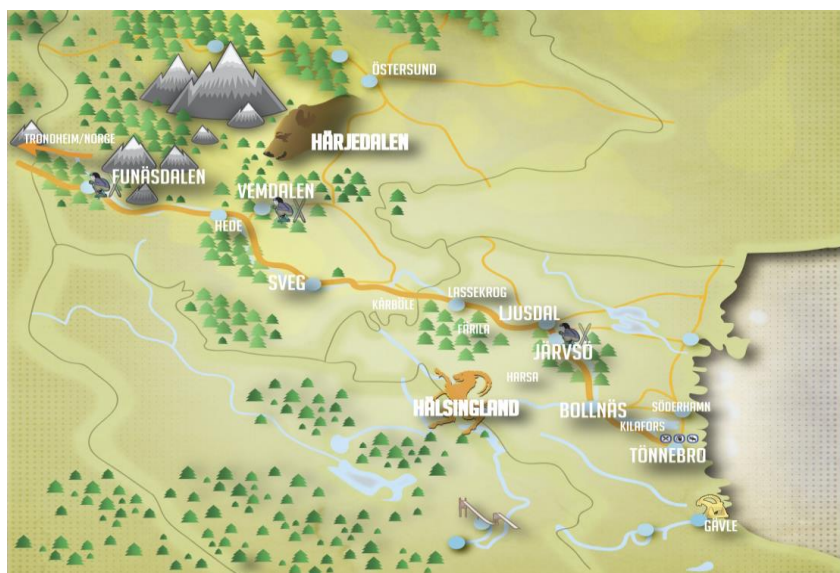




HÄNT OCH HÄNDER I PROJEKT FJÄLLVÄGEN



november 2014

Ett vinnande stråk genom samverkan!

Både en resa och ett mål från
kust till fjäll

Samhällsbyggnadskontoret

821 80 Bollnäs

Telefon: 0278-252 26

Mobil: 070-190 96 39

Vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se

www.fjellvagen.se

Riksvägarna 83/84 går genom Hälsinglands och Härjedalens kultur- och naturlandskap. Från kust till fjäll. Vägstråket har av kommunerna och besöksnäringen döpts till Fjällvägen.

Fjällvägen är också ett samarbetsprojekt mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, destinationsbolagen Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen samt Regionförbundet i Jämtlands län och Region Gävleborg. Ett samarbete för bättre och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Den kortaste vägen från kust till fjäll! Och så småningom kust till kust?



Vägvisare genom samverkan!

Argument till att satsningar på Fjällvägen är viktiga och nödvändiga.

Utvecklingen av besöksnäringen Tre starka turistdestinationer längs vägen som jobbar med turismutveckling året runt och är beroende av korta restider och säkra vägförbindelser. En hög standard på Fjällvägen gynnar även storstadsområdena och deras utveckling. En förbättrad infrastruktur, både vad gäller kommunikation och uppkoppling, är avgörande för näringens utveckling.

Arbetspendlingen är stor och betydelsefull, funktionell och förstorad arbetsmarknad kräver bra infrastruktur

Minska antalet olyckor längs vägen. Investeringar för bättre framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet.

Godstransporter – snabbt – säkert, otroligt viktigt för att näringslivet i områdena längs vägen ska kunna överleva. Godstransporterna till kusten och söderut är omfattande. Investeringar på Fjällvägen gynnar kustområdena och södra Sverige.

Kortaste vägen! Från kust till fjäll. Samhällsekonomiskt-och miljömässigt positiva effekter. (TuR ca 4,5 mil, beroende på mätteknik. Fler mätningar måste göras.)

"Det är en god vana att då och då ifrågasätta saker och ting som man i årtal har tagit för givna." Tyskt ordspråk

Verksamhet

Verksamheten sker i huvudsak genom samverkan, dialog och erfarenhetsutbyte för lärande, både på ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt plan. Det övergripande målet med verksamheten är att regional och interregional samverkan sker mellan näringslivet och det offentliga för att skapa en ökad utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning längs Fjällvägen. Projektet arbetar med att knyta ihop och utveckla arbetsgrupper och nya arbetssätt kring tre tematiska arbetsområden; näringsliv, vägätgärder samt information och marknadsföring.

Målgrupper

Direkta

- Näringslivet - befintligt, nyföretagande och etableringar
- Offentliga aktörer
- Organisationer och föreningar, som bedriver näringsverksamhet

Indirekta

- Projekt som syftar till utveckling av södra Norrlands inland - andra projekt som har kopplingar till inlandets utveckling
- Besökare och turister
- Invånare i respektive kommun och län

➤ **"Vi kan inte lösa problem genom att tänka på samma sätt som vi gjorde när vi skapade dem."**

Vad händer nu?

- **Projekt Fjällvägens framtid.** Förlängningsansökningar (2015-03-31) till regionerna är i stort sett klara. Väntar på ett skriftligt beslut från Regionförbundet i Jämtland. Projektbeskrivningar med budget angående ansökan om ytterligare ett projektår (2015-04-01- 2016-03-31) är utskickade till medverkande kommuner och destinationer. Destination Vemdalen AB har redan inkommit med medfinansieringsintyg. Ansökningar till regionerna ska också lämnas in. RG plockade bort sin ansökningsomgång i november pga omorganisationen så det blir efter nyår. RJ har löpande ansökningstid.
- **Projekt Fjällvägens slutrapport** ska ske genom metodiken med en åtgärdsvalstudie. En sk enkel upphandling ligger ute hos fem aktörer, deadline 2014-11-28. Själva studien och rapporten ska genomföras under januari-mars med en slutrapport innehållande avsiktisförklaringar från medverkande aktörer. Tanken är också att fler aktörer bjuds in till att medverka i åtgärdsvalstudien.

- **Portal Tönnebro!** Projekt Fjällvägen producerar material, analogt och digitalt, till informationsplatser vid Tönnebro, inom- och utomhus. Samarbete med Kulturhuset, Bollnäs. Destinationerna och kommunerna bidrar med materia. Avtalsförslag finns m Tönnebro.
- **Vad sker efter vägen?** Siktröjningsinsatser genomförs längs rv 83 i samarbete med Skogsstyrelsen och Trafikverket och dess entreprenörer. Fjällvägen har pekat ut strategiska platser för röjning som nu Skogsstyrelsen verkställer. Allt för bättre säkerhet, tillgänglighet och en bättre upplevd väg. Röjningsinsatser har redan skett längs den sk Ederakan norr om Järvsö. Just nu ska röjningsinsatser genomföras vid Offerberget i Bollnäs kommun. Där ska också Trafikverket genomföra vissa förbättringsåtgärder på rastplatsen. Trafikverket själva har också röjt mellan Ljusdal och Färila, rv 84.

Sk åtgärdsvalstudier genomförs för åtgärds paketerna inom länsplanen vad gäller investeringar för rv 83/84 i Region Gävleborg. Start för sträckan Bollnäs –Glössbo beräknas nu till 2017. På underhållssidan är beläggningsarbeten genomförda på delar av rv 83, Ljusdal-Järvsö, Vallsta samt sträckan Kårböle –Ljusdal på rv 84. Nästa år står sträckan Kramsta-Lörstrand, rv 83 på tur.

Status ang rv 84 och åtgärds paketet i Jämtlands län är följande: Trafikverket tittar över hastigheten på rv 84 med ambition att höja till 100 km/h på vissa sträckor. Hela sträckan, Kårböle-Funäsdalen, är inventerad, filmad och scannad. Med grund i denna inventering sammanställs hela sträckan och bristerna tydliggörs utifrån de krav som ställs i VGU för 100 km/h. Under vecka 41 görs ett platsbesök då TrV gemensamt med projektör (WSP) åker hela sträckan och förhoppningsvis bringar klarhet i de sista frågetecknen och slutför sammanställningen. När detta är gjort hålls ett informationsmöte, inte för allmänheten utan för Mats och hans kollegor på Trafikverket Samhälle där de får ta del av vår utredning och besluta hur vi går vidare i projektet. Generella brister på sträckan:

- Säkerhetszon
- Horisontalradier
- Vertikalradier
- Vägbredd

Vad gäller investering och drift har Trafikverket enligt i år investerat i Rv 84 genom att lägga en ytbeläggning på sträckan Sveg-Hede (ca 40) km och Sveg-Älvros (ca 16 km). Syftet med en ytbeläggning är att täta ytan och ge den ett nytt slitlager som förhoppningsvis ger många års motstånd mot nötning av bildäck och vinterväghållning.

Projektet förbifart Sveg har startat och börjat med en åtgärdsval studie (ÅVS).

Vi behöver ta omtag med frågan om sk informationsskyltar längs vägen, en i varje kommun. Modellförslag finns.

Motormännen genomförde under försommaren mätningar med verktyget Roadroid, en app, som klassificerar vägkvaliteten med körning av vanlig bil. Vad de har mätt är ytojämnheten. Rapporten håller på att sammanställas men ett citat från MM s"länge: "Om vägen har en stor betydelse för näringsliv och turism så finns det ju skäl att argumentera för att den borde vara bättre, även vad gäller mötesseparering etc."

- **Skogstransportkluster.** Projektet medverkar i branschföretagens planering av ett kluster inom Fjällvägenområdet för utveckling av skogstransportlösningar.
- **Arbetsgruppmöte Vägåtgärder** planerat till 2014-11-19, där vi bl a lyfter frågan om riksvägar kontra nationella vägar och vad vi i realiteten kan göra, för att lyfta den frågan och om nationell resursfördelning, mer.
- **Laddinfrastrukturen.** En inventering av befintlig och planerad infrastruktur genomförs. Dialog med olika aktörer på marknaden. Lyfter frågan om utveckling. Samverkan med andra projekt i regionen. Projektledaren deltog i Gävle-Dalas Elbilsalong.
- **Dialog med MiUN/Etour angående en gästundersökningsapp.** Visitor tracking och ExTrack (liksom Peak Experiences) är olika benämningar på samma sak, dvs den metod som forskare vid Mittuniversitetet tillsammans med Lunds universitet Campus Helsingborg utvecklat för att med GPS kartlägga besökarens rörelsemönster och upplevelser. Allt i syfte att utifrån kundens behov och upplevelser utveckla och förbättra. Vid sidan om forskningsansatsen utvecklas ett kommersiellt tillgängliggörande eftersom efterfrågan från näringen varit stor. Allt en studie med bilturister som skriver loggböcker som forskare analyserar.
- **Näringsdepartementet.** Möte med ansvarig tjänsteman för fr a besöksnäringen. Intresserad av vårt arbete, vill gärna följa det samt lyfta in de frågor vi lyfter.
- **Tillväxtverkets konferens om destinationsutveckling.** Projektledaren deltog tillsammans med representanter från Ljusdals kommun och destination Järvsö. Sammanfattningsvis kan vi säga att det samverkansarbete vi har ligger relativt långt framme.
- **Yttrande på rapport från TrV och Transportsyrlsen (uppdrag fr Näringsdep) ang tyngre fordon på det allmänna vägnätet.** Skrevs i samverkan med NärLjus, Ljusdals kommun samt branschföretag som en komplettering till kommunernas yttranden.
- **Några insändare** ang projektets arbete och de frågor vi lyfter om säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet publiceras i regional media.
- **Kommentatorsfältet på bloggen,** hemsidan, har tyvärr för tillfället stängts ner efter massiva "attacker", spam.

Följ oss på

www.fjellvagen.se, twitter @Fjellvagen

www.facebook.com/fjellvagen

Instagram - @fjallvagen

www.mynewsdesk.com



Kontakter

Projektledare Vibeke Sjögren Ottosson, Samhällsbyggnadskontoret Bollnäs kommun

Epost: vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se, tel 0278 – 252 26, 070-190 96 39

Styrgrupp

Ordinarie

Tony Stark, Bollnäs kommun

Stefan Färlin, Ljusdals kommun

Annika Myhr, Härjedalens kommun

Johnny Olofsson, Söderhamns kommun vakant

Peter Augustsson, Destination Järvsö

Hans-Olof Törnberg, Dest Funäsfjällen

Kristina Kristoffersson, Dest Vemdalen

Jan Molde, Region Jämtland

Ersättare

Peter Eriksson

Rolf Berg

Ville Welin

Maja Frost

Jonas Kojan

Torgny Svensson

Jan O Rönngren,

Pulsåder och livlina - Fjällvägens funktioner Brister – Åtgärdsbehov - Effekter

VARFÖR

Tillgänglighet är och har alltid varit väsentlig för människans förutsättningar att utvecklas och finna nya möjligheter. Behoven och förutsättningarna för att resa förändras. Gamla förlegade tankebanor om resemönster och tillgänglighet måste brytas. Vi behöver tänka mer samhällsbyggnad istället för vägbyggnad. Vi kan aldrig skrämja bort människor med dåliga och farliga vägar. Fjällvägens funktioner ska sättas in i ett större sammanhang där samhällsekonomiska effekter av ej utförda förbättringar, åtgärder eller verksamheter tydliggörs. Vad händer om vi inte gör något?

Stråkets funktioner

- 40 mil långt stråk med bred funktion; arbetspendling, fritidstrafik, gods- och näringslivstransporter, busstrafik, turist-och fjärrtrafik, sjuktransporter - Mycket viktig väg för lokala, regionala och interregionala transporter. Långa sträckor med hög ÅDT (över 4000 ådt)
- Funktionerna har olika betydelse för olika sträckor och vid olika tidpunkter med kraftiga toppar på vissa sträckor och tidpunkter.
- Rv 83 är Hälsinglands mest trafikerade väg, E4 undantaget. Trafikvolymen ökar med upp till 60% i samband med fjällturismen.
- Det är den kortaste vägen upp till fjällvärlden. TuR ca 4,5 mil. Fler mätningar måste göras.
- Rv 84 är Härjedalens livsnerv. Stora avstånd kräver snabba och trafiksäkra vägar.
- Trots tågtrafiken kommer alljämt en stor del av resandet att ske med bil och buss. Rv 83 har en stor del arbets- och studiependling. Ca 1300-1400 pers arbetspendlar dagligen Bollnäs-Arbrå, varav ca 90% använder riksvägen.
- Näringslivet, industri, småföretag, besöksnäring och handel, längs stråket är beroende av trafiken och de kunder den ger.
- Besöksnäringens möjligheter för att utvecklas förutsätter en väl fungerande infrastruktur.
- För besökare och boende – upplevelser, natur- och kulturvärden. Världsarv!
- Bollnäs och Ljusdal strategiska orter för åkeribranschen, stråket fyller en viktig funktion för dessa företag när bl a gods ska transporteras från Norrlands inland ut via Gävle hamn. I Bollnäs kommun finns idag över 50 åkeriföretag i bruk.
- Åkerier får också betalt i kg/km, vilket gör att de söker närmaste vägen och betonar stråkets strategiska läge och viktiga funktion, med bl a möjligheter till stopp, vila och service.

Vägstråket knyter samman landskapen och länen och även regionerna med omvärlden. Det skapar förutsättningar för funktionell arbetsmarknad med förutsättningar att bo och leva. Stråkets funktion bidrar till regionförstoring och kan med rätt insatser stärka både den lokala, kommunala och regionala utvecklingen.

Påtagliga brister och konsekvenser

- Dålig trafiksäkerhet och framkomlighet. Den starkt trafikerade sträckan norr om Bollnäs, mellan Sibbo och Vallsta klassas som en av Sveriges farligaste vägsträckor. (TrV egna trafiksäkerhetsexperter, tidningen "På väg" 2011-09-26). En handlings- och åtgärdsplan med prioriteringar underlättar och förtydligar hur de ekonomiska styrmedlen bör användas och hur vi kan arbeta mer proaktivt med dessa frågor.
- Underdimensionerad för dagens trafikförhållanden med stora trafikflöden. (se TrV's kartor)
- Den bitvis dåliga standarden skapar en barriär och bromsar utveckling.
- För höga hastigheter i förhållande till kapacitet leder till olyckor. Vägen dödar och skadar människor.
- Hastigheten är sedan tidigare sänkt till 80 km/h på vissa sträckor av stråket, vilket visade på dålig standard.
- Siktproblem – omkörningsolyckor
- Dålig framkomlighet – svårare för näringslivet att behålla service, utvecklas och attrahera. Minskad produktivitet. Konkurrenskraften minskar. Den dåliga standarden ger fel signaler till näringsliv och medborgare.
- Arbetspendlingsmöjligheterna minskar både i kvalitet och kvantitet. Attraktionskraften minskar – utflyttning, färre besökare, färre inflyttare
- Arbetsmiljöproblem, gods- och busstransporter
- Även om förhållandena periodvis är extremt besvärliga är det den dagliga trafiken som är det stora problemet.
- Att leda om fjälltrafiken är ingen lösning ur trafiksäkerhetssynpunkt

- All arbetspendling är inte möjlig att lyfta över till järnväg på grund av begränsningar i form av anslutningar och hållplatser (kapacitetsbrist).
- Turismen är beroende av en snabb och säker väg för sina besökare/kunder. Måste kunna hantera trafiktoppar bättre, ha en beredskap för det.

Ej samhällsekonomiskt försvarbart. Tänk samhällsbyggnad istället för enbart vägbyggnad!

Åtgärdsbehov

- Skapa en gemensam utvecklingsvision och strategi genom bred samverkan
- Utveckla samarbete och samverkan mellan turismens aktörer utmed stråket, samt fördjupa dialogen och samarbetet med Trafikverket
- Kartläggning och inventering utifrån stråkets funktioner
- Ta fram investerings- och prioriteringsunderlag; stråkanalyser
- Drift- och underhållsåtgärder, rastplatser, röjning, beläggning
- Anpassat underhåll – exempelvis efter trafiktoppar
- Trafiksäkerhetsåtgärder i form av trefilsväg med mittseparering längs vissa partier av stråket, längs vissa breddning och mitträffling
- Breddning, profiljusteringar
- Handlingsplaner för framtiden
- Enhetlig och tydlig skyltning.
- Gemensamt vägnummer?
- Varumärkesbyggande

Mer proaktivt arbete med åtgärdsplaner, koordinera och samordna fler infrastruktursatsningar mellan kommunerna längs vägstråket.

Vi behöver bryta gamla och idag felaktiga tankemönster kring rörlighet och tillgänglighet.

Effekter av åtgärderna

- Symboliskt – framtidstro, engagemang; barriäreffekt tas bort, utvecklingspotential släpps loss.
- Bättre och utvecklad samverkan. Samsyn mellan olika branscher.
- Bättre framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet. Färre olycksfall- och tillbud. En snabbare, säkrare och kortare väg för många.
- Samhällsekonomiskt och miljömässigt positiva effekter; dvs mindre trafikarbete och utsläpp, färre olyckor.
- Bibehållen och utvecklad service - Resande stannar och konsumerar på vägen.
- Vägen är betydelsefull för vårt fortsatta gränsöverskridande arbete med Norge.
- Människor får upp ögonen för området och kommer tillbaka för att turista eller bosätta sig; ökad tillgänglighet till kultur- och fritidsaktiviteter
- Destinationerna breddar sig och förlänger säsongerna.
- Framkomlighet och korta restider är en konkurrensfördel när det gäller turisttrafiken.
- En framkomligare och säkrare väg mellan Hälsingland/Härjedalen och kusten samt till Norge.
- Knyter ihop länen- och länen med omvärlden
- Förbättrar möjligheterna för arbets- och studiependling, dvs ökade möjligheter för kompetensutveckling- och kompetensförsörjning.
- Järnväg, europaväg och riksväg i stråket skapar möjligheter och river barriärer.

En väl fungerande infrastruktur är en nödvändighet för att initiera, motivera och möjliggöra utveckling och främja entreprenörskap och framtidstro. Effekter på både ekonomisk och sysselsättningsmässig tillväxt.