



# Utvärdering av projekt Partnerskap Bergslagsbanan



Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

*En investering för framtiden*





## Förord

I Partnerskap Bergslagsbanan ingår kommunerna Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken samt de fyra regionerna Gävleborg, Dalarna, Örebro och Värmland som är adjungerade medlemmar. Partnerskapet har under perioden 2010-2012 bedrivit ett projekt som har som övergripande syfte att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv. Projektets verksamhet utgörs av att genom utredningar, information, stöd och påverkansarbete bidra till att beslutade åtgärder genomförs, medel från pottor 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 fungerande Bergslagsbana. Ett gott samarbete med näringsliv, offentliga aktörer och angränsande projekt är av stor vikt för projektets framgång.

I projektet har även ingått att bedriva ett kontinuerligt utvärderingsarbete där TF-gruppen har arbetat med att följa projektet under projektperioden för att svara upp mot krav på redovisning av indikatorer och kriterier.

TF-gruppen riktar ett varmt tack till alla som bidragit till denna utvärdering.

Borlänge 2013-01-15

Monica Lundin

Uppdragsledare/VD TF-gruppen

Magnus Landström

Projektledare Partnerskap Bergslagsbanan

## Innehållsförteckning

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Förord.....                                                                                    | 1  |
| 1. Inledning .....                                                                             | 3  |
| 1.1. Bakgrund .....                                                                            | 3  |
| 1.2. Syfte med utvärderingsuppdrag.....                                                        | 3  |
| 1.3. Genomförande av utvärderingsuppdrag .....                                                 | 4  |
| 2. Beskrivning av utvecklingen längs Bergslagsbanan.....                                       | 6  |
| 2.1. Infrastrukturinvesteringar/investeringsvolym .....                                        | 6  |
| 2.2. Trafikutveckling .....                                                                    | 7  |
| 2.3. Näringslivsutveckling, sysselsättning och transportbehov .....                            | 14 |
| 2.4. Befolkningsutveckling och kompetensförsörjning.....                                       | 15 |
| 3. Utvärdering av projektet.....                                                               | 18 |
| 3.1. Projektets praktiska genomförande .....                                                   | 18 |
| 3.2. Genomförda utredningar i samband med projektet.....                                       | 18 |
| 3.3. Långsiktiga mål .....                                                                     | 20 |
| 3.4. Kortsiktiga mål.....                                                                      | 23 |
| 3.5. Syften.....                                                                               | 25 |
| 3.6. Verksamhetsinriktning.....                                                                | 26 |
| 3.7. Projektets förväntade synliga resultat vid projektets utgång .....                        | 28 |
| 3.8. Kommunikativa mål.....                                                                    | 30 |
| 3.9. Samverkan med Merkoll, Örebro .....                                                       | 32 |
| 3.10. Indikatorer Tillgänglighet.....                                                          | 32 |
| 3.11. Horisontella kriterier: Jämställdhet, Integration och mångfald, Miljö och Folkhälsa..... | 34 |
| 3.12. Partnerskapet Bergslagsbanan i framtiden .....                                           | 36 |
| 4. Slutsatser.....                                                                             | 37 |
| 5. Referenser.....                                                                             | 39 |

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Partnerskapet Bergslagsbanan bildades i januari 1996 och i partnerskapet ingår kommunerna Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken samt de fyra regionerna Gävleborg, Dalarna, Örebro och Värmland som är adjungerade medlemmar. Dessutom sker samarbete med det regionala näringslivet, länsstyrelser, Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd. Längs banan finns företag som t ex Wasabröd, Spendrups, ABB, SSAB, Stora Enso, Ovako, Korsnäs, Kopparbergs bryggeri och Sandvik som är beroende av väl fungerande transporter. Banan är dock av varierande standard med låg standard och kapacitet längs vissa sträckor. Näringslivet och partnerskapets ansträngningar har sedan starten bidragit till att Bergslagsbanans standard har förbättrats avsevärt vilket även lett till att banan, av regeringen, pekats ut som huvudvägvalet för godstransporter från Norrland och Bergslagen mot Göteborg.

Viktiga utvecklingsfrågor för regionens företag och för regionen som helhet är bl a regional utveckling, sysselsättning, pendlingsmöjligheter till utbildning och arbete samt företagens transportmöjligheter- och kostnader vilka ställs mot lika faktorer såsom t ex val av transportmedel, vägval, transporttid och möjliga kvantiteter som kan lastas och transporteras. Andra viktiga frågor är också att säkra att investeringar görs i Bergslagsbanan nu och i framtiden för att säkra en hållbar regionförstoring samt att de beslutsunderlag som används i investeringsprioriteringen beskriver verkligheten på ett heltäckande sätt. Ledningsgruppen för Partnerskap Bergslagsbanan beslutade i mars 2009 att söka medel från olika finansieringskällor och bilda ett projekt under perioden 2010-2012.

I projektet har ingått att bedriva ett kontinuerligt utvärderingsarbete för att utveckla möjligheterna att redovisa effekter och svara upp mot krav på redovisning av indikatorer och kriterier. Transportforskningsgruppen i Borlänge AB (TF-gruppen) erhöll uppdraget att kontinuerligt utvärdera projektet. Monica Lundin har arbetat med uppdraget.

## 1.2. Syfte med utvärderingsuppdrag

Utvärderingsuppdraget har inneburit att kontinuerligt under projektets gång följa upp och utvärdera arbetet för att det ska leda till lärande i projektet och komma till nytta i projektets ständiga utvecklingsarbete. Detta har inneburit att både medel, mått och förutsättningar för att genomföra projektet har analyserats och omprövats kontinuerligt. Utvärderingsuppdraget överensstämmer även med EU-kommissionens intentioner om s.k. följeforskning. Även fast

beloppsgränsen för EU-stöd gör att Partnerskap Bergslagsbanan inte omfattas av det formella kravet om följeforskning så är det positivt för projektet att en löpande utvärdering ändå har inkluderats i projektet.

TF-gruppens roll i arbetet var att:

- Svara för löpande uppföljning och utvärdering av projektets arbete
- Dokumentera hur projektet fortskrider
- Dokumentera utvecklingsbehov vad gäller utvärdering av denna typ av projekt
- Redovisa effekter som svarar upp mot krav på redovisning av indikatorer och kriterier
- Vara diskussionspartner, stöd och bollplank till projektledare och presidium vad gäller diskussion om verksamheten i relation till mål, kriterier och andra styrande parametrar som finansieringen av projektet är kopplad till
- Delta i viktiga aktiviteter och möten i projektet
- Ta fram, sammanställa och bedöma statistik och andra uppgifter som hör samman med projektets mål, kriterier och indikatorer
- Halvårsvis upprätta kortfattade skriftliga lägesrapporter
- Inför projektavslut sammanställa en slutrapport som redovisar projektets arbete och uppfyllelse av mål, kriterier och indikatorer samt utvecklingsbehov inom området.

### **1.3. Genomförande av utvärderingsuppdrag**

TF-gruppen har genom projektets projektspecifikation och kommunikationsplan identifierat mål, syften, verksamhetsinriktning, förväntade synliga resultat, mått, indikatorer och kriterier som har beskrivits i en utvärderingsplan. Detta har följts upp och utvärderats löpande under projektets gång.

I en bilaga till utvärderingsplanen finns en utvärderingsöversikt/check-lista där nämnda parametrar beskrivs och kopplas till utvärderingsaktivitet, metod och mått samt att de har tidsatts. Sålunda har en beskrivning gjorts av hur den specifika parametern ska utvärderas och när under projektets gång det ska göras. Utvärderingsplanen har varit central när det gäller TF-gruppens styrning av och återkoppling i projektet eftersom den beskriver TF-gruppens arbete med utvärderingsaktiviteter kopplat till en tidplan.

Utvärderingsplanen har fungerat som ett stöd och kunskapskälla i projektet och varit under ständig utveckling. Den har varit ett levande dokument och utvärderingsaktiviteterna med tillhörande tidplan har varit föremål för revidering inför varje nytt år för att man på så sätt har kunnat nyttja den kontinuerliga utvärderingen som ett dynamiskt utvecklingsinstrument samt att den har främjat det egna lärandet. Diskussioner om hur man kan öka måloppfyllelsen under

projekttiden har förts med framför allt projektledaren. TF-gruppen har löpande under projektets gång deltagit i projektets möten samt samlat på sig information som varit nödvändig för utvärderingens utförande samt dokumenterat hur projektet fortskridit.

Utvärderingsplanen diskuterades inledningsvis med projektledaren för att sedan fastställas av projektets ledningsgrupp. Information kring den kontinuerliga utvärderingen samt utvärderingsplan har även lagts ut på projektets hemsida för att understryka vikten av att detta arbete har pågått och att det varit en central del i projektet.

Förutom att utvärdera hur ovanstående parametrar har uppfyllts bokstavligen så är det relevant att använda viss statistik för att beskriva/understödja förändringarna. Partnerskap Bergslagsbanan har föreslagit att två exempel på statistik är förändringar av antal godståg och antal turer för persontrafiken. TF-gruppen har dock även belyst möjligheten att om möjligt studera andra faktorer såsom t ex resandeutveckling, förändring av godsvolymer, kapacitet, hastigheter, punktlighet, näringslivsutveckling, sysselsättningsutveckling, högskoleutveckling, bosättningsutveckling och restidsförändringar. Detta eftersom många av dessa faktorer planerats att bli belysta i projektets utredningar. Den största delen av informationen har därför samlats in från genomförda utredningar inom projektets regi samt men resandestatistik har även erhållits från Tåg i Bergslagen. Det har inte varit möjligt att erhålla godsvolymer från Trafikverket med hänvisning till affärsmässiga sekretesskäl. Inte heller antal godståg eller punktlighet för den specifika sträckan har gått att få tag i med hänvisning till hård belastning på Trafikverkets tjänstemän i kombination med att informationen kräver mycket handpåläggning.

Som ett komplement till statistiken och för att ge en än mer heltäckande bild av projektet i deltagande kommuner har även en intervjuundersökning genomförts i den avslutande utvärderingen inför skrivandet av denna slutrapport. I undersökningen var deltagande politiker i ledningsgruppen (ordinarie ledamöter och ersättare) samt tjänstemän från Partnerskapets 14 kommuner inbjudna att delta. Intervjuerna har fokuserat på uppfyllelse av mål, syfte, förväntat resultat, indikatorer och kriterier. Totalt 55 personer var inbjudna att delta i intervjuundersökningen, både ordinarie ledamöter och ersättare. 13 av dessa har aktivt meddelat att de vill avstå pga. sjukskrivning, tjänstledighet, hänvisning till någon annan eller att man känt att man inte vet tillräckligt mycket om projektet. Den sistnämnda anledningen rör framför allt ersättare som inte varit lika delaktiga i projektet som ordinarie ledamöter. Svarsfrekvensen blev drygt 38 % när detta bortfall på 13 personer exkluderas. Dock bör man lyfta fram att 10 av 14 kommuner har deltagit antingen i form av politiker, tjänsteman eller både och. Dessutom har 3 av de 4 regionförbunden deltagit i undersökningen. Intervjuerna

genomfördes under december 2012 och januari 2013. Två skriftliga påminnelser skickades ut samt att en telefonpåminnelse gjordes i den mån det var möjligt att få tag i personen i fråga.

Skriftliga lägesrapporter för utvärderingen har lämnats halvårsvis till projektet och dessa har varit starkt kopplade till hur utvärderingen fortlöpt i förhållande till utvärderingsplanen, om avvikelser uppstått och vad de i så fall berott på. Lägesrapporter har lämnats i juni och december för åren 2010, 2011 och 2012 med undantag av att den skriftliga lägesrapporten för december 2012 har ersatts med innevarande slutrapport. Mer detaljerade uppgifter om projektets aktiviteter återfinns i dessa lägesrapporter.

## **2. Beskrivning av utvecklingen längs Bergslagsbanan**

De uppsatta utvärderingsparametrarna i form av mål, syfte, verksamhetsinriktning osv följs upp genom bedömningskriterier/mått som grundas på faktiska utfall och framtidsbedömningar via statistik och utredningar samt genom intervjuundersökning. Nedanstående kapitel presenterar kortfattat de bedömningskriterier som föreslagits i arbetet. För utförlig information hänvisas till de utredningar som genomförts i projektets regi.

### **2.1. Infrastrukturinvesteringar/investeringsvolym**

I den befintliga nationella planen för transportsystemet 2010-2021 anges fyra investeringar som ska vara färdigställda fram till 2015. Kostnaden för planperioden anges nedan. Dessa är:

- Ny växelförbindelse Domnarvet, 32 mkr
- Falu resecentrum, 71 mkr
- Ny fördelningsstation Ställdalen, 3,5 mkr
- Fjärrblockering, fyra nya mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte och bärighetsåtgärder till största axellast 25 ton längs sträckan Ställdalen - Kil. Syftet är att kunna tillgodose efterfrågan på godstransporter mellan Norrland och Göteborg. Investeringen beräknas kosta 1,2 miljarder kronor.

I december 2012 sade riksdagen ja till den föreslagna ekonomiska ramen på 522 miljarder kronor. Regeringen föreslår att åtgärderna ska öka med 106 miljarder kronor under perioden 2014-2025, jämfört med 2010-2021. I infrastrukturpropositionen görs följande bristanalys för Region Mitt:

*"Det finns redan idag tydliga kapacitetsbrister i framför allt järnvägssystemet, som leder till bristande kvalitet för både godstransporter och persontransporter genom regionen. För persontransporter är restiderna till och från Stockholm alltför långa. Det drabbar både*



*besöksnäringen och dem som vill göra dagsresor. Det finns också behov av utvecklade transportmöjligheter för gruvnäringen i området både i närtid och på längre sikt. De begränsade åtgärder som finns med i nuvarande plan fram till 2021 är otillräckliga för att klara kapacitetsbehovet för både gruvnäringen och övrig godstrafik. Kapacitetsproblemen kommer också att drabba persontrafiken.”*

Propositionen pekar på möjligheten att kunna reservera kapacitet för viss trafik, t ex malmtransporter. En konkret effekt som nämns är att godstrafiken på Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen t ex skulle kunna enkelriktas mer så att banorna fungerar mer som ett dubbelspår. Övriga insatser som nämns är bärighets- och kapacitetsåtgärder på järnvägen för gruvnäringen, elektrifiering av spår till Gävle hamn för att möta industrins ökade transportbehov, ökad kapacitet Gävle-Falun/Fagersta-Frövi samt åtgärder för ny kapacitet på Dalabanan, vilket även indirekt kan ha påverkan på Bergslagsbanan.

Trafikverket kommer att ta fram en nationell transportplan för åren 2014-2025. Det är inte en helt ny plan, utan en kvalitetssäkring av den ovan nämnda plan som gäller fram till år 2021. Utgångspunkt för planen är 2012 års infrastrukturproposition och de direktiv som regeringen har givit Trafikverket. Arbetet med planen kommer att ske i samarbete med länsplaneupprättare, andra myndigheter, intresseorganisationer, näringslivsrepresentanter och andra aktörer inom infrastrukturuområdet. Det har under oktober-november 2012 hållits regionala och nationella hearingar om planarbetet, där representanter från Partnerskap Bergslagsbanan medverkat. Ett förslag till remiss kommer att skickas ut under 2013 och planen fastställs i början av 2014. Trafikverket kommer att lämna ett förslag till uppdaterad plan i juni 2013.

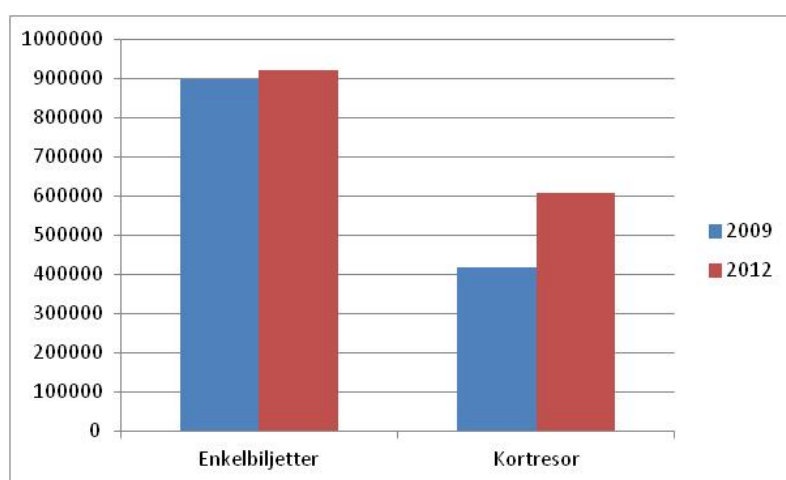
## **2.2. Trafikutveckling**

### **2.2.1 Persontrafik**

#### Utbud och resande

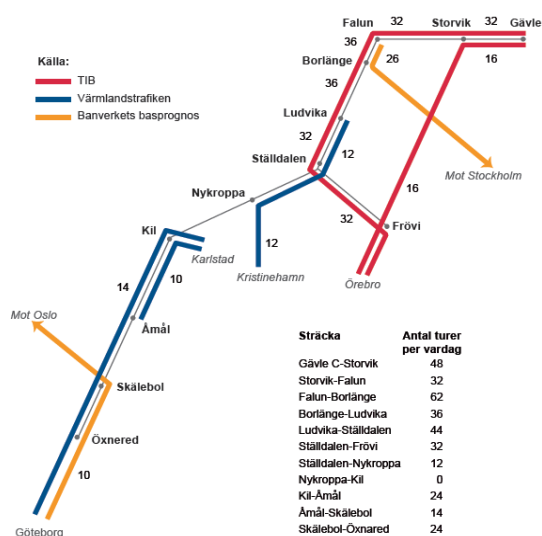
Tåg i Bergslagen (TiB) har haft en gynnsam resandeutveckling under perioden 2009-2012. Det totala resandet har längs sträckan Gävle - (Borlänge) - Örebro ökat med 16 %. Det är framför allt kortresorna som har ökat. Mellan 2009 och 2012 ökade dessa med 45 %. Se Figur 1 nedan. Resandeökningen för kortresor beror till stor del på att man i Örebro har lagt om busstrafiken till att mata till och från tågen och inte kör bussen parallellt med tågen. TiBs utbud utökades i december 2011 till timmestrafik mellan Borlänge-Örebro. Det innebar en ökning av trafiken med 45 %. På längre sikt vill TiB ha halvtimmetrafik hela trafikdygnet mellan Ludvika och Falun i första hand, men helst även längs sträckan Falun-Gävle.

Värmlandstrafiken bedriver trafik längs delar av Bergslagsbanan, (Åmål-Säffle-Karlstad) som huvudsakligen trafikeras av SJ samt att Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) och Tågkompaniet kör några enstaka turer. Under perioden har även TÅGAB bedrivit trafik längs Bergslagsbanan i mer eller mindre omfattning. Trafiken längs den s.k. Genvägen (Ludvika – Karlstad via Nykroppa och Kristinehamn) bedrevs t o m juni 2011. Under 2012 har tågtrafiken längs Bergslagsbanan startats upp igen i form av direktgående trafik mellan Falun/Borlänge och Göteborg. Från tidtabellskiftet i december har trafiken utökats med ytterligare två dubbelturer i veckan till fem. Turerna växer i popularitet. Vi har valt att inte redovisa någon statistik för denna sträcka eftersom trafiken har bedrivits så pass oregelbundet under perioden samt att SJ inte lämnar ut några resandevolymer.



**Figur 1 Resandeutveckling för Tåg i Bergslagen 2009 och 2012 längs sträckan Gävle-(Borlänge)- Örebro.**  
Källa: TiB.

I den genomförda systemanalysen redovisades följande prognos för antal turer i persontrafiken.

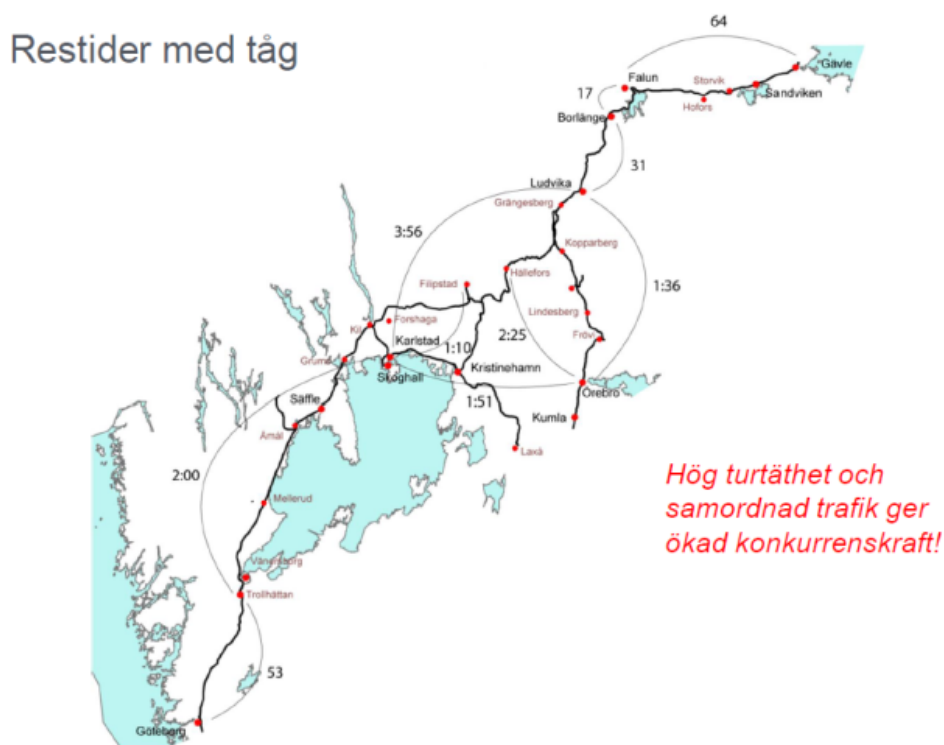


**Figur 2 Prognos för persontågtrafiken.** Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.

Restid

Restidsförändringar har skett på sträckorna Fagersta-Västerås och Borlänge-Örebro i samband med mindre utförda åtgärder. Nedan ses några restider med tåg i några utvalda relationer. I systemanalysen konstateras att:

- Restiden med tåg mellan Falun-Gävle/Sandviken, 15 minuter, är så pass kort att det bör finnas utrymme för utökat resande i den relationen.
- Restiden mellan Ludvika-Borlänge/Falun ligger i ett sådant intervall att det borde finnas potential för ytterligare pendling, givet att skillnaden i restid mellan tåg och buss/bil kan öka samtidigt som antalet turer också ökar.
- Potentialen för dagpendling över länsgränsen Värmland-Dalarna är mycket begränsad.
- Relationen Åmål-Karlstad är intressant med restiden 60 minuter med tåg, vilket är i nivå med restiden för bil.
- Restiden Trollhättan-Göteborg och turtätheten i samband med sträckans dubbelspår är redan så pass konkurrenskraftig att pendlingen och arbetskraftsutbytet mellan regionerna borde öka markant.
- Det finns en stor potential att i samband med näringslivssatsningar som planeras i Ludvika och Borlänge utveckla pendlingen mellan Ludvika-Örebro (vilket har skett i samband med timmestrafik) men även längs stråket Ludvika-Falun/Borlänge-Gävle.



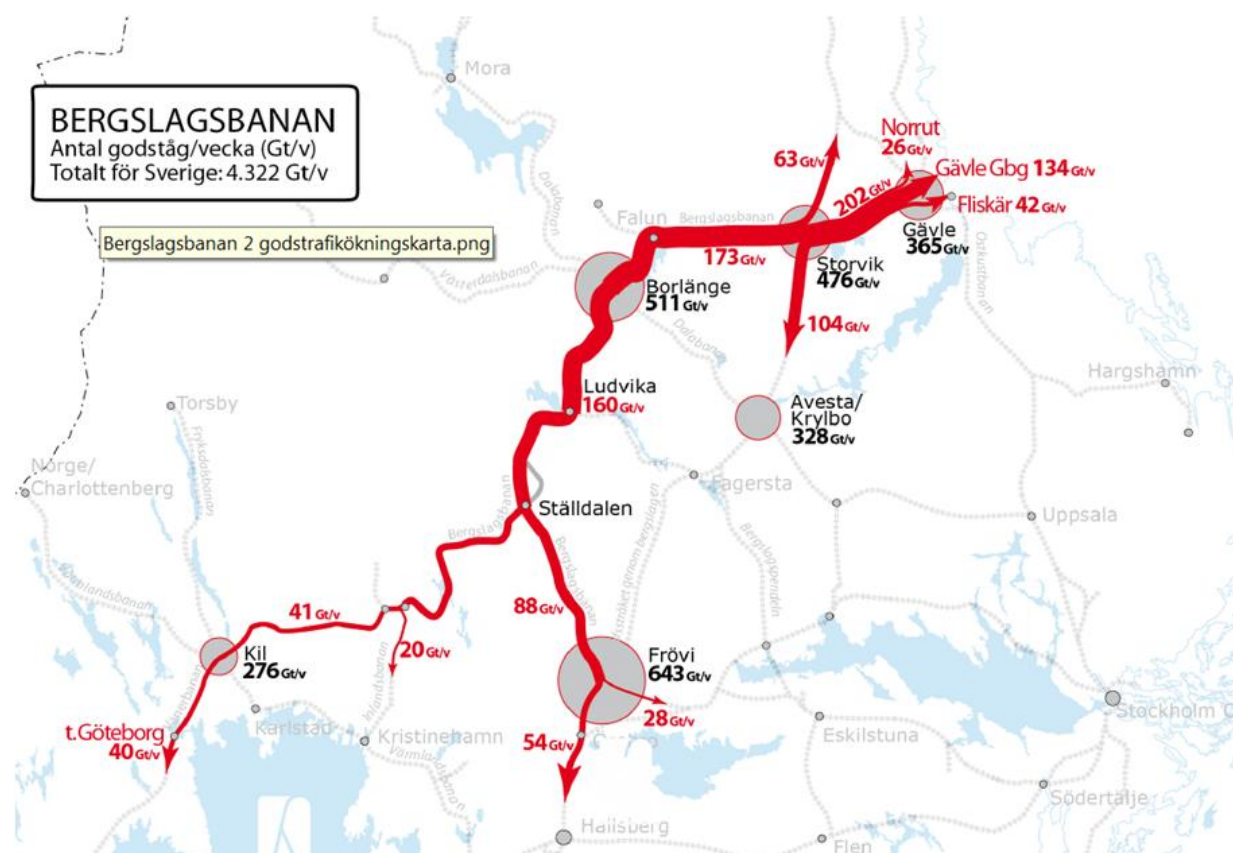
**Figur 3 Restider med tåg i vissa relationer längs Bergslagsbanan. Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.**

## 2.2.2 Godstrafiken

### Antal tåg

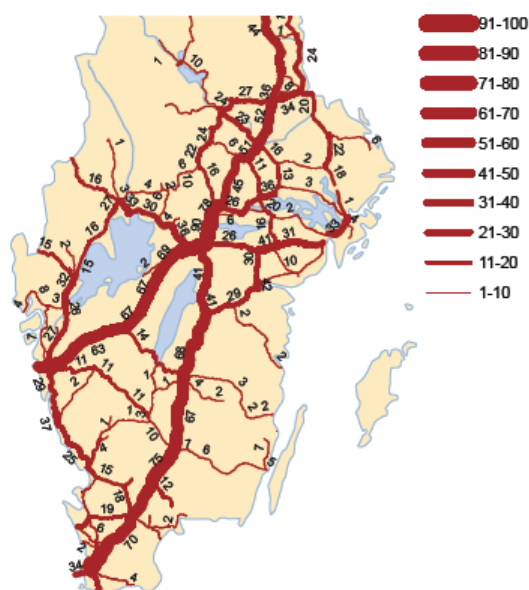
Det har av affärsmässiga sekretessskäl ej varit möjligt att få ta del av godsvolymerna längs banan för åren 2009 och 2012. Bergslagsbanans betydelse stiger alltmer och banan binder samman några av landets viktigaste godsnode. Göteborgs hamn är Sveriges största godsterminal och hanterar årligen drygt 41 Mton/år, vilket motsvarar 1/3 av Sveriges totala hamnverksamhet. Gävle hamn är med sina drygt 4,3 Mton/år Sveriges nionde hamn.

Inte heller antal godståg för den specifika sträckan har gått att få tag på med hänvisning till hård belastning på Trafikverkets tjänstemän i kombination med att informationen kräver mycket handpåläggning. Vi väljer därför att redovisa antal godståg som tidigare har redovisats i projektets utredningar. Enligt utredningen om antal godståg på Bergslagsbanan som genomfördes i januari 2012 passerar vart femte godståg regionen (vilket inkluderar Avesta/Krylbo). I Borlänge passerar 511 godståg, vilket motsvarar 11,8 % av alla godståg i Sverige. Var 8:e godståg i Sverige har koppling till Borlänge. I Borlänge finns en av landets fyra rangerbangårdar och rangerbangården i Borlänge står för knappt 17 % av all rangering i Sverige.



Figur 4 Godstågsflöden för v. 3 2012. Källa: Antal godståg på Bergslagsbanan, 2012-02-16.

Godsflödena är stora i framför allt den norra delen av stråket Gävle-Göteborg samt på delen söder om Mellerud. Förändringarna har varit små vad gäller godstrafikökningar på de södra delarna av banan medan trafikökningarna har varit större längre norrut längs sträckan. Det kan konstateras att godstrafiken är starkt konjunkturberoende, då efterfrågan på transporter är avhängigt efterfrågan i varuproduktionen. Inom persontransportsektorn erbjuds i stället ett utbud för att öka efterfrågan av persontransportresor.



Figur 5 Antal godståg per vardagsdygn 2009. Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg/Trafikverket.

Prognoserna visar att Trafikverkets "basprognos" för 2020 redan har uppnåtts i den östra delen av banan. Prognosen "Vägval 2015 budget" ligger på 5-30 % högre nivå.

| Sträcka              | 2006 | 2010 | BAS2020 | Vägval 2015 |            |
|----------------------|------|------|---------|-------------|------------|
|                      |      |      |         | budget      | efterfråge |
| Gävle-Storvik        | 29   | 36   | 37      | 45          | 54         |
| Storvik-Falun        | 21   | 32   | 30      | 40          | 51         |
| Falun-Borlänge       | 23   | 26   | 33      | 40          | 51         |
| Borlänge-Ludvika     | 24   | 24   | 40      | 44          | 55         |
| Ludvika-Ställdalen   | 22   | 24   | 38      | 40          | 51         |
| Ställdalen-Frövi     | 16   | 20   | 15      | 16          | 16         |
| Ställdalen-Hällefors | 8    | 8    | 25      | 25          | 36         |
| Hällefors-Nykroppa   | 10   | 10   | 28      | 25          | 36         |
| Nykroppa-Kil         | 4    | 6    | 20      | 23          | 34         |
| Kil-Grums            | 15   | 22   | 27      | 35          | 47         |
| Grums-Åmål           | 14   | 12   | 28      | 29          | 40         |
| Åmål-Skälebol        | 14   | 12   | 27      | 29          | 40         |
| Skälebol-Öxnared     | 27   | 24   | 44      | 43          | 54         |

Figur 6 Antal godståg per dygn, 2006, 2010 och enligt två prognoser; basprognosen 2020 och godsprognosen "Vägval 2015". Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.

I bilden nedan kan även ses hur antal tåg ökar i Systemanalysens prognosjämförelse där 2010 års person- och godstågsantal jämförs med Trafikverket prognos "Vägval 2015 budget".



Figur 7 Antal godståg 2010/prognos. Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.

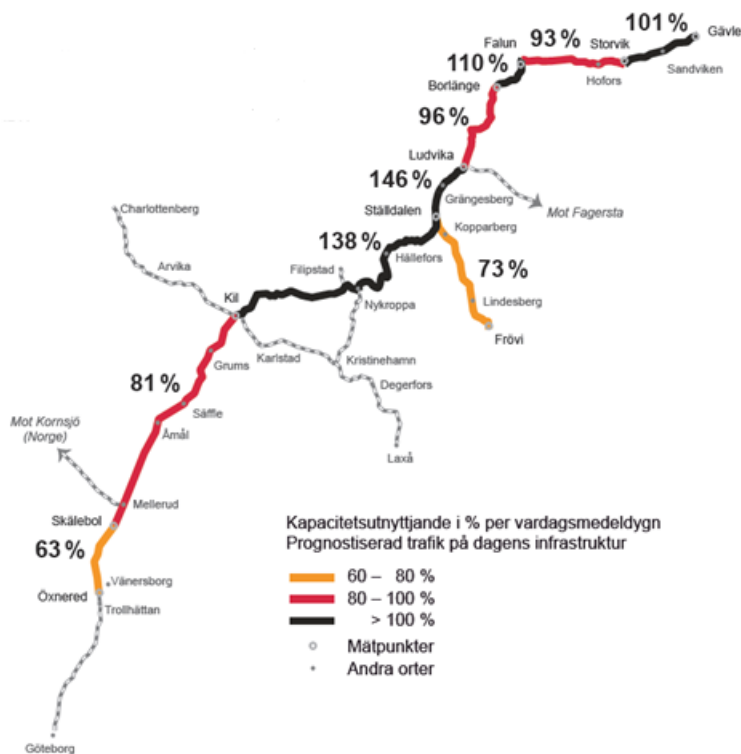
### Kapacitet och punktlighet

På järnvägen har ökningen av godstransporterna varit störst öster om Vänern. Bergslagsbanan är "fullbelagd" på de för näringslivet strategiskt viktiga avsnitten. Nuvarande bana klarar inte mer trafik.

Trafikverket har ambitionen att göra stråket väster om Vänern mer attraktivt för godstågen så att Västra stambanan kan avlastas till förmån för fler persontåg, vilket beskrivs i projektets Systemanalys. Det är i första hand tio tåg per dygn man bedömer kan flyttas och det är på grund av detta som dubbelspår byggs på sträckan Göteborg-Trollhättan och annan upprustning sker på sträckorna Öxnered - Kil och Kil - Ståldalen. I systemanalysen beskrivs även hur godstrafiken på Västra stambanan har ökat med ca 20 tåg per dygn sedan investeringsbesluten togs för över tio år sedan och att potentialen för ytterligare överflyttning från Västra stambanan till stråket väster om Vänern därför också är större.

Det framgår att med dagens tilldelade tåglägen råder det ingen överbelastning på Bergslagsbanan och Väster om Vänern men kapaciteten är på många sträckor så överansträngd att störningar ofta leder till förseningar. Bilden nedan visar med tydlighet att nuvarande bana

inte klarar mer trafik. Kapacitetsutnyttjandet i % blir på många ställen över 100 % när den prognostiserade trafiken läggs ut på Bergslagsbanan med dagens infrastruktur.



**Figur 8 Kapacitetsutrymme i % per vardagsmedeldygn. Prognostiserad trafik på dagens infrastruktur. Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.**

Punktligheten för persontrafiken längs sträckan Gävle - (Borlänge) - Örebro för Tåg i Bergslagen har mellan åren 2009-2012 minskat marginellt från 89,6 % till 89 %. Den relativt låga punktligheten kan, enligt TiB, härledas till störningar från godståg i första hand i backarna mellan Storvik och Hofors. TiB menar även att tågföringen mellan Borlänge och Örebro inte heller är optimal.

Punktlighet för godstågen på den specifika sträckan har inte gått att få tag i med hänvisning till Trafikverkets tidigare förklaring. Den nationella punktlighetsstatistiken visar att ankomstpunktligheten<sup>1</sup> var 78,3 % för år 2009 och 83,1 % för år 2012. En förbättring har således skett mellan åren på nationell basis. Green Cargo meddelade att för år 2012 var 94 % av deras tåg framme hos kunden inom en timme.

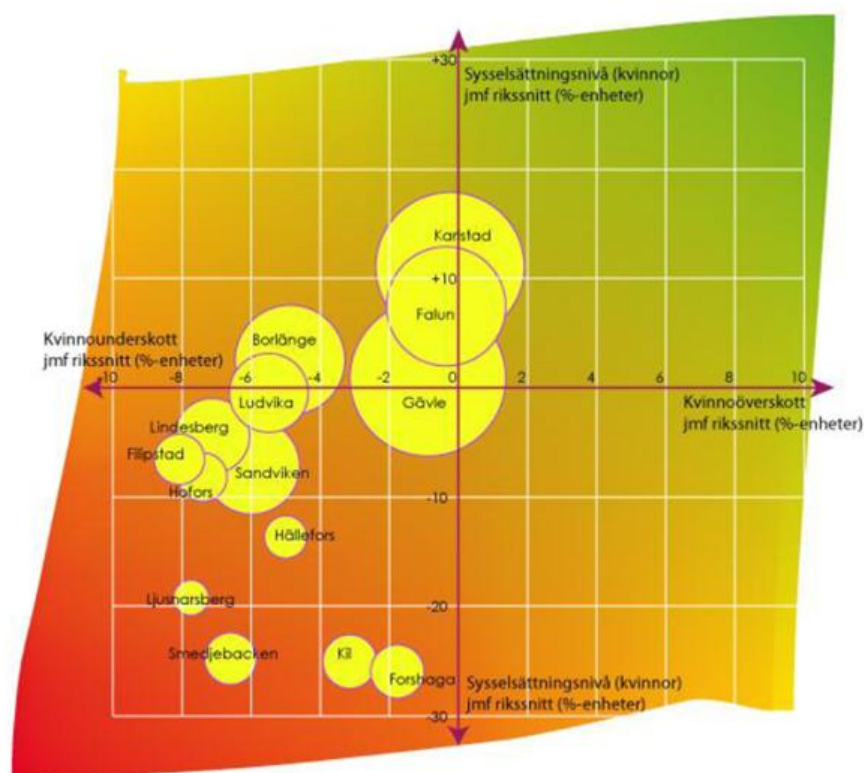
<sup>1</sup>Mäts som ankomstpunktlighet för andelen tåg som anlänt till slutstation inom 15 minuter efter planerad ankomst enligt tidtabellen



### 2.3. Näringslivsutveckling, sysselsättning och transportbehov

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. Produktionsvärdet per sysselsatt i Bergslagsbanans kommuner är ca 1,8 Mkr/år, jämfört med ca 1,4 Mkr per/år per sysselsatt i övriga landet.

Näringslivet längs stråket är till stor del baserat på tillverkningsindustri och offentlig sektor. Karlstad är den enda kommunen i stråket som har högre andelar inom tjänstesektorn än riksgenomsnittet (totalt sett). Tillverkningsindustrin står för 31 % (riket 28 %), tjänstesektorn 33 % (riket 39 %) och den offentliga sektorn 36 % (riket 32 %). Skillnaderna mellan könen är mycket tydlig. 57 % av kvinnorna är sysselsatta inom offentlig sektor, särskilt i t ex Forshaga (71 %), Lindesberg (64 %), Smedjebacken och Falun (63 %) och Kil (62 %). Av männen är hälften sysselsatta inom tillverkningsindustrin. Särskilt tillverkningsintensiva kommuner för män är Sandviken och Hällefors med 73 %, Smedjebacken 71 % och Hofors (69 %). En av projektets utredningar konstaterar också att orter med stora kvinnounderskott samtidigt har låga sysselsättningsgrader. Se figuren nedan.



Figur 9 Förhållandet mellan andel kvinnor och sysselsättningsnivån jämför med rikssnitt. Källa: Statistiska indikatorer, ÅF, 2012.



Storföretagen fungerar som motorer i regionen såväl genom den sysselsättning och utveckling de direkt genererar. Ett exempel är de små- och medelstora entreprenörer som får sin utkomst genom storföretagens verksamhet. Regionerna kring Bergslagsbanan svarade 2008 för 22 % av rikets totala sysselsättning och för 25 % av rikets totala industrisysselsättning.

De innovativa miljöer som uppstår runt storföretag, kreativa entreprenörer och högskolor/universitet ska inte heller glömmas bort. Näringslivets utveckling är fortsatt i stort behov av Bergslagsbanan med de behov som den kan täcka; t ex effektiv pendling till regionens större städer och högre utbildning, att få tillgång till utbud av arbetskraft med rätt kompetens för regionens näringsliv, större möjligheter för "medföljande" maka/maka att få relevant sysselsättning i samband med rekryteringar. Transportbehoven till och från exporthamnarna är stora.

Förbättrad tillgänglighet för näringslivets transporter på järnväg är en ren överlevnadsfråga för många industrier i regionen. I många fall kan slutkunden ligga långt från produktionsanläggningen och möjligheterna till att transportera godset till konkurrenskraftiga priser och med hög tillförlitlighet i transportsystem är en direkt förutsättning för att valet av verksamhetens lokalisering ska kvarstå. Bristerna i infrastrukturen påverkar transportkostnaden. Denna styrs av hur mycket som kan lastas, transporttiden, begränsningar i avgångs- och ankomsttid samt möjliga vägval.

## **2.4. Befolkningsutveckling och kompetensförsörjning**

Enligt de prognoser som presenteras i projektets utredning Kompetensförsörjningsanalys går Bergslagen en framtid till mötes som ställer höga krav på omställningsförmåga. Befolkningsutvecklingen i merparten av de mindre kommunerna minskar, endast Falun, Borlänge, Gävle och Karlstad har visat på befolkningsökning de senaste 20 åren. Dessutom är andelen som går i pension betydligt större än andelen ungdomar som kan fylla deras platser. Studien visar på att pendlingsmöjligheter och de starkare kommunernas roll som tillväxtmotorer begränsas till följd av att regionen består av sju olika lokala arbetsmarknadsområden som inte hänger samman funktionellt.

## Lokala arbetsmarknader



**Figur 10 Lokala arbetsmarknader längs sträckan. Källa: Systemanalys Gävle-Göteborg.**

För att överbrygga detta bör möjligheterna till arbetspendling förbättras i regionen för att öka rörligheten på arbetsmarknaden och för att på ett bättre sätt kunna tillgodose näringslivets behov av arbetskraft.

I utredningen om statistiska indikatorer beskrivs arbetspendlingen till och från kommunerna. Där konstateras att arbetspendlingen är generellt lägre än för riket i övrigt. 25 % av männen arbetspendlar till annan kommun, jmf med ca 35 % i rikssnitt. För kvinnorna ligger andelen på 20 % respektive 30 %. Inpendlingen är också lägre än rikssnittet. Andelen inpendlare till Bergslagsbanestråkets kommuner är för män och kvinnor 28 % respektive 23 %, där rikssnittet ligger på 35 % och 30 %. De största arbetspendlingsrelationerna i Bergslagsbanestråket ses nedan.

| Relation               | Antal<br>pendlare |
|------------------------|-------------------|
| Falun-Borlänge         | 3 160             |
| Gävle – Sandviken      | 2 880             |
| Sandviken - Gävle      | 2 600             |
| Borlänge - Falun       | 2 570             |
| Forshaga - Karlstad    | 2 190             |
| Kil - Karlstad         | 2 160             |
| Smedjebacken - Ludvika | 1 260             |

**Tabell 1 De största arbetspendlingsrelationerna i Bergslagsbanestråket. Källa: Statistiska indikatorer Bergslagsbanan, 2012**

Att samordna kompetensbehov och utbildningssatsningar är också ett viktigt inslag i regionen, särskilt eftersom framtidens industrijobb ställer allt högre krav på utbildning. Gruvöppningarna i Bergslagen är ett bra exempel på en utmaning som regionen har att möta både vad gäller kompetens – och transportförsörjning. Den höga specialiseringsgraden är en viktig orsak till regionens höga exportandel och ställer särskilt höga krav på att kompetensförsörjningen fungerar i regionen.

Bergslagsbanans kommuner har 95 utbildningsplatser på universitet och högskolor per 1000 invånare, jämför med motsvarande 60 för riket. Utbildningsnivån (andelen med högre utbildning, 3 år eller mer) är dock långt under rikssnittet för såväl män och respektive kvinnor. Nivån för männen är 12 % (riket 15 %) och för kvinnor 19 % (riket 22 %).

Över rikssnittet och högst utbildningsnivå i Bergslagsbanestråket har Karlstad (17 % av männen och 25 % av kvinnorna), följt av Falun (16 % respektive 23 %) och Gävle (13 % respektive 21 %). Lägst utbildningsnivå bland männen har Filipstad, Hällefors, Ljusnarsberg och Hofors (5 %). Även Lindesberg, Smedjebacken, Sandviken, Kil och Forshaga har låga andelar (7-8 %). För kvinnorna är det samma mönster med särskilt låga utbildningsnivåer i Filipstad, Hällefors, Ljusnarsberg, Smedjebacken och Hofors (9-11 %).

### **3. Utvärdering av projektet**

#### **3.1. Projektets praktiska genomförande**

Projektets målgrupp har varit de godstransportköpare och andra näringslivsaktörer samt resenärer som har behov av en förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan. Den direkta målgruppen har varit näringsliv, beslutsfattare inom offentlig sektor, andra offentliga aktörer och intresseorganisationer. Vår bedömning är att arbetet i projektet har bedrivits på ett förtjänstfullt sätt mot de utpekade målgrupperna.

Partnerskapet Bergslagsbanan har en ledningsgrupp där samtliga kommuner som deltar i partnerskapet finns representerade. Ledningsgruppen har ett presidium bestående av tre personer vilka hittills har bestått av kommunstyrelseordföranden. I inledningen av projektet bestod presidiet av Nils Persson (ordf.) Borlänge kommun, Marie-Louise Dangardt Hofors kommun och Jan-Olov Ragnarsson, Kils kommun. Under projektperioden har Borlänge kommun bytt sin representant till Jan Bohman som tagit över ordförandeklubban samt att Anders Ceder från Lindesbergs kommun har ersatt Jan-Olov Ragnarsson. Bytet i presidiet har skett med stor smidighet.

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. Partnerskapet och projektet har strävat efter en öppen organisation med god insyn, vilket vi också bedömer har varit fallet.

Projektet har etablerat ett kansli hos Falun Borlänge-regionen AB, som även har varit projektägare för projektet. Utöver de fasta resurserna i form av en projektledare, en biträdande projektledare samt en kanslist så har olika konsulter upphandlats för att utföra nödvändiga tjänster och utredningar. Vår bedömning är att arbetet har fungerat mycket väl i presidiet och på projektkansliet med engagerad personal, vilket också bekräftas av intervjuundersökningen.

#### **3.2. Genomförda utredningar i samband med projektet**

Inom projektet har följande utredningar genomförts:

- Systemanalys för stråket Gävle – Göteborg
- Vision Bergslagsbanan
- Kompetensförsörjningsanalys
- Scenariostudie om effekter av uteblivna investeringar

- Banavgifternas påverkan på den tunga industrins transporter
- Järnvägsinvesteringar i ett stråkperspektiv och hantering i samhällsekonomiska kalkyler
- Få utväxling på industrispår
- Enkla åtgärder för en effektivare Bergslagsbana
- Effektiviseringsmöjligheter Gävle-Borlänge-Frövi
- Kapacitetshöjning Falun - Borlänge
- Idéstudie Bergslagsbanan som testanläggning
- Statistiska indikatorer
- Antal godståg på Bergslagsbanan
- Idéstudie Falun – Storvik enligt fyrstegsprincipen
- Bergslagsbanan lönesummor och regionalekonomi

Vår bedömning är att projektet har producerat ett stort antal mycket värdefulla utredningar som är och kommer att fortsätta vara till gagn för Partnerskapet Bergslagsbanan.

Utanför projektet har Trafikverket bl a genomfört följande utredningar:

- Funktionsutredning Ludvika
- Funktionsutredning Falu bangård
- Idéstudie Borlänge kombiterminal
- Åtgärdsutredning Gävle – Ludvika
- Funktionsutredning och förstudier Örebro – Borlänge
- Förstudier Gävle - Borlänge
- Järnvägsplan Gävle hamn
- Förstudier Bana Gods i Mitt
- Förstudie Falu resecentrum
- Borlänge resecentrum
- Gruvor i Bergslagen/Grängesberg
- Förstudier/byggande Ställdalen – Kil
- Förstudie Gävle västra
- Spårbyte Storvik – Borlänge, var 2012 under upphandling, oklart om det har kommit igång.
- Nationell plan för transportsystemet 2010-2021
- Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.

### 3.3. Långsiktiga mål

De långsiktiga mål som satts upp i projektet är att bidra till följande:

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 Väneren, 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.

Förbättra 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.

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.

Figur 11 Projektets långsiktiga mål.

#### 3.3.1 Analys

De långsiktiga målen sträcker sig naturligt sett över en längre tid än projektets varaktighet, varför det är svårt att direkt koppla projektets aktiviteter till en uppfyllelse av de uppsatta målen. Genomförda utredningar som pekar på en framtida utvecklingspotential har därför

använts. Viss statistik för åren 2009 och 2012 har dock tagits fram. Se kapitel 2 för redovisning av detta material.

I intervjustudien lyfts särskilt svårigheten av respondenterna att göra en bedömning av projektets effekter ställt mot allt det arbete som Partnerskapet Bergslagsbanan har bedrivit från starten 1996. Intervjustudien visar dock att deltagarna tror att projektets arbete kommer att leda till att de långsiktiga målen kommer att uppfyllas på längre sikt.

Majoriteten av deltagarna menar också att projektet på ett mycket bra sätt har bidragit till och verkat för en långsiktigt hållbar utveckling av regionens näringsliv samt att projektet verkat för att både stärka kompetensen inom projektet samtidigt som näringslivets aktörer har samlats kring frågan. Det poängteras dock att både gods- och persontrafik behöver visas upp i samband med Bergslagsbanans trafikering och att det är viktigt att fortsätta att lyfta fram viktiga fakta om t ex alla stora företag längs banan samt det faktum att 40 % av Sveriges export härstammar från de fem länen längs stråket.

Alla respondenter påpekar det faktum att genomförandet av infrastrukturåtgärder och kapaciteten längs banan inte matchar behovet, utifrån den trafikering som planeras längs banan/angräsande banor. Kommunerna på den södra delen av sträckan är dock mer nöjda med investeringssatsningarna, mycket p.g.a. de pågående åtgärderna längs sträckan Ställdalen-Kil. Projektet har dock verkat för att få en bättre överensstämmelse mellan behov och åtgärder samt att projektet har förmedlat en tydlig bild av behovet. Detta lobbyarbete bör fortsätta i samband med framtagande av den kommande nationella planen.

Respondenterna menar att projektet har verkat för och visat på behovet av att investeringar genomförs så att Bergslagsbanan är det självklara valet för järnvägstransporter till/från Bergslagen och Norrland respektive Göteborg. De är dock tveksamma om Bergslagsbanan är det självklara valet just nu eftersom det råder brist på kapacitet, robusthet och punktlighet i järnvägssystemet. Dock påpekas att läget är bättre nu i och med att investeringarna längs sträckan Ställdalen-Kil har kommit igång. Med ett tydliggörande av stråket samt ytterligare investeringar som ger effekter i form av högre kapacitet, hastigheter och axellaster kan valet möjligen bli enklare att göra för en transportköpare.

Vad gäller att underlätta för små- och medelstora företag att få tillgång till miljövänliga, frekventa och kostnadseffektiva transporter så finns möjligheter för detta i t ex bangården i Ludvika och vid Ovako i Hällefors.

Turtätheten har förbättrats till timmestrafik för persontrafiken mellan Borlänge – Örebro, vilket förbättrar tillgängligheten till högskola/universitet. Projektet bedöms ha bidragit till ett ökat

samspel mellan storföretag, små- och medelstora entreprenörer och högskola/universitet genom dessas närvaro på projektets ledningsgruppsmöten där kunskapsutbyte och dialog är ett viktigt inslag. Det framhålls som viktigt i intervjuundersökningen att stora och små- och medelstora företag framöver bör få mer information om varandras verksamheter för att ytterligare öka förståelsen för varandra. Att ytterligare öka tillgängligheten rent trafikeringsmässigt bidrar till större regioner och borde även ytterligare gynna en utveckling som beskrivs i kapitel 2 ovan.

Respondenterna i intervjustudien efterfrågar ökade pendlingsmöjligheter längs Bergslagsbanan så att näringslivets behov av arbetskraft bättre kan tillgodoses. Ett större systemtänk mellan olika trafiksystem, t ex Tåg i Bergslagen och Upplandstrafiken efterfrågas. Den nu införda timmestrafiken mellan Borlänge – Örebro kan ses som ett ypperligt exempel på utveckling av persontrafiken i regionen. Det konstateras att det finns många intresseorganisationer som också förutom Partnerskapet Bergslagsbanan förmodligen har bidragit till att persontrafiksystemet har byggts ut sedan början på 2000-talet. Ökade pendlingsmöjligheter med tåg efterfrågas i intervjuundersökningen särskilt i Hällefors, Karlstad och Filipstads kommuner. Frågan om vilka effekter den planerade gruvsatsningen kommer att medföra har även väckts. Man ifrågasätter huruvida persontrafiken överhuvudtaget kommer att få plats. Alla respondenterna betonar återigen betydelsen av att både gods- och persontrafik måste få plats på spåret och att dessa inte ställs mot varandra.

Projektet har helt klart skapat nya arenor för dialog mellan offentlig sektor och näringsliv vad gäller samspelet mellan infrastrukturåtgärder och näringslivsutveckling. Intervjudeltagarna ser genomförda ledningsgruppsmöten med tillhörande studiebesök som en mycket väl fungerande arena. De brev till Trafikverket och departementet samt gemensamma yttranden som har författats tillsammans med näringslivet är också en arena som uppkommit inom projektets försorg. Näringslivet har ett stort förtroende för projektets arbete, då man vid flera tillfällen har engagerat projektledaren som s.k. "spökskrivare". Projektets närvaro på olika konferenser samt i Almedalen är också ett sätt att skapa nya arenor tillsammans med den plattform som projektet byggt upp i form av hemsida, nätverk och andra kontaktytor.

Det har gjorts ett gediget arbete vad gäller att ta fram information för att bygga en bild av Bergslagen och en argumentationskedja baserad på information från bl a systemanalys, vision och scenariostudie. Inåt i projektet har bilden av Bergslagen helt klart stärkts men vår bedömning är att det är fortsatt avgörande att sprida denna information externt för att ge en än mer rättvis bild av Bergslagen och Bergslagsbanan nationellt sett. En tydligare framtoning bör



då kommuniceras vad gäller hela stråket från Gävle – Göteborg och dess betydelse som ett nationellt stråk.

Sammanfattningsvis kan sägas att det är tydligt att projektet har verkat för att regionen har och kommer att fortsätta att utvecklas. Det kan konstateras att diskussioner hålls för närvarande om ytterligare investeringsvolymerna för att förbereda regionen för de kommande gruvöppningarna samt att det finns en vetskap från statsmaktens sida om kapacitetsbristen i järnvägssystemet. Punktligheten och robustheten i trafiksystemet måste också förbättras. Resandeutvecklingen inom persontrafiken är positiv och näringslivet ser fortsatt stor potential att frakta gods på järnvägen. Utvecklingen inom sysselsättning, bosättning och tillgång till högskola/universitet blir också positiv när närhet till infrastruktur och pendlingsmöjligheter ökar, även fast de mindre kommunerna står inför en utmaning rent befolkningsmässigt sett. Förbättrad tillgänglighet via järnvägstransporter är ett beprövat sätt att uppnå regionförstoring. Tillgängligheten kan förbättras genom kortare restider och mer tillförlitliga och punktliga resor. Regionförstoring förbättrar individens möjligheter att nå ett passande arbete utan att behöva byta bostadsort. Omvänt får näringslivet tillgång till fler personer med lämplig kompetens.

### 3.4. Kortsiktiga mål

Verksamhetens kortsiktiga mål har varit:

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.

Figur 12 Projektets kortsiktiga mål.

#### 3.4.1 Analys

Verksamheten har arbetat intensivt med att kontakta, informera och diskutera åtgärdsbehovet på Bergslagsbanan med beslutsfattare, företag och organisationer. Kommunikationen har bl a bestått av:

- brev skrivna med näringslivet som avsändare samt brev skrivna tillsammans med näringslivet riktat till Trafikverket och departement

- redaktionella annonser samt andra nyhetsuppslag kring bl a gruvnäringens transportbehov och den genomförda scenariostudien,
- skrivande av kommunala remissyttranden,
- nyhetsbrev,
- dialog med beslutsfattare på lokal, regional och nationell nivå för att diskutera bl a investeringsbehovet längs banan,
- deltagande vid samråd om förstudier på Bergslagsbanan,
- deltagande vid konferenser,
- utredningar har färdigställts, vilka styrker projektets argumentationskedja.

Det har upplevts vara svårt att få direktkontakt med Trafikverkets GD Gunnar Malm varför projektet under 2011 i stället inriktade sig på då stf GD Lena Erixson i samband med kapacitetsutredningens genomförande samt representanter från riksdag och regering.

I inledningen av projektet togs en kommunikationsplan, logotype, mallar, webbsida och pressmeddelandemall fram. Under 2011 kom hemsidan och Facebook-sidan i drift, vilka har fungerat som viktiga kommunikationskanaler.

Deltagarna i intervjuundersökningen menar att projektet har ökat medvetenheten hos beslutsfattarna inom offentlig sektor och inom projektet men man menar att mer kan göras på den offentliga arenan nationellt sett men även gentemot näringslivet. Projektet har presenterat bra material i form av utredningar som är faktaskapande, vilket politiker och tjänstemän kan använda i sin argumentation. Projektet har arbetat lugnt och målmedvetet och kommunicerat utefter en sammanhållen linje.

Under projektiden har flertalet åtgärder inletts och en del slutförts, se kapitel 2.1 samt att flertalet utredningar har genomförts från Trafikverkets sida, se kapitel 3.2.

Vår bedömning är därmed att projektet har uppfyllt de kortsiktigt satta målen.

### 3.5. Syften

Projektet har beslutat om följande syften:

**Att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv.**

**Genom utredningar klarlägga hur en samhällsekonomiskt motiverad upprustning av Bergslagsbanan med utvecklad person- och godstrafik samt höjd standard kan bidra till regionens framtida utveckling.**

**Stödja deltagande kommuners initiativ i frågor som berör infrastruktur, trafik, logistik och integrering av trafiksystem i anslutning till Bergslagsbanan.**

**Kommunicera framtagna resultat med beslutfattare inom offentlig sektor, andra offentliga aktörer, intresseorganisationer och näringsliv.**

**Figur 13 Projektets syften.**

Eftersom projektet ska verka för förbättrad tillgänglighet och bidra till överlevnad och utveckling i regionens näringsliv har det därför slagits fast i projektbeskrivningen att projektet ska verka för att näringslivets behov av transporter och arbetskraftsförsörjning kan tillgodoses. Genom att arbeta med ovanstående syften vill projektet kunna påverka investeringsvolymen och bilden av regionen och järnvägens potential.

#### 3.5.1 Analys

De prognoser och den statistik som har tagits fram i projektet visar tydligt på potentialen för en positiv utveckling av regionens näringsliv. Det är dock svårt att uttala sig om hur stor del projektet Partnerskap Bergslagsbanan har/kommer att ha i den utvecklingen. De intervjuade menar att projektet absolut har bidragit och verkat för att lyfta upp frågorna om Bergslagsbanan på agendan samt bidragit till att hålla frågan levande genom sitt agerande gentemot bl a Trafikverket, riksdag, regering och näringsliv.

Projektet har under perioden upphandlat flertalet utredningar för att vinna mer kunskap om Bergslagsbanans funktion. Systemanalysen behandlar mer explicit hur man samhällsekonomiskt skulle kunna upprusta Bergslagsbanan med en utvecklad person- och godstrafik samt höjd standard som följd.

Kommunerna har inte efterfrågat stöd och hjälp i den omfattning som var planerad men man känner ändå från kommunernas sida att de har fått stöd, information och uppbackning från projektkansliet när sådant behov har uppkommit.

Syftet att kommunicera framtagna resultat med beslutsfattare sammanfaller med det kortsiktiga målet om att öka medvetenheten hos beslutsfattarna varför vi hänvisar till beskrivningen i kapitel 3.4 ovan. Respondenterna i intervjuundersökningen delar även uppfattningen här att framtagna resultat har kommunicerats på ett bra sätt via nyhetsartiklar, rapportspredning både lokalt som nationellt, hemsida, pressmeddelanden, internt på ledningsgruppsmöten. Ett exempel som nämns som lyckat är att regeringen tog beslut om förtida satsningar, vilket föregicks av ihärdig dialog från Partnerskapets sida. Flera nämner dock nödvändigheten av att fortsätta kommunicera de framtagna resultaten och inte stanna av i det arbetet.

Vår bedömning är att projektet med råge har uppfyllt uppsatta syften.

### 3.6. Verksamhetsinriktning

Följande verksamhetsinriktning har antagits i projektet:

Med bakgrund av projektets mål och syften ovan inriktas verksamheten 2010-2012 mot att genom utredningar, information, stöd och påverkansarbete bidra till att:

**Beslutade åtgärder genomförs.**

**Medel kommer Bergslagsbanan tillgodo (från s.k. potter).**

**Ytterligare åtgärder ingår i nästa långsiktiga åtgärdsplan för infrastrukturåtgärder.**

**Underlag tas fram så att kommuner och/eller andra aktörer kan utveckla "kringtjänster" runt en väl fungerande Bergslagsbana.**

**Arbetet med att utveckla bilden av Bergslagen och att järnvägstransporter i Bergslagen fortsätter.**

**Figur 14 Projektets verksamhetsinriktning.**

#### 3.6.1 Analys

Som beskrivits ovan så har ett påverkansarbete bedrivits bl a genom riktade insatser mot Trafikverket och departement, göra medieutspel, skriva remissvar, delta vid samråd om

förstudier på Bergslagsbanan samt delta i konferenser. Möten har hållits med Trafikverket samt olika företag och organisationer i syfte att bl a diskutera Bergslagsbanans investeringsbehov kontra infrastrukturåtgärder samt Bergslagsbanans betydelse för regionen. De investeringar som beslutades i den nationella planen 2010-2021 har påbörjats och i vissa fall även avslutats. Vad gäller kommande långsiktiga åtgärdsplan så har projektet deltagit i nationella hearings men det är värt att påpeka att Partnerskapet bör vara fortsatt aktiv i frågan under 2013 då remissomgång och förslag till plan läggs fram.

Kommunerna har inte efterfrågat stöd och hjälp från projektet i den omfattning som var planerad men man känner ändå från kommunernas sida att de har fått stöd, information och uppbackning från projektkansliet när sådant behov har uppkommit. Majoriteten av kommunerna menar även att det underlag som tagits fram tjänar som bra utvecklingsmaterial för att utveckla "kringtjänster" som t ex kombiterminal, resecentrum, tågverkstäder och mindre omlastningsterminaler.

Det kommunikativa och utåtriktade arbetet har helt klart lett till att arbetet kommer att fortsätta med att utveckla bilden av Bergslagen och järnvägstransporter i Bergslagen.

Vår bedömning är att projektet helt har arbetat efter beslutad verksamhetsinriktning.

### 3.7. Projektets förväntade synliga resultat vid projektets utgång

I samband med projektansökan angavs följande förväntade synliga resultat vid projektets utgång:

**Infrastrukturåtgärder** finns upptagna i Trafikverkets 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 Trafikverkets verksamhetsplan

**Trafikverket** 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.

**Figur 15 Projektets förväntade synliga resultat vid projektets utgång.**

#### 3.7.1 Analys

Näringslivets och partnerskapets ansträngningar har sedan starten bidragit till att Bergslagsbanans standard har förbättrats avsevärt, vilket även lett till att banan, av regeringen, pekats ut som huvudvägvalet för godstransporter från Norrland och Bergslagen ner mot Göteborg. Investeringsåtgärder som infriats under perioden 2010-2021 är en ny växelförbindelse vid Domnarvet, resecentrum i Borlänge och Falun, åtgärder Ställdalen – Hällefors.

Det har varit svårt att bedöma huruvida den fysiska planeringsprocessen har drivits så att den svarar mot den långsiktiga åtgärdsplaneringen och Trafikverkets verksamhetsplan men resultaten från kommunrepresentanterna i intervjuundersökningen tyder på att så är fallet.

Vad gäller "kringtjänster" så är kombiterminal i Borlänge och Grängesberg under planering samt att kombiterminal i Gävle hamn har färdigställts. Resecentrum i Borlänge, Falun och Ludvika har utvecklats under perioden. Projektet har via sina utredningar, framför allt Systemanalysen och Scenariostudien, utrett åtgärdsbehovet på Bergslagsbanan samt att Trafikverkets kommande nationella plan har bevakats via deltagande i hearings och uppvaktningar av Trafikverket och departement.

Som beskrivits tidigare har projektet verkat för att skapa nya arenor för samarbete mellan näringsliv och offentlig sektor, se även kapitel 3.3.1 och 3.4.1. Projektet har arbetat utåtriktat varpå många kontakter har tagits under årens lopp. Samarbeten har exempelvis inletts med Näringslivets transportråd, Tåg i Bergslagen, Regionförbundet Örebro, Region Dalarna, Intresseföreningen Norrtåg, Projektet Bergskraft, Mellansvenska handelskammaren, Sveriges hamnar (transportgruppen) och intresseföreningen Bergslaget. Deltagande vid Nordic Rail resulterade även i ett 50-tal nya kontakter.

### 3.8. Kommunikativa mål

Att 100 % av deltagarna i partnerskapets lednings- och tjänstemannagrupp ser sig som aktiva ambassadörer för Bergslagsbanan innan 2012.

Att minst 3 debattartiklar om näringslivets behov av Bergslagsbanan publiceras i nationell dagspress innan 2013 (1-2 per år) där näringslivet är avsändare (partnerskapet kan agera spökskrivare).

Att minst 6 debattartiklar om Bergslagsbanan och näringslivets behov publiceras i dagspress och fackpress innan 2013 (2-3 per år) där hela eller delar av partnerskapet är avsändare.

Att minst 3 brev till regering och Trafikverk om Bergslagsbanan och näringslivets behov undertecknas och skickas innan 2013 (1-2 per år) där näringslivet och partnerskapet är avsändare.

Att fem möten med beslutsfattare (regering och Trafikverk m fl), näringsliv och partnerskapet genomförs innan 2013.

Att 80 % av opinionsbildarna är engagerade i arbetet innan 2012.

Att en ny samarbetsaktör engageras i arbetet per år.

Att debatten och dialogen om Bergslagsbanan och dess betydelse för näringslivet är ständigt aktuell (på regional och nationell nivå) och att hela partnerskapet är engagerat i arbetet (på lokal och regional nivå).

Att bilden av Bergslagen och Bergslagsbanan hos beslutsfattare inom offentlig sektor sammankopplas med ett näringsliv i världsklass och effektiva järnvägstransporter för medborgare och näringsliv.

Figur 16 Projektets kommunikativa mål.

#### 3.8.1 Analys

I intervjuundersökningen har frågan ställts huruvida deltagarna känner sig som aktiva ambassadörer för Bergslagsbanan. Alla respondenter känner sig som mer eller mindre aktiva ambassadörer för Bergslagsbanan och majoriteten påpekar att det kan handla om att agera när tillfälle ges. Någon myntade begreppet att vara en "passiv aktiv ambassadör", dvs man kanske



inte agerar regelbundet och planerar aktiviteter för att företräda Bergslagsbanan men man passar som sagt på att tala kring och argumentera för Bergslagsbanans behov och potential när tillfälle ges. De fakta som tagits fram genom utredningar upplevs som mycket värdefullt i detta arbete.

Flertalet annonser/artiklar är publicerade. Det har visat sig vara svårt att få just debattartiklar publicerade i både nationell, dags- och fackpress varför målet omformades under projektets något till att gälla artiklar överhuvudtaget. Målet är uppfyllt när det gäller antal artiklar.

Brev har skickats 2010, 2012 till Trafikverket och departement där enbart näringslivet var avsändare och projektet agerade "spökskrivare". Flertalet brev har även skrivits där både näringslivet och partnerskapet är avsändare. Fokus har även legat på att träffa regerings- och utskottsföreträdare, vilket har bedömts som ett mer fruktbart sätt att påverka. Ett gemensamt remissyttrande för förstudie Falun-Borlänge har även lämnats.

Målet om att fem möten med beslutsfattare (regering och Trafikverk m fl), näringsliv och partnerskapet innan 2013 var på god väg att uppfyllas redan under projektets första år och det kan konstateras att sedan dess har ytterligare möten hållits på lokal, regional och nationell nivå. Möten som kan nämnas är med infrastrukturministern, trafikutskottets ordförande samt kapacitetsutredningens ordförande Lena Erixson, Trafikverkets regiondirektör, regionchef och tillgänglighetschef.

De opinionsbildare som nämns i kommunikationsplanen är Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet, Transportgruppen, Branschföreningen Tågoperatörerna, Västra Stambanegruppen, Näringslivet längs Bergslagsbanan, journalister, experter, Göteborgs Hamn, Gävle Hamn och Länsstyrelserna i Dalarna, Gävleborg, Värmland och Örebro. Det är vår bedömning att minst 80 % av dessa har engagerats i arbetet genom det utåtriktade arbete som projektet har bedrivit.

Projektet har som sagt arbetat utåtriktat varpå många kontakter har tagits under årens lopp. Samarbeten har exempelvis inletts med Näringslivets transportråd, Tåg i Bergslagen, Regionförbundet Örebro, Region Dalarna, Intresseföreningen Norrtåg, Projektet Bergskraft, Mellansvenska handelskammaren, Sveriges hamnar (transportgruppen) och intresseföreningen Bergslaget. Deltagande vid Nordic Rail resulterade även i ett 50-tal nya kontakter.

Det är vår bedömning att projektet har hållit debatten och dialogen om Bergslagsbanan och dess betydelse för näringslivet ständigt aktuell samt att hela partnerskapet är engagerat i arbetet på lokal och regional nivå. De intervjuade instämmer i detta. Dock kan graden av engagemang variera beroende på var längs banan man befinner sig samt beroende på vilka resurser som

finns till buds. De intervjuade anser också att projektet verkat för att bilden hos beslutsfattare inom offentlig sektor av Bergslagen och Bergslagsbanan sammankopplas med ett näringsliv i världsklass och effektiva järnvägstransporter för medborgare och näringsliv.

Vår sammantagna bedömning vad gäller de kommunikativa målen är att de har uppfyllts tack vare att de har modifierats under projektets gång men vi vill också påpeka att målen har varit något överdimensionerade för projektets storlek. Dock har existensen av dessa mål varit väldigt viktig för att belysa vikten av kommunikation eftersom projektet i mångt och mycket handlar om just påverkansarbete.

### 3.9. Samverkan med MerKoll, Örebro

Ett strävansmål var att samverkan skulle ske med projektet MerKoll i Örebro. Det kan dock konstateras att projektet inte hade någon större samverkan med projektet MerKoll under den första delen av projektet men ett visst utbyte, om än inte så frekvent, har därefter hållits.

### 3.10. Indikatorer Tillgänglighet

Vår bedömning är att projektet uppfyller ovan nedan uppsatta indikatorer.

#### 3.10.1 Indikator 1: Ökad samverkan mellan transportslag

Projektet påverkar indikatorn Samverkan mellan transportslag genom att:

- Projektet utgör ett **samverkansprojekt för stärkt koppling mellan trafikering och infrastrukturåtgärder**. Vår bedömning är att projektet på ett mycket bra sätt har arbetat för att få till stånd en ökad överensstämmelse mellan behovet av trafikering och behovet av infrastrukturåtgärder. Ett gediget kommunikationsarbete har bedrivits i denna fråga. Projektet har även verkat för att trafikeringen ska utvecklas så att person- och godstrafiksystemen på ett bättre sätt kan samordnas och på så vis stärka näringslivets konkurrenskraft och bidra till regionförstoring.
- Projektet utgör ett **samverkansprojekt som omfattar flera transportslag** där projektet har arbetat för att få tillstånd en samverkan mellan transportslag i såväl planerings- som genomförandefasen med syfte att integrera trafiksystem. Utredningar inom projektets regi har även behandlat detta, vilket även påtalas i den genomförda intervjuundersökningen. Kombiterminaler är under planering i Borlänge och Grängesberg samt att kombiterminalen i Gävle hamn har färdigställts. Resecentrum i Falun, Borlänge och Ludvika har varit under utveckling under perioden.
- Projektet utgör ett **samverkansprojekt för intermodala transportlösningar** där arbetet har avsett att förbättra möjligheterna för den intermodala trafiken. Som nämnts

ovan så är kombiterminaler i Borlänge och Grängesberg under planering samt att kombiterminalen i Gävle hamn har färdigställts. Dessa har fått uppmärksamhet under projektets gång.

- Projektet utgör ett **samverkansprojekt för nya och utvecklade transportlösningar**, vilket sammanfaller med beskrivningen ovan av logistiktjänster och kringtjänster som har skapats längs Bergslagsbanan; kombiterminal i Borlänge, Grängesberg och Ludvika, vilka leder till att nya transportlösningar stimuleras.

### 3.10.2 Indikator 2: Effektivare person- och godstransporter

Projektet påverkar indikatorn Effektivare person- och godstransporter genom att:

- Projektet utgör ett **projekt som ansluter arbetsplatsområden för företag samt besöksmål**. Projektet har haft för avsikt att framför allt öka tillgängligheten till arbetsplatsområden för företag men även tillgängligheten till besöksmål bedöms förbättras i samband med detta. Projektet har uppfyllt den motivering man angav i ansökan dvs att projektet syftar till regionförstoring, inkl förbättrad arbetskraftsförsörjning, genom att stimulera till att åtgärder som förbättrar tillgänglighet i järnvägstransportsystemet genomförs. Planerad verksamhet har även haft för avsikt att stimulera till att åtgärder genomförs som är av betydelse för godstransporternas effektivitet.

### 3.10.3 Indikator 3: Regionförstoring

Projektet påverkar indikatorn Minskad pendlingstid genom att:

- Projektet utgör ett **projekt som har avsett att öka tillgängligheten till fler arbetsmarknads- och högre utbildningstillfällen** genom en vidgning och förbättrad interaktion av och inom LA-regioner. Som beskrivits ovan syftar projektet till regionförstoring, inkl förbättrad arbetskraftsförsörjning, genom att stimulera till att åtgärder som förbättrar tillgänglighet (bl a restid och omstigningsmöjligheter) i järnvägssystemet genomförs. Detta medför såväl till regionförstoring som till ökad samverkan mellan regioner.

### 3.10.4 Sysselsättning som indikator.

Sysselsättning som indikator har inte angetts i projektansökan men ett resonemang kring regionens sysselsättning förs ändå i denna slutrapport.

Skapandet av arbetstillfällen har inte mätts men det går att konstatera att det är troligt att det skapas/säkerställs arbetstillfällen genom uppnådd regionförstoring, utökad arbetspendling tillsammans med mer konkurrenskraftiga transporter för näringslivet. Se kapitel 2.4.

### 3.11. Horisontella kriterier: Jämställdhet, Integration och mångfald, Miljö och Folkhälsa

De fyra horisontella kriterierna har gemensamt att effekter inom dessa områden erhålls i och med att projektet syftar till ett ökat nyttjande av Bergslagsbanan och därmed ett ökat kollektivt resande/ökade godstransporter. Nedan nämnda punkter är några exempel som studerats när det gäller att utvärdera dessa fyra kriterier.

Ökade möjligheter till dagpendling.

Utveckling av integrerade trafiksystem.

Förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader.

Förbättrad konkurrenskraft för näringslivet.

Utökade möjligheter till kringverksamheter.

Miljöeffekter; luft, slitage till följd av ökade järnvägstransporter.

”Vardagsmotion” till följd av ett ökat kollektivt resande.

Säkerhet/olyckor i väg/järnvägssystemet till följd av ökade järnvägstransporter.

Figur 17 Faktorer som studerats vid utvärdering av horisontella kriterier.

#### 3.11.1 Analys

Vad gäller **jämställdhet** så beskrevs projektet i ansökan att det har en övervägande positiv påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi instämmer i detta. Mätbara mål saknas dock. Ett syfte med projektet har varit att förbättra näringslivets arbetskraftsförsörjning genom förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan. Vanligtvis använder kvinnor i större utsträckning än män kollektiva transportmedel. Därmed är de stärkta möjligheterna till dagpendling, bl a längs sträckan Borlänge-Örebro, av vikt för att balansera kvinnors resor mellan kommunerna i regionen. Det bedöms även vara viktigt för män att nå läns- och utbildningscentra tillsammans med kompletterande arbetsmarknader, dock inte lika påtagligt som för kvinnor. Utvecklingen av integrationen mellan trafiksystem, i form av de resecentra som är under utveckling i Falun, Borlänge och Ludvika, bedöms också vara en viktig del i att utveckla och öka det kollektiva resandet.

Utvecklade järnvägstransportsystem överhuvudtaget bedöms öka möjligheterna för kvinnor och män att få sina transportbehov tillgodosedda. Ett utvecklat järnvägstransportsystem har även större förutsättningar att möta ett ökat framtida resandebehov, både för män som kvinnor samtidigt som ett utvecklat transportsystem bidrar till ett konkurrenskraftigt näringsliv.

För kriteriet **integration och mångfald** så bedöms projektet ha en övervägande positiv påverkan, som Partnerskapet också beskrivit i projektansökan. Mätbara mål saknas. Integrationen behandlas i en av projektets utredningar, kompetensförsörjningsanalysen, där regionens framtida kompetensförsörjning ses som en nyckelfaktor. De regioner som lyckas med integrationsarbetet har ett stort försprång gentemot andra regioner. En förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader och förbättrad konkurrenskraft för näringslivet stärker regionens arbetsmarknad. Denna utveckling gynnar både jämställdhets- och integrationsområdet.

Projektet har i projektansökan angivit att projektet har en övervägande positiv påverkan på **miljön**. Projektets resultat och effekter påverkar inte miljön negativt med tanke på att järnvägen är miljövänlig och utvecklingen i energieffektivisering av nya och moderna tågmaterial går framåt. Bergslagsbanan är i sin hela längd elektrifierad. Ett syfte med projektet är att öka intermodaliteten, dvs. skapa mer konkurrenskraftiga järnvägstransporter och därmed flytta över gods från väg till järnväg. Detta är mycket positivt ur miljösynpunkt. De planerade kombiterminalerna i Borlänge och Grängesberg samt den färdigställda kombiterminalen i Gävle Hamn är tydliga exempel på detta. En överflyttning av persontrafik från väg till järnväg medför också mindre miljöbelastning. Som också nämnts i projektansökan har projektet ingen påverkan på något Natura 2000-område.

Projektet har även i sin ansökan beskrivit kriteriet **folkhälsa**. Projektet gör bedömningen att förbättrade möjligheter till sysselsättning och ökat resande i integrerade transportkedjor, som ofta innebär "vardagsmotion" genom gång och cykel, ger positiva effekter på folkhälsan. Eftersom det i projektet framför allt rör sig om längre resor inom regionen så instämmer vi i detta. Vardagsmotionen riskerar dock att minska när människor i ökad utsträckning väljer kollektivtrafiken på korta sträckor, t ex i en stadsmiljö. Järnvägstransportsystemet är även mindre olycksbelastat än vägtransportsystemet. Som projektet mycket riktigt påpekar så finns det möjligheter till bättre luftkvalitet genom omDispositionering av transporter.

Vår bedömning är att projektet uppfyller ovan uppsatta kriterier. De indikatorer och horisontella kriterier som har satts upp från Tillväxtverkets sida mäter också en utveckling på lång sikt, vilket gör att det är svårt att visa på direkta effekter under projekttiden. Prognoser och diskuterad potential i utredningar har därför använts för att kunna bedöma uppfyllelsen av dessa indikatorer och kriterier.

### **3.12. Partnerskapet Bergslagsbanan i framtiden**

Respondenterna i intervjuundersökningen anser att projektet hittills har engagerat sig i rätt saker.

I det fortsatta arbetet önskas en tydligare kommunikation och betoning för hela stråket Gävle-Göteborg, att näringslivet längs hela banan engageras, att Partnerskapet fortsatt agerar opinionsbildare samt att Bergslagsbanan ska användas till trafikering för både person- och godstrafik.

Fortsatta påtryckningar bör göras gentemot Trafikverket och departement samt att de genomförda utredningarna och framtagna argumentationskedjor fortsatt bör nyttjas. Det vore även önskvärt att Trafikverket kan ta till sig och använda framtagna utredningar i sitt arbete. Det framhålls även i intervjuundersökningen att fler politiker längs hela banan och regionsföreträdare kan bli mer aktiva i att driva frågan om Bergslagsbanans betydelse samt att det är avgörande att en fortsatt kontakt hålls med näringslivet. Partnerskapet uppmanas även att söka mer samverkan inom järnvägssystemet, dvs. med andra projekt som t ex Nya Ostkustbanan, Bottniska korridoren osv.

## 4. Slutsatser

Projektet har haft ett stort antal mål att leva upp till. Bland annat nämns ett antal specifika projektmål för det praktiska arbetet och vi bedömer att dessa uppfyllts på ett mycket bra sätt. Detta inbegriper bl. a att bedriva projektarbetet mot de utpekade målgrupperna och att skapa en öppen organisation med god insyn. Dessutom har arbetet fungerat väl i presidiet, ordförandebytet skedde smidigt, projektkansliet har en mycket engagerad personal och upphandlingarna av utfört utredningsarbete har genomförts med stor professionalism. Utredningarna som har producerats är mycket värdefulla och kommer att vara till fortsatt gagn för projektet. Dessa slutsatser bekräftas även i intervjuundersökningen. Näringslivet har även ett stort förtroende för projektets arbete, då man vid flertalet tillfällen har engagerat projektledaren som s.k. "spökskrivare".

De långsiktiga målen är som sagt satta på väldigt lång sikt, vilket innebär att de sträcker sig över en längre tid än projektets varaktighet. Vi bedömer, med instämmande av de intervjuade, att det därför är svårt att göra en bedömning av eventuella effekter som kan tänkas dyka upp under projekttiden. Projektets tre-åriga period är med andra ord ett för kort tidsspann för att hinna se direkta effekter under projekttiden och kunna befästa ev. effekter med statistik. Vi är dock helt övertygade om att de insatser som genomförts under den här perioden kommer att visa sig i form av effekter på mer lång sikt. Vi konstaterar också, i linje med intervjuundersökningen, att det är mycket troligt att insatser som Partnerskapet har genomfört tidigare har banat väg för de investeringar/infrastrukturåtgärder som sker idag. Påverkansarbetet är således ett mycket viktigt arbete som bör fortsätta. De utredningar som har genomförts, varav vissa resultat beskrivs i kapitel 2, är mycket betydelsefulla för att visa på regionens styrka och potential för en positiv utveckling framöver men även vad gäller att beskriva regionens utmaningar. Utredningsresultaten ger även Partnerskapet en viktig vägledning i att inriktningen hittills har varit rätt samt att fortsatt inriktning går att fastställa.

Projektet har haft många målsättningar i sin verksamhet. Långsiktiga och kortsiktiga mål, kommunikativa mål, syfte och verksamhetsinriktning som projektet har arbetat efter. Vår bedömning är att projektet har uppfyllt dessa. Det som bör framföras är att antalet mål möjligen har varit för många, särskilt de kommunikativa målen har varit något överdimensionerade för projektets storlek. Dessa mål har dock uppfyllts tack vare att de har modifierats under projektets gång.

En intention i projektet var att deltagarna ska känna sig som aktiva ambassadörer för Bergslagsbanan. Respondenterna känner sig mer eller mindre som aktiva ambassadörer och majoriteten påpekar att det kan handla om att agera när tillfälle ges.

Förutom de mål som projektet har satt upp så har projektet att leva upp till de indikatorer och kriterier som satts upp från finansärens Tillväxtverkets sida. Vår bedömning är att detta totalt sett har varit för många mål, vilket också projektledaren har gett uttryck för, men projektet har ändå lyckats leva upp till målen och leverera i förhållande till dem.

De indikatorer och horisontella kriterier som har satts upp från Tillväxtverkets sida mäter också en utveckling på lång sikt, vilket gör att det är svårt att visa på direkta effekter under projekttiden. Prognoser och diskuterad potential i utredningar har därför använts för att kunna bedöma uppfyllelsen av dessa indikatorer och kriterier. Vår bedömning är att projektet har uppfyllt uppsatta indikatorer och kriterier.

Mycket händer i regionen. Näringslivet är vitalt och exportinriktat, vilket ställer stora krav på transportmöjligheterna. De deltagande i projektet har en stor framtidstro på Bergslagsbanan och dess potential för utveckling både avseende gods- och persontrafik. Det som framförs mest tydligt är att det framtida trafikeringsbehovet utifrån näringslivets behov inte upplevs överensstämma med planerade infrastruktursatsningar samt att det finns en oro till att planerade järnvägsprojekt inte genomförs. Detta till trots att lagd proposition pekar på möjligheten att kunna reservera kapacitet för viss trafik, t ex malmtransporter. Dock är man mest positiv i södra delarna av banan, där investeringar för närvarande pågår.

Mycket kunskap finns framtagen i projektet. Vi rekommenderar att ytterligare sprida den framtagna informationen, uppdatera den om så är nödvändigt och på så vis fortsätta marknadsföra Bergslagsbanan för att inte tappa fart i frågan utan ständigt hålla den levande och aktuell. För att ytterligare växla upp effekter från de nedlagda resurserna i projektet bör således Partnerskapet fortsätta att sprida kunskap om regionens betydelse i Sverige. Det är också viktigt fortsätta bedriva påverkansarbete inför arbetet med den nationella planen 2014-2025 samt bevaka förslag till remiss som kommer att skickas ut under 2013.

Det framgår tydligt i intervjuundersökningen att en fortsatt kommunikation bör ha tyngdpunkten på hela stråket Gävle-Göteborg och dess betydelse som ett nationellt stråk. Partnerskapet Bergslagsbanan har här en fortsatt mycket viktig roll att fylla som handlar om att fortsätta verka som en sammanhållande kraft, sprida information och kunskap samt påverka Trafikverket att genomföra planerade och nya satsningar på Bergslagsbanan.



## 5. Referenser

- Antal godståg på Bergslagsbanan 2012-02-16, ÅF, 2012*
- Banavgifternas påverkan på den tunga industrins transporter, Sweco, 2011*
- Bergslagsbanan lönesummor och regionalekonomi, WSP, 2012*
- Bergslagsbanan Systemanalys för stråket Gävle – Göteborg, WSP, 2011*
- Effektiviseringsmöjligheter Gävle-Borlänge-Frövi, Godarådärby AB, 2011*
- Enkla åtgärder för en effektivare Bergslagsbana, SL järnvägskonsult, 2011*
- Få utväxling på industrispår, RailRex, 2011*
- Idéstudie Bergslagsbanan som testanläggning, Sweco, 2012*
- Idéstudie Falun – Storvik enligt fyrstegsprincipen, Ramböll, 2012*
- Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, Proposition 2012/13:25, 2012*
- Järnvägsinvesteringar i ett stråkperspektiv och hantering i samhällsekonomiska kalkyler, Ramböll, 2011*
- Kapacitetshöjning Falun – Borlänge, Vectura, 2012*
- Kompetensförsörjningsanalys, Svensk Tillväxtstrategi, 2011*
- Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, Publ.nr 2011:067, Trafikverket, 2011*
- Scenariostudie om effekter av uteblivna investeringar, WSP, 2011*
- Statistiska indikatorer, ÅF, 2012*
- Utvärderingsplan, Kontinuerlig utvärdering av projekt Partnerskap Bergslagsbanan, TF-gruppen, 2010*
- Vision Bergslagsbanan, WSP, 2011*



Transportforskningsgruppen i Borlänge AB

Borganäsvägen 43, 784 33 BORLÄNGE

[www.tfgruppen.se](http://www.tfgruppen.se)