

# Plan för kommunikation och påverkan

## Slutrapport till *Partnerskap Bergslagsbanan*

**Rusta upp Exportbanan  
– för hela Sveriges skull**

*Här transporteras 20%  
av Sveriges export!*



**Six Year Plan AB**

*16 oktober 2015*

Anders Röstin

*Six Year Plan ...*

Six Year Plan AB Kungsbron 16 Box 880 101 37 Stockholm.

Tel 08 5181 69 50 Fax 08 5181 69 99 info@sixyearplan.se www.sixyearplan.se VAT SE556906 576501.

## Innehåll

1. Uppdrag .....	3
2. Status .....	3
3. Underlag .....	3
3.1 Genomförda utredningar och rapporter .....	4
3.2 Intervjuer .....	6
3.3 Sammanfattning.....	8
4. Våra slutsatser .....	9
4.1 Mest engagemang vinner .....	9
4.2 Nationell betydelse .....	9
4.3 Begriplig helhet .....	9
4.4 Kompletterande lösningar .....	10
4.5 Sense of urgency.....	10
5. Strategisk riktning .....	11
6. Mål för påverkansarbetet .....	12
6.1 Mål för beslut .....	12
6.2 Mål för genomförande i praktiken .....	13
7. Plan för påverkan .....	13
7.1 Målgrupper och målpersoner.....	15
7.2 Budskap.....	17
7.3 Lokal och regional mobilisering – allierade.....	17
7.4 Företrädare .....	18
7.5 Plan för arbetet – fyra faser .....	18
Källförteckning .....	21
Bilaga 1: Intervjuer .....	22
Bilaga 2: Utredningar.....	27
Bilaga 3: Förslag på kontakter	

## 1. Uppdrag

Partnerskap Bergslagsbanan (PB) har gett Six Year Plan AB i uppdrag att ta fram en strategi för hur PB bör bedriva påverkansarbete i syfte att höja Bergslagsbanans standard så att den möter näringslivets och medborgarnas behov vad gäller järnvägstransporter på Bergslagsbanan.

Strategin ska inbegripa förslag som omfattar kontakter med ansvariga myndigheter, Trafikverket, näringsliv och beslutsfattare på kommunal, regional och statlig nivå. Strategin ska vara tydlig och konkret i den meningen att det detaljerat ska framgå vilka primära och sekundära kontaktvägar som ska användas av PB.

Arbetet ska även inkludera vilka argument som ska användas i syfte att skapa opinion för Bergslagsbanans utveckling. Här menas särskilt argument som inte ingår i Trafikverkets kalkylmodell för långsiktig planering som t.ex. industrins konkurrenskraft och effekter av industrinedläggningar.

Konsulten ska ta fram en kommunikationsplan för PB. Detta inbegriper till exempel förslag på vilka media och andra forum som PB ska satsa på att synas och medverka i, och vilken argumentationsteknik som kan användas.

Huvuddelen av arbetet gjordes före sommaren, därefter har delar av rapporten kompletterats.

## 2. Status

Vi har under våren gått igenom det underlag som tidigare tagits fram inom ramen för arbetet med PB och de slutsatser som hittills dragits. Vi har intervjuat ett antal nyckelpersoner och baserat på detta material och våra egna erfarenheter föreslår vi här en strategisk inriktning för det fortsatta arbetet.

Strategin har diskuterats med och i huvudsak bekräftats av uppdragsgivarens kontaktperson. Med utgångspunkt i strategin har vi utformat en plattform för kommunikation och påverkan.

Ett utkast av rapporten har under sommaren skickats till partnerskapets presidium, och vi har sedan dess mottagit kommentarer om kompletteringar som arbetats in.

## 3. Underlag

Partnerskap Bergslagsbanan är ett samarbetsprojekt mellan 14 kommuner belägna längs banans sträckning från Gävle till Kil. Partnerskapet bedrivs i nära samarbete med det regionala näringslivet, länsstyrelser, regionerna och andra intresseorganisationer. Projektets övergripande syfte är verka för förbättrad tillgänglighet på Bergslagsbanan. Projektet har finansierats av medlemmarna och Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Partnerskapets befintliga kommunikationsplan upprättad 4 maj 2010 speglar projektets tidigare kommunikativa behov och utmaningar, men givet den nya strategiska agendan för projektet finns ett behov att kommentera och ompröva vissa delar av denna kommunikationsplan. I korthet kan sägas att den gedigna kommunikationsplan man tagit fram varit viktig i det påverkansarbete man då önskade bedriva i frågan om Bergslagsbanan. Den redogjorde förtjänstfullt för hur detta arbete kan ske främst på lokal och regional nivå,

exempelvis genom förslag på konkreta åtgärder för att förstärka banans funktionalitet och, i förlängningen, Bergslagens näringsliv.

Den nu föreslagna kommunikationsstrategin och -planen är en logisk fortsättning och en förstärkning av huvudbudskapet i den befintliga.

Ett flertal rapporter, som belyser såväl systemövergripande som delsträckors behov av upprustning och utveckling, har tagits fram t o m 2013. En lista på samtliga utredningar finns i bilaga 2. Bland utredningarna finns även en utvärdering av Partnerskap Bergslagsbanan.

Sedan 2013 har det politiska fokuset ökat markant på järnvägssektorn, avseende såväl bedrivandet av befintlig och kommande verksamhet som ett antal beslut om utveckling av mycket stora projekt inom främst persontrafiksidan. Oavsett politisk färg tycks alla vara överens om att det ska göras omfattande investeringar i järnvägsinfrastrukturen de kommande åren. Regeringen kommer att besluta om en ny Nationell Plan för åren 2018-29.

### 3.1 Genomförda utredningar och rapporter

De omfattande utredningarna som gjorts har fokuserat på fyra områden:

- Behovet av en fungerande godsjärnväg
- De tekniska lösningarna för Bergslagsbanan (helhet och delar)
- Argumentation
- Partnerskapets arbete

#### 3.1.1 Behovet av en fungerande godsjärnväg

Nedanstående iakttagelser hämtade från rapporterna ger en tydlig bild av behoven:

- *Flera företag i Bergslagen är ledande inom sina respektive branscher – inte bara på nationell eller europeisk nivå utan även globalt. Näringslivet längs stråket svarar för en stor del av landets industrisysselsättning. Exportens andel av BNP är hög och växande. 40% av Sveriges export härstammar från de fem länen i stråket.<sup>1</sup>*
- *Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder, vilket ställer höga krav på ett väl utvecklat transportsystem. Svensk varuexport värderas till över 1 000 miljarder kronor per år, vilket motsvarar hälften av Sveriges BNP. Värdet av Sveriges import är nästan lika stort. Av den svenska exporten går 75 procent till europeiska länder. Betydande delar av företagsinterna transporter går över landets gränser. Totalt transporteras cirka 90 procent av svensk utrikeshandel med sjöfart (lastfartyg och färjor). Det mesta av dessa volymer passerar genom någon av de svenska hamnarna. Transporterna till och från hamnarna har hittills huvudsakligen gått på vägnätet.<sup>2</sup>*
- *Svensk logistik är i världsklass (...) Det finns historiska skäl till detta – vi är en exportnation med långa avstånd till många marknader och relativt gles befolkning vilket*

<sup>1</sup> [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport\\_utvardering\\_2010-2012.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport_utvardering_2010-2012.pdf)

<sup>2</sup> [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet\\_2010\\_2021\\_Faststalld.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Nationell_plan_for_transportsystemet_2010_2021_Faststalld.pdf)

*gjort det nödvändigt att skapa effektiva godstransportsystem för att klara den svenska konkurrenskraften.<sup>3</sup>*

- *(En) grundförutsättning för handelns och industrins tillväxt är välutvecklade, kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem. Infrastrukturen spelar en viktig roll i detta sammanhang. Då mer än halva den svenska industriproduktionen exporteras och komponentinköpen i ökad grad sker internationellt är import- och exportaspekterna speciellt viktiga.<sup>4</sup>*

Observationerna illustrerar vikten av en helhetssyn på Bergslagsbanan som ett godsstråk av nationellt intresse för landets exportindustri.

### 3.1.2 De tekniska lösningarna för Bergslagsbanan

I sin vision för Bergslagsbanan<sup>5</sup> presenterar Partnerskapet tre steg för att rusta upp banan:

- *Det första steget innebär att för drygt 700 mkr ge hela Bergslagsbanan och Vänerlänken bärighet för 25 tons axellast och ta bort hinder, så att den större lastprofilen kan användas. De större investeringarna avser byten av gammalt spikspår på träsyllar och en del nya broar.*
- *Det andra steget föreslår Partnerskapet skall innebära investeringar på drygt 700 mkr för att öka Bergslagsbanans kapacitet. Det största objektet innebär att dubbelspår börjar byggas ut mellan Falun och Borlänge.*
- *Det tredje steget innebär investeringar för drygt 1,5 miljarder kronor för att öka kapaciteten och börja bygga bort de branta backarna.*

Partnerskapet har även i en rapport<sup>6</sup> listat konkreta åtgärder avseende infrastruktur och logistik för att göra banan mer effektiv. Bland övergripande logistiklösningar nämns följande åtgärder:

- *Lyfta över godstrafik från Ställdalen - Frövi till Ställdalen - Kil och väster om Väner*
- *Gör Borlänge rangerbangård till en "hubb" för all trafik till/från Göteborg och till/från Dalarna och Norrland och kör väster om Väner*
- *Skapa en lokal/regional samverkansgrupp som i ett tidigt skede diskuterar behov av tåglägen*

I den nu gällande Nationella Planen (2014-2025) finns flera delar av visionen och åtgärdsförslagen med men långt ifrån alla.

<sup>3</sup> [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/14\\_PUNKTER\\_FOR\\_SVENSK\\_LOGISTIK.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/14_PUNKTER_FOR_SVENSK_LOGISTIK.pdf)

<sup>4</sup> [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/nationell\\_godsanalys.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/nationell_godsanalys.pdf)

<sup>5</sup> [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Vision\\_Bergslagsbanan\\_lag.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Vision_Bergslagsbanan_lag.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Enkla\\_atgarder\\_for\\_en\\_effektivare\\_Bergslagsbanan\\_110926.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Enkla_atgarder_for_en_effektivare_Bergslagsbanan_110926.pdf)

### 3.1.3 Argumentation

Flera rapporter behandlar vilka åtgärder som prioriterats på en nationell nivå och som lett till politiska beslut. Näringslivets Transportråd presenterar i en rapport<sup>7</sup> vilka förslag i den nationella transportplanen för 2010-2021 som prioriteras. Bland annat förespråkar rapporten att:

- *Ett stråk- och nod-perspektivet bör ligga till grund för investeringarna i den nationella transportplanen 2010-2021. Det skapar förutsättningar för ett transportsystem där de olika transportslagen samspelar och kompletterar varandra. Godsstråken utgörs av vägar och järnvägar med stora transportflöden i en kapacitetsstark infrastruktur. I ett sammanhållet transportsystem är hamnar, kombiterminaler och flygplatser viktiga logistiska nav (noder) som knyter samman stråken.*

Givet de beslut som fattats under det senaste året, samt den politiska debatten idag, kan det vara bra att påminna sig om vad som ligger till grund för innevarande planer.

I åtgärdsplaneringen 2010-2021 sägs t ex att projekt som underhåller den befintliga infrastrukturen och bygger bort flaskhalsar bör gå först.

I frågan om vilka infrastrukturprojekt och järnvägsstråk som är av avgörande betydelse för näringslivets transporter noteras i Näringslivets Transportråds rapport<sup>8</sup> bland annat att:

- *Investeringar för ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väner avlastar Västra stambanan. Investeringarna möjliggör en ökad separering av gods- och persontrafik på befintliga spår.*
- *Problemen med bristande kapacitet i samtliga de ovan nämnda sammanhängande godsstråken med internationella kopplingar måste åtgärdas tidigt under den kommande planperioden 2010-2021.*

### 3.1.4 Partnerskapets arbete

Partnerskapet har baserat stora delar av sitt arbete på att ta fram nytt faktaunderlag i samverkan med flera av huvudaktörerna.

Det har varit en mycket bred förankring för projektet hos samtliga kommuner och man har samverkat med näringslivet i remissvar och diskussioner.

## 3.2 Intervjuer

I intervjuer<sup>9</sup> med representanter från både politik och näringsliv har framförallt fyra områden diskuterats:

- Regionen
- Transporter

<sup>7</sup>[www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets\\_transportrad\\_2009\\_Transportradets\\_prioriteringar\\_i\\_NTP\\_2010-2021.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets_transportrad_2009_Transportradets_prioriteringar_i_NTP_2010-2021.pdf)

<sup>8</sup>[www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets\\_transportrad\\_2009\\_Transportradets\\_prioriteringar\\_i\\_NTP\\_2010-2021.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets_transportrad_2009_Transportradets_prioriteringar_i_NTP_2010-2021.pdf)

<sup>9</sup> Intervjupersoner

- Bergslagsbanan
- Beslutsprocessen

### 3.2.1 Regionen

Nästan samtliga intervjuade tog upp infrastrukturen som helt avgörande för regionernas utveckling längs Bergslagsbanan. Järnvägen och IT-infrastrukturen lyftes särskilt.

De övergripande utmaningarna är att göra det möjligt för företagen att kunna transportera producerade varor snabbt och effektivt ut på världsmarknaden, samt för människor att kunna ta sig till arbetet och leva ett modernt liv utanför storstadsregionerna.

Kommer inte godset iväg, kommer inte människor bo här. Och vice versa.

I en annan intervju konstaterades att länet präglas av att människor ska dit och att godset som produceras i basindustrin ska ut för export. Kommer inte godset ut kommer inte människor dit.

### 3.2.2 Transporter

Exportregionernas överlevnad är beroende av ett välfungerande transportsystem där person/gods och järnväg/väg/hav hänger ihop. De olika delarna ska inte ställas mot varandra.

Samtliga intervjuade anser att det finns betydande kapacitetsbrister i hela systemet.

Med tuffare villkor för sjöfarten (Svaveldirektivet), accelererande kapacitetsbrist på järnvägen och ett tryck på att flytta lastbilstrafiken till dessa transportslag, ser flera av de tillfrågade att exportindustrin och regionens bas kan riskeras.

### 3.2.3 Bergslagsbanan

Av flera intervjuer framgick att Partnerskap Bergslagsbanan har varit lyckat hittills, eftersom man kunnat påvisa näringslivets behov av ett välfungerande järnvägsnätverk i regionen, den volym av transporter och gods som berörs av Bergslagsbanan, och vikten av vad som ligger längs banan för nationens näring och export. Partnerskapet har även lyckats samla berörda kommuner över ett stråk, fått med sig industrin i frågan om Bergslagsbanan som ställt upp på debattartiklar och inlagor till Trafikverket, och samordnat arbetet med Bergslagsbanan över linjesträckningen.

Flera respondenter tyckte att Bergslagsbanan bör ses som ett ”godsstråk”, snarare än som en fragmenterad och isolerad linjesträcka, då många av de industrier som ligger längs med banan och är beroende av den är processindustrier som inte tål störningar i flödet av transporter och gods i någon del av sträckan. Flera menade dock att det fortfarande finns en dålig kunskap bland politiker om att exportindustrin i huvudsak är baserad på landsorten, och på den tunga basindustrin som ligger längs med Bergslagsbanan.

Bergslagsbanans potentiella betydelse som godsstråk är som konstaterats tydlig för respondenterna. En upprustad järnvägssträcka mellan hamnarna – främst definierad av att flaskhalsarna är borta – skulle innebära att:

- den regionala och nationella exportindustrin norr om Bergslagen kan stärkas

- exportföretag som idag har etableringar på annat håll kan lockas och att transporter som idag går på främst lastbil kan föras över till järnväg
- det finns goda förutsättningar för en positiv regional utveckling med växande småföretagsamhet och tjänstesektor
- projektet kan därmed utgöra en viktig del av regeringens industristrategi och jobbskaparpolitik

Däremot menar flera respondenter att värdet av Bergslagsbanan *idag* kan diskuteras, eftersom flera flaskhalsar från Gävle till Göteborg gör att exportföretag väljer alternativa transportvägar och transportslag.

### **3.2.4 Beslutsprocessen**

Flera tillfrågade framhöll att det finns problem vad gäller beslutsprocessen kring Bergslagsbanan.

Det finns en risk att persontrafik prioriteras framför godstrafik då media rapporterar mer kring problem i persontrafiken än kring störningar i godstrafiken, även om de senare innebär en större förlust i kronor.

Samtidigt noterades att det även finns många möjligheter avseende beslutsprocessen kring Bergslagsbanan. Regeringen satsar mer på infrastruktur och järnväg samt jobben står högt upp på regeringens agenda.

Ett problem som lyfts är att de nyttokalkyler som görs av t ex Bergslagsbanan sker på objektsnivå, vilket underminerar värdet av transport- och industristråk och riskerar sätta persontrafik framför godstrafiken.

## **3.3 Sammanfattning**

- Regionens överlevnad är helt avhängig den befintliga exportindustrins utveckling.
- Bergslagsbanan är ett mycket viktigt regionalt projekt för att främja den del av landets exportindustri som finns i regionen.
- Trots ett antal delprojekt som har genomförts och genomförs är risken överhängande att det inte kommer att resultera i en helhet som kan möta exportföretagens behov.
- Av samtalen framgår att alla är nöjda med partnerskapets arbete hittills, men i sak återstår mycket och de senaste åren har påverkansarbetet bedrivits med mindre intensitet.



## 4. Våra slutsatser

Med utgångspunkt i underlaget och våra egna erfarenheter av politiskt påverkansarbete och opinionsbildning drar vi följande fem slutsatser inför det fortsatta arbetet:

### 4.1 Mest engagemang vinner

Projektet har idag en omfattande teknisk dokumentation och representerar en hög kunskapsnivå. Det som saknas nu är inte ytterligare rapporter eller än mer kunskap. Nu är det framförallt energi, engagemang och mobilisering av många intressenter som kommer att vara avgörande för framgången.

Exempel: I arbetet med Ostlänken, en dubbelspårig höghastighetsjärnväg som syftar till att förbättra persontrafiken längs sträckan Järna – Linköping, har förmågan att skapa ett engagemang kring projektet på många fronter, samt att mobilisera grupper från såväl politik som näringsliv på både regional och nationell nivå, gjort det ”lätt” för regeringen att fatta beslut i frågan. Med andra ord, genom att aktivera lokalbefolkning, beslutsfattare, politiker och näringslivsföreträdare i frågan har man skapat ett brett stöd för projektet som ökat dess relevans.

### 4.2 Nationell betydelse

I många sammanhang i underlaget framhävs de nationella fördelarna. Men det är ändå tydligt att den grundläggande utgångspunkten i materialet har varit regional – det är Bergslagen som ska lyftas. Vi tror det är olyckligt. Det riskerar att reducera hela frågan till ett särintresse bland många i landet där alla regioner med självaktning slåss för sina infrastrukturfrågor. Vår bedömning är att framgång förutsätter att man vänder på logiken. Projektet är *i första hand* av nationell betydelse och det är huvudskälet till varför investeringarna är nödvändiga. Det får *sedan* i sin tur konsekvenser för regionen. Den slutsatsen förstärks av att regeringen nu arbetar med att identifiera trovärdiga delar i en effektiv industristrategi för hela Sverige. Det innebär att resonemang kring värdet av persontrafik i regionen och miljökonsekvenser av järnvägstransporter inte är oviktiga men kommer i andra hand, *efter* exportföretagens behov av effektiv godstrafik.

Exempel: Arenabyggen som Friends Arena visar vikten av att skapa ett nationellt engagemang kring ett lokalt byggnadsprojekt. Mer specifikt måste nationella arenabyggen syfta till att främja inte bara lokala aktörer, t.ex. de organisationer som använder arenan inom sport, nöje m.m., utan även regionala och nationella intressenter, exempelvis genom att visa på vikten av dessa arenabyggen för regionens och nationens attraktionskraft som turistmål. Även om frågan om hur många liknande arenor som logiskt bör finnas är relevant i sig, så bör den kommunikativa utgångspunkten för dessa projekt vara densamma.

### 4.3 Begriplig helhet

Beslutsprocesserna kring de senaste årens stora satsningar har skiftat karaktär. Besluten blir av allt mer övergripande natur. Vägen dit förutsätter att projektet har en mer funktionell och tydligare beskrivning av nyttan och helheten, liksom av de insatser det kräver. För att lyckas med det är vår bedömning att det krävs att Bergslagsbanan sätts in i ett större sammanhang – en mer begriplig helhet – som gör det lättare att pedagogiskt och trovärdigt förklara vad som står på spel.

Exempel: Även i detta avseende har arbetet med Ostlänken varit framgångsrikt, i det att man lyckats beskriva ett regionalt infrastrukturprojekt som en del av en nationell helhet. Mer specifikt har man förklarat varför banan inte bara stärker persontrafiken på sträckan Järna-Linköping, utan även förbättrar fjärr- och regionaltrafiken mellan Stockholm och Göteborg, Malmö samt Köpenhamn. På så vis har man lyft projektet kring Ostlänken från detaljerade frågor om konkreta åtgärder lokalt, till en helhetslösning där de strategiska fördelarna med bygget belysts, samt säkerställt att de många konkreta åtgärder man föreslagit syftat till en större helhetslösning, vilket i sin tur underlättat för nationella beslutsfattare att inse värdet av samt prioritera projektet.

#### 4.4 Kompletterande lösningar

Erfarenheter från andra framgångsrika påverkansprojekt inom detta område (som t ex Ostlänken) visar vikten av att man, trots motstånd från politik och myndigheter när det gäller helheten, fortsätter att ta fram alternativa eller kompletterande lösningar när det gäller finansiering, utveckling och projektägarskap av enskilda delar inom hela projektet. Det har två fördelar. Dels är det en stark signal till omvärlden om vilket engagemang man lägger i projektet och hur viktigt man därmed tycker att det är. Dels kan det mycket väl innebära att det också resulterar i konkreta dellösningar som kan användas för att förverkliga helheten.

Exempel: Infrastrukturkommissionen, vars arbete påbörjades i mars 2015 och vars slutrapport ska levereras i december 2015, visar på hur engagemang och resurser kan samlas på alternativa sätt för att driva infrastrukturprojekt när centrala beslutsfattare som Trafikverket inte gör det.

Kommissionen söker en bredare syn på frågor kring finansiering, ägande och organisering av infrastruktur i Sverige, med ett specifikt fokus på alternativ till traditionell anslagsfinansiering. Initiativet visar att det inte räcker med att man lämnar infrastrukturprojekt till nationella beslutsfattare för att få det genomfört, utan det krävs att tredjeparter och andra relevanta aktörer aktiveras för att skapa ytterligare engagemang och arbete kring projektet.

#### 4.5 Sense of urgency

Projektet har de senaste åren bedrivits med ganska låg intensitet. Det finns säkert goda skäl (resurser) till det. Samtidigt är det olyckligt eftersom det under denna period sänt signalen till omvärlden att detta inte är något särskilt viktigt projekt, eller i bästa fall att man har gett upp och inte är beredd att fortsätta slåss för projektet. Det leder till två slutsatser. För det första är det viktigt att visa att det nu sker en rejäl uppgradering av insatserna – dvs att man visar att nu är det på allvar – genom att bygga en ”sense of urgency” i viktiga målgrupper. Det kräver för det andra att man kan legitimera varför det nu är ett annorlunda och mer allvarligt läge än det varit de senaste åren.

Exempel: I frågor om nedläggningsbeslut av fabriker lyckas beslutsfattare och politiker ofta agera fort och konsekvent, då risken att produktion kommer begränsas är uppenbar och alarmerande. I samma anda gäller det att påvisa i infrastrukturprojekt som Bergslagsbanan att man inte kan skjuta på frågor, utan att beslutsfattare och politiker bör agera omgående, då Bergslagsbanans prioritet är av omedelbar betydelse för inte bara Bergslagens näringsliv, utan för hela landets bas- och exportindustri.

## 5. Strategisk riktning

Baserat på slutsatserna i avsnitt 4 ovan tror vi att man skulle vinna mycket på att beskriva projektet med en vidare innebörd (och som ibland har använts tidigare) – nämligen den järnväg för godstrafik som förbinder Sveriges exportindustris hjärta (Bergslagen) med våra viktigaste exporthamnar i Gävle, Göteborg och Oxelösund/Norrköping.

Det är alltså inte fråga om en regional järnvägssträcka ("Bergslagsbanan") utan det handlar om en nationellt avgörande pulsåder för gods som ska exporteras: "Exportbanan".

Konkret är "Exportbanan" en godsjärnväg av internationell standard från Gävle via Ställdalen och Kil till Göteborg, samt via Frövi till Oxelösund/Norrköping, som möter exportindustrins framtida transportbehov.

Det förtydligandet i konceptualiseringen av projektet innebär att det blir mer trovärdigt att tala om järnvägsinvesteringen som i första hand en nationell angelägenhet (med regionala konsekvenser) för hela Sverige. Det blir lättare att beskriva det som ett industristrategiskt viktigt projekt som knyter samman exportindustri med järnväg och hamnar för svensk export till globala marknader. Enskilda åtgärder kan dessutom paketeras till en helhet som lättare låter sig förklaras och försvaras. Slutligen innebär det också att det finns fler aktörer som har intresse av att kroka arm med PB och delta i opinionsbildningen och påverkansarbetet.

Baksidan av projektets utvidgning är förstas att fler delar i projektet med fler intressenter kan göra helheten mer svårstyrd. Den risken ska inte underskattas men vi är övertygade om att fördelarna när det gäller pedagogiken och möjligheterna att trycka upp frågan på den politiska agendan kraftfullt överväger.

Nedan följer ett förslag till "berättelse" om vad Exportbanan handlar om och varför dess upprustning är helt avgörande för Sveriges framtid:

### ***Rusta upp Exportbanan – för hela Sveriges skull!***

*Med effektiva godstransporter kan svenska exportföretag nå tillväxtmarknaderna i Asien, Sydamerika och Afrika, men också mer mogna marknader i Europa och Nordamerika.*

*Några av Sveriges främsta exportindustrier finns sedan länge i Bergslagsregionen. Här verkar företag som genom sina exportintäkter bidrar till välstånd och jobb och betalar för skola, vård och omsorg – inte minst i de växande storstadsregionerna.*

*Med järnväg transporteras transformatorer, stål, papper och konsumentprodukter genom Bergslagen och via hamnarna i Gävle, Göteborg och Oxelösund/Norrköping ut i världen. 20 procent av svensk export går varje år på denna järnväg. Därför förtjänar den att kallas Sveriges Exportbana: pulsådern för svensk export av produkter från svensk exportindustris hjärta i Bergslagen.*

*Järnvägen från Gävle till Göteborg och Oxelösund/Norrköping är en nationell angelägenhet som betyder mycket för tillväxt och utveckling i Sverige. Tyvärr är Exportbanan inte i ett bra*

*skick och den behöver rustas upp.*

*Det är ingen självklarhet att framgångsrika exportföretag som ABB, SSAB, Stora Enso, Outo Kumpu, Billerud-Korsnäs, Ovako, Spendrups och Clas Ohlson ska finnas i Bergslagen. Globaliseringen av ekonomin går blixtnabbt. Svenska företag är idag länkar i internationella värdekedjor. Råvaror kan utvinnas i en världsdel, produktionen ske i en annan och marknaden och kunderna finnas i en tredje. Det kräver avancerade lösningar för logistik och lagerhantering.*

*Företagens beslut om lokalisering och expansion fattas på huvudkontor i Zürich, Stockholm eller Helsingfors. Alternativen är många och den lokala attraktionskraften avgör. Är det nära till marknaderna? Finns det fungerande infrastruktur för energi och transporter? Hur ser kostnadsläget ut? Går det att rekrytera kompetenta medarbetare? Många faktorer måste stämma och de avgör besluten om nya investeringar och fortsatt utveckling.*

*Hjärtat i exportsverige – Bergslagsregionen – har flera fördelar. Men det geografiska läget i Europas utkant är inte en av dem. Därför är man helt beroende av en väl fungerande infrastruktur för effektiva transporter, framförallt järnvägen från Gävle till Göteborg och Oxelösund/Norrköping.*

*Det är helheten som är avgörande – från lastning till lossning och utskeppning. Det är den svagaste länken i hela transportkedjan som avgör kapaciteten och effektiviteten, oavsett om det handlar om backar där långa tåg inte orkar upp, dåliga mötesmöjligheter på enkelspår, eller att Trafikverket prioriterar ned godstrafiken under snöiga dygn i december.*

*För att rusta upp Exportbanan krävs det nu en rad kritiska åtgärder så att den uppnår en internationell standard som svarar mot exportföretagens behov. Det handlar om den svenska exportindustrins internationella konkurrenskraft, om Sveriges förmåga att attrahera investeringar i utveckling och produktion och om vår långsiktiga överlevnad som välfärdsnation.*

## **6. Mål för påverkansarbetet**

För att Exportbanan ska bli verklighet krävs det nationella beslut om anslagsfinansiering och genomförande de kommande planeringsåren. Besluten måste också understödja och backas upp av en genomförandemodell så att banan byggs och drivs för att leverera det resultat som krävs. Historiken visar att utan både nationella budgetbeslut och genomförandekraft blir större projekt inte fullständiga eller i värsta fall inte genomförda. Partnerskapet har därför två målsättningar med sitt arbete, att få fram pengar och att se till att Exportbanan blir levererad.

### **6.1 Mål för beslut**

Besluten<sup>10</sup> om Exportbanan måste vara med som ett helhetsprojekt i regeringens Infrastrukturproposition (Nationella Planen 2018-2029) och beslut om ekonomiska ramar som riksdagen förväntas besluta om 2018.

För att få med projektet i Nationella Planen krävs det att Trafikverket och Regeringskansliet har med det i inriktningsunderlaget och utvecklandet av åtgärder 2015/2016. Målsättningen

<sup>10</sup> Den politiska beslutprocessen beskriv närmare i Bilaga A

för Partnerskapet bör därför vara att under 2015 och 2016 tydliggöra och utveckla Exportbanekonceptet tillsammans med Trafikverket, Näringsdepartementet och de tyngre remissinstanserna.

Då direktiven från Regeringen även handlar om analysmetoderna och icke prissatta effekter för t ex godstrafik måste Partnerskapet även vara aktivt i dessa diskussioner. Givet de utredningar som pågår och den allmänna debatten kan även alternativa organisations- och finansieringsmodeller komma på tal.

Målsättningar:

- Att Exportbanan är en del av det kommande årets inriktnings- och åtgärdsplanering inför beslut om Nationell Plan 2018-2029
- Att Exportbanan, alternativt eller kompletterande, blir föremål för ett separat politiskt beslut

## 6.2 Mål för genomförande i praktiken

Den traditionella rollfördelningen med nationella politiska beslut om anslagsfinansiering för infrastruktur och med Trafikverket som utvecklare och anläggningsägare är grunden för utvecklingen av Exportbanan. Framtiden kan dock komma att kräva alternativa modeller avseende både ägande, genomförande och finansiering. Regeringen kan komma att besluta om övergripande förändringar avseende organisation och ansvarsfördelning avseende järnväg. Både under framtagandet av Infrastrukturpropositionen och i det övriga arbetet.

Partnerskapet måste vara aktivt i denna dialog och finna de rätta partnererna för att kunna utveckla modeller för att Exportbanan ska bli verklighet så fort som möjligt. Exempelvis kan dialogen med Trafikverket och Industrin handla om hur prioritering och separering av godstrafiken ska ske.

Hittillsvarande Partnerskap har kommunerna och regionerna längs stråket Gävle-Kil som medlemmar. Då Exportbanan har både fler kommunala intressenter och flera andra aktörer som direkta eller indirekta intressenter måste gruppen utökas.

Målsättningar:

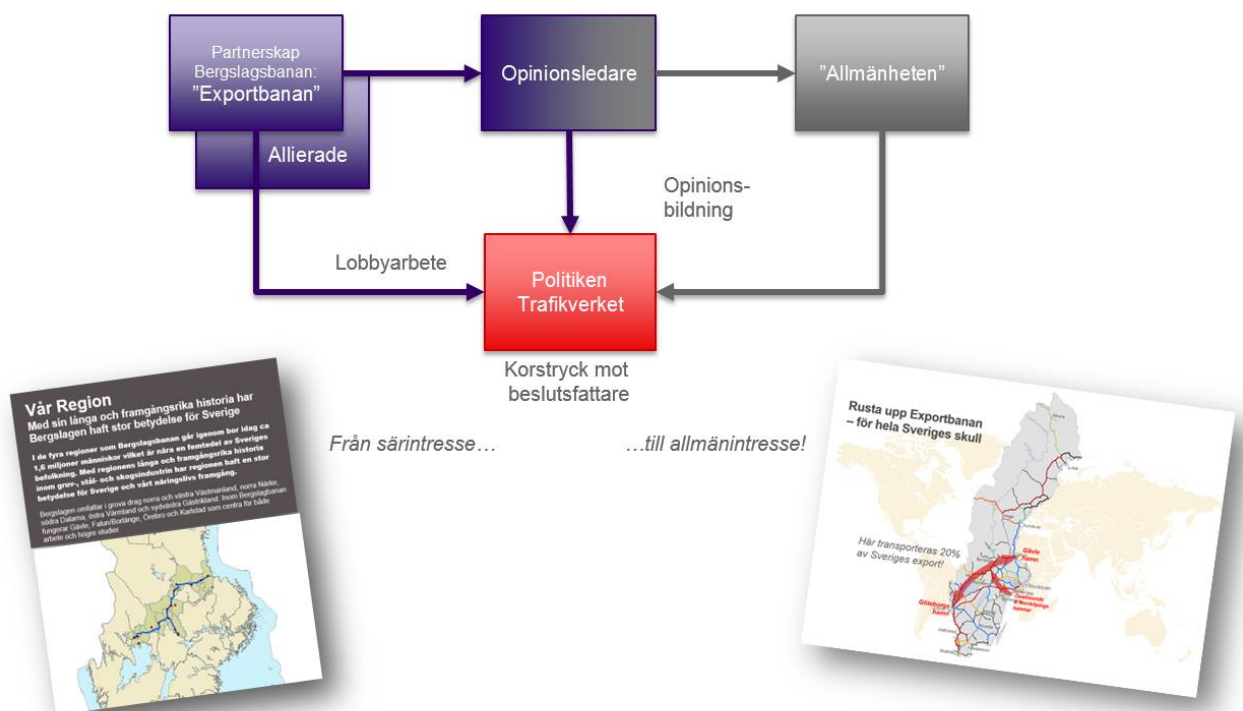
- Att Exportbanan ska rustas upp så att den motsvarar industrins framtida krav
- Att alternativa finansierings- och utvecklingsmodeller utreds och presenteras
- Att Partnerskapet utvidgas med relevanta aktörer längs Exportbanan

## 7. Plan för påverkan

Arbetet med Bergslagsbanan har de senaste åren drivits på sparlåga med begränsade resursinsatser och relativt liten proaktivitet. Det har bidragit till att frågan om investeringar i Bergslagsbanan reducerats till en av många insatser på listan över upprustningsbehov för järnvägarna i Sverige. Därifrån måste den nu lyftas upp och ut för att ha en chans att på allvar bli prioriterad framöver.

Det leder till följande fem viktiga utgångspunkter för det fortsatta arbetet:

- Det krävs ett rejält omtag i kommunikation och påverkansarbete för att kunna nå målen och det behövs trovärdiga motiv till varför omtaget sker just nu!
- Frågan måste först och främst få en nationell laddning – detta är en nyckelfråga för Sveriges framtid som exportnation. Den strategiska förflyttningen genom konceptet ”Exportbanan” är ett stöd i det arbetet. Det får i sin tur konsekvenser för de insatser som krävs regionalt och lokalt. Det innebär att budskap och aktiviteter måste ha en nationell innebörd. Det är i första hand för Sveriges skull det här måste göras.
- Det kommer att krävas uthållighet och kraftsamling för att lyckas. Det är dels avgörande för att skicka rätt signaler till omvärlden: detta är verkligen så viktigt som vi säger att det är. Dels är det också helt avgörande för att tränga igenom bruset, bryta ned motståndet och konkurrensen om resurser och få till en hög politisk prioritering.
- Det krävs dessutom en kombination av direkt påverkansarbete och opinionsbildning för att sätta en tydligare bild av ett nationellt allmänintresse (och inte ett regionalt särintresse) och därmed utsätta processerna i politik och myndigheter för ett korstryck som kan bidra till att påverka deras prioritering och agenda. Se bild nedan.



- Parallellt med påverkansarbetet och opinionsbildningen måste det dessutom på ett trovärdigt sätt visas *hur* projektet kan genomföras. Det innebär att det traditionella perspektivet med Trafikverket som projektägare kompletteras med alternativa finansierings- och utvecklingsmodeller, andra projektutvecklare och förslag till konkreta lösningar. Det skapar därmed utrymme för olika politiska beslut som kan leda till att Exportbanan rustas upp till rätt nivå.

## 7.1 Målgrupper och målpersoner

Med stöd i utgångspunkterna ovan har vi listat de avgränsade och prioriterade målgrupper som ska påverkas – antingen för att direkt påverka besluten, eller (och framförallt) för att mobilisera engagemang i frågan och därmed indirekt påverka prioritering, agenda och beslut.

### Projektets ledare och dess allierade

#### *Företagsledning och industri*

Den enskilt viktigaste utgångspunkten i påverkansarbetet kring Bergslagsbanan är att industrin står samlad som gemensam avsändare och aktör i frågan. På så vis skapas ett nationellt tryck gentemot beslutsfattare som visar på projektets relevans för landets bas- och exportindustri. I första hand bör industrin bli medlemmar i organisationen, i andra hand knyts mycket nära den. Det är svårt att se att Partnerskapet når ända fram utan att industrin blir huvudavsändare och ”pratare” kring behoven av en fungerande Exportbana.

I samlandet av industrins företrädare bör koncernchefer, CFOs, logistik- och produktionsansvariga och andra nyckelpersoner i regionens exportföretag med fokus på godstrafik på järnväg involveras, exempelvis från företaget som Billerud-Korsnäs, Ovako, Sandvik, Metso, Stora Enso, Ovako, SSAB, Ericsson, Arctic Paper, ABB, Ahlstrom, Outokumpu, Clas Ohlsson, Spendrups, Kopparberg, Arvin Meritor m fl.

Det vore fördelaktigt om någon eller några trovärdiga f.d. industriledare i regionen kunde knyts till projektet, då dessa ofta kan vara mer frispråkiga och inte längre är bundna av sina tidigare roller.

Tätt knutet till industrin finns även dess bransch- och samverkansorganisationer, såsom Näringslivets Transportråd, Svenskt Näringsliv, samt Handelskammare i de olika regionerna. Dessa organisationer är vana att driva denna typ av frågor och bör därför knyts nära projektet då de kan vara till stor hjälp. Samtidigt är de sällan så bra som företagen på att visa på nytta och risker i dessa frågor.

#### *Samarbetspartners för genomförande*

Infrastrukturägare och utvecklare är medspelare som ofta glöms bort men som har väldigt stor betydelse i att visa på alternativa vägar till projektets mål, samtidigt som de kan göra det trovärdigt att projekten kommer på plats. Även de större konsultföretagen kan ha denna påverkan på projekten.

Exempel på sådana samarbetspartners för genomförande kan vara industrikonsortier, internationella infrastrukturföretag som Bilfinger Berger, den nyskapade Infrastrukturkommissionen, byggbolag som Skanska, finansärer som Infranode och självklart även en del statliga aktörer som Jernhusen, AP-fonderna och de större bankerna. Dessa samarbetspartners kan engageras som medaktörer, exempelvis genom att aktivera specifika chefsekonomer och opinionsbildare i dessa organisationer.

### Opinionsledare

#### *Fackliga företrädare*

En viktig utgångspunkt blir att engagera ordförande, styrelseledamöter och nyckelpersoner inom berörda fackliga organisationer, med fokus på dem som bejakar industriell utveckling och svensk export, t ex från IF Metall, Pappers, Seko, Transport, Sveriges Ingenjörer, Unionen m.fl.

### *Medier*

Påverkansarbetet kan stärkas genom att man aktiverar ledarskribenter och journalister med ett fokus på näringsliv och ekonomi, dels i de regioner som är direkt berörda, dels på nationell nivå. Av intervjuerna framgick t ex att Åsa Moberg och Lotta Gröning skulle kunna vara bra personer att hålla informerade i frågan om Bergslagsbanan.

### *Andra opinionsledare*

Utöver ovannämnda opinionsledare bör man kontakta nyckelpersoner i berörda kommuner och regioner, samt även på nationell nivå, som i sin tur kan påverka andra opinionsledare i relevanta nätverk och på så vis bygga engagemang kring frågan.

## **Allmänheten**

Den påtryckning som allmänheten kan utöva i frågan om Bergslagsbanan utgår i stor del från det lobbyarbete och den opinionsbildning som allierade och opinionsledare bidrar med. Genom större engagemang från dessa parter ökar såväl medvetenheten som kunnandet bland människor, vilket ökar sannolikheten att även de aktiveras i frågan. Med andra ord är samspelet mellan Partnerskapet, allierade, opinionsbildare och allmänheten av stor vikt för att bedriva ett framgångsrikt påverkansarbete kring Bergslagsbanan.

## **Politiken / Trafikverket**

De primära målgrupperna för att få igenom Bergslagsbanan återfinns på den nationella nivån. För den Nationella Planen gäller det att påverka såväl Trafikverkets tjänstemän när de tar fram underlag till förslag som riksdagen och regeringen när dessa sedermera bejakar förslagen.

Det är samtidigt viktigt att hålla dörren öppen för att kunna genomföra hela eller delar av Bergslagsbanan som ett projekt ägt av annan part än Trafikverket. Det kräver i sin tur andra beslut av regering, riksdag och Trafikverket. Arlandabanan är ett exempel på en sådan lösning, men idag diskuteras primärt rent offentliga lösningar.

I bilagan med kontakter finns exempel på företrädare nämnda.

### *Trafikverket*

Verkets ledning, styrelse och dess nyckelpersoner i frågor om järnvägar bör konsulteras som en del av påverkansarbetet.

### *Regeringskansliet*

Även Näringsdepartementet och Finansdepartementet, med statsråd, statssekreterare, politiskt sakkunniga och tjänstemän fokuserade på industri-, export-, region-, infrastruktur- och järnvägsfrågor, bör kontaktas i påverkanssyfte.



### *Riksdagen*

I Trafikutskottet, Näringsutskottet och Finansutskottet finns riksdagsledamöter och politiska handläggare i partierna med fokus på industri-, export-, region-, infrastruktur- och järnvägsfrågor som med fördel engageras.

### *Noderna*

Projektet bör även diskuteras med kommuner, hamnar och aktörer i noderna av Bergslagsbanan. De kommer med stor sannolikhet inte vara de som driver frågan, men de måste i huvudsak vara positivt inställda till projektet. Exempelvis kontaktas kommunalråd och nyckelchefer i kommuner vid kusterna, samt vid hamnarna i Göteborg, Gävle, Nyköping, Norrköping och Oxelösund.

## **7.2 Budskap**

### *Huvudbudskap*

***Rusta upp Exportbanan – för hela Sveriges skull!***

### *Underbudskap*

- ***Exportbanan har avgörande betydelse för Sveriges välstånd och välfärd***
  - Exportbanan från Gävle till Göteborg och Oxelösund/Nyköping går genom hjärtat av svensk exportindustri
  - Regionerna kring exportbanan säljer för x miljarder varje år – 40% av Sveriges export
  - Längs exportbanan transporteras exportvaror för y miljarder
- ***Exportbanan från Gävle till Göteborg och Nyköping/Oxelösund måste rustas upp till internationell standard för att exportföretagen ska stanna och investera i regionen.***
  - Därför behövs dubbelspår mellan Falun och Borlänge, nya... etc etc
  - Det kräver en investering på x miljarder kronor under en femårsperiod och därefter y miljarder per år i underhåll och utveckling
- ***Järnväg är en miljövänlig och hållbar infrastruktur för godstransporter – därför är Exportbanan en central del av Sveriges nya industristrategi!***

## **7.3 Lokal och regional mobilisering – allierade**

För att skapa ett uthålligt och starkt tryck i frågan kommer det att vara helt nödvändigt att bygga hållbara allianser och kroka arm med aktörer som kan agera avsändare för budskapen, som har förtroende i sina sammanhang och därmed kan påverka andra. Det handlar t ex om:

- Hamnarna: styrelser, ledningar, medarbetare, samarbetspartners och kunder i Göteborg, Gävle och Oxelösund
- Företagen: lokala ledningar i företag som Billerud-Korsnäs, Sandvik, Metso, Stora Enso, Ovako, SSAB, Ericsson, Arctic Paper, ABB, Ahlstrom, Outo Kumpu, Clas Ohlsson, Spendrups, Kopparberg, Arvin Meritor m fl.
- Näringslivsorganisationer: Näringslivets Transportråd, Teknikföretagen, Skogsindustrierna, Livsmedelsföretagen, Svenskt Näringsliv, Tågoperatörerna m fl
- Fackliga organisationer: IF Metall, Pappers, Seko, Transport, Sveriges Ingenjörer, Unionen m fl
- Miljöorganisationer: Naturskyddsföreningen (WWF, Greenpeace...)

- Gods- och logistikföretag (tågoperatörer): Green Cargo, Hector Rail, Rush Rail, Strukton Rail, TX Logistics, Tågfrakt, Tågåkeriet i Bergslagen m fl.
- Högskolor/universitet: KTH, Chalmers, Högskolan i Gävle, Högskolan Dalarna m fl.
- Byggbolag, investerare (EQT, Skanska, NCC, Macquarie)
- Konsultföretag inom infrastruktur (Sweco, WSP, PWC, Mannheimer Swartling)
- Finansiärer (AP fonderna, SEB, Nordea, Folksam)

#### 7.4 Företrädare

En kritisk framgångsfaktor i projekt som dessa är det personliga engagemang och kraft och energi som enskilda individer är beredda att lägga. Alltför ofta läggs mycket tid och resurser på möten i styrelser och styrgrupper, liksom på rapporter, fakta och trycksaker. Vår erfarenhet är att de senare delarna ytterst sällan förändrar något. Det är självklart viktigt att man är ense, att alla har samma bild av målen och verktygen, att det finns solida fakta och realistiska förslag, och att allt är väl förpackat.

*Men det riktigt viktiga och avgörande är de många personliga mötena där företrädare i dialog och samtal påverkar andra nyckelpersoner och beslutsfattare.*

Det kräver i sin tur att det finns en eller helst ett par engagerade och kunniga företrädare för Exportbanan som har detta som sin enda uppgift under mycket lång tid (flera år). Som ägnar merparten av sin tid åt att möta och samtala med myndighetens chefer och tjänstemän, staberna i regeringskansliet, riksdagsledamöter, politiska sakkunniga, kommunledningar, företagsledningar, fackliga företrädare, miljöorganisationer, journalister och andra opinionsledare.

Företrädarna måste också – både för att öka trovärdigheten och att nå snabbare resultat – kunna driva andra intressenter att utveckla idéer kring genomförande, organisation och finansiering.

En organisation med minst ett par heltidsengagerade som tillsammans kan hantera dessa uppgifter krävs. Därutöver måste dessa personer ha minst en handfull dedikerade talespersoner som kan framföra budskapet och genom sin position skapa legitimitet åt budskapet.

En central uppgift är därför att identifiera sådana företrädare, engagera dem på rimliga villkor, sätta tydliga mål och ge dem rätt resurser för att genomföra uppdraget! De bör ha erfarenheter av järnvägsprojekt, arbetat med politisk påverkan och opinionsbildning på nationell nivå, samt kunna agera som kompetenta och engagerade företrädare i möten med myndigheter, kommuner, företag och medier.

#### 7.5 Plan för arbetet – fyra faser

##### 7.5.1 Den politiska processen för en Nationell Plan för 2018-2029

Regeringen har skickat ut direktiv till Trafikverket, berörda departement och myndigheter avseende inriktningsunderlag för kommande Nationell Plan 2018-2029 och beslut om ekonomiska ramar för samma period.

Trafikverket ska inkomma med inriktningsunderlag till Regeringskansliet den 30 november 2015 (viss avrapportering kring markexploateringsfrågor vid bostadsbyggande ska ske redan i augusti 2015). Samtidigt ska underlaget sändas ut på remiss till relevanta instanser. Partnerskapet kommer troligen vara remissinstans.

Remissvaren ska vara lämnade till Näringsdepartementet senast den 24 februari 2015.

Därefter kommer Näringsdepartementet (Infrastrukturdepartementet) tillsammans med Trafikverket påbörja arbetet med åtgärder och projekt för kommande Infrastrukturproposition. Beslut om ramar och Nationell Plan väntas ske i början av 2018.

### *7.5.2 Partnerskap Bergslagsbanans arbete*

Mot bakgrund av processen för en Nationell Plan 2018-2029 och de insatser som krävs för att nå framgång bedömer vi att Partnerskap Bergslagsbanans arbete behöver påbörjas omgående efter sommaren. Vi ser att arbetet grovt kan delas in i fyra faser (beskrivna nedan):

1. Bemanning
2. Mobilisering
3. Acceptans
4. Förverkligande

Vår uppfattning är att de huvudsakliga kanalerna för arbetet är fysiska möten. Det handlar om att möta så många centrala företrädare, nyckelpersoner och opinionsledare som det är möjligt inom Trafikverket, regeringskansliet, riksdagsutskott, kommuner, exportföretag, fackliga organisationer, miljöorganisationer, högskolor och medier. I det avseendet är våra företrädare den avgjort viktigaste kanalen.

Därutöver kommer det att behövas stöd och förstärkning via andra kanaler och medier. Det handlar t ex om en pedagogiskt paketerad beskrivning av Exportbanan, dess nationella betydelse och de väldefinierade upprustningsbehoven, liksom presentationsstöd till företrädare och allierade. Det kommer också finnas behov av löpande och frekvent kommunikation via effektiva digitala kanaler till allierade och opinionsledare om hur projektet och påverkansarbete framskrider.

Vi bedömer däremot inte att det krävs resurser för någon bred, publik kommunikation. Istället rekommenderar vi att alla resurser läggs på att stötta en effektiv word-of-mouth-kommunikation för att mobilisera och engagera rätt individer och deras nätverk.

#### *Organisation för fortsatt arbete*

Den kanske enskilt viktigaste åtgärden – givet alla strategiska planer – är att skapa en organisation som kan driva det dagliga arbetet framåt. Det behövs helt enkelt en fungerande motor för Exportbaneidén!

Det finns ett flertal exempel på hur arbetet kan organiseras effektivt och där både politikens krav på demokratisk styrning kan möta den snabbhet som krävs i denna typ av projekt. Östgötalänken, Ostkustbanan, E22 m fl är alla organiserade som gemensamma organisationer, finansierade och styrda på olika sätt. Gemensamt är dock att projekten till viss del fått en egen organisation med egna resurser.

För det fortsatta arbetet är det av stor vikt att det avsätts resurser (personer och pengar) för att driva de olika delarna av projektet framåt. Sannolikt sker det enklast i bolagsform, men andra varianter är också möjliga. Viktigast är fokus och resurser.

Det bör även beaktas att projektet – som idag är mest opinionsbildning – ska kunna växlas över i mer infrastruktursutvecklingsdeltagande och aktivt förberedande av projektet.

### *Aktiviteter i de olika faserna*

De fyra faserna, som måste sättas igång omgående och löper till 2018 bör ha ett aktivitetsinnehåll enligt nedan.

### *Preliminär tidplan*

Fas 1 (sept-okt 15)	Fas 2 (okt-dec 15)	Fas 3 (ht 2015-16)	Fas 4 (2016-2018)
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sätta upp organisationsstruktur (partnerskap, bolag etc)</li> <li>→ Rekrytera ansvarig VD/kanslichef/talesperson</li> <li>→ Rekrytera 2-3 personer som ska utgöra övrig organisationen för Exportbanan (kompetensprofiler för laget måste möta alla uppgifter)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Möten med nyckelpersoner (företrädare offentligt, industri och fack, ambassadörer mm)</li> <li>→ Förpacka helheten Exportbanan och budskapen</li> <li>→ Mobilisera allierade</li> <li>→ Nystart/Kick off</li> <li>→ Starta spår (med allierade) om alternativ finansiering och utveckling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Möten med Trafikverket och Regeringskansliet</li> <li>→ Möten med Riksdagen Trafikutskott, Näringsutskott, Finansutskott</li> <li>→ Påbörja utredande av alternativa lösningar</li> <li>→ Vidmakthålla engagemang och bredda gruppen</li> </ul>	<p><b>Alt 1 (positivt besked Regeringen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Detaljdiskussioner åtgärder längs Exportbanan</li> </ul> <p><b>Alt 2 (negativt besked Regeringen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Intensifiera alternativa utvecklingsmöjligheter</li> <li>→ Söka nya politiska möjligheter</li> </ul> <p><b>Alt 1 och 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ fortsatt arbete enligt fas 3</li> </ul>

## Källförteckning

- 1 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport\\_utvardering\\_2010-2012.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport_utvardering_2010-2012.pdf)
- 2 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet\\_2010\\_2021\\_Faststalld.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Nationell_plan_for_transportsystemet_2010_2021_Faststalld.pdf)
- 3 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/14\\_PUNKTER\\_FOR\\_SVENSK\\_LOGISTIK.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/14_PUNKTER_FOR_SVENSK_LOGISTIK.pdf)
- 4 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/nationell\\_godsanalys.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/nationell_godsanalys.pdf)
- 5 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Enkla\\_atgarder\\_for\\_en\\_effektivare\\_Bergslagsbana\\_110926.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Enkla_atgarder_for_en_effektivare_Bergslagsbana_110926.pdf)
- 6 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/2009\\_96\\_forslag\\_till\\_nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet\\_2010\\_2021\\_kortversion.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/2009_96_forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2010_2021_kortversion.pdf)
- 7 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets\\_transportrad\\_2009\\_Transportradets\\_prioriteringar\\_i\\_NTP\\_2010-2021.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets_transportrad_2009_Transportradets_prioriteringar_i_NTP_2010-2021.pdf)
- 8 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Regeringsbeslut\\_2010\\_om\\_NTP\\_2010-2021\\_Bilaga\\_1.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Regeringsbeslut_2010_om_NTP_2010-2021_Bilaga_1.pdf)
- 9 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets\\_transportrad\\_2009\\_Transportradets\\_prioriteringar\\_i\\_NTP\\_2010-2021.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Naringslivets_transportrad_2009_Transportradets_prioriteringar_i_NTP_2010-2021.pdf)
- 10 [www.regeringen.se/contentassets/f44ffc8d285944f29a232c6de44a8cb0/uppdrag-om-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20182029.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/f44ffc8d285944f29a232c6de44a8cb0/uppdrag-om-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20182029.pdf)
- 11 [www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport\\_utvardering\\_2010-2012.pdf](http://www.bergslagsbanan.se/Userfiles/Archive/51/Dokument/Slutrapport_utvardering_2010-2012.pdf)
- 12 [www.bergslagsbanan.se/om-projektet/finansiarer\\_\\_45](http://www.bergslagsbanan.se/om-projektet/finansiarer__45)
- 13 Intervjupersoner
- 14 [www.regeringen.se/contentassets/f44ffc8d285944f29a232c6de44a8cb0/uppdrag-om-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20182029.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/f44ffc8d285944f29a232c6de44a8cb0/uppdrag-om-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20182029.pdf)

## Bilaga 1: Intervjuer

### Samtal i Almedalen

I Almedalen vidtalades såväl riksdagsledamöter som näringslivsföreträdare under ett icke-öppet samtal anordnat av Partnerskap Bergslagsbanan. Representanter från företag som ABB och SSAB påpekade att det finns akuta problem i frågan om Bergslagsbanan som behöver åtgärdas. Samtidigt visade de riksdagsledamöter som närvarade under samtalet att även om man är intresserade av frågan så har man låga kunskaper om den.

### Allmänt

De flesta av intervjuerna har dikterats, och ett fåtal har varit av mer allmän diskussionskaraktär. Nedanstående svar ska därför inte läsas som direkta citat, utan som summariska sammanfattningar.

### Metod

Majoriteten av intervjuerna har tagit cirka 30-40 minuter att genomföra, ett fåtal tog något längre tid. En del av respondenterna har vi träffat på plats, andra har vi intervjuat per telefon.

### Målgrupper

Politiker, allierade, samt opinionsledare

### Respondenter

#### *Politiker*

- Anders Ahlgren (C) riksdagsledamot, fd. Region Dalarnas ordförande
- Stina Bergström (Mp) riksdagsledamot, miljö- och jordbruksutskottet
- Leif Nilsson (S) regionråd, Dalarna, fd. Kommunalråd i Smedsbacken. Ordförande Bostadsbolaget
- Leif Pettersson (S) riksdagsledamot, trafikutskottet
- Maria Strömkvist (S) riksdagsledamot, miljö- och jordbruksutskottet

#### *Övriga*

- Jan-Erik Nilsson, professor VTI
- Björn Östlund, Affärsområdeschef för väg och järnväg, samhällsbyggnad, ÅF, fd. Banverket, Trafikverket
- Christer Lindqvist, VD, Nordic Iron Ore
- Pelle Andersson, Green Cargo
- Björn Hasselgren, Ordförande, Infrastrukturkommissionen
- Hans Boysen, Doktorand, KTH

## Svarsområden

### *Regionen*

- Viktigaste frågorna: Tillgång till IT-kommunikation (mobilt telefonnät, fiber); infrastrukturfrågor.
- Hot: flyttöverskott men födelseunderskott = åldrande befolkning, för få unga för bra service, offentlig sektor, näringsliv, skolor.
- Länet präglas av att människor ska hit och godset ut. Kommer inte godset ut kommer människor inte hit.
- Risk att vi blir laid back och tar på oss en offerkofta – måste hela tiden visa bilden att exportindustrin och basindustrin finns här.
- Hot att industrin flyttar.
- Problem att ind. inte bara vill prata problem – risk att ABB i Zürich inte investerar.
- Vi har behov av tillgång på tekniskt kompetenta operatörer. Är aktiva i div. arbetarutbildningssamarbeten. Finns även många som vill vända hem från gruvorna i Norrbotten.

### *Transporter – järnvägen är ett system*

- Järnväg är ett system som hänger ihop. Stopp på väg i Västerås märks inte i Stockholm. Stopp på järnväg slår överallt inom 15 min. Visa i nationella planen hur Bergslagsbanan förstärker hela systemet.
- Hela systemet håller ihop även om det är olika banor, en olycka på Västlänken drabbar alla förr eller senare.
- Järnväg börjar/slutar inte i en punkt, det viktigaste är att det är ett system, som BB ingår i.

### *Transporter – gods*

- Viktigast för näringslivet: pålitligt, snarare än snabbt.
- Förstår inte när folk säger att vi inte har råd att satsa på järnvägen. Stor betydelse för var industrialiseringen sker.
- Ex: ABBs stora laster kör så sakta att de bara kan på lör-mån. Märkligt att ett storföretags exporttak är antalet veckor på året. Lösning: 1. lösa så att de kan köra i veckan eller 2. skapa fler helger i Sverige...
- Handlar om att få svensk exportindustri att fungera på ett bra sätt.
- Fokusera på det gods som inte kan gå någon annanstans än järnväg, och det som går på väg men skulle kunna gå på järnväg, ex: skogsindustrins råvaror, containerfrakt.
- Järnvägen nyckelfråga för industrins överlevnad. Allt norrlandsgods måste ner, plus gods genom länet. "

### *Transporter – person*

- Ökade pendlingsmöjligheter = ökade rekryteringsmöjligheter.
- Ibland ställs gods och persontåg mot varandra, allt bottnar i kapacitetsbristen men frågan hamnar på ett annat bord istället för att ingå i helheten.
- Gods + person hänger ihop (flera respondenter)
- Har inte vi tillgång till Bergslagsbanan blir det inget gruvprojekt och då blir det inte så många arbetstillfällen och då är det inte så många som behöver åka...

*Transporter – andra vägslag*

- Svaveldirektivet kommer påverka sjöfarten på Östersjön.
- Vissa saker går inte at köra på väg.
- Flytta fokus från väg till järnväg. Vägsatsningar är huvudhotet mot järnvägssatsningar. Dra ned på vägunderhåll.
- Insjöfart bra komplement till tåg.

*Bergslagsbanan – bra hittills (Partnerskapet)*

- Bra att man visat näringslivets behov, volym och vad som ligger längs banan. Fortfarande dålig kunskap bland politiker om att exportindustrin ligger på landsorten.
- Många bra rapporter togs fram.
- Bra fick med Näringslivets Transportråd.
- BB bricka i politiska spelet, fler som känner till den.
- Bra att samla kommunerna över ett stråk.
- Bra att man fått med sig industrin, att de ställt upp på debattartiklar och inlagor till Trafikverket.
- Bra att man samordnar över linjesträckningen

*Bergslagsbanan – som ”godsstråk”*

- I vissa fall kan man bara använda järnväg = sårbart.
- Hot: samhällsnyttans kalkyl på objektsnivå, tänker inte ”stråk”.
- Nyttomodellerna fångar inte godstrafiken lika bra.
- Ta reda på om persontrafik gjort att kapaciteten gått i taket generellt eller bara på de timmarna.
- Titta mer på riskerna och kostnaderna för längre störningar: korta stopp OK men efter 12-24 timmar blir det väldigt dyrt för godsindustrin.
- De stora industrierna har inget alternativ.
- Modern gruvindustri är en processindustri som inte tål störningar i flödet av materialtransporten. Det är ett stort logistikprojekt /.../ som måste gå klanderfritt hela vägen.
- Behövs bättre kraftförsörjning – mera kräm i tråden. Då kan vi köra längre/tyngre tåg och färre tåg. Det är det absolut viktigaste, förutom de välkända bärighetsfrågorna. Kraftförsörjning tas inte upp i Trafikverkets beskrivning av vad man kommer göra långsiktigt, men vi framför frågan till alla på Trafikverket.

*Bergslagsbanan – exempel*

- Säg att det blir stopp i gruvdriften – då kan vi inte köra ifatt. Vår avdelning är dimensionerad så att det finns egentligen ingen större flexibilitet, den går på 90-95% kapacitetsutnyttjande. Det som försvinner i produktion kommer hamna sist i gruvans livslängd, 15-20 år bort, det är då man får tillbaka det man förlorade pga ett driftsavbrott eftersom järnvägen inte fungerar. Du kan inte kompenseras med flera tåglägen för att vi har dimensionerat enligt våra lägen, har inte rätt att hålla malm i någon större omfattning i gruvan, då får den ligga kvar nere i gruvan, den bryts inte helt enkelt.



*Bergslagsbanan – godsavgifter*

- Möjlighet: differentiera banavgifter. Differentiera avgifter så att man får en smitväg väster om Väneren.
- De som kör med undermålig materiel måste betala mer än de som kör med modern materiell och vi kommer satsa på moderna vagnar med återmatning till nätet och som är skonsamma mot rälsen. I sådana fall ska man ha skadeståndsrätt, ersättning vid haverier av banan.

*Beslutsprocessen*

Hot:

- Förändrad syn på partnerskapen, mer formell kontakt med resp. region. Dumt.
- Nedläggningen av Kalixgruvan visar på osäkerheterna. Man försvårar för sig själv om man inte driver logiken i argumentationen så att man är medveten om riskerna. Ingen politiker går på att ”bara vi bygger en järnväg får vi en gruva i Bergslagen”
- För politikerna handlar det bara om var det bor mycket folk.
- Stora rubriker när kaos i persontrafik, inga rubriker när SSAB missar en båt, men större förlust i kronor.
- Kritik av Botniabanan kan försvåra för BB

Möjligheter/övrigt:

- Regeringen satsar mer på infrastruktur. Nu verkar man vilja lägga mer pengar på järnvägen.
- Trycka på hela stråket Haparanda-Göteborg, ”svårt att se ett statsråd orka stå upp emot det”
- Fler partier vill lägga ansvaret på staten.
- Få ihop regionen!
- Näringslivet viktigt!
- Jag upplever att man lyssnar från Trafikverkets håll, sedan sitter de i någon slags sits där de blir påverkade från alla möjliga håll. Det finns definitivt en förståelse för våra behov, men lite mer diffust i och med den nya regeringen, kanske för att de har annat att tänka på.

*Beslutsprocessen – alt. finansiering*

- OPS-lösningar. Finns kapitalstarka intressenter som kan investera långsiktigt men lägre avkastningskrav: AP-fonder, utländska pensionsaktörer, försäkringsbolag.
- (Politikerna inte positiva till att kommuner går ihop och lovar finansiering som en form av påtryckning. ”Om vi släpper förbi några får andra vänta”.)

*Beslutsprocessen – centrala aktörer*

- Finns bra handläggare på dept. med stort inflytande.
- Regionerna skulle kunna spela en större roll.
- Behöver samtals med nya staben, Trafikutskottet, Trafikverket = kunskapsöverföring, många nya.

- Trafikverket en jättekoloss som inte funkar så bra som man tänkt
- Trafikverket har mycket en autonom position. Infrastrukturministern kan naturligtvis ha påverkan, men såhär långt tycker jag att Trafikverket försöker lösa uppgiften bra inom ramen för direktivet de har.
- Viktigt få med andra aktörer än staten men staten ansvarig.
- Infrastrukturministern och statssekreteraren
- Finansdepartementet
- Trafikutskottets ordförande
- Näringslivets transportråd

#### *Möjliga ambassadörer*

- Lotta Grönberg, Expressen, lokal
- Åsa Moberg, journalist, lokal
- Fråga regionerna
- Fråga Näringslivets Transportråd

## Bilaga 2: Utredningar

- [Bergslagen regional persontrafik](#)
- [Bilaga 1 Utvärderingsplan](#)
- [Effektiv Godstrafik på Bergslagsbanan](#)
- [Godstag genom Bergslagen Idestudie](#)
- [Rapporten Godstrafikering 2008](#)
- [Utvärderingsplan Projekt Bergslagsbanan](#)
- [Vision Bergslagsbanan låg](#)
- [Nationell godsanalys](#)
- [PM Effektivare tagtrafik i Bergslagen okt 2009](#)
- [Funktionsutredning Borlänge-Örebro inkl bilagor 2009](#)
- [Fastställd godsstrategi version 20100220](#)
- [Funktionsutredning Ludvika inkl bilagor 2010](#)
- [Tågpendling i Dalarna, Bilaga1](#)
- [Tågpendling i Dalarna Slutrapport 2008](#)
- [SamTran 2009](#)
- [Funktionsutredning Falu bangård 2010](#)
- [Nyckelstråket Stockholm - Skövde - Göteborg slutrapport 2009](#)
- [Botniska korridoren 2008](#)
- [Broschyr delen Falun Borlänge 2007](#)
- [Idestudie Borlänge kombiterminal 2010](#)
- [14 punkter för svensk logistik 2010](#)
- [Järnvagens bidrag till samhällsutveckling 2010-2019](#)
- [Godstrafik del 1 2006](#)
- [Godstrafik del 2 2007](#)
- [Förbättrad vinterberedskap 2010](#)
- [Förslag till nytt planeringssystem 2010](#)
- [Förbättrad vinterberedskap 2010](#)
- [Remissyttrande NTP Partnerskap Bergslagsbanan N2009 6374 IR](#)
- [Effektivare planering av vägar och järnvägar 2010](#)
- [Region Gävleborg - Regional systemanalys slutrapport 2008](#)
- [Region Gävleborg Länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021](#)
- [Regional Systemanalys Dalarna 2008](#)
- [Region Dalarna 2010 Länsplan för regional transportinfrastruktur för Dalarna 2010-2021](#)
- [Regionförbundet Örebro mfl 2010 Systemanalys Stockholm-Malarregionen och Gotland](#)
- [Regionförbundet Örebro 2010 Länsplan för regional transportinfrastruktur for Örebro lan 2010-2021](#)
- [Regionförbundet Örebro 2008 Målbild 2015 och 2030 för kollektivtrafiken i Örebroregionen](#)
- [Regionförbundet Örebro 2010 - Idestudier Så når vi målen 2015](#)
- [Region Värmland - Regional systemanalys Värmland 2008](#)
- [Region Värmland 2010 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2010-2021](#)
- [Region Värmland 2006 Framåt Värmland Kunskapsunderlag](#)

- [Näringslivets transportråd 2009 Transportrådets prioriteringar i NTP 2010-2021](#)
- [Näringslivets Transportråd 2008 Godstransporters samhällsnytta år undervärderad](#)
- [Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 kortversion](#)
- [Regeringsbeslut 2010 om NTP 2010-2021](#)
- [Regeringsbeslut 2010 om NTP 2010-2021, Bilaga 1](#)
- [Regeringsbeslut 2010 om NTP 2010-2021 Bilaga 1a pågående och utpekade objekt](#)
- [Regeringsbeslut 2010 om NTP 2010-2021, Bilaga 1b Objekt som ska påbörjas](#)
- [Regeringsbeslut 2010 om NTP 2010-2021, Bilaga 2 Sammanställning enl Miljöbalken](#)
- [Samhällsekonomiska kalkyler, Diskussionsunderlag 2009](#)
- [Banavgifternas påverkan på den tunga industrin 2011](#)
- [Systemanalys Gävle - Göteborg Bergslagsbanan 2011](#)
- [Kompetensförsörjningsanalys Bergslagsbanan 2011](#)
- [Få utväxling på ditt industrispår 2011](#)
- [Yttrande kapacitetsuppdraget 2012-2021 TRV2011](#)
- [Scenariostudie - Effekter av uteblivna investeringar 2011](#)
- [Medfinansiering mm yttrande 2011 Partnerskap Bergslagsbanan](#)
- [Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, Fastställt](#)
- [Enkla åtgärder för en effektivare Bergslagsbana 2011](#)
- [Gemensamt yttrande TrV FS Falun Borlänge Sept 2011](#)
- [Effektiviseringsmöjligheter Gävle-Borlänge-Frövi 2011](#)
- [Brev Komplettering av TEN-T E16 och stråket Väster om Vänern 2011 1207](#)
- [Kapacitetshöjning Falun-Borlänge 2012](#)
- [Antal godståg på Bergslagsbanan 2012](#)
- [Förstudie Bergslagsbanan Gävle - Storvik, slutrapport 2011](#)
- [Förstudie Bergslagsbanan Falun - Borlänge, slutrapport 2012](#)
- [Bergslagsbanan Kapacitetsutredningen TRV 2011](#)
- [Bergslagsbanan Idéstudie - Förutsättningar som testanläggning 2012](#)
- [Bergslagsbanan Idéstudie - Förutsättningar som testanläggning, bilder 2011](#)
- [PM Idéstudie Falun-Storvik enligt fyrstegsprincipen 2012](#)
- [Idéstudie rapport Falun-Storvik enligt fyrstegsprincipen 2012](#)
- [PM Statistiska indikatorer 2012](#)
- [Bergslagsbanan Lönesumma mm WSP 2012](#)
- [Bergslagsbanan Regionalekonomi WSP 2012](#)
- [Slutrapport utvärdering 2010-2012](#)