från Inframs ordförandemöte den 18–19/8

Ordföranden för Intresseföreningen Dalabanan och partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen och E16 träffas normalt sett en gång per år för att diskutera Inframs arbete och utveckling (Infram=Infrastruktur för framtiden, ett samlande påverkansorgan för de fyra stråken). Vid mötet diskuterades:

- **Arbetet med nationell plan (se tidigare punkt på dagordningen)**
- **Inframs utveckling**
 - **Under 2022 beslutades om en fortsatt utveckling av Infram:**
 - Möjliggöra för näringslivet och andra aktörer att bli medlemmar
 - Större nätverk
 - Större "tyngd" när vi driver påverkansarbete
 - Högre intäkter
 - **Framgångsfaktor**
 - När vi öppnar för medlemskap måste vi på en gång kunna ge ett mervärde
 - **Förutsättningar:**
 - Snabb införsäljning kräver resurser för att kunna göra jobbet ordentligt, vi får bara en chans
 - Våra politiker måste medverka vid våra sammankomster
 - **Våra ordföranden ser att en utveckling av Infram är nödvändig för att vi ska kunna bli en starkare röst i den konkurrens som råder om medel till investeringar och underhåll. Beslutades att:**
 - Kansliet får i uppdrag att ta fram förslag på handlingsplan och kostnadsbedömningar för etableringsfasen av ett utvecklat Infram.
 - Presenteras för stråkens ordförande 230929 för att få synpunkter.
 - Revidering baserat på ev. synpunkter och presentation för stråkens ordförande 231018.
 - Föredragning av förslaget i respektive stråks styrelser innan årets utgång för ev. synpunkter.
 - Om Ok från stråkens styrelser, start av arbetet i början av 2024.
- **Ekonomi och resurser**
 - Diskussion kopplat till Inframs eventuella utveckling enligt ovan.

9. Årsmötet, hur hantera ombud och valberedning? (1/2)

- Vid årsmötet 230511 lyftes frågan rörande ombud vid årsmötet.
 - I och med att Partnerskap Bergslagsbanan inte är en egen juridisk person är det inte årsmötet som formellt beslutar om kommunernas representanter. Respektive kommun utser politiker och tjänsteperson som ska delta i partnerskapets möten.
 - Partnerskap Bergslagsbanan köper sin administration av Falun Borlänge-regionen AB. Det är viktigt att i sammanhanget betona att partnerskapets ekonomi därmed är kontrollerad och granskad av Falun Borlänge-regionen ABs fyra ägarkommuner (Falun, Borlänge, Gagnef och Säter) och de revisorer som Falun Borlänge-regionen AB nyttjar.
 - I och med att Partnerskap Bergslagsbanan inte är en egen juridisk person är det inte heller samma formella krav rörande hantering av årsmötet.
 - Frågan är om partnerskapets representanter anser att det är viktigt med en formalisering där ombud utses att representera medlemskommunerna vid årsmötena?

9. Årsmötet, hur hantera ombud och valberedning? (2/2)

- Vid årsmötet 230511 lyftes frågan rörande behovet av en valberedning.
 - I och med att Partnerskap Bergslagsbanan inte är en egen juridisk person är det inte årsmötet som formellt beslutar om kommunernas representanter. Respektive kommun utser politiker och tjänsteperson som ska delta i partnerskapets möten.
- Dock föreslås att det utses en valberedning vilken inför årsmötet tar fram förslag på:
 - Ordförande för det kommande året
 - Deleger i arbetsutskottet för det kommande året

10. Övriga frågor

a. Inframs seminarium i Almedalen 230629

b. Inframdagen

10. Övriga frågor

Infram i Almedalen 230629

Hur många Suezkanaler finns det i Sverige?

När: Torsdag 29 juni 11:30-12:30

Plats: B-huset, Uppsala universitet, Huvudentré Cramérgatan 3, "B22"

Beskrivning av samhällsfrågan:

Innebär Sveriges Suezkanaler att svenskt näringslivs och välfärdssamhälle står på spel? De medel som finns till förfogande för transportinfrastruktur är redan idag otillräckliga vilket innebär att transporter alltmer riskerar att fastna i infrastrukturella "Suezkanaler".

Utökad information om evenemanget:

Den positiva utvecklingen i Sverige inom industrin och en starkt växande besöksnäring ställer utökade krav på transportinfrastrukturen. Hur ska medlen för transportinfrastruktur användas på bästa sätt för att svenskt näringsliv ska kunna bibehålla och utveckla sin konkurrenskraft och därmed säkra vårt välfärdssamhälle? En väl fungerande transportinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för seminariets föredragshållare Hitachi Energy, SSAB och Destination Sälenfjällen. Ur olika perspektiv ger de sin bild av vad som krävs av transportinfrastrukturen för att dessa världsledande näringar ska fortsätta utvecklas och bidra till Sveriges välfärd.

Medverkande:

Filip Elveling, Government and Institutional Relations Lead, Hitachi Energy

Carl Wangel, Head Governmental Relations Sweden, SSAB

Anders Bjernulf, Vd, Destination Sälenfjällen



10. Övriga frågor

- Inframdagen 231110 eller 231124, (klockan 09-00-12.00 med lunch efteråt)
 - Hur kommer den militära mobiliteten att ställa krav på transportsystemet och transportinfrastrukturen. Hur berörs kommuner, myndigheter och andra aktörer
 - Möjliga deltagare "närmast berörda" i Sveriges midja, tex I13, A9, Hemvärnet, Militärregionen och kanske F16, men också medverkan från Högkvarteret och/eller NATO skulle vara intressant. Även Trafikverket kommer att medverka.
 - Du kan medverka på plats i Borlänge Science park eller digitalt
 - Håll utkik på www.infram.se
 - Du kommer att få en mötesinbjudan via Outlook.

11. Nästa möte

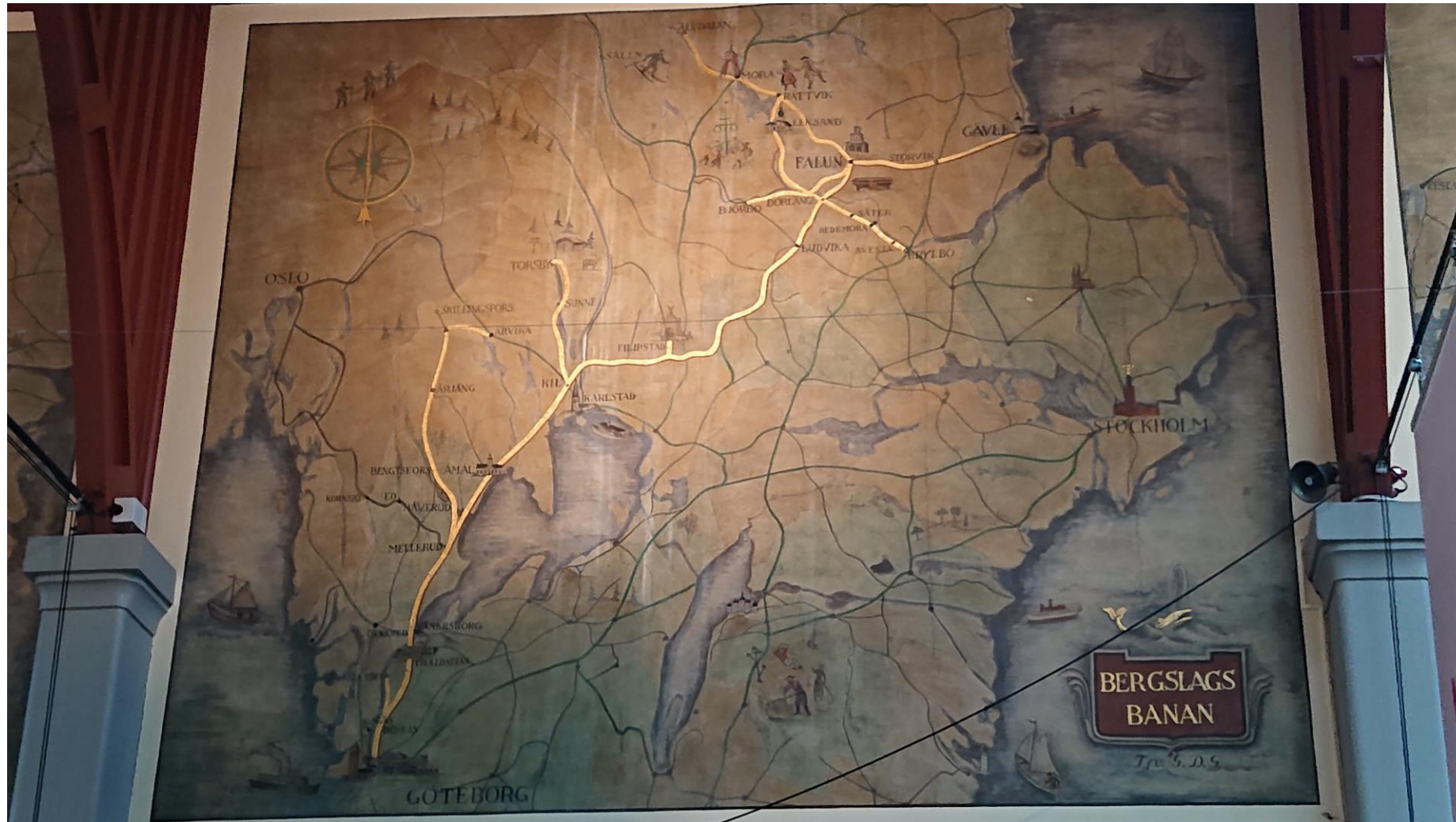
- Nästa möte genomförs 30 november kl.10.00 – 12.00, digitalt via Teams.

12. Mötets avslutande för de som inte önskar medverka vid punkt 13

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Flera nya medlemmar i lednings- och tjänstemannagruppen från och med detta möte.
- För att skapa en gemensam grund är det viktigt att berätta om historik, bakgrund, nuläge och vad som är på gång i arbetet inom Partnerskap Bergslagsbanan och Infram.
- För mer information, titta gärna in på www.bergslagsbanan.se och www.infram.se.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)



Målning på vägg i Göteborg C, foto: Mats Lindqvist

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Under 1800-talet hade Göteborg ett ekonomiskt liv som i mångt och mycket handlade om den internationella marknaden. Vikten av bra transportmöjligheter till och från inlandet var dock uppenbar.
- Inåt i Sverige var sedan gammalt Göta Älv den givna kommunikationsleden mot Vänerlandskapen. Trafiken hade kunnat växa tack vare de nya slussarna som byggts och inte minst genom kanalbygget på 1830-talet. Landsvägstransporter av tyngre föremål var dock inte möjlig. Järnvägen blev det som på allvar integrerade norra delar av landet med Göteborg.
- Göta Kanal och Västra Stambanan var en del i utbyggnaden av den svenska infrastrukturen och hade byggts med statliga medel. Bergslagsbanan byggdes dock med medel från andra håll. Någon större passagerartrafik räknade man inte med utan huvudsyftet var att få ned järn och annat gods från Bergslagen till Göteborg. Koncessionen som beviljades 1871 gavs till aktörer främst knutna till järnhanteringen i Dalsland, Värmland och Dalarna.
- Den först avsedda slutpunkten för Bergslagsbanan, Krossekärr vid Grebbestad, skulle dock ha påverkat Göteborg negativt. Tack vare de stora och inflytelserika intressen som fanns från staden drogs därför banan istället till Göteborg. När bolaget väl kom igång kom därför Göteborgs finansfamiljer att dominera.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Företaget var för samtiden mycket stort med ett initialt aktiekapital om 14 miljoner (1 miljon kronor 1873 motsvarar ca 62 miljoner kronor i dagens penningvärde, www.ekonomifakta.se). Dessutom tillkom en upplåning på 36 miljoner i form av obligationslån samt ett statslån på 5 miljoner. Under kommande år tillsköts ytterligare finansiering via bland annat banker och privata aktörer.
- Eftersom de privata intressena inte var tillräckliga och risken var uppenbar att bygganden av den sista bandelen mellan Kil och Göteborg kunde komma att skjutas på framtiden gick även Göteborgs stad in som aktieägare. För stadens del låg den förväntade vinsten i ökade inkomster av hamnavgifter till följd av en ökad export men också i form av ökad skattekraft hos göteborgarna.
- Banan byggdes i etapper. De första sträckorna öppnades för trafik 1875. 1879 stod banan helt klar.
- Efter Bergslagsbanans tillkomst lade flera av bruken i Bergslagen om sin export och lät den gå över Göteborg istället för ostkusthamnar.
- Bergslagsbanan kom alltså i praktiken till bland annat för att lokala intressen i Göteborg ville konkurrera om utskeppningen av Bergslagens rikedomar som annars riskerade att helt ta vägen över ostkusthamnarna.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- 1901 bildades ett konsortium i Göteborg (Enkla bolaget Bergslagsbanans intressenter) med avsikten att skaffa fler aktier i bolaget för att säkra stadens inflytande i järnvägen. Konsortiet och därmed Göteborgs stad kom därefter att kontrollera Bergslagsbanans Järnvägar AB (BJ) genom de aktier man ägde.
- Efter de inledande problemen var det god ekonomin hos BJ (vilket var ovanligt bland privata järnvägar), och vinsten blev många år stor. Vinster på 3-4 miljoner varje år var regel från omkring år 1900 vilket möjliggjorde aktieutdelningar på 4 till 6% mellan 1899 och 1920.
- BJ präglades också av framåtanda och innovationsriktighet. Exempel på detta var att BJ hade bland de snabbaste ånglok som funnits i Sverige, de fyra ångloken typ H3s från 1927-29 som hade en officiell toppfart på 100 km/h.
- År 1908 bildades trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle (GSG). Förutom BJ ingick Stockholm-Västerås-Bergslagsbanans Järnvägar (SWB) och Gävle-Dala Järnväg (GDJ). BJ övertog också aktiemajoriteten i GDJ samma år.



[BJ H3s112](#)
[Bild från Åmål 1927](#)
[Järnvägsmuseet](#)

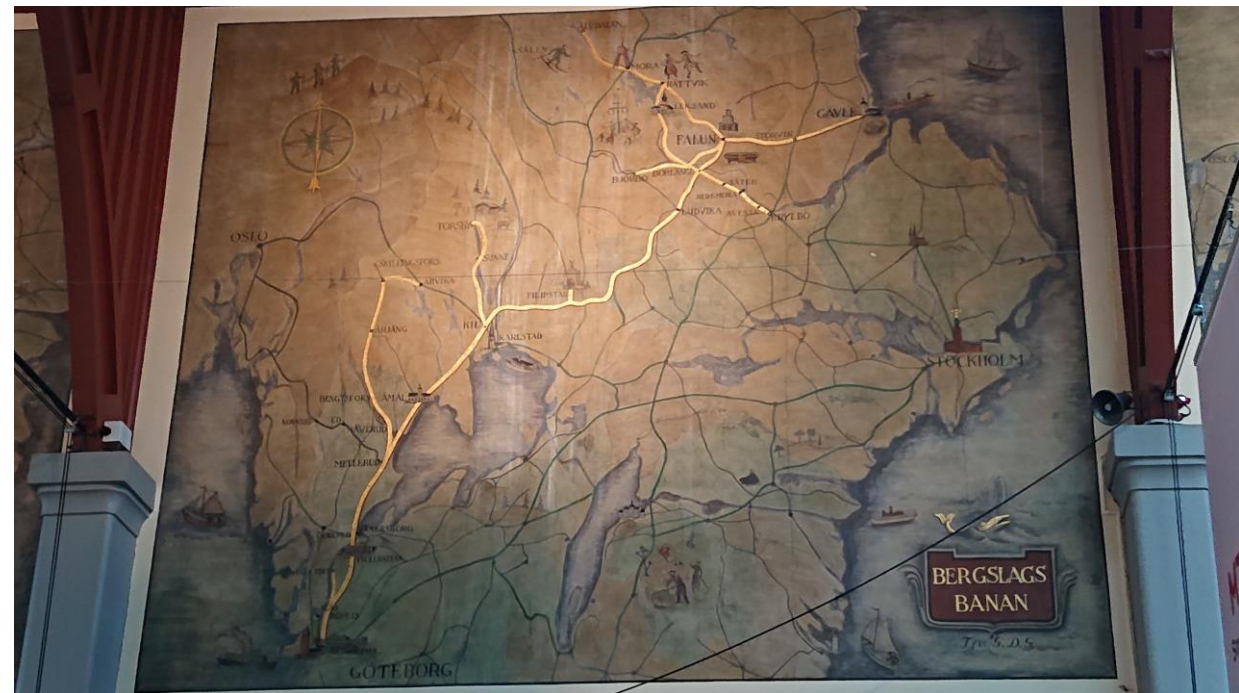
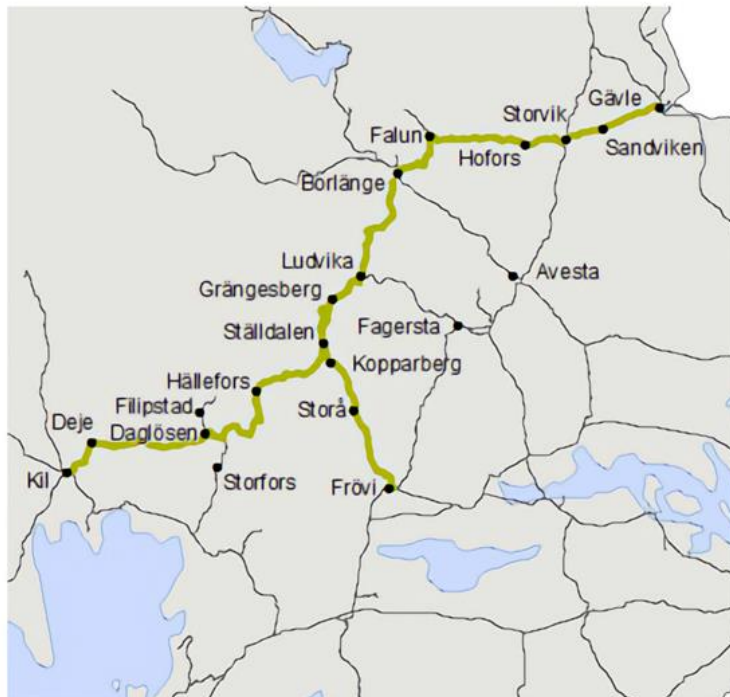
Källor: Bergslagsbanans Järnvägssällskaps Museiavdelning (bjmuseum.se), Det gamla Göteborg ([Bergslagsbanans Järnvägar AB | Göteborgs historia \(gamlagoteborg.se\)](#)), Järnvägshistoria ([Bergslagsbanan - Järnvägsgata \(xn--jrnvgshistoria-5hbd.se\)](#)), Trafikverket (www.trafikverket.se), Partnerskap Bergslagsbanan (www.bergslagsbanan.se)

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- 1913 var BJ i praktiken ett bolag som ägdes av Göteborgs stad via olika aktieinnehav. BJ var vad vi idag skulle kalla ett kommunalt bolag, men det ansågs då vara Sverige största privata transportföretag.
- 1919 lämnade SWB samarbetet och ombildning till Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle (GDG) med de två kvarvarande järnvägsbolagen som ägare och med Södra Dalarnes Järnväg (SDJ) som deltagare i förvaltningen. De olika bolagens trafik var dock alltjämt nära sammanknutna via stationerna i Ludvika (SWB) respektive Falun (GDJ). BJ kom även att sluta flera mindre järnvägar till sig såsom banan till Lilla Edet, banorna Mellerud-Arvika och Åmål-Årjäng samt Fryksdalsbanan.
- Under åren 1939-1946 elektrifierades huvudlinjen Göteborg-Kil-Falun och ett år senare förstatligades hela företaget för att 1948 bli en del av SJ. Då BJ, GDJ och GDG var lönsamma företag löstes de in till marknadsvärde. Huvudägarna, Göteborgs stad och Gävle stad var dock inte positiva till det statliga övertagandet: *"Eftersom BJ som nämnts hade goda finanser var huvudägaren Göteborgs stad inte positiva till att staten skulle ta över bolaget, men enligt 1939 års riksdagsbeslut skulle ju i princip alla järnvägar göras statliga. Staten fick betala över 80 miljoner för BJ. SJ tog över BJ:s trafik och även en hel del rullande materiel år 1948."*

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- År 1990 ändrade dåvarande Banverket namngivningen på många järnvägar och Bergslagsbanan fick då bli sträckan Gävle–Kil/Frövi, medan Kil–Göteborg (tillsammans med Kornsjö–Göteborg) fick heta Norge/Vänerbanan.



Källor: Bergslagens Järnvägsällskaps Museiavdelning (bjmuseum.se), Det gamla Göteborg ([Bergslagens Järnvägar AB | Göteborgs historia \(gamlagoteborg.se\)](http://Bergslagens Järnvägar AB | Göteborgs historia (gamlagoteborg.se))), Järnvägshistoria ([Bergslagsbanan - Järnvägsdata \(xn--jrnvgshistoria-5hbd.se\)](http://Bergslagsbanan - Järnvägsdata (xn--jrnvgshistoria-5hbd.se))), Trafikverket (www.trafikverket.se), Partnerskap Bergslagsbanan (www.bergslagsbanan.se)

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan
 - Partnerskap Bergslagsbanan bildades i januari 1996 och är ett samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Kommunerna som är medlemmar i partnerskapet är Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken.
 - Partnerskapet arbetar för förbättrad tillgänglighet på Bergslagsbanan och för utveckling av regionens näringsliv genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan.
 - Verksamheten har under åren resulterat i att regeringen utsett Bergslagsbanan till ett framtida huvudstråk.
 - Näringslivets och partnerskapets ansträngningar har sedan starten bidragit till att Bergslagsbanans standard har förbättrats avsevärt.
 - Partnerskapet drevs under perioden 2010-2012 som ett EU- projekt tillsammans med Region Gävleborg, Region Dalarna, Region Värmland och Regionförbundet Örebro. Idag finansieras partnerskapet av medlemskommunerna.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, organisation
 - Partnerskapets ledningsgrupp består av politiker utsedda av kommunerna. Vid mötena medverkar också av kommunerna utsedda tjänstepersoner.
 - Föreningens kansli finns fysiskt lokaliserat i Dalarna Science Park i Borlänge och består av en projektledare på 40% och en projektadministratör på 15%. Projektledarens och projektadministratörens arbetstid köps hos Falun Borlänge-regionen AB genom samarbetsavtal.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Ett stort antal rapporter och presentationer under åren, nedan ett urval (nås via www.bergslagsbanan.se)

 Påverkan Kommunikation Partnerskap Bergslagsbanan

 Slutrapport Påverkan Kommunikation Partnerskap Bergslagsbanan

 Kommunikationsplan 2010-2013

 Bergslagsbanan Systemanalys 2010 WSP

 Ueblivna investeringar 2011

 Järnvägsutredning dubbelspår Falun-Borlänge

 Bergslagsbanan Regionalekonomi WSP 2012

 Idéstudie Falun-Storvik fyrstegsprincipen 2012

 Antal godståg Bergslagsbanan 2012

 PM Investeringsstrategier för idéstudie Falun-Storvik 2012

 Kapacitetshöjning Falun - Borlänge 2011

 Åtgärder för effektivare Bergslagsbana 2011

 Yttrande till Trafikverket 2011

 Yttrande Kapacitetsutredning TRV

 Kompetensförsörjningsanalys Bergslagsbanan 2011

 Effektiviseringsmöjligheter Gävle - Borlänge - Frövi 2011

 Yttande kapacitetsuppdrag TRV 2011

 Slutrapport utvärdering 2010-2012

 Systemanalys Gävle Göteborg 2011

 Brev till TRV ang TEN-T E16 och stråket Väster om Väneren 2011

 Industrispår railrex 2011

 Idéstudie Borlänge kombiterminal 2010

 Godsstrategi BV 2010

 14 punkter för Svensk logistik 2010

 SamTran 2009

 Projektspecifikation_2009

 Näringslivets transportråd 2009

 Nyckelstråket slutrapport 2009

 PM Effektivare tågtrafik i Bergslagen 2009

 Tågpendling i Dalarna 2008

 Tågpendling i Dalarna Bilaga 2008

 Näringslivets Transportråd 2008

 Nationell godsanalys 2008

 Godståg genom Bergslagen idéstudie 2009

 Funktionsutredning Borlänge - Örebro 2009

 Effektiv godstrafik på Bergslagsbanan

 Botniska korridoren 2008

 Regional persontrafik Bergslagsbanan 2007

 Bergslagen regional persontrafik 2007

 Godstrafik del2 2007

 Bergslagsbanan som pilotanläggning powerpoint

 Bergslagsbanan som pilotanläggning

 Godstrafik del1 2005

 Vision Bergslagsbanan 2001

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022-2033
 - Vart fjärde år beslutar regeringen om en ny Nationell plan för transportinfrastrukturen.
 - Att ta fram en Nationell plan för transportinfrastrukturen är en flera år lång process med flera steg. Inför regeringens beslut i juni 2022 om den nationella planen för 2022-2033 har de fyra stråk som ingår i Infram (Infrastruktur för framtiden), Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16 samverkat.
 - Under våren 2021 analyserades Infrastrukturpropositionen och inspel från Trafikverket rörande denna. Under sommaren och tidig höst 2021 analyserades Riksdagens åtgärdsplanedirektiv till Trafikverket. Båda analyserna delgavs till Partnerskap Bergslagsbanans medlemmar och de övriga stråkens medlemmar.
 - Trafikverkets åtgärdsplaneförslag presenterades 211130, samtidigt remitterades förslaget. Under december 2021 och januari 2022 arbetade Infram med förslag på remissvar vilket levererades till kommunerna för eventuella synpunkter 220104. Slutligt svar underskrivet av respektive stråks ordförande skickades till Regeringskansliet 220223.
 - 220607 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022-2033
 - Trafikverket tog under sommaren och hösten 2022 fram ett PM som beskriver skillnaden mellan Trafikverkets åtgärdsförslag och regeringens beslut. Detta levererades i oktober. I Bilaga 1 till denna PM beskrivs de tidsmässiga och ekonomiska förutsättningar för respektive objekt. Nedan ett utdrag ur Bilaga 1, med de objekt som är direkt och indirekt kopplade till Bergslagsbanan. Observera att det utöver detta också sker ett antal mindre åtgärder.

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									
					2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (10% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Trångsektorsanslag	Län/Trångsektorsinfraavgift	Medfinans	Samfinans öv.	Extern del	Trångsektorsanslag	Län/Trångsektorsinfraavgift	Medfinans	Samfinans öv.	Extern del
2025-2027	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	170	175	170	175	30%	123	228									0	
Pågående	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning	301	517	301	588										22	40	9	
2025-2027	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	5 684	7 237	5 684	7 326	13%	6 390	8 263				0					89	
2028-2033	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112	115	112	115	30%	81	150										
Pågående	Järnväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	152	465	178	494										27		30	
2028-2033	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	105	109	136	141	30%	99	183									32	
Pågående	Järnväg	Örebro Gävleborg Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	598	953	598	953													
Pågående	Järnväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerö, dubbelspår, etapp 1	124	2 066	124	2 067												1	

Vi planerar en mängd kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder

- De kommande fem åren planeras (axplock av åtgärder):
- Kapacitetshöjande/hastighetshöjande åtgärder samt säkerhetsåtgärder
 - Trimningsåtgärder ex mellanblock, samtidiga infarter, plankorsningsåtgärder
- Reinvesteringar
 - Spårbyten
 - Kontaktledningsbyten
- Flertal utredningar
 - Planläggningsprocess startas upp för dubbelspår Gävle-Forsbacka (ingår i objektet Gävle-Kringlan)
 - Strategi för Bergslagsbanan

Vi arbetar med hela stråket, samordnar och planerar åtgärder där de gör bäst nytta

- Trimningsåtgärder paketeras –
- Ökar kapacitet på hela banan
- Mellanblock – tågen kan gå tätare
- ESIK – samtidig infart
- Hastighetshöjande åtgärder, signalåtgärder, plankorsningsåtgärder

Namngivna objekt i nationell plan 2022-2033 i Region Mitt

- Dubbelspår Gävle-Forsbacka (ingår i objektet Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan kapacitetshöjning totalkostnad ca 7,3 miljarder)
Planerad byggstart år 2027
- Gävle Västra, ny regionalstågstation vid Gävle sjukhus (Regionala planen)
- Falun-Borlänge kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder ca 170 mkr,
Planerad byggstart år 2024
- Långa tåg, mötesspår förlängning för 750 m långa tåg (Gräsberg)
planerad byggstart kring år 2030
- Gävle hamn elektrifiering samt kapacitetsökning

BERGSLAGSBANAN, Nulägesbild förändringar kan ske framöver

Borlänge-Falun

- Falun-Borlänge, klimatåtgärder Utredning 2024
- Falun-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder 2024-2025
- Ornäs, ESIK 2024-2025

- 5 vägskydd byts till ALEX-teknik, NUVA 2024
- Hinsnoret, växelbyte PRO: 2029

Falun-Storvik

- Storvik-Falun, mellanblock 2023
- Granstanda samtidig infart 2023
- Falun, signalåtgärder 2023
- Storvik-Falun, hastighetshöjande åtgärder 2025

- Plankorsning Fäbodäcksvägen, säkerhetshöjande åtgärder 2023
- Hofors, säkerhetshöjande åtgärder plattformsovergång 2024
- Falun, kontaktledningsupprustning spårväxelbyte 2023

Storvik-Gävle

- Gävle-Storvik, upprustning ställverk 2022-2023
- Storvik, konvertering till optoslingor (m85) 2023
- Storvik, utbyte centralenhet ställverk 85 till ställverk 95 2024-2025
- Gävle-Storvik, växelbyte 2031

- Storvik, signalåtgärder Pågår
- Gävle-Storvik, hastighetshöjande åtgärder Pågår-2023
- Gävle-Forsbacka, ny linjesträckning inkl ny regionalåtgångstation vid Gävle sjukhus (Gävle Västra) Planläggningsprocess: Pågår-2025
- Sandviken, samtidig infart 2028

Underhållsåtgärder
Underhåll nationella projekt
Investeringar

Årtalen anger produktionsår, observera att tiderna kan justeras.



BERGSLAGSBANAN

Grängesberg-Ludvika

Grängesberg bangård, kontaktledningsbyte 2022-2023

Silverhördsspåret, kontaktledningsbyte, spår- och växelbyte, broreparation 2025-2027

Grängesberg, broreparationer 2026-2027

Ludvika ESIK, samtidig infart 2025

Grängesberg, kapacitet, säkerhet och tillgänglighet 2027

Borlänge-Ludvika

2 vägskydd byts till ny modern ALEX-teknik, NUVA 2025-2026

Klenshyttan, klimatåtgärd Tidigast 2024

Långa tåg Gräsberg, förlängning mötesspår Tidigast ca 2030

Bro över Dalälven vid Domnarvet (SSP), reparation Pågår-2023

Borlänge, utbyte av rangerställverk 2023-2024

Borlänge, Kontaktledning, upprustning (spårdiket) 2025

Borlänge rangerbangård, kontaktledning, upprustning 2029

Ludvika-Ulvshyttan, spår- och växelbyte 2026-2027

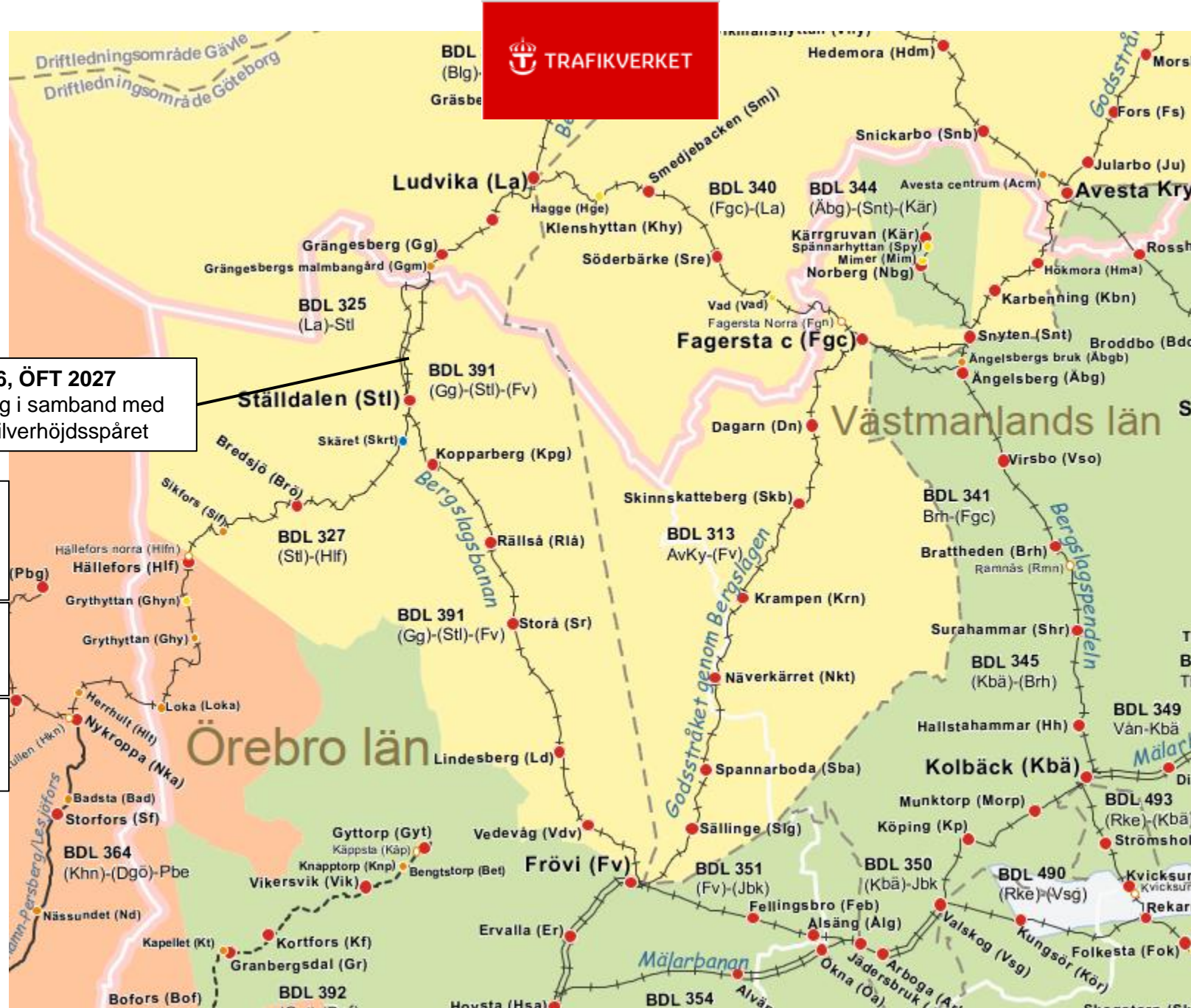
Underhållsåtgärder
Underhåll nationella projekt
Investeringar

Årtalen anger produktionsår, observera att tiderna kan justeras.

Effekter

- Hastighetshöjande åtgärder mellan Gävle-Borlänge ger en förkortad restid mellan 5-7 min
- Åtgärderna ger även ökad kapacitet och robusthet/punktlighet
- Möjliggör trafikupplägg med systemmöte i Borlänge, Falun, Granstanda och Gävle (Hagatröm), skogstid endast i Granstanda.
- Restiden Borlänge-Frövi kortas till ca 1 h 46 min (idag varierar restiden mellan 1 h 49 min – 1 h 57 min).





Strategi för Bergslagsbanan

- Vi ska ta fram åtgärder mer eller mindre omfattande, på lång och kort sikt, trimningsåtgärder, etappvisa
- Fokus på förbättrad kapacitet
- Nya etableringar kan eventuellt innebära ökade behov av åtgärder
- Underlag till kommande planer
- Strategi för hela stråket (över regionala gränser)
- Planerar utifrån fyrstegsprincipen
- Åtgärder där man kan få störst effekt
- Strategi klar vid årsskiftet 2023/2024

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, effektmål och vision enligt beslutad verksamhetsplan

- **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.

- **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.

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, kortsiktiga mål enligt beslutad verksamhetsplan

- **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.

Arbetet med Nationell plan för transportsystemet 2026-2037

1. Process (obs, processen är indikativ, inte definitiv)

- Regeringen har 230620 givit uppdrag till Trafikverket att ta fram Inriktningsunderlag, Trafikverket ska leverera 240115.

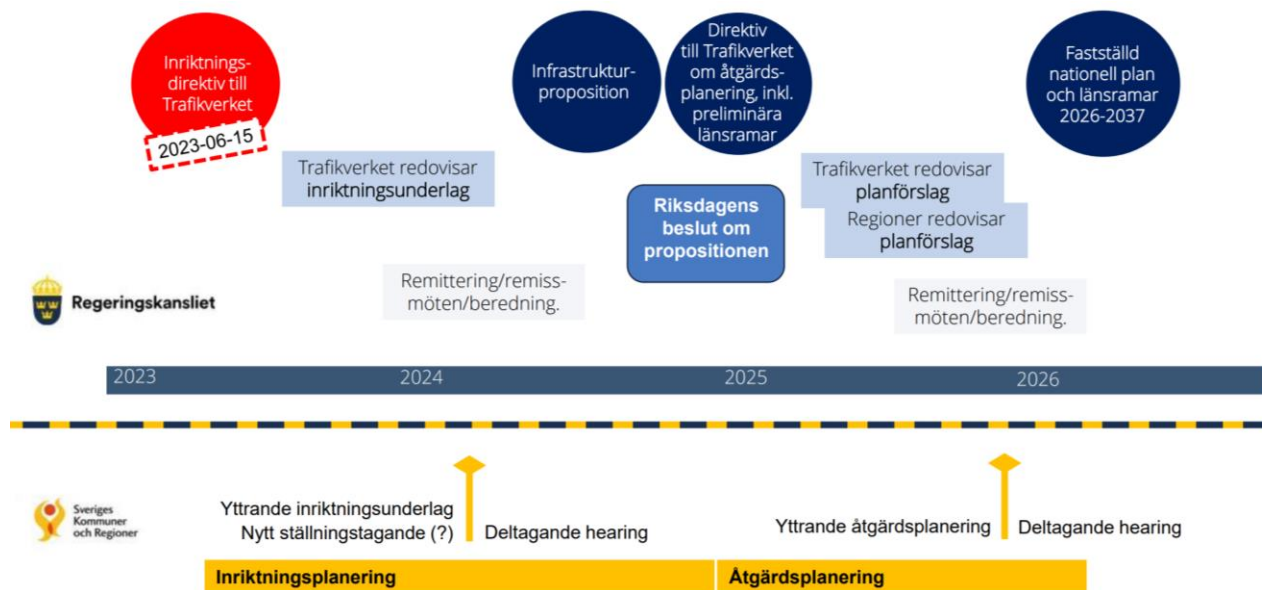


Bild lånad från SKR

1. Infram kommer som vid förra Nationella planen att på uppdrag av stråken i varje steg av processen bedriva påverkansarbete, medverka vid hearings och andra möten, analysera av regering, trafikverket och andra publicerade dokument och skriva remissvar.

- De texter som skrivs kommer att vara sakliga och baserat på transportbehoven beskriva behovet av transportinfrastruktur i Sveriges midja.

2. Behovet av stöd från politiker och tjänstepersoner i våra ägarkommuner

- Vikten av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja ska finnas i beslutsfattares hjärnor långt innan och då de tar beslut.
 - Vi behöver kommunicera våra behov i Riksdag, regering och hos Trafikverket.
 - Använd alla de kontakter du har och påtala så ofta du kommer åt behovet av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja.
 - Påverka både i formella och informella sammanhang

13. Information/historik om Bergslagsbanan (Mats Lindqvist)

- Partnerskap Bergslagsbanan, samarbete inom Infram (Infrastruktur för framtiden), se verksamhetsplan
 - 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. Genom detta samarbete kan Bergslagsbanan få en större tyngd och ta sig igenom bruset på ett bättre sätt än om respektive stråk agerar själva.
- Aktiviteter genom Infram
 - Lobbying
 - Kravställare på riksdag och regering
 - Kravställare Trafikverket
 - Kommunikation
 - Tätare samarbete med industri/näringsliv