

Verksamhetsberättelse Partnerskap Bergslagsbanan för 2023

Fastställd efter Lednings- och tjänstemannagruppsmötet 24MMDD

Mats Lindqvist, Eva Mikkelsen

1. Verksamhetsinriktning	1
2. Medlemmar	3
3. Lednings- och tjänstemannagrupp och kansli	3
4. Verksamhetsbeskrivning	5
5. Förkortningar/begrepp.....	11

1. Verksamhetsinriktning

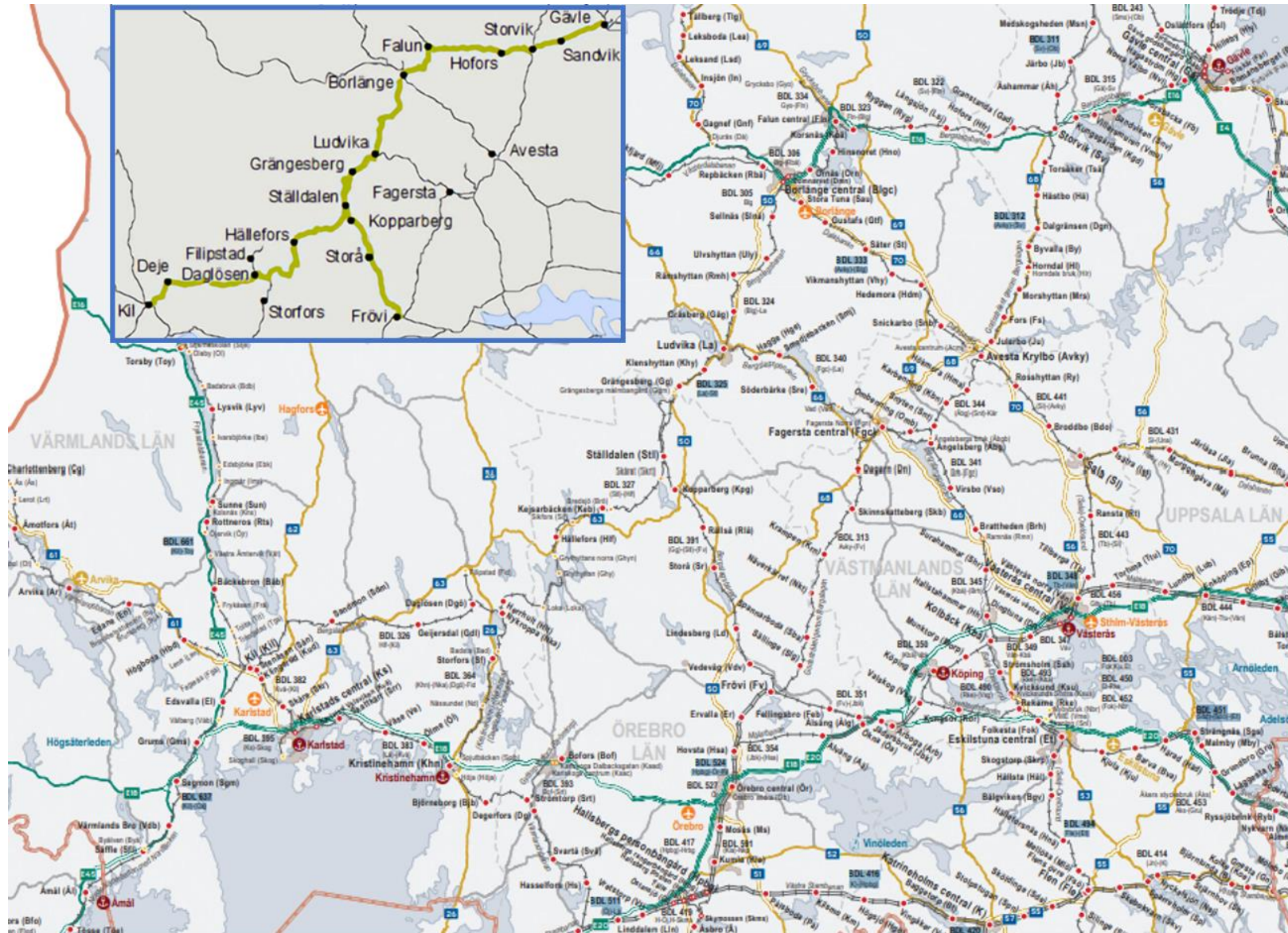
Partnerskap Bergslagsbanan arbetar för en förbättrad infrastruktur som främjar Sveriges midjas (Bergslagens) utveckling och tillväxt.

Förutsättningar:

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

Bergslagsbanan bidrar till att knyta samman två av Sveriges största hamnar, Göteborg och Gävle. Järnvägen sträcker sig från Gävle via Storvik, Falun, Borlänge och Ludvika vidare mot Ställdalen där banan delas och fortsätter mot Frövi och Kil där den ansluter vidare till Göteborg. Stråket har viktiga kopplingar till tex. Värmlandsbanan, Västra stambanan, Bergslagsdiagonalen, Godsstråket genom Bergslagen, Dalabanan, Norra stambanan och Ostkustbanan.

I kartorna nedan beskrivs Bergslagsbanans sträckning, dess anslutningar till andra järnvägsstråk och hur stråket knyter an till vägstråk och knutpunkter. För fullständiga kartor, se länkar under bilden.



Bergslagsbanan. Källa: Trafikverket, [Transportslagsövergripande Sverigekarta \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/), [Bergslagsbanan - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

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.

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.

Falun/Borlänge tillsammans med Gävle innebär ett befolkningskluster som kan mäta sig med Sveriges storstadsregioner. Bergslagsbanan innebär också att kommunerna norr om Örebro blir en del av en storstadsregion.

Redan idag är Bergslagsbanan en känslig pulsåder för industrin. En alltför tunn pulsåder. De industrisatsningar som sker i norra Sverige i kombination med de satsningar som sker i Sveriges midja 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. Medlemmar

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 drevs som ett EU- projekt under perioden 2010–2012 tillsammans med Region Gävleborg, Region Dalarna, Region Värmland och Regionförbundet Örebro. Idag finansieras partnerskapet enbart av medlemskommunerna.

3. Lednings- och tjänstemannagrupp och kansli

3.1. Lednings- och tjänstemannagrupp

Bengt Storbacka, kommunalråd i Lindesberg har varit ordförande för partnerskapet. I arbetsutskottet har Bengt Storbacka, Lindesberg, Harald Knutsen, Gävle, Eva Mikkelsen och Mats Lindqvist, kansliet medverkat. Efter att Mikael Pulkkinen, Hällefors, avgått har under senhösten 2023 Jenny Palmqvist, Borlänge kommun, tillträtt.

Bergslagsbanans ledningsgrupp

Kommun	Ledamot
Borlänge kommun	Ulrik Bergman
Falu kommun	Anders Lindh
Falu kommun	Jonas Grenfeldt
Filipstads kommun	Christer Olsson
Forshaga kommun	Per Lawén
Gävle kommun	Daniel Olsson
Hofors Kommun	Tomas Isaksson
Hällefors kommun	Kent Grängstedt
Hällefors kommun	Göran Strömqvist
Karlstads kommun	Anders Tallgren
Karlstads kommun	Linda Larsson
Kils kommun	Anders Johansson
Lindesbergs kommun	Tom Persson
Lindesbergs kommun	Bengt Storbacka, Ordförande
Ljusnarsbergs kommun	Ewa-Leena Johansson
Ljusnarsbergs kommun	Mats Larsson
Ludvika kommun	Leif Pettersson
Sandvikens kommun	Peter Kärnström
Sandvikens kommun	Maria Persson
Sandvikens kommun	Per-Ola Grönberg
Smedjebackens kommun	Ingemar Hellström
Smedjebackens kommun	Fredrik Rönning

Bergslagsbanans tjänstemannagrupp

Borlänge kommun	Per Sjölander
Borlänge kommun	Jenny Palmqvist
Falu kommun	Anna-Lena Söderlind
Filipstads kommun	Inge Nilsson Piehl
Forshaga kommun	Torbjörn Falk
Gävle hamn	Fredrik Svanbom
Gävle hamn	Linda Astner
Gävle kommun	Harald Knutsen
Hofors Kommun	Fredrik Sundqvist
Hällefors kommun	Mikael Pulkkinen
Karlstads kommun	Marcus Ekholm
Karlstads kommun	Stefan Eriksson
Kils kommun	Malin Lovendal
Lindesbergs kommun	Martina Björck
Ljusnarsbergs kommun	Mikael Haapala
Ludvika kommun	Filip Olsson
Ludvika kommun	Anna-Karin Grönvold
Sandvikens kommun	Pär Järvström
Länsstyrelsen Värmland	Emil Jessen
Länsstyrelsen	Johanna Hygerth
Länsstyrelsen	Aila Kollenhag
Region Värmland	Eleonore Åkerlund
Region Värmland	Marcus Smedman
Region Västmanland	Mohammad Sabet
Västra Götalands regionen	Max Falk
Region Dalarna	Martina Hellgren
Region Dalarna	Susanne Nicklasson
Region Dalarna	Kenth Söderlund
Intresseföreningen Bergslaget	Anders Edström

3.2. Kansli

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. I övrigt upphandlas de tjänster som behövs för verksamheten.

Projektadministratör är Eva Mikkelsen, projektledare är Mats Lindqvist.

3.3. Stadgar

Under året har införts stadgar för att skapa tydligare formalia för partnerskapet.

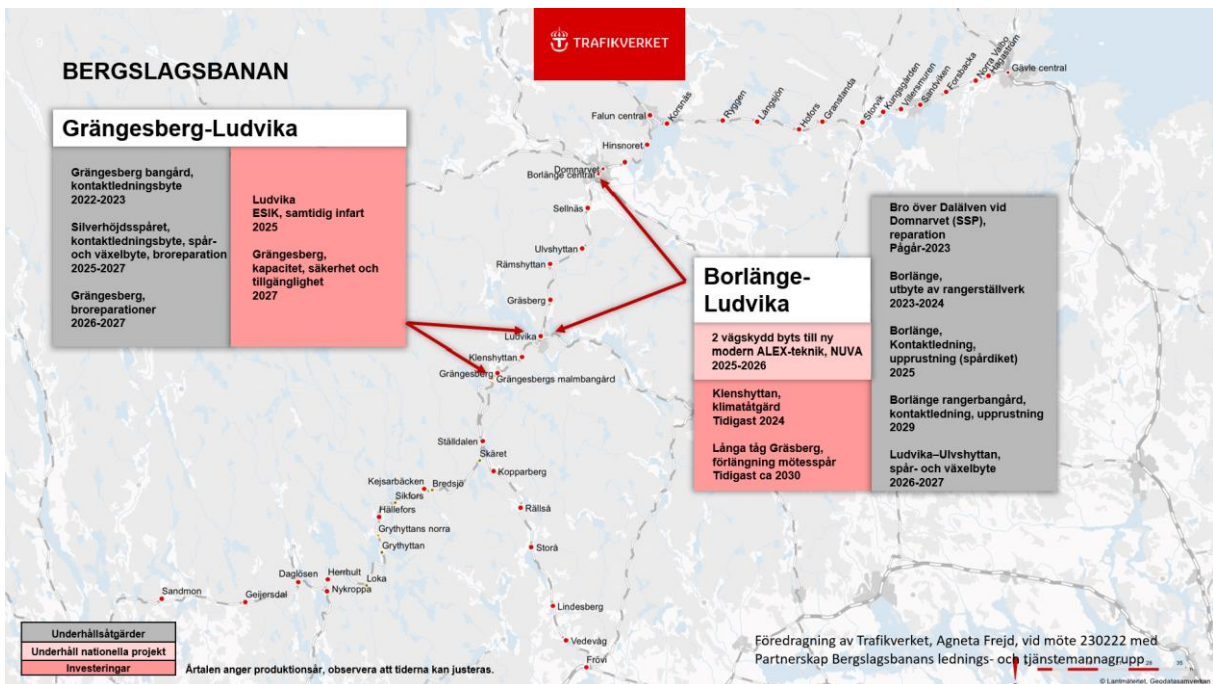
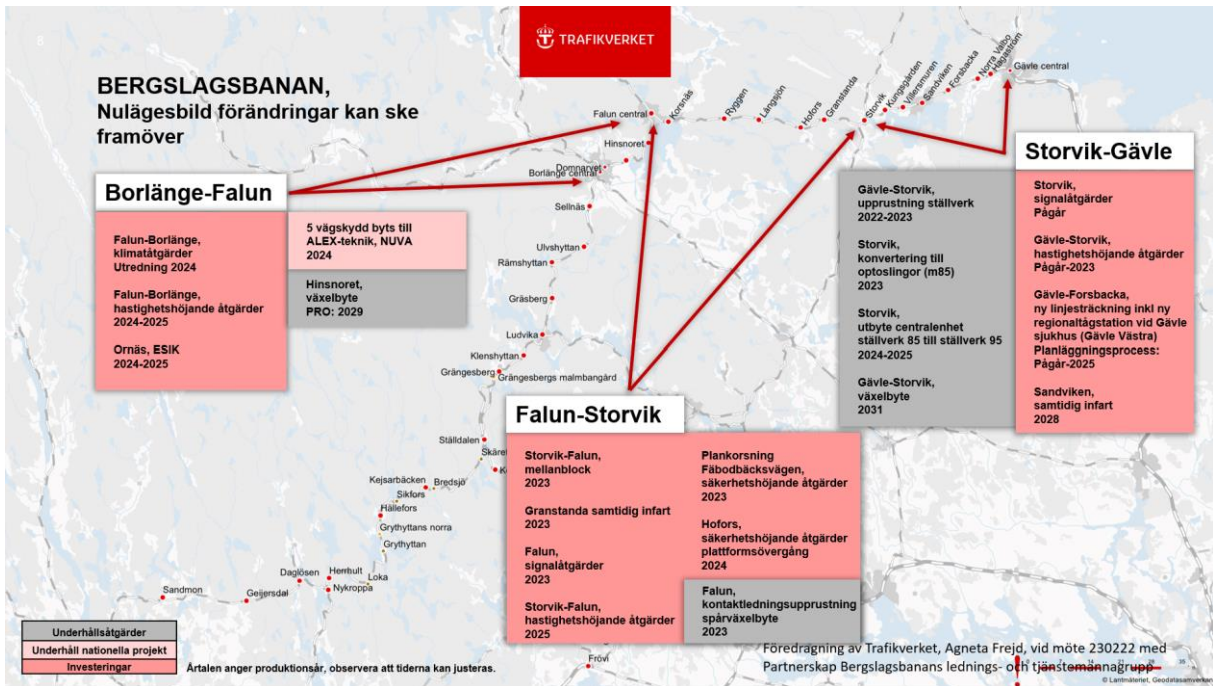
4. Verksamhetsbeskrivning

4.1. Satsningar längs banan

Trafikverket (källa: Trafikverket Agneta Frejd vid lednings- och tjänstemannagruppsmöte 230222) avser att under de kommande fem åren att genomföra (axplock):

- 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
- Trafikverket 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 dåvarande Trafikverket 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

Nedanstående bilder från Trafikverket (källa: Trafikverket Agneta Frejd vid lednings- och tjänstemannagruppsmöte 230222) beskriver pågående och kommande åtgärder:





Effekter (källa: Trafikverket Agneta Frejd vid lednings- och tjänstemannagruppsmöte 230222)

- 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 (Hagastrom), 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).

Trafikverket avsåg också att under 2023 ta fram en strategi för Bergslagsbanan, för hela stråket över regionala gränser. Strategin är underlag till kommande planer.

4.2. Partnerskapets möten

De restriktioner rörande resande och social distansering Coronapandemin innebar har lärt oss att det är möjligt att genomföra kvalitativt bra möten digitalt. Samtliga av årets möten har genomförts digitalt.

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

Arbetsutskottet har haft fyra möten inför lednings- och tjänstemannagruppsmötena.

4.3. Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022–2033

220607 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Mer information om denna plan och utfallet för Dalabanan finns i verksamhetsberättelsen för Dalabanans intressenter för året 2022.

Att ta fram en Nationell plan för transportinfrastrukturen är en lång process. 2023 var i viss mån ett "mellanår" innan arbetet startar med nästa plan. För mer information om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 se 4.4 nedan.

Det är viktigt att, oavsett om medel tilldelats eller inte i den Nationella planen för 2022–2033 till de satsningar vi önskar ska genomföras på Bergslagsbanan, vi är mycket tydliga med vad vi vill ska ske. Detta lägger grund för fortsatt påverkansarbete inför nästa Nationella plan (2026–2037).

4.4. Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen gav Trafikverket 230620 i uppdrag att ta fram Inriktningsunderlag. Underlaget ska ligga till grund för regeringens infrastrukturproposition med förslag till ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för kommande planperiod.

I inriktningsunderlaget ska Trafikverket beskriva möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling med övergripande beskrivningar av åtgärder och deras konsekvenser för infrastrukturen och måluppfyllelse.

Samtidigt som uppdraget 15 januari 2024 redovisas till regeringen går uppdraget på remiss till berörda remissinstanser.

Infram har på de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16s uppdrag under hösten levererat en inlägga till Trafikverket. Inlagan beskriver Sveriges midjas framtida behov med målsättningen att Trafikverket beaktar detta i inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037. Inlagan skrevs under av de fyra stråkens ordföranden och levererades 2023-11-07.

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.

4.5. Effektiviserad samverkan via Infram (Infrastruktur för framtiden)

4.5.1. Vad är Infram

Infram är ett samarbete mellan de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16. Tillsammans passerar stråken genom 7 regioner och 38 kommuner med 1,2 miljoner invånare. Gemensamt arbetar vi för strategiska satsningar på väg- och järnvägsnätet i Bergslagen och i Sveriges midja. Hela 40 procent av Sveriges export är beroende av väl fungerande transport i Bergslagen. Genom att jobba tillsammans blir vi starka och har goda möjligheter att påverka framtidens flöden och infrastrukturinvesteringar.

Infram genomför ett flertal påverkansaktiviteter på bland annat arenor som Transportforum och Almedalen. Vi arrangerar även två Infram-dagar som når åhörare från både riksdag och regering i syfte att belysa behoven av fler investeringar och förbättrad infrastruktur i Sveriges midja. Mer om detta nedan.

4.5.2. Vad ska Infram uppnå

Under 2021 arbetades det, för att effektivisera påverkansarbetet för Dalabanans intressenter och partnerskapen för respektive Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen och E16, fram ett förslag på gemensamt arbetssätt. Detta diskuterades med och förankrades hos de fyra

organisationernas respektive ordföranden i början av november 2021. Därefter gjordes en förankring i respektive organisations styrelser/ledningsgrupper. Grundläggande uppdrag är att vi via Infram ska etablera ett koordinerat samarbete mellan stråken för att skapa en ännu bättre och effektivare påverkansplattform som gynnar stråken och därmed Sveriges midja (Bergslagen).

Under 2022 arbetade Infram enligt det då beslutade uppdraget. Under 2023 har arbetet fortsatt enligt detta. Men kansliet har också, baserat på det uppdrag kansliet fick av ordförandena november 2022, utarbetat ett möjligt arbetssätt för att utveckla Infram, bland annat möjliggöra för näringslivsaktörer att bli medlemmar i Infram. Se nedan under punkt 4.5.6.

4.5.3. Inframdagen

Genom kommunikationskanalen Infram har Dalabanans intressenter tillsammans med partnerskapen för Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen och E16 medverkat i Inframdagen. 230324 var temat "Innovationer inom transportsektorn med hållbarhet och framtid som drivkraft". 231124 var temat "Hur påverkar Försvarmaktens och NATOs ökade transportbehov Sverige, i stort och i vardagen?"

Vid båda tillfällena var det mycket intressanta föredragshållare som lockade en publik på över 100 personer per gång. Arrangemangen kunde, i och med helt släppta pandemirestriktioner, genomföras också med publik på plats parallellt med den digitala sändningen. Konstateras kan att s.k. hybridlösningar med publik både på plats och via digitala lösningar kommer att vara en nödvändighet och möjlighet framöver. Med stor sannolikhet har vi på detta sätt fångat publik som annars inte skulle haft möjlighet att medverka, till exempel Riksdagsledamöter.

4.5.4. Kommun- och företagsbesök

För att bedriva ett effektivt påverkansarbete besöker Infram våra kommuner och framstående företag i dessa. Vårt påverkansarbete ska i grunden baseras på de behov och önskemål näringsliv och samhälle har rörande transporter och transportinfrastruktur. Argument som baseras på dessa behov och krav blir kraftfulla och svåremotsagda när de förs fram som grund för investeringar.

Arbetet genomförs baserat på den input vi fått från kommuner, dvs vi träffar de företag/organisationer som kommuner föreslagit som bra kontakter. De kommuner som ännu inte lämnat kontakter får gärna göra det.

4.5.5. Almedalen 230627–30

Infram medverkade i Almedalen med ett seminarium 230629 med temat "Hur många Suezkanaler finns det i Sverige?". Medverkade gjorde Filip Elveling, Government and Institutional Relations Lead, Hitachi Energy, Carl Wangel, Head Governmental Relations Sweden, SSAB och Anders Bjernulf, Vd, Destination Sälenfjällen.

Vid seminariet diskuterades:

- Om Sveriges Suezkanaler innebär att svenskt näringsliv 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".
- 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 gav de sin bild av vad som krävs av transportinfrastrukturen för att dessa världsledande näringar ska fortsätta utvecklas och bidra till Sveriges välfärd.

4.5.6. Fortsatt arbete inom Infram

I november 2022 genomfördes ett möte med de fyra stråkens ordföranden. Fokus vid mötet var att diskutera hur Inframs arbete skulle utvecklas och drivas framåt med stråken som bas. 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.

Vid mötet i november 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

Vid mötet beslutades att kansliet (Eva, Sofia och Mats) får i uppdrag att undersöka hur andra intresseorganisationer gjort för att möjliggöra medlemskap, tex medlemsavgifter och därefter ta fram ett förslag för stråkens ordförandens beslut.

Under 2023 har ett koncept för Inframs utveckling tagits fram där det bland annat konstaterats att:

- 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.
 - Just nu har vi en positiv våg att rida på SKR och arbetet mot ny Nationell plan för transportinfrastruktur.

Kansliet fick vid ordförandemötet i augusti 2023 i uppdrag att ta fram förslag på handlingsplan och kostnadsbedömningar för etableringsfasen av ett utvecklat Infram:

- Beräknat behov av tillskott för etableringsfasen är ca 180 000 kr/stråk (medlen för detta finns i respektive stråks kassa, inga extra tillskott behövs från medlemmarna).
- Presenterades för stråkens ordförande 230929 och reviderades efter synpunkter från ordföranden 231018.
- Avstämning av idén med företag och Mellansvenska handelskammaren.
- Föredragning av förslaget i respektive stråks styrelser innan årets utgång för ev. synpunkter genomfördes.
- Alla fyra stråks styrelser godkände under senhösten det föreslagna finansieringstillskottet innebärande att start av arbetet kan ske i början av 2024.

4.6. Samverkan

Under året har dialog förts med både SJ, Martin Drakenberg, och med Tåg i Bergslagen, Maja Rapp. Avstämningar har under hösten genomförts med bland annat infrastrukturstrategerna på Region Dalarna, med landshövdingen i Värmland, med Mellansvenska handelskammaren, med Bottniska korridoren och med Trafikverket. Infram har också genomfört besök hos kommuner och företag, se punkt Kommun- och företagsbesök ovan.

4.7. Påverkan/kommunikation

Utöver det som nämns i texten ovan har Bergslagsbanan profilerats i flera sammanhang. Bland annat har uppföljningen av Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022–2033 (se ovan) möjliggjort indirekt och direkt påverkansarbete för att främja Bergslagsbanan.

I alla sammanhang där Infram medverkar lyfts Bergslagsbanan. Det långsiktiga arbetet inom ramen för Infram (se ovan) har påbörjats vilket ytterligare kommer att lyfta behovet av att utveckla Bergslagsbanan.

Också medverkan vid möten, tex Järnvägsform Norr och Oslo-Stockholm 2.55 har möjliggjort dialog med både tjänstepersoner och politiker.

5. Förkortningar/begrepp

COTIF: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

ERTMS: European Rail Traffic Management System

ESIK: Enkelspår Samtidig Infart Kort station

ETCS: European Train Control System

GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway

NJDB: Nationell järnvägsdatabas

OSS: One-Stop Shop

RNE: RailNetEurope

STAX: största tillåtna axellast

STH: största tillåtna hastighet

STVM: största tillåtna vikt per meter

TAF/TAP- TSI: EU-förordningarna Telematic Applications for Freight (TAF TSI) och Telematic Applications for Passenger services (TAP TSI), som syftar till att harmonisera kommunikationen mellan aktörer i järnvägsbranschen i Europa.

TDOK: Trafikverksdokument

TTJ: Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg

TSD: teknisk specifikation för driftskompatibilitet

Källor:

[Trafikverket, Järnvägsnätsbeskrivning 2025](#)

[Järnvägstermer - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Versionshantering:

Version 0.1 240130	ML
Version 0.2 240131	ML
Version 0.3 240201	EM
Version 0.4 240201	ML
Version 0.5 240209	EM o ML, efter avstämning i AU 240206