

Slutrapport, Projekt Fjällvägen
Med åtgärdsvalsstudie



*Rekommenderade åtgärder och
åtgärdspaket för fortsatt arbete*

Förord

Att färdas är både en resa och ett mål

Att färdas är både en resa och ett mål. I alla tider har människor rört sig efter vägar, små och stora, korsat gränser och utforskat. Vi har färdats för vår utkomst eller bara för den starka viljan till ett gott liv. Till fots, med häst och kärra, tåg, cykel, bil, buss eller lastbil. Vägstråk har genom århundraden trampats upp genom **Hälsinglands** och **Härjedalens** landskap. I Hälsingland och Härjedalen finns en väg som leder hem. Fjällvägen heter den sedan länge. Vägen från hav till fjäll eller fjäll till hav. En gammal pilgrimsväg med många drömmar och berättelser att dela med sig av. På den utspelar sig livet i alla dess skeenden. Fjällvägen har många historier att berätta. Och drömmar att förverkliga. Fjällvägen, en pulsåder och livsnerv som löper längs med Ljusnan genom Hälsingland och vidare in i Härjedalen. Vägarna 83/84 betyder något.

Det finns några ord som är återkommande i allt nationellt och regionalt utvecklingsarbete, det är **samverkan**, det är **infrastruktur** och **tillgänglighet** och det är **innovation**.

Projekt Fjällvägen är arbetet med detta. Ett treårigt utvecklingsprojekt som startade i april 2012 och avslutas i mars 2015. Fjällvägen är ett inarbetat och tydligt vägstråk, från kust till fjäll (Tönnebro-Bollnäs-Ljusdal-Sveg-Funäsdalen/riksgränsen), som länge varit en pulsåder för människor i Hälsingland och Härjedalen. Väg 83/84 har en strategiskt avgörande betydelse för utvecklingen i två regioner och stor funktionell betydelse för gods- och persontrafik, arbetsmarknad- och arbetspendling, kompetensförsörjning, tillgänglighet- och besöksnäring. Det är primärt att ha en infrastruktur som fungerar, både för att besökare ska kunna ta sig till våra regioner på ett smidigt och säkert sätt men också för att vi som bor och verkar här ska fortsätta göra det. Att fortsätta utvecklas och attrahera människor och företag att vara kvar men också att flytta hit är en förutsättning för tillväxt. Projekt Fjällvägen är ett innovativt arbete mellan fyra kommuner, näringslivet och två regioner som arbetar för ökad samverkan över kommun- och regiongränser för en hållbar och positiv utveckling. Den kortaste vägen från kust till fjäll måste bli säkrare, framkomligare och mer tillgänglig.

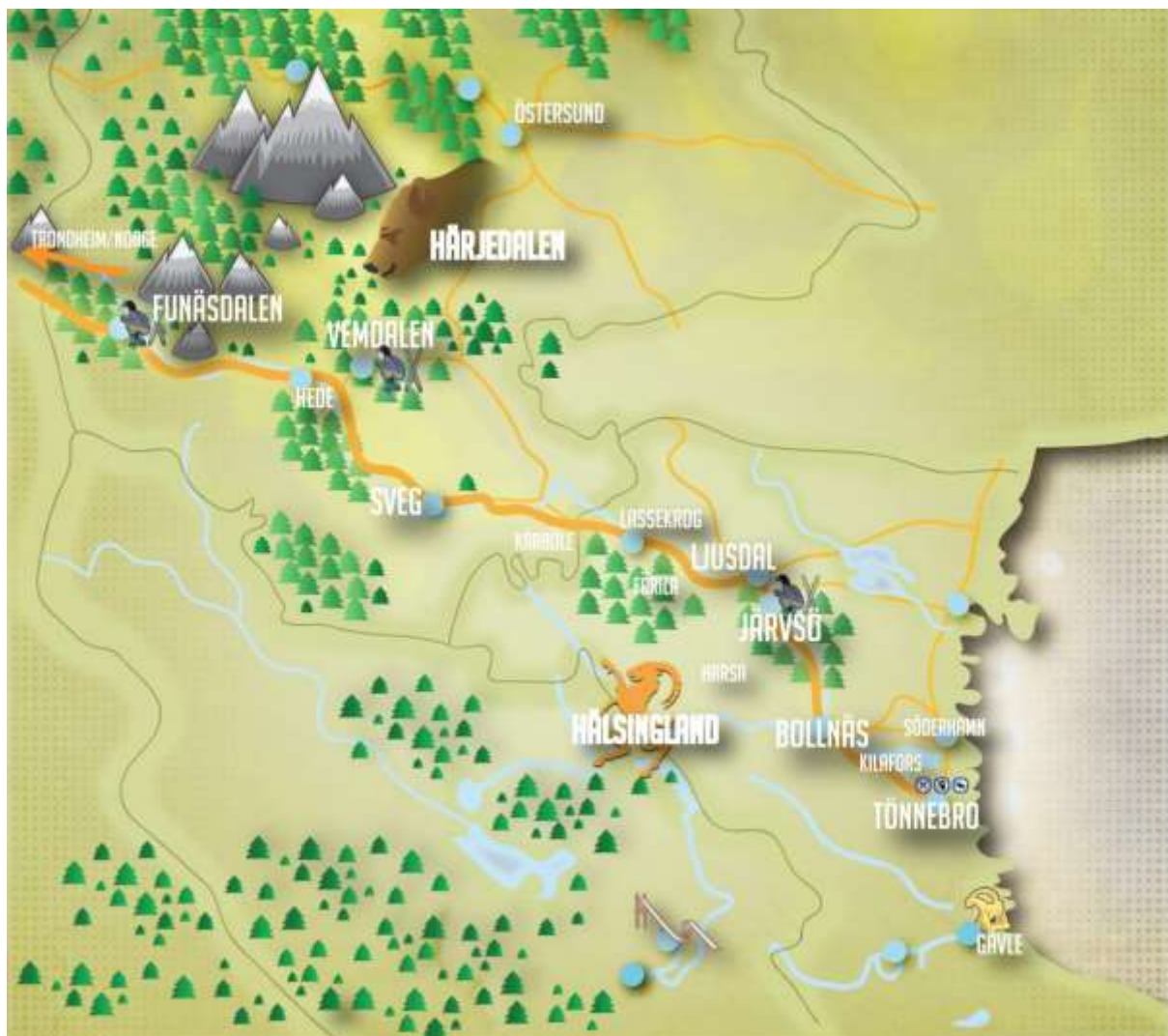
Tack för samverkan och utveckling

Fjällvägenstråket betyder något. Det betyder något för dig och mig, vi som har valt att leva, verka och bo här. Vi som återvänder varje vinter eller sommar till en plats där vi känner oss hemma. Där minnen och upplevelser har skapat ett andrum eller källa till välbefinnande. En plats som ger oss ro i själen och energi att gå vidare. Vi som har valt att flytta tillbaka till uppväxtens minnesbank eller vi som bara har ett starkt engagemang och känsla för just den här platsen. Var vi än befinner oss i världen.

Ambassadörerna är många och olika. Kunniga och kompetenta. Det är en styrka och glädje att samverka med alla dessa människor. All kunskap och energi de har bidragit med. Vilja och mod till utveckling och förändring. Fjällvägen har sakta men säkert satts på kartan, frågor har lyfts in på agendor och en mängd kunskap i samverkan

har producerats. Vi har tillsammans sått flera frön som vi ska vårda och odla. Slutrapporten du håller i din hand är ett avstamp mot framtiden. En input till kommunernas, regionernas och Trafikverkets fortsatta arbete med att utveckla Fjällvägenstråket. Handlingsplanerna i rapporten, med förslag till rekommenderade och prioriterade åtgärder, ska vara riktlinjer för den fasta organisation som Fjällvägensamarbetet ska generera. Vi har utvecklat ett unikt samarbete som idag är 40 mil långt. Slutrapporten blir ett underlag för att etablera ett fortsatt permanent samarbete enligt projektets inriktning. Arbetet med Fjällvägen, som både är en resa och ett mål, ska leva vidare.

Fjällvägen våren 2015
Vibeke Sjögren Ottosson
Projektledare





Titel: Slutrapport, Projekt Fjällvägen

Beställare: Projekt Fjällvägen, Bollnäs kommun

Projektledare: Vibeke Sjögren Ottosson

Datum: 2015-04-28

Distributör: Projekt Fjällvägen

Framsida: Projekt Fjällvägens workshop i Ljusdal 2015-02-02

Foto: Projekt Fjällvägen fotografer Lars Lööv och Jocke Lagercrantz,
Ramböll Sverige AB

Uppdragsledare: Oskar Jansson Ramböll Sverige AB

Handläggare: Anna-Lena Söderlind, Oskar Jansson, Ramböll Sverige AB

ÅVS-expertis: Lars Nord, Ramböll Sverige AB

Interngranskning: Isak Jakobsson, Ramböll Sverige AB

The logo for Ramböll, featuring the word "RAMBÖLL" in white capital letters on a blue rectangular background.

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	6
1. Bakgrund	8
1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemet aktualitet	8
1.2 Arbetsprocessen och organisation av arbetet	11
1.3 Tidigare utredningar	12
1.4 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats	13
1.5 Ramar för åtgärds kostnad	13
1.6 Kostnader för att genomföra projektet 2012-2015	13
2. Avgränsningar	16
2.1 Geografisk avgränsning	16
2.2 Avgränsning av innehåll och omfattning	17
2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande	17
3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder ..	18
3.1 Behov, brister och problem	18
3.2 Intressenter	21
3.3 Befintliga förhållanden och utveckling	21
3.4 Mål för Fjällvägen	23
3.5 Fjällvägens funktion	23
3.6 Nollalternativet – vad händer om inget görs?	24
4. Alternativa lösningar	28
4.1 Förslag till tänkbara åtgärder och åtgärdstyper	28
5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder	33
5.1 Beskrivning av övergripande inriktning	33
5.2 Rekommenderade åtgärder och åtgärdspaket	33
5.3 Bedömning av effekter och konsekvenser	35
6. Ställningstagande och fortsatt hantering	36
7. Källor	36
8. Bilagor	36

Sammanfattning

Under tre år har processen med att utveckla Fjällvägenstråket, väg 83/84, pågått i projektform. Det har bl.a. resulterat i att en mängd frågor har lyfts upp på den lokala och regionala agendan och att ett unikt samarbete har utvecklats. Ett samarbete över kommun- och regiongränser tillsammans med näringslivet. Allt med den gemensamma viljan att åstadkomma förändring för bättre säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Syftet med projektet är att stärka och kvalitetssäkra området tillväxt, attraktions- och konkurrenskraft genom en förbättrad och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Näringslivets och kommunernas önskan om en förbättrad infrastruktur har stått i fokus. Utveckling av samarbetet har skett och lagt grunden till en bra plattform för fortsatt arbete i ordinarie linjeorganisationer.

Samarbetet har resulterat i att en stor mängd kunskap har producerats, bl.a. en stråkanalys, och kunskapsöverföring med gott resultat har skett. Vi samarbetar och samordnar och har verkligen börjat samverka. En samsyn med en gemensam målbild har tydliggjorts. Vi vill bidra till regional utveckling och tillväxt och vi måste förkorta restiderna och arbeta med hållbara resesätt- och reseanledningar. Vi noterar också glädjande en ökad förståelse för vägens brister och behov och att sträckan Bollnäs – Vallsta idag ligger högst prioriterad i länsplanen för Region Gävleborg samt att medel har prioriterats i länsplanen i Region Jämtland Härjedalen för väg 84 med syftet att ta höjd för en väg med 100-standard. Vi har också arbetat aktivt med varumärket Fjällvägen, att synliggöra stråket, den mångfald av service, upplevelser och näringsliv som finns längs Fjällvägen. Aktörerna i projektet är här draghjälp åt varandra.

Avsikten är att fortsättningsvis arbeta för en säkrare och mer framkomlig väg med 100-standard, mittseparering och trefilsväg och öppna landskap, där det är möjligt och behövs, enligt de handlingsplaner rapporten redovisar. Hela sträckan Tönnebro-Bollnäs-Ljusdal-Färila är viktig att prioritera. Utifrån perspektivet att bygga mittseparerad väg och att komma igång med utbyggnad, anser vi att sträckan Tönnebro – Stråtjärä vore lämplig att börja med p.g.a. geografi, liten bebyggelse, vägenslutningar och vägens nuvarande standard. Samtidigt understryker Tönnebro, som en funktionell trafikplats och välbesökt rastplats, det strategiskt riktiga att börja med sträckan Tönnebro-Stråtjärä. För att öka säkerheten och attraktionskraften måste vi fortsätta arbetet med att förbättra rastplatser och sidoområdesåtgärder, som utsikts- och siktröjningar, längs hela stråket. Tillgängligheten till besöksmål måste tillgodoses och mobiltäckningen längs stråket ska kvalitetssäkras.

Vår avsikt med rapporten är att bidra med ett underlag till kommunernas, regionernas och Trafikverkets fortsatta arbete för att förbättra Fjällvägen. Att ge en input till beslutsfattande i respektive aktörs ordinarie linjeorganisation. Det är

av yttersta vikt att vi kan utveckla samarbetet, koordinera satsningar inom infrastruktur och fortsätta ha en kontinuerlig dialog mellan berörda parter.

Styrgruppen i mars 2015

1. Bakgrund

1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet

Projekt Fjällvägen är ett samarbetsprojekt mellan fyra kommuner, **Bollnäs (projektägare), Ljusdal, Härjedalen och Söderhamn** samt näringslivet längs vägen. Tre destinationer sätter in kontant medfinansiering i projektet, **Destination Järvsö, Destination Vemdalen samt Destination Funäsfjällen**. Regionala aktörer är **Region Jämtland Härjedalen och Region Gävleborg** och arbetet sker i dialog med Trafikverket. Tanken är att fler kommuner och verksamheter längs stråket ska inkluderas.

Vägstråket mellan Tönnebro – norska gränsen, allmänt kallad Fjällvägen (se figur 1), fungerar idag som en interregional pulsåder. Flertalet större och mindre tätorter ligger klustrade längs Fjällvägen och i fjällvärlden finns några av Sveriges populäraste vinterdestinationer. Vägstråket är också en vital länk för alla de åkeriföretag och näringsidkare, som verkar i regionen, med hundratals godstransporter dagligen. Väg 83/84 är med andra ord ett vägstråk med många olika funktioner, som måste anpassas efter och verka för en regional utveckling.

Projektet har formats från behov i inlandet att kunna stimulera och bidra till regional utveckling och tillväxt. Kommuner och näringsliv började agera tillsammans under framtagandet av länstransportplan 2010-2021 för Region Gävleborg. Inga medel var då avsatta till den hårt eftersatta väg 83. Tillsammans fick man framgång genom att länsplanen ändrades med ett åtgärds paket på 66 miljoner för sträckan Tönnebro – Ljusdal under åren 2011 – 2017. Inga investeringar genomfördes under förra länsplanepreioden men åtgärds paketet ligger kvar i nuvarande länsplan och är högt prioriterat. Inom nuvarande länstransportplan för Region Jämtland Härjedalen har medel omprioriterats till väg 84, vilket projektets process har bidragit till.

Projektet identifierar lokala önskemål om att utveckla inlandets infrastruktur med syfte att stärka tillväxten. Näringslivet har ett uttryckligt behov av bra transport- och kommunikationssystem för att kunna utvecklas och bidra till tillväxt. En väl fungerande infrastruktur är en nödvändighet för att initiera, motivera och möjliggöra utveckling och främja entreprenörskap. Insatser för ökad tillgänglighet bidrar till regionförstoring och förbättrade och utvecklade kommunikationskanaler. Tillgänglighetsaspekten är väsentlig för ett samhälle som är inkluderande och tolerant. Öppenhet mot omvärlden ökar samtidigt som medvetenheten om de egna värdena och styrkorna blir tydligare och kan förädlas.

Projektet koordinerar och samordnar fler infrastruktursatsningar mellan kommunerna längs vägstråket genom att knyta ihop och utveckla arbetsgrupper som utvecklar nya arbetssätt kring teman längs stråket.

Arbetsgrupperna präglas av ett inkluderande förhållningssätt till nya idéer och människor.

Fjällvägens mångfunktionalitet – 40 mil interregional pulsåder

Det finns brister i trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 83 och 84, något som påverkar både tillgänglighet och utveckling och därmed tillväxt. Väg 83/84 är en norr-södergående pulsåder med bitvis väldigt höga trafikflöden, över 4000 ÅDT (årsmedeldygnstrafik) och dessvärre också hög olycksstatistik längs vissa sträckor. Den nuvarande trafiksäkerheten är låg, beroende på låg standard och betydande trafiklast. Väg 83 är Gävleborgs läns mest trafikerade riksväg. Stråket är viktigt ur arbetspendlings- och studiesynpunkt men även för godstransporter, fjärrtrafik, kollektivtrafik och sjukvårdstransporter. Det är en vital länk för näringsidkare och åkeriföretagens godstransporter, då den sammanbinder inlandet med viktiga målpunkter längs Östersjökusten. Fjällvägen är huvudstråket för flertalet busstransporter mellan Mälardalsområdet och Härjedalen. Stora flöden av virkestransporter transporteras dagligen från Härjedalen och norra, västra och södra Hälsingland till kusten. Stråket berör de boende och näringsidkare men är också en pulsåder för vinter- och fjälltrafiken till turistdestinationer i Härjedalen och Gävleborgs läns största destination, Järvsö. Trafikvolymen ökar med upp till 60 % i samband med fjällturismen. Väg 83 och 84 är också viktiga delar i ett sammanhängande stråk vidare norrut på väg E 45 mot både Östersund och Jämtlandsfjällen samt en del av ett större transportsystem. Fjällvägenstråket ingår i ett system från Mälardalen via Gävle till Trondheim, med stor utvecklingspotential. I detta område är Fjällvägen dessutom den kortaste vägen från kust till fjäll, vilket har betydelse ur miljösynpunkt.

Det finns en obalans i arbetsmarknaderna som i första hand är beroende av näringslivets inriktningar och specialiseringar. Dessutom slår omstruktureringar och konjunkturväxlingar på olika sätt i olika kommuner. Detta gör att en utveckling och förbättring av infrastrukturen är ett måste för våra regioners framtida tillväxt.

Besöksnäringen längs Fjällvägen har stora möjligheter att expandera om infrastrukturen finns utbyggd och svarar mot besökarnas behov. En negativ faktor idag är att rastplatser saknas i anslutning till de strategiska besöksmålen. Förutom rastplatser saknar besökarna en vägledning om vad som utmärker de speciella platser eller orter man stannar på. Det finns ett stort behov av siktröjning längs Fjällvägen för att göra resan båda säkrare och mer attraktiv. Genom infrastrukturens satsningar längs Fjällvägen kan skogsnäringen, de kulturella och kreativa näringarna, industrin och turismen stimuleras och ge nya arbetsmöjligheter.

Efter den senaste hastighetsöversynen fick väg 83/84 reducerad hastighet på flertalet sträckor. 90-vägar blev 80-vägar, 70-vägar blev 60-vägar osv. Skälet till att hastigheten på vägar reduceras beror av många olika faktorer som

t.ex. vägens skick och standard, trafikbuller, att vägen är olycksdrabbad m.m. Att reducera hastigheterna på stora delar av Fjällvägen har skapat mycket oro bland destinationsbolagen och åkerinringen. Destinationsbolagens kunder är ofta fokuserade på hur lång tid det tar från dörr till dörr när man ska på semester. Åkerinringen upplever en tröghet i transportsystemet till följd av en relativt ryckig körning då personbilar i realiteten åker långsammare än tunga fordon, som är kalibrerade för 80 km/tim och "tvingas" bromsa in framför bilar som upplever att de kör i 80 km/tim, men i verkligheten kör långsammare. Det finns ett behov av att göra konsekvensanalyser av vad detta innebär för regionen och vad det i framtiden kommer att krävas att få tillstånd en höjning av hastigheterna.

Under projektets gång har en fråga och ett problem för upprustning av vägar blivit allt tydligare. Det är frågan om fördelning av nationella och regionala medel. Nuvarande fördelning, som bl.a. inte tar riktig hänsyn till de stora trafiktoppar besöksnäringstrafiken bidrar till och besöksnäringen är numera året runt destinationer, utestänger möjligheter för Fjällvägen, väg 83/84, att öka sin trafiksäkerhet och framkomlighet på det sätt vägarna behöver utvecklas, med bl.a. 2+1 väg och mittseparering. Den frågan behöver lyftas.

Projektet har, via konsult, tagit fram en gedigen stråkanalys. Analysen belyser dagens situation men ger även en utvecklingsbild över tid. Syftet är att arbeta fram gemensamma strategier för stråket och få ett bra underlag för framtida åtgärdsprogram och planer. Projekt Fjällvägens stråkanalys har identifierat och redovisat ett antal mål och visioner med utgångspunkt från de nationella och regionala målen, som stöder Fjällvägen.

- Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning, för medborgare och näringsliv i hela landet, samt utifrån Trafikverkets nollvision: Inga döds- eller allvarliga personskador till följd av trafikolyckor.
- Besöksnäringens betydelse i regionen ska tas tillvara. Både vad gäller nationella och internationella besökare. Turism och besöksnäring skapar arbetstillfällen och ökar sysselsättningen.
- Fjällvägens funktion som vitalt stråk, innebär en länk mellan flera arbetsmarknadsregioner, vilka kan dra fördelar av varandra och på så sätt skapa en gemensam ekonomisk motor, för samtliga regioner.
- Fjällvägen är ett starkt stråk, vilket innebär satsningar på ett väl utbyggt, tillgängligt och turtätt kollektivtrafiknät och som bidrar till en funktionell arbetsmarknad.
- Förbättrade kommunikationer överbryggas de långa avstånden. Satsning på infrastruktur är något som samtliga kommuner lyfter fram i sina

strategiska mål. För kommunerna längs Fjällvägen kan väg 83/84 framtida standard, få en avgörande betydelse för kommunernas utveckling.

1.2 Arbetsprocessen och organisation av arbetet

Våra verksamhetsmål är:

- Bilda långsiktigt hållbara arbetsgrupper kring utveckling längs Fjällvägenstråket.
- Skapa en gemensam utvecklingsvision och strategi för Fjällvägenstråket med ett brett och gränsöverskridande samarbete.
- Delta i erfarenhets- och kunskapsutbyte med andra regioner, nationellt och internationellt.
- Förberedelse för framtida genomförandeprojekt kring olika insatser.

Projektet har arbetat med att knyta ihop och utveckla arbetsgrupper, nya arbetssätt, m.m. kring olika teman längs Fjällvägen. Arbetsgruppernas tematiska områden har varit **Information och marknadsföring, Näringsliv, Vägåtgärder**.

Arbetsgrupperna består av:

- Representanter från det regionala näringslivet.
- Representanter från de deltagande destinationerna, Vemdalen, Funäsfjällen och Järvsö.
- Representanter från berörda kommuner.
- Representanter från regionerna.
- Representanter från lokala och regionala intressegrupper.
- Trafikverket har varit adjungerad och konsulterande i arbetet.

Sammanfattande av arbetsgrupperna är projektledaren.

Arbetsgrupper

- Arbetsgrupperna skall, utifrån vision och strategi, ta initiativ till vidare regionala insatser och samarbeten. Initiativ kan tas av region, kommuner, näringslivet, företagskluster, FoU samt nätverk av berörda aktörer.
- Det regionala partnerskapet skall medverka till att projekt Fjällvägens vision och strategi sammanfaller med andra övergripande regionala strategier.
- Samtliga verksamhetsområdens och branschens utveckling är beroende av ett antal övergripande insatser som berör alla och som är en förutsättning för att inlandet i sin helhet ska utvecklas positivt.
- Ansvar för att övergripande nyckelinsatser kommer igång ligger på de offentliga aktörerna.
- Arbetsgrupperna arbetar löpande för att det regionala samarbetet samt projektets resultat blir till ordinarie intern verksamhet.

Styrgruppen för Projekt Fjällvägen beslutade att slutföra och presentera sitt arbete mellan april 2012 och mars 2015, i en slutrapport i enlighet med åtgärdsvalsstudiemetodiken¹. Slutrapporten ska bli ett viktigt underlag för såväl kommunernas, regionernas som Trafikverkets fortsatta arbete för att förbättra och utveckla Fjällvägenstråket, väg 83 och 84. Rapporten ska bidra till att tydliggöra processen och sätta Fjällvägen i ett sammanhang. Ett lättillgängligt och användbart underlag som inspel till olika aktörer och som möter planlägningsprocessen i deras språk.

Slutrapporten ska bidra till:

- Ett etablerat starkt och engagerat samarbete över organisations- och länsgränser med en gemensam bild av stråkets funktioner, brister och behov.

Slutrapporten ska utmytna i:

- En gemensam prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen².
- En handlingsplan med avsikter för genomförande.
- Ett underlag för att etablera ett fortsatt samarbete i projektets inriktning inom ordinarie linjeorganisation.

Utvecklingsarbetet med Fjällvägen har under denna projektperiod haft fokus på att bygga en samverkansplattform, ta fram underlag, material och argument till varför satsningar på Fjällvägen är nödvändiga, arbeta med varumärket samt lyfta specifika verksamheter och områden. En mer detaljerad lista över indirekta och direkta resultat finns som bilaga.

1.3 Tidigare utredningar

Projekt Fjällvägen är och har varit en lång process med många involverade parter. Under projekttiden har ett antal möten och dokument producerats, både inom styr- och arbetsgruppen, men även vid workshops där övriga intressenter och allmänhet fått medverka. År 2013 anlätades även teknikkonsultföretaget Ramböll för att upprätta en stråkanalys. Alla dessa dokument och erfarenhetsutbyte utgör grunden i denna slutrapport. Nedan punktas några av de viktigaste dokumenten upp.

- PM, Projekt Fjällvägen, Styr- och arbetsgruppsmöte, 2012-06-12, Rovdjurscentret De fem stora, Järvsö.
- "Stråkanalys, Projekt Fjällvägen", 2013-06-14.
- PM, Projekt Fjällvägen, Styr- och arbetsgruppsmöte, 2013-08-26, Järvsöbaden.

¹ Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är en ny planeringsmetod som bl.a. Trafikverket använder sig av vid planering av transportlösningar och har sin utgångspunkt i Regeringens proposition 2011/12:118. För er som vill veta mer om åtgärdsvalsstudier hänvisas ni till Trafikverkets handbok om ÅVS publikationsnummer 2012:206.

² Fyrstegsprincipen är en stor del i processen med åtgärdsvalsstudier. Kortfattat innebär det att vägåtgärder rangordnas efter åtgärdens storlek och konsekvens (i fyra olika steg), samt vad som är mest ekonomiskt hållbart utifrån ett tillgänglighets- och trafiksäkerhetsändamål.

- Minnesanteckningar med dokumentation, Styr- och arbetsgruppsmöte 2013-12-03, Sveg.
- PM, Projekt Fjällvägen, Styr- och arbetsgruppsmöte, 2014-03-04, Ski Lodge Tännadalen.
- PM, Projekt Fjällvägen, Styr- och arbetsgruppsmöte, 2014-08-21, Orbaden Konferens & Spa.
- "Hänt och händer i Projekt Fjällvägen – ett vinnande stråk genom samverkan", november 2014.
- "Handlingsplaner" Projekt Fjällvägen, 2012-2015.
- Broschyrer, "Fjällvägen" och "Rösterna längs Fjällvägen".

1.4 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats

Vi vill stärka och kvalitetssäkra områdets tillväxt, attraktions- och konkurrenskraft genom förbättrad och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Projektets syfte är att skapa en innovativ samverkan längs vägstråket Tönnebro-Bollnäs-Ljusdal-Sveg-Funäsdalen/riksgränsen, där näringslivet och det offentliga samverkar i arbetsgrupper för att gemensamt hitta lösningar för framtida utveckling av Fjällvägen för att gynna näringslivet som på olika sätt är beroende av vägen.

Vi vill bidra till inlandets regionala utveckling och tillväxt. Restiderna längs stråket behöver förkortas och ett säkrare, mer framkomligt och tillgängligt transportsystem behövs. Målet med projektet är också att bygga upp en hållbar plattform, organisation och struktur för de frågor vi arbetar med.

- Vi vill bygga upp varumärket, sätta Fjällvägen på kartan.
- Vi vill jobba för att fler satsningar och prioriteringar görs längs stråket som förbättrar infrastrukturen och då i sin tur gynnar näringslivet i stor.
- Vi vill att nätverket/plattformen ska bli större. Mer input och engagemang från näringslivet. Medvetenheten om Fjällvägens roll, projektets uppdrag och näringslivets ansvar ska öka.
- Vi vill hitta en organisationsform som är hållbar i ett långsiktigt perspektiv.

1.5 Ramar för åtgärds kostnad

Vi har att förhålla oss till de medel som är avsatta i regionernas länstransportplaner liksom de statliga anslag som Trafikverket erhåller för drift och underhåll. Projektet lyfter också frågan om balansen mellan anslag till nationella respektive regionala vägar. Medverkande kommuners budgetar anger också vilka ramar som finns. Möjligheterna till extern finansiering, via exempelvis interregionala projekt, för vissa åtgärder, undersöks.

1.6 Kostnader för att genomföra projektet 2012-2015

Projekt Fjällvägen har haft en budget på 4 970 000 kr under projektperioden. Ordinarie projektperiod var 2012-2014 men under hösten 2014 gjordes en omfördelning i budget, budgetposten externa tjänster behövde utökas och

investeringar minskades då, samt att en ansökan om förlängning t o m 2015-03-31 beviljades av regionerna inom befintlig budgetram. Budgetramen för resurser i projektet har innefattat egen personal, externa tjänster, investeringar och övriga kostnader. Medverkande kommuner, Söderhamn, Bollnäs, Ljusdal och Härjedalen, har bidragit med kontant finansiering samt offentlig finansiering i annat än pengar, d.v.s. arbetstid. Medverkande näringsliv, Destination Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen har bidragit med kontant finansiering. Region Gävleborg och Region Jämtland Härjedalen är de största finansiärerna och har bidragit med kontant finansiering. Budgeten redovisas i tabellen nedan.

Tabell 1. Redovisar kostnader kopplade till Projekt Fjällvägens budget för perioden 2012-2015.

Finansiering av resurserna i projektet exkl. privata bidrag i annat än pengar					
Nationell offentlig finansiering					
Kontant finansiering	År 2012	År 2013	År 2014	År 20	Totalt
Bollnäs Kommun	30 000	30 000	30 000		90 000
Ljusdals Kommun	30 000	30 000	30 000		90 000
Härjedalens Kommun	30 000	30 000	30 000		90 000
Söderhamns Kommun	30 000	30 000	30 000		90 000
Region Jämtland	195 000	270 000	270 000		735 000
Region Gävleborg	550 000	600 000	660 000		1 750 000
					0
Summa kontant finansiering	865 000	990 000	990 000	0	2 845 000
Offentliga bidrag i annat än pengar					
Bollnäs Kommun	235 000	285 000	285 000		805 000
Ljusdals Kommun	125 000	150 000	150 000		425 000
Härjedalens Kommun	125 000	150 000	150 000		425 000
Söderhamns Kommun	50 000	75 000	75 000		200 000
Summa offentliga bidrag i annat än pengar	535 000	660 000	660 000	0	1 855 000
Summa	1 400 000	1 650 000	1 650 000	0	4 700 000

Privat kontant finansiering					
	År 2012	År 2013	År 2014	År 20	Totalt
Destination Järvsö	30 000	30 000	30 000		90 000
Destination Vemdalen	30 000	30 000	30 000		90 000
Destination Funäsfjällen	30 000	30 000	30 000		90 000
					0

Summa	90 000	90 000	90 000	0	270 000
--------------	--------	--------	--------	---	---------

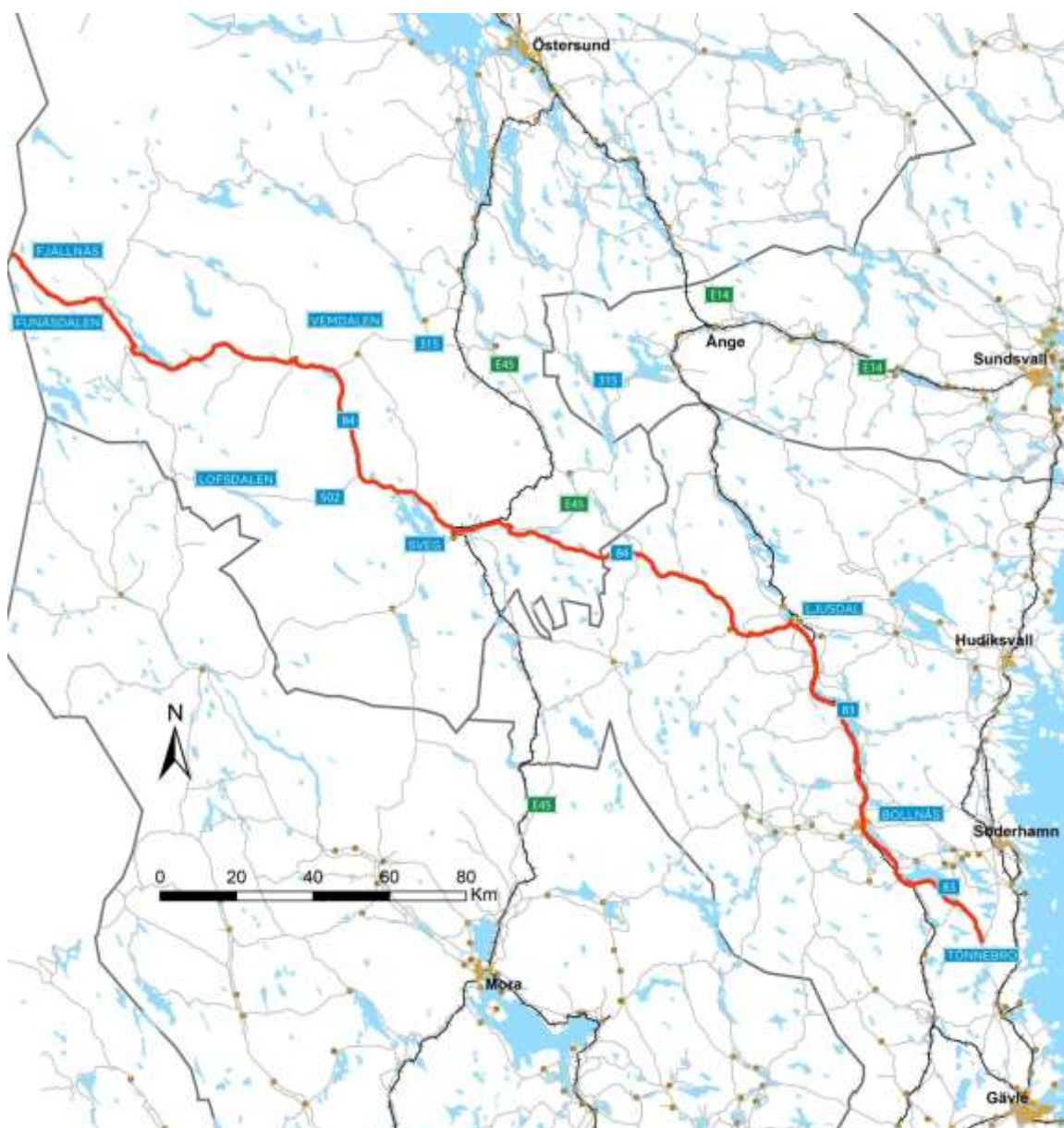
Summa total finansiering					
	År 2012	År 2013	År 2014	År 20	Totalt
	1 490 000	1 740 000	1 740 000	0	4 970 000



2. Avgränsningar

2.1 Geografisk avgränsning

Fjällvägen omfattar väg 83/84 från Tönnebro till norska gränsen och berör Söderhamn, Bollnäs och Ljusdal kommuner inom Gävleborgs län, samt Härjedalens kommun tillhörande Jämtlands län (se figur 1). Längs vägen finns flertalet större och mindre tätorter, samt ett antal populära vinter- och sommar-destinationer. En stor del av Fjällvägen löper genom vackra och natursköna Ljusnandalen. Väster om Sveg övergår landskapet allt mer i låg- och högfjällskaraktär.



Figur 1. Fjällvägen sträcker sig mellan Tönnebro och norska gränsen (se rödmarkerad sträcka i figuren). Sträckan utgörs av två riksvägar. Väg 83, delen mellan Tönnebro – Ljusdal, samt väg 84 delen mellan Ljusdal – norska gränsen.

2.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

Denna slutrapport är en sammanfattning av allt som Projekt Fjällvägen resulterat i och ska utmynna i en avsiktsförklaring till fortsatt arbete. Alla de samråd, workshops, rapporter och annat underlagsmaterial som producerats, debatterats, analyserats och förmedlats är en del av denna slutrapport.

För att få en bättre struktur i arbetet har Projekt Fjällvägen delat upp problemområdena i tre olika teman. Samma sak gäller för åtgärderna. Det handlar om *Information och marknadsföring*, *Näringsliv* samt *Vägåtgärder*. Dessa utgör en struktur för innehållet i denna slutrapport.

2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande

För att tydligare prioritera vilka åtgärder som anses allra viktigast att genomföra samt vem som ansvarar för att en eller flera åtgärder genomförs är grunden till att slutrapporten använder åtgärdsvalsstudiemetodiken. En metod vars handledning har Sveriges Kommuner och Landsting, Boverket och Trafikverket som avsändare. För Trafikverket är det ett obligatoriskt moment i tidiga planeringsskeden och för övriga en handledning för ett bra arbetssätt.



3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder

3.1 Behov, brister och problem

Sedan Projekt Fjällvägen startade har många problem, brister och behov identifierats. Stort fokus har legat på vägåtgärder, vilka till stor del belystes i Stråkanalysen från 2013. För att få en helhetsbild krävs det att blicken lyfts till andra områden, vilket Projekt Fjällvägen löst genom att studera behov, brister och problem för de övriga tematiska områdena *Näringsliv* samt *Information och marknadsföring*. Tabell 2-4 redovisar behov, brister och problem inom varje temaområde, kvalitetssäkrade och reviderade utifrån den workshop Projekt Fjällvägen arrangerade den 2 februari 2015.

Tabell 2. **Information och marknadsföring** – problem och behov med argumentation varför det anses som ett problem/behov/brist, samt om andra problem tillkommit och när i tiden resurser kan sättas in.

Problem och behov	Argumentation	Tillkommande problem	När?
Stort geografiskt område	Många aktörer som ska kommunicera. Det är en styrka med många aktörer samtidigt som det är ett hot med många viljor och olika intressen.		Pågår
Engagemang	Transportbranschen behöver involveras. Skapa sociala projekt kring t.ex. siktröjning. Incitament.		Pågår
Gemensam PR i framtiden	Samarbete tar tid. En framtida organisation som fördelar ansvar och skapar hållbarhet. Namnet Fjällvägen en gemensam destination.		Från 2015-04-01
Enhetlig skyltning/tillgänglighet	Informationstavlor på strategiska platser. Namnet Fjällvägen ska implementeras för hela sträckan. All service ska med.	Markägare, upplåtelsekostnader, skötsel.	Pågår. Tönnebro mars 2015. Söder om Kilafors dec. 2014.
Ekonomi	Årligt tillskott. Vem sköter kanalerna, organisation? Finansieringen är idag ett problem och i behov av bidrag.		2015-04-01
Lobbying/opinionsarbete	Stort behov. Riksdags- och regionpolitiker viktiga. Idag		Omgående

	finns ingen egentlig dialogpart. Dolda agendor, viktigt med rätt signaler.		
--	--	--	--

Tabell 3. **Näringsliv** – problem och behov med argumentation varför det anses som ett problem/behov/brist, samt om andra problem tillkommit och när i tiden resurser kan sättas in.

Problem och behov	Argumentation	Tillkommande problem	När?
Engagemang	Flera branscher måste med t.ex. transport. Insikten varierar inom näringslivet. Engagemang kräver tid.	Om minskat tågutbud, ökar behov av vägtrafiken.	December 2015
Offentlig/privat sektor – dialog	Stort behov av att prata med varandra. Projekt Fjällvägen en plattform som ökar möjligheten till ömsesidig förståelse och kunskap. Skapa tillgänglighet. Återkoppling till varandra.	Ökade trafikvolymmer – mycket p.g.a. turismen.	Successivt.
Behov av kontinuitet i nätverkande.	Någon måste vara sammankallande/ansvarig. Tar tid och måste få ta tid. Skapa plattformar och möjligheter till möten.	Klimatfrågan bör få större utrymme. T.ex. snöbrist i söder ger ökad turism i norr. Mer frekventa extremväder.	Omgående
Ekonomi.	Fortsatt process inom ordinarie verksamhet och ekonomiska ramar.		2015/2016
Kommunikation och info.	Prata och informera. Kunskapsöverföring. Informera från projektgruppen via näringslivsorganisation.		Omgående
Samsyn branscher.	Mycket VIKTIGT! Gods- och persontrafiken delvis motstående intressen.		
Utveckla samarbetet mellan turismens aktörer och fördjupa samarbetet med Trafikverket.	Detta kan ske via projekt. Skyltning- och belysningsfrågor behöver ökad samsyn och förståelse för behov och regelverk. Turismsamverkan på övergripande nivå. Bortse från läns- och regiongränser.		
Funktionell arbetsmarknad.	En fungerande samverkande helhet – alla transportsystem. Bra anslutningar till tåg/buss. Pendlarparkeringar för bil och cykel.	Minskat kollektivtrafikutbud.	

Tabell 4. **Vägåtgärder** – problem och behov med argumentation varför det anses som ett problem/behov/brist, samt om andra problem tillkommit och när i tiden resurser kan sättas in.

Problem och behov	Argumentation	Tillkommande problem	När?
Underdimensionerad väg. Dålig trafiksäkerhet och framkomlighet.	Mer pengar behövs från statligt håll. Utöka infrastrukturmedlen totalt på nationell nivå. Förtydliga de olika sträckorna. Dela in i delområden inom stråket.	Järnvägen. Trafikverket vill införa servicefönster 4 tim/dag i fem år. SJ kan stänga tåganslutningar vilket leder till ökat behov av en bra väg. Region Gävleborg bör driva frågorna tydligare för utvärdering av trafikåtgärder.	Pågår
Bitvis dålig vägstandard skapar barriärer och bromsar lokal- och regional utveckling.	Motormännens undersökning från sommaren 2014 visar tydliga brister i väghållningen. Gävleborg näst sämst i Sverige enligt den rapport som utkom i mars 2015.	Miljön! Fjällvägen den kortaste vägen. Många nationellt och regionalt har en bild av urbanisering och avfolkningsbygd här, brist på kunskap, och fokuserar resurser därefter.	
Medfinansiering	Medfinansierade projekt förprioriteras hos Trafikverket. "Rika kommuner" köper sig förtur.		
Koordinering av insatser, utveckla dialogen med Trafikverket.	Trafikverket Region Mitt bör lyfta resursfördelningen för det här området.		
Arbetsmiljöproblem gods- och busstransporter.	Vinterväghållning och järnvägs-/tågunderhåll. Rast och vila behövs. Anpassa underhåll.		
Dagtrafiken är det största problemet.	Bredare väg – stigningsfält. Punktåtgärder.		
Enhetlig skyltning.	Fortsatt implementering.		Pågår
Skapa samsyn och prioriteringar.	En mycket viktig faktor!		

3.2 Intressenter

Denna rapport hade inte varit möjlig att genomföra med gott resultat om det inte varit för alla de intressenter som medverkat i Projekt Fjällvägen. Sedan projektet startade har antalet intressenter som medverkat vuxit. Styrkan hos intressenterna är inte bara den gedigna sakkunskapen utan också bredden av yrkeskompetenser inom många olika samhällsorgan. Sammanfattningsvis så har intressenter från, **kommuner, destinationsbolag, övrigt näringsliv, regioner, myndigheter** och **lokala intressegrupper** involverats i Projekt Fjällvägen. Trafikverket har fungerat som samrådspart.

3.3 Befintliga förhållanden och utveckling

Befolkningsutvecklingen i kommunerna längs Fjällvägen uppvisar negativa tendenser. Befolkningsstappet varierar dock mellan kommunerna, där Söderhamns kommun haft största tappet och Bollnäs kommun minst. Ur ett demografiskt perspektiv syns den stora gruppen 40-talister, samt 1990-talets babyboom i kommunerna. Andelen barn- och ungdomar minskar i alla kommuner utom Bollnäs kommun. Generellt sätt kommer de i åldersintervallet 65 plus vara i kraftigt övertag inom varje kommun framöver och öka behovet av tillgängliga transporter och service.

Utbildningsnivån följer rikssnittet från förskola och upp till gymnasial nivå, men ligger något under rikssnittet för de med eftergymnasial examen. Det gäller för samtliga kommuner längs Fjällvägen.

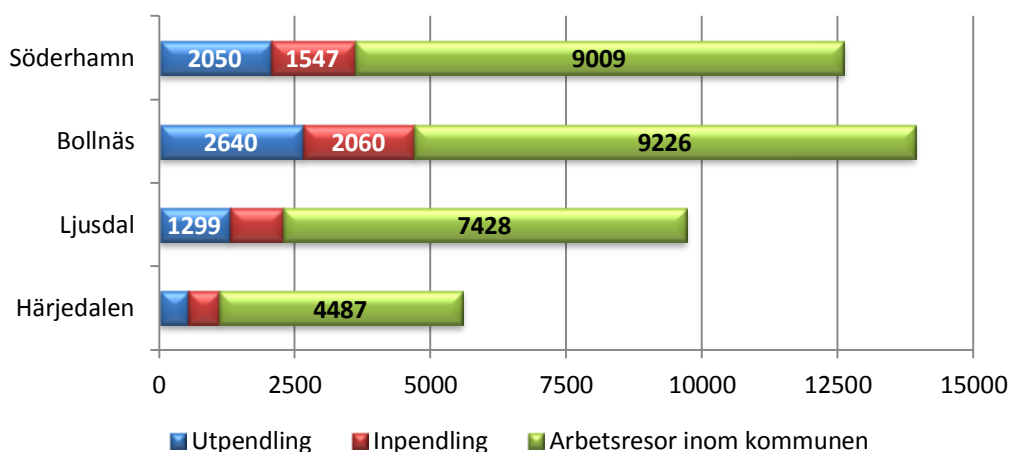


Vägstråket Fjällvägen berörs av fyra Funktionella analysregioner (FA-regioner): Söderhamn, Ljusdal, Härjedalen och Gävle. Gävle berörs inte direkt av Fjällvägenstråket, men anses på grund av sin funktion som mycket viktigt arbets- och utbildningscentra, spela en viktig roll för Fjällvägens fortsatta utvecklingspotential. Funktionella analysregioner är viktiga eftersom de utgör en stor del av regionens efterfrågade humankapital och en resursbas från vilket företag rekryterar arbetskraft. De utgör också underlag för var framtida utvecklingsinsatser och åtgärder t.ex. inom infrastruktur och näringsliv ska sättas in.

Sysselsättningsgraden är alltså starkt kopplat till hur de funktionella analysregionerna är utformade. Precis som i riket har den finansiella krisen även slagit hårt mot Jämtlands- Härjedalens och Gävleborgs län, med en tendens till minskad sysselsättning. Trots det finns en stark entreprenöranda i kommunerna kring Fjällvägen, där Ljusdals kommun sticker ut lite extra. Var femte kommuninvånare i Ljusdal är nämligen egen företagare/entreprenör.

Pendlingsutbytet mellan de berörda kommunerna sker företrädesvis på andra vägar än utmed stråket för väg 83/84. De största pendlingsflödena till och från Bollnäs kommun sker i huvudsak mellan tätorterna utmed riksväg 50, medan de största pendlingsflödena till och från Söderhamns kommun sker mellan tätorterna utmed riksväg 50 och E4.

Arbetspendlingen till och från Ljusdals kommun sker i högre utsträckning utmed väg 83/84 än i övriga kommuner, främst i form av pendlingsutbyte med Bollnäs kommun, men även ner mot Gävle. Det största pendlingsutbytet sker dock med Hudiksvalls kommun.



Figur 2. Arbetsresor till, från och inom de av stråket berörda kommunerna. Förvärvsarbetande befolkning 16+ år (år 2011) Inpendlingen i Ljusdal kommun är 979 personer och för Härjedalens kommun är ut- respektive inpendlingen 534/563. Källa: SCB

Besöksnäringen har de senaste fem åren ökat dramatiskt. Det gäller både sommar- som vinterturism. Mätt i antalet skiddagar har destinationerna i Härjedalsfjällen större omsättning än Åre!

3.4 Mål för Fjällvägen

Den samlade målbilden för Fjällvägen är bred och omfattar allt från berörda kommuners lokala mål, till regionala systemanalyser, länstransportplaner och de nationella transportpolitiska målen. En konklusion av målen pekar mot en gemensam strategi för hela regionen, med fokus på att ta till vara på besöksnäringens betydelse, säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning för medborgare och näringsliv, samt satsa på en ökad kollektivtrafik som bidrar till en funktionell arbetsmarknad. Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden.

3.5 Fjällvägens funktion

I Projekt Fjällvägens Stråkanalys gavs stor vikt att lyfta fram Fjällvägen som *"den mångfunktionella vägen"*. Det är varken skryt eller lögn att Fjällvägen är mångfunktionell, det är ett faktum! Bland mängden funktioner kan följande nämnas:

- Studiependling
- Arbetspendling
- Sjukvårdstransport
- Transporter av farligt gods
- Åkerinäring
- Fritidsturism
- Året-runt-turism
- Upplevelseväg
- Riksväg
- Nationella målpunkter (t.ex. Världsarv Hälsingegårdar)
- Internationell (sammanbinder Sverige och Norge)

Funktionerna ovan berör bl.a. näringsliv, sysselsättning, utbildning, sjukvårds-transporter, fritidsresor, fjärrresor, kommunal planering och destinations-utveckling.

Många funktioner är beroende av varandra och försvinner en funktion till följd av t.ex. brister i transportsystemet, är risken för att fler funktioner slås ut stor.

En annan viktig faktor är de samhällsekonomiska vinster som riskerar att försvinna om Fjällvägen i framtiden kommer upplevas som en oattraktiv, trafikfarlig och oframkomlig vägsträcka. Framförallt det periodvis stora flödet av besökare genererar stora inkomster lokalt. Detta gynnar både den offentliga som privata sektorn samt ökar sysselsättningen i kommunerna.

3.6 Nollalternativet – vad händer om inget görs?

Ett nollalternativ används för att beskriva en situation som uppstår när inga åtgärder genomförs. Nollalternativet i denna slutrapport utgår från de av regeringen fastställda transportpolitiska målen. Ett övergripande resonemang för vilka konsekvenser nollalternativet får på diverse funktioner följer.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning, för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt ett funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet – ett tillgängligt och jämställt transportsystem

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

Om inga åtgärder genomförs kommer det påverka flertalet av Fjällvägens funktioner negativt. Det handlar bl.a. om besöksnäring, godstransporter, jämställdhet och kollektivtrafik. Minskad tillgänglighet bidrar också till en hämmande lokal och regional utveckling, vilket skadar näringslivet, genererar en större utflyttning och orsakar demografiska rubbningar och en fortsatt stark urbanisering mot storstadsregionerna.

Besöksnäringen

Fjällvägen är av stor vikt för besöksnäringen i Hälsingland och Härjedalen. Den övervägande delen av de privata besöksresorna i området berör fjällvärlden och då särskilt skidorterna Ramundberget, Bruksvallarna, Fjällnäs, Funäsdalen, Tännaldalen, Vemdalen och Lofsdalen i Härjedalsfjällen, samt Järvsö i Hälsingland. Även sommarturismen har ökat kraftigt de senaste åren bl.a. till följd av lyckad marknadsföring och riktade satsningar från destinationsbolag och näringsverksamhet. Besöksnäringen till Härjedalen spenderade minst 1,5 miljarder kronor under år 2012 och sysselsätter omkring 1778 personer i destinationerna. Av de 60 000 kommersiella gästbäddar som finns idag planeras det för en utökning till 90 000 gästbäddar. Samma goda trend syns även i Gävleborg, där bl.a. Järvsöbacken med totalt 185 000 besökare år 2012, idag är en av Sveriges snabbast växande destinationer. En bristande kollektivtrafikplanering med få bytespunkter och begränsat med tåg/buss, bidrar till att uppskattningsvis 98 % av turisterna tar sig till destinationerna via väg d.v.s. med bil/buss. Det årliga slitaget på vägnätet och framförallt Fjällvägen är mycket stort till följd av en eftersatt kollektivtrafik och stadig ökning av turism i de båda regionerna.

Godstransporter

Fjällvägen är ett strategiskt godsstråk där vägarna 83 och 84 utgör en del av ett större transnationellt godstransportsystem. Väg 83 är idag Gävleborg läns mest trafikerade riksväg när det gäller tung trafik (NVDB-databasen) och är en liten del i ett större transnationellt godstransportsystem, men uppfyller å andra sidan en mycket viktig funktion. Fjällvägen är länken mellan andra större stråk t.ex. Europaväg 4, Europaväg 45, väg 50 och länsväg 272. Längs hela Fjällvägen finns idag över 100 åkeriföretag etablerade. Upprustningen av Gävle hamn, Sveriges fjärde största oljehamn, har och kommer att få en ökad betydelse för av- och pålastning för tung trafik. Kombinationen av arbetspendling, godstransporter och besöksnäring genererar höga trafikvolymmer med blandade fordonstyper, på riksvägar som idag inte är dimensionerad för detta. Fjällvägen har också funktionen som omledningsväg, vid stopp på t.ex. E4:an och är en av få vägar som klarar av den tunga trafiken, samt transporter med farligt gods. Den tunga trafiken väljer också oftast den kortaste vägen, vilket tydligt märks på våra vägar.

I intervjuer och yttranden har åkerinäringen lyft fram ett antal intressanta synpunkter på förbättringsförslag, för att uppnå en framkomligare väg 83/84. Övergripande eftersträvas en väg som inte bara underlättar för tung trafik, utan för alla trafikslag. Ett transportsystem som gynnar den lokala utvecklingen är livsviktig även för åkerinäringen, eftersom dessa är beroende av ett stabilt och helst växande kundunderlag.

Vägarna behöver förstärkas så att de klarar den nya bärighetsklassen, upp till 74 ton. Använd den mängd forskning och rapporter som gjorts på detta där det klart visar vilken längd och vikt som är gynnsammast för naturen, ta hänsyn till dessa och bygg om vägar och broar så att de klarar detta. Om vi ska fortsätta att vara världsledande, ur flera perspektiv - miljö, säkerhet och med andra trafikanters, måste vi fungera tillsammans som helhet.

Jämställdhet - demografi

Ett jämställt transportsystem ska svara mot både kvinnors och mäns behov. Forskning visar att kvinnor i större utsträckning än män väljer kollektivtrafik för att t.ex. studie- eller arbetspendla. Fler unga kvinnor än män söker sig till högre utbildningsnivåer, högskola och universitet. Detta är inget unikt utan ett fenomen för de flesta regioner och kommuner vilka saknar instanser för eftergymnasial utbildning. Det leder till temporära demografiska rubbningar i befolkningspyramiden, med en ökande andel äldre befolkning i en viss kommun, region. Kulturgeografiska studier visar å andra sidan att med tid tenderar de som en gång flyttat ut att önska flytta hem, till följd av individens starka koppling till den plats han/hon en gång vuxit upp. Det kan liknas vid att kommunen och regionen får tillbaka sitt humankapital med ränta. Men för att öka chanserna till att locka tillbaka "utflyttare" ökar också kravet på ett tillgängligt transportsystem med goda pendlingsmöjligheter, en kollektivtrafik som både är hållbart och pålitligt, samt ett flexibelt och levande näringsliv.

Hänsynsmålet – med fokus på trafiksäkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad.

Trafiksäkerhet

Delar av Fjällvägen, framförallt sträckan Sibö - Vallsta, väg 83 räknas till en av Sveriges farligaste vägar. Enligt en kartläggning 2011 av tidningen *På Väg*, som gavs ut av Svevia och där Trafikverket uppdrogs att lista de 55 farligaste vägarna i Sverige, fanns väg 83 med. Trafikolyckor inträffar frekvent. Ungefär var femte trafikolycka på väg 83, (19 procent) resulterar i dödsfall eller svår skada. Trafikvolymerna varierar men har mycket höga toppar under framförallt vinterns högsäsonger. Även i och omkring centrala Bollnäs uppstår höga trafikflöden. Kombinationen av arbetspendling, godstransporter och besöksnäring genererar höga trafikvolymmer med blandade fordonstyper, på en väg som idag inte är dimensionerad för att underlätta omkörningar. Det har medfört att Trafikverket vid senaste hastighetsöversynen sänkt medelhastigheten för hela Fjällvägen. Om det inte görs några större åtgärder än normal drift och underhåll, kommer Fjällvägen fortsatt ha stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Görs de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna på bekostnad av ett tillgängligt transportsystem kommer aldrig de transportpolitiska målen uppfyllas.

Miljö

Efter att hastigheten har sänkts från 90 till 80 km/h och efter att investeringar inte har genomförts på vägavsnittet har det resulterat i att trafikanterna börjat välja alternativa vägar som exempelvis E4 norrut utmed kusten mot Hudiksvall och sedan väg 84 mot Ljusdal. En längre färdväg på drygt 20 km, enkel resa.

Effekten blir att CO₂ utsläppen ökar på grund av längre, onödiga biltransporter istället för att minska i enlighet med nationella mål. Enligt den aktuella nationella planen för åtgärder i transportsystemet 2010-2021 (NTP) förväntas det totala persontransportarbetet mellan 2006 och 2014 öka med 38 procent totalt i Sverige, varav bilresandet förväntas öka med 36 procent. Smart och hållbar infrastrukturplanering med fokusering på begränsningar av transporterens koldioxidutsläpp beskrivs vara en av de viktigaste insatserna för att komma till rätta med de accelererande miljöproblemen vi ser allt fler konsekvenser av.

Gävleborg är ett av de län i landet genom vilket en mycket stor mängd trafik, så kallad transittrafik, passerar mellan Mälardalen och Härjedalens kommun i Jämtlands län. Därigenom finns det stort behov att se till att utsläppen som genereras blir så låga som möjligt. Stora satsningar inom besöksnäringen sker både i Härjedalen och i Hälsingland. Jämtland/ Härjedalen består av ett

flertal destinationer som Funäsfjällen, Vemdalen, Åre, Östersund, Lofsdalen med flera. Den inhemska marknaden utgörs huvudsakligen av Mälardalen och Mellansverige där gästerna har sin hemvist. Hela 77 % av dem reser med egen bil till destinationerna, inte för att de vill, utan därför att de inte har så många andra alternativ att tillgå. Antalet gästnätter i Jämtland/Härjedalen uppgår idag till 10,1 miljoner per år och beräknas fram till 2022 ha ökat med ytterligare ca 4,5 miljoner gästnätter. Härjedalen har 60 000 kommersiella gästbäddar idag och planerar för 80 000. Detta ger en viss uppfattning om vilka utsläppsvolymer det kan komma att handla om

Godstransporter

Åkerinäringen framhåller att långa och tunga transporter fungerar mycket bra vid längre körningar, 15 mil och längre. Om man kan lasta 4 travar virke istället för tre tar man bort en bil av fyra vilket säger sig självt, att det leder till mindre antal lastbilar på vägarna, bättre miljö och säkerhet.

För att komma framåt i utvecklingen och för att minska miljöpåverkan måste en helhetssyn råda och samordning mellan aktörer ske. Vi behöver förstå att Sverige är världsledande i den tekniska utvecklingen. För att göra det måste vi kunna utnyttja all teknisk kapacitet som finns i bilen. T ex kan tekniska axeltrycken användas mer effektivt än den görs idag, när totalvikten bestäms av avstånd mellan första och sista axel. Det går att ha en mycket bra kontroll på axellaster och lastvikter tack vare utveckling av information från luftfjädringen. Vi behöver ha en samsyn på vilka förändringar av vägar och broar som behöver göras för att möjliggöra denna minskade och förbättrade miljöpåverkan. Chaufförerna som kör dessa fordon tar stort ansvar och med rätt utbildning kan dessa vara ett föredöme ute på vägarna.

Slutsats

Sammanfattningsvis kan nollalternativet förklaras som att både hänsynsmålet och funktionsmålet måste uppfyllas för att det ska vara möjligt att nå konsensus kring multifunktionella Fjällvägen.

4. Alternativa lösningar

4.1 Förslag till tänkbara åtgärder och åtgärdstyper

Måndagen den 2 februari genomförde Projekt Fjällvägen en workshop i Ljusdal, med syfte att kvalitetssäkra de brister, problem och behov (kapitel 3.1) som identifierats under projekttiden, samt ge förslag på vilka åtgärder som ska genomföras inom de olika temaområdena kopplat till motiv, ansvar, finansiering och prioritetssklass. En sammanställning av resultatet från workshopen den 2 februari återfinns i tabell 5-7 nedan.

Nedanstående tabeller/handlingsplaner är ett resultat av samverkan och aktörerna har kommit fram till att detta bör vi fokusera på inom respektive tematiska åtgärd. Vi har valt att dela upp ansvaret i rubriker kring tänkbara Initiativtagare/Utförare och Finansiärer/Beställare.

Tabell 5. **Information och marknadsföring** – tänkbara åtgärder, samt motivering till varför åtgärden bör/ska genomföras, vem som bär ansvaret att åtgärden genomförs, finansiering och prioritet.

Åtgärder	Motiv	Initiativtagare/ Utförare	Finansiärer/ Beställare	Prio
Mobiltäckning	Tillgänglighet, konkurrensfaktor	Post-och telestyrelsen, Operatörer i samarbete med kommuner, projektledning.	Kunderna, operatörerna	Mycket hög
Marknadsföring, varumärkesbyggnad av Fjällvägen.	Fortsätta sätta Fjällvägen på kartan. Lyfta fram området med både behov och möjligheter. Kan lyftas ut som eget projekt.	Projektledning. Näringslivet Kommuner	Kommuner, näringsliv, regioner.	Mycket hög
Lobbying/opinion.	Nödändigt för att få gehör för våra frågor. Kunskapsöverföring. Är avhängigt av en långsiktig organisation efter projektet. Få med handelskammaren och åkerier. Kräver arbetsinsats och engagemang.	Projektledning, kommuner, regioner	Kommuner, näringsliv	Mycket hög
EU-projekt.	Viktigt att alla parter är med.		Kommuner, näringslivet,	Hög

	Ska undersökas	Bollnäs kommun	regioner. EU, kommuner, regioner	
Organisation.	Viktigt att prioritera, samarbete med andra org./verks. Viktigt hur projektets resultat vidareförvaltas.	Nuvarande projektorganisation	Fjällvägen etapp 2	Hög
Tillgänglighet besöksmål.	Möta de nationella målen, Strategi 2020, för besöksnäringen. Utveckling av näringen, och en konkurrensfaktor. Jmf Norge	Regioner och kommuner tillsammans med destinationerna	Nationella och regionala planer	Hög
Ett gemensamt vägnummer.	Kan bli tydligare för resenärerna.	Fjällvägenprojektet Regioner&kommuner/ Trafikverket	Länsplaner.	Låg

Tabell 6. **Näringsliv** – tänkbara åtgärder, samt motivering till varför åtgärden bör/ska genomföras, vem som bär ansvaret att åtgärden genomförs, finansiering och prioritet.

Åtgärder	Motiv	Initiativtagare/ Utförare	Finansiärer/ Beställare	Pri o
Säkrare och framkomligare resväg. Framkomlighet och trafiksäkerhet måste förbättras. En jämnare hastighetsflora.	Konkurrensfaktor, men också vissa intressekonflikter. Måste kunna fånga upp trafiken som gynnar näringslivet. Viktigt!	Trafikverket, regioner. Kommuner	Statliga anslag. länsplaner.	Hö g
Möten/dialog näringslivsorg. Fånga upp synpunkter och idéer från näringslivet.	Viktigt nätverk, Aktuellt. Kunskapsöverföring mellan aktörer, privata-offentliga.	Näringslivsorg. Samordnar inom ordinarie verksamhet. Handelskammaren, branschorganisationer, regioner	Ordinarie verksamhet.	Hö g
Initiera framtidsprojekt för ökad säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.	Norgesamarbete, utveckla stråket kust till kust, från Tönnebro till Trondheim. Viktig färdväg för turismen. Ökad lokal	Kommuner och regioner.	EU, Tillväxtverket m.fl.	Hö g

	attraktionskraft.			
Laddinfrastruktur/Snabbladdning.	Möta det ökade behovet kopplat till miljömål. Ökad konkurrenskraft.	Kraft- och nätbolag.	Privat. (EU, bygdemedel, interreg). Medintressenter, insats arbetstid, i det presumtiva projektet Green Drive Region (interreg).	
Handlingsplan för framtida arbetspendling.	Viktigt! Kompetensförsörjning. Visst underlag finns.	Kommuner Regionernas kollektivtrafikansvar.		
Utveckla samarbetet mellan turismens aktörer samt utvecklad dialog med Trafikverket.	Aktuell dialog. Kunskapsöverföring och ökad förståelse för varandras verksamheter. Utveckla idéer.	Destinationerna och Trafikverket.	Ordinarie verksamhet.	
Fortsatt kartläggning och inventering utifrån stråkets funktioner.	Gjort via stråkanalysen. Men uppdatera och hålla ajour.	Kommunerna längs stråket.		
Mobilisera näringslivet.	En del av projektplanen. Nödvändig input, förankring och engagemang.	Projektledning, Näringslivsorg. Samordnar inom ordinarie verksamhet.	Projektbudget, ordinarie verksamhet.	

Tabell 7. **Vägåtgärder** – tänkbara åtgärder, samt motivering till varför åtgärden bör/ska genomföras, vem som bär ansvaret att åtgärden genomförs, finansiering och prioritet.

Åtgärder	Motiv	Initiativtagare/ Utförare	Finansiärer/ Beställare	Prio
Väg 84. Länsgräns – Funäsdalen. Åtgärder för bättre säkerhet och ökad framkomlighet.	Beslutade åtgärder enligt länsplan. Livsviktigt att den prioriteras. Obalans mellan de ekonomiska anslagen till regionala respektive statliga Hastighetsöversyn. Anslaget fördelas enligt trafikvolym och stråkets längd.	Region Jämtland-Härjedalen.	Nationell plan/länsplan	Hög

<p>A. Väg 83, Bollnäs – Arbro</p> <p>B. Väg 83, Tönnebro – Färila (väg 84). Uppgradering av hastigheten till 100 km/tim</p>	<p>Viktigt att driva frågan.</p> <p>A. Beslutade åtgärder enligt länsplan Bollnäs-Arbrå. För lite pengar i nuvarande åtgärdsprojekt. Hotbild kring järnvägen påverkar. Stärka argumentationen. Många farliga utfarter som behöver ses över.</p> <p>B. Åtgärder för bättre säkerhet och ökad framkomlighet.</p> <p>Hastighetsöversyn. Näringslivets behov av en utvecklad infrastruktur för sina gäster, kunder, etableringar, kompetens. Stråkets mångfunktionalitet</p>	<p>Fjällvägenaktörer, Region Gävleborg/ Trafikverket.</p>	<p>Nationell plan/länsplan.</p>	<p>Hög</p>
<p>Drift-och underhållsåtgärder</p> <p>A. Öppna landskap</p> <p>B Rastplatser</p> <p>C Sikt-och utsiktsröjning</p>	<p>Ökad säkerhet och attraktionskraft längs hela sträckan. Flytta rastplats vid Norrlandporten, förslagsvis till Kilafors. Viltstängsel saknas från kommungränsen Söderhamn – Bollnäs. (TrV) Motormännens Vägkvalitetsundersökning mars 2015. Rapporten pekar ut väg 83 och 84 som de vägar med sämst standard i Gävleborgs län.</p>	<p>Enskilda markägare Fjällvägenaktörer, Kommuner /Trafikverket</p>	<p>Regional plan, Nationell plan, kommun, näringsliv, Skogsstyrelsen, arbetsmarknadsmedel.</p>	<p>Hög</p>
<p>Gemensamt vägnummer.</p>	<p>Är namnet eller numret viktigast?</p>	<p>Fjällvägenprojektet Regioner&kommuner/ Trafikverket</p>	<p>Länsplaner</p>	<p>Låg</p>

Skyltning	Ökad tillgänglighet. Informationsskyltar på gång. Jobba vidare med vägvisningsskyltar. Lobbyarbete.	Kommuner/ Trafikverket	Trafikverket	
Genomfart Bollnäs väg 83 ³ .	Behövs. Utredds nu som underlag till åtgärdsvalsstudie. Utgår från befintlig dragning.	Trafikverket, Bollnäs kommun, Region Gävleborg.	Nationell plan, länsplan, kommun.	
Förbifart Sveg Europaväg 45, väg 84 ⁴ .	Viss intressekonflikt. Infarten från Älvros behöver ses över. Detaljplan gjord för utvärdering av parkering i Sveg.	Trafikverket, Härjedalens kommun, Region Jämtland-Härjedalen.	Nationell plan, länsplan, kommun.	

³ Genomfart Bollnäs riksväg 83 utreds av Trafikverket som en åtgärdsvalsstudie. Projekt Fjällvägen kommer fortsatt bevaka resultaten och föreslagna åtgärds paket från denna utredning.

⁴ En åtgärdsvalsstudie om "Förbifart Sveg" via E45 är uppstartad av Trafikverket och kommer att fortgå under våren 2015. Studien kommer även åtföljas av två separata åtgärdsvalsstudier för delen för väg 84, Sveg – Älvros och Ytterhogdal- Rätan. Projekt Fjällvägen bevakar dialoger och resultat från pågående och kommande åtgärdsvalsstudier.

5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

5.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Som rekommendation för fortsatt arbete föreslås att nedanstående åtgärds paket inom de tre teman genomförs. Dessa grundas b.la. på genomförd workshopen i Ljusdal 2015-02-02.

5.2 Rekommenderade åtgärder och åtgärds paket

Flera av paketen berör och är avhängigt varandras temaområden. Tabell 8-10 visar varje temaområdes åtgärds paket, samt varje pakets "innehåll".

Tabell 8. **Information och marknadsföring** – slutresultatet från workshopen i Ljusdal resulterade i följande åtgärds paket.

Åtgärds paket	Rekommenderade åtgärder	Kommentar
1. Mobiltäckning/Tillgänglighet.	a. Öka tillgängligheten till besöksmål, servicefunktioner, rastplatser, laddstationer etc. b. Informations och marknadsföring	
2. Varumärkesbyggande.	a. Via sociala medier; hemsida, facebook, twitter, instagram. b. Via media: artiklar, insändare, annonser. c. Via informationsmaterial, foldrar, broschyrer, faktaunderlag, skyltar, digital information. d. Via event och mässor. e. Via nätverk, politiker, tjänstemän, organisationer.	
3. Investerings- och prioriteringsunderlag.	a. Övergripande plan för hela åtgärds paketet.	
4. EU-projekt eller andra finansieringsmöjligheter.	a. Undersöka möjligheter till andra finansieringsmöjligheter än i nuvarande projekt.	
5. Lobbyverksamhet.	b. Involvera fler branscher c. Opinionsbildning, via åtgärds paket 2a-d.	
6. Långsiktig organisation	a. Organisationsmall för framtiden. Ansvar och finansiering.	

Tabell 9. **Näringsliv** – slutresultatet från workshopen i Ljusdal resulterade i följande åtgärds paket.

Åtgärds paket	Rekommenderade åtgärder	Kommentar
1. Säkrare och framkomligare väg	<ul style="list-style-type: none"> a. Restiderna måste förkortas – konkurrensfaktor. b. Ta fram konsekvensanalys "ÅVS förbifart Sveg". 	
2. Möten/dialog mellan näringslivsorganisationer/chefer.	<ul style="list-style-type: none"> a. Mobilisering av näringslivet – skapa större samsyn. b. Involvera fler branscher. c. Utveckla samarbetet mellan turistaktörer. d. Utveckla laddinfrastrukturen. 	
3. Kontinuerlig kartläggning av synpunkter och önskemål från näringslivet.	<ul style="list-style-type: none"> a. Kontinuerlig inventering via möten mellan näringslivsorganisationer. b. Kartlägga och prioritera utifrån stråkets olika funktioner för olika branscher. 	
4. Handlingsplan för arbetspendling, kollektivtrafik, hållplatser m.m.	<ul style="list-style-type: none"> a. Koordinering av olika trafikslag. b. Öka tillgängligheten (se Paket 1, tabell 8, Information och marknadsföring). 	
5. Initiera framtidsprojekt.	<ul style="list-style-type: none"> a. Snabbladdningsstationer, laddinfrastruktur för elbilar. b. Utveckla samarbetet med turistaktörer, paketlösningar. c. Samarbete med Norge, interregionala projekt. d. Samarbetsmodell sikt- och utsiktsröjning. 	

Tabell 10. **Vägåtgärder** – slutresultatet från workshopen i Ljusdal resulterade i följande åtgärds paket.

Åtgärds paket	Rekommenderade åtgärder	Kommentar
1. Drift- och underhållsåtgärder.	<ul style="list-style-type: none"> a. Koordinering mellan enheter. b. Rastplatser och öppna landskap, samarbetsmodell sikt- och utsiktsröjning (se Paket 5d, tabell 9). 	
2a. Väg 83, Bollnäs – Vallsta. 2b. Väg 84, länsgräns – Funäsdalen bevakning av beslut, fullfölja.	<ul style="list-style-type: none"> a. Bevaka/fullfölja. b. Investeringar måste öka, opinionsarbete och kunskapsbyggande. c. Koordinering med drift- och underhåll. 	
3. Prioriterings- och investeringsunderlag.	<ul style="list-style-type: none"> a. Kartläggning och lobbying (se Paket 2c tabell 8). 	
4. Väg 83 Tönnebro – Färila (väg 84).	<ul style="list-style-type: none"> b. Höjd hastighet till 100 km/tim på lämpliga sträckor. Lyft frågan till Trafikverket och kommunerna. c. Öka trovärdigheten för hastigheter. 	

5. Hastighetsöversyn.	a. Öka trovärdigheten för beslutade hastigheter. b. Information från Trafikverket.	
6. Trafiksäkerhetsåtgärder.	a. Hastighetsöversyn b. Drift- och underhåll c. Öka investeringarna i länstransportplan (LTP). d. Öppna landskap och tillgänglighet, siktröjning, bättre rastplatser.	

5.3 Bedömning av effekter och konsekvenser

Utifrån slutrapportens utformning och resultat är det svårt att bedöma effekter och konsekvenser. Rubriken är anpassad efter en strikt upprättad åtgärdsvalsstudie och inte riktigt applicerbar i denna process. En korrekt bedömning av en åtgärd eller åtgärders effekter och konsekvenser kommer per automatik genomföras i kommande skeden t.ex. i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, vägplaner eller i kommunernas översikts- och detaljplanering.



6. Ställningstagande och fortsatt hantering

Slutrapporten är ett kunskaps- och beslutsunderlag som stöd till den fortsatta processens planering och genomförande av åtgärdspaket och åtgärder. Stygruppen för Projekt Fjällvägen föreslår att den fortsatta processen drivs vidare av nuvarande aktörer och att de ansvarar för att en plan tas fram för genomförande av åtgärdspaketen.

7. Källor

Ramböll Sverige AB (2013). *"Stråkanalys, Projekt Fjällvägen"*.

Projekt Fjällvägen (2014). *"Hänt och händer i Projekt Fjällvägen – ett vinnande stråk genom samverkan"*.

Projekt Fjällvägen (2012-2015). *"Handlingsplaner"*.

Workshop (2015). *"Workshop enligt åtgärdsvalsstudiemetoden"*, Ljusdal 20150202.

8. Bilagor

Bilaga 1. Indirekta och direkta resultat av projektets process och samverkansarbete.

Bilaga 2. Organisationsöversikt.

Bilaga 3. Resurser i budgeten.





**SÖDER
HAMN!**

KONTAKT

Projektledare

Vibeke Sjögren Ottosson

Samhällsbyggnadskontoret

Bollnäs Kommun

vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se

0278-252 26 / 070-190 96 39

www.fjellvagen.se, www.facebook.com/fjellvagen

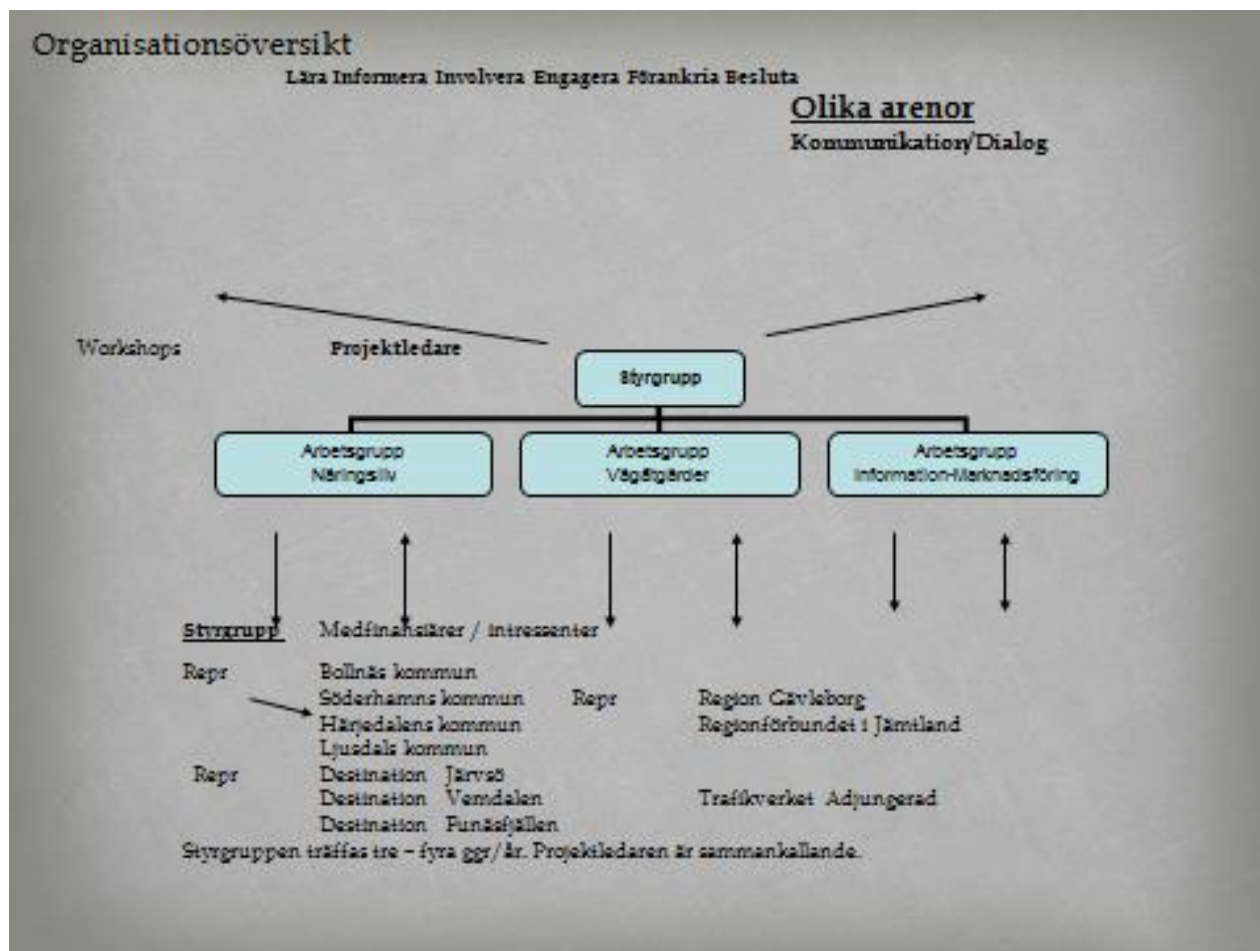
Följ oss på Instagram @fjallvagen och twitter @Fjellvagen



Indirekta och direkta resultat av projektets process och samverkansarbetet

- Sätter Fjällvägen på kartan – bygger varumärke.
 - Nätverkande, river barriärer, bidrar till helhetssyn, kunskapsbyggande.
 - Producerar kunskap.
 - Skrivelser och presentationer för både specifika målgrupper och allmänhet som lett till fördjupad kunskap hos aktörer internt och externt samt nya kontakter.
 - Informations- och marknadsmaterial, annonser, redaktionellt material.
 - Dialog och kunskapsöverföring med Trafikverkets olika enheter utvecklas. Koordinering av insatser och kommunikation tydliggörs.
- Fortsatt kunskapsöverföring mellan samverkansparterna via arbetsgruppmöten.
- Fler nätverk och kontaktytor för näringslivet och kommunerna synliggörs. Fler kontakter på ett nationellt plan där Fjällvägenområdet synliggörs och de frågor projektet lyfter ventileras. Nationellt intresse för vårt samverkansarbete.
- Många effekter och resultat av Fjällvägens utvecklings- och samverkansarbete är svåra att mäta och synliggöra på kort sikt
- Siktröjningsinsatser genomförs längs riksväg 83 i samarbete med Skogsstyrelsen och Trafikverket och dess entreprenörer. Fjällvägen har pekat ut strategiska platser för röjning. Allt för bättre säkerhet, tillgänglighet och en bättre upplevd väg. En modell för fortsatt arbete bör tas fram.
- Informationsskyltar och bildspel i Tönnebro samt logotypeskyltar längs vägen. En skylt söder om Kilafors på plats. En per kommun ska upp. Genomförande vår 2015. I Härjedalens nya skyltprogram finns Fjällvägenlogotypen med på kartor och informationsskyltar.
- Översyn och samverkan laddinfrastruktur, strategi och struktur. Medintressenter, insatser i arbetstid, i det presumtiva interregionala projektet Green Drive Region.
 - S.k. åtgärdsvalsstudier genomförs för åtgärdspaketet/stråken inom länsplanen vad gäller investeringar för riksväg 83/84 i Region Gävleborg. Färdigställande av vägplaner 2015-16, byggnation 2017-18.
 - På underhållssidan är beläggningsarbeten genomförda på delar av riksväg 83, Ljusdal-Järvsö, Vallsta samt sträckan Kårböle – Ljusdal på riksväg 84. Nästa år står sträckan Kramsta-Lörstrand, riksväg 83 på tur.
 - Status angående riksväg 84 och åtgärdspaketet i Jämtlands län är följande: Trafikverket tittar över hastigheten på rv 84 med ambition att höja till 100 km/h på vissa sträckor. Har avsatts 75 mkr i LTPn, Fjällvägenprojektet bidragit till omfördelning av pengar. Det troliga (ännu ej bestämt) är att först åtgärda sträckorna Kårböle-Ålvros och Hede-Långå. Därtill kommer troligtvis ytterligare någon sträcka.

Organisationsöversikt



Projekt Fjällvägens stygrupp

Ordinarie	Ersättare
Tony Stark, Bollnäs kommun	Peter Eriksson
Stefan Färlin, Ljusdals kommun	Rolf Berg
Annika Myhr, Härjedalens kommun	Ville Welin (t.o.m. juni 2014), Thony Gustafson (fr.o.m. augusti 2014).
Johnny Olofsson, Söderhamns kommun	
Peter Augustsson, Destination Järvsö	Maja Frost
Hans-Olof Törnberg, Destination Funäsfjällen	Jonas Kojan
Kristina Kristoffersson, Destination Vemdalen	Torgny Svensson
Lena Andersson, Region Gävleborg, (T.o.m. ht-13).	Anna Beminge Linde (t.o.m. ht-13)
Jan Molde, Region Jämtland Härjedalen	Jan O Rönngren

Resurser i budgeten

13. Resurser i projektet					
13.1 Kostnader	År 2012	År 2013	År 2014	År 20	Totalt
Personal	570 000	620 000	620 000		1 810 000
Köp av tjänst	150 000	195 000	275 000		620 000
Lokalkostnader					0
Investeringar	70 000	80 000			150 000
Övriga kostnader	165 000	185 000	185 000		535 000
13.2 Intäkter i projektet					
Intäkter i projektet (avgår)					0
Faktiska kostnader	955 000	1 080 000	1 080 000	0	3 115 000
Offentliga bidrag i annat än pengar	535 000	660 000	660 000		1 855 000
Summa totalt	1 405 000	1 680 000	1 680 000		4 970 000