



## DALABANANS INTRESSENTER

### Protokoll från Styrelsemöte med Intresseföreningen Dalabanans Intressenter

Tid: fredagen den 20 februari 2026, kl. 10.00-12.00

Plats: Digitalt möte på Teams

#### **Närvarande:**

##### **Ordinarie ledamöter:**

Per Sverkersson	Heby kommun
Anna Hed	Mora kommun
Mikael Thalín	Orsa kommun, from 10.15 tom 10.40
Ulrica Momqvist	Rättviks kommun
Abbe Ronsten	Säters kommun
Joachim Höggren	Uppsala kommun
Edita Pinxter	Älvdalens kommun

##### **Tjänstgörande suppleanter:**

Johan Tomasson	Avesta kommun
Jussi Nieminen	Borlänge kommun
Erik Hamrin	Sala kommun

##### **Övriga närvarande suppleanter:**

Bo Andersson	Heby kommun
Anders Dahlin	Uppsala kommun

##### **Tjänstemän:**

Adam Nilsson	Avesta kommun
Eva-Lis Brinkensten Thors	Borlänge kommun
Johanna Berg	Hedemora kommun, tom 11.50
Cecilia Mårtensson	Mora kommun
Johan Duse	Sala kommun, from 10.30

##### **Regioner, Handelskammare:**

Ronja Backsell	Region Dalarna
Malin Bäck	Region Dalarna

##### **Regioner, förtroendevalda:**

Birgitta Sacredeus	Region Dalarna
--------------------	----------------

##### **Övriga deltagare:**

Mats Lindqvist	Dalabanans Intressenter
Eva Mikkelsen	Dalabanans Intressenter
Sofia Berglund	Falun Borlänge-regionen

- § 1. **Välkommen**  
Abbe hälsade alla välkomna och en kort presentation av deltagarna gjordes.
- § 2. **Mötets öppnande**  
Mötet öppnades av ordförande Abbe Ronsten.
- § 3. **Maja Rapp, TIB och Martin Drakenberg SJ informerade om T27**  
Se bifogade bilder från TIB och SJ.
- § 4. **Val av justeringsman**  
Ulrika Momqvist valdes att jämte ordförande justera protokollet.
- § 5. **Godkännande av dagordning**  
Dagordningen godkändes.
- § 6. **Föregående protokoll**  
Inget att tillägga angående föregående protokoll från styrelsemötet den 2025-11-28. Protokollet läggs till handlingarna.
- § 7. **Föreningsfrågor:**  
Se mer info i Mats bilder i bilaga 1
- a) **Arbetet med nationell plan 2026 – 2027**  
Mats informerade att Infram lämnat ett remissvar för Intresseföreningen Dalabanans Intressenter och för Partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen och E16:s räkning. Totalt har 497 remissvar skickats in. Regeringen tar beslut någon gång under våren.  
Se yrkanden för Dalabanan i bilaga 1, punkt 7a.
- b) **Årsredovisning**  
Mats presenterade Dalabanans Årsredovisning för 2025.  
Styrelsen godkände årsredovisning. Årsredovisningen signeras digitalt via en länk från Aspia.  
Årsredovisningen bifogas i bilaga 2.



## DALABANANS INTRESSENTER

### c) Verksamhetsplan 2026

Mats presenterade utkast av verksamhetsplan för 2026. Har ni synpunkter, lämna dem gärna till Mats senast den 30 mars. Beslut om Verksamhetsplan 2026 tas på det konstituerande styrelsemötet den 29 maj.

Utkast till verksamhetsplan bifogas i bilaga 3.

### d) Påverkansarbete, status

Mats informerade om Inframs genomförda och planerade aktiviteter. Infram har bland annat deltagit vid Rolf Ericsson Bils företagarlunch, Transportforum och planerar för en Transportkonferens den 20 april på Magasinet i Falun, anmälan till konferensen finns på Inframs hemsida. Temat på konferensen är: "Länken till världen – Infrastrukturen som bygger framtiden". Planer finns för möte i Riksdagen, Almedalen samt att besöka kommunernas frukostmöten. Diskussion i gruppen om att avvakta med mötet i Riksdagen till våren 2027.

### e) Tidfördelning, kansliet from 1 juni

Mats informerade att Eva går i pension den sista maj. Sofia Berglund infrastrukturstrateg på Falun Borlänge-regionen tar över Evas arbetsuppgifter för Dalabanans.

### f) FK, behörighet Skatteverket

Mats informerade att en ansökan om behörighet att redovisa moms för Dalabanans kommer att skickas in för Mats Lindqvist och Sofia Berglund.

## § 8. Nästa möte för Dalabanans Intressenter

Stämman och konstituerande styrelsemöte genomförs fredag 29 maj 2026 kl. 10.00 – 12.00 via Teams.

Kom gärna med förslag på var ett studiebesök kan hållas under något av höstens möten.

## § 9. Övriga frågor

Inga övriga frågor



- § 10. Avslut**  
Abbe tackade för ett bra möte.

Abbe Ronsten  
Ordförande

Eva Mikkelsen  
Sekreterare

Ulrica Momqvist  
Justeringsman

# Verifikat



## Signerande parter

**Eva Mikkelsen**

Undertecknare



Undertecknad med BankID av EVA MIKKELSEN

Signerade 2026-03-10 9:04:07 CET

Edge, Windows

**Ulrica Momqvist**

Undertecknare



Undertecknad med BankID av ULRICA  
MOMQVIST -

Signerade 2026-03-12 18:23:23 CET

Safari, Mac OS, Macintosh

**Abbe Ronsten**

Undertecknare



Undertecknad med BankID av ABBE RONSTEN

Signerade 2026-03-16 14:10:42 CET

Chrome, Android, K

Det här dokumentet har verifierats av Cling. Dokumentet är förslutet med dess elektroniska signaturer. Äktheten av dokumentet går att bevisa matematiskt av en oberoende part och av Cling. För er bekvämlighet så kan du även säkerställa dokumentets äkthet på: <https://app.cling.se/verify>

## Händelser

2026-03-10 CET  
09:02:36 CET

Dokument skickades till Eva Mikkelsen, .

**2026-03-10 CET**  
09:03:26 CET

Eva Mikkelsen har visat dokumentet 1 gång.

**2026-03-10 CET**  
09:04:07 CET

Dokumentet undertecknades av Eva Mikkelsen.

**2026-03-10 CET**  
09:04:07 CET

Dokument skickades till Ulrica Momqvist, .

**2026-03-10 CET**  
09:05:39 CET

Ulrica Momqvist har visat dokumentet 2 gånger.

**2026-03-12 CET**  
18:23:23 CET

Dokumentet undertecknades av Ulrica Momqvist.

**2026-03-12 CET**  
18:23:23 CET

Dokument skickades till Abbe Ronsten, .

**2026-03-13 CET**  
09:50:52 CET

Abbe Ronsten har visat dokumentet 2 gånger.

**2026-03-16 CET**  
14:10:42 CET

Dokumentet undertecknades av Abbe Ronsten.

**Årsredovisning**  
för  
**Intresseföreningen Dalabanans intressenter**  
802415-7052  
Räkenskapsåret  
2025

**Innehållsförteckning**

Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	12
Balansräkning	13
Noter	14

Styrelsen för Intresseföreningen Dalabanans intressenter får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2025.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i hela kronor (kr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

## Förvaltningsberättelse

### Verksamheten

#### *Allmänt om verksamheten*

### 1. Verksamhetsinriktning

Intresseföreningens målsättning är att Dalabanan ska ha kraftigt förkortade transport- och restider, ökad kapacitet, högre turtäthet och bättre standard på de tåg som trafikerar banan jämfört med det som gäller i dagsläget. Dalabanan ska vara ett tillförlitligt och väl fungerande transportstråk som möjliggör hållbar ekonomisk, social och miljömässig tillväxt i hela regionen.

Intresseföreningen ska via konkreta mål verka för Dalabanans utveckling med ambitionen att uppnå ovanstående målsättning. Intresseföreningen ska även genomföra de utredningar som är nödvändiga för att nå de uppställda målen samt genom aktivt påverkansarbete verka för banans utveckling.

### 2. Medlemmar

Medlemsantalet i föreningen är 14 kommuner i tre län utmed Dalabanan. Elva kommuner i Dalarnas län, en i Västmanlands län och två i Uppsala län. Adjungerande medlemmar är representanter från Region Västmanland, Region Dalarna, Region Uppsala, UL Kollektivtrafikförvaltningen samt Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland.

### 3. Styrelse och kansli

#### 3.1. Styrelse

Ledamot	Suppleant	Kommun
Abbe Ronsten, ordförande	Hans Johansson	Säter
Anna Hed förste vice ordförande	Lennart Sohlberg	Mora
Per Sverkersson	Bo Andersson	Heby
Blerta Krenzi	Johan Thomasson	Avesta
Ulrik Bergman	Jussi Nieminen	Borlänge
Liza Lundberg	Jonas Grenfeldt	Falun
Fredrik Jarl	Anders Bengtsson	Gagnef
Lillemor Gunnarsson	Leif Stenberg	Hedemora
Viktor Zakrisson	Jimmy Karlsson	Leksand
Mikael Thalin	Bengt-Åke Svahn	Orsa
Ulrica Momqvist	Daniel Wenngren	Rättvik
Amanda Lindblad	Erik Hamrin	Sala
Joachim Höggren, andre vice ordförande	Anders Dahlin	Uppsala
Edita Pinxter	Peter Egardt	Älvdalen

#### **Adjungerande**

Stefan Adolfsson	Region Uppsala
Erik Johansson	Region Västmanland
Siv Living	Region Västmanland
Mohammad Sabet	Region Västmanland
Simon Bolling	Region Västmanland
Amelie Sahlin	Region Dalarna
Susanne Nicklasson	Region Dalarna
Martina Hellgren	Region Dalarna
Frida Hagman	Region Dalarna

#### **Adjungerande förtroendevalda**

Birgitta Sacredeus	Region Dalarna
Tommy Levinsson	Region Västmanland

#### **Tjänstemannagrupp**

Anders Åkerström	Avesta kommun
Adam Nilsson	Avesta kommun
Jenny Palmqvist	Borlänge kommun
Ulf Liljegren	Borlänge kommun
Anna-Lena Söderlind	Falu kommun
Eva-Lis Brinkensten Thors	Falu kommun
	Gagnefs kommun
Filip Andersson	Heby kommun
Johanna Berg	Hedemora kommun
	Leksands kommun
Kristina Hållmats	Mora kommun
Annelie Eriksson	Orsa kommun
	Rättviks kommun
Johan Duse	Sala kommun
Andreas Mossberg	Säters kommun
Mikael Spjut	Säters kommun
Ola Kahlström	Uppsala kommun
Kristian Koivumäki	Älvdalens kommun

## **3.2 Kansli**

Föreningens kansli finns fysiskt lokaliserat i Dalarna Science Park i Borlänge och består av en projektledare på 30% och en projektadministratör på 20%. 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. Mål beskrivna i intresseföreningens verksamhetsplan för 2025**

Trafikverket genomför sedan några år ett omfattande arbete för att rusta Dalabanan. Arbetet kommer att bidra till att steg tas mot att nedanstående mål uppfylls. Intresseföreningens målsättning är dock högre vilket speglas i nedanstående mål.

### **4.1. Effektmål (vilka effekter ska uppnås)**

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Dalabanan.

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Dalabanan:

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken och bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

## 4.2. Vision Dalabanan (långsiktiga mål)

Långsiktig vision:

- Dubbelspår längs hela Dalabanan.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

Kortsiktig vision:

- Dalabanan ska möjliggöra transporttider under 2 timmar mellan Borlänge och Stockholm.

## 4.3. Kortsiktiga mål (prioriterade objekt), som föreningen anser ska uppfyllas

För att kunna uppnå önskade effekter enligt ovan krävs satsningar på hela Dalabanan. Nedan de mest prioriterade.

- Stråket ska rustas för att klara 89 minuters transporttid Borlänge-Uppsala.
- Stråket ska kunna hantera minst 20 % mer gods.
- Stråket ska kunna hantera ett tåg i timmen/styv tidtabell.
- Det ska genomföras fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, Uppsala Borlänge.
- Rustning av banans norra delar, Borlänge Mora, ska ske så den uppnår en standard som medger trafikering med högre hastighet. Bland annat genom byte av kontaktledningsstolpar och andra trimningsåtgärder.
- Fler mötesstationer ska skapas och förlängning av mötesstationer ska ske enligt ESIK-princip. Detta för att säkra att det både för godstransporter och persontransporter, enskilt och i samklang, ska kunna köras fler tåg både åt samma håll och i mötande trafik.

## 4.4. Trafikala perspektiv

- Vid uppfyllande av de kortsiktiga målen enligt ovan ska säkras fortsatt funktionalitet i Uven-konceptet, Uppsala Sala Norrköping/Linköping.
- Vid uppfyllandet av de kortsiktiga målen enligt ovan ska säkras möjlighet till tätare trafik Avesta/Krylbo Sala.

## 4.5. Förlängning av Dalabanans sträckning

- Dalabanans norra del, Siljansbanan, sträcker sig idag till Mora. Möjligheten att utöka den formella sträckningen till Älvdalen bör undersökas. Detta för att möjliggöra inte minst godstransporter på denna sträcka.

## **5. Verksamhetsbeskrivning 2025**

### **5.1. Arbete för att uppnå målen**

Sedan några år sker den största delen av påverkansarbetet via Partnerskap Infram (se nedan i kapitlen rörande Nationell plan och Samverkan och påverkan), detta för att effektivisera påverkansarbetet.

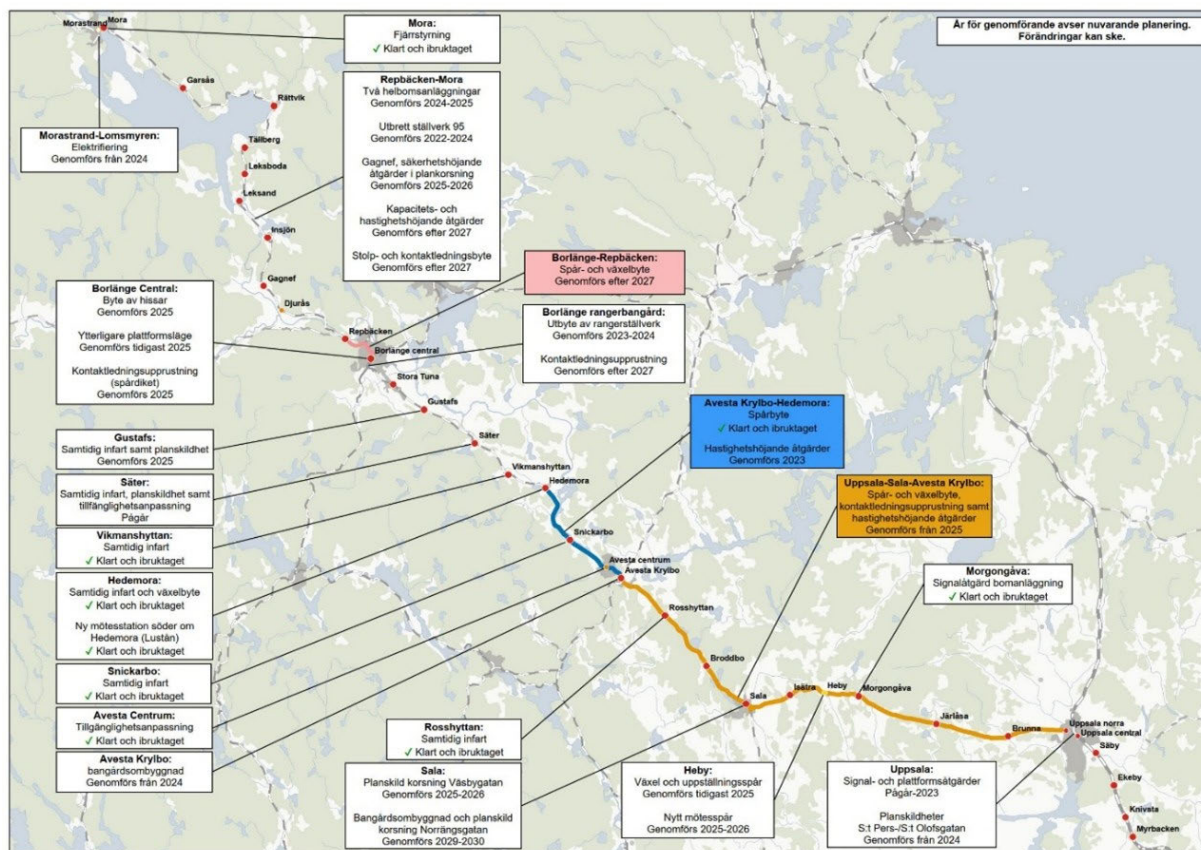
Under 2025 har stort fokus varit på arbetet med den Nationella planen för transportinfrastruktur för 2026-2037. 250930 levererade Trafikverket på uppdrag av regeringen förslag på åtgärdsplan för transportinfrastrukturen för 2026-2037. Infram levererade ett remissvar 251201 där Intresseföreningen Dalabanans intressenters mål är viktiga pusselbitar.

Under året har också specifika aktiviteter genomförts där Dalabanan varit en viktig del, bl.a. i den plan för Tåg i Bergslagen som ägarna tagit fram och beslutat.

Intresseföreningen har skrivit en debattartikel, som skrevs under av Intresseföreningens ägarkommuner, där vi påtalar att Trafikverket måste uppfylla det avtal som ingicks mellan Banverket och Intresseföreningen (alla avtal som skrevs av Banverket skulle lyftas in i Trafikverket när Banverket uppgick Trafikverket 2010). I avtalet utlovades bli ännu kortare transporttid än det som uppnås via de insatser som är finansierade just nu (se nedan).

### **5.2. Satsningar längs banan**

Via Trafikverkets karta nedan (nås också i större format via [Trafikverkets hemsida](#)) är det möjligt att se vilka åtgärder som är färdiga, pågående och planerade. Via Trafikverkets hemsida är det också möjligt att få mer information om vilka åtgärder som planeras. Se också nedan rörande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.



I och med regeringens beslut i juni 2022 om Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 togs också byggstartsbeslut. De färdigställda åtgärderna, tex samtidigt infarter i Rosshyttan, Snickarbo och Vikmanshyttan och komplettering av skyddsväxlar i Stora Tuna med skyddsväxlar kunde i och med beslutet kompletteras med ytterligare åtgärder.

### 5.3. Föreningens möten

Tre av fyra av årets möten har genomförts digitalt.

Föreningen har haft tre ordinarie styrelsemöten 250307, 250926, 251128. Föreningsstämman och därpå följande konstituerande styrelsemöte genomfördes 250523.

Styrelsemötet 251128 genomfördes på plats hos Green Cargo i Borlänge. Innan mötet genomfördes ett studiebesök hos Green Cargo där de presenterade sin verksamhet och visade anläggningen de arbetar i.

### 5.4. Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022-2033

220607 fastställde regeringen den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022-2033. Mer information om denna plan och utfallet för Dalabanan finns i verksamhetsberättelsen för Dalabanans intressenter för året 2022.

### 5.5. Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2026-2037

#### Inriktningsunderlag

Regeringen gav Trafikverket 230620 i uppdrag att ta fram Inriktningsunderlag som grund för regeringens infrastrukturproposition som föreslår ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för kommande planperiod 2026-2037.

I inriktningsunderlaget beskrev Trafikverket möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling med övergripande beskrivningar av åtgärder och deras konsekvenser för infrastrukturen och måluppfyllelse.

Infram levererade på de fyra infrastrukturstråken Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, Dalabanan och E16s uppdrag under hösten 2023 en inlägga till Trafikverket. Inläggen beskrev Sveriges midjas framtida behov med målsättningen att Trafikverket beaktar detta i inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037. Inläggen skrevs under av de fyra stråkens ordföranden och levererades 2023-11-07.

Trafikverket redovisade Inriktningsunderlaget till regeringen den 15 januari 2024. Därefter gick Inriktningsunderlaget på remiss till berörda remissinstanser.

Våren 2024 skrev Infram ett remissvar på Inriktningsunderlaget. Remissvaret förankrades med alla våra kommuner, berörda regioner och Mellansvenska handelskammaren.

De viktigaste aspekterna Infram lyfte som Trafikverket bör överväga vid planeringen av infrastruktur som möjliggörare av samhällsutveckling var; Sveriges midjas betydelse för Sveriges välfärd och trygghet, Godstransporters betydelse för Sveriges välfärd, Regional utveckling och arbetsmarknadsförstoring, Besöksnäringen, Militär mobilitet och krisberedskap, Underhåll av befintlig infrastruktur, Miljö och transporteffektivitet, Samhällsekonomiska bedömningar, Regionala behov, Internationellt perspektiv och Finansiering.

### **Proposition**

Regeringen presenterade i oktober 2024 infrastrukturpropositionen med förslag till ekonomiska ramar för nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 (i detta läge föreslås inte konkreta åtgärder i infrastrukturen, detta sker i kommande steg). Propositionen utgör en del i processen som ska leda fram till den nationella planen, se länkar nedan.

- I propositionen föreslår regeringen att den ekonomiska ramen för transportinfrastrukturen ska uppgå till 1 171 miljarder kronor (2025 års prisnivå) för åren 2026-2037. Medlen föreslås fördelas enligt:
  - 210 miljarder till drift och underhåll av järnvägen
  - 354 miljarder kronor till underhåll av statliga vägar
  - 607 miljarder kronor till utveckling av transportinfrastruktur
- Regeringen föreslår också att förvaltningskostnader på 59 miljarder kronor flyttas från anslag för utveckling och vidmakthållande till Trafikverkets förvaltningsanslag. Till den ekonomiska ramen tillkommer även medel från till exempel trängselavgifter (väg) och banavgifter (avgifter för att nyttja järnvägssystemet). Sammantaget ger detta enligt regeringen en total ekonomisk ram på 1 315 miljarder kronor och 27 % extra.

### **Sex viktiga punkter:**

- Det läggs en större andel av tillgängliga medel på underhåll.
- Det läggs fokus på stärkt kostnadskontroll och ökad produktivitet.
- Utbyggnaden av ERTMS (European Rail Traffic Management System) i järnvägssystemet ska vara klar 2042.
- Möjliggörandet att nyttja längre och tyngre vägfordon, där man vill ha ett ökat fokus på utbyggnaden av BK4-nätet (BK=BärighetsKlass).
- Nya möjligheter till alternativ finansiering (utöver och/eller i kombination med statlig) ska prövas.
- Beloppsgränsen för namngivna objekt höjs i nationell plan från 100 till 150 miljoner kronor och i länsplaner från 50 till 75 miljoner kronor. Höjningen av beloppen innebär att Trafikverket själva kommer att kunna ta snabba beslut om att genomföra större underhållsarbeten och trimningsåtgärder. Höjningen i länsplanerna ger regionerna möjlighet att i större utsträckning

prioritera de insatser som ger mest nytta.

I december 2024 beslutade riksdagens att anta propositionen.

### **Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026-2037 och remissvar**

Regeringen gav 20:e mars 2025 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026-2037. Parallellt med detta fick regionerna i uppdrag att ta fram förslag till länsplaner. Regeringen gav i uppdragen Trafikverket och regionerna utgångspunkter för deras arbete. Trafikverket levererade ett förslag 30:e september. I samband med detta gavs också möjlighet att fram tom 30:e december ge synpunkter på förslaget. Det är sedan slutligen regeringen som beslutar om innehållet i nationell plan. Troligen sker detta under våren 2026.

Infram har under hösten arbetat fram ett förslag till remissvar vilket sedan varit för synpunkter hos alla ägarkommuner, berörda regioner och handelskamrar. Inkomna synpunkter har inarbetats och en slutlig version färdigställts och 251201 skickats in till Regeringskansliet ([länk till Inframs remissvar](#)).

Regeringens sida rörande nationell plan för transportinfrastruktur: [Nationell plan för transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)

Länk till regeringens sida för remiss av Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 20262037: [Remiss av Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 20262037 - Regeringen.se](#)

Trafikverkets sida: [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#)

Infram har i varje steg av processen bedrivit påverkansarbete, medverkat vid hearings och andra möten, analyserat av regering, Trafikverket och andra publicerade dokument och skrivit remissvar.

## **5.6. Effektiviserad samverkan via Infram (Infrastruktur för framtiden)**

Partnerskap Infram är sedan 2017 ett samarbete mellan partnerskapen Bergslagsdiagonalen, Bergslagsbanan och E16 samt Intresseföreningen Dalabanan. Tillsammans passerar stråken genom 7 regioner och 38 kommuner norr om Mälardalen och söder om norra Sverige med 1,2 miljoner invånare. Gemensamt arbetar vi för strategiska satsningar på väg- och järnvägsnätet. Hela 40 procent av Sveriges export är beroende av väl fungerande transport i Sveriges midja. Genom att jobba tillsammans blir vi starka och har goda möjligheter att påverka framtidens flöden och infrastrukturinvesteringar.

### **Utveckling av Partnerskap Infram**

Under senhösten 2023 beslutades i respektive stråks styrgrupp att ge kansliet i uppdrag att prova att utveckla Partnerskap Infram med syfte att:

- Möjliggöra för näringslivet och andra aktörer att bli medlemmar
- Skapa ett större nätverk
- Få större "tyngd" när vi driver påverkansarbete
- Högre intäkter

För att klara etableringsfasen beslutades att tillskjuta medel från respektive stråk, 180 000 kr/stråk (medlen för detta fanns i respektive stråks kassa, inga extra tillskott behövdes från medlemmarna).

Under våren 2024 togs det fram interimsstadgar och tillsattes en interimsstyrelse för partnerskap Infram. När detta var på plats rekryterades en resurs för att jobba med medlemsrekrytering.

Arbetet tog fart under hösten 2024. Vi konstaterade ganska snart att det krävdes ett större förankringsarbete än vad vi först trodde. För att använda kommunernas företagsarenor såsom företagarfrukostar, företagsevent, nyhetsbrev etc. krävdes att vi först träffade tjänstepersonerna i kommunerna för att beskriva vad Partnerskap Infram är och vill uppnå.

Förankringsarbetet skedde via fysiska besök och/eller digitala möten med i stort sett alla Inframs medlemskommuner, primärt näringslivsfunktioner. Ibland också med organisationen Företagarna. Dialogen med företagen har sedan skett via företagsaktiviteter (frukostar, dialogmöten, luncher etc.).

Utöver beskrivningen av vad Infram vill uppnå och vad vi gör, har kommunerna och företagen fått ett kunskapslyft rörande hur processen för infrastrukturutveckling går till och hur långa tidsperspektiv det är. Förståelsen för att det inte finns skattemedel som räcker till allt, och att det därför krävs påverkansarbete, har blivit större. Vilket flera av tjänstepersonerna och företagen själva uttryckt varit ett stort mervärde.

I förankringsarbetet har även förts dialog med branschförbund, tex Byggföretagen och Företagarna. De är viktiga aktörer som också verkar för näringslivet bästa. Så gemensamma aktiviteter har givit möjligheter att synas och tydliggöra budskap vilket gynnat alla parter.

I Inframs styrelse beslutades under hösten 2024 att medlemskapet för företag skulle vara kostnadsfritt tom juni 2025. Detta för att företagen skulle kunna prova på.

Under senhösten 2024 konstaterades dock att förankringsarbetet i kommunerna har krävt betydligt mer tid och kraft än förväntat. Trots ett kostnadsfritt medlemskap har det varit svårt att rekrytera medlemmar. Orsakerna tros vara "Ny produkt på ny marknad", företagen vet inte om att behovet finns vilket krävt en längre förankringsresa. Lågkonjunktur innebär att även befintliga organisationer har svårt att behålla och rekrytera nya medlemmar.

Ovanstående diskuterades i början av året i Partnerskap Inframs styrelse och vid lednings-/styrelsemöten i partnerskapen Bergslagsbanan, Bergslagsdiagonalen, E16 och Intresseföreningen Dalabanan. Därefter beslutades att Infram ska ändra sin strategi och i stället för betalande medlemmar fortsätter att rekrytera stödjande företag. Företagen stödjer Inframs arbete genom att sätta sin logga på vår hemsida.

- Syftet med Inframs utveckling kvarstår: En starkare påverkansröst. Vi fortsätter att kroka arm med näringslivet och hjälpa åt.
- Vi får support av företagen och vi lyfter deras behov, men inga krav på motprestation åt något håll.
- Vi bygger organiskt, företagen får själva beskriva nyttan med nätverket. På sikt finns kanske möjlighet att ta medlemsavgift.

I och med att de tänkta ökade intäkterna uteblev kommer den önskade ambitionshöjningen av påverkansaktiviteter inte att kunna genomföras. Arbetet kommer i stället att bedrivas på samma nivå som tidigare.

Under 2024 och 2025 har vi pratat med/till mer än 1000 personer inom näringsliv och kommun. Det förankringsarbete som gjorts i nästan alla Inframs kommuner har alltså varit mycket värdefullt.

### **Gemensamt påverkansarbete via Infram**

Infram genomför ett flertal påverkansaktiviteter på bland annat arenor som Transportforum och Almedalen. Vi har även deltagit på Vägforum. Vi arrangerar även Inframdagar 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.

### **Transportforum januari**

I början av januari arrangerar VTI det årligen återkommande evenemanget Transportforum. Två dagar med seminarier rörande transport- och infrastrukturfrågor. Infram medverkade också 2025 med en monter

strategiskt placerad bredvid Regeringskansliets och transportmyndigheternas monter. Vi hade också möjligheten att diskutera våra frågor med Andreas Carlssons statssekreterare Johan Davidsson.

### **Transportkonferenser**

Infram arrangerade 10:e mars i samverkan med Region Dalarna och Mellansvenska handelskammaren en transportkonferens med tema Kraftsamling transportinfrastruktur för konkurrenskraft och hållbar tillväxt på Magasinet i Falun. 140 deltagare och talare samlades för att medverka i samtal om transportinfrastrukturens möjligheter och utmaningar i mellersta Sverige. Förmiddagens program hade näringslivet i fokus och deltagarna fick inblick i de infrastrukturella behoven hos några av Dalarnas största näringar och företag inom industri och besöksnäring. Under eftermiddagen lyftes vikten av ett systemperspektiv i infrastrukturplaneringen och behovet av samverkan över organisatoriska och geografiska gränser och hur vi gemensamt tar oss an transportinfrastrukturens utmaningar. Dagen avslutades med reflektioner och medskick från riksdagsledamöter både från Trafikutskottet och Dalarna liksom regionpolitiker.

Planeringen för 2026 års transportkonferensen (genomförs i Falun 20:e april) har startat under hösten 2025. Denna gång kommer också Region Gävleborg att medverka. Även Region Örebro kommer att stödja konferensen.

### **Aktivitet i Riksdagen 21:a maj**

21:a maj genomförde Partnerskap Infram ett seminarium i Riksdagen om betydelsen av bra transportinfrastruktur i Sveriges midja, för Sveriges bästa. Värddar var Riksdagsledamöterna Denis Begic (S) och Lars Isacson (S),

Deltog gjorde företrädare från Näringslivet, Anna-Karin Larsdotter, Manager Transport Department Hitachi Energy, Louise Larsson, destinationschef Ski Star Sälen, Elin Swedlund, ansvarig för transportfrågor på Skogsindustrierna och Johan Nyström, NYFOU, affilierad forskare Transportekonomi, VTI.

De gav ur olika perspektiv sin bild av vad som krävs av svensk transportinfrastruktur för att dessa världsledande näringar ska fortsätta utvecklas hållbart och bidra till Sveriges välbefinnande.

### **Inframdagarna**

Den 22:a maj arrangerade vi i Lindesberg i samverkan med Lindesbergs kommun Inframdagen under temat ”Transporternas roll i samhällsutvecklingen och betydelse på mindre orter”. Under dagen diskuterades vikten av transporter och transportinfrastruktur också utanför storstadsområden. För många företag är transporterna helt avgörande för att kunna fortsätta verka och utvecklas. Deltog gjorde Ted Lundström, Head of logistics Ovako, Tommy Karlsson, Teknikchef Baettr, Hans-Olov Åström, strategisk planerare Trafikverket och Oskar Axelsson VD på Mälardalens handelskammare. Arrangemanget genomfördes med publik på plats parallellt med den digitala sändningen.

Den 18:e november arrangerade vi i Gävle i samverkan med Gävle klimatavtal Inframdagen under temat ” Fossilfria transporter är målet infrastrukturen, energin och samarbetet är vägen dit”. Under dagen fick vi ta del av värdefulla perspektiv från flera tongivande röster i branschen: Elin Swedlund, Skogsindustrierna om hur Sveriges största transportköpare arbetar mot målet om helt fossilfria transporter 2040, Fredrik Svanbom, VD Gävle Hamn om hamnens betydelse som nav i svensk handel och de satsningar som görs för framtidens hållbara logistik Francisco J. (Fran) Márquez-Fernández, Lunds universitet & VTI om tekniska lösningar och smart planering för att bygga effektiv laddinfrastruktur för tunga transporter, Anders Lundell, Vätgas Sverige & Region Gävleborg om samspelet mellan el, vätgas och biogas och varför regional energiproduktion är avgörande. Roza Güclü Hedin, Mellansvenska Handelskammaren hjälpte oss knyta ihop dagens insikter i en engagerande

paneldiskussion.

En röd tråd genom hela eftermiddagen var samverkan. Ingen aktör kan driva denna omställning ensam men tillsammans kan vi bygga strukturerna, tekniken och energisystemen som krävs för att nå fossilfrihet.

Arrangemanget genomfördes med publik på plats parallellt med den digitala sändningen.

### **Almedalen sommaren 2025**

Inför Almedalsveckan 2025 valde Infram att leta efter ett nytt sammanhang/ny arena att profilera Infram. Det var dock inte möjligt med den budget vi hade till förfogande. I stället nyttjades tiden till att knyta kontakter, diskutera med politiker och andra makthavare och lära sig genom att lyssna på föredrag.

### **Debattartiklar**

Under året har vi skrivit tre debattartiklar, en rörande E16, en rörande Dalaban och en rörande höjda banavgifter. I samtliga fall för att skapa opinion i rörande stråket/sakfrågan. Undertecknare har varit berörda parter efter stråken. Artiklarna publicerades i nationell och lokal media.

## **5.7. Övrig Samverkan**

Avstämningar/dialog/möten har under året genomförts med bland annat infrastrukturstrategerna på Region Dalarna, med Mellansvenska handelskammaren, med Bottniska korridoren, med SJ, med Tåg i Bergslagen och med Trafikverket. Kansliet medverkar också som adjungerade i BIG (Bergslagspendelns IntresseGrupp) eftersom Bergslagspendeln är en viktig komponent i järnvägssystemet i Sveriges midja. Infram har också genomfört besök hos kommuner och företag, se punkt ovan.

## **5.8. Påverkan/kommunikation**

Utöver det som nämns i texten ovan har Dalabanan profilerats i flera sammanhang. Bland annat har uppföljningen av Nationell plan för Transportinfrastrukturen 2022-2033 (se ovan) möjliggjort indirekt och direkt påverkansarbete för att främja Dalabanan.

I alla sammanhang där Infram medverkar lyfts Dalabanan. Det långsiktiga arbetet inom ramen för Infram (se ovan) har påbörjats vilket ytterligare kommer att lyfta behovet av att utveckla Dalabanan.

Också medverkan vid konferenser, möten och dialoger, har möjliggjort kommunikation med både tjänstepersoner och politiker.

## **5.9. Instagramkonto**

Under våren 2021 beslutades i styrelsen att etablera ett Instagramkonto för Dalabanan via vilket kommunerna skulle kunna profilera sig själva och fördelarna med Dalabanan. Idén var att testa om detta sätt att marknadsföra skulle ge bra genomslag i förhållande till arbetsinsats. Kontot döptes till Viardalabanan. Under hösten 2021 hade alla kommuner i intresseföreningen ansvar för Instagramkontot en vecka var. I början av 2022 analyserades utfallet. De inlägg som görs med rörliga bilder har mycket bättre genomslag än stillbilder. Styrelsen beslutade att det under våren 2022 skulle genomföras en ny omgång med nyttjande av de lärdomar som dragits hösten 2021 både rörande inlägg och förenklad administrationen av Instagramkontot. Under våren 2022 var det dock färre kommuner som nyttjade möjligheten att profilera sig via kontot. En möjlighet är att kommunerna själva när de så önskar lägger ut material på kontot. Också kansliet kan bygga upp en ”bank” av material att lägga ut vid lämpliga tillfällen.

Under 2025 har kontot varit vilande till största del.

## 6. Förkortningar/begrepp

COTIF: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

ERTMS: European Rail Traffic Management System

ESIK: Enkelspår Samtidig Infart Kort station

ETCS: European Train Control System

GSM-R: Global System for Mobile Communication Railway

NJDB: Nationell järnvägsdatabas

OSS: One-Stop Shop

RNE: RailNetEurope

STAX: största tillåtna axellast

STH: största tillåtna hastighet

STVM: största tillåtna vikt per meter

TAF/TAP- TSI: EU-förordningarna Telematic Applications for Freight (TAF TSI) och Telematic Applications for Passenger services (TAP TSI), som syftar till att harmonisera kommunikationen mellan aktörer i järnvägsbranschen i Europa.

TDOK: Trafikverksdokument

TTJ: Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg

TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet (på engelska används förkortningen TSI, Technical Specification for Interoperability)

Källor:

Trafikverket, Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Järnvägstermer - [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Föreningen har sitt säte i Borlänge.

<b>Flerårsöversikt (Tkr)</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Nettoomsättning	592	592	592	592
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0
Soliditet (%)	21,7	21,7	19,2	21,9

Föreningens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

## Resultaträkning

	Not	2025-01-01 -2025-12-31	2024-01-01 -2024-12-31
<b>Föreningens intäkter</b>			
Nettoomsättning		592 000	592 000
<b>Summa föreningens intäkter</b>		<b>592 000</b>	<b>592 000</b>
<b>Föreningens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader		-616 017	-647 622
<b>Summa föreningens kostnader</b>		<b>-616 017</b>	<b>-647 622</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-24 017</b>	<b>-55 622</b>
<b>Finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		24 226	55 912
Räntekostnader och liknande resultatposter		-42	0
<b>Summa finansiella poster</b>		<b>24 184</b>	<b>55 912</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>167</b>	<b>290</b>
<b>Årets resultat</b>		<b>167</b>	<b>289</b>

## Balansräkning

Not

2025-12-31

2024-12-31

### TILLGÅNGAR

#### Omsättningstillgångar

##### *Kortfristiga fordringar*

Övriga fordringar

34 767

40 613

**Summa kortfristiga fordringar**

**34 767**

**40 613**

##### *Kassa och bank*

Kassa och bank

1 858 584

1 855 262

**Summa kassa och bank**

**1 858 584**

**1 855 262**

**Summa omsättningstillgångar**

**1 893 351**

**1 895 875**

**SUMMA TILLGÅNGAR**

**1 893 351**

**1 895 875**

### EGET KAPITAL OCH SKULDER

#### Eget kapital

Ändamålsbestämda medel

140 000

140 000

Balanserat resultat

271 631

271 342

Årets resultat

167

289

**Eget kapital vid räkenskapsårets slut**

**411 798**

**411 631**

#### Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder

161 009

181 817

Övriga skulder

44

0

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

1 320 500

1 302 427

**Summa kortfristiga skulder**

**1 481 553**

**1 484 244**

**SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER**

**1 893 351**

**1 895 875**

## **Noter**

### **Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper**

#### **Allmänna upplysningar**

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag. Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Årsredovisningen beslutades 2026-02-17

Borlänge den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter

Abbe Ronsten  
Ordförande

Anna Hed  
vice ordförande

Blerta Krenzi

Ulrik Bergman

Liza Lundberg

Fredrik Jarl

Viktor Zakrisson

Mikael Thalín

Ulrica Momqvist

Amanda Lindblad

Joachim Höggren  
andre vice ordförande

Edita Pinxter

Per Sverkersson

Leif Stenberg

Vår revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av vår elektroniska underskrift

Cedra Norr AB

Annette Samils  
Auktoriserad revisor