
Projektspecifikation 2010-2012
Partnerskap Bergslagsbanan

2009-06-30

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Utgångspunkter	3
Bakgrund	4
Näringslivet och Bergslagsbanan	5
Åtgärdsplaner för perioden 2010-2021	5
Syfte och mål	8
Hittillsvarande verksamhet	9
Verksamhet och budget 2010-2012	10
Projektavgränsningar	17
Finansiering	18
Hittillsvarande finansiering	18
Finansiering 2010-2012	19
Projektorganisation	20
Projektets målgrupp och kopplingar till annan verksamhet	22
Förväntade resultat	22
Indikatorer och kriterier	23
Sysselsättning och företagande	23
Indikatorer	24
Horisontella kriterier	25
Riskanalys	26

Bilagor :

1. Partnerskap Bergslagsbanan, Protokoll från möte med Ledningsgruppen och Tjänstemannagruppen – Partnerskap Bergslagsbanan i Borlänge 2009-03-12.
2. Verksamhetsplan 2009-2012, antagen 2009-03-12
3. Översiktlig aktivitetsplan
4. Beräkningsunderlag för resekostnader
5. Beräkningsunderlag för eget arbete
6. Riskanalys

Sammanfattning

Flera företag i Bergslagen är ledande inom sina respektive branscher - inte bara på nationell eller europeisk nivå utan även globalt. Storföretagen fungerar som motorer i regionen såväl genom den sysselsättning och utveckling de direkt genererar som genom de små- och medelstora entreprenörer som för sin utkomst genom storföretagens verksamhet. Inte heller ska de innovativa miljöer som uppstår runt storföretag, kreativa entreprenörer och högskolor/universitet glömmas bort.

Bergslagsbanan har idag varierande standard och vissa fall är standarden och kapaciteten så dålig att det är en hämsko för regionens utveckling och konkurrenskraft. Bristande möjligheter till effektiv pendling till regionens större städer ger konsekvenser som sämre möjligheter till högre utbildning, minskat utbud av arbetskraft med rätt kompetens för regionens näringsliv och sämre förutsättningar för ”medföljande” att få relevant sysselsättning i samband med rekryteringar. För näringslivets transporter påverkar bristerna i infrastrukturen transportkostnaden. Detta sker dels genom hur mycket som kan lastas, dels genom påverkan på transporttid, begränsningar i avgångs- och ankomsttid samt möjliga vägval.

Partnerskap Bergslagsbanans ledningsgrupp beslutade i mars 2009 att söka medel från olika finansieringskällor och bilda ett projekt under perioden 2010-2012. Projektets övergripande syfte är att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv.

Förslaget till partnerskapets verksamhet 2010-2012 bygger på tanken att bidra till regional utveckling genom att verka för att näringslivets behov av transporter och arbetskraftsförsörjning kan tillgodoses. Därför inriktas verksamheten mot att genom utredningar, information, stöd och påverkansarbete bidra till att beslutade åtgärder genomförs, medel från så kallade potter kommer Bergslagsbanan tillgodo, ytterligare åtgärder ingår i nästa långsiktiga åtgärdsplan för infrastrukturåtgärder och att underlag tas fram så att kommuner och/eller andra aktörer kan utveckla ”kringtjänster” runt en väl funderande Bergslagsbana. En del i denna inriktning på verksamheten är att arbeta med bilden av Bergslagen och järnvägstransporter på Bergslagsbanan.

Investeringar i infrastruktur inkl terminaler od, lok och vagnar är långsiktiga och har långa beslutstider. Under en kort projekttid på tre år kommer därför endast vissa saker att kunna infrias. I flertalet fall är andra aktörer beslutande om åtgärderna, men den verksamhet som bedrivs inom projektet fungera då som till exempel pådrivare, katalysator, kunskapskälla eller inspiratör. Redovisning av kort- och långsiktiga mål samt bedömningar av synliga resultat vid projektets utgång redovisas i projektspecifikationen.

Utgångspunkter

Längs Bergslagsbanan finns företag som exempelvis Sandvik, Ovako, Stora Enso, SSAB, ABB, Spendrups och Wasabröd. Flera företag i Bergslagen är ledande inom sina respektive branscher - inte bara på nationell eller europeisk nivå utan även globalt. Storföretagen fungerar som motorer i regionen såväl genom den sysselsättning och utveckling de direkt genererar som genom de små- och medelstora entreprenörer som för sin utkomst genom storföretagens verksamhet. Inte heller ska de innovativa miljöer som uppstår runt storföretag, kreativa entreprenörer och högskolor/universitet glömmas bort. I detta sammanhang är infrastrukturens roll att stödja och stimulera utvecklingen genom att erbjuda en tillgänglighet för medborgare och näringsliv som är ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar.

Bergslagsbanan har idag varierande standard och vissa fall är standarden och kapaciteten så dålig att det är en hämsko för regionens utveckling och konkurrenskraft. Bristande möjligheter till effektiv pendling till regionens större städer ger konsekvenser som sämre möjligheter till högre utbildning, minskat utbud av arbetskraft med rätt kompetens för regionens näringsliv och sämre förutsättningar för ”medföljande” att få relevant sysselsättning i samband med rekryteringar. För näringslivets transporter påverkar bristerna i infrastrukturen transportkostnaden. Detta sker dels genom hur mycket som kan lastas, dels genom påverkan på transporttid, begränsningar i avgångs- och ankomsttid samt möjliga vägval. I fallet med ABB:s nya transformatorer är det till och med frågan om hur transporten över huvud taget ska kunna ta sig fram på järnvägsnätet till hamn. Ett annat exempel är att Trätåg, som utför timmertransporter åt Stora Enso och Korsnäs, utan att skaffa fler vagnar skulle kunna öka sina järnvägstransporter med minst 50 procent under förutsättning att järnvägsnätet hade bättre kapacitet. På sikt kan brister i infrastrukturen definitivt påverka regionens utveckling genom lokaliseringsbeslut inom näringslivet och regionens förmåga behålla befintliga samt attrahera nya invånare.

Från den i stycket ovan beskrivna synvinkeln är brister i infrastrukturen ett hot mot regionens utveckling. Självklart går det också att se frågan från en annan synvinkel och istället fokusera på möjligheterna. Bergslagsbanan har en utnyttjad potential vad gäller regional utveckling med positiva miljökonsekvenser. Genom förbättringar av järnvägsinfrastrukturen kan till exempel storföretagen konkurrenskraft stärkas genom lägre transportkostnader och att tillgången till arbetskraft med rätt kompetens förbättras. Åtgärder i infrastrukturen som förbättrar tillgängligheten blir ett smörjmedel i samspelet mellan storföretag, små- och medelstora entreprenörer och högskola/universitet. Att ha en infrastruktur som stödjer detta samspel framhålls ofta som viktigt för utvecklingen av kluster. Det bör även finnas en potential att i till exempel utveckla tjänster som gör att små och medelstora företag i större utsträckning kan dra nytta av de transportvolymerna som storföretagen genererar. Detta är såväl en tillgänglighetsfråga som en fråga som rör entreprenörskap och innovation. Här finns inget facit utan projektet får visa vilka interaktionseffekter som kan uppstå.

Föreliggande projektspecifikation riktar in sig på insatsområdet Tillgänglighet i strukturfondsprogrammet för Norra Mellansverige. De kopplingar som finns till insatsområdet Näringslivsutveckling med åtgärderna Innovativa miljöer och Entreprenörskap ska dock inte underskattas.

Bakgrund

Partnerskap Bergslagsbanan är ett samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Kommunerna som ingår i partnerskapet är Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken. I partnerskapet finns även adjungerade medlemmar från de fyra regionerna som Bergslagsbanan går igenom, dvs Gävleborg, Dalarna, Örebro och Värmland. Partnerskapet samarbetar även med till exempel det regionala näringslivet, länsstyrelser, Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd.



Figur: Bergslagsbanans sträckning
Källa: Banverket

Partnerskap Bergslagsbanan bildades i januari 1996. Bakgrunden till samarbetet var den oro som fanns utifrån pågående strukturförändringar i näringslivet och att regionen hade svagt konkurrensläge vad gäller transporter – Bergslagsbanan hade bristande standard och uppfattades av vissa till och med som nedläggningshotad. Näringslivets och partnerskapets ansträngningar har sedan dess medverkat till att banan idag har bättre standard och i två långsiktiga åtgärdsplaner¹, som fastställts av regeringen, pekats ut som huvudvägvalet för godstransporter från Norrland och Bergslagen mot Göteborg. För att Bergslagsbanan ska bli ett fungerande godsstråk återstår dock väsentliga åtgärder att genomföra. Banan har även en outnyttjad potential vad gäller näringslivets behov av arbetskraftsförsörjning, dvs. regionförstoring.

¹ Banverket, Stomnäsplan 1998-2007 resp Framtidsplan för järnvägen 2004-2015.

För att säkerställa en fortsatt utveckling av och kring Bergslagsbanan beslutades vid Partnerskap Bergslagsbanas ledningsgruppsmöte² den 12 mars 2009 att ett särskilt projekt ska bildas och finansiering via strukturfondsprogram och berörda regioner ska sökas.

Näringslivet och Bergslagsbanan

Basindustrins utveckling i Bergslagen har under en lång följd av år varit starkt positiv och i regionen finns i dag ett antal företag som är världsledande inom sina respektive områden. Stora investeringar i industrins anläggningar har lagt grunden för denna utveckling och investeringarna fortsätter att ligga på en hög nivå. En stor mängd små och medelstora företags utveckling är beroende av storföretagens utveckling.

Utvecklingen har lett till kraftigt ökade transportvolymerna av insatsvaror, exempelvis rundvirke, stålämnen och skrot, in till företagen och i motsvarande grad transport av färdigvaror ut. Merparten av de varor som förädlas/produceras i regionen går på export. De största varugrupperna är papper, stål- trä- och kraftöverföringsprodukter.

Förutom den omfattande förädling/produktion som sker i regionen fungerar den som ett transitområde för genomgående godstransporter från norra Sverige till Göteborgs hamn eller till södra Sverige och vidare till kontinenten. Ett mått på omfattningen av godstransporterna i regionen är att var fjärde godståg i Sverige angör Borlänge varje dag.

Industrin i regionen har en hög investeringstakt. De signaler partnerskapet fått under vårvintern 2009 är att företagens planerade investeringar ligger fast trots den nu rådande lågkonjunkturen. En justering av tidsplanerna har skett hos vissa företag vilket innebär att investeringarna genomförs under en något längre period, men investeringarna ligger fast, vilket visar på företagets fortsatta framtidstro.

Partnerskap Bergslagsbanan har samordnat en skrivelse³ från näringslivet till Banverket om behov av utvecklade godstransporter på järnväg i Bergslagen. De företag som står bakom skrivelsen är SSAB, Stora Enso, Trätåg, Outokumpu, Ovako, ABB, Spendrups, Bergkvist-Insjön AB och Clas Ohlson AB. Dessa företag och andra av regionens storföretag fungerar som motorer i regionen såväl genom den sysselsättning och utveckling de direkt genererar som genom de små- och medelstora entreprenörer som för sin utkomst genom storföretagens verksamhet.

Åtgärdsplaner för perioden 2010-2021

Som bakgrund till denna projektansökan följer en kort beskrivning av läget i den pågående långsiktiga åtgärdsplaneringen samt en bedömning av arbetet med nästkommande långsiktiga åtgärdsplaner.

Trafikverken 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.

² Partnerskap Bergslagsbanan, Protokoll från möte med Ledningsgruppen och Tjänstemannagruppen – Partnerskap Bergslagsbanan i Borlänge 2009-03-12. Protokollet återfinns som bilaga 1 till denna projektspecifikation.

³ Godstransporter på järnväg i Bergslagen behöver utvecklas, skrivelse från näringslivet till Banverket. Överlämnad till Banverkets Generaldirektör i mars 2009.

Den information partnerskapet 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 kr för investeringar i transportsystemet så finns endast ca 5 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 1 000 mkr för Bergslagsbanan. Det kan dock konstateras att viktiga åtgärder kvarstår, till exempel att eliminera stigningar och ytterligare kapacitetsförbättringar som dubbelspår Falun-Borlänge och ytterligare mötesstationer. 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.

Förutom utpekade projekt, inkl låsningar, bedöms åtgärdsplanen innehålla relativt stora potter för ej namngivna projekt. Från dessa potter kan det, vid aktivt arbete, finnas goda möjligheter att få loss resurser för mindre åtgärder (upp till 50 mkr) för till exempel kapacitetsförbättringar, marknadsprojekt (få upp mer gods på järnväg) och resecentrum.

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 Väneren . Även god kapacitet mot de större arbetsmarknaderna längs banan och mot Mälardalen måste säkerställas för att ta tillvara potentialer vad gäller arbetskratsförsörjning för näringslivet och regionförstoring. Delar i detta är dels att följa genomförandet av planen 2010-2021, dels att påverka nästkommande åtgärdsplan och den fysiska planeringsprocessen.

Den nästkommande åtgärdsplanen 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. Värt att notera är att en ny planeringsprocess med tätare revideringsintervaller kan bli aktuellt i framtiden om de förslag som förs fram i Trafikverksutredningen⁴ genomförs. Utredningens förslag minskar dock inte behovet av att aktivt följa och påverka planeringsprocessen.

Bergslagsbanan i de regionala systemanalyserna

I den pågående åtgärdsplaneringen för perioden 2010-2021 har regionerna upprättat regionala systemanalyser för transportsystemet. Nedan följer exempel på skrivningar i de regionala systemanalyserna som har betydelse för synen på Bergslagsbanan.

Regional systemanalys Gävleborg⁵

”Gävleborgs transportstruktur är fokuserad kring Gävle hamn. I Gävle/Gävleborg strålar de viktiga godsstråken Norra stambanan, Ostkustbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan samman.”

”För att möta industrins ökande behov av transporter på järnväg till och från mellansverige via Gävle hamn, krävs åtgärder för att öka kapaciteten på Bergslagsbanan i stråket Borlänge-Gävle samt anslutningen till Gävle hamn.

⁴ SOU 2009:31, Effektivare transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg.

⁵ Region Gävleborg, Regional systemanalys, Slutrapport 2008-09-23.

Godsstråket genom Bergslagen utgör tillsammans med Bergslagsbanan ”Godskorridoren genom Bergslagen” och är ett av de dominerande järnvägsstråken i regionen för vidaretransport av gods från norra Sverige samt producerat gods från länets egna industrier.”

Regional systemanalys Dalarna⁶

”Bergslagsbanan är ett högt prioriterat godsstråk i Mellansverige. Borlänge är utpekad som nod i en stråkstrategi från Norrland och Bergslagen ner mot Göteborg via Norge-Vänerbanan (”Stråket väster om Väner”) och Västra Stambanan. Bergslagsbanan är också en betydande transportled till Gävle Hamn för näringslivets godstransporter i Mellansverige.

Bergslagsbanan har stor betydelse för Dalarnas basindustri och tjänsteföretag och utgör tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen ”Godskorridoren genom Bergslagen”.”

”Speciellt angeläget är att dubbelspår byggs mellan Falun och Borlänge. Denna investering är mycket viktig för att frigöra kapacitet och ger positiva effekter även för trafiken på Dalabanan.

Stråket väster om Väner har i gällande nationell plan utpekats som ett huvudstråk för transporter på järnväg Gävle-Falun/Borlänge-Göteborg. Satsningen på detta strategiska stråk behöver genomföras i en samlad systemsyn på hela Godskorridoren genom Bergslagen.

För att uppnå godtagbar standard behövs spårbyte Ställdalen-Hällefors. Dessutom behövs mötesstationer och fjärrblockering för hela sträckan Ställdalen-Kil.”

”Pendlingsmöjligheterna behöver förbättras såväl inom länet som mot regioncentrum i angränsande län, med avseende på både en utökad trafik och perronger för nya tågstopp i lokalsamhällen längs järnvägen. Snabb pendlingstrafik behöver utvecklas på Dalabanan, Bergslagsbanan och Bergslagspendeln. Det är längs dessa banor som de stora pendlingsströmmarna finns.”

Regional systemanalys Värmland⁷

”Bergslagsbanan (Gävle-Kil) ingår i det strategiska godsnätet. Bergslagsbanan förbinder Värmland med Borlänge, Falun och Gävle med vidare koppling till Norrland. Banan är enkelspårig och under vissa tider på dygnet är det kapacitetsbrist utmed hela sträckan Gävle-Kil. Lägst kapacitet har delen Ställdalen-Kil där antalet mötesstationer är få, vilket motverkar utvecklad trafik på godsstråket väster om Väner. Huvuddelen av banan är anpassad till Stax 25 och lastprofil C. Hastighetsstandarden är låg och banan trafikeras idag i huvudsak av godståg.”

Kapacitetsbehov på Bergslagsbanan koppas till funktionen ” God framkomlighet för godstransporter till, från och genom Värmland.”

⁶ Region Dalarna, Regional systemanalys Dalarna, Slutrapport 2008-10-01.

⁷ Region Värmland, Regional systemanalys – Värmland, 2008-09-29.

Regionalsystemanalys Stockholm-Mälardalen och Gotland⁸

”I de närmast omgivande regionerna ligger bland annat tätortskärnorna Gävle, Falun/Borlänge, Karlstad och Linköping/Norrköping, som samtliga har ett stort och växande dagligt utbyte av resenärer och gods med Stockholm-Mälardalen.”

”En satsning på spåren till angränsande regioner skapar också förbättrade möjligheter för pendling och annat utbyte.”

”Tågtrafiken från Borlänge via Kopparberg och Lindesberg till Örebro är ett exempel bland många på tågförbindelser som är avgörande för mindre orter i regionen.”

”Transportsystem som kan knyta samman de storregionala godsflödena mellan intermodala knutpunkter och nationella och internationella förbindelser. Tillgängligheten till hamnar och kopplingen mellan dem och andra godsknutpunkter ska vara god, särskilt i spårssystemet.”

”De nya storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen och det finns ett stort behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas.”

Syfte och mål

Projektets övergripande syfte är att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv. Projektets syfte därför är att genom olika utredningar klarlägga hur en samhällsekonomiskt motiverad upprustning av Bergslagsbanan med utvecklad person- och godstrafik samt bättre standard kan bidra till regionens framtida utveckling. Vidare ska projektet stödja deltagande kommuners initiativ i frågor som berör infrastruktur, trafik, logistik och integrering av trafiksystem i anslutning till Bergslagsbanan. Projektets syfte inkluderar dessutom att kommunicera framtagna resultat med beslutsfattare inom offentlig sektor, andra offentliga aktörer, intresseorganisationer och näringsliv. Därigenom kan investeringsvolymerna och bilden av vår region och järnvägens potential påverkas.

Långsiktigt mål är att bidra till:

- en långsiktigt hållbar utveckling av regionens näringsliv,
- att få bättre överensstämmelse mellan behovet av trafikering på Bergslagsbanan och genomförandet av infrastrukturåtgärder,
- att investeringar genomförs så att kapacitet, hastighet och punktlighet medför att Bergslagsbanan, som en del av godsstråket Väster om Vänern, är det självklara valet för järnvägstransporter till/från Bergslagen och Norrland mot Göteborg,
- att utifrån de stora godsflöden som genereras i och passerar genom regionen bidra till att mindre godstransportköpare får bättre tillgång till miljövänliga, frekventa och kostnadseffektiva transportlösningar,
- förbättrad tillgängligheten så att samspelet mellan storföretag, små- och medelstora entreprenörer och högskola/universitet underlättas och därigenom bidrar till att kreativa miljöer uppstår där entreprenörskap och innovativt tänkande stimuleras och ges möjlighet att utvecklas,

⁸ Regionförbunden i Uppsala, Sörmlands och Örebro län Länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län samt Gotlands kommun, Infrastrukturplaneringen 2010–2020 – Systemanalys Stockholm-Mälardalen och Gotland

- att persontrafiken på Bergslagsbanan utvecklas så att näringslivets behov av arbetskraft bättre kan tillgodoses genom regionförstoring,
- utvecklade arenor för dialog mellan offentlig sektor och näringsliv beträffande samspelet mellan infrastrukturåtgärder och näringslivsutveckling,
- att bilden av Bergslagen och Bergslagsbanan hos beslutsfattare inom offentlig sektor sammankopplas med ett näringsliv i världsklass och effektiva järnvägstransporter för medborgare och näringsliv.

Kortsiktigt mål är:

- att genom väl underbyggd argumentation och effektiv kommunikation öka medvetenheten hos beslutsfattare inom offentlig sektor om Bergslagsbanans betydelse för näringslivets utveckling,
- att bidra till att åtgärder genomförs på Bergslagsbanan så att kapaciteten och tillförlitligheten når en sådan nivå att såväl person- som godstrafik på banan ökar.

Hittillsvarande verksamhet

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. Partnerskapet har under senare tid trappat upp 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 godstråket Väster om Väneren.
- Rådslag med näringslivet om godstransporter på järnväg i Bergslagen. Förutom partnerskapets presidium närvarade Outokumpu, SSAB, ABB, Trätåg, och Spendrups. Vid mötet beslutades att brevet ”Godstransporter på järnväg i Bergslagen behöver utvecklas” från hösten 2008 skulle uppdateras och ytterligare företag knyts till skrivelsen.
- Uppvaktning av Banverkets GD Mino Akhtarzand. Vid uppvaktningen presenterades bland annat industrins investeringar och partnerskapets syn på åtgärdsbehov på Bergslagsbanan. En uppdaterad skrivelse om godstransporter på järnväg i Bergslagen överlämnades. 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 2009-03-12, se bilaga 1, ska under 2009 en ansökan skrivas så att ett ”EU-projekt” kan bildas och drivas under perioden 2010-2012. Föreliggande projektspecifikation är en del i detta arbete och baseras på den verksamhetsplan för 2009-2012, se bilaga 2, som antogs av ledningsgruppen för partnerskapet i mars 2009.

Verksamhet och budget 2010-2012

Förslaget till partnerskapets verksamhet 2010-2012 bygger på tanken att bidra till regional utveckling genom att verka för att näringslivets behov av transporter och arbetskraftsförsörjning kan tillgodoses. Därför inriktas verksamheten mot att genom utredningar, information, stöd och påverkansarbete bidra till att beslutade åtgärder genomförs, medel från potter kommer Bergslagsbanan tillgodo, ytterligare åtgärder ingår i nästa långsiktiga åtgärdsplan och att underlag tas fram så att kommuner och/eller andra aktörer kan utveckla ”kringtjänster” runt en väl funderande Bergslagsbana. En del i denna inriktning på verksamheten är att arbeta med bilden av Bergslagen och järnvägstransporter på Bergslagsbanan.

Verksamhetens ekonomiska volym bygger på finansiera via kommuner längs Bergslagsbanan, EU (Regionalt strukturfondsprogram för regional konkurrenskraft och sysselsättning – Norra Mellansverige 2007-2013) och regioner. Utförligare redovisning av tänkt finansiering återfinns i avsnittet Finansiering.

Den ekonomiska volymen ska ha sådan omfattning att partnerkapet kan driva utredningsverksamhet självständigt, även om samarbetet med andra aktörer ska eftersträvas när så är möjligt. Utredningsverksamheten ska, för att ge störst effekt, ta utgångspunkt utifrån befintligt material eller luckor/brister i kunskapsunderlaget. Verksamheten ska baseras på existerande nätverk som sedan utvecklas och kompletteras efter behov alternativt kopplas samman med befintliga kluster och innovationssystem när det är lämpligt.

Förslag till verksamhet, översiktliga tidsangivelser och bedömning av kostnader framgår tabellen nedan och därpå följande textbeskrivningar av planerad verksamhet. Schematisk beskrivning av planerade aktiviteter återfinns som bilaga 3.

Verksamhet	År			Totalt
	2010	2011	2012	
Informations				
Informations	450,0	270,0	270,0	1 000,0
Kommunikation strategisk expertis och samarbetsrelationer	200,0	50,0	50,0	300,0
Hemsida, framtagande av information om material, tryckarbete mm	200,0	125,0	125,0	450,0
Tryckkostnader, profil i tryck, material vid möten, mm	50,0	100,0	100,0	250,0
Utredningar				
Utredningar	600,0	1 750,0	800,0	3 150,0
Större uppdrag utredning "Vision Bergslagsbanan"	100,0	550,0	100,0	750,0
Studieresor till Tyskland som del av "Vision Bergslagsbanan" (Projektledare och projektledare)		100,0		100,0
Systemarbete Gävle-Göteborg	450,0	150,0	0,0	600,0
Idéstudie för delstatliga eller annan utredning	0,0	500,0	0,0	500,0
Idéstudie för delstatliga eller annan utredning	0,0	350,0	150,0	500,0
Idéstudie för delstatliga eller annan utredning	0,0	0,0	370,0	370,0
Korttidsutvärdering & slutrapport	80,0	80,0	180,0	340,0
Samkostnader				
Samkostnader	661,0	806,0	682,0	1 800,0
Eget arbete, projektledare	121,0	157,0	121,0	400,0
Upphålls- och projektledare, komplementär och resurskostnad	240,0	460,0	240,0	900,0
Konferens	85,0	170,0	85,0	340,0
Resor inom Sverige	25,0	40,0	25,0	90,0
Resor till utlandet och konferenser	90,0	11,0	11,0	112,0
Övrigt (möteskostnader, representation, föreläsare, till exempel konferensavgifter, presentationer och dokumentation osv.)	50,0	70,0	50,0	170,0
Övrigt				
Övrigt	25,0	57,0	40,0	122,0
Sammanlagt	1 857,2	2 971,0	1 857,2	6 285,4

Information

Stöd handlas upp för att utarbeta en kommunikationsstrategi som utvecklar projektets informations- och påverkansarbete. En hemsida skapas för projektet. Den kan användas för informations-spridning inom projektet och till externa intressenter. Partnerskapet bör även ha 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. Beroende på ambitions vid till exempel deltagande på mässor kan medel behöva omfördelas inom gruppen information, alternativt resurser för oplanerad verksamhet föras hit.

Kommunikationsstrategi

Framtagande av en kommunikationsstrategi har hög prioritet i projektet. Kommunikationsstrategin kommer att tas fram med hjälp av upphandlad konsult som sedan är tillgänglig för löpande exportstöd inom området under resten av projekttiden. Arbetet ska ske i nära samarbete med presidium och projektledare. Huvudarbetet kommer att göras under första halvåret 2010. Arbetet med kommunikationsstrategi bedöms omfatta moment som omvärldsanalys, identifiering av nyckelpersoner och viktiga tidpunkter samt adekvata informations- och kommunikationsformer inkl lämpligt material och medier. Hur partnerskapets goda samarbete med regionens näringsliv ska tas tillvara i projektet bör särskilt övervägas. Kommunikationsstrategin bör vara föremål för löpande uppföljning då den successivt kan behöva revideras beroende på händelser i omvärlden och resultatet av genomförda insatser.

Tidsplan: Upphandling våren 2010. Framtagandet av kommunikationsplan, första halvåret 2010. Kontinuerlig uppföljning 2010 - 2012

Informationsinsatser 2010-2012

Genom framtagande av en kommunikationsstrategi skapas en bra grund för kommande informationsinsatser. Kommunikationsstrategin kommer att vara vägledande för vilka insatser som ska göras. Hemsida skapas under 2010 och rutiner för uppdatering utarbetas. Partnerskapet kommer att under perioden fram till 2012 att öka sina informationsinsatser i takt med att relevant utredningsmaterial tas fram och att arbetet med nästkommande långsiktiga åtgärdsplan intensifieras. Utredningar trycks och exekutiva utdrag kommuniceras i takt med att materialet tas fram. Profilmaterial, nyhetsbrev och annat informationsmaterial tas fram löpande under projekttiden. Partnerskapet kommer att delta vid relevanta mässor och konferenser – Nordic Rail i Jönköping, Transportforum i Linköping samt Transport och Logistik i Göteborg är exempel på event som partnerskapet kommer att överväga deltagande med monter i.

Tidsplan: Hela perioden

Utredningar

Utredningar har tidigare tagits fram i partnerskapets regi. De är av god kvalitet och fortfarande relevanta till stora delar. Uppdateringsbehov föreligger dock. Vidare finns behov av att ta fram nytt utredningsmaterial av en stor spännvid – från att bättre beskriva Bergslagsbansans roll i samhället till att mer konkret utreda tekniska lösningar på vissa sträckor i form av fördjupade idéstudier (i det närmaste motsvarande förstudier enligt lagen om byggande av järnväg). Möjligheter att skapa kringverksamheter runt Bergslagsbanan är också ett utredningsområde som bör framhållas, men den uppgiften bedöms också till stor del ligga på det kansli som ska etableras. 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 genom regionförstoring. Slutligen föreslås ett kontinuerligt utvärderingsarbete som utmynnar i en slutrapport som riktar in sig på att besvara de frågor om sysselsättning, jämställdhet, företagsetableringar och andra kriterier/indikatorer som ska redovisas i samband med EU-finansierade projekt. Beroende på ambitionsnivå i utredningar och slutligt antal utredningar kan vissa omföringar, särskilt mellan ej namngivna utredningar, bli aktuellt. Alternativt kan resurser för oplanerad verksamhet föras över till utredningar.

Uppdatering av "Vision Bergslagsbanan"

År 2001 publicerade Partnerskap Bergslagsbanan "Vision Bergslagsbanan". Dokumentet står sig relativt väl idag, men vissa uppdateringar av befintligt innehåll behövs. Utredningsbehov och trafikeringsförslag behöver till exempel aktualiseras. 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 hur man med de stora företagens transporter som bas kan skapa möjligheter för mindre företag att hitta nya kostnadseffektiva och miljövänliga transportlösningar. Ett annat väsentligt uppdateringsområde för visionen är persontrafiken och hur Bergslagsbanan kan bidra till regionförstoring genom förbättrad tillgängligheten som ger bättre tillgång till arbetsmarknad och utbildningstillfällen.

Som ett led i arbetet med Vision Bergslagsbanan planeras en studieresa för partnerskapets presidium och projektledare till Tyskland år 2011. Tyskland har omfattande person- och godstrafik på järnväg. Landet bedöms erbjuda goda förutsättningar för att inom relativt begränsad yta hitta flera intressanta studieobjekt och kontaktpersoner som representerar "framtida" resor och godstransporter på järnväg. Genom att presidium och projektledare tillsammans med erfaren konsult vidtar studieresan skapas en gemensam bild för framtidens Bergslagsbanan där person och godstrafiken på banan är en pulsåder för utvecklingen av samhället. Detta kommer till gagn i arbetet med visionen och när presidium och projektledare i olika sammanhang diskuterar med externa parter hur Bergslagsbanan kan utvecklas. Se även Bilaga 4 Beräkningsunderlag för resekostnader.

Om Vision Bergslagsbanan ska sättas i relation till systemanalysen, se nedan, så kan sägas att systemanalysen placerar Bergslagsbanan i dagens och morgondagens samhälle och Vision Bergslagsbanan ska ge inspiration till hur banan ska utvecklas för att bli en pulsåder i morgondagens samhälle och var en bas för ett framgångsrikt näringsliv.

Då arbetet berör flera områden och underlag för uppdateringen av utredningen ska hämtas in på flera sätt bedöms arbetet pågå under en stor del av projektiden. Dokumentet ska hållas

levande under projektet så att den kunskap och de idéer som erhålls ska kunna påverka den slutliga utformningen.

Tidsplan: Påbörjas runt sommaren 2010 och pågår till hösten 2012.

Systemanalys Gävle-Göteborg

Bergslagsbansans roll i samhället och dess potential i framtiden bör analyseras. Så kallade systemanalyser förefaller inom infrastrukturområdet 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 därför göras för sträckan Gävle-Göteborg. Både vägval via Mälardalen och via Väster om Vänern ska ingå i analysen för att ge en bra bild för såväl person- som godstrafik. Även Gävle hamn bedöms bli allt viktigare för näringslivet i Bergslagen, varför även den riktningen på godsflödet måste ges extra uppmärksamhet. Förslag på upplägg får ges av de som lämnar anbud på uppdraget, men följande moment bedöms som relevanta att ingå i systemanalysen:

- Funktionsanalys som beskriver nuläget och behov utifrån till exempel näringslivsstruktur, befolkningsstruktur, sysselsättning och utbildning.
- Genomgång av dagens transportinfrastruktur som grund för analys.
- Bedömning av Bergslagsbansans betydelse för regionens funktion och framtida utveckling, till exempel näringslivets transporter och arbetskraftförsörjning samt regionförstoring.
- Samhällsekonomiska bedömningar.

En intressant utvecklingsmöjlighet runt systemanalysen är att den, på ett mer direkt sätt än vad denna typ av analyser normalt gör, kan ta upp samspelet med innovationssystem, kluster och kreativa miljöer.

Genomförandet av systemanalysen har hög prioritet och ska genomföras tidigt i projektet då den ger förutsättningar för och inriktningar på kommande utredningar inom projektet.

Tidsplan: Påbörjas runt sommaren 2010 och avslutas första kvartalet 2011.

Idéstudier för specifika delsträckor och andra utredningar

Medel har reserverats för minst tre idéstudier på specifika delsträckor av Bergslagsbanan, alternativt andra utredningar det finns behov av att genomföra. Slutligt val av utredningar kommer att fattas av ledningsgruppen för partnerskapet utifrån bland annat systemanalysen och vilka åtgärder som ingår i kommande åtgärdsplan. Fördjupade idéstudier (i det närmaste motsvarande förstudier enligt lagen om byggande av järnväg) kan bli aktuellt för delsträckor som:

- Granstandabackarna väster om Storvik som är en av få kvarvarande sträckor på det strategiska godsnetet⁹ med stigningar över 10 promille. Bakgrunden till utredningsbehovet är att åtgärder för att eliminera stigningarna idag bedöms som för kostsamt av Banverket. Partnerskapet har dock i tidigare sammanhang skissat på lösningar som bedöms avsevärt billigare att genomföra. Denna fråga är aktuell att penetrera ytterligare.

⁹ Banverket, Framtidsplan för järnvägen 2004-2015

- Vid Hörken, söder om Grängesberg, finns möjlighet till avsevärd vägförkortning av sträckan genom genare dragning i ny sträckning. I dagsläget saknas utredningsmaterial.
- Åtgärder för utökade möjligheter till resandeutbyte, främst i relation mot de större städerna i anslutning till banan, dvs. Gävle, Falun/Borlänge, Örebro och Karlstad.

Exempel på områden där det kan bli aktuellt för partnerskapet att agera pådrivande genom kompletterande utredningsverksamhet alternativt samfinansiering i nära samspel med Banverket för att medverka till att planerade åtgärder verkligen genomförs är exempelvis:

- Kapacitetsförbättringar Hällefors-Kil.
- Utredningar som underbygger att medel från potter i åtgärdsplanen går till åtgärder på Bergslagsbanan, till exempel förbättrade möjligheter till resandeutbyte i relationer mot Gävle, Falun/Borlänge, Örebro och Karlstad samt iordningställande av lastområden längs banan.

Områden som bedöms aktuella för kompletterande utredningar är:

- Åtgärder för förbättrad tillgänglighet till Gävle hamn, som kan få en allt större betydelse för näringslivet i Bergslagen.
- Kapacitetsförbättringar Falun-Borlänge. Sträckan är en av Sveriges hårdast trafikerade enkelspårssträckor. En dubbelspårsutbyggnad kan inte motiveras samhällsekonomiskt om sträckan ses som en enskildhet. Ses sträckan däremot ur systemperspektiv finns dock starka samhällsekonomiska argument för dubbelspårsutbyggnad. En utredning som sammanställer dessa argument och redovisar kompletterande samhälls-ekonomiska bedömningar är relevant att genomföra.
- I anslutning till Bergslagsbanan ett antal intensivt trafikerade sträckor, t.ex. Frövi-Örebro, Kil-Karlstad och vid Borlänge bangård, Storvik samt Gävle. Trafiklösningar runt dessa noder i anslutning till Bergslagsbanan kan behöva ges extra uppmärksamhet för att åstadkomma väl fungerande trafiklösningar som integrerar trafiksystemen och förkortar res- och transporttider.
- Intermodalitet/kombitrafik, logistik och andra kringverksamheter, förkortade restider samt forskning, utveckling och demonstration (FUD) kommer att ingå i arbetet med Vision Bergslagsbanan och också vara uppgifter för det kansli som ska etableras. Någon särskild utredning inom detta område kan dock bli aktuell utifrån de behov som accentueras under projektets gång.
- Järnvägen har god miljöprestanda idag, men idéer som utvecklar miljövänliga personresor och godstransporter på järnväg än mer skulle kunna ges särskild uppmärksamhet i någon utredning. Här finns potential för interaktion mellan effektiva miljövänliga transporter och innovativa miljöer samt entreprenörskap.
- Regionförstoring är ett vitt begrepp som nu används som argument för investeringar i järnvägens infrastruktur. Järnvägen är även det transportmedel som har bästa förutsättningarna att skapa denna regionförstoring. Exemplet från Mälardalen visar att effekterna är påtagliga och möjligen underskattade. Fördjupade utredningar om regionförstoringens effekter för Bergslagsbanan och dess påverkan på lokala ekonomier kan behöva genomföras.

Som synes går flera utredningsbehov att identifiera redan idag. Partnerskapet avstår dock i denna projektspecifikation från att låsa sig vid exakt vilka av dessa utredningar inom gruppen ”Idéstudier för specifika delsträckor och andra utredningar” som ska genomföras. Att besluta detta ankommer på ledningsgruppen utifrån bland annat systemanalysen och vilka åtgärder som ingår i kommande åtgärdsplan. Denna metod för urval medför att utredningarna tidsmässigt ligger en bit in i projektperioden.

Tidsplan: Från andra kvartalet 2011 till slutet av 2012.

Kontinuerlig utvärdering och slutrapport

Bland planerade utredningar föreslås ett kontinuerligt utvärderingsarbete som utmynnar i en slutrapport om projektets arbete. Bakgrunden till behovet är att investeringar i infrastruktur inkl terminaler od, lok och vagnar är långsiktiga och har långa beslutstider. Under en kort projekttid på tre år kommer därför endast vissa saker att kunna infrias. För att utveckla möjligheterna att redovisa effekter och svara upp mot krav på redovisning av indikatorer och kriterier planerar partnerskapet att anlita experter på utvärdering. Anlitade experter ska dels svara för löpande uppföljning och utvärdering samt framtagande av slutrapport, dels dokumentera identifierade utvecklingsbehov inom uppföljning och utvärdering av denna typ av projekt. Experterna kommer även att vara en viktig part för projektledare och presidium vad gäller diskussion om verksamheten i relation till mål, kriterier och andra styrande parametrar som finansieringen av verksamheten är kopplad till. För att lösa dessa behov ska upphandlade experter (följeforskare) följa projektet under hela projekttiden.

Tidsplan: Från första halvåret 2010 till slutet av 2012.

Kansli

Ett kansli etableras för projektledning, samordning, planering, administration av möten och aktiviteter, upphandling av och arbete i utredningarna samt genomförande av informationsinsatser med mera. Pådrivande av genomförande åtgärdsplanen för perioden 2010-2021, den fysiska planeringsprocessen och påverkan på innehåll i nästkommande åtgärdsplan är viktiga områden för kansliet. Utifrån det underlag som finns idag beträffande utformningen av åtgärdsplanen för 2010-2021 kan även arbete inriktat mot att säkerställa att Bergslagsbanan får del av så kallade pottor bli en viktig uppgift. Kansliet ska även vara bollplank för deltagande kommuner i utvecklingsprojekt som är kopplade till Bergslagsbanan, till exempel om utveckling av logistikcentrum eller utvecklade pendlingsmöjligheter genom kortare restider och integration av olika trafiksystem genom resecentrum. Biträdande projektledare och kanslist handlas upp på konsultbasis alternativt anställs på deltid. Även utrymme för ytterligare resurs- och kompetensstöd reserveras. Beroende på slutlig ambitionsnivå och kostnad för upphandlade tjänster kan vissa omföringar mellan ingående poster bli aktuell. Alternativt kan resurser för oplanerad verksamhet föras över till kansliverksamheten.

Projektledare

Projektledning sker genom eget arbete på Falun Borlänge-regionen. Projektledaren är ansvarig för genomförande av projektet utifrån projektspecifikation och de krav, inklusive till exempel rapportering och rekvisering, som är kopplade till erhållen finansiering. Projektledaren ska därför likväl som att verka för utvecklingen av Bergslagsbanan säkerställa att administrativ hantering av projektet har hög kvalitet, att upphandlingar utförs och upphandlade uppdrag genomförs enligt avtal. Löpande kontakter med presidium för avstämning och eventuell justering av arbetets inriktning är självklart. Planerings och

genomförande av ledningsgruppsmöten och möten i tjänstemannagruppen samt kontakter med övriga finansörer är en naturlig del i arbetet. Utifrån projektets upplägg kommer besök hos deltagande kommuner, kontakter med Banverket, strategier för att säkerställa åtgärder på Bergslagsbanan (till exempel som utpekade objekt i åtgärdsplan eller genom finansiering från potter), deltagande i upphandlade utredningar, omvärldsbevakning, utvecklingsfrågor på strategisk nivå, deltagande på mässor, seminarier och konferenser såväl nationellt som internationellt samt ansvar för information och kommunikation runt projektet vara löpande arbetsuppgifter för projektledaren. Beräkningsunderlag för eget arbete framgår av bilaga 5.

Tidsplan: Hela projekttiden.

Biträdande projektledare, kompetensstöd och resursstöd

Biträdande projektledare prioriterad upphandling. Denna ska utifrån behov bistå projektledaren i samtliga av dennes arbetsuppgifter. Förutom detta bedöms att den biträdande projektledaren ska få huvudansvaret för mer konkreta/operativa frågor beträffande utvecklingen kring Bergslagsbanan, till exempel stöd till deltagande kommuner angående utveckling av resecentrum, integration av trafiksystem och utveckling av nya pendlingsupplägg samt utveckling av kombiterminaler och logistikcentrum. Med annat kompetensstöd avser att specifikt expertstöd ska kunna handlas upp för begränsade uppgifter och att utrymme reserveras för allmänt kompetensstöd vad gäller erfarenhet att driva påverkans- och utvecklingsprojekt inom infrastrukturområdet. Även expertstöd för genomförande av upphandlingar är aktuellt. Ytterliga expertstöd inom områden som idag inte kan preciseras kan bli aktuellt att handla upp. I posten övrigt inryms även projektstöd som ej är av kompetenskaraktär, till exempel resursstöd i samband med utskick eller deltagande vid mässor.

Tidsplan: Hela projekttiden.

Kanslist

Funktionen är viktig för att möjliggöra effektivt arbete i projektets alla delar. En kanslist handlas upp alternativt anställs på deltid. Kanslisten får ansvar för hållande av medlemsregister, genomförande av utskick, mötesbokningar, mötesdokumentation, framtagande av underlag för rekvisitioner och annan administration. Ekonomisk redovisning sker i samverkan med Öhrlings PWC, som Falun Borlänge-regionen nyligen handlat upp för ekonomiadministration.

Tidsplan: Hela projekttiden.

Resor

I posten resor inkluderas reskostnader och logi för anställd personal i samband med resor som hör till projektets verksamhet. I dagsläget bedöms endast projektledaren vara anställd av Falun Borlänge-regionen och arbeta i projektet. Eventuellt kan Falun Borlänge-regionen få arbetsgivaransvar för den kanslist som ska arbeta i projektet.

Resor inom Sverige krävs för projektets genomförande. Projektet måste vara synligt såväl bland deltagande kommuner som bland andra aktörer för att uppnå önskade resultat.

Deltagande kommuner ska besökas, omvärldsbevakning ska utföras, seminarier, konferenser och mässor ska besökas, mm.

För att samla kunskap och i olika delar av projektets verksamhet sprida kunskap och stimulera till högt satta, men realistiska, målbilder för Bergslagsbanan som en framtid pulsåder för person- och godstrafik måste förebilder och kunskap sökas utanför Sverige. Deltagande vid internationella konferenser om infrastruktur, trafik och transporter är ett effektivt sätt att under begränsad tid knyta kontakter och få goda exempel på genomförda utvecklingsprojekt och pågående utvecklingstrender i andra länder. Förutom studieresa med presidiet finns medel reserverade för att projektledaren en gång per år ska kunna delta vid en internationell transportkonferens.

Resor för presidium och projektledare i samband med studieresa för uppdatering av Vision Bergslagsbanan redovisas separat ovan. Resekostnader för konsulter och annan personal där vi inte har arbetsgivaransvar ingår inte bland dessa resekostnader. Dessa belastar resp. uppdrag. Konferensavgifter ingår inte i resekostnader, men logi, resekostnader mm i samband med konferenser.

Se även bilaga 4 Beräkningsunderlag för resekostnader.

Tidsplan: Hela projekttiden.

Övrigt

Posten omfattar avgifter för konferenser och seminarier, entréer till mässor, möteskostnader, representation, inköp av litteratur och kartor, ev arvode till föreläsare vid projektaktiviteter och diverse mindre kostnader som är förenade med projektets genomförande men som inte är direkt hänförliga till någon enskild av budgetposterna ovan. Vissa inköp av utrustning som är förenade med dokumentation och presentation blir också aktuellt, till exempel projektor, kamera, trådlös fjärrkontroll för presentationer od.

Tidsplan: Hela projekttiden.

Oplanerat

Medel för oplanerad verksamhet har reserverats för att kunna möta upp behov som framträder under projekttiden. Medlen kan utifrån behov inom projektet föras till vilken som av grupperna Information, Utredningar eller Kansli.

Projektavgränsningar

Projektet bedriver faktainsamling och utredningar om strategi för Bergslagsbanans upprustning, standardnivåer, investeringsbehov, utbyggnadsordning, samhällsekonomi, integration av trafiksystem, utveckling av kringtjänster mm. Projektet kan även genomföra utredningar om regionförstoringen effekter mm. Vidare ansvarar projektet för information och opinionsbildning för att stärka legitimiteten för nödvändiga investeringar.

Projektets utredningar kan vid behov ske i samarbete med järnvägsföretag som opererar banan, men utredningarnas resultat ska vara oberoende av vilka järnvägsföretag som trafikerar eller kommer att trafikera banan. Detta innebär att resultat och förslag ska vara tillgängligt

och tillämpligt för alla relevanta intressenter. Motsvarande förhållningssätt ska tillämpas vad gäller annan utredningsverksamhet som kan bli aktuell, till exempel logistikcentrum och resecentrum.

Projektet är vad gäller näringslivets transporter inriktat mot små och medelstora företag. Genom att järnvägstransporter ofta kräver stora volymer kommer även stora företag att ges uppmärksamhet i utredningsarbetet då det genom att använda dessa företags transportvolym som bas går att skapa en god transportförsörjning på järnväg för små och medelstora företag. Likaså kan pendlingsmöjligheter (regionförstoring) som utvecklas utifrån stora företags behov av arbetskraftförsörjning förbättra små och medelstora företags möjligheter till god försörjning av arbetskraft med rätt kompetens.

Mer detaljerade trafikeringsfrågor, frågor om trafikeringsrätt mm hanteras primärt inte av projektet, men projektet kan genom mindre utredningar fungera som katalysator i sådana frågor.

Medfinansieringsfrågor, OPS-lösningar mm hanteras normalt inte inom projektet. Även här kan dock projektet genom samverkan och mindre utredningar fungera som katalysator i en sådan process.

Finansiering

I följande avsnitt presenteras förslag till finansiering av verksamheten.

Hittillsvarande finansiering

Partnerskap Bergslagsbanan har finansierat sin verksamhet med avgifter från deltagande kommuner. Sedan år 2004 har dock ingen avgift tagits ut på grund av lägre aktivitet i partnerskapet. Tillämpade avgifter (ej uppräknad) framgår av tabellen nedan.

	Normal avgift	Halv avgift
Borlänge	70,0	35,0
Falun	70,0	35,0
Filipstad	20,0	15,0
Forsnäs	15,0	7,5
Gläve	70,0	35,0
Hofors	20,0	15,0
Hällefors	30,0	15,0
Karlstad	30,0	15,0
Kil	30,0	15,0
Lindenberg	50,0	25,0
Ljusnarsberg	30,0	15,0
Ludvika	50,0	25,0
Sandviken	50,0	25,0
Smedjebacken	30,0	15,0
Summa	685,0	342,5

Finansiering 2010-2012

Om samtliga berörda kommuner väljer att gå med i aktuellt projekt kan den föreslagna verksamheten 2010-2012 finansieras av berörda kommuner enligt tabellen nedan.

Finansieringsplanen bygger på halv avgift för första och sista projektåret och normal avgift för 2011.

	(kr)	2010	2011	2012
Borlänge		85,0	70,0	85,0
Falun		85,0	70,0	85,0
Falu socken		85,0	80,0	15,0
Forsikings		7,5	25,0	7,5
Göteborg		85,0	70,0	85,0
Hälsjöfors		85,0	90,0	15,0
Hällefors		15,0	30,0	15,0
Karlstad		85,0	90,0	15,0
KVI		85,0	80,0	15,0
Lindenberg		85,0	50,0	25,0
Ljusnarsberg		15,0	30,0	15,0
Ludvika		85,0	50,0	25,0
Samdala socken		85,0	50,0	25,0
Strömsunds socken		85,0	80,0	15,0
Samman		202,5	585,0	202,5

Från berörda regioner söks medfinansiering av respektive kommuns insats. Från region Dalarna söks medfinansiering dessutom för Falun-Borlänge regionens insats av eget arbete. För därigenom erhållen finansiering söks motsvarande belopp från Strukturfondsprogrammet för Norra Mellansverige, där flertalet av deltagarna i partnerskap Bergslagsbanan ingår. Sammantaget resulterar förslaget finansieringsupplägg i nedanstående tabell:

	(kr)	2010	2011	2012	Totalt
Kommuner i Gästrikland		75,0	150,0	75,0	300,0
Kommuner i Dalarna		120,0	220,0	120,0	460,0
Kommuner i Örebro län		55,0	110,0	55,0	220,0
Kommuner i Västmanland		52,5	105,0	52,5	210,0
Eget arbete (Falun-Borlänge-regionen)		121,5	157,9	121,5	400,9
Region Gästrikland		75,0	150,0	75,0	300,0
Region Dalarna		221,0	277,9	221,0	719,9
Region Örebro län		110,0	110,0	110,0	330,0
Region Västmanland		52,5	105,0	52,5	210,0
Regionalt utvecklingsprogram		822,6	1.485,9	822,6	3.131,1
Samman		1.057,1	2.071,9	1.057,1	4.186,1

Projektorganisation

Partnerskap Bergslagsbanan är ett partnerskap för samarbete längs Bergslagsbanan. Partnerskapet är således ingen ekonomisk förening e.d. som kan söka om finansiering hos berörda regioner och från strukturfondsprogram.

Partnerskap Bergslagsbanan har en ledningsgrupp där samtliga kommuner som deltar i partnerskapet finns representerade. Ledningsgruppen har ett presidium bestående av tre personer. För närvarande består detta presidium av Nils Persson (ordf), Borlänge kommun, Marie-Louise Dangardt, Hofors kommun och Jan-Olov Ragnarsson, Kils kommun. Vid sidan av ledningsgruppen finns en Tjänstemannagrupp med tjänstemän från respektive kommun samt berörda regioner och i vissa fall även länsstyrelser och andra relevanta organisationer. Tjänstemannagruppen är adjungerade medlemmar av ledningsgruppen. En öppen organisation med god insyn eftersträvas.

Partnerskapet har ett gott samarbete med det regionala näringslivet och rådslag med ett en näringslivsgrupp som bjuds in hålls vid behov.

Ett kansli med uppgifter enligt avsnitt ”Verksamhet och budget 2010-2012” etableras i Borlänge hos Falun-Borlänge Regionen AB, som även är projektägare för föreliggande ansökan om projektmedel.¹⁰ Verksamheten ska bedrivas under namnet Partnerskap Bergslagsbanan. Utöver de fasta resurserna som knyts till kansliet upphandlar partnerskapet nödvändiga tjänster och utredningar av olika konsulter.

Medlemmar i ledningsgrupp och tjänstemannagrupp framgår av tabellerna nedan.

¹⁰ 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 uppdrag att driva vissa gemensamma utvecklingsfrågor för de fem kommunerna bl.a. övergripande infrastrukturfrågor.

Partnerskap Bergslagsbanan - Ledningsgrupp			
Organisation	Eftersmann	Förman	Beskrivning
Borlänge kommun	Parson	Nils	ordinarie (ordf.)
Falu kommun	Rosén	Mikael	ordinarie
Falu kommun	Mållqvist	Arne	suppleant
Filipstads kommun	Grustberger	Per	ordinarie
Filipstads kommun	Johansson	Harry	suppleant
Forsnäs kommun	Raga	Angelica	ordinarie
Gävle kommun	Johansson	Per	ordinarie
Hofors kommun	Dangardt	Marie-Louise	ordinarie
Hofors kommun	Jarsson	Torbjörn	suppleant
Hällefors kommun	Grundström	Assar	ordinarie
Hällefors kommun	Falm	Lalla	suppleant
Karlstads kommun	Helm	Håkan	ordinarie
Karlstads kommun	Lindblom	Henrik	suppleant
Kils kommun	Johansson	Mikael	ordinarie
Kils kommun	Bergström	Sören	suppleant
Lindesbergs kommun	Ceder	Anders	suppleant
Lindesbergs kommun	Larsson	Anders	ordinarie
Ljusnarsbergs kommun	Wadén	Tord	suppleant
Ljusnarsbergs kommun	Johansson	Ewa-Joana	ordinarie
Ljusnarsbergs kommun	Hilding	Ulf	suppleant
Ludvika kommun	Ståhl	Bengt	suppleant
Ludvika kommun	Patterson	Marie	ordinarie
Sandvikens kommun	Kjellström	Petar	ordinarie
Smedjebackens kommun	Nilsson	Laili	suppleant
Smedjebackens kommun	Hellström	Inger	ordinarie

Partnerskap Bergslagsbanan - Tjänstemannagrupp		
Organisation	Eftersmann	Förman
Borlänge kommun	Johansson	Steva
Falu kommun	Grundström	Per
Falun Borlänge-regionen AB	Bransell	Erik
Filipstads kommun	Forsberg	Bo
Forsnäs kommun	Nilström	Ingrid
Hofors kommun	Sahlström	Ulla
Hällefors kommun	Carlsson	Lars-Ove
Karlstads kommun	Johansson	Ulf
Kils kommun	Ragnarsson	Jan-Olov
Lindesbergs kommun	Gustafsson	Jan
Lindesbergs kommun	Jaceli	Gunnar
Ljusnarsbergs kommun	Brännlund	Torbjörn
Ljusnarsbergs kommun	Larsson	Tomas
Ludvika kommun	Josefsson	Lars-Åke
Sandvikens kommun	Östblom	Lennart
Smedjebackens kommun	Silfverin	Lennart
Länstyrelsen i Gästriklands län	Sjölander	Urban
Länstyrelsen i Värmlands län	Skogberg	Roland
Länstyrelsen i Örebro län	Svalmström	Sög
Region Dalarna	Söderlund	Kerf
Region Gästrikland	Berglin	Margdalena
Region Värmland	Dahlström	Carmilla
Regionförbundet Örebro	Idvall	Fredrik
Västra Götalandsregionen	Thor	Rolf
Vänerregionens Näringsutskott	Acclsson	Jan

Projektets målgrupp och kopplingar till annan verksamhet

Målgruppen är de godstransportköpare och andra näringslivsaktörer samt resenärer som har behov av en förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan.

Projektets direkta målgrupp är näringsliv, beslutsfattare inom offentlig sektor, andra offentliga aktörer och intresseorganisationer.

Koppling till det regionala näringslivet är dels att tillgodose och stärka konkurrenskraften genom förbättrad tillgång till miljövänliga, frekventa och kostnadseffektiva transportlösningar, dels att förbättra tillgången till arbetskraft som svarar mot kompetensbehov (matchning).

Viss koppling bedöms finnas till andra projekt inom Strukturfondsprogrammet, Norra Mellansverige, Åtgärd: 2.1. Tillgänglighet. Till exempel kan följande pågående och avslutade projekt ge viss påverkan/samspele med den verksamhet som avses bedrivas av Partnerskap Bergslagsbanan:

- Entré Ludvika
- Botniska korridoren - en europeisk transportkorridor
- Logistikcenter Kalvholmen
- Miljöstyrd logistik - Transportval och miljöhänsyn - Fördjupad förstudie
- Gävle Hamn - Granudden Etapp 1
- Ökat tågresande i södra Norrland
- Fördjupad förstudie Elektrifiering Inlandsbanan delen Nykroppa-Kristinehamn
- Pendlarprojekt Karlstad-Hagfors
- Västerdalsbanan
- Förstudie för pendeltågstrafik i Dalarna
- Godstrafik på Frykdalsbanan
- Dalabanen
- Effektivare tågtrafik i Bergslagen - förstudie

Partnerskapets bedömning är att direkt likartad verksamhet inte finns bland dessa projekt.

Förväntade resultat

Investeringar i infrastruktur inkl terminaler od, lok och vagnar är långsiktiga och har långa beslutstider. Under en kort projekttid på tre år kommer därför endast vissa saker att kunna infrias. I flertalet fall är andra aktörer beslutande om åtgärderna, men den verksamhet som bedrivs inom projektet fungera då som till exempel pådrivare, katalysator, kunskapskälla eller inspiratör. Bedömningen är att synliga resultat vid projektets utgång är:

- Infrastrukturåtgärder finns upptagna i Banverkets långsiktiga åtgärdsplaner och treåriga verksamhetsplaner så att påtagliga förbättringar för trafiken på Bergslagsbanan är genomförda senast under 2013.
- Den fysiska planeringsprocessen har drivits så att den svarar mot den långsiktiga åtgärdsplaneringen och Banverkets verksamhetsplan.
- Banverket har genomfört vissa kapacitetsförbättrande åtgärder och andra åtgärder som förbättrar kvaliteten för trafiken under projektperioden 2010-2012.
- Någon eller några nya ”kringtjänster” utefter Bergslagsbanan, såsom kombiterminal eller andra logistiktjänster, är under utveckling.

- Någon förbättring av kopplingar mellan trafiksystem är genomförd eller nära förestående, t.ex. utvecklat resecentrum under utveckling.
- Beslutsunderlag till kommande långsiktig plan finns framtaget och bakgrunden till åtgärdsbehovet finns spritt bland beslutsfattare.
- Nya arenor för samarbete mellan näringsliv och offentlig sektor och/eller nya kontakter inom näringslivet har etablerats.

Att mäta förändring i form av förändrat resande eller förändrade godsvolymer bedöms inte som möjligt då dessa uppgifter mycket ofta är av konfidentiell karaktär för företagen som bedriver verksamheten. Förändringar av antal godståg och antal turer för persontrafiken är dock relevant och bedöms möjlig att följa.

Indikatorer och kriterier

Sysselsättning och företagande

Antal nya/skapat arbetstillfällen (män/kvinnor): 0, se nedan.

Antal nystartade företag (Män/kvinnor): 0, se nedan.

Antal nystartade företag (mixat ägande): 0, se nedan.

Utvecklingen av Bergslagsbanan är ett långsiktigt projekt. Även om vi når snabba resultat i själva beslutsprocessen är ledtiderna från beslut om byggande till byggstart och sedan färdig investerig utsträckt över flera år. Vissa snabba resultat kan ibland noteras.

Förbättrad tillgänglighet för näringslivets transporter på järnväg är för många industrier i regionen en ren överlevnadsfråga. I flera fall ligger slutkunden lågt från produktionsanläggningen och möjlighet att transportera godset till konkurrenskraftiga priser och med hög tillförlitlighet i transportsystemet är en direkt förutsättning för att valet av verksamhetens lokalisering ska kvarstå. Illustrativa exempel på transporterna betydelse är att Ovako och Stor Enso har sänkt sina transportkostnader genom att kunna använda högre axellast respektive högre axellast och utökad profil samt att man just nu utreder hur ABB:s nya större transformatorer ska kunna transporteras från Ludvika till hamn.

Det finns outnyttjad potential kvar i järnvägsystemet vad gäller näringslivets transporter. Avsevärda förbättringar av kapacitet, tillförlitlighet och möjliga hastigheter för trafiken behöver exempelvis genomföras. Detta bidrar till sänkta transportkostnader genom exempelvis minskat behov av vagnar och lager. Tjänster som möjliggör för små och medelstora företag att dra nytta av de transporter som storföretagen genererar är med stor säkerhet utvecklingsbara. Sammantaget stärker detta näringslivets konkurrenskraft i vår region och bidrar till att säkerställa befintliga arbetstillfällen och i vissa fall skapandet av nya. Nya arbetstillfällen borde dessutom kunna uppstå genom att företag etableras inom logistiknäringen.

Förbättrad tillgänglighet via järnvägstransporter är ett välbeprövat sätt att uppnå regionförstoring. Tillgängligheten kan förbättras genom kortare restider och tillförlitligare (punktligare) resor. Integration mellan trafiksystem, med väl fungerande resecentrum som erbjuder attraktiva och trygga omstigningsmöjligheter, bidrar också till bättre tillgänglighet då hela resan perspektivet stärks av dessa åtgärder. Regionförstoring sker när personer utför för sina vardagliga göromål över ett allt större geografiskt område. Det kan vara resor för att nå ett större utbud av varor eller kulturaktiviteter, men främst brukar arbetsresor framhållas. Så är även fallet i detta projekt. Regionförstoring förbättrar individens möjligheter att nå ett

passande arbete utan att behöva byta bostadsort. Omvänt får näringslivet tillgång till fler personer med lämplig kompetens (matchning). Det kan sägas att regionförstoringen fortgår som en konsekvens av ökad specialisering inom arbetslivet, men påskyndas av förbättrade resmöjligheter. Exempelen från Mälardalen visar att effekterna är påtagliga och möjligen underskattade.

Säkert skapas några arbetstillfällen och ännu fler kanske säkerställ genom regionförstoring och konkurrenskraftigare transporter för näringslivet. Sambanden är dock otydliga och långsiktiga varför partnerskapet inte väljer att göra några kvantifierade utfästelser vad gäller arbetstillfällen och nystartade företag. Att projektet bidrar till hållbarhet ur dess tre aspekter, dvs. socialt, ekonomiskt och ekologiskt, kan inte nog poängteras.

Indikatorer

Av åtgärdsspecifika indikatorer för åtgärden Tillgänglighet i regionala strukturfondsprogrammet för Norra Mellansverige påverkar projektet nedanstående indikatorer.

Samverkan mellan transportslag

- Antal samverkansprojekt för stärkt koppling mellan trafikering och infrastrukturåtgärder. (Projekt som avser att få till stånd en ökad överensstämmelse mellan behovet av trafikering och behovet av infrastrukturåtgärder)
Motivering: Detta bedöms vara en viktig indikator för föreliggande projekt. Bakgrunden till partnerskapets hittillsvarande arbete och synen på behovet av fortsatt arbete är att den infrastruktur som Bergslagsbanan idag erbjuder inte svarar mot behovet av trafikering, se Verksamhet 2010-2012 samt Bakgrund. Likaså finns behovet att utveckla trafikeringen i meningen att infrastrukturen, i vid bemärkelse, bättre ska bidra till samordning av trafiksystemen för person- och godstrafik och därigenom stärka näringslivets konkurrenskraft och bidra till regionförstoring.
- Antal samverkansprojekt som omfattar flera transportslag. (Projekt som avser att få tillstånd en samverkan mellan transportslag i såväl planerings- som genomförandefasen.)
Motivering: I projektet ingår att integrera trafiksystem. I och med att kringverksamheter såsom logistiktjänster och kombiterminaler ska få uppmärksamhet i projektet tillsammans med resecentrum berör projektet på flera områden flera transportslag.
- Antal projekt för intermodala transportlösningar. (Projekt som avser att förbättra möjligheterna för den intermodala trafiken.)
Motivering: Kringverksamheter såsom logistiktjänster och kombiterminaler ska få uppmärksamhet i projektet.

- Antal nya och utvecklade transportlösningar
Motivering: I och med att kringverksamheter såsom logistiktjänster och kombiterminaler ska få uppmärksamhet i projektet kan nya transportlösningar stimuleras.

Indikator: Effektivare person- och godstransporter

- Antal projekt som ansluter arbetsplatsområden för företag samt besöksmål. (Projekt som avser att öka tillgängligheten till arbetsplatsområden för företag samt besöksmål.)
Motivering: Projektet syftar till regionförstoring, inkl förbättrad arbetskraftförsörjning, genom att stimulera till att åtgärder som förbättrar tillgänglighet i järnvägstransportsystemet genomförs. Planerad verksamhet har även för avsikt att stimulera till att åtgärder genomförs som är av betydelse för godstransporternas effektivitet.

Indikator: Regionförstoring

- Antal projekt för minskad pendlingstid. (Projekt som avser att öka tillgängligheten till fler arbetsmarknads- och högre utbildningstillfällen genom en vidgning och förbättrad interaktion av och inom LA-regioner.)
- *Motivering: Projektet syftar till regionförstoring, inkl förbättrad arbetskraftförsörjning, genom att stimulera till att åtgärder som förbättrar tillgänglighet (bl.a. restiden och omstigningsmöjligheter) i järnvägstransportsystemet genomförs. Detta medför såväl regionförstoring som ökad samverkan mellan regioner.*

Horisontella kriterier

Jämställdhet

Kvinnors respektive mäns resvanor speglar delvis skilda förutsättningar i det övriga samhället, på arbetsmarknaden och i hemmet. Ett samhälle som är mer jämställt kan antas minska skillnaderna även i resvanor.

De regionala systemanalyserna som genomförts i åtgärdsplaneringen 2010-2021 visar förvärvsfrekvenserna för kvinnor varierar starkt mellan kommunerna. Ett generellt mönster i landet är att kvinnors förvärvsfrekvenser är särskilt höga i läns- och utbildningscentra och betydligt lägre i industri- och periferikommuner. Arbetsplatser som av tradition har stor andel kvinnoysselsatta som vårdinrättningar, hotell och handel koncentreras i stor omfattning till länscentra. Obalanser mellan arbetsmarknader uppstår om inbördes restider mellan kommuner är för långa. Dessa obalanser anges vara särskilt påtagliga för kvinnor.

Ett syfte med projektet är att förbättra näringslivets arbetskraftförsörjning genom förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan. Vanligtvis använder kvinnor i större utsträckning än män kollektiva transportmedel. Stärkta möjligheter till dagspendling är en viktig faktor för att balansera kvinnoandelarna mellan kommunerna i regionen. Även för män bedöms läns- och utbildningscentra viktiga att nå tillsammans med kompletterande arbetsmarknader. Behovet bedöms dock inte vara lika påtagligt som för kvinnor. Utvecklingen av integrationen mellan trafiksystem, där trygga och säkra bytespunkter kan vara en del, utvecklar också det kollektiva resandet.

Ett utvecklat järnvägstransportsystem bedöms öka möjligheterna för kvinnor och män att få sina transportbehov tillgodosedda. Ett mer utvecklat järnvägstransportsystem har även större förutsättningar att möta även framtidens behov av resor för såväl män som kvinnor.

Integration och mångfald

Förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader och förbättrad konkurrenskraft för näringslivet och utökade möjligheter till kringverksamheter stärker regionens arbetsmarknad. Ur såväl jämställdhets- som integrationsperspektiv bedöms detta ha en positiv betydelse.

Miljö

Järnvägen är miljövänlig och nya och modernare tågmateriel blir allt mer energieffektiva. Bergslagsbanan är i sin hela längd elektrifierad. Ett syfte med projektet är att skapa konkurrenskraftigare järnvägstransporter och därmed få en större andel gods på järnvägen. Ur miljösynpunkt är detta positivt. Även persontrafik på järnväg medför mindre miljöbelastningen än om den vidtas inom vägtransportssystemet.

Folkhälsa

Förbättrade möjligheter till sysselsättning och ökat resande i integrerade transportkedjor, som ofta innebär "vardagsmotion" genom gång och cykel, kan inte bedömas ha annat än positiva effekter på folkhälsan. Till detta kommer att järnvägstransportsystemet är mindre olycksbelastat än vägtransportssystemet och att förutsättningar finns för till exempel bättre luftkvalitet genom omdisponering av transporter.

Riskenalys

Se även bilaga 6 till projektspecifikationen.

Finansiering: Samtliga deltagare i partnerskapet närvarade ej när beslut om detta projekt togs. Detta kan påverka finansieringen. Frågan kommer att vara klarlagd innan ansökan lämnas till regioner och programkontor.

Kostnader: Merparten av projektets kostnader är upphandlade utredningar. Vid varje upphandlingstillfälle har projektet därför möjlighet att styra upphandlingarna så att projektets totala kostnader innehålls. Däremot kan fördelningarna av kostnaderna mellan de olika delprojekten bli föremål för justeringar. Ledningsgruppen tar ställning till halvårsvisa verksamhetsplaner och har därigenom kontroll på kostnaderna.

Tidsplan: Ambitionen är givetvis att genomföra dessa utredningar inom projektperioden. Den risk som finns är att upphandlingar kan tidsmässigt ta längre tid än planerat och leda till förseningar. En annan risk finns i att vissa av utredningarna måste ske i samverkan med andra aktörer som Banverket, trafikhuvudmännen etc. Beroendet av dessa kan leda till förseningar samtidigt som samverkan är en förutsättning för ett lyckosamt genomförande av projektet. Genom att arbeta med halvårsvisa verksamhetsplaner kan dessa risker hanteras så att delprojekten ska kunna genomföras inom projektperioden.

Måluppfyllelse: Flertalet av de beslut som krävs för att nå projektets mål är sådana som inte tas av projektet eller organisationer som deltar i projektet. Till exempel kanske inte statsmakterna tilldelar Bergslagsbanan resurser i den utsträckning som behövs för att möjliggöra genomförande av de åtgärder som krävs. Projektets inriktning är dock att just stimulera till att beslut tas och åtgärder genomförs. Däremot kan graden av måluppfyllelse, dvs. hur stora investeringar blir att variera. Intresset hos olika aktörer att utveckla resecentrum

och kringverksamheter som logistiktjänster kan påverkas av till exempel konjunkturläget. Den verksamhet som bedrivs av projektet kan troligen underlätta genomförande av initiativ när väl resurs- och marknadsläge blir gynnsamt.

Kompetens: Kompetens finns ej tillgänglig för de tjänster som är aktuella att handla upp. Genom tillämpning av upphandlingspolicy bör godtagbara antal anbud för de olika tjänster som ska handlas upp inkomma.