

PARTNERSKAP  
**BERGSLAGS-  
BANAN**

---

## **Verksamhetsplan 2009-2012**

### **Innehållsförteckning**

Inledning.....	1
<i>Bakgrund</i> .....	2
Verksamhet och budget.....	3
<i>År 2009</i> .....	3
<i>Perioden 2010-2012</i> .....	3
Finansiering.....	6
<i>År 2009</i> .....	6
<i>Perioden 2010-2012</i> .....	6

### **Inledning**

Föreliggande verksamhetsplan antogs av Partnerskap Bergslagsbanans ledningsgrupp 2009-03-12.

Partnerskap Bergslagsbanan, som bildades i januari 1996, har under senare år inriktat verksamheten mot att på en relativt översiktlig nivå följa den pågående långsiktiga åtgärdsplaneringen för perioden 2010-2021. Ett liknande förhållningssätt har även tillämpats beträffande Banverkets arbete med treåriga verksamhetsplaner och verkets aktiviteter inom den fysiska planeringsprocessen.

I takt med att trafikverkens arbete med åtgärdsplanering intensifierats har dock ambitionsnivån för partnerskapets agerande höjts, se beskrivning av verksamhet år 2009 nedan. Det föreligger dock ett behov av att klargöra inriktning och ambitionsnivå för kommande års verksamhet. Föreliggande verksamhetsplan anger en höjd aktivitets- och ambitionsnivå vad gäller Partnerskap Bergslagsbanans arbete under perioden 2009-2012.

Som bakgrund till förslagen i verksamhetsplanen följer en kort beskrivning av läget i den pågående långsiktiga åtgärdsplaneringen samt en bedömning av arbetet med nästkommande långsiktiga åtgärdsplan.

## **Bakgrund**

Trafikverket ska den 1 september 2009 lämna en gemensam trafikslagsövergripande plan för perioden 2010-2021 till regeringen. Remissyttranden lämnas till näringsdepartementet senast den 2 november 2009.

Den information vi har i dagsläget visar på mycket begränsade utrymmen för att starta nya järnvägsprojekt. En bedömning som kommit partnerskapet till del är att av ramen på 217 mdr för investeringar i transportsystemet så finns endast ca 8-10 mdr kr tillgängliga för nya åtgärder i järnvägstransportsystemet. Positivt för Bergslagsbanans del är emellertid bland annat regeringens så kallade närtidssatsning, där 265 mkr anvisades för kapacitetsåtgärder i Bergslagen. Detta har bidragit till att ytterligare åtgärder som är viktiga för vår region klassas som så kallade låsningar. En låsning behöver inte konkurrera om de begränsade medlen till nya projekt. En uppskattning partnerskapet fått del av är att dessa låsningar uppgår till totalt drygt 700 mkr för Bergslagsbanan. Nedanstående bild har tagits fram av Banverket:


### **Väster om Vänern Mariestad 2009 02 09**

**Bergslagsbanan, Gävle- Göteborg över Hällefors**

**Låsningar;**

- **Domnarvets bangård, förlängning av två spår**
- **Ställdalen- Hällefors, spårbyte, elkraft, fjärrstyrning mötesstation mm.**
- **Hällefors- Kil, mötesstationer**
- **Nykroppa- Kristinehamn, elektrifiering**
- **Göteborg- Trollhättan, dubbelspår**
- **Göteborg C, ställverk och brobyte**
- **Hamnbanan, kapacitetsåtgärder etapp 2**
- **Göteborg, kraftsamling**

---

 **BANVERKET**

Det kan dock konstateras att viktiga åtgärder kvarstår, till exempel att eliminera stigningar och ytterligare kapacitetsförbättringar som dubbelspår Falun-Borlänge. Inte minst måste hållas i åtanke att beslutade åtgärder måste genomföras. Hittills har det inte skett i sådan takt som angivits i de långsiktiga åtgärdsplanerna. Ytterligare information om läget i den pågående planeringsprocessen lämnades vid Partnerskap Bergslagsbanans ledningsgrupp 2009-03-12.

Det finns ett fortsatt behov av att bevaka och driva på så att åtgärder genomförs på Bergslagsbanan på det sådant sätt att banan blir en del av ett fungerande godsstråk Väster om Vänern. En del i att säkerställa detta är att dels att följa genomförandet av planen 2010-2021, dels att påverka nästkommande åtgärdsplan. Den kommande planperioden kan antas omfatta perioden 2014 alternativt 2016 till cirka år 2025. En rimlig bedömning är att denna planeringsprocess kommer att inledas med en så kallad inriktningsplanering år 2011 eller 2012.

## Verksamhet och budget

### År 2009

Partnerskapet har under senare tid intensifierat arbetet med att följa och påverka Banverkets arbete med åtgärdsplanen för perioden 2010-2021. Av genomförda aktiviteter kan särskilt framhållas:

- Möte med Näringslivets Transportråd, Göteborgs Hamn, Banverket, Region Dalarna, Region Värmland, Västra Götalandsregionen och Fyrbodal om godsstråket Väster om Vänern. Vid mötet beslutades att Region Dalarna skulle samordna regionernas argument mm till Banverket för att framhålla behovet av åtgärder på godsstråket Väster om Vänern.
- Rådslag med näringslivet om godstransporter på järnväg i Bergslagen. Förutom partnerskapets presidium närvarade Outokumpu, SSAB, ABB, Trätåg, ABB och Spendrups. Vid mötet beslutades att brevet "Godstransporter på järnväg i Bergslagen behöver utvecklas" skulle uppdateras och ytterligare företag knyts till skrivelsen.
- Uppvaktning av Banverkets GD Minoo Akhtarzand. Vid uppvaktningen presenterades bland annat industrins investeringar och vår syn på åtgärdsbehov på Bergslagsbanan. En uppdaterad skrivelse om godstransporter på järnväg i Bergslagen överlämnades. Innan skrivelsen är helt klart skall dock ytterligare företag skriva under.<sup>1</sup> De företag som står bakom skrivelsen är SSAB, Stora Enso, Trätåg, Outokumpu, Ovako, ABB, Spendrups, Bergkvist-Insjön AB och Clas Ohlson AB.

Avsikten under 2009 är att fortsatt följa planeringsprocessen och i möjligaste mån påverka dess utfall. Bland annat finns möjlighet till underhandspåverkan under våren och formell remisshantering under hösten. Partnerskapet har med näringslivet diskuterat fortsatt gemensamt agerande.

Enligt ledningsgruppens beslut ska under 2009 en ansökan skrivas så att ett "EU-projekt" kan bildas och drivas enligt förslag nedan. Som en följd av att ett EU-projekt ska bildas föreslås även att det under 2009 sker en genomgång hos respektive medlem hur representationen i ledningsgrupp och tjänstemannagrupp ska se ut för att på bäst sätt stödja den verksamhet som ska bedrivas perioden 2010-2012.

För att kunna påbörja ett EU-finansierat projekt ska ansökan, inklusive underlag som medfinansieringsintyg, lämnas in till NUTEK senast i augusti 2009. Avsikten är att ansökan ska kunna skickas in runt midsommar 2009.

### **Perioden 2010-2012**

Åtgärdsplanen för perioden 2010-2021 förväntas fastställas av regeringen tidigt under år 2010. En viktig arbetsuppgift blir därefter att följa genomförandet av planen. Grunden för nästkommande plan, som kan förväntas träda i kraft 4 till 6 år efter 2010 kommer att läggas i en inriktningsplanering som börjar 2011 eller 2012. Det blir med andra ord, som vanligt, inget större uppehåll i den långsiktiga planeringsprocessen.

Förslaget till partnerskapets verksamhet 2010-2012 bygger på tanken att säkerställa att beslutade åtgärder genomförs, ytterligare åtgärder ingår i nästa långsiktiga åtgärdsplan och att

---

<sup>1</sup> Skrivelsen överlämnades av Nils Persson till Minoo Akhtarzand vid en presskonferens 2009-03-16.

underlag tas fram så att kommuner och/eller andra aktörer kan utveckla "kringtjänster" runt en väl funderande Bergslagsbana.

Verksamhetens ekonomiska volym bygger på finansiera via medlemsavgift, EU och regioner. Den ekonomiska volymen får därmed sådan omfattning att partnerkapet kan driva utredningsverksamhet självständigt även om samarbetet med andra aktörer, främst Banverket, ska eftersträvas när så är möjligt. Förslag till verksamhet framgår översiktligt av tabellen nedan:

Verksamhet	År			Totalt	
	(tkr)	2010	2011		2012
<b>Information</b>		<b>390,0</b>	<b>165,0</b>	<b>185,0</b>	<b>740,0</b>
Hemsida		150,0	25,0	25,0	200,0
Framtagande av informationsmaterial		20,0	100,0	80,0	200,0
Kommunikationsstrategi		200,0	0,0	0,0	200,0
Tryckkostnader, profil mtrl, mm		20,0	40,0	80,0	140,0
<b>Utredningar</b>		<b>525,0</b>	<b>1 575,0</b>	<b>730,0</b>	<b>2 830,0</b>
Systemanalys Gävle-Göteborg		450,0	150,0	0,0	600,0
Större uppdatering "Vision Bergslagsbanan"		75,0	525,0	100,0	700,0
Ex Granstanda		0,0	500,0	0,0	500,0
Ex Hörken		0,0	350,0	150,0	500,0
Ex Samhällsekonomi Falun-Borlänge		0,0	0,0	300,0	300,0
Projektutvärdering, slutrapport		0,0	50,0	180,0	230,0
<b>Kansli</b>		<b>405,0</b>	<b>710,0</b>	<b>405,0</b>	<b>1 520,0</b>
Eget arbete, projektledare		100,0	100,0	100,0	300,0
Upphandlad bitr projektledare		180,0	360,0	180,0	720,0
Kanslist		75,0	150,0	75,0	300,0
Övrigt (resor, möteskostnader, resurstöd, etc)		50,0	100,0	50,0	200,0
<b>Oplanerat</b>		<b>50,0</b>	<b>90,0</b>	<b>50,0</b>	<b>190,0</b>
<b>Summa</b>		<b>1 370,0</b>	<b>2 540,0</b>	<b>1 370,0</b>	<b>5 280,0</b>

### Information

Stöd handlas upp för att utarbeta en kommunikationsstrategi som utvecklar projektets informations- och påverkansarbete. En hemsida skapas för projektet. Den kan användas för informationsspridning inom projektet och till externa intressenter. Partnerskapet bör även gå över till elektroniska nyhetsbrev. Profilmaterial med mera uppdateras och medel reserveras för att kunna trycka rapporter och annat material. Deltagande med monter vid mässor och konferenser är också aktuellt.

### Utredningar

Så kallade systemanalyser förefaller inom infrastrukturuområdet vara ett allt mer gångbart angreppssätt vid analyser. Potentialer och nyttor som inte framkommer vid mer geografiskt avgränsade analyser kan tydliggöras och effektbeskrivas på ett bättre sätt om längre stråk beaktas. En systemanalys bör göras för sträckan Gävle-Göteborg via Väster om Väner.

Vidare föreslås en uppdatering av ”Vision Bergslagsbanan”. Dokumentet står sig relativt väl idag, men vissa uppdateringar av befintligt innehåll behövs. Den större delen av arbetet med en uppdaterad vision avser dock att utveckla dokumentet med idéer kring vad en Bergslagsbana med högre standard kan användas till. Här avses att genom erfarenheter nationellt och internationellt ge uppslag om kringtjänster (till exempel logistikcentrum), möjliga försöksverksamheter (nya lok och vagnar, tyngre tåg, driftformer etc), utbildning och att med de stora företagens transporter som bas skapa möjligheter för mindre företag att hitta nya transportlösningar.

Förutom de två mer övergripande utredningar föreslås att tre mer objektsspecifika utredningar genomförs för att ge input till såväl Banverkets fysiska planering som till åtgärdsplaneringen. I tabellen ovan redovisas endast förslag för att exemplifiera vad som kan bli aktuellt.

I jämförelse med partnerskapets tidigare arbete ska persontrafiken få en tydligare roll i de utredningar som tas fram. Infallsvinkeln ska vara förbättrad arbetskraftsförsörjning för näringslivet längs Bergslagsbanan.

Slutligen föreslås en utredning/rapport som riktar in sig på att besvara de frågor om sysselsättning, jämställdhet, företagsetableringar etc som ska redovisas i samband med EU-finansierade projekt.

### **Kansli**

Ett kansli etableras för projektledning, samordning, planering, hållande av medlemsregister och sändlistor, upphandling av och arbete i utredningarna samt genomförande av informationsinsatser med mera. Kansliet ska även kunna vara bollplank för medlemskommunerna i utvecklingsprojekt som är kopplade till Bergslagsbanan och arbeta med frågor som exempelvis hur så kallade potter i de långsiktiga planerna ska kunna komma Bergslagsbanan tillgodo.

Projektledning sker genom eget arbete på Falun Borlänge-regionen AB. Biträdande projektledare och kanslist handlas upp på konsultbasis alternativt anställs på deltid. Även utrymme för ytterligare resurs- och kompetensstöd reserveras.

### **Förslag till organisation för genomförande av EU-finansierat projekt 2010-2012**

- Styrgruppens arbetsutskott: Presidium
- Styrgrupp: Ledningsgrupp
- Referensgrupp: Tjänstemannagrupp
- Näringslivsgrupp: Bjuds in vid behov.
- Projektledare: Erik Bransell, Falun Borlänge regionen AB
- Projektägare: Falun Borlänge regionen AB<sup>2</sup>, det vill säga ingen ekonomisk förening bildas för genomförandet av projektet. Verksamheten bedrivs även fortsättningsvis under namnet Partnerskap Bergslagsbanan.

---

<sup>2</sup> Tidigare har Borlänge kommun stått som projektägare för partnerskapets verksamhet. Falun Borlänge-regionen AB, som ägs av kommunerna Falun, Borlänge, Gagnef, Ludvika och Säter, har ansvar för vissa gemensamma utvecklingsfrågor för de fem kommunerna bl.a. övergripande infrastrukturfrågor.

## Finansiering

Partnerskap Bergslagsbanan har inte tagit in medlemsavgifter sedan år 2004. Tillämpad medlemsavgift (ej uppräknad) framgår av tabellen nedan.

	Normal avgift	Halv avgift
(tkr)		
Borlänge	70,0	35,0
Falun	70,0	35,0
Filipstad	30,0	15,0
Forshaga	15,0	7,5
Gävle	70,0	35,0
Hofors	30,0	15,0
Hällefors	30,0	15,0
Karlstad	30,0	15,0
Kil	30,0	15,0
Lindesberg	50,0	25,0
Ljusnarsberg	30,0	15,0
Ludvika	50,0	25,0
Sandviken	50,0	25,0
Smedjebacken	30,0	15,0
<b>Summa</b>	<b>585,0</b>	<b>292,5</b>

### Ar 2009

Ingen medlemsavgift tas ut för verksamheten 2009. Nuvarande tillgångar på 73 184 kr förs över från Borlänge kommun till Falun Borlänge-regionen AB som blir ny projektägare med Erik Bransell som projektledare.

### Perioden 2010-2012

Om samtliga berörda kommuner väljer att gå med i det EU-finansierade projektet kan den föreslagna verksamheten 2010-2012 finansieras enligt tabellen nedan. Finansieringsplanen bygger på halv avgift för första och sista projektåret och normal avgift för 2011.

(tkr)	2010	2011	2012	Totalt
Kommuner	292,5	585,0	292,5	<b>1 170,0</b>
Regioner	292,5	585,0	292,5	<b>1 170,0</b>
Eget arbete (Falun Borlänge-regionen)	100,0	100,0	100,0	<b>300,0</b>
EU	685,0	1 270,0	685,0	<b>2 640,0</b>
<b>Summa</b>	<b>1 370,0</b>	<b>2 540,0</b>	<b>1 370,0</b>	<b>5 280,0</b>