

## Verksamhetsberättelse Partnerskap Bergslagsbanan för 2022

Fastställd efter Lednings- och tjänstemannagruppsmötet 230222

Mats Lindqvist, Eva Mikkelsen

### 1. Verksamhetsinriktning

Bergslagsbanan är ett nationellt godsstråk som bidrar till att knyta samman två av Sveriges största hamnar, Göteborg och Gävle. Järnvägen sträcker sig från Gävle via Storvik, Falun, Borlänge och Ludvika vidare mot Ställdalen där banan delas och fortsätter mot Frövi och Kil där den ansluter vidare till Göteborg

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

### 2. Medlemmar

Partnerskap Bergslagsbanan bildades i januari 1996 och är ett samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Kommunerna som är medlemmar i partnerskapet är Borlänge, Falun, Filipstad, Forshaga, Gävle, Hofors, Hällefors, Karlstad, Kil, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Sandviken och Smedjebacken.

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

### 3. Lednings- och tjänstemannagrupp och kansli

#### 3.1. Lednings- och tjänstemannagrupp

Under året har Mats Dahlberg lämnat sitt politiska uppdrag i Falun och i samband med detta också avgått som ordförande för Partnerskap Bergslagsbanan. Bengt Storbacka, KSO i Lindesberg har tillträtt som ordförande för partnerskapet.

#### Bergslagsbanans ledningsgrupp

<b>Kommun</b>	<b>Ledamot</b>
Borlänge kommun	Lars Ivarsson
Borlänge kommun	Ulrik Bergman
Falu kommun	Mats Dahlberg/Anders Lindh
Falu kommun	Jonas Lennerthson
Filipstads kommun	Christer Olsson
Forshaga kommun	Per Lawén
Gävle kommun	Erik Holmestig
Hofors Kommun	Kenneth Axling
Hällefors kommun	Kent Grängstedt
Hällefors kommun	Göran Strömqvist
Karlstads kommun	Andreas Pettersson
Karlstads kommun	Anders Tallgren

Karlstads kommun	Linda Larsson
Kils kommun	Anders Johansson
Lindesbergs kommun	Pär-Ove Lindqvist
Lindesbergs kommun	Bengt Storbacka
Ljusnarsbergs kommun	Ewa-Leena Johansson
Ludvika kommun	Leif Pettersson
Sandvikens kommun	Peter Kärnström
Sandvikens kommun	Carl-Ewert Ohlsson
Smedjebackens kommun	Ingemar Hellström
Smedjebackens kommun	Fredrik Rönning

**Bergslagsbanans tjänstemannagrupp**

Borlänge kommun	Per Sjölander
Falu kommun	Anna-Lena Söderlind
Falu kommun	Lovisa Höök
Filipstads kommun	Inge Nilsson Piehl
Forshaga kommun	Torbjörn Falk
Gävle hamn	Fredrik Svanbom
Gävle hamn	Niklas Hermansson
Gävle hamn	Linda Astner
Gävle kommun	Harald Knutsen
Hofors Kommun	Liliana Sultan
Hällefors kommun	Mikael Pulkkinen
Karlstads kommun	Olle Wikberg
Kils kommun	Mari Andersson
Lindesbergs kommun	Wilhelm Magnusson
Ljusnarsbergs kommun	Mikael Haapala
Ludvika kommun	Henrik Axelsson
Ludvika kommun	Erik Odens
Sandvikens kommun	Pär Järvström
Länsstyrelsen Värmland	Emil Jessen
Länsstyrelsen Örebro	Lena Lundqvist
Länsstyrelsen	Johanna Hygert
Länsstyrelsen	Aila Kollenhag
Region Värmland	Eleonore Åkerlund
Region Värmland	Marcus Smedman
Region Västmanland	Mohammad Sabet
Västra Götalands regionen	Max Falk
Region Dalarna	Martina Hellgren
Region Dalarna	Susanne Nicklasson
Region Dalarna	Kenth Söderlund
Intresseföreningen Bergslaget	Anders Edström

### 3.2. Kansli

Föreningens kansli finns fysiskt lokaliserat i Dalarna Science Park i Borlänge och består av en projektledare på 40% och en projektadministratör på 15%. Projektledarens och projektadministratörens arbetstid köps hos Falun Borlänge-regionen AB genom samarbetsavtal. I övrigt upphandlas de tjänster som behövs för verksamheten.

Projektadministratör är Eva Mikkelsen, projektledare är Mats Lindqvist.

## 4. Verksamhetsbeskrivning

### 4.1. Satsningar längs banan

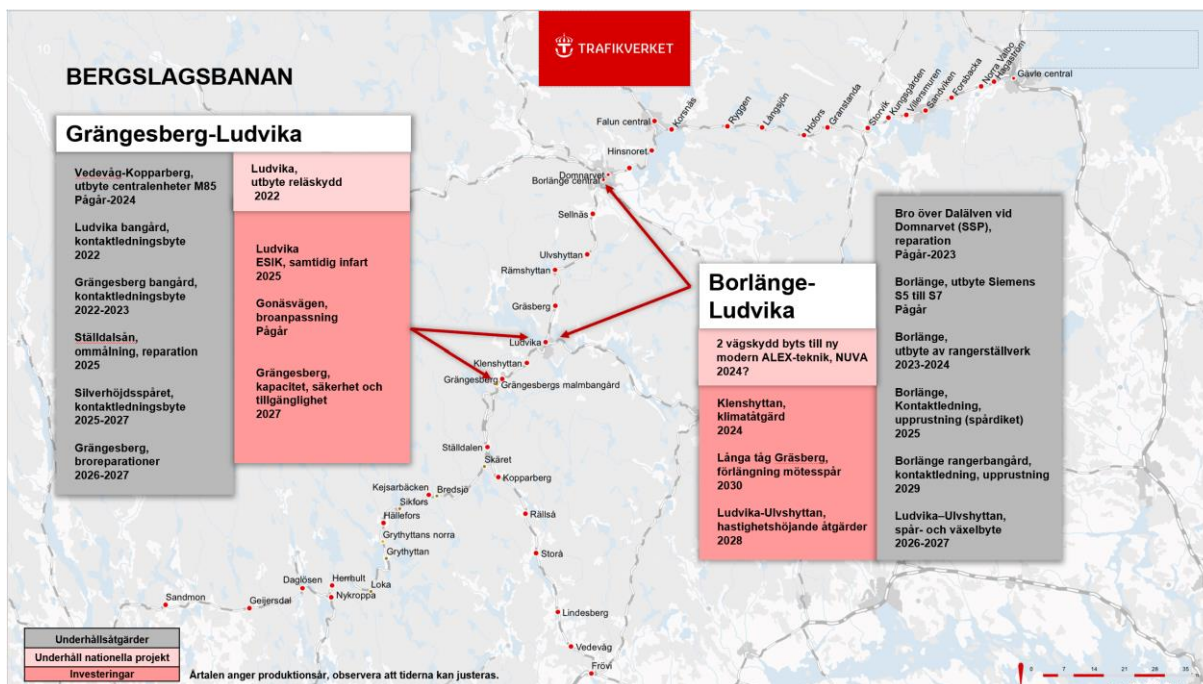
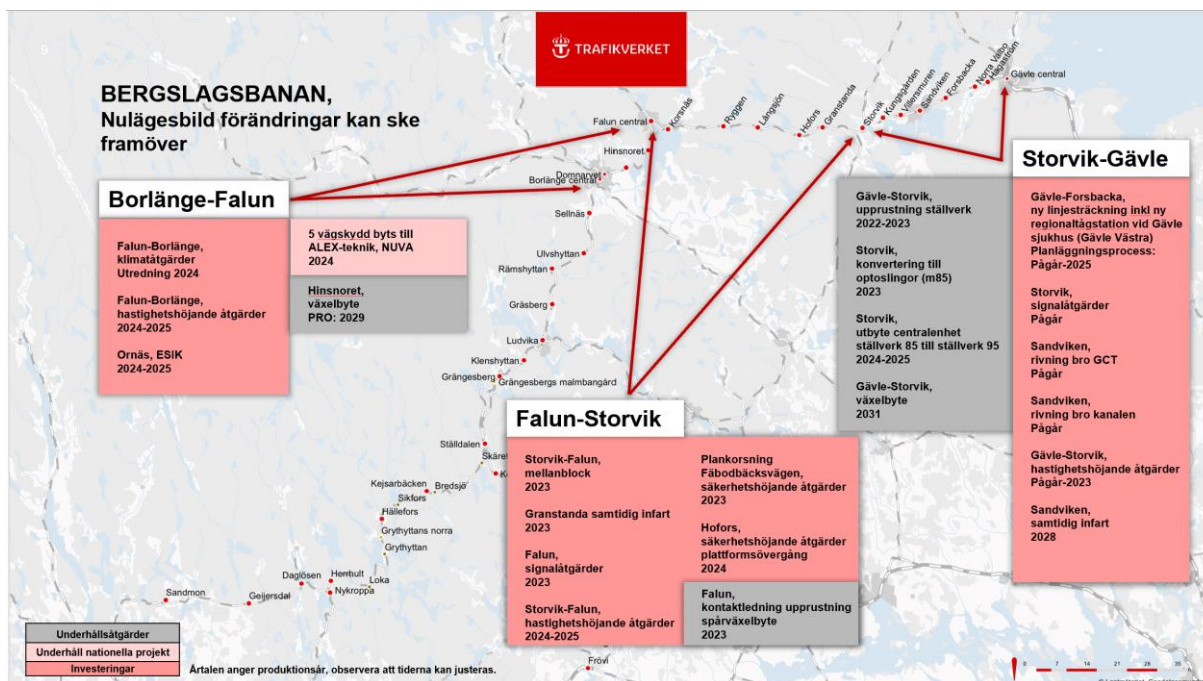
Trafikverket (källa: Trafikverket Agneta Frejd 221123) avser att under de kommande fem åren att genomföra (axplock):

- Kapacitetshöjande/hastighetshöjande åtgärder samt säkerhetsåtgärder
  - Trimningsåtgärder ex mellanblock, simultiga infarter, plankorsningsåtgärder
- Reinvesteringar
  - Spårbyten
  - Kontaktledningsbyten
- Flertal utredningar
  - Planläggningsprocess startas upp för dubbelspår Gävle-Forsbacka (ingår i objektet Gävle-Kringlan)
  - Strategi för Bergslagsbanan

Trafikverket (källa Trafikverket Agneta Frejd 221123) arbetar med hela stråket, samordnar och planerar åtgärder där de gör bäst nytta:

- Trimningsåtgärder paketeras
- Ökar kapacitet på hela banan
- Mellanblock – tågen kan gå tätare
- ESIK – samtidig infart
- Hastighetshöjande åtgärder, signalåtgärder, plankorsningsåtgärder

Nedanstående bilder från Trafikverket (källa Trafikverket Agneta Frejd 221123) beskriver pågående och kommande åtgärder:

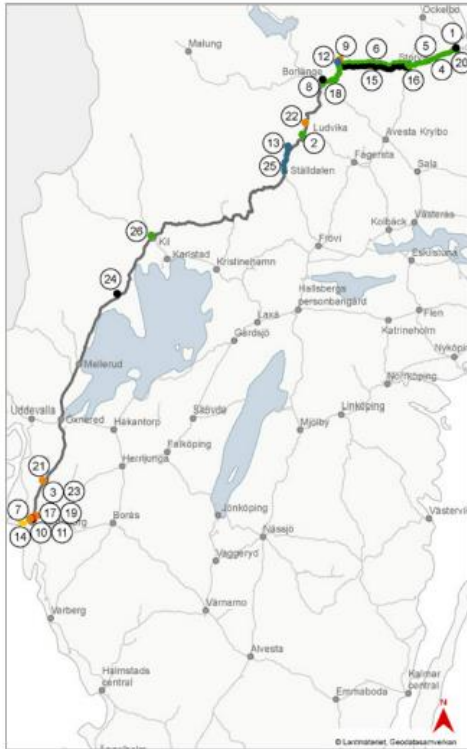


I [Trafikverkets genomförandeplan för 2022-2027](#) beskrivs flödet Gävle-Borlänge-Kil-Göteborg (sidorna 110-113) vilket till stor del täcker in Bergslagsbanan. Bergslagsbanans del Ställdalen-Frövi beskrivs till del i flödesbeskrivningen Hallsberg/Borlänge-Narvik/Luleå (sidorna 106-109).

Kartorna nedan från Trafikverkets genomförandeplan (enligt ovan) beskriver övergripande vilka åtgärder som pågår och planeras genomföras. Fördjupande text finns på sidorna beskrivna i stycket ovan.

Se också nedan under kapitlet 4.3 rörande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

## Flöde 4 Gävle-Borlänge-Kil-Göteborg



Nr	Åtgärder	Typ av åtgärder	Planerat Produktionsår*
1	Gävle Hamn, elektrifiering	● Öv	pågår-2022
2	Ludvika samtidig infart	● Si	pågår-2022
3	Sävenäs godsbangård, åtgärder ställverk	● Si	pågår-2022
4	Gävle-Storvik, stlv-upprustning samt vägskydd	● Si	2022-2023
5	Gävle-Storvik, hastighetshöjande åtgärder	● Si	2022-2023
6	Storvik-Falun, trimningsåtgärder	● Si	2022-2023
7	Ställverk 85 Göteborg, åtgärd säkerhetsbrister	● Si	2022-2023
8	Bro vid Domnarvet, Reparation grundplintar	● Öv	2023
9	Falun, spårväxelbyte	● Spår	2023
10	Göteborg, plattformstak	● Öv	2023
11	Göteborg, spårväxelbyten	● Spår	2023
12	Falun bangård, ktl-upprustning	● Ktl	2023
13	Grängesberg bangård, ktl-upprustning	● Ktl	2023
14	Göteborgs hamnbana, dubbelspår	● Dsp	pågår-2023
15	Storvik-Falun, hastighetshöjande åtgärder inkl vägskyddsåtgärder	● Öv	2024-2025
16	Storvik, utbyte centralenhet signalställverk modell 85	● Si	2025
17	Olskroken, planskildhet (Västlänken)	● Fsp	pågår-2026
18	Falun-Borlänge, trimningsåtgärder	● Si	2023-2026
19	Omloppsnära uppställning Göteborg Lärje	● Öv	2025-2026
20	Gävle, anslutning Ostkustbanan	● Öv	2024-2027
21	Älvängen, vändspår	● Spår	2026-2027
22	Gräsberg, förlängning till 750 m långa spår	● Spår	2027
23	Sävenäs bangård, upprustning	● Spår	2025-efter 2027
24	Säffle, mellanplattform	● Öv	2026-efter 2027
25	Grängesberg-Stäldalen (Silverhöjenspåret)	● Ktl	2027-efter 2027
26	Kil, Ställverksbyte ställarställverk	● Si	2027-efter 2027

\*enligt nu gällande planer.

● Spår	Spår- och rälsbyte
● Ktl	Kontaktledningsupprustning
● Fb	Nytt förbigångsspår
● Dsp	Utbyggnad till dubbelspår
● Fsp	Utbyggnad till flerspår
● Si	Signalåtgärd
● Öv	Övrigt

## Flöde 3 Hallsberg/Borlänge-Narvik/Luleå



● Spår	Spår- och rälsbyte
● Ktl	Kontaktledningsupprustning
● Fb	Nytt förbigångsspår
● Dsp	Utbyggnad till dubbelspår
● Fsp	Utbyggnad till flerspår
● Si	Signalåtgärd
● Öv	Övrigt

Nr	Åtgärder	Typ av åtgärder	Planerat Produktionsår*
1	Västeraspy-Långsele, spår- och växelbyte	● Spår	2022
2	Örebro S, uppställningsspår	● Öv	2022
3	Boden-Riksgränsen, införande av ERTMS	● Öv	pågår-2023
4	Storvik-Falun, trimningsåtgärder	● Si	2022-2023
5	Örebro-Frövi, spår- och växelbyte	● Spår	2023
6	Österås, växelbyte	● Öv	2023
7	Falun, spårväxelbyte	● Öv	2023
8	Falun bangård, ktl-upprustning	● Ktl	2023
9	Ockelbo bangård, Ktl-byte	● Ktl	2023
10	Gammelstad, bangårdsförlängning	● Öv	2023-2024
11	Västeraspy-Långsele, ktl-upprustning	● Ktl	2024
12	Örebro C, Uppställningsspår	● Öv	2024
13	Ångebyn, ktl-upprustning	● Ktl	2024
14	Gävle-Ockelbo, STAX 25	● Öv	2024
15	Storvik-Falun, hastighetshöjande åtgärder inkl vägskyddsåtgärder	● Öv	2024-2025
16	Falun-Borlänge, trimningsåtgärder	● Si	2023-2026
17	Krampen-Torsåker, kapacitetshöjande åtgärder	● Öv	2024-2026
18	Avesta Krylbo, bangård	● Öv	2024-2026
19	Fagersta, plattform och planskildhet	● Spår	2025-2026
20	Sikträsk, bangårdsförlängning	● Öv	2025-2026
21	Borlänge-Repbäcken, spår- och växelbyte	● Spår	2026
22	Godsstråket genom Bergslagen, förlängning till 750 m långa spår	● Spår	2024-2027
23	(Bräcke)-(Långsele), ktl-upprustning	● Ktl	2025-2027
24	Avesta Krylbo-Dalslund, dubbelspår	● Dsp	2025-2027
25	Frövi, bangårdsombyggnad	● Si	2025-2027
26	Nattavaara, bangårdsförlängning	● Öv	2026-2027
27	Järvsö, plattform	● Öv	2026-2027
28	Mosås, förbigångsspår	● Öv	2027
29	Norra Stambanan, förlängning av 750 m lång spår	● Spår	2026-efter 2027
30	Stambanan genom övre norrland, ktl-upprustning	● Ktl	2027-efter 2027

\*enligt nu gällande planer.

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

### 4.2. Partnerskapets möten

Inledningen av 2022 påverkades av de återinförda restriktionerna till följd av Covid. Den största delen av året har dock kunnat bedrivas mer normalt. De restriktioner rörande resande och social distansering Coronapandemin innebar har dock lärt oss att det är möjligt att genomföra kvalitativt bra möten digitalt. Lednings- och tjänstemannagruppsmötet 220428 planerades kombineras med studiebesök på Ovako i Hällefors, dock var deltagarantalet för lågt så studiebesöket ställdes in och lednings- och tjänstemannagruppsmöte genomfördes digitalt. Samtliga av årets möten har genomförts digitalt.

- 220216, kl. 10.00-12.00
- 220428, kl. 10.00-12.00
- 220826, kl. 10.00-12.00. Gemensamt möte med de fyra stråken, Infram, digitalt via Teams

- 220908, kl. 10.00-12.00
- 221124, kl. 10.00-12.00.

Arbetsutskottet har haft fyra möten inför lednings- och tjänstemannagruppsmötena.

220830 genomfördes ett gemensamt möte med alla fyra stråk inom ramen för Infram, Dalabanan, Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen och E16 där Trafikverket berättade om regeringens beslut i juni rörande den Nationella planen för transportsystemet 2022-2033.

### 4.3. Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022–2033

I början av året var stort fokus på att via Infram (Infrastruktur för framtiden) färdigställa stråkens (Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16) samlade remissvar på Trafikverkets åtgärdsplaneförslag inför regeringens beslut om Nationell plan för Transportinfrastrukturen för 2022-2033.

Att ta fram en Nationell plan för transportinfrastrukturen är en lång process. Under våren 2021 analyserades Infrastrukturpropositionen och inspel från Trafikverket rörande denna. Under sommaren och tidig höst 2021 analyserades Riksdagens åtgärdsplanedirektiv till Trafikverket. Båda analyserna delgavs till Partnerskap Bergslagsbanans medlemmar och de övriga stråkens medlemmar. Trafikverkets åtgärdsplaneförslag presenterades 211130, samtidigt remitterades förslaget. Under december 2021 och januari 2022 arbetade som nämns ovan Infram med förslag på remissvar vilket levererades till kommunerna för eventuella synpunkter 220104. Slutligt svar underskrivet av respektive stråks ordförande skickades till Regeringskansliet 220223.

220607 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033.

Konstateras kan, trots den mycket stora satsningen, 799 miljarder kronor under planperioden, att det ändå saknas medel för att kunna åstadkomma det som behövs göras i det svenska väg- och järnvägsnätet. Generellt sett tillfaller större medel till järnväg än väg. I Sveriges "midja" är medelstilldelningen per capita dock mindre än i många andra delar Sverige. Dock kan konstateras att just Bergslagsbanan i Trafikverkets åtgärdsförslag ändå fått viss medelstilldelning.

Övergripande innebär regeringens beslut 220607 att:

- Fördelningen av medel fördelas 80 % järnväg och 20 % väg. Förra planen 75 % - 25 %.
- ERTMS (det nya Europeiska signalsystemet) får mindre medel än i Trafikverkets förslag.
- Byggstartsbeslut för 2022-2024. Detta inarbetas i Trafikverkets verksamhetsplanering.

Trafikverket tog under sommaren och hösten fram ett [PM](#) som beskriver skillnaden mellan Trafikverkets åtgärdsförslag och regeringens beslut. Detta levererades i oktober. I [Bilaga 1](#) till denna PM beskrivs de tidsmässiga och ekonomiska förutsättningar för respektive objekt. Nedan ett utdrag ur Bilaga 1, med de objekt som är direkt och indirekt kopplade till Bergslagsbanan. Observera att det utöver detta också sker ett antal mindre åtgärder.

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			Tillkommande finansieringar utöver planeringsram													
					2022-2033	Total	2022-2033	Total	Oskärheten STD AVV (+/- %)	Min (10% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Trängsökat anslag	Läry	Trängsökat o infra angift	Medfinans	Samfinans öv	Extern del	Trängsökat anslag	Läry	Trängsökat o infra angift	Medfinans	Samfinans öv	Extern del		
												2022-2033								Total					
2025-2027	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	170	175	170	175	30%	123	228												0		
Pågående	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning	301	517	301	588															22	40	9
2025-2027	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	5 684	7 237	5 684	7 326	13%	6 390	8 263				0									89	
2028-2033	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112	115	112	115	30%	81	150														
Pågående	Järnväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	152	465	178	494								27							30		
2028-2033	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	105	109	136	141	30%	99	183							32						32	
Pågående	Järnväg	Örebro Gävleborg Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandvikens-Kungsgården mötesstation	598	953	598	953																	
Pågående	Järnväg	Örebro Ostergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	124	2 066	124	2 067																	1

Den nya regeringen vilken tillträdde hösten 2022 har aviserat ändringar av de beslut som togs rörande den Nationella planen för transportinfrastruktur för 2022-2033. Bland annat kommer inte utbyggnaden av de nya stambanorna att ske på det sätt som tidigare beslutats. En omföring av medel från underhåll av järnvägsinfrastruktur till väginfrastruktur (baserat på att Trafikverket inte kan genomföra dessa arbeten) kommer också att ske. Om, och i så fall hur, dessa ändringar kommer att påverka Bergslagsbanan är inte tydliggjort.

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

## 4.4. Effektiviserad samverkan via Infram (Infrastruktur för framtiden)

### 4.4.1. Vad är Infram

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

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

### 4.4.2. Vad ska Infram uppnå

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



organisationernas respektive ordföranden i början av november 2021. Därefter skedde förankring i respektive organisations styrelser/ledningsgrupper. Följande beslutades att gälla:

- Vart ska vi?
  - Vi ska via Infram etablera ett koordinerat samarbete mellan stråken för att skapa en ännu bättre och effektivare påverkansplattform som gynnar stråken och därmed Sveriges midja (Bergslagen).
- Hur ska det gå till?
  - Infram ska agera mer offensivt för att samlat agera påverkansmässigt för stråkens och Bergslagens bästa.
  - Stråkens partnerskap ska fortsatt agera och vara det som är grunden för Inframs arbete.
  - En dialog med näringsliv och kommuner i alla stråk ska lägga grund för vilka behov som ska lyftas.
  - En målbild för Infram och stråken ska baserat på punkt 3 tas fram.
  - En process för påverkan (vem, vad, hur, när) ska tas fram.
  - Ett kommunikativt material som kan användas internt i kommuner/regioner beskrivande Infram och stråken ska tas fram.
  - Ett kommunikativt material som kan användas i extern dialog beskrivande Infram och stråken ska tas fram.
  - Vi ska organisera oss så att vi bedriver arbetet så effektivt som möjligt utifrån de mål vi har och de resurser vi har till förfogande.

Under 2022 har arbetet inom ramen för Infram skett baserat på ovanstående beslut.

#### 4.4.3. Inframdagen

Genom kommunikationskanalen Infram har Partnerskap Bergslagsbanan tillsammans med Dalabanans intressenter och partnerskapen Bergslagsdiagonalen och E16 medverkat i Inframdagen. 220311 var temat "Hur kan vi tillsammans jobba för mer hållbara persontransporter i Sveriges midja?". 221014 var temat "Vilka nya krav kommer industrivitalisering, nyindustrietablering och återetablering att ställa på godstransporter, persontransporter och fysisk infrastruktur i Sveriges midja?"

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

#### 4.4.4. Kommun- och företagsbesök

För att bedriva ett effektivt påverkansarbete besöker Infram våra kommuner och framstående företag i dessa. Vårt påverkansarbete ska i grunden baseras på de behov och önskemål näringsliv och samhälle har rörande transporter och transportinfrastruktur. Argument som

baseras på dessa behov och krav blir kraftfulla och svåremotsagda när de förs fram som grund för investeringar.

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

#### 4.4.5. Transportforum 220616-17

Transportforum är en årligen återkommande konferens för transportsektorn arrangerad av VTI. Årets konferens hade flyttats från januari till juni pga. pandemin. Konferensen besöks av politik, näringsliv, myndigheter, regioner, kommuner och andra organisationer.

Infram och stråken deltog på Transportforum och hade en monter alldeles bredvid Trafikverket och Regeringskansliet.

Detta möjliggjorde bland annat samtal med Infrastrukturminister Tomas Enerot och hans kollegor i vår monter där vi kunde presentera våra stråk och vad vi gör. Infram fick även en 5 minuters "speeddating" med Tomas Enerot där vi framförde behovet av bra transporter och transportinfrastruktur i Sveriges midja.

Vi hade många besök i montern, många gillade benämningen "Sveriges midja". Konferensen innehöll många bra fördrag under de två dagarna.

Rekommenderas ett besök vid nästa Transportforum 17-18 januari 2024.

#### 4.4.6. Fortsatt arbete inom Infram

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

Bland annat:

- Beslutades att om nya stråk önskar bli en del av Infram ska denna fråga tas till de fyra stråkens ordföranden för beslut om så ska ske eller ej.
- Diskuterades om man ska kunna vara medlem i Infram utan att vara medlem i partnerskap/intresseorganisation (sådana önskemål har framförts)?
  - Beslutades att kansliet (Eva, Sofia och Mats) får i uppdrag att undersöka hur andra intresseorganisationer gjort för att möjliggöra medlemskap, tex medlemsavgifter och därefter ta fram ett förslag för stråkens ordförandens beslut.
- Diskuterades var Infram ska synas. Också fortsättningsvis på Inframdagen, i Almedalen och på Transportforum. Om möjligt också i andra lämpliga forum, tex om kommuner har aktiviteter.

#### 4.5. Samverkan

Under året har dialog förts med både SJ, Martin Drakenberg, och med Tåg i Bergslagen. Kansliet medverkar också på BIG (Bergslagspendelns IntresseGrupp) bland annat eftersom Bergslagspendeln och Bergslagsbanan har gemensam knutpunkt i Ludvika. Under 2022 har kansliet också medverkat vid möten rörande Oslo-Stockholm 2.55 (järnvägssatsning) vilket inneburit möjligheter att lyfta fram kopplingen till Bergslagsbanan och Sveriges midja.

Kontinuerliga avstämningar har genomförts med infrastrukturstrategerna på Region Dalarna, med Mellansvenska handelskammaren, med Bottniska korridoren och med Trafikverket.

Infram har också påbörjat besöken hos kommuner och företag, se punkt 4.4.4. Kommun- och företagsbesök ovan.

Under hösten har också initiala kontakter tagits för att påbörja dialogen om järnvägen väster om Vänern.

#### 4.6. Påverkan/kommunikation

Inledningen av 2022 var pandemisituationen fortfarande styrande vilket innebar att fysiska möten inte var möjlig. Under våren släppte dock restriktionerna.

Bergslagsbanan har via Infram presenterats på Transportforum.

Arbetet med Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022–2033 (se ovan) har möjliggjort indirekt och direkt påverkansarbete för att främja Bergslagsbanan.

Det långsiktiga arbetet inom ramen för Infram (se ovan) har påbörjats.

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

#### **Versionshantering:**

Version 0.1 230124, ML

Version 0.2 230210, ML efter AU-möte 230208

Version 1.0 230315, ML efter Lednings- och tjänstemannagruppsmötet 230222