

Kommuner i Samverkan för Inlandsvägen

Halmstad- Karesuando



*Halmstad, Hylte
Gislaved, Jönköping
Mullsjö, Tidaholm
Skövde, Mariestad
Gullspång, Kristinehamn
Storfors, Filipstad
Vansbro, Mora
Orsa, Ljusdal
Härjedalen, Berg
Östersund, Strömsund
Dorotea, Vilhelmina
Storuman, Sorsele
Arvidsjaur, Arjeplog
Jokkmokk, Gällivare*

INLANDSVÄGEN

*Vad betyder en uppgradering av vägen
för näringslivet och den regionala utvecklingen?*

INLANDSVÄGEN

Halmstad – Karesuando

Vad betyder en uppgradering av vägen
för näringslivet och den regionala utvecklingen?

En utredning utförd på uppdrag av tjugoåtta kommuner i samverkan av
Tyréns Infrakonsult AB och Berglund i Lund, Samhällsplanering AB

Januari 1999

Lars Nilsson
Tyréns Infrakonsult AB
tel. 042-14 42 20
e-post: lars.nilsson@tyrens

Bengt Berglund
Berglund i Lund, Samhällsplanering AB
tel. 046-211 06 60
e-post: bengt.berglund@mailbox.swipnet.se

Layout: Sara Berglund
sara.berglund@etn.lu.se

Kaserntryckeriet
Karlskrona
Januari 1999

Innehåll

Förord	5
Sammanfattning	6
Orienteringskarta.....	8
1. Syfte	9
2. Vägens användning	10
2.1 Trafikmängder längs vägen.....	10
2.2 Pendling	11
2.3 Godstrafik.....	12
2.4 Trafikarbete, reslängder	13
2.5 Kollektivtrafik längs vägen	14
3. Näringslivet utefter Inlandsvägen	15
3.1 Skogsbruksnäringen	15
3.2 Tillverkningsindustrin	15
3.3 Åkeribranschen	16
3.4 Tjänster, service	16
3.5 Turism och övrig besöksnäring	16
3.6 Sammanfattning	17
4. Kommunerna och näringslivet	18
5. Några brister i nuvarande näringslivsstruktur.....	22
5.1 Skogsbruk och träindustri	22
5.2 Turismen	23
5.3 Tjänsteföretag baserade på utvecklad IT-teknik.	23

6. En summering av näringslivets problem och önskemål.....	25
6.1 Näringslivets struktur.....	25
6.2 Tendenser för näringslivet utefter Inlandsvägen	26
7. En samverkansarena utefter Inlandsvägen.....	29
7.1 Turismen	29
7.2 Övrigt näringsliv	29
7.3 Högre utbildning	30
7.4 Kommunal och regional service	30
7.5 Kultur	30
7.6 Kollektivtrafik.....	30
8. Vägens utformning	31
Halmstad–Väg 40	32
Väg 40–Mullsjö	32
Mullsjö–Mariestad	34
Mariestad–Kristinehamn.....	36
Kristinehamn–Mora	38
Mora–Sveg.....	40
Sveg–Östersund	42
Östersund–Vilhelmina	44
Vilhelmina–Arvidsjaur	46
Arvidsjaur–Gällivare	48
Gällivare–Karesuando	50
9. Hur påverkas näringslivet av nuvarande väg?	57
10. Nationella och regionala politiska mål ..	59
10.1 EU:s regional- och strukturpolitik.....	59
10.2 Länsstyrelsernas regionalpolitiska mål	59

10.3 Transportpolitiska mål	60
10.4 Regeringsförklaringen	60
11. Hur bör vägen och vägsystemet se ut? ..	61
11.1 Samhällsutvecklingen i stort.....	61
11.2 Näringslivets utveckling	62
11.3 Behoven skiftar längs vägen.....	62
11.4 Tekniska aspekter	62
11.5 Samverkan mellan väg och järnväg	63
11.6 Samverkan väg/flygplatser	64
11.7 Kollektivtrafikens förutsättningar	64
11.8 Vilka krav ställer nollvisionen på Inlandsvägen?	64
11.9 Miljöfrågor	65
11.10 Turismen.....	65
11.11 Försvarsfrågor.....	65
12. Behovet av upprustning	67
12.1 Det fattas fortfarande en länk	67
12.2 Är Vägverkets målstandard tillräcklig?	67
12.3 Behovet av upprustning gentemot Vägverkets målstandard	67
12.4 En bred väg räcker inte	68
12.5 Vad behöver göras och vägen dit (strategi)	69
13. Effekter av en upprustning.....	70
14. Slutsatser och rekommendationer	72
14.1 Sammanfattande slutsatser.....	72
14.2 Rekommendationer.....	74
Bilaga 1	75
Bilaga 2	79

Förord

Inlandsvägen med läge mitt i landet från Halmstad i Halland till Karesuando i Norrbotten är en kommunikationsled som kommer att spela en allt viktigare roll för utvecklingen av Sveriges inland.

I anslutning till arbetet med 1990-talets trafikpolitik bildades en ekonomisk förening, ”Inlandskommunernas Ekonomiska Förening” (IEF), av de tjugo nordliga kommunerna med syfte att främja inlandets utveckling med Inlandsvägen och Inlandsbanan som ryggrad. Ett sekretariat bildades, och styrelsen fick sitt säte i Östersund. IEF har i samarbete med regionala och lokala myndigheter utarbetat ett antal utredningar och sammanställt material för att belysa frågor rörande betydelsen av trafiksystemets upprustning.

I mitten av 1990-talet togs initiativet till en intresseorganisation för Inlandsvägens södra avsnitt, ”Kommuner i Samverkan för Inlandsvägen Syd”. Kommunerna från Mora till Halmstad reagerade mot att 1992 års Infrastrukturproposition och Vägverkets långtidsplan 1994–2003 inte upptog delar av Inlandsvägens sydliga sträckning såsom en stamväg. Länken mellan Johannisholm (Mora) och Kristinehamn saknades, liksom insikten att Inlandsvägen i hela sin längd utgör ett samlande stråk för ett nätverk av vägar genom Sveriges inland.

Efter en uppvaktning för Vägverkets ledning togs initiativ att bilda en arbetsgrupp och göra en allsidig utredning om betydelsen av Inlandsvägens södra del. År 1995 framlades en sådan utredning med titeln *Allsidig utredning om Inlandsvägens betydelse*. Härfter genomfördes med utredningen som underlag ett flertal uppvaktningar inför centrala och regionala myndigheter, bl.a. riksdagens trafikutskott, Kommunikationsdepartementet, länsstyrelser, Vägverket samt

Kommunikationskommittén. Vid uppvaktningarna påtalades behovet av att studera hela Inlandsvägen från Halmstad till Karesuando, samt att spegla vägens tekniska status i olika delområden gentemot de behov och krav på framkomlighet, trafiksäkerhet etc. som näringslivet ställer.

Föreliggande utredning, *Inlandsvägen Halmstad–Karesuando*, har utarbetats av de två samverkande organisationerna för Inlandsvägen. Målet är att få till stånd åtgärder för inlandets utveckling genom att påvisa Inlandsvägens betydelse för näringslivet i landet, samt vilket behov av upprustning som föreligger.

Utredningsarbetet har utförts av Lars Nilsson på Tyréns Infra-konsult i Helsingborg samt Bengt Berglund, Berglund i Lund, Samhällsplanering AB i Lund. Utredningsarbetet har letts av en arbetsgrupp som representerar de ingående kommunerna.

Sammanfattning

Avsikten med denna utredning är att diskutera och sammanställa behovet av upprustning längs Inlandsvägen kopplat både till Vägverkets planering och betydelsen för näringslivet. Utredningen, som bygger på statistik, aktuella utredningar, egna intervjuer och inventeringsresor längs vägen, ska också belysa vägens betydelse för näringslivet med nuvarande utformning och efter en upprustning. Med ledning av det material som kommit fram i utredningsarbetet kan följande konstateras:

– Det finns ett stort behov av upprustning längs Inlandsvägen

Ungefär hälften av Inlandsvägen har en klart otillräcklig bredd. Nuvarande 6–6,5 m är för smalt för tung trafik och turisttrafik med buss, husvagn eller husbil. En smal väg i kombination med dålig vägyta medför ökad risk för olyckor.

Ungefär 30% av vägen har en bredd som ligger på gränsen till låg standard. Nuvarande 7–7,5 m är för smalt för tung trafik. Vägbredden förutsätter att vägytan är i mycket gott skick.

Sammantaget har ungefär 30% av Inlandsvägen betydande brister vad gäller vägytans beskaffenhet. Spårbildning, sprickor, ojämnheter, dålig asfalt och gupp medför ökade fordonskostnader och risk för olyckor. Bristerna är större i den norra delen. Linjeföringens brister försämrar framkomligheten och ökar olycksriskerna. Cirka 20% av Inlandsvägen behöver förbättras.

Trafikantservicen behöver förbättras genom enhetlig numrering i söder, fler rastplatser samt bättre information kring service och sevärdheter.

Vägen har generellt sett dålig "kontakt" med omgivande landskap. En alltför smal väg försvårar där det finns möjligheter till utblickar m.m.

– Inlandsvägen har en låg prioritering i investeringsplaneringen

Prioriteringar som gjorts i den nationella väghållningsplanen innebär satsningar på högklassiga vägförbindelser mellan landets tre storstadsregioner, mellan Stockholm och Oslo samt mellan Stockholmsregionen/Mälardalen och Norrland via kusten (E4).

Sammantaget innehåller planerna investeringar längs Inlandsvägen på drygt en miljard under den närmaste tioårsperioden. Med nuvarande investeringstakt kommer det att ta mer än hundra år innan Inlandsvägen får fullgod standard.

– Inlandsvägens tekniska kvalité medför överkostnader som företagen inte själva kan påverka och som begränsar möjligheterna till utveckling och överlevnad

Ungefär 30% av Inlandsvägen har påtagliga brister i vägytans beskaffenhet. Många företag drabbas således av överkostnader som påverkar deras finansiella uthållighet och möjligheter att utveckla nya produkter. Svårigheterna ökar ju längre norrut man kommer. Den långväga trafiken (exporten) drabbas extra hårt.

– Turistnäringen är en viktig basindustri för inlandet. Inlandsvägens tekniska kvalité gör att turister lämnar vägen

Vägytans dåliga beskaffenhet har redan medfört att bilturister och turistbussar lämnar Inlandsvägen. Bortfallet av tyska turister beräknas exempelvis till ca 25% under 1998. Bristerna vad gäller trafikantinformation och rastplatser bidrar till att ge Inlandsvägen sämre status som turistväg.

– En upprustning av vägen skapar en påtaglig potential för en positiv regional utveckling

Inlandsvägen är på långa sträckor i så dåligt skick, särskilt norröver, att den hämmar näringslivets utveckling. Företagen måste i alltför stor utsträckning ägna sig åt transportproblem. En upp-

rustning av Inlandsvägen kan ge betydande kraft åt en utveckling av turistnäringen, vilket är särskilt intressant eftersom ökad turism är något som gagnar samtliga kommuner längs vägen.

Inlandsvägen är ofta det enda alternativet eftersom järnväg många gånger saknas eller inte kan erbjuda tillräckligt goda transportmöjligheter. En ökad förädlingsgrad medför större behov av förbindelser i nord-sydlig riktning.

En uppgradering av Inlandsvägen handlar både om fysiska och mentala förändringar. Nätverkstänkandet behöver utvecklas. Planeringen går ofta i historiska banor. I norr planerar man exempelvis gärna längs älvarna och kusten. Satsningar längs Inlandsvägen stärker både fysiska och sociala nätverk.

– En upprustning medför lägre kostnader för såväl person- som godstransporter

Lägre reskostnader och bättre reskomfort kan medverka till regionförstoring genom att medborgarna accepterar en längre resa till arbetet eller till en neddragen offentlig service.

– Investeringar längs Inlandsvägen bidrar till att uppfylla de mål som formulerats i vägplaneringen. En satsning på Inlandsvägen innebär en starkare betoning av aspekterna miljö och regional utveckling

Inlandsvägen har mycket få konflikter med natur- och kulturvärden. Tvärtom kan man påstå att en satsning på Inlandsvägen kan bidra till att undvika konflikter inom andra områden, exempelvis längs Göta älv-dalen och öster om Vättern.

Inlandsvägen erbjuder korta resvägar, vilket minskar transportarbetet och därmed utsläppen. Trafiken går dessutom helt utanför de hårt miljöbelastade storstadsområdena.

Det finns en stor potential för utveckling. Inte minst inom turistnäringen. En samverkansarena är redan etablerad mellan kommunerna längs vägen. Arenan inrymmer samverkan mellan

flera transportslag, eftersom den innehåller både väg och järnväg (Inlandsbanan) och flera kommunala flygplatser med statligt stöd. Arenan går också över gränserna, exempelvis vid Halmstad mot Jylland, vid Östersund och Storuman mot Norge, vid Gällivare mot Finland och norra Ryssland.

Utredningen ger följande **rekommendationer**:

1. Genomför en upprustning av Inlandsvägen som i ett första steg innebär att avsnitt med dålig vägyta eller dålig linjeföring byggs om till önskvärd bredd. Upprustningen bör även omfatta vägvisning, rastplatser och åtgärder som stärker sambandet med omgivande landskap.
2. Genomför upprustningen inom ramen för ett regionalt utvecklingsprojekt, där vägombyggnaden samordnas med andra insatser. Projektet bör utgå från en helhetssyn där alla näringar och alla transportslag beaktas. Turismen kan fungera som en gemensam nämnare i ett första skede.
3. Det är viktigt att ta vara på de potentialer som ligger i en samverkan längs en lång väg. Olika förhållanden kan skapa nya tankebanor. Samverkan kring Inlandsvägen kompletterar den historiska riktningen längs älvarna.
4. Det är också viktigt att ta vara på de potentialer som finns i en samverkan mellan trafikslagen. Vägen är ofta det enda alternativet idag. En bättre väg kan ge nya möjligheter. Inlandsvägen och Inlandsbanan ska inte ses som konkurrenter. Järnväg och sjöfart måste bli tillgängliga även för inlandet.

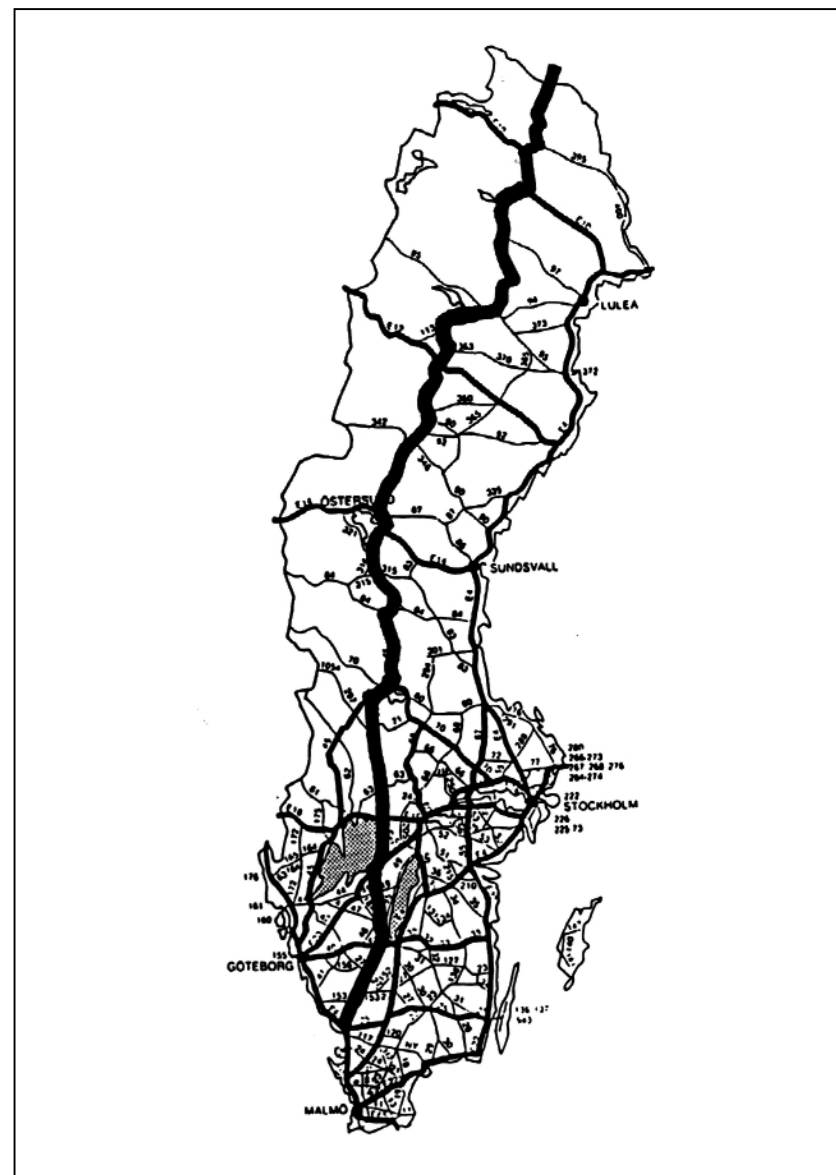
Orienteringskarta

Inlandsvägen är en 180 mil lång förbindelse som sträcker sig från Halmstad i söder till Karesuando i norr. Östersund ligger mitt på sträckan. Därifrån är det alltså lika långt till Halmstad som till Karesuando.

Som namnet antyder går Inlandsvägen genom Sveriges inland. Söder om Mora ingår vägen som en del av ett finmaskigt nätverk. Norr om Mora ökar maskvidden. Inlandsvägen blir den enda genomgående förbindelsen för inlandet i nord-sydlig riktning.

Inlandsvägen korsar de viktigaste tvärförbindelserna i öst-västlig riktning. Både Europavägar och riksvägar. Inlandsvägen får därigenom en central funktion i vägsystemet.

Bilden bredvid illustrerar Inlandsvägens sträckning och plats i vägsystemet. Bilden visar även de riksvägar och stamvägar som ingår i vägverkets planering.



Karta: Inlandsvägen genom Sverige

1. Syfte

Vid en uppvaktning av trafikutskottet ställde utskottet bland annat två frågor har kommit att prägla det gemensamma arbetet kring Inlandsvägen under den senaste tiden:

- *Vilken betydelse har vägen för näringslivet nu och i framtiden?*
- *Hur stort är egentligen behovet av upprustning?*

Frågorna är inte unika för Inlandsvägen. De finns med vid all vägplanering och ingår som en naturlig del i all regional planering.

Avsikten med denna utredning är att diskutera och sammanställa behovet av upprustning längs vägen kopplat både till Vägverkets planering och betydelsen för näringslivet. Utredningen ska också belysa vägens betydelse för näringslivet med nuvarande utformning och efter en upprustning.

Till grund för utredningen ligger statistik från kommunerna, från olika statliga myndigheter och andra organisationer som Kommunförbundet, NUTEK, aktuella väghållningsplaner, utredningar kring vägplanering och regional utveckling, egna intervjuer som redovisas närmare i bilaga 1 samt egna besiktningar och inventeringar av vägen och förhållanden längs vägen.

2. Vägens användning

2.1 Trafikmängder längs vägen

I bilden bredvid redovisas trafikmängderna utmed olika delar av Inlandsvägen. Siffrorna avser normalt sträckor mellan tätorter och avser att spegla hur stor den lite mer långväga trafiken är längs vägen. En mer detaljerad redovisning av trafikmängderna finns i kapitel 9.

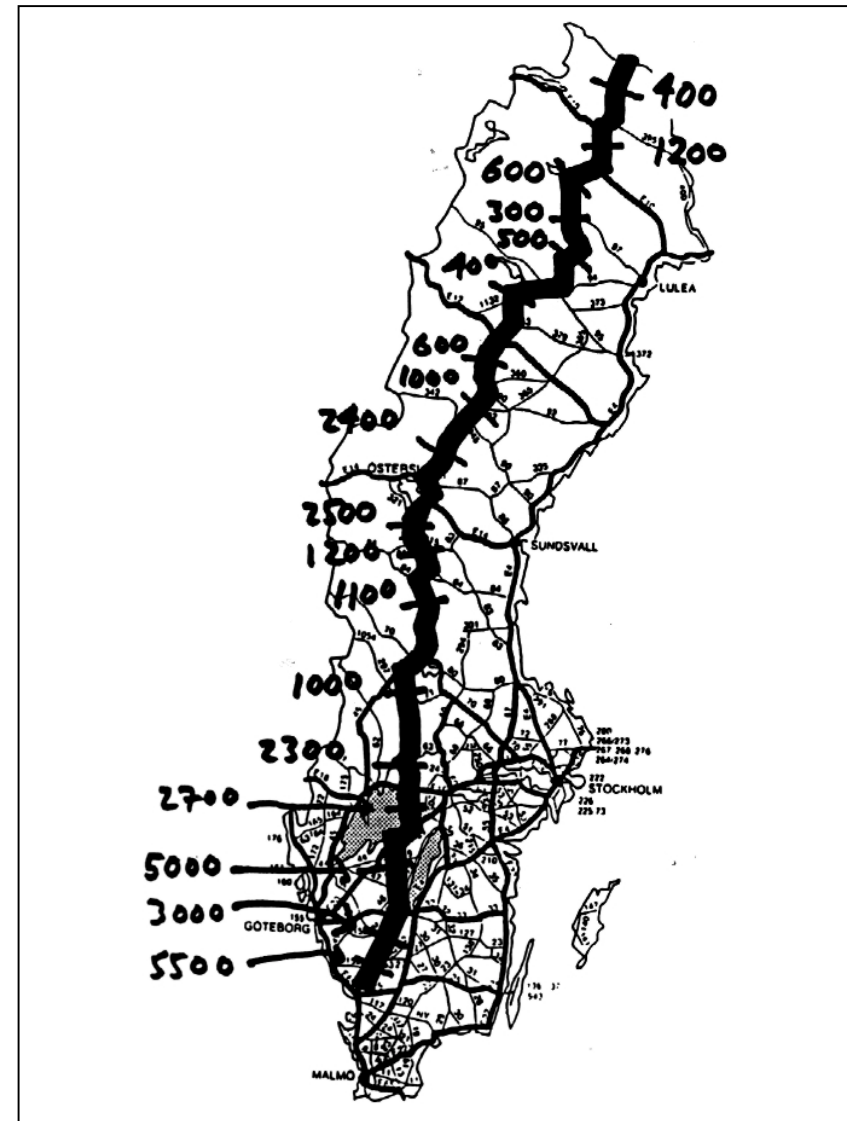
De mest belastade avsnitten längs Inlandsvägen återfinns i söder, där trafikmängden uppgår till 5 000 fordon per dygn eller högre på vissa tätortsnära avsnitt.

På avsnittet mellan Mariestad och Filipstad uppgår trafiken vid Mariestad till närmare 3 000 fordon per dygn, närmare Filipstad något lägre. Vid Inlandsvägens mittpunkt, Östersund, återfinns samma trafiknivå som mellan Kristinehamn och Filipstad, d.v.s. ca 2 500 fordon per dygn.

Norra delen av Inlandsvägen har lägre värden, mellan 300 och 1 000 fordon per dygn.

Trafiksiffrorna anger den genomsnittliga trafiknivån och avspeglar således inte de variationer som finns under året. Inlandsvägen har stor betydelse för turismen, vilket innebär att belastningarna ökar markant under semesterperioden och i samband med vinterloven.

Mätningar norr om Halmstad visar att sommarturismen mer än väl kompenserar bortfallet av arbetspendling. Trafiknivån är högst under juli månad. Norr om Kristinehamn är förhållandet detsamma. Där har även uppmätts trafiktappar, som under sportloven ligger mer än 2,5 gånger högre än årsgenomsnittet.

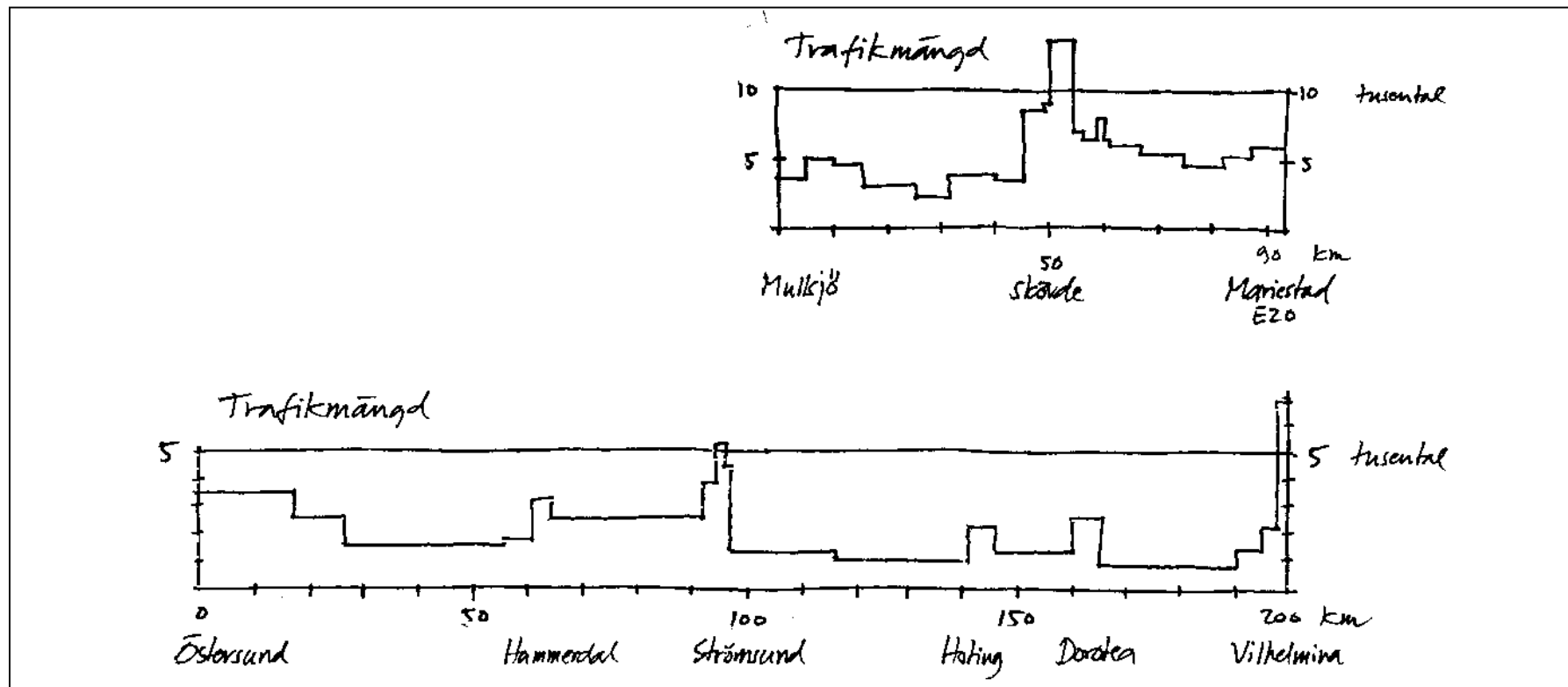


Karta: Trafikmängder

2.2 Pendling

Trafikmängderna ökar i närheten av tätorterna som följd av den pendling som finns till de större tätorter som finns längs vägen. En del av trafikökningen sammanhänger också med service- och inköpsresor till den större tätorten.

I bilderna bredvid redovisas exempel på hur trafiken varierar på avsnitten förbi Skövde respektive avsnittet mellan Östersund och Vilhelmina.



Figur: Exempel på redovisning av trafikmängd på delar av Inlandsvägen

2.3 Godstrafik

Den tunga trafikens andel ligger normalt på ca 10%, men varierar naturligtvis längs vägen, bland annat beroende på förekomsten av skogsbruk och skogsindustrier.

Lastbilarna utför ett betydande transportarbete, vilket kan illustreras av bilden bredvid som är hämtad från ett delunderlag i utredningsarbetet för Inlandsbanan. Bilden speglar endast förhållandena kring den norra delen av Inlandsvägen.

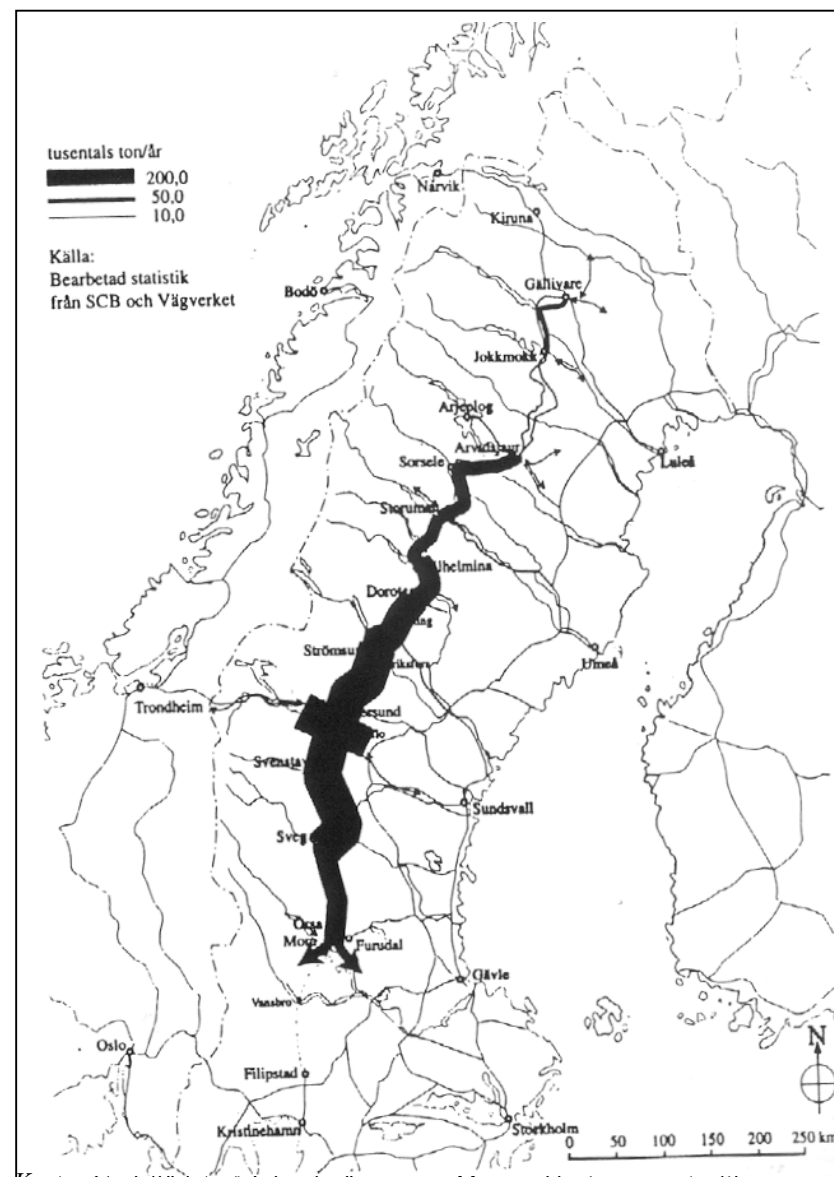
Söder om Östersund uppgår godsflödet till ca 1 miljon ton per år, vilket motsvarar ca 300 lastbilar per dygn.

Längs väg 26 är godsflödet ungefär dubbelt så stort. Godsflödet samvarierar således i stort sett med persontrafikens omfattning.

Inlandsvägen används också för långväga godstransporter, bland annat mot kontinenten via hamnarna i södra Sverige. Räknat från en brytpunkt vid Mora är Inlandsvägens södra del den närmaste vägen till hamnarna mellan Halmstad och Karlskrona.

En stor del av de genomgående transporterna längs Inlandsvägens norra del utgörs av norska godstransporter främst mellan de norra och södra delarna av Norge men också transittrafik från norra Norge till kontinenten. Totalt bedöms att norgetrafiken uppgår till 120 000 ton årligen, vilket motsvarar ca 25 lastbilar per dygn.

De norska lastbilarna kommer bland annat in via Karesuando och via Riksgränsen/E10. Sambandet via E14 till frihamnen i norska Mo i Rana kan också vara intressant att notera. Ökad godstrafik via denna hamn gör att Storuman blir intressant som knutpunkt för Inlandsvägen.



Karta: Godsflödet på Inlandsvägen norr Mora exklusive norgetrafiken

2.4 Trafikarbete, reslängder

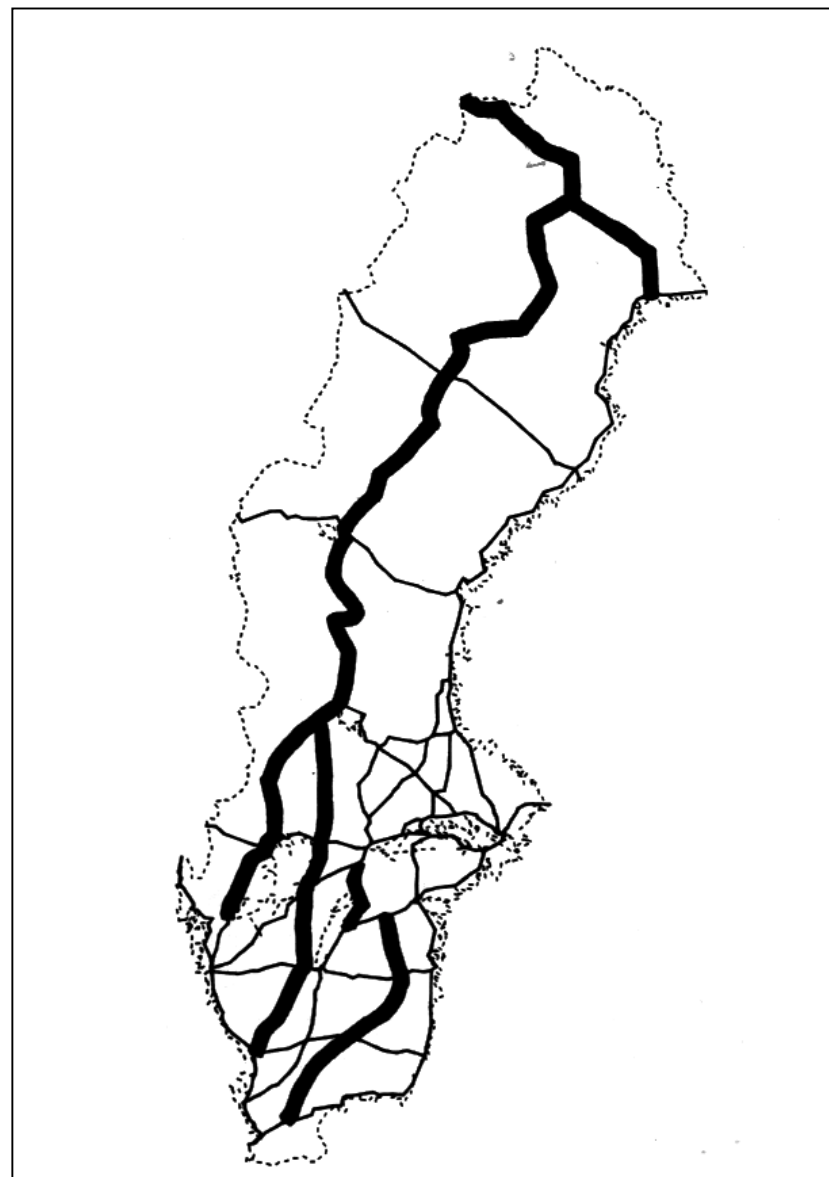
Det har inte varit möjligt att få fram något material som specifikt visar på vilka reslängder som finns i kommunerna längs Inlandsvägen. Material från den nationella resvaneundersökningen visar att reslängderna *på länsnivå* är förhållandevis lika inom olika delar av landet. Tabellen nedan ger några exempel för resor med bil.

Län	Totalt km/person	Arbetsresor km/person
Stockholms län	30	10
Göteborg och Bohus	28	11
Halland	31	13
Skaraborg	27	8
Värmland	35	9
Dalarna	27	9
Jämtland	28	10
Norrbotten	33	13
Samtliga	30	11

På länsnivå finns det inget enkelt samband mellan Ortsstrukturens täthet och hur långt man reser varje dag. Det finns dock en tendens till att resorna i norra delen av landet är längre än i övriga delar av landet. Materialet speglar dock förhållandena på länsnivå och heller inte enbart förhållandena utmed Inlandsvägen.

Inlandsvägens betydelse för långväga trafik kan illustreras med en bild hämtad från Vägverkets utredning *Gemensamma vägar*. Bilden redovisar stråk som domineras av långväga flöden. Inlandsvägen är med i hela sin sträckning (avsnittet Svappavaara–Karesuando ingick inte i Vägverkets utredning).

Nära 90% av trafikarbetet norr om Östersund utgörs av resor som är längre än 20 mil.



Karta: Stråk dominerade av långväga flöden

2.5 Kollektivtrafik längs vägen

Både regional och långväga busstrafik förekommer längs Inlandsvägen. Inlandsexpressen är exempel på en långväga busslinje som går mellan Gällivare och Östersund respektive Mora och Östersund.

Hela sträckan mellan Gällivare och Östersund trafikeras av den så kallade Inlandsexpressen med en tur om dagen (per riktning). Mellan Dorotea och Östersund går det fyra turer per dag och riktning. Dessutom finns det en linje Umeå–Dorotea–Östersund och en mellan Hoting och Östersund.

Mellan Östersund och Mora finns det två dagliga genomgående förbindelser via Inlandsexpressen. Sträckan mellan Östersund och Sveg har tre.

Söder om Mora används Inlandsvägen i mindre utsträckning för regional linjetrafik med buss. Mellan Kristinehamn och Lesjöfors finns en linje med 3 turer. Delar av sträckan har tätare trafik. Mellan Kristinehamn och Storfors går det exempelvis 10 turer på vardagarna.

Mellan Mariestad och Skövde finns det tät busstrafik, liksom mellan Tidaholm och Skövde. Regional busstrafik förekommer också mellan Hyltebruk och Halmstad.

Långväga busstrafik går Halmstad–Jönköping–Stockholm, från Jönköping mot Kristinehamn/Karlstad samt från Göteborg via Mariestad mot Sälen och Mora (veckoslutstrafik).

3. Näringslivet utefter Inlandsvägen

Inlandsvägen passerar genom en stor del av Sverige, och olika områden som den passerar uppvisar mycket skilda förhållanden. Detta innebär en stor mångfald vad beträffar topografi, natur, befolkningstäthet, näringsliv etc. Av särskild betydelse är att vägen sammanbinder landets viktigaste skogsområden, vilket gör Inlandsvägen till en ur nationell synpunkt viktig transportled för tung godstrafik. Ett annat genomgående förhållande är turistnäringens betydelse utefter Inlandsvägen.

Även näringslivet utefter Inlandsvägen präglas av stor mångfald. Det gäller såväl branschspridning, huvudmannaskap och företagsstorlek. Av tradition intar storföretag inom branscherna råvaruproduktion och tillverkningsindustri en viktig position. Detta gäller särskilt inom skogsbruk och gruvdrift.

Andelen mindre företag är emellertid betydande, och antalet fåmansföretag växer snabbt både i anslutning till de större städerna och i mer glesbefolkade områden i inlandet. Som exempel kan anföras att Vansbro har 414 företag (Företagskatalogen 1998), Strömsund omkring 1 100 och Dorotea 200 företag (Företagskatalogen 1996).

3.1 Skogsbruksnäringen

Skogsbruksnäringen utgör en mycket viktig basnäring i Norrlands inland liksom i västra Svealand och Götalands inland. Skogsråvara transporteras kortare eller längre sträckor utefter Inlandsvägen till förädlingsindustrier belägna i anslutning till

denna, t.ex. pappersbruken i Bäckhammar i Kristinehamn och Hyltebruk (Stora) i Hylte kommun. I Norrland transporteras skogsråvara kortare eller längre sträckor utefter Inlandsvägen till kustlokaliserade massa- och pappersbruk. Färdigprodukterna transporteras från bruken antingen med järnväg eller per lastbil. I direkt anslutning till Inlandsvägen finns större sågverksanläggningar t.ex. i Jämtland och Dalarna.

Skogsbruket ställer stora krav på vägens linjedragning, bärighet och framkomlighet. Fordonen är tunga och breda, och de är ofta försedda med släp, vilket ger fordon på upp till 24 meters längd. Stora delar av Inlandsvägen fyller inte rimliga trafiksäkerhetskrav för en säker trafik med timmertransporter.

Skogsbrukets transporter bedöms även i ett längre perspektiv dominera den tyngre trafiken på Inlandsvägen eftersom alternativa transportslag saknas, och då Inlandsvägen har upptagningsområde såväl öster som väster om vägen.

3.2 Tillverkningsindustrin

Förädlingen av inhemska resurser, i första hand trävaror men också metaller, är en mycket viktig del av näringslivet i Inlandsvägens upptagningsområde. Inom vissa områden, bl.a. områden i anslutning till Gällivare och Östersund, Vänerområdet, Västra Götaland samt utefter Nissastigen finns en mycket betydande verkstadsindustri med omfattande export. Tillverkningsindustrin bedöms i framtiden få en än mer framträdande betydelse med ökande inslag av högteknologi.

Tillverkningsindustrins transporter har en delvis annan karaktär än skogsbrukets. Normalt är fordonen lättare, och kraven på "Just-in-time transporter" innebär högt ställda krav på framkomlighet och säkerhet. Inlandsvägens utformning och

vägbansans kvalitet svarar idag i många avsnitt inte mot industrins krav.

3.3 Åkeribranschen

Åkeribranschen betjänar såväl tillverkningsindustrin som handel och varuförsörjningen för ett stort område längs Inlandsvägen. Huvuddelen av denna trafik är regional, vilket innebär att vissa vägavsnitt, främst i anslutning till de större orterna, har en högre belastning, medan andra har relativt gles trafik. Längs vägen förekommer också långväga godstrafik och transittrafik bland annat från Norge.

Jönköping är en nationell nod för transportbranschen med ett flertal godsterminaler. Östersund har en liknande funktion med sin anknytning till Trøndelag i Norge. Åkeribranschens krav på vägsystemet är likartade med tillverkningsindustrins, vilket innebär att Inlandsvägen i många avsnitt är bristfällig.

Bilburna varutransporter bedöms öka inom stora delar av Inlandsvägens upptagningsområde. Detta gäller såväl den regionala som den genomgående trafiken.

3.4 Tjänster, service

Tjänste- och servicebranscherna är i huvudsak lokaliserade till de större orterna, men genom IT-teknikens utveckling har även relativt stora företag, främst s.k. "call-service", lokaliserats till mindre orter från Härjedalen och norrut. Utmärkande för många av dessa företag är att de utför tjänster som administreras och marknadsförs från storstäderna.

Tjänstesektorns transporter har karaktär av förflyttning av personer och lättare gods till och från regionala flyg- och järnvägs-

terminaler. Verksamheter av typ call-service anses av företrädare för branschen ha betydande utvecklingspotential, och då den ger sysselsättning till ungdomar och kvinnor är den mycket viktig i områden med stor brist på arbetstillfällen för dessa grupper.

I främst Arjeplog, men även i Arvidsjaur, har en betydande biltestverksamhet utvecklats under de senaste åren. Nya bilmodellers förmåga att hantera vinterförhållanden prövas både längs vägarna och inom inhägnade testområden. Testverksamheten omfattar i dagsläget ungefär 1 000 biltestare per säsong. Arjeplog och Arvidsjaur har inlett ett samarbete kring testverksamheten.

Bra vägförbindelser och tillgång till flygplats är viktigt för att kunna utveckla verksamheten vidare.

3.5 Turism och övrig besöksnäring

Turismen är en viktig näringsgren inom flera avsnitt av Inlandsvägen. Detta gäller i hög grad fjällområdet från Dalarna till Norrbotten. Andra viktiga turistområden är Väner- och Vätternområdet samt Västkusten.

Vintertid sker en stor del av turisttrafiken, särskilt inom Jämtlands-avsnittet, med buss, ofta i kombination med tåg och flyg. En ökande andel av trafiken är den långväga från den europeiska kontinenten. På grund av den bristande kvaliteten undviker emellertid många bussföretag, t.ex. från Tyskland, Inlandsvägen. Istället går trafiken på den starkt trafikerade E4:an. En stor del av resorna till fjällanläggningarna sker emellertid med privatbilar, och denna trafik är särskilt tät vid veckosluten.

Turisttrafiken sommartid har en annan karaktär. Målpunkterna är, utöver fjällanläggningarna, ett stort antal mindre anläggningar i form av campingplatser, stugbyar och pensionat liksom olika turistiska sevärdheter. Resorna sker i dominerande utsträckning

med personbil. Utvecklingspotentialen för sommarturismen bedöms stor, särskilt vad gäller turister från den europeiska kontinenten.

Inlandsvägens attraktivitet för turisttrafiken är försummad, och vägens linjedragning och tekniska kvalitet utgör en direkt hämsko för näringens utveckling. Det gäller såväl trafiksäkerhet, turistservice som resupplevelse. Inlandsvägen passerar genom eller i nära anslutning till områden som turistiskt har mycket stor potential, men som i ringa grad annonserar sig till turisten. Detta gäller t.ex. Västergötlands kulturbygder, Vättern- och Vänerbygden samt Bergslagsområdet med sin kombination av industriell kultur och natur. Det gäller också Dalarnas och Norrlands vildmarksområden och älvdalar. Vägvisningen är otillräcklig och osystematisk, rastplatser påvra och ofta felpplacerade, och möjligheterna mycket begränsade att utanför bilen uppleva intressanta landskapsavsnitt, t.ex. älvövergångar och utsiktsplatser.

Inlandsvägen har stora möjligheter att i sig själv utvecklas till ett turistmål, vilket emellertid förutsätter en samordnad strategi för besöksnäringens anläggningar för rast, service, information och övernattning. Vidare krävs insatser för vägvisning och marknadsföring, men också för att öka trafiksäkerheten inom många avsnitt längs vägen. Samspelet med Inlandsbanan, t.ex. möjligheten att använda järnvägen i ena resriktningen med bilen transporterad och bilen andra vägen, är en intressant kombination för långvägsturister med begränsad tid.

Med insatser enligt ovan ges förutsättningar för en betydande tillväxt inom turism, vilket exempel från den europeiska kontinenten och Amerika visar. För befolkningen inom främst ledens norra del är en utveckling av turismen en fråga om överlevnad.

3.6 Sammanfattning

För näringslivet inom det svenska inlandet är en teknisk upprustning av Inlandsvägen av största betydelse. Detta gäller för såväl de traditionella näringarna som för etablering av nya med delvis andra krav på framkomlighet, service och säkerhet. Med åtgärder som tillvaratar och utvecklar de befintliga förutsättningarna kan näringslivet i Inlandsvägens omland ges en nödvändig injektion.

- Den tunga trafik som alstras av främst *skogsbruket* fordrar en transportled med stor kapacitet, trafiksäker utformning och stor bärighet. Inlandsvägens tekniska upprustning är viktig för skogsnäringens framtid. För *tillverkningsindustrin* och *åkeribranschen* är åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet angelägna för att den skall svara mot marknadens krav på "just-in-time-tjänster".
- För *tjänste- och servicebranschen* är ökad trafiksäkerhet och framkomlighet mellan centralorterna samt till regionala flyg- och järnvägsterminaler särskilt viktiga.
- För *turistbranschen* utveckling krävs såväl en teknisk upprustning av vägen, som en satsning på kompletterande anläggningar för service samt en samordning av åtgärder för marknadsföring, information och vägvisning.

4. Kommunerna och näringslivet

Näringslivets sammansättning i kommunerna utefter Inlandsvägen varierar efter den geografiska belägenheten. I de flesta av dem intar tillverkningsindustrin en mycket viktig roll.

Skogsindustrin och förädlingen av skogsprodukter dominerar, men i vissa kommuner, exempelvis Gislaved, Mullsjö, Skövde och Mora spelar *metall- och verkstadsindustrin* en viktig roll.

I högskoleorterna, Halmstad, Jönköping, Skövde och Östersund, är *tjänster inom forskning och utveckling* inom olika ämnesområden av stor betydelse för näringslivet lokalt och regionalt. Ofta har högskolorna en inriktning som nära anknyter till dominerande industriella verksamheter i omgivande regioner. Detsamma gäller för Gällivare och Kiruna, där forskning inom det sjukvårdstekniska området respektive rymdteknik spelar en viktig roll. Jönköping och Östersund är viktiga noder för den regionala och nationella varudistributionen.

Turism och övrig besöksnäring är mycket viktiga främst för fjällkommunerna i Norrland men också för t.ex. kommuner som Mora, Orsa och Halmstad.

Verksamheter bedrivna av *statliga bolag* såsom elproduktion, gruvdrift och skogsbruk är viktiga komplement till näringslivet speciellt i Norrland, och dessa verksamheter har stort behov av goda transportmöjligheter.

I alla kommuner utefter Inlandsvägen utgör *offentlig förvaltning* och *offentliga tjänster* en betydande del av arbetsmarknaden. Andelen i de större städerna är jämförelsevis mindre, medan de ofta dominerar i Norrlands inlandskommuner.

Tabellen på de följande sidorna upptar verksamheter, där de långväga transporterna av gods och personer, bl.a. turister, är av särskild betydelse. Den regionala och inomkommunala pendlingen med buss och personbil utgör i många delavsnitt en dominerande del av den totala trafiken.

Värdena i nedanstående tabell har hämtats från Svenska Kommunförbundets faktarapport 1997 *Levnadsförhållanden i Sveriges kommuner*. Följande förkortningar har använts i tabellen:

- Varuproduktion avser utöver industriell verksamhet även företag inom jordbruk, skog, fiske och rennäring samt mineralutvinning, teknisk försörjning samt byggteknik.
- Tjänsteproduktion avser företag inom handel, turism, restaurang- och hotellverksamhet. Vidare ingår företag med inriktning transport och kommunikation samt banktjänster m.m. samt fastighets- och företagstjänster. Sjuk- och hälsovård, sociala tjänster, utbildning och försvar återfinns under rubriken Övriga tjänster.

Län	Kommun	Invånare	Tendens	Näringsliv	Anmärkning
N	Halmstad	84 000	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 20%, Övrig: 7,2% Tjänster: Hand/tur: 14,2% Finans: 6,0%, Övrig: 5,9% Statliga bolag: 4,0%	Högskola Tylösand
	Hylte	11 200	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 40,2%, Övrig: 7,5% Tjänster: Hand/tur: 7,4%, Finans: 2,7%, Övrig: 4,4% Statliga bolag: 7,7%	
F	Gislaved	30 300	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 50,7%, Övrig: 5,6% Tjänster: Hand/tur: 11,2%, Finans: 2,8%, Övrig: 4,0% Statliga bolag: 2,5%	
	Jönköping	116 000	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 19,8%, Övrig: 6,0% Tjänster: Hand/tur: 15,0%, Finans: 6,9%, Övrig: 6,6% Statliga bolag: 4,6%	Högskola
	Mullsjö	7 400		Varuproduktion: Tillv.ind.: 31,4%, Övrig: 6,8% Tjänster: Hand/tur: 12,3%, Finans: 5,3%, Övrig: 5,8% Statliga bolag: 2,5%	
O/R	Tidaholm	13 400		Varuproduktion: Tillv.ind.: 35,7%, Övrig: 10,0% Tjänster: Hand/tur: 8,4% Finans: 3,5% Övrig: 3,6% Statliga bolag: 3,4%	
	Skövde	49 100	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 26,7%, Övrig: 6,4% Tjänster: Hand/tur: 11,1%, Finans: 6,0%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 3,7%	Högskola
	Mariestad	24 800		Varuproduktion: Tillv.ind.: 27,6%, Övrig: 8,4% Tjänster: Hand/tur: 9,9%, Finans: 4,3%, Övrig: 4,5% Statliga bolag: 3,1%	
	Gullspång	6 600		Varuproduktion: Tillv.ind.: 34,1%, Övrig: 12,8% Tjänster: Hand/tur: 7,1%, Finans: 1,8%, Övrig: 5,1% Statliga bolag: 3,0%	

Län	Kommun	Invånare	Tendens	Näringsliv	Anmärkning
S	Kristinehamn	26 000		Varuproduktion: Tillv.ind.: 22,7%, Övrig: 6,4% Tjänster: Hand/tur: 9,6%, Finans: 5,0%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 4,3%	
	Storfors	5 300		Varuproduktion: Tillv.ind.: 31,9%, Övrig: 11,5% Tjänster: Hand/tur: 7,4%, Finans: 3,6%, Övrig: 3,0% Statliga bolag: 3,4%	
	Filipstad	13 000		Varuproduktion: Tillv.ind.: 35,7%, Övrig: 5,7% Tjänster: Hand/tur: 8,8%, Finans: 3,3%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 4,6%	
W	Vansbro	7 600	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 27,4%, Övrig: 13,6% Tjänster: Hand/tur: 9,6%, Finans: 2,5%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 4,0%	
	Mora	21 000		Varuproduktion: Tillv.ind.: 21,3%, Övrig: 9,4% Tjänster: Hand/tur: 12,9%, Finans: 3,7%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 4,1%	
	Orsa	7 300		Varuproduktion: Tillv.ind.: 12,9%, Övrig: 13,7% Tjänster: Hand/tur: 12,6%, Finans: 3,2%, Övrig: 4,6% Statliga bolag: 5,1%	
X	Ljusdal	20558		Varuproduktion: Tillv.ind.: 12,2%, Övrig: 14,2% Tjänster: Hand/Tur: 12,3%, Finans 6,0%, Övrig: 6,4% Statliga bolag: 5,0%	
Z	Härjedalen	11 800		Varuproduktion: Tillv.ind.: 11,2%, Övrig: 13,0% Tjänster: Handel/tur: 14,1%, Finans: 6,1%, Övrig: 9,2% Statliga bolag: 4,6%	
	Berg	8 300		Varuproduktion: Tillv.ind.: 10,5%, Övrig: 13,8% Tjänster: Hand/tur: 10,5%, Finans: 3,7%, Övrig: 5,9% Statliga bolag: 6,3%	
	Östersund	60 000	+	Varuproduktion: Tillv.ind.: 11,0%, Övrig: 6,0% Tjänster: Hand/tur: 13,1%, Finans: 7,6%, Övrig: 5,7% Statliga bolag: 5,5%	Högskola

Län	Kommun	Invånare	Tendens	Näringsliv	Anmärkning
	Strömsund	14 800	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 10,8%, Övrig: 13,8% Tjänster: Hand/tur: 10,0%, Finans: 6,0%, Övrig: 6,0% Statliga bolag: 7,2%	
AC	Dorotea	3 500	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 17,7%, Övrig: 9,6% Tjänster: Hand/tur: 9,6%, Finans: 2,6%, Övrig: 5,0% Statliga bolag: 10,7%	Borgafjäll
	Vilhelmina	8 400	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 6,9%, Övrig: 11,1% Tjänster: Hand/tur: 12,1%, Finans: 2,6%, Övrig: 7,4% Statliga bolag: 8,4%	Dikanäs, Klimpfjäll
	Storuman	7 400	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 10,7%, Övrig: 10,2% Tjänster: Hand/tur: 10,6%, Finans: 4,7%, Övrig: 7,5% Statliga bolag: 10,5%	Tärnaby
	Sorsele	3 400	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 14,1%, Övrig: 10,7% Tjänster: Hand/tur: 8,5%, Finans: 2,9%, Övrig: 7,5% Statliga bolag: 8,7%	Ammanäs
BD	Arjeplog	3615	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 17,8%, Övrig: 9,5% Tjänster: Hand/tur: 11,6%, Finans: 3,0%, Övrig: 7,4% Statliga bolag: 5,3%	Jäkkvik
	Arvidsjaur	8 000	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 10,7%, Övrig: 8,6% Tjänster: Hand/tur: 11,5%, Finans: 4,5%, Övrig: 5,8% Statliga bolag: 8,6%	
	Jokkmokk	6 600	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 7,3%, Övrig: 8,0% Tjänster: Hand/tur: 8,1%, Finans: 3,3%, Övrig: 5,4% Statliga bolag: 18,3%, Vattenkraft	Kvikkjokk
	Gällivare	22 000	-	Varuproduktion: Tillv.ind.: 10,0%, Övrig: 5,1% Tjänster: Hand/tur: 10,7%, Finans: 5,0%, Övrig: 4,7% Statliga bolag: 16,8%, Gruvindustri	Dundret
	SUMMA	622 300			

5. Några brister i nuvarande näringslivsstruktur

Som framgått av föregående avsnitt finns stora variationer inom näringslivets sammansättning utefter Inlandsvägen. Mångfalden är stor i de större orterna, speciellt inom högskolestäderna. Inom de mer glesbefolkade delarna av Svealand och Norrland är mångfalden begränsad.

- I glesbygdsområden dominerar de traditionella näringarna, främst *jord-, skogsbruk* och *tillverkningsindustri* samt de som inriktar sig på lokalbefolkningens *serviceförsörjning*.
- Här spelar också *besöksnäringen*, och främst fjällturismen, en viktig roll.
- Även i kommuner som Gällivare och Kiruna, där endast partiell högskoleverksamhet bedrivs, är en avancerad *högteknologisk industriell verksamhet* i samspel med det lokala näringslivet under utveckling.
- Inom flera av de mindre kommunerna har IT-tekniken tagits i anspråk för verksamheter inom s.k. *call-centra*. Denna näring har utvecklats under de senare åren.

5.1 Skogsbruk och träindustri

Skogsbruket och förädlingen av skogsbruksprodukter har traditionellt varit, och är fortfarande, basen inom näringslivet i Sveriges skogsbygder. I direkt anslutning till Inlandsvägen finns flera stora förädlingsindustrier såsom Bäckhammars Bruk i Kristinehamn och Stora i Hylte kommun. I Östersundsområdet,

Mora- och Orsaområdet samt i Vansbro finns betydande sågverksindustrier. Vidare finns på många ställen företag som ytterligare vidareutvecklar träråvara till färdigvaror såsom snickeri- och inredningsindustrier i Mora, Svenstavik, Strömsund och Dorotea.

Utvecklingen inom förädlingsbranschen har emellertid under senare år varit svag. Antalet nedläggningar har överstigit nyetableringarna. Orsakerna till detta är flera. En viktig orsak till detta är de stora investeringar som kontinuerligt krävs inom dessa branscher samt bristen på riskvilligt kapital.

Enligt undersökningar utförda av NUTEK är antalet tillväxtföretag inom träindustrin litet. Många av företagen är starkt beroende av en dynamisk byggsektor, och då nybyggandet under flera år varit lågt, har möjligheterna att expandera, eller att över huvud hålla sig kvar på marknaden varit begränsade. Detta har särskilt drabbat de företag som är beroende av långa serier för export eller för den starkt industrialiserade byggsektorn.

Det finns tecken på en uppgång av byggnadsverksamheten i landet, främst koncentrerad till storstadsområdena samt till universitets- och högskoleorterna. Möjligheten att tillvarata den kompetens och kapacitet som finns i näringslivet utefter Inlandsvägen för att starta kvalificerade förädlingsföretag ökar härmed.

Produktionen bör inriktas mot ökad förädlingsgrad samt mot kvalitet framför kvantitet. Utvecklingen av produkter och produktionsformer bör så långt möjligt ske direkt i anslutning till verksamheterna, och om möjligt i nätverkssamarbete mellan företag, högskolor och kompletterande teknikföretag. Möjligheten till ökad export av kvalitetsvaror torde öka genom den europeiska ekonomiska integrationen.

Inlandsvägens roll som säker och snabb transportled till nya marknader kommer att öka. Samarbete för marknadsföring på

nationell och internationell nivå är en förutsättning för en positiv utveckling inom dessa branscher.

5.2 Turismen

Turismen utefter Inlandsvägen har idag en traditionell prägel och är i ringa grad kopplad till vägen som sådan. Utbudet är fragmentariskt och i ringa grad utformat utifrån de varierande upplevelser turisten kan erbjudas vid en resa utefter Inlandsvägen.

Den mest utvecklade formen för turism är den fjällanknutna, som främst byggs upp kring större vintersportanläggningar. Möjligheter att utöka och vidareutveckla fjällturismen ökar med en uppgradering av Inlandsvägen.

Sommartid dominerar den småskaliga turismen, och camping och stuguthyrning är väl tillgodosedd inom flera vägavsnitt. Standarden är varierande, främst beroende på den korta säsongen, och på att Inlandsvägen som färdled idag inte är turistiskt intressant.

Nya former av turism såsom *kulturturism* och *ekoturism* har stora möjligheter att utvecklas utefter Inlandsvägen. Laponia-området som uppförts på världsarvlistan är en resurs som kan skapa nya former för en turism som riktar sig till grupper besökare med andra förväntningar än den traditionella turistens. Motsvarande förutsättningar finns i Bergslagsområdet och även inom Inlandsvägens Västgötadel. Vätern och Vättern är i ett europeiskt perspektiv unika och i stort sett okända turistmål.

Ett samlat koncept som byggs upp kring med *resandet i sig som ett mål* kan ge möjligheter till nödvändig säsongsförlängning. Mönster för ett sådant koncept kan hämtas från utlandet.

Information, vägvisning och exponering bör spegla hela det utbud av kultur, historia, natur, sport och nöje som finns utefter

stråket från Halmstad till Karesuando. En medvetet utformad marknadsföring av ett samlat koncept Inlandsvägen/Inlandsjärnvägen är ett gemensamt nationellt intresse.

En intressant möjlighet som kan planmässigt utvecklas är att turister under flera säsonger avverkar olika avsnitt av Inlandsvägen, eventuellt i kombination med motsvarande avsnitt på de norska vägarna. Möjligheten att frakta bilen till utgångspunkten för en sådan resa och från slutpunkten kan ge en intressant kombination med turismen på Inlandsbanan.

5.3 Tjänsteföretag baserade på utvecklad IT-teknik

En betydande andel av de företag som kan karaktäriseras som tillväxtföretag återfinns inom tjänstesektorn, men även inom denna bransch varierar andelen tillväxtföretag kraftigt. Det finns till exempel fler snabbväxande företag inom vissa delbranscher. IT-baserade tjänster intar en särställning.

Inom främst Norrlands inland har flera företag som bygger sin verksamhet på IT etablerats. Med hjälp av ny teknik utförs en mängd tjänster oberoende av det geografiska läget. Genom dessa etableringar har nya arbetstillfällen, främst för ungdomar och kvinnor tillskapats i glesbygden och på mindre orter.

Potentialen för call-centra, d.v.s. företag som med hjälp av digital teknik utför bl.a. hänvisnings- och telefonväxeltjänster till företag över hela landet, anses vara stor. Flertalet av dessa företag är avhängliga av ett begränsat antal stora uppdragsgivare som oftast inte finns på orten. Tjänsterna upphandlas ofta genom anbudsgivning, varför konkurrensen ökar, vilket ytterligare accentueras genom pågående teknikutveckling.

För att minska sårbarheten är det angeläget att IT-branschen breddas och successivt omfattar även mer kvalificerade tjänster. Ett IT-företag bör ha flera ben att stå på. En samverkan i nätverk

mellan företag kan öka robustheten och skapa ett utbud av nya tjänster på ett sätt som ett ensamt företag knappast har resurser till. Samarbetet med de lokala högskolorna för vidareutbildning och produktutveckling är viktigt.

Tjänsteföretagen är starkt beroende av goda kommunikationer såväl för elektronisk trafik som för transport av personer och gods. Inlandsvägens sträckvis bristande standard lägger härigenom en hämsko för utvecklingen inom tjänstesektorn.

6. En summering av näringslivets problem och önskemål

6. 1 Näringslivets struktur

I NUTEK:s skrift *1998 års rapport om den regionala utvecklingen i Sverige* sammanfattas landets regionala utvecklingstendenser på följande sätt:

- De regionala skillnaderna mellan framför allt Stockholmsregionen och resten av landet ökar nu snabbare än tidigare. Detta beror på Stockholmsregionens mycket starka bas i den privata tjänstesektorn, vilken utvecklas bättre än andra branscher för närvarande.
- Ekonomisk tillväxt och god sysselsättningsutveckling samverkar endast i ett litet antal regioner. Utvecklingen baseras här snarare på det mänskliga kapitalet än tillgången till råvaror och anläggningskapital.
- I regionalekonomiska termer ökade de regionala skillnaderna mer under lågkonjunkturen i början av 1990-talet, än under den efterföljande konjunkturuppgången. I sysselsättnings-termer var förhållandet det omvända.
- De senare årens befolkningsminskning i många regioner beror till stor del på minskande invandring, sjunkande födelsetal och fortsatt storstadsflyttning av tidigare invandrade personer.
- Befolkningsminskningen har i vissa regioner blivit självgenererande genom stor utflyttning av kvinnor och ungdomar.

Sammanfattningen speglar hur utvecklingen, med vissa undantag, varit utefter Inlandsvägen. Perioden 1990–93 innebar för de flesta kommunerna en kraftig sysselsättningsminskning i lågkonjunktrens spår. Åren 1994–96 innebar i många fall en återhämtning, men variationerna är stora mellan branscher och regioner.

Arbetsmarknadsstatistiken är baserad på s.k. *lokala arbetsmarknadsregioner* (LA-regioner), d.v.s. områden där en omfattande pendling sker mellan bostäder och arbetsplatser. Utefter vissa stråk, t.ex. utefter de norrländska älvdalarna, bildas kedjor av kommuner som sammankopplas till en större arbetsmarknad. Denna indelning omfattar numera 81 LA-regioner i landet.

Ett nytt begrepp, *regionfamiljer*, har introducerats som underlag för 1998 års regionalpolitiska proposition. Denna indelning baseras på LA-regionerna som grupperats utefter likheter i de grundläggande produktionsförutsättningarna. Sex olika regionfamiljer redovisas med storstadsregionerna som *Regionfamilj 1*. Inlandsvägens kommuner grupperas enligt följande:

- **Regionfamilj 2** (Universitets- och högskoleregioner): Jönköpingsregionen
- **Regionfamilj 3** (Regionala centra): Halmstad/Laholm/Hylte, Skövde/Skararegionen, Karlstad/Kristinehamnsregionen, Östersundsregionen
- **Regionfamilj 4** (Sekundära centra): Gislaved/Värnamo/Gnosjö, Karlstadsregionen, Arjeplog
- **Regionfamilj 5** (Småregioner, privat sysselsättning): Härjedalen, Jokkmokk, Filipstad/Hällefors, Vansbro, Kiruna
- **Regionfamilj 6** (Småregioner, offentlig sysselsättning): Mora/Orsa/Älvdalen, Strömsund, Ljusdal, Storuman, Vilhelmina/Dorotea/Åsele, Sorsele, Arvidsjaur, Gällivare

Mullsjö ingår i LA-reg. Jönköping; Tidaholm, Mariestad och Gullspång i LA-reg. Skövde/Skara; Storfors i LA-reg. Karl-skoga; Berg i LA-reg. Östersund.

Utvecklingen av befolkning och sysselsättning inom viktiga näringsgrenar är relativt likartad *inom* de olika regionfamiljerna, medan skillnaderna *mellan* dessa är påtagliga. Nedanstående tabell illustrerar de aktuella tendenserna, i procent.

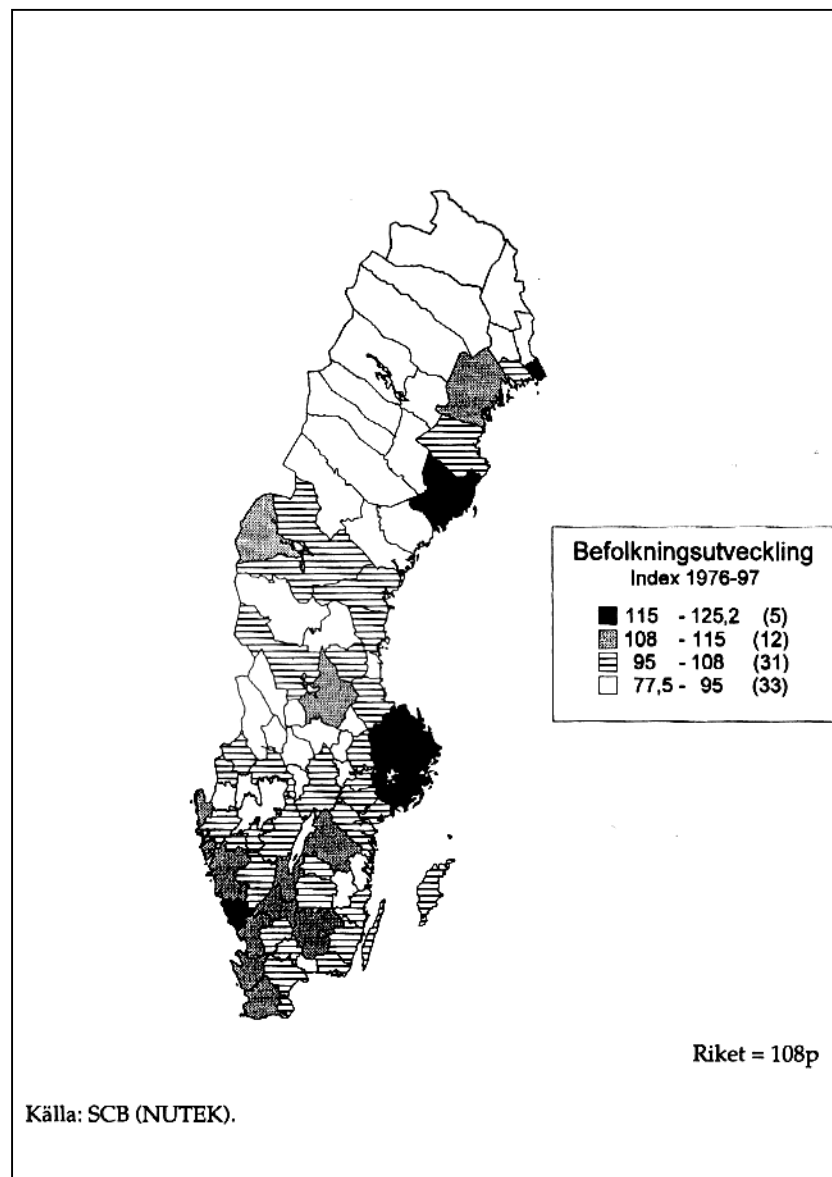
	Stockh. reg.	Regfam 2	Regfam 3	Regfam 4	Regfam 5	Regfam 6
Befolkn. utveckling	119,8	112,2	103,7	100,9	89,5	93,8
Offentlig verksamh	7,7	- 8,8	- 4,2	- 2,7	- 13,6	- 4,6
Vård, omsorg	- 3,8	- 3,1	3,5	0,1	- 0,9	- 4
Finansiell verksamh	11,7	5,3	2,8	9,6	3,3	2,0
Byggverks amhet	3,0	- 5,3	- 5,0	- 1,9	- 1,2	- 0,9
Tillverkn. industri	3,2	3,4	0,9	- 1,0	- 0,8	- 3,2
Handel, komm.	5,1	1,5	- 0,5	- 0,2	- 0,6	- 2,4
Utbildn., forskning	4,2	- 0,4	2,4	1,5	1,9	0,3

Befolkningssiffrorna i tabellen avser perioden 1976 till 1997, medan sysselsättningsförändringarna avser tendensen år 1997.

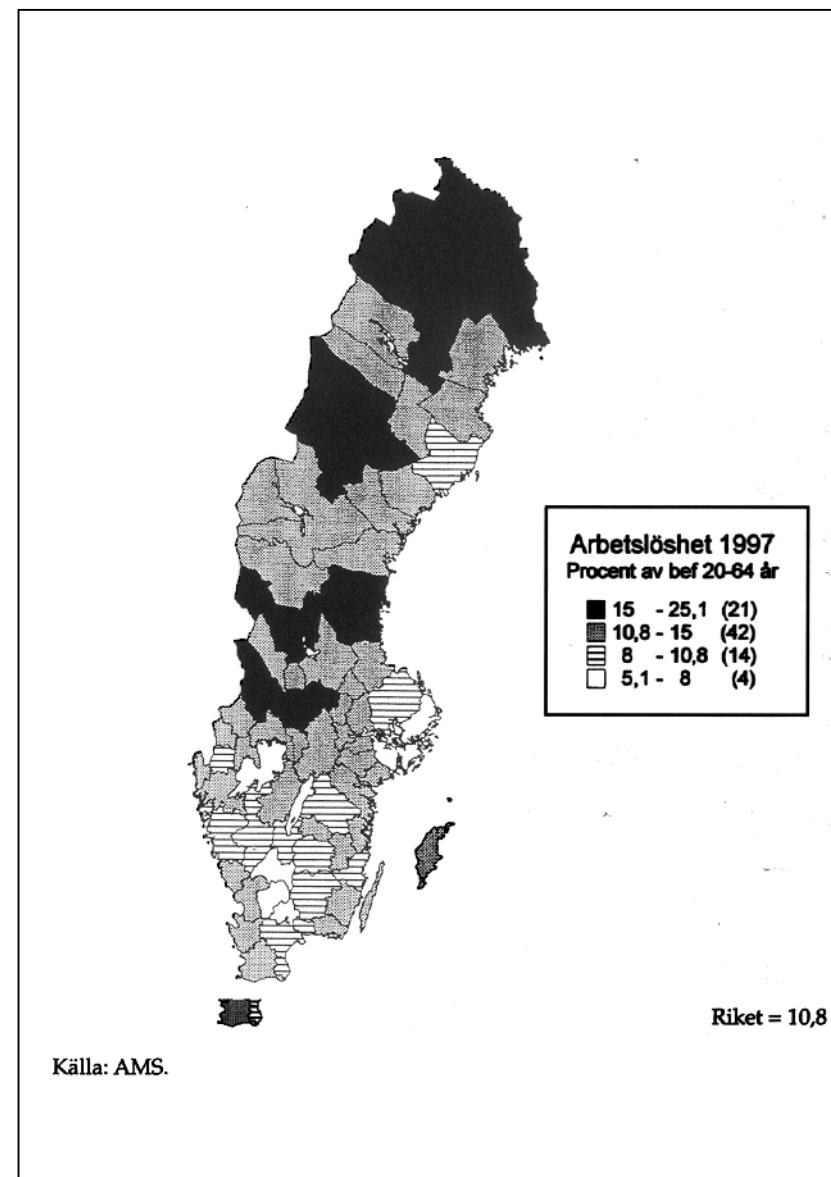
6.2 Tendenser för näringslivet utefter Inlandsvägen

Av statistiken kan följande tendenser utläsas:

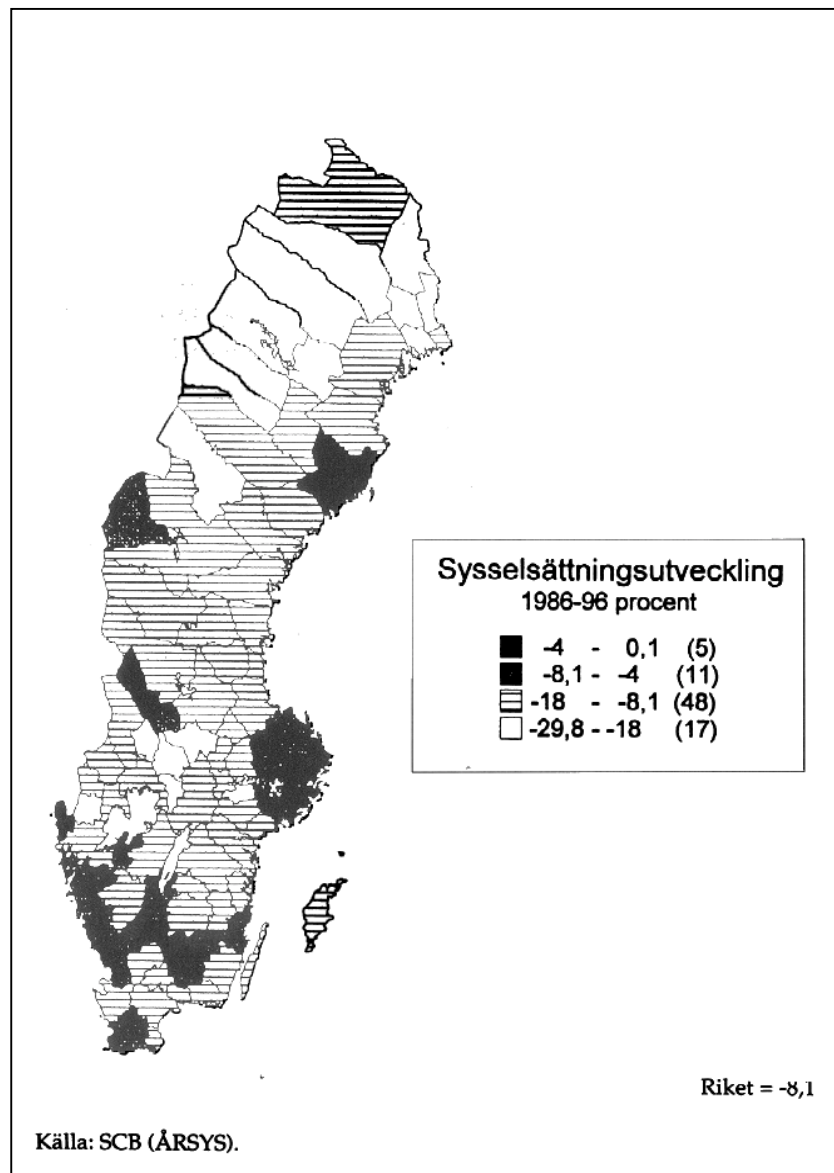
- *Befolkningsutvecklingen* har varit klart negativ i de minsta regionfamiljerna, medan den varit betydande inom Stockholmsregionen samt inom regionfamiljer med universitet och högskolor.
- Storstadsregionens näringsliv expanderar inom alla områden förutom vad avser *vård och omsorg*. Det senare gäller emellertid för samtliga regionfamiljer utom familjen Regionala centra, där endast en mindre ökning sker.
- I de s.k. Småregionerna, regionfamiljerna 5 och 6 har en betydande *befolkningsminskning* skett under de två senaste decennierna.
- Neddragningarna i den *offentliga sektorn* har slagit hårdast inom de minsta regionfamiljerna, medan tendensen är positiv i Stockholmsregionen.
- Inom branscherna *finansiell verksamhet* och företagstjänster har ökningen varit betydande inom regionfamiljen Regionala centra, medan den har varit obetydlig i Småregionerna.
- Ett likartat mönster kan urskiljas beträffande *utbildning och forskning*, som gäller finansiell verksamhet.
- Inlandskommunernas traditionella bas, *tillverkningsindustrin*, har minskat kraftigt i de fyra mindre regionfamiljerna, men ökat i de två större.
- Slutligen kan noteras, att gruppen *handel och kommunikationer*, dit även *turismen* hör har åsamkats en nedgång inom regionfamiljerna 3–6 med den allra största minskningen inom Småregionerna.



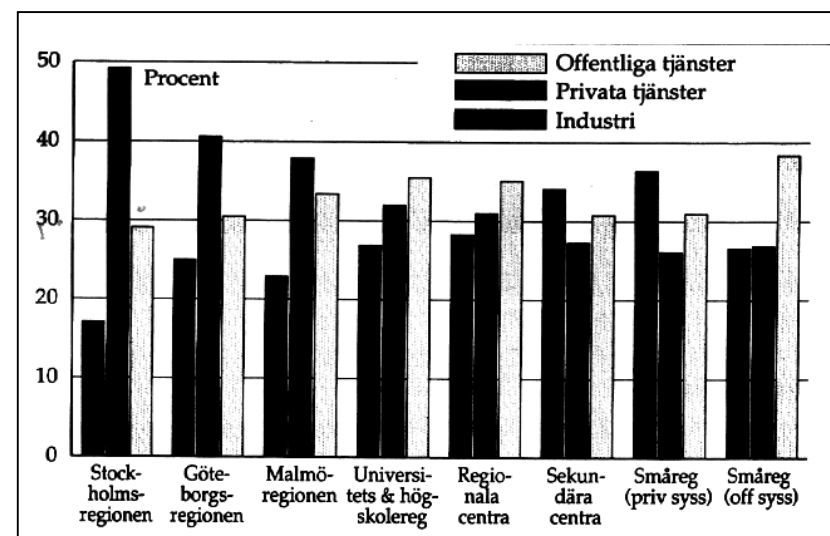
Karta: Befolkningsutveckling i 81 LA-regioner 1976-1997



Karta: Arbetslöshet inkl. personer i AM-åtgärder, genomsnitt 1997



Karta: Sysselsättningsutveckling i 81 LA-regioner 1986-1996



Karta: Procentandel sysselsatta i tre branschaggregat. Regionfamiljer 1996

7. En samverkansarena utefter Inlandsvägen

På en samverkansarena finns det gemensamma intressen att bevaka och utveckla utefter ett trafikstråk, som Inlandsvägen. Dessa intressen som utvecklas oberoende av administrativa gränser kan vara såväl geografiskt som innehållsmässigt betingade. Stråket – ”arenan” – fungerar som en sammanbindande led, där människor och varor förflyttas långa sträckor genom landet. Det sammanbinder funktionella regioner som ligger långt från varandra, där naturtillgångar, näringsliv, högre utbildning och samhällsservice kompletterar varandra. Inom områden med stort samverkansbehov kan nämnas tillverkningsindustrin, turismen och transportverksamheten. God trafikskvalitet och serviceutbud ger förutsättning för en positiv utveckling längs hela leden, särskilt som utbudet inom olika delsträckor har olika karaktär.

Samverkansarenan har också mer regionala och lokala funktioner. En stimulerande och säker trafikled ökar intresset för lokal samverkan mellan relativt närliggande områden. ”Kommuner i samverkan” är ett arbetssätt som kan innefatta samarbete inom områden som utbildning på mellannivå, vissa former av social service, rekreation och kollektivtrafik. En fördjupad samverkan inom näringslivets områden för teknikutveckling, arbetskraftsutbyte, administrativ samverkan och marknadsföring kan stimuleras av ett organiserat samarbete inom delar av en större samverkansarena som Inlandsvägen. Sådan företagssamverkan försiggår sedan länge mellan företag utefter Nissastigen.

En samverkansarena kan således verka som en kraftsamlare, där regionala naturresurser, verksamheter, kunskaper och samhällsservice förstärker de lokala resurserna. Exempel på samhällssektorer, där Inlandsvägen kan ha denna verkan är följande:

7.1 Turismen

Tillgängligheten till de i ett europeiskt perspektiv sett unika naturmiljöerna i mellersta och norra Sverige ökas i hög grad, samtidigt som miljötrycket på landets storstadsområden minskar, om Inlandsvägen får utvecklas så att utlandsturismen väljer denna väg framför t.ex. E4 och E6. Samtidigt får då andra områden, t.ex. genom Västergötland och Värmland möjligheter att exponera sig för turister som från kontinenten färdas genom landet. På längre sikt innebär detta en förstärkning av turismen i hela landet. Bland angelägna åtgärder kan nämnas vägvisning, enhetlig skyltning, lokal och övergripande information samt övrig turistservice.

7.2 Övrigt näringsliv

Inriktningen av industrin och det övriga näringslivet varierar i hög grad utefter Inlandsvägen. Utefter Nissastigen finns sedan gammalt en mycket framgångsrik industriell miljö med inriktning mot verkstadsindustrin. Innovativiteten är hög, bl.a. genom den tradition av samverkan mellan företag i samma bransch eller närliggande.

Inom Västgötadeln finns med tyngdpunkt i Skövde flera industriellt högteknologiska företag. Flera av dessa samverkar med andra företag såväl söderut som norrut. Inom Värmland

finns en industriell tradition med rötter i Bergslagens historiska näringsgeografi. Siljansbygden kan uppvisa verksamheter som i viss mån arbetar som de i utefter Nissastigen. Inom Östersundsområdet pågår ett fruktbart utvecklingsarbete med högskolor och näringslivet i det norska Tröndelag.

Tillsammans finns utefter Inlandsvägen en mångfald som genom närmare samarbete har stor utvecklingspotential

7.3 Högre utbildning

Utefter Inlandsvägen finns ett flertal orter med regionala universitet och högskolor, var och en med egen profil som utgår från omlandets tradition och näringsliv. Halmstad, Jönköping, Skövde, Karlstad och Östersund är alla universitets- och högskoleorter, och inom närområdet finns ytterligare ett flertal. Ett integrerat samarbete mellan dessa, och även de norska högskolorna, skulle ge studenterna ökade valmöjligheter och breddat kursutbud inom sitt närområde. Det skulle också ge det lokala näringslivet bättre rekryteringsmöjligheter och på så sätt stimulera verksamheter inom Sveriges inland.

7.4 Kommunal och regional service

Ett samarbete på primärkommunal och landstingskommunal nivå för att ge god service inom bl.a. hälsovårdens område pågår över de administrativa gränserna sedan flera år. Målet är att erbjuda god närservice inom rimliga ekonomiska ramar. Utgångspunkten är individernas önskan och behov, till skillnad från tidigare administrativt betingade arbetssätt. Ett fördjupat samarbete mellan huvudmän utefter Inlandsvägen gynnar självfallet dessa

strävanden. Detsamma gäller bl.a. utbildningen upp till och med gymnasienivån.

7.5 Kultur

Människorna som bor utefter Inlandsvägen har relativt långa avstånd till storstädernas kulturella utbud. Resorna till större evenemang och nationella kulturinstitutioner är kostsamma och tidsödande. Utefter Inlandsvägen finns däremot – i de mellanstora städerna men också på många mindre orter – ett betydande kulturutbud som skulle berikas genom ett utökat och kontinuerligt samarbete. Sammantaget finns här en mångfald som väl kan motsvara storstädernas.

7.6 Kollektivtrafik

I den s.k. Sverigevisionen, Sverige 2009, skisseras ett system av starka noder med utvecklad utbildnings-, forsknings- och näringslivsutbud kombinerat med boende. Dessa binds samman med ett snabbtågssystem som ger en ny mångfald av valmöjligheter och som vidgar gränserna för pendling och samverkan inom olika samhällssektorer. Inlandsvägen passerar flera av dessa noder och utvecklar ytterligare tillgängligheten genom att den passerar relativt befolkningsrika bygder utan järnvägstillgång. En väl utbyggd kollektivtrafik utefter Inlandsvägen med logistiskt samband med järnvägsnätet och andra kommunikationssystem är ett viktigt komplement för landsbygden till det storskaliga transportnätet.

Sverigevisionens koncept är endast delvis tillämpligt på Inlandsvägens upptagningsområde. Förutsättningar för ett snabbtågsnät som det som Sverigevisionen förutsätter föreligger

inte här. Istället måste motsvarande satsningar på ett system av snabbussar och kompletteringstrafik göras för att länka dessa bygder till nätet av nationella noder.

8. Vägens utformning

I det följande beskrivs Inlandsvägens nuvarande utformning. Vägytans beskaffenhet, skyltad hastighet och vägbredden redovisas översiktligt för olika delsträckor i diagramform. Linjeföring, trafikantservice och andra förhållanden av intresse noteras textmässigt. I diagrammen redovisas även aktuella trafikmängder. Underlaget är sammanställt från Vägverkets vägdatabank.

Bedömningar av vägytans beskaffenhet, linjeföring, trafikantservice och andra omgivningsförhållanden grundar sig på egna inventeringar utförda under september månad 1998. Sträckan mellan Halmstad och Karesuando har körts två gånger.

Vägytans beskaffenhet beskrivs med hjälp av tre klasser – normal, vissa brister, stora brister. Med *normal* menas att mindre skavanker kan finnas. Ytan är hel, men kan vara lite sliten. Enstaka mindre ojämnheter kan förekomma. Med *vissa brister* menas att vägytan är mer sliten, det finns begynnande spårighet och mindre sprickbildningar. Ojämnheterna är större och fler till antalet. Med *stora brister* menas tydlig spårighet, stora och omfattande sprickor, stora och obehagliga ojämnheter. Vägen är i stort behov av rejäla underhållsinsatser, kanske rekonstruktion eller rentav nybyggnad.

Linjeföringens standard utgår närmast från en bedömning av möjligheterna att köra om en framförvarande långsammare bil. Vid bedömningen används Vägverkets normalvärden som riktvärde.

En viss justering har dock gjorts, framför allt längs lågtrafikerade avsnitt, d.v.s. där trafikmängden understiger ca 1 500 fordon per dygn. Längs dessa avsnitt innebär trafiknivån vanligen att nästa omkörningstillfälle är ”ledigt” för omkörning.

Enstaka kurvor utlöser normalt inte bedömningen dålig linjeföring.

På avsnitt med högre trafikbelastningar blir behovet av bättre linjeföring mer påtagligt. Denna typ av behov uttrycks dock i Vägverkets utformningsregler.

Avsnittet avslutas med några bildsidor, som främst avser att illustrera olika omgivningsförhållanden längs vägen. Bildtexterna ska också ses som illustrationer. De aspekter som tas upp kommenteras även på annan plats i utredningen.

HALMSTAD – VÄG 40

VÄG 40 – MULLSJÖ

Utformning och trafikmängder redovisas i bild på nästa sida.

Vägytan har på avsnittet mellan Halmstad och väg 40 mestadels normal beskaffenhet. Ungefär 30% av sträckan bedöms ha vissa brister. Strax öster om Torup pågår utbyggnad av stigningsfält, vilket kommer att förbättra även vägytans standard.

Den skyltade hastigheten ligger normalt på 90 km/tim. På den nybyggda förbifarten förbi Gislaved är hastigheten 110 km/tim. Lägre hastighet förekommer då vägen passerar genom tätorter, exempelvis Smålandsstenar. I bilden redovisas endast längre avsnitt med nedsatt hastighet.

Vägbredden varierar. Större delen av sträckan är ca 7 m bred. Avsnittet närmast Halmstad är 12–13 m brett. Förbifarten vid Gislaved är 13 m bred.

Linjeföringen har vissa brister längs vägen, vilket påverkar framkomligheten negativt eftersom trafikmängden är relativt hög, liksom andelen tung trafik. De branta stigningarna mellan Torup och Hyltebruk skapar ofta fördröjningar för personbilstrafiken. Pågående utbyggnad av stigningsfält förbättrar läget, men det behövs åtminstone ett till vid nästa större stigning något längre österut.

Vid Ryd, nära väg 40, finns en genväg mot Bottnaryd och väg 185 som i stor utsträckning används av genomgående tung trafik.

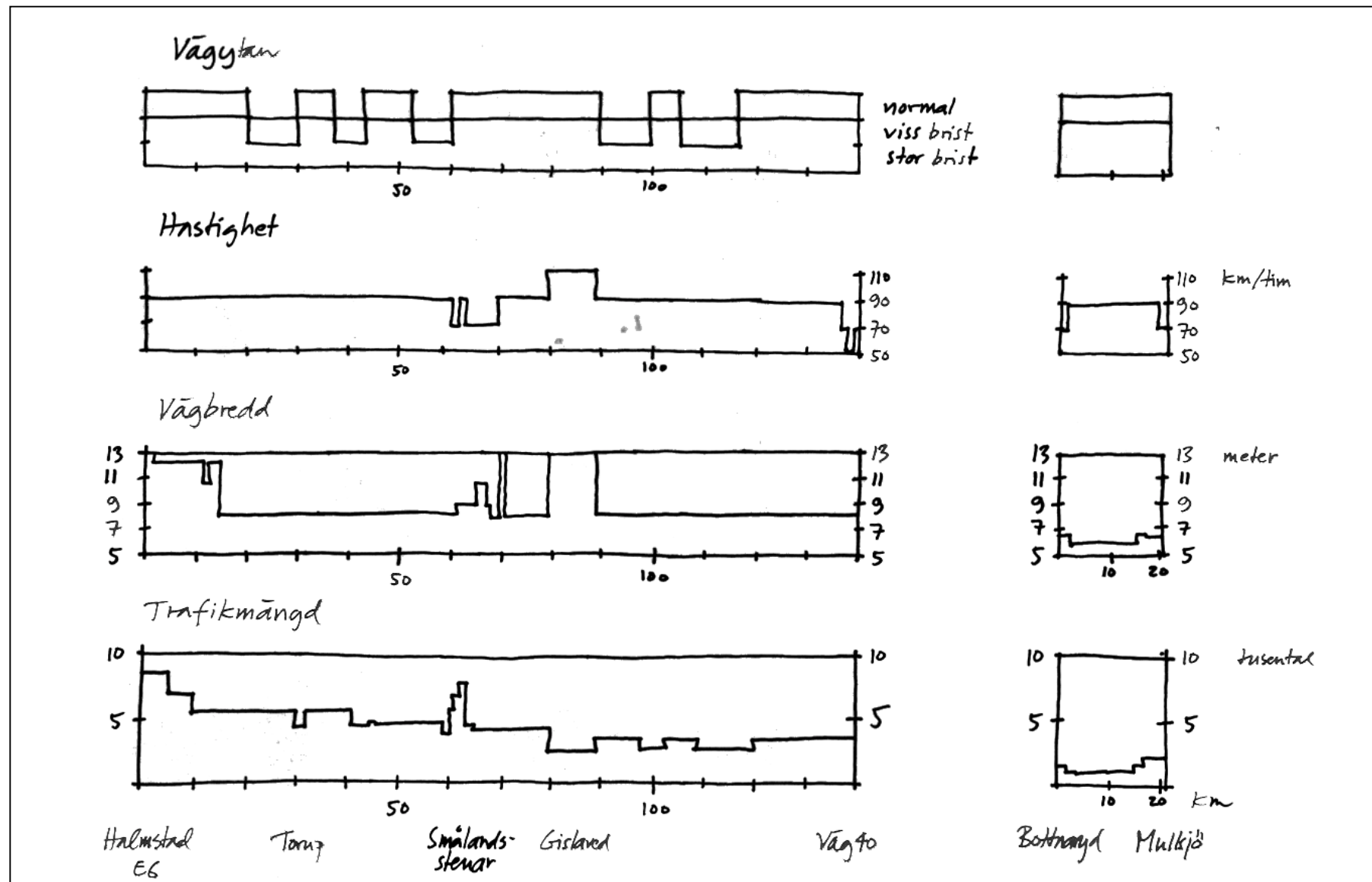
I genomsnitt har det under den senaste femårsperioden inträffat närmare 60 trafikolyckor som resulterat i närmare 40 personskador, varav 8 svårt skadade. I siffrorna ingår inte viltolyckor.

Vägytan har normal beskaffenhet och hastigheten är 90 km/tim. Vägen är endast ca 6,5 m på huvuddelen av sträckan, vilket

tillsammans med bitvis slingrig linjeföring sänker framkomligheten, trots att trafikbelastningen är relativt låg.



Karta: Halmstad–Väg 40–Mullsjö



Figur: Inlandsvägens utformning Halmstad-Vägo 40-Mullsjö

MULLSJÖ – MARIESTAD

Med undantag för ett kortare avsnitt i höjd med Tidaholm bedöms vägytan ha normal beskaffenhet.

Den skyltade hastigheten varierar. Mellan Skövde och Mariestad (fram till E20) är hastigheten 110 km/tim. På detta avsnitt är vägen 13 m bred.

Lägre hastigheter förekommer främst vid Skultorp, där vägen passerar genom samhället och vid Skövde, där vägen går i en ringledssträckning i utkanten av staden.

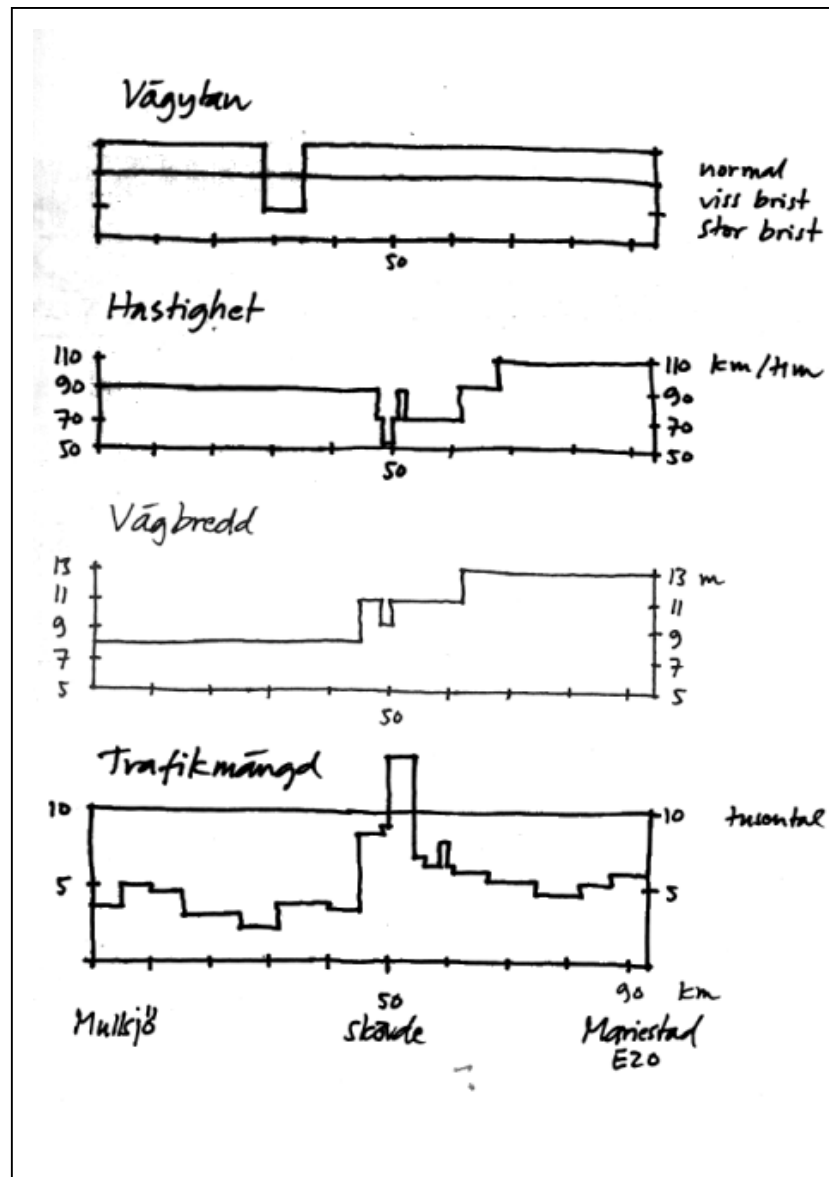
På avsnittet mellan Mullsjö och Slättäng, där vägarna 47 och 48 har gemensam sträckning, är trafikbelastningen hög, vilket medför svårigheter att köra om.

Mellan Skövde och Mariestad finns ingen trafikantservice i direkt anslutning till vägen. Vägavsnittet är dock inte så långt. Service finns både i Skövde och längs E20 vid Mariestad.

På detta vägavsnitt har det i genomsnitt inträffat drygt 40 olyckor per år under den senaste femårsperioden. Olyckorna har per år medfört ca 25 personskador, varav 4 svårt skadade och 1 dödad.



Karta: Mullsjö–Mariestad



Figur: Inlandsvägens utformning Mullsjö–Mariestad

MARIESTAD – KRISTINEHAMN

Vägavsnittet förbi Sveriges största sjö (särskilt vid Askeviksbadet) uppvisar flera brister. Sammantaget finns här ett behov av upprustning. Vägytan som sådan är sliten, men är inte den största bristen. Vägbredd, linjeföring och sidoförhållanden med direkt anslutande bebyggelse, parkeringar och badplatser försämrar standarden.

I höjd med Otterbäcken är vägytan sliten och i klart behov av upprustning.

Den skyltade hastigheten är 90 km/tim med undantag för avsnittet förbi Askeviksbadet mm. Korta nedsättningar redovisas inte.

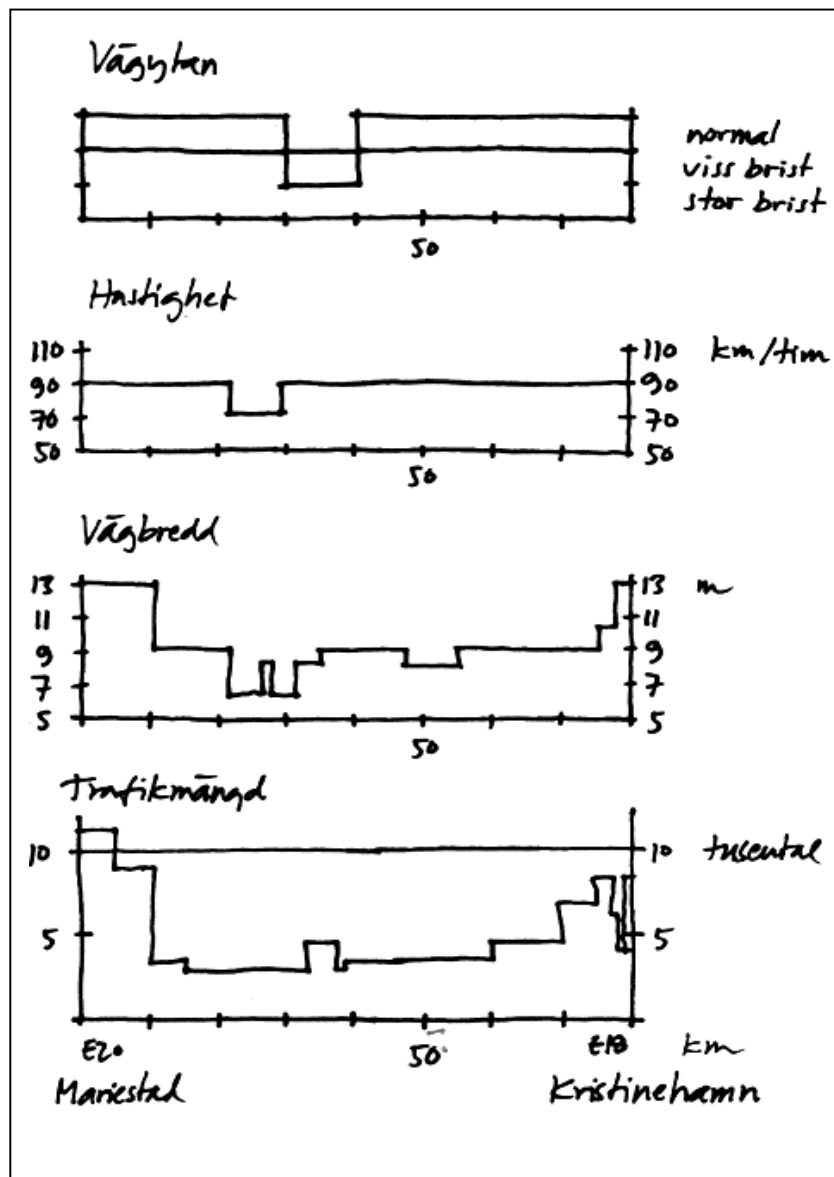
Vägbredden varierar. De bredaste vägavsnitten finns där Inlandsvägen är så kallad "gästväg" på en annan väg. I dessa fall Europavägarna E20 vid Mariestad och E18 vid Kristinehamn.

De smalaste avsnitten finns vid Sjötorp–Spåsjön, där vägbredden bitvis inte är större än ca 6 m, vilket är klart undermåligt.

I genomsnitt har det inträffat ca 30 olyckor per år. 20 personer har skadats, varav 6 svårt.



Karta: Mariestad–Kristinehamn



Figur: Inlandsvägens utformning Mariestad–Kristinehamn

KRISTINEHAMN – MORA

Vägen uppvisar brister på flera ställen. Inom Storfors kommun finns ett slitet avsnitt, norr om Lesjöfors finns ett avsnitt som är i stort behov av upprustning. Vägytan är sliten, räckena är dåliga förbi sjön Näsrämnen, sidoområdena innehåller stenblock och andra farligheter där vägen går i skärning. Vid Eldforsen strax söder om Vansbro finns ytterligare ett avsnitt som är i stort behov av upprustning.

Ombyggnad pågår av ett tidigare undermåligt avsnitt mellan Johannisholm och S:t Vika. Närmast Mora utförs tjälsäkring för att öka vägens bärighet under tjälperioder.

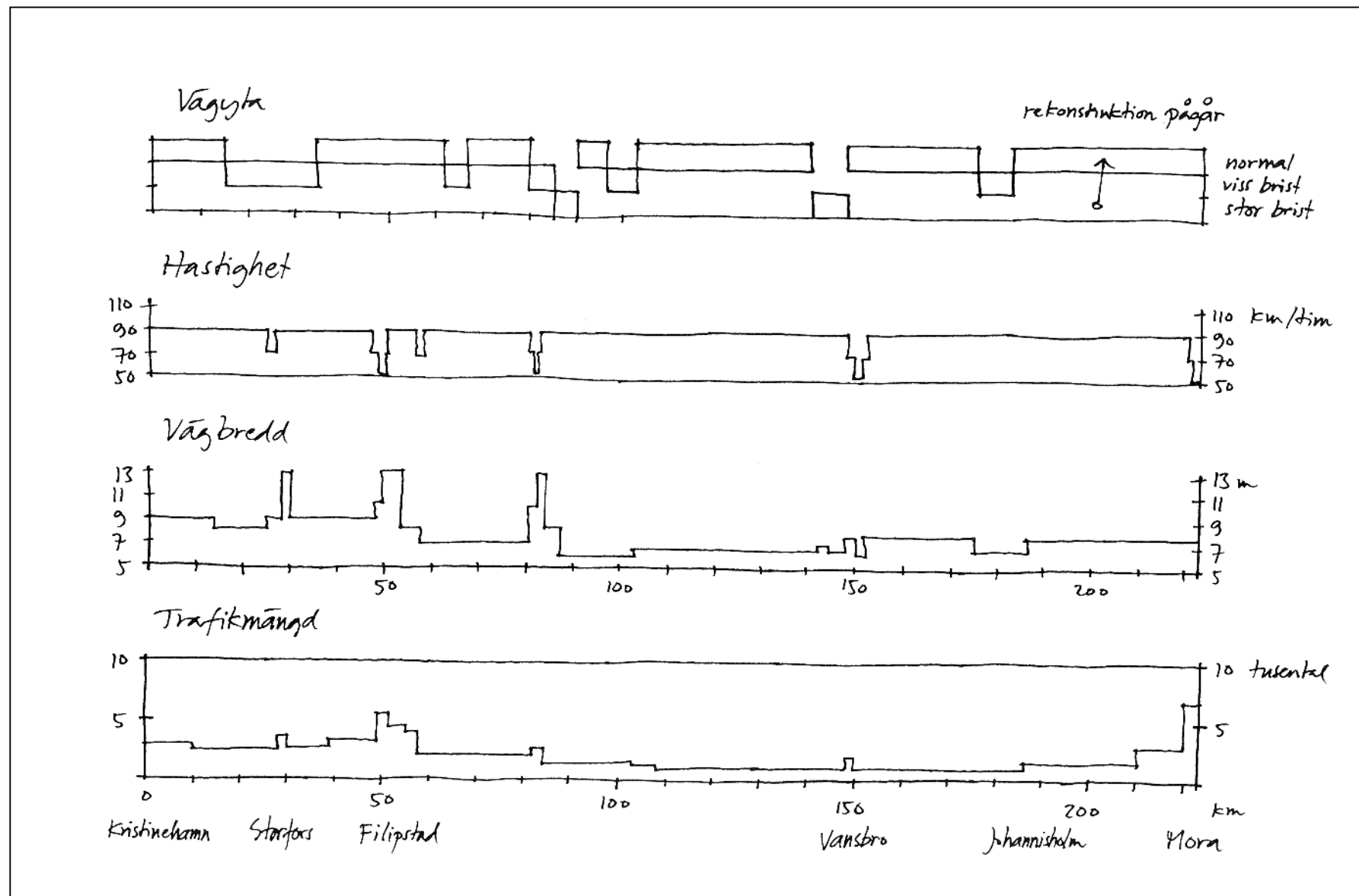
Hastigheten är 90 km/tim med avbrott vid tätorterna.

Vägen är ca 9 m bred på större delen av sträckan mellan Kristinehamn och Filipstad. Bredare avsnitt finns genom tätorter och där Inlandsvägen är gästväg på väg 63 öster om Filipstad. Norr om väg 63 får Inlandsvägen en smalare standard, ca 6,5 m, som återfinns inte bara på detta vägavsnitt utan längs stora delar av sträckan fram till den finska gränsen.

I genomsnitt har det inträffat drygt 50 olyckor per år på detta vägavsnitt. Närmare 40 personer har skadats, varav 5 svårt.



Karta: Kristinehamn–Mora



Figur: Inlandsvägens utformning Kristinehamn–Mora

MORA – SVEG

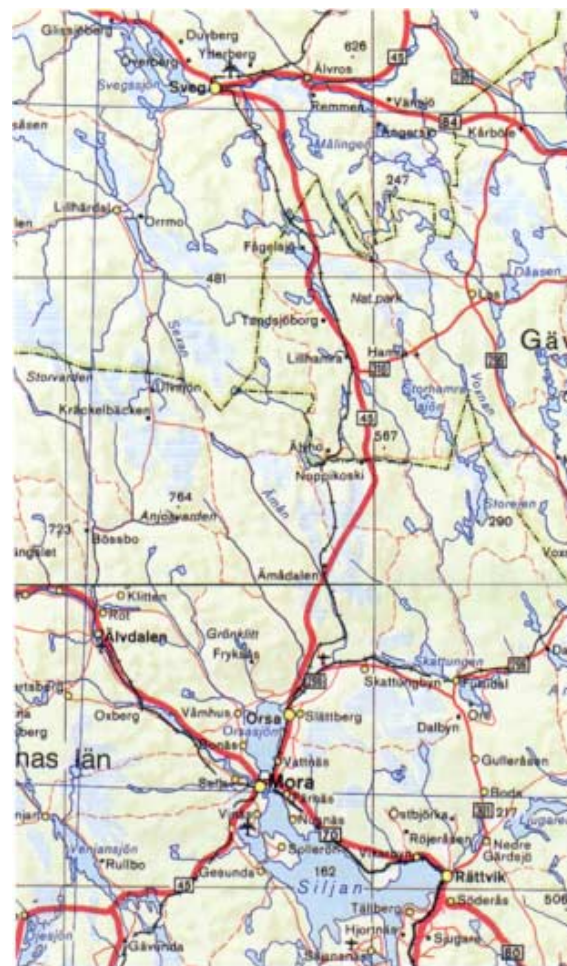
Vägytan har stora brister på några ställen. Två avsnitt finns strax norr om Orsa. Ett strax söder om Sveg, med bland annat en besvärlig dubbelkurva.

Det bör noteras att besiktningarna utfördes under september månad, vilket innebär att vägytan kan vara betydligt besvärligare under tjällossningsperioden. Detta gäller inte minst från Mora och norrut mot finska gränsen, där Inlandsvägen till stora delar går över skogs- och myrmarker med svåra grundläggningsförhållanden. Vägkroppens ålder, d.v.s. vilken byggnadsteknik som tillämpats, kan ha stor betydelse.

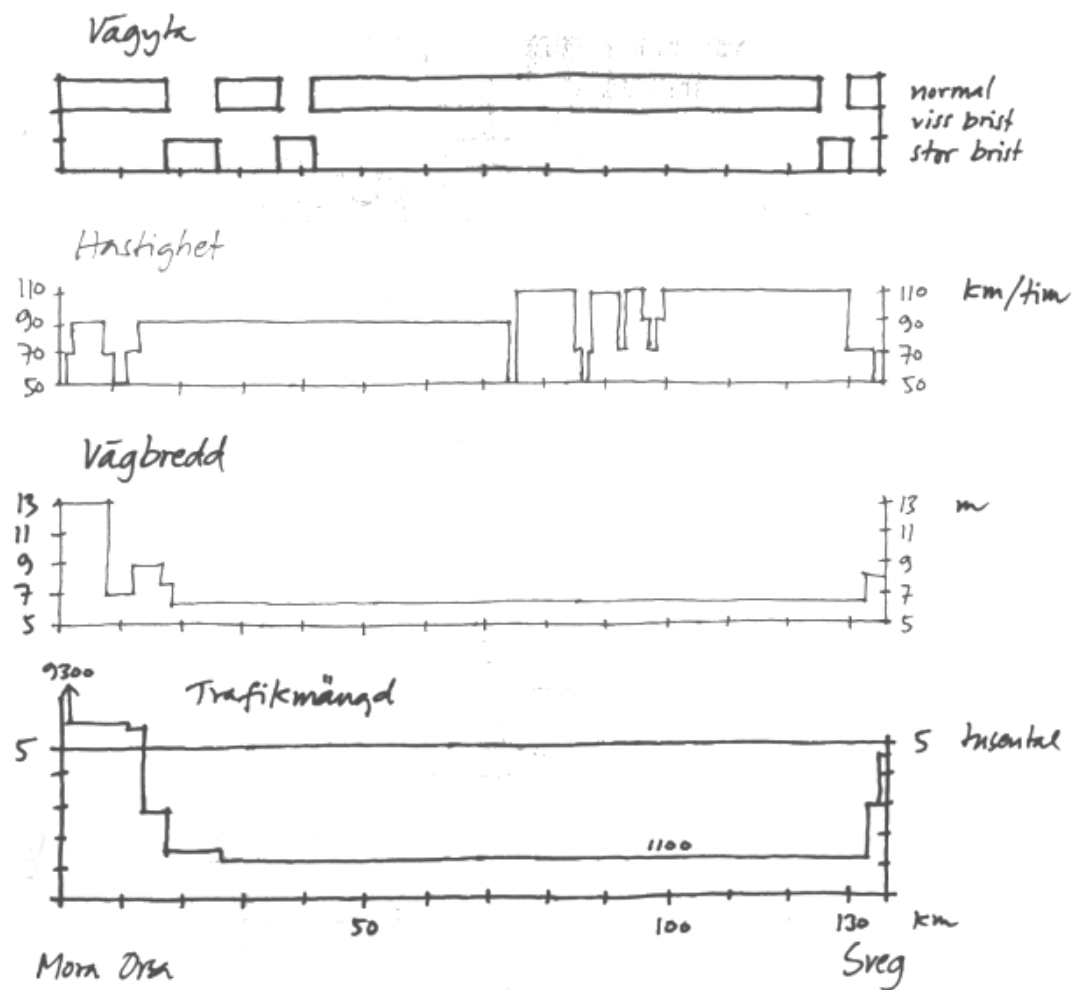
Hastigheten är 90 km/tim på delen närmare Mora, men höjs till 110 km/tim från i höjd med väg 310 strax norr om länsgränsen.

Nedsättningarna till 70 respektive 50 km/tim sker i samband med tätorterna. Noteras kan cirkulationsplatsen vid Orsa, som inte bara fungerar som en trafikteknisk knutpunkt, utan också som en orienteringspunkt för tätorten Orsa, som ligger ett stycke vid sidan av Inlandsvägen.

Vägbredden varierar från 13 m närmast Mora till en lång sträcka med ca 6,5 m bredd från Orsa och norrut. Infarten till Sveg är nyasfalterad men mycket smal, bland annat där Inlandsvägen passerar på bro över Inlandsbanan.



Karta: Mora–Sveg



Figur: Inlandsvägens utformning Mora-Sveg

SVEG – ÖSTERSUND

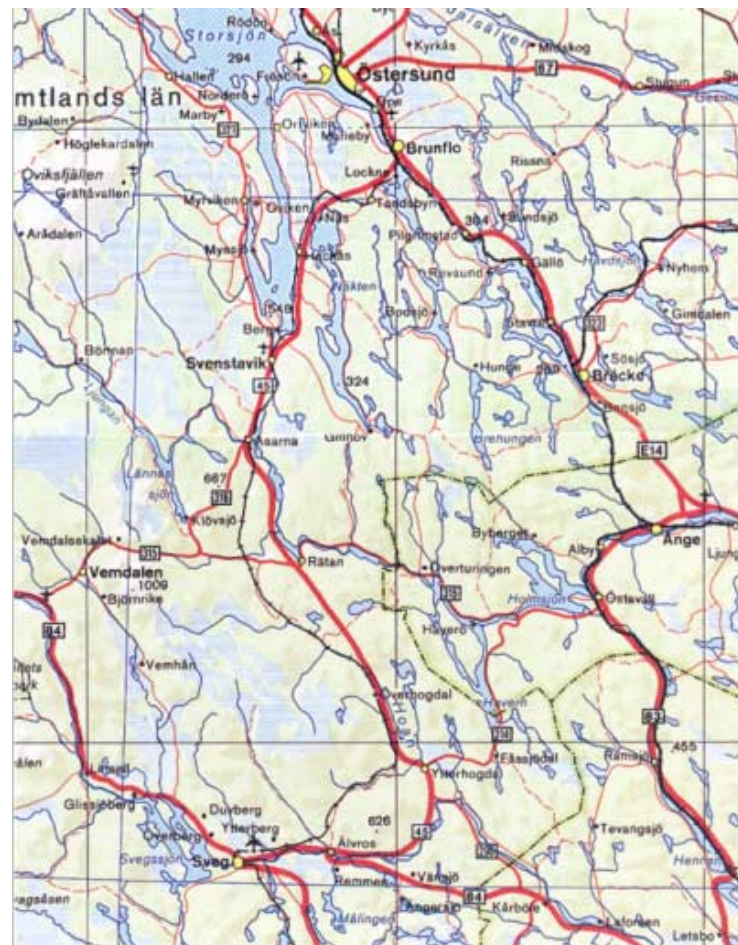
Vägen uppvisar brister på ett flertal ställen. I höjd med Överhogdal finns ett längre avsnitt där både linjeföring och vägyta har dålig beskaffenhet. Mellan Rätan och Åsarne finns ett avsnitt där vägytan är dålig. Söder om Svenstavik och vid Fåker längre norrut har vägytan också brister.

Från Brunflo är Inlandsvägen gästväg på E14. Korsningen med E14 byggs nu om till en cirkulationsplats. För avsnittet från Brunflo mot Östersund diskuteras en miljöprioriterad utformning, som dock inte är påbörjad ännu. Närmast och förbi Östersund är E14/Inlandsvägen ombyggd till motortrafikled.

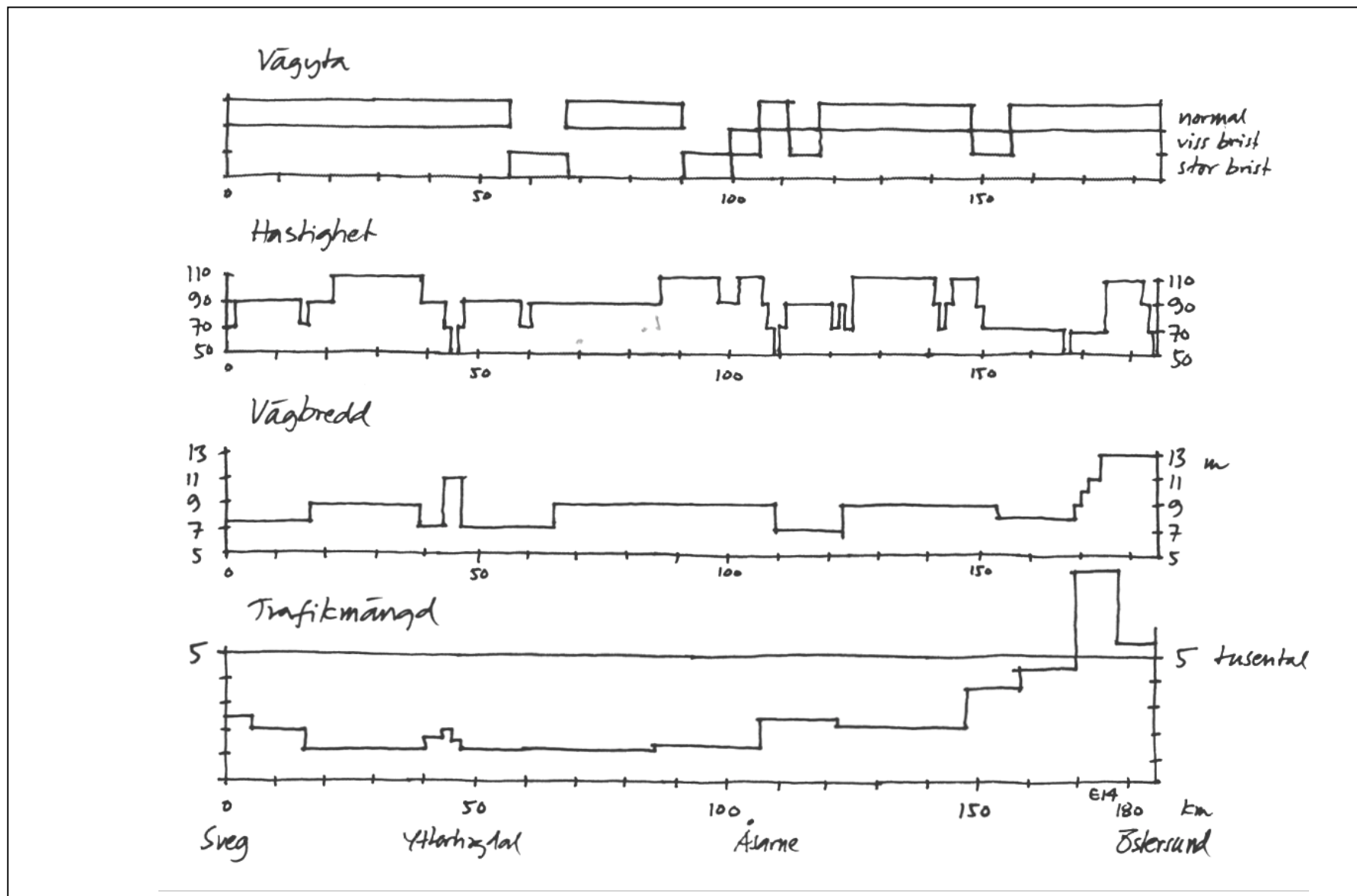
Hastigheten varierar. Det finns några avsnitt med 110 km/tim och ett längre avsnitt med 70 km/tim från söder om Brunflo till där motortrafikleden börjar. Övriga hastighetsnedsättningar sammanhänger med tätorter.

Vägbredden är på långa avsnitt ca 9 m, vilket motsvarar den målstandard som är tänkt för Inlandsvägen enligt Vägverkets planering. Det finns dock flera avsnitt där vägen endast är 7–7,5 m bred. De smalare vägavsnitten motsvarar ca 40% av sträckan mellan Sveg och Östersund.

Den senaste femårsperiodens trafikolyckor har i genomsnitt medfört närmare 30 personskador per år, varav 10 svårt skadade.



Karta: Sveg-Östersund



Figur: Inlandsvägens utformning Sveg–Östersund

ÖSTERSUND – VILHELMINA

Avsnittet mellan Östersund och Strömsund innehåller sträckor där vägen är sliten. Direkt efter avfarten från E14 pågår utbyggnad av stigningsfält på båda sidor om höjdryggen.

Norr om Strömsund försämras vägens standard. Det finns flera längre avsnitt som är i behov av upprustning. Söder om Hoting har vägen stora brister. Vägen är gropig, tjälskadad och kurvig.

Norr om Hoting är vägen nyasfalterad. Linjeföringen har dock påtagliga brister.

Strax söder om Dorotea ansluter Inlandsvägen till vägen mot Borgafjäll. Trafiken längs Inlandsvägen får alltså väja, vilket inte känns riktigt rätt. Närmast norr om Dorotea finns ett dåligt avsnitt som övergår till ett längre utbyggnadsavsnitt.

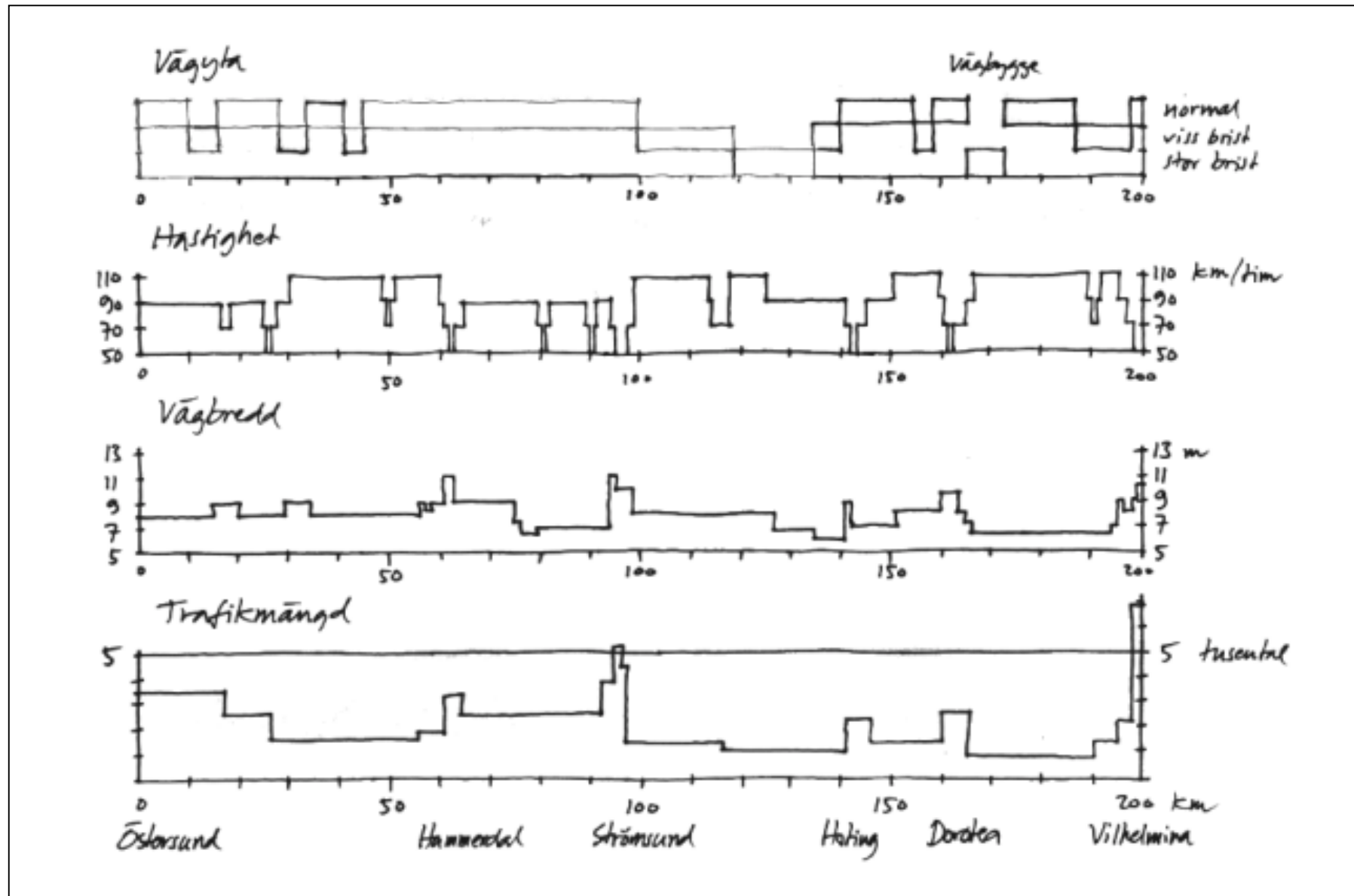
Stora delar av sträckan har 110 km/tim, vilket kan betecknas som något av en "bashastighet" längs de norra delarna av Inlandsvägen. Nedsättningar förekommer främst vid tätorter och där Inlandsvägen och Inlandsbanan korsar varandra.

Vägbredden varierar även på detta vägavsnitt. Långa avsnitt har en bredd på ca 8 m. Endast en kortare sträcka har bredden 9 m. Närmast Vilhelmina finns ett långt avsnitt som har en bredd på ca 6,5 m.

Den senaste femårsperiodens olyckor har medfört drygt 30 personskador per år, varav ca 10 svårt skadade.



Karta: Östersund–Vilhelmina



Figur: Inlandsvägens utformning Östersund-Vilhelmina

VILHELMINA – ARVIDSJAUR

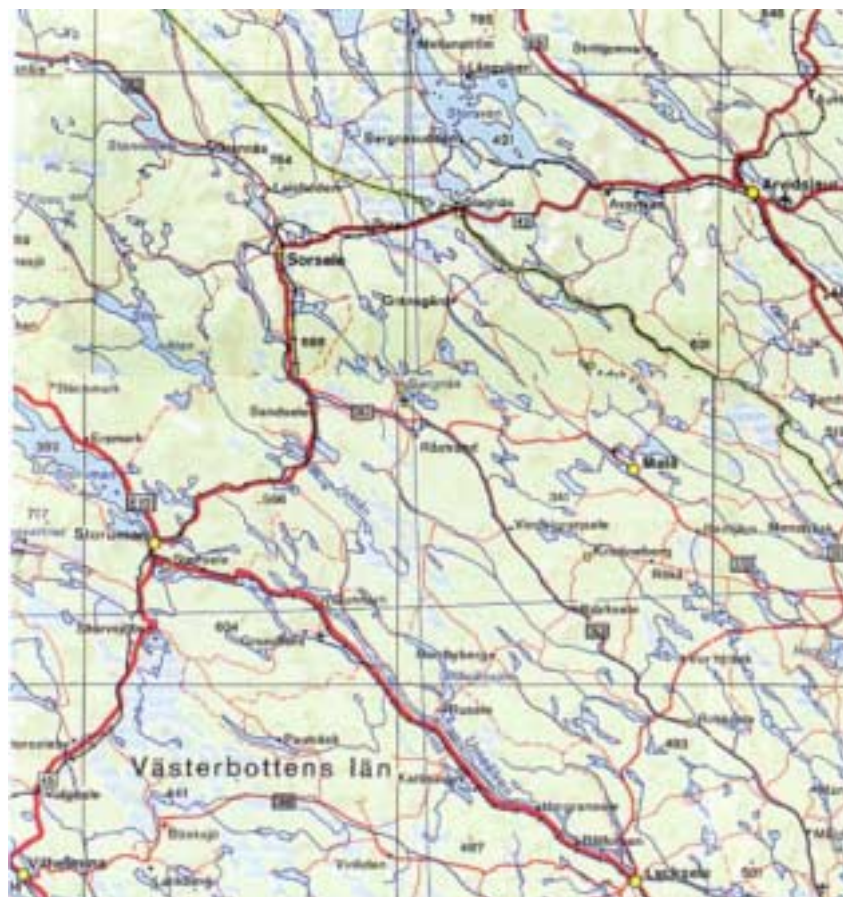
Söder om Storuman finns ett längre avsnitt med brister i vägytans beskaffenhet. Avsnittet mellan Sorsele och Slagnäs har stora brister. Här finns ett påtagligt upprustningsbehov.

Norr om Storuman pågår ett upprustningsarbete som omfattar en dryg mil.

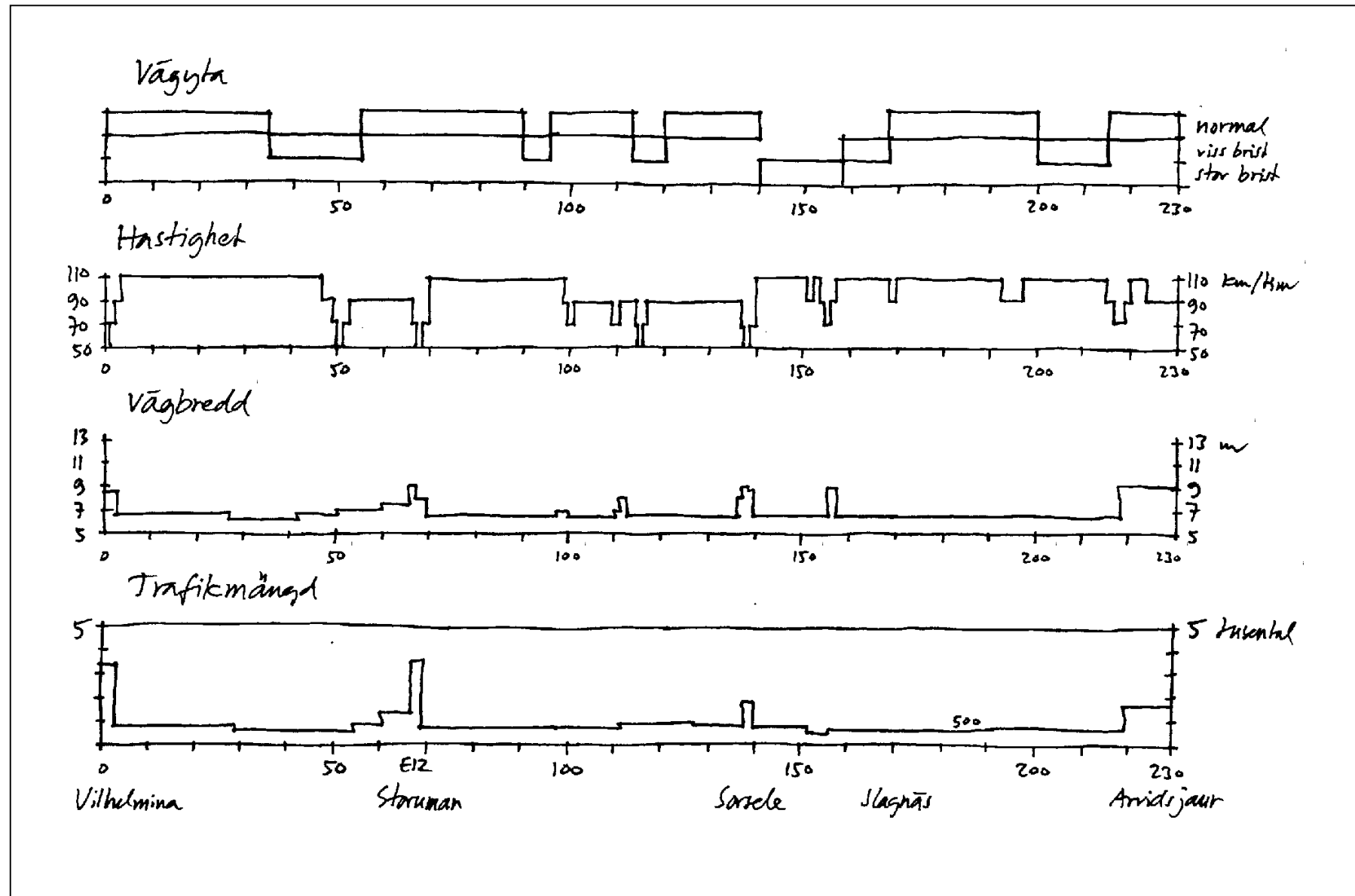
Skyltad hastighet är normalt 110 km/tim. Mellan Storuman och Sorsele finns ett längre avsnitt med 90 km/tim. Utmed denna sträcka är linjeföringen bitvis sämre, exempelvis vid Blattniksele.

Huvuddelen av sträckan mellan Vilhelmina och Arvidsjaur har en bredd på ca 6,5 m. Avsnittet där Inlandsvägen går som gästväg längs riksväg 95 är bredare med sina 9 m.

Under den senaste femårsperioden har det i genomsnitt inträffat ca 15 olyckor per år. Olyckorna har medfört ca 10 personskador per år, varav endast 1 med svår skada som följd. Anmärkningsvärt på denna sträcka är att många har skadats vid samma olyckstillfälle.



Karta: Vilhelmina–Arvidsjaur



Figur: Inlandsvägens utformning Vilhelmina–Arvidsjaur

ARVIDSJAUR – GÄLLIVARE

De första 10 milen närmast norr om Arvidsjaur har en blandad standard vad gäller vägytans beskaffenhet. Sträckan närmast norr om Arvidsjaur är relativt nybyggd och följs av en helt ny sträcka förbi Akkavaare. Sträckan förbi Akkavaare skulle kunna ses som exempel på hur en färdig Inlandsväg borde se ut i de norra delarna av landet. Norr om Akkavaare pågår ett vägbygge som snart innebär en ny väg ytterligare en mil.

Resten av sträckan fram Moskosel är i stort behov av ombyggnad. Vägen är gropig, sliten och jobbig att åka på. Bitvis finns lokala lagningar, men de förslår inte. Avsnittet närmast norr om Moskosel är bättre, men har fortfarande djupa spårbildningar.

Omkring Jokkmokk har vägen som helhet bättre standard. Norr om Jokkmokk finns ett nybyggt avsnitt. Närmare Gällivare finns också en nyare del med 9 m vägbredd, bra vägyta och bra linjeföring.

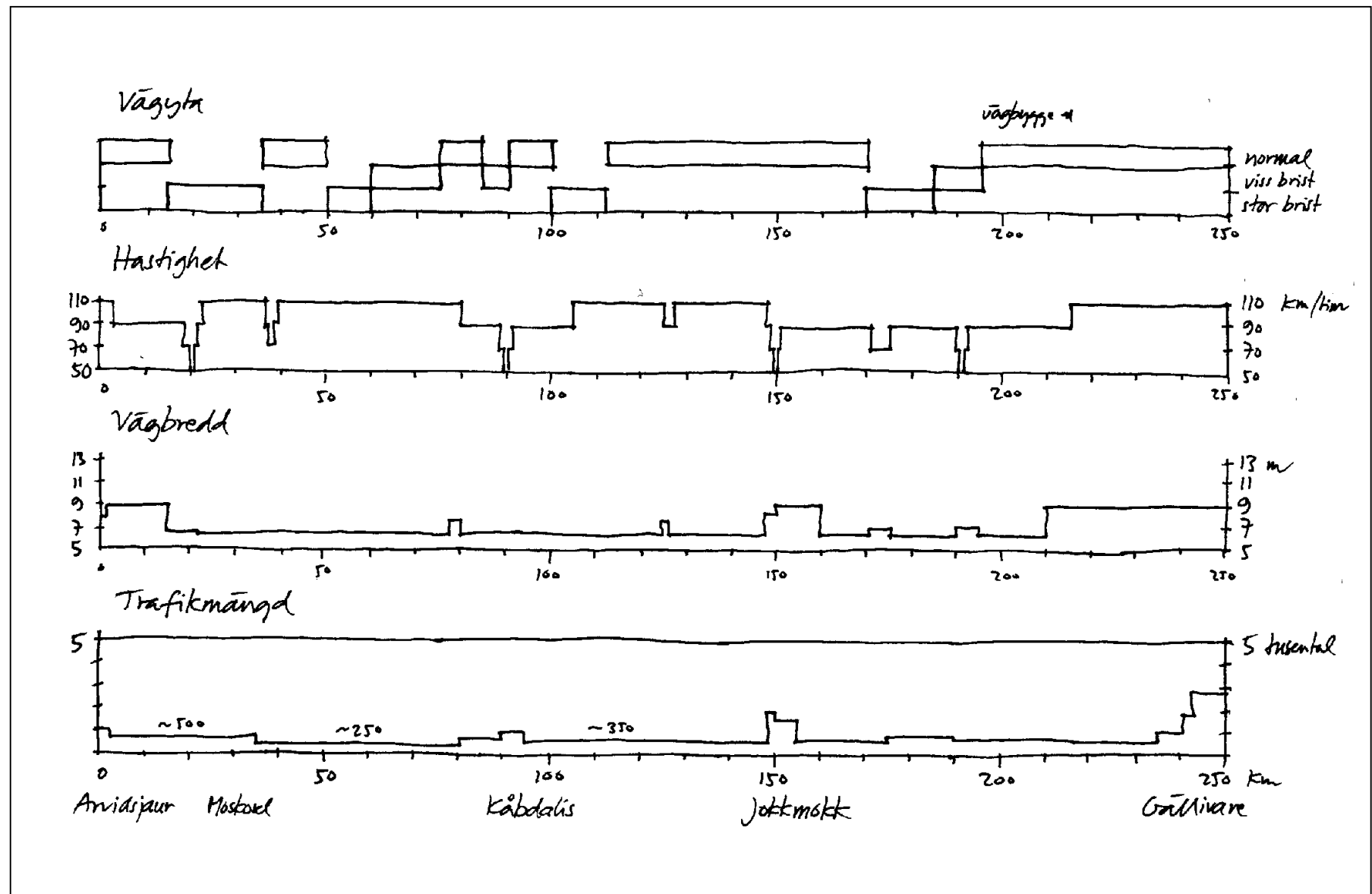
En stor del av sträckan har en skyltad hastighet på 110 km/tim. Norr om Jokkmokk finns ett längre avsnitt med 90.

Större delen av sträckan mellan Arvidsjaur och Gällivare har en vägbredd på ca 6,5 m. De nybyggda delarna har dock fått en vägbredd som motsvarar Vägverkets målstandard.

I genomsnitt har det inträffat närmare 20 olyckor per år. Olyckorna har medfört drygt 10 personskador per år, varav 5 har varit svårt skadade.



Karta: Arvidsjaur–Gällivare



Figur: Inlandsvägens utformning Arvidsjaur–Gällivare

GÄLLIVARE – KARESUANDO

På sträckan mellan Gällivare och Svappavaara går Inlandsvägen till en början som gästväg längs Europaväg 10. Sträckan har blandad standard. Vägytan har hygglig beskaffenhet till en början, men blir sämre närmare Svappavaara.

Efter avtaget vid Svappavaara är större delen av sträckan i behov av förbättringsåtgärder. Vägen går också till stor del över myrmarker. Frågan är hur förhållandena är under tjällossningsperioden.

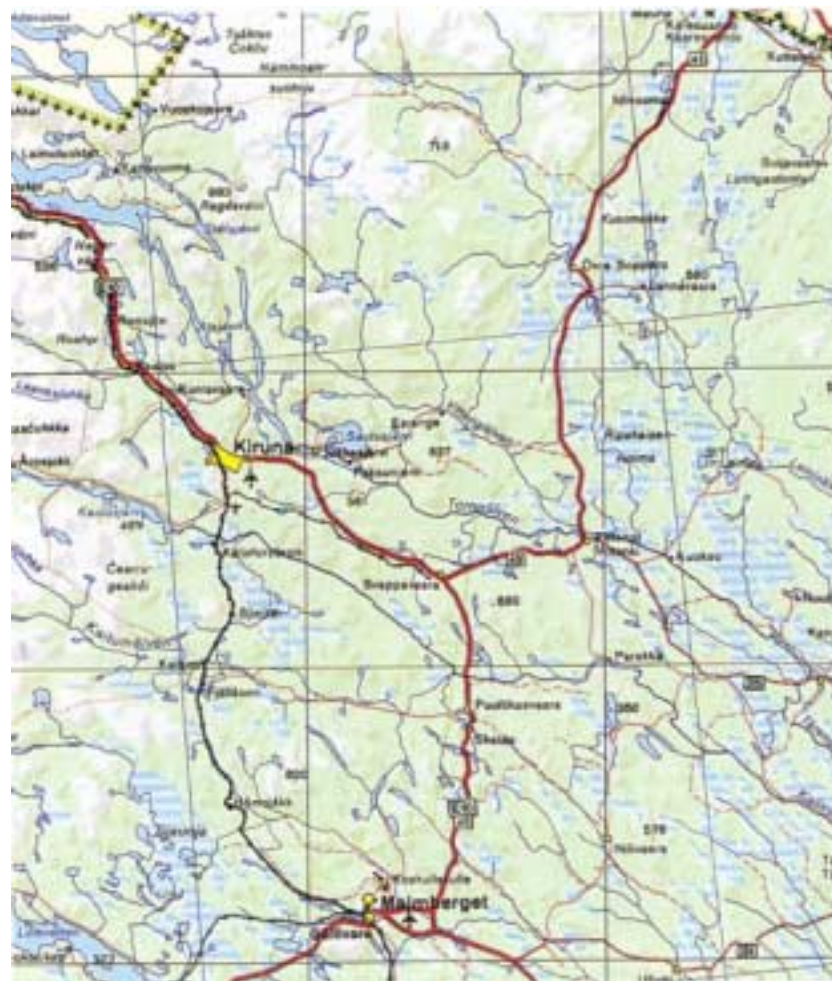
Vid Vittangi väjer Inlandsvägens trafik för trafik som kör längs väg 395 från Pajala och Tornedalen. Således samma förhållande som vid Dorotea.

Den skyltade hastigheten är 110 km/tim utmed i stort sett hela sträckan. Undantag finns endast då vägen passerar genom tätorter.

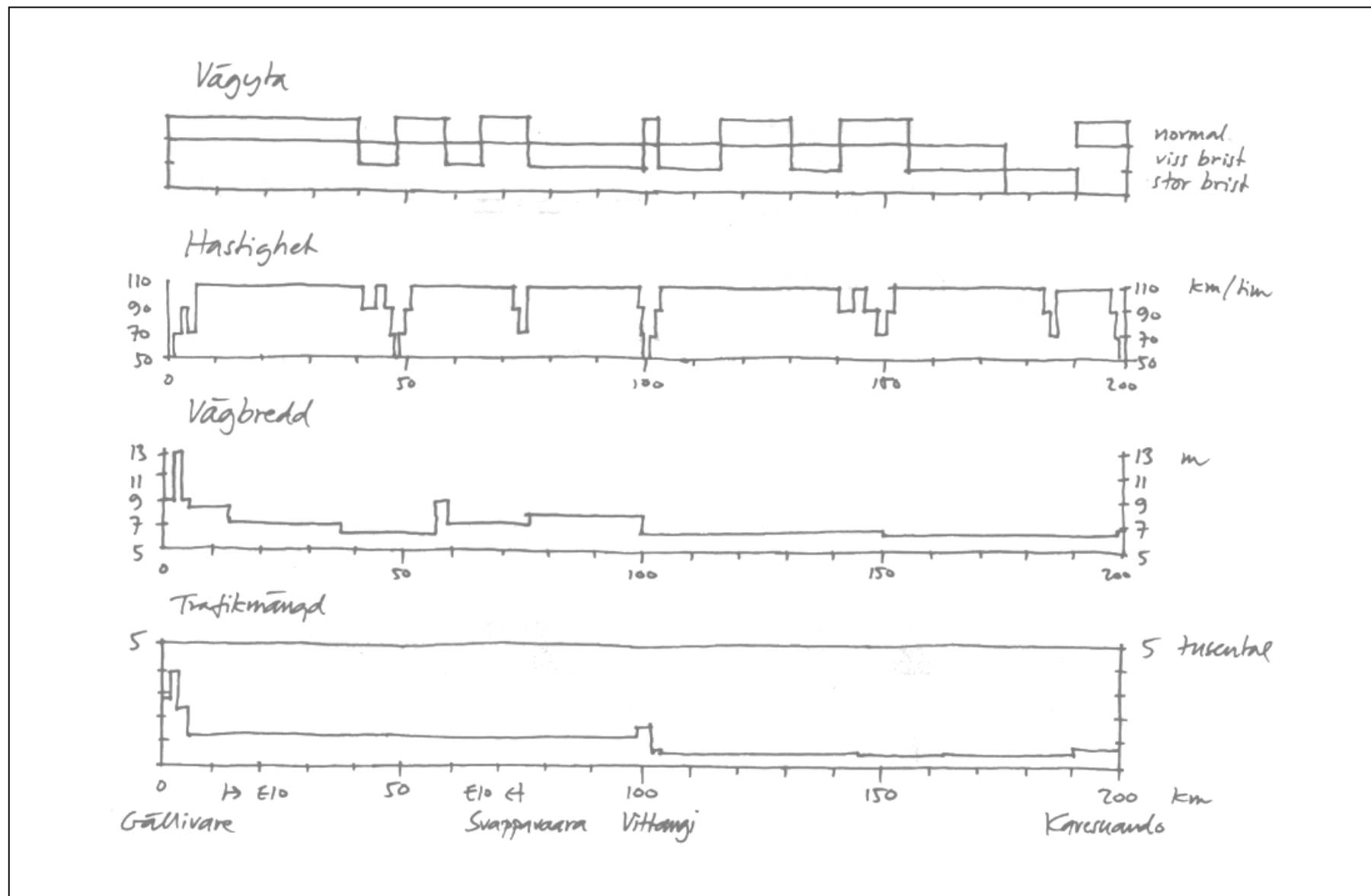
Huvuddelen av sträckan är ca 6,5 m bred. Avsnittet utmed E10 är någon halvmeter bredare.

Linjeföringen är i de flesta fall god med hänsyn till de trafikmängder som använder vägen. Intressant kan vara att vid två avsnitt med sämre linjeföring uppkom vissa framkomlighetsproblem längs E10. Det gick inte att köra om den tunga trafiken. Möjligen kan det vara så att det finns en praktisk gräns vid ca 1 000–1 500 fordon per dygn då linjeföringen får större betydelse.

I genomsnitt har det inträffat drygt 10 olyckor per år och knappt 10 personskador. På avsnittet längs E10 har det inträffat dubbelt så många olyckor. Trafikmängden är också ungefär dubbelt så stor längs E10.



Karta: Gällivare–Karesuando

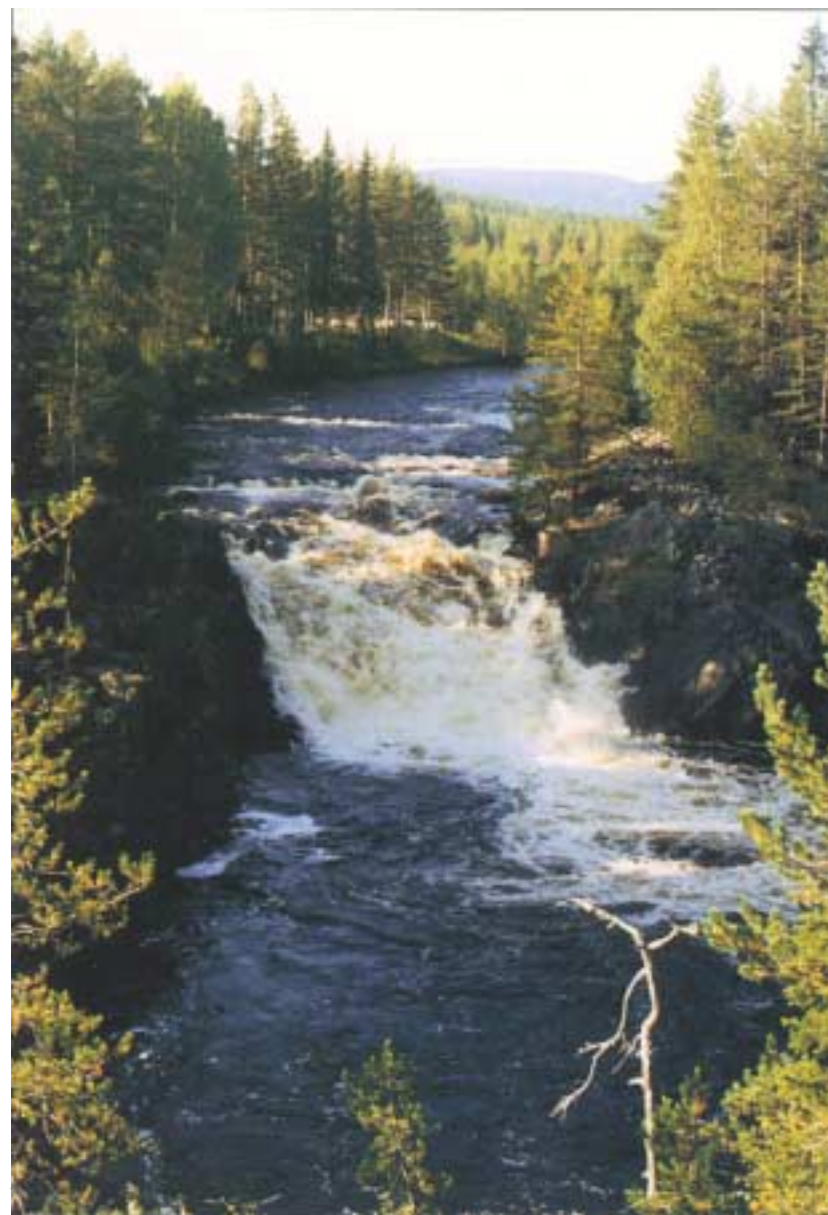


Figur: Inlandsvägens utformning Gällivare–Karesuando

Vattendrag längs vägen

Inlandsvägen passerar många vattendrag på sin väg mellan Halmstad och Karesuando. Många små älvar och nästan alla stora. Bilderna visar Emån strax norr om Orsa och den långa vägbanken över Indalsälven vid Lit.

Älvarna och de stora sjöarna längs vägen borde kunna vara en stor tillgång för turismen längs vägen. En tillgång som i dagsläget inte är fullt utnyttjad. Flertalet sjöar och vattendrag är svåra att se från vägen. Man har som trafikant till och med svårt att upptäcka Sveriges största sjö – Vänern. Och inte blir man uppmärksam på att man passerar en av de sista, stora outbyggda älvarna i Sverige – Vindelälven.



Vattenkraft och turism

Bilden nedan visar de mäktiga anläggningarna vid Porjus. Bilden till höger visar kraftstationen vid Ligga. Båda anläggningarna vid Lule älv.

Vid Porjus finns en välutvecklad turistanläggning som visar både nya och gamla anläggningar och den historiska utvecklingen. Anläggningen förannonseras och det är lätt att stanna.

Vid Ligga och övriga vattendrag är det betydligt sämre ställt. Ofta går det inte att stanna ens i närheten av bron eller att ta sig ut på bron. Gångbanor saknas, information saknas.



Fotograf 5



Dålig väg

Slitna och svaga vägkanter ger spårbildning och risk för vattenplaning. Bilden är tagen söder om Sorsele, men förhållandet finns på flera ställen längs Inlandsvägen.

Norr om Sorsele passerar Inlandsbanan planskilt över Inlandsvägen. Öppningen är smal, endast ca 5,8 m, vägen är extremt sliten.

Inlandsbanan och Inlandsvägen korsar varandra vanligtvis i plan. Det lär finnas ca 30 plankorsningar mellan Mora och Gällivare.



Upprustning

Stigningsfält byggs på några ställen längs vägen. Bilden nedan visar pågående arbeten vid Östersund.

Bilden till höger visar pågående rekonstruktion av vägen mellan Öje och Siljansfors, sydväst om Mora.



Information

Generellt sett finns mycket kvar att göra på informationsfronten. Flertalet kommunala informationsplatser behöver förbättras, likaså information och förvarning kring rastplatser, parkeringsplatser och sevärdheter.

Informationstavlan vid Orsa visar på ett tilltalande sätt att man är på Inlandsvägen och vilken service och vilka sevärdheter som erbjuds på platsen.

Skyltarna i bilden till höger lämnar inget utrymme för missförstånd.



9. Hur påverkas näringslivet av nuvarande väg?

Vid de intervjuer som genomförts har bland annat följande kunnat konstateras:

– Vägen är ofta det enda alternativet

Många kommuner längs Inlandsvägen har inte tillgång till järnväg. Detta gäller främst kommuner söder om Mora. Gislaved, Tidaholm, Gullspång, Storfors, Filipstad är exempel på detta förhållande. Andra kommuner saknar direkta järnvägsförbindelser. Norr om Mora finns begränsad godstrafik längs Inlandsbanan.

För många kommuner innebär detta att järnvägen inte kan erbjuda näringslivet tillräckligt god transportkvalité. Vägen blir det enda alternativet.

– En dålig väg gör att transportkostnaderna ökar utöver avståndet

Vägytans beskaffenhet påverkar transportkostnaden. Enligt en utredning om glesbygdens vägtransporter utförd av TFK betyder dåligt underhållna vägar att transportkostnaden ökar med i genomsnitt 3–5%. I enskilda fall upp till 8% (transport av skogsprodukter inom Sollefteå kommun).

TFKs resultat bekräftas av de intervjuer som gjorts i denna utredning. Flera åkare som kör längs Inlandsvägen anger ökade kostnader på grund av ökat fordonsslitage (fjädrar, hjulaxlar), ökad bränsleförbrukning, skador på godset och avkörningar. Man pekar också på problemet med dålig arbetsmiljö för de som kör.

– Många företag arbetar på marginalen. Transporterna tar pengar och kraft från utveckling. Ibland får man inte ens fram råvaror eller gods.

Det finns många företag inom skogs- och tillverkningsindustrin som har ambitioner att utveckla verksamheten. I södra delen av landet underlättas detta genom närheten till marknaden och närheten till samarbetspartners. Gnosjöbygden är ett tydligt exempel på detta förhållande.

I norr är bilden ofta den motsatta. Till detta kommer att den tid och kraft man har kan gå åt till att lösa ”triviala” problem som godshantering och råvaruleveranser. Dålig vägstandard bidrar i vissa fall starkt till dessa problem. Detta gäller inte minst skogsprodukter där ett dåligt skogsbilnät kan medföra stora svårigheter att få fram skogsråvaran i tid. I dessa fall är det synnerligen viktigt att åtminstone huvudvägen är av god kvalité. Så är inte fallet utmed Inlandsvägen av idag.

Skogsindustrins ägarstruktur gör att många mindre företag måste söka sin råvara på olika – och ibland avlägsna – områden. Vägens tekniska brister fördyrar och försvårar. Det finns exempel där man inte hunnit få fram råvaran i tid. Vägens utformning bidrar till att snedvrida konkurrensen till inlandets nackdel. Förhållandena hade vid intervjutillfället bidragit till nedläggning av ett mindre sågverk.

Överkostnader och transportsvårigheter tar kraft och resurser från förädling och utveckling av nya produkter. Båda faktorerna är viktiga för att stärka konkurrensförmågan. I vissa fall kan det vara en fråga om överlevnad. När förhållandena och infrastrukturen utvecklats tillräckligt i Ryssland/Baltikum uppkommer en ny konkurrenssituation som utgör ett direkt hot mot de företag som inte haft möjligheter att utveckla sin verksamhet.

– Man upplever inte vägen som en ”flaskhals”

Vägen i sig upplevs i många fall inte som en begränsande faktor för näringslivet. Man är van vid sin väg. Andra faktorer som avståndet till kunder och underleverantörer kan ha större betydelse. Vid lokaliseringsfrågor kan exempelvis flygplatsen och vägen dit ha större betydelse än vägsystemet i stort.

– Tyska turistbussar har lämnat Inlandsvägen

Kontakter med turistnäringen visar att turistbussar med bland annat tyska turister har slutat köra längs Inlandsvägen. Vägen är för gropig och obekväm att åka på. Man väljer E4 istället. Man beräknar att bortfallet av tyska bussresenärer ligger på ca 25 % under 1998.

Indikationer finns att även bilturisterna väljer andra vägar. Detta gäller särskilt norr om Östersund. Vägytans dåliga standard medför därmed ett ekonomiskt avbräck för turistnäringen och ökade svårigheter att locka nya turister till området. Förhållandet är allvarligt eftersom det påverkar en av de främsta potentialerna för utveckling av näringslivet inom inlandet.

– Linjetrafiken med buss måste gå längs Inlandsvägen

Kollektivtrafiken längs Inlandsvägen måste använda vägen oavsett dess standard. De resenärer som måste använda kollektivtrafiken har oftast heller inget val, eftersom det i stort sett saknas järnvägsburen persontrafik längs Inlandsvägen.

Vägens standard får därför stor betydelse för kollektivtrafikens möjligheter att erbjuda sina resenärer en god kvalitet på resan. Dålig vägstandard innebär dessutom ökade kostnader och dålig arbetsmiljö även för kollektivtrafiken.

10. Regionala och transportpolitiska mål

10.1 EU:s regional- och strukturpolitik

Sverige omfattas sedan inträdet i Den Europeiska Unionen 1995 av EU:s gemensamma regional- och strukturpolitik. Denna är det viktigaste instrumentet inom gemenskapen för att minska de regionala obalanserna och skillnaderna i ekonomisk utveckling mellan Europas regioner.

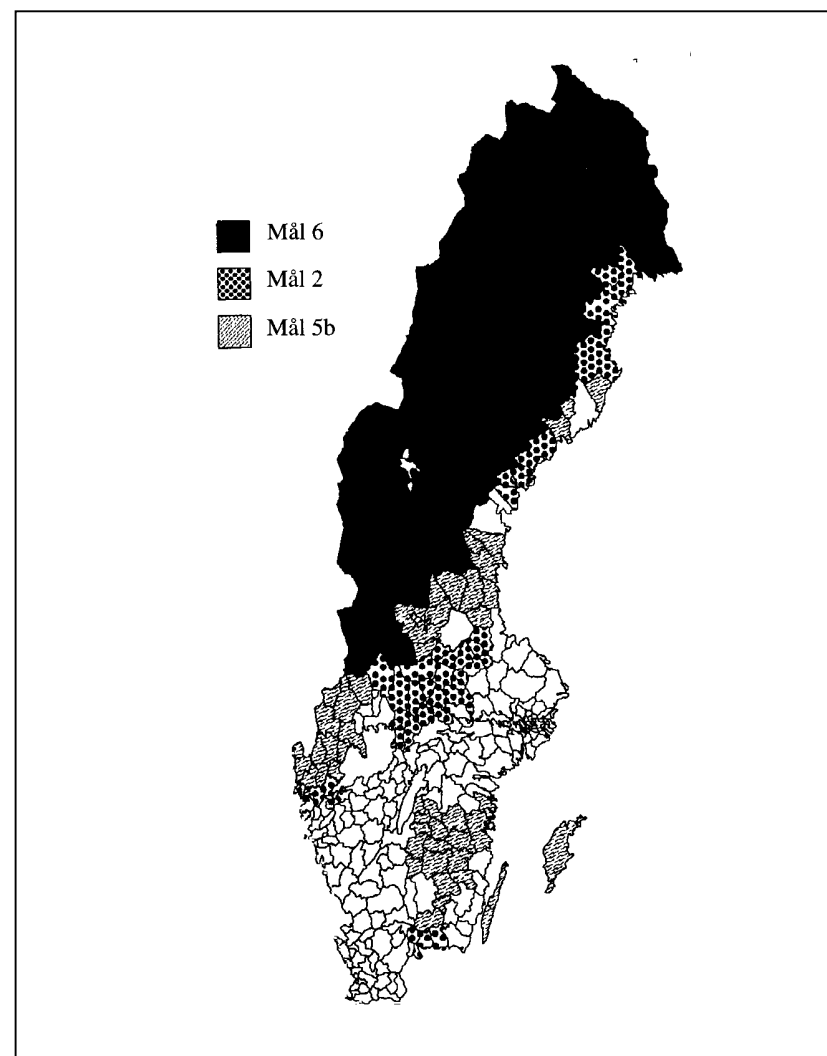
EU:s medel för regional- och strukturpolitiken kanaliseras via fyra strukturfonder, där främst *Europeiska regionala strukturfonden* har relevans för Inlandsvägens upptagningsområde. De resurser som kommer Sverige till del skall användas för arbetsmarknadspolitiska åtgärder inom bl.a. *Mål 2*, d.v.s. omställning inom områden som drabbats av eller hotas av industriell tillbakagång, som Bergslagsområdet. Vidare *Mål 6*, som avser åtgärder i de mest glesbefolkade områdena, t.ex. hela Norrlands inland.

10.2 Regeringsförklaringen

Vid regeringsförklaringen den 6 oktober 1998 formulerades bland annat följande inriktning för politiken:

- "Storstädernas roll som centrum för handel, internationellt samarbete och företagande skall utvecklas.
- En ökad dynamik i storstäderna får inte försämra landsbygdens möjligheter. Hela Sverige skall leva.

Avfolkningen av landsbygden skall motverkas genom god infrastruktur, ett brett och varierat näringsliv och ett konkurrenskraftigt jordbruk."



Karta över EU:s geografiska målområden i Sverige

10.3 Transportpolitiska mål

Riksdagen har under 1998 tagit ett nytt transportpolitiskt beslut. I detta anges att:

”det övergripande målet för transportpolitiken är att åstadkomma ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart och som på sikt uppfyller alla delmål om tillgänglighet, transportkvalité, säkerhet, god miljö och positiv regional utveckling.

Sett på lång sikt finns det ingen genuin konflikt mellan dessa olika mål. ett transportsystem som genom hög transportkvalité skapar tillväxt och sysselsättning bidrar också till de resurser som krävs för att klara miljöproblemen och upprätthålla höga ambitioner i fördelningspolitiken. Samtidigt är högt ställda krav på säkerhet och miljöanpassning förutsättningar för att i det långa loppet kunna upprätthålla kvaliteten och effektiviteten i transportsystemet.”

De olika delmålen har formulerats som följer:

– Ett tillgängligt transportsystem

Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

– En hög transportkvalitet

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

– En säker trafik

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

– En god miljö

Transportsystemets utformning och funktion skall anpassa till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.

– En positiv regional utveckling

Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

10.4 Länsstyrelsernas regionalpolitiska mål

Länsstyrelserna övervakar utvecklingen inom sina ansvarsområden och utarbetar kontinuerligt visioner och mål för statliga åtgärder. Infrastrukturfrågorna tillmäts härvid stor betydelse för såväl syd svenska län som för norrlandslän. Som exempel på detta står nedanstående citat, vilket hämtats från Västra Götalands regionala utvecklingsplan 1998:

- "Kommunikationssystemet skall stärka näringslivets möjligheter att konkurrera nationellt och internationellt, och det skall öka regionens attraktivitet som lokaliseringsområde.
- Regionen behöver ett väg- och järnvägsnät med kapacitet och standard för att klara näringslivets transporter och medborgarnas resebehov i trafikstarka stråk.
- En utbyggnad av regional tåg- och busstrafik, framför allt för att öka tillgängligheten till arbetsmarknaden och utbildning.
- Transportsystemets infrastruktur behöver anpassas bättre till miljön och bli långsiktigt hållbar. Regionen bör vara föregångare i arbetet med att realisera "nollvisionen", d.v.s. att ingen människa skall dö eller skadas allvarligt i trafiken."

11. Hur bör vägen och väg-systemet se ut?

11.1 Samhällsutvecklingen i stort

Samhällsutvecklingen i Sverige präglas för närvarande av en betydande utglesning av landsbygdsområden och en motsvarande befolkningstillväxt i de större och medelstora stadsregionerna. På nationell och europeisk nivå upprättas olika åtgärdsprogram för att hejda denna utveckling och stimulera nyföretagande i de mest utsatta områdena, till vilka stora delar av Inlandsvägens influensområde hör. Målsättningen är, att upprätthålla likvärdiga levnadsförhållanden genom en regional fördelning av samhällets resurser.

En viktig förutsättning för en positiv utveckling är att initiativ som tas på lokal och regional nivå bildar grunden för de statliga och överstatliga stöden. Utan denna grund är chansen att få till stånd en varaktig positiv utveckling liten.

Ett strategiskt samarbetet mellan kommuner och olika regionala och lokala organisationer inom näringslivets område kan vända en negativ utveckling. Goda kommunikationssystem är i detta sammanhang av största betydelse. Det gäller såväl väg- som järnvägsförbindelser.

Samarbetet mellan kommunerna utefter Inlandsvägen är en viktig grund för en framgångsrik ekonomisk utveckling inom Sveriges inland. Inlandsvägen bildar stommen i ett nätverk med stor räckvidd inom såväl Sverige som Norge. Ett utökat samarbete över nationsgränsen är under utveckling, framför allt inom stråket Storsjöbygden och det norska Trøndelag. Även inom andra områden med förbindelser över fjällkedjan har ett

ekonomiskt samarbete börjat etableras. Dessa tvärförbindelser hålls samman av Inlandsvägen. En konkret effekt av ett samspel över nationsgränsen är norgetrafiken, som utgör en väsentlig del av den genomgående trafiken på sträckan mellan Kristinehamn till Gällivare. Hittills har den i huvudsak haft karaktär av transittrafik, men möjligheter finns att utveckla den till en integrerad del av det regionala och lokala näringslivet.

En ökad integration av näringslivet mellan svenska och norska regioner är början till ett nytt mönster som kompletterar det traditionella, där kulturella och ekonomiska samband enbart har fungerat utefter älvdalarna mellan kustbygden och inlandet. Det nya mönstret främjas av en medveten satsning på Inlandsvägen såsom en länk som sammanbinder ett pärlband av bygder på båda sidor om den skandinaviska fjällkedjan. För dessa kommer Inlandsvägen också att utgöra en logisk förbindelseled till de stora marknaderna på den Europeiska kontinenten.

Nätverket, d.v.s. vägsystemet måste stärkas. Inlandsvägen ligger centralt i det svenska inlandet och mitt i det norsk-svenska nätverket. Vägen har stor betydelse för regional samverkan, särskilt för inlandet norröver, eftersom vägsystemet är tätare och mer flexibelt än järnvägsnätet och att det till stor del saknas ett järnvägsnätverk för inlandet i norr. Inlandsbanan är inte tillräcklig med nuvarande utformning och trafikering.

Av detta följer att de svaga länkarna måste stärkas/rustas upp, förbindelserna mot Norge bör rustas upp. Viktiga orter för Norgetrafiken är Gällivare/Karesuando, Storuman, Arjeplog och Östersund.

11.2 Näringslivets utveckling

Skogsindustrin längs Inlandsvägen vill utveckla en ökad förädlingsgrad, inom tillverkningsindustrin kan storföretagande kompletteras med småföretagande där nya produkter kan skapa nya möjligheter, nya samverkansarenor (inom EU, med Norge och längs Inlandsvägen) kan skapa nya förutsättningar för legotillverkning och industriellt samarbete, informations-samhället gör att IT-tekniken växer och skapar nya arbetsformer, turismen är på väg att bli en ny basindustri.

För att möjliggöra detta krävs en uppgradering och ett tillvaratagande av både samverkansformer och infrastruktur. Sociala och fysiska nätverk måste utvecklas.

Samhällets utveckling ställer generella krav på en god infrastruktur. Krav och önskemål som i och för sig kan ställas på alla ännu ej färdigutvecklade vägar i vårt land.

Inlandsvägen har genom sitt läge en speciell uppgift i detta sammanhang. Den sträcker sig genom hela det svenska inlandet, den knyter ihop både starka och svaga regioner, den kan erbjuda förbindelser till kontinenten, Norge, Finland och norra Ryssland.

Nätverksmöjligheterna behöver stärkas i vägplaneringen. Boverkets Vision 2009 handlar mest om snabb tågtrafik, vilket till större delen saknas och kommer att saknas för kommunerna längs Inlandsvägen.

Av detta följer att det finns starka skäl att tillgodose de betydande behov av upprustning som finns längs Inlandsvägen.

11.3 Behoven skiftar längs vägen

Naturligtvis är behoven olika längs 180 mil Inlandsväg. I den södra delen är nätverket finmaskigare, resmöjligheterna fler och

trafikmängderna större. Här kan diskussionen handla om förbifarter, omkörningsmöjligheter, vägbredd och stigningsfält.

I norr är trafikmängderna mindre. Nätverket blir glesare, bilarna blir tyngre och bärigheten sämre. Här kan diskussionen mer handla om vägytans beskaffenhet och framkomligheten under tjällossningsperioden.

Det intressanta i sammanhanget är att våga tänka 180 mil Inlandsväg. Att ta vara på de pluseffekter som finns och att inrikta planeringen efter dessa möjligheter.

Av detta följer exempelvis att det inte går att utesluta länken mellan Kristinehamn och Johannisholm i planeringen. Länken tillhör Inlandsvägen. Om nätverket ska fungera så måste också länken vara med och fungera på ett tillfredsställande sätt.

Viktigt är också att binda samman Inlandsvägens olika delar. Kopplingen mellan väg 26, väg 185 och väg 47/48 vid Bottnaryd och Mullsjö bör förenklas. Vägen bör få en direkt och genare dragning från väg 26 till väg 185. Väjningssituationerna vid Dorotea och Vittangi bör arbetas bort. Vägvisningen bör ses över. Inlandsvägen bör få en enhetlig numrering i den södra delen.

11.4 Tekniska aspekter

Inlandsvägen har på långa avsnitt en otillräcklig bredd. Ungefär 45% av sträckan mellan Halmstad och Karesuando är endast ca 6,5 m bred. Huvuddelen av denna vägbredd återfinns norr om Mariestad.

En smal och ojämn vägbana leder till obekväm körning och högre olycksrisker. Kraven på föraren ökar, anspänningen blir hårdare. En smal väg påverkar både den tunga lastbilstrafiken, busstrafiken och turister som färdas med husbil eller husvagn. En ojämn väg drabbar alla trafikanter. Kombinationen smal och

gropig väg är ytterst besvärande för både lastbilar med släp och turistbussar.

Slingrigheten ökar påtagligt om vägbanan är ojämn. Svårigheterna blir extra stora för en höglastad timmerbil och ska inte underskattas för en personbil med husvagn.

En vägbredd på 6–6,5 m innebär att körmånen vid möte mellan två lastbilar blir ca 25 cm på sidan och ca 50 cm mellan fordonen. Utrymmet medger inte att släpet svajar.

Måtten måste betraktas som oacceptabla både med hänsyn till trafiksäkerheten och önskemål om en någorlunda komfortabel körning. Anspänning tröttnar.

Minsta önskvärda vägbredd blir därför 9 m vid måttliga trafikmängder. Smalare väg ställer extrema krav på vägytans beskaffenhet.

Noteras bör att vid större trafikmängder kan en god framkomlighet medföra behov av ökad bredd. Trafikmängderna norr om Mariestad talar normalt för en vägbredd på 9 m, söder om Mariestad normalt 13 m. Undantag väg 185 där 9 m bör räcka.

Önskvärda vägbredder sammanfaller i stort med den målstandard som uttrycks i Vägverkets planering. Undantag är främst den ”felande länken” mellan Kristinehamn och Mora (Johannisholm).

Behovet av god framkomlighet ställer också krav på omkörningsmöjligheter, d.v.s. en bra linjeföring med god sikt. ”Trängsel” är ett mått som vägverket använder för att beskriva framkomligheten i vägsystemet. Måttet beror av trafikmängd, vägbredd och linjeföring.

I dagsläget kan man konstatera att det råder trängsel utmed vissa avsnitt i söder. Främst vid Mullsjö och Skövde där Inlandsvägen går i gemensam sträckning med andra vägar. Generellt sett kan man också säga att trängsel uppkommer där Inlandsvägen är gästväg på annan väg. Exempel på detta är längs

E18 vid Kristinehamn och längs E14 mellan Brunflo och Östersund.

Vägytans beskaffenhet är en ytterst viktig aspekt för både den tunga godstrafiken och persontrafiken. För en stor del av Inlandsvägen, särskilt i norr, har en bra och bärkraftig vägyta enligt vår bedömning större betydelse än en bra linjeföring. Undantag finns som alltid. Förbättrad linjeföring kan därför inte uteslutas och bör självfallet prövas vid ett upprustningstillfälle.

Frågan om förbifart eller genomfart dyker alltid upp i vägplaneringen. Säkerhet och miljöfrågor talar ofta för sträckningar utanför samhället. Det lokala näringslivet och behovet av uppmärksamhet talar för en sträckning genom samhället.

Vår bedömning är att man i söder, d.v.s. huvudsakligen söder om Mariestad, har trafikmängder som gör att genomfarten kan bli ett problem. Norröver är genomfarten nästan självskriven.

Frågeställningen blir därför aktuell främst för Smålandsstenar och Skultorp samt några mindre samhällen längs väg 26.

11.5 Samverkan mellan väg och järnväg

Samverkan mellan olika trafikslag är en viktig ingrediens vid utformningen av trafiksystemen. Möjligheterna kan tyckas begränsade för kommunerna utmed Inlandsvägen därför att de saknar järnvägsförbindelser eller har begränsad trafikering på banan.

Kombinationen bil och tåg kan dock utvecklas för både person- och godstransporter. Östersund, Mora, Jönköping och Halmstad kan vara extra intressanta för persontrafiken. I Östersund diskuteras snabbtåg och en Atlantbana mot Norge. Mora har snabbtågstrafik söndagar. I Jönköping diskuteras en höghastighetsförbindelse mot kontinenten. Halmstad har

snabbtåg och kan få del av den nya tågsystemen kring Öresundsförbindelsen.

Kombinationen bil och tåg kan också utvecklas genom att ta med bilen på tåget. Kanske något för turisttrafiken längs Inlandsbanan.

Kombinationen lastbil och järnväg finns genom den så kallade kombitrafiken. För kommunerna längs Inlandsvägen finns närliggande kombiterminaler endast i Borlänge, Örebro och Jönköping. Kanske borde en "inlandsterminal" utvecklas i Östersund med järnvägskopplingar både till järnvägens stamnät och till Inlandsbanan. Kanske kan också tanken på "rullande landsväg" utvecklas längs Inlandsbanan. Intressant inte minst för långväga transporter och "ensamåkare". Rullande landsväg innebär att både dragbil och släp tas med på tåget.

11.6 Samverkan väg/flygplatser

Tillgången till flygplatser får allt större betydelse i lokaliseringssammanhang. IT-teknikens nya arbetsformer gör att flyget blir ett viktigare transportmedel för att nå kolleger och uppdragsgivare. Förhållandet har uppmärksamats i riksdagens senaste transportpolitiska beslut.

Vägen till flygplatsen får därför ökad betydelse. Flera av kommunerna längs Inlandsvägen har tillgång till "egen" flygplats: Gällivare, Arvidsjaur, Storuman, Vilhelmina, Östersund, Sveg, Mora, Skövde, Jönköping och Halmstad.

Inlandsvägen utgör en tillfartsväg till dessa flygplatser och ger kanske i många fall besökaren de första intrycken av det svenska vägsystemets utformning och standard.

11.7 Kollektivtrafikens förutsättningar

Persontrafiken längs Inlandsvägen är i huvudsak hänvisad till busstrafiken. Möjligheterna att skapa en attraktiv och effektiv busstrafik kommer därför i hög grad att bli beroende av vägens utformning och standard. Vägbredden och framför allt vägytans kvalitet kommer att bli avgörande faktorer.

Den diskussion som förts i tidigare avsnitt kring dessa aspekter är således i högsta grad tillämplig på kollektivtrafiken. Utöver dessa behov så finns även lokala behov av tillgänglighet och säkerhet vid hållplatser. Det kan då handla om gång- och cykelvägar, belysning, väderskydd och underhåll av kollektivtrafikens anläggningar.

11.8 Vilka krav ställer nollvisionen på Inlandsvägen?

Under de senaste åren har trafiksäkerheten fått en allt större tyngd i trafikplaneringen. På nationell nivå har man formulerat en vision som innebär att ingen ska behöva dödas eller skadas svårt i trafiken – den så kallade nollvisionen.

En av nollvisionens utgångspunkter är människans tålighet mot krockvåld. Man talar om hastigheterna 30, 50 och 70 km/tim. Hastigheten bör vara högst 30 km/tim där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik. För att undvika svår skada vid frontalkollisioner bör hastigheten vara högst 70 km/tim.

För bredare vägar, 13 m eller bredare, diskuteras nya vägtyper med skilda körbanor eller där motriktad trafik skiljs åt genom ett mitträcke. Frågan kvarstår hur man ska göra med vägar som är 9 m breda eller smalare.

Man kan nog utesluta alternativet att nollvisionens krav innebär att alla vägar bör vara minst 13 m breda. Av detta följer att vägtekniska aspekter med bäring på trafiksäkerheten får större betydelse. Hit hör självklart den skyltade hastigheten.

En sänkning av den skyltade hastigheten till högst 70 km/tim skulle vara förödande för inte bara kommunerna längs Inlandsvägen. Rimligen måste därför en diskussion föras kring lämplig hastighet för varje enskilt vägavsnitt. Denna diskussion måste kopplas till ett övergripande synsätt om vägen funktion, trafikmängden och vilka andra vägtekniska faktorer som kan ha betydelse i sammanhanget. Vägbredd, vägyta och linjeföring får återigen stor betydelse.

11.9 Miljöfrågor

Om man vill uppnå en miljöanpassning av transportsystemet måste varje möjlighet tas tillvara för att minska transportarbetet. Vanligen handlar det inte om stora klipp utan om ”många bäckar små”. Gena stråk och finmaskiga nätverk måste till om transportarbetet på väg ska kunna minskas.

Inlandsvägen har en sträckning som gör att den i huvudsak undviker miljömässigt belastade områden. Den undviker i huvudsak också utpekade särskilt känsliga områden med stora och skyddsvärda natur- och kulturvärden.

I vägverkets miljökonsekvensanalys av den nuvarande nationella väghållningsplanen anges att en utbyggnad av stamvägnätet kan få de allra största konsekvenserna i redan hårt exploaterade områden. Dit räknas Göteborgsområdet och Göta älvs dalgång, Sydvästra Skåne samt Mälarregionen och Stockholmsregionen.

Ur denna synpunkt är det således önskvärt att i görligaste mån styra över trafik till Inlandsvägen.

Ambitionen att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling innebär att tillvarata och utveckla den befintliga bebyggelsestrukturen, landskapsbilden samt skötseln av produktiv skog och jordbruksmark.

11.10 Turismen

Turisttrafiken ställer i huvudsak samma tekniska krav på vägen som övrig trafik. Behovet av tillräcklig bredd har nämnts ovan, liksom behovet av en jämn och komfortabel vägyta.

Turisterna har större behov av rastplatser och service längs vägen. De behöver också tydlig och sammanhängande vägvisning och information om vad som finns i form av service och sevärdheter.

Alla trafikanter har glädje av kunna se det vackra som finns längs en väg. För turisterna är detta naturligtvis extra intressant och dessutom ett viktigt skäl att välja en viss väg.

Turisternas behov understryker och förstärker de behov som finns hos övriga trafikanter. Inte minst hos den långväga lastbils- trafiken. Turisternas behov markerar också betydelsen av att ta vara på det landskap som omger vägen.

Det bör kanske också påpekas att det är betydligt lättare att njuta av ett vackert landskap från en jämn och lagom bred väg.

11.11 Försvarsfrågor

Minskade resurser inom försvaret gör att kravet på operativ rörlighet får allt större betydelse. Arméförbandens mekanisering medför också behov av att kunna genomföra tunga transporter inom landet. Inlandsvägen har betydelse även i detta sammanhang. Kanske främst i den norra delen (norr om Mora), där Inlandsvägen tveklöst måste betraktas som en av de två-tre strategiska vägförbindelserna i nord-sydlig riktning. Av detta följer främst krav på god bärighet.

12. Behovet av upprustning

12.1 Det fattas fortfarande en länk

Avsnittet mellan Kristinehamn och Johannisholm (Mora) ingår inte i Vägverkets stamvägnät. Både nätverksfunktionen och de långväga trafikuppgifterna talar för en uppgradering av detta vägavsnitt. En uppgradering behövs också om Inlandsvägen ska bidra till att skapa bättre utvecklingsmöjligheter för Sveriges inland.

Trafikutbytet mellan de norra och södra delarna av Sverige har två viktiga brytpunkter. Den östra ligger vid Gävle, den västra vid Mora där trafiken från Inlandsvägens norra delar kan fördela sig åt olika håll. Inlandsvägens södra del är den närmaste vägen från Mora till Sydsveriges hamnar och till den snart färdiga Öresundsförbindelsen.

Inlandsvägens södra del skapar också möjligheter för trafik i riktning mot Göteborg att undvika det svårutbyggda avsnittet mellan Göteborg och Trollhättan. Egendomligt nog så nämns inte detta alternativ i den nationella väghållningsplanen.

Inlandsvägens södra del skapar också möjligheter för sydgående trafik att färdas väster om Vättern, vilket minskar belastningarna genom det känsliga natur- och kulturlandskapet på östra sidan.

Ett fullgott nätverk bör erbjuda nationella vägförbindelser på båda sidorna av Vänern, Vättern, Hjälmaren och Mälaren. Länken mellan Mora och Kristinehamn fattas för att göra detta möjligt.

12.2 Är Vägverkets målstandard tillräcklig?

Med ledning av de aspekter som diskuterats i tidigare avsnitt kan man konstatera att Vägverkets målstandard i huvudsak motsvarar de behov som finns.

Undantag är den felande länken mellan Kristinehamn och Mora (Johannisholm) som i den regionala planeringen har en målstandard på endast 7,5 m, vilket är otillräckligt. Undantag är också avsnittet mellan Mullsjö och väg 40 vid Bottnaryd. Vägen är för närvarande länsväg. Även här bör en uppgradering ske både vad gäller bredd och funktion.

12.3 Behovet av upprustning gentemot Vägverkets målstandard

Vägbredd

Målstandarden på det södra avsnittet mellan Halmstad och Mariestad föreslås i denna utredning till 13 m med undantag för väg 185, där vägbredden sätts till 9 m. Vägbredden 13 m föreslås således till skillnad från Vägverkets planering även för den norra delen av väg 26, närmast väg 40).

Målstandarden på avsnittet mellan Kristinehamn och Vansbro sätts här lika med övriga sträckor norröver, d.v.s. till 9 m, vilket också avviker från Vägverkets planering.

Med hänsyn till befintliga vägbredder återstår ungefär 70% att bygga ut på avsnittet mellan Halmstad och Mariestad respektive ca 80% på avsnittet mellan Mariestad och Karesuando.

Fördelningen av befintliga vägbredder framgår av tabellen på nästa sida.

Sträcka	Vägbredd				
Halmstad – Mariestad Målstandard 13 m	6,5	7,5	9	13	<i>m</i>
Nu finns det:	2	17	1	8	<i>mil</i>
	7	60	3	30	<i>%</i>

Sträcka	Vägbredd				
Mariestad – Karesuando Målstandard 9 m	6,5	7,5	9	13	<i>m</i>
Nu finns det:	80	45	25	3	<i>mil</i>
	52	30	16	2	<i>%</i>

Linjeföring

På sträckan mellan Halmstad och Mariestad finns 6–7 avsnitt där linjeföringen behöver förbättras, totalt ca 10 mil. På avsnittet mellan Mariestad och Karesuando ca 20 avsnitt, totalt ca 25 mil.

Bedömningen är ”försiktigt” gjord efter genomsnittlig trafikmängd och vilka praktiska möjligheter som finns.

På vintern och under turistsäsong är det svårare att köra om.

Vägytan

Rejäl spårlagning eller rekonstruktion behövs på många och långa avsnitt. Sammantaget:

- Halmstad–Mariestad ca 5 mil, motsvarande 20% av sträckan
- Mariestad–Mora ca 8 mil, motsvarande 25%
- Mora–Karesuando ca 40 mil, motsvarande 30%

Även här är det frågan om en ”försiktig” bedömning, som grundar sig på en besiktning utförd i september 1998.

Det kan finnas fler avsnitt över skogs- och myrmarker som är i behov av rekonstruktion.

12.4 En bred väg räcker inte

Utöver breddning av vägen, insatser för att förbättra brister i linjeföringen och förbättrad vägyta så måste en upprustad Inlandsväg erbjuda:

- god bärighet under alla årstider
- sammanhängande vägvisning
- bättre informationsplatser
- bättre rastplatser och bättre placerade parkeringsfickor
- vackra och attraktiva utblickar mot omgivande landskap

God bärighet under hela året är en viktig faktor för näringslivets godstransporter. Under tjällossningsperioden försvåras framkomligheten ytterligare, vilket kan innebära stora svårigheter att få fram exempelvis skogsråvara.

Vägvisningen har idag en normal uppläggning och fungerar nog i allmänhet bra för trafikanterna. Förändringar kan dock behövas. Fjärrorten ”Jönköping” borde exempelvis kompletteras med fjärrorten ”Mariestad” längs riksväg 26. En ny sammanhängande vägnumrering mellan Halmstad och Mora skulle underlätta vägvisningen.

Informationen om service, sevärdheter och rastplatser har stora brister idag. Förbättringar behövs, både som förvarningar och i form av informationstavlor vid rastplatser mm.

Inlandsvägen har idag 24 ”officiella” rastplatser enligt Vägverkets kartor. I genomsnitt innebär detta ca 7,5 mil mellan varje rastplats, vilket motsvarar ungefär en timmes resa. Det är glesare mellan rastplatserna i norr och tätare i söder.

Som jämförelse kan nämnas att E4 mellan Stockholm och Helsingborg har 22 rastplatser (varav 6 vid Vättern). Avståndet mellan rastplatserna blir ca 3,5 mil, alltså ungefär en halvtimmes bilresa.

Avstånden längs E4 är mer normala. Inlandsvägen skulle alltså enligt denna måttstock behöva ett tjugotal nya rastplatser.

12.5 Vad behöver göras och vägen dit (strategi)

Inlandsvägen mellan Halmstad och Karesuando är ca 180 mil lång. Ungefär 2/3 av sträckan återstår att bygga ut till avsedd målstandard. Många avsnitt kräver betydande förbättringar av vägkroppen för att klara kraven på god bärighet.

Det långsiktiga investeringsbehovet blir således stort. En grov beräkning visar på en kostnad av kanske 15–16 miljarder kronor, d.v.s. en investering som ligger i paritet med vad den nya bron över Öresund beräknas kosta (enbart bron).

Vägverkets nationella långtidsplan för perioden 1998–2007 och de regionala innehåller investeringar längs Inlandsvägen för drygt en miljard. Med nuvarande investeringstakt kommer det således att behövas ungefär 12 investeringsperioder, d.v.s. det kommer att dröja mer än hundra år innan Inlandsvägen är fullt utbyggd. Det bör påpekas att Inlandsvägen tillhör inte de högst prioriterade stråken i den nationella väghållningsplanen.

Med andra ord så gäller det nog att både höja investerings-takten och att finna en effektiv investeringsstrategi som gör det möjligt att skapa en fungerande väg på kortare tid.

En sådan strategi kan lämpligen innebära att man bygger bort de sämsta avsnitten längs vägen, d.v.s. man ser till att vägen får en fungerande standard i hela sin sträckning.

Strategin innebär att alla avsnitt med dålig linjeföring respektive dålig vägyta byggs om. En grov beräkning visar att

detta bör kunna göras till en kostnad av kanske 6–7 miljarder kronor, d.v.s. ungefär vad den nya Citytunneln i Malmö kommer att kosta.

Vid kostnadsbedömningen förutsätts att alla ombyggnader sker till önskad vägbredd om 9 eller 13 m. I kostnaden ingår också schablonbelopp för nya rastplatser och åtgärder för att ta till vara omgivande landskap.

13. Effekterna av en upprustning

Effekterna av en upprustning kan uppkomma på olika sätt. De kan bli **direkt märkbara** genom att åkare och transportköpare får lägre kostnader. En grov beräkning med ledning av TFKs utredningsresultat visar att företagen kan spara ca 20 miljoner per år på sina godstransporter

Beloppet låter inte stort, men man ska då minnas att besparingen görs genom att företagen blir av med överkostnader för sina transporter. Överkostnader som företagen själva inte kan åtgärda.

Besparingen kan användas till utvecklingsverksamhet eller för att skapa en större finansiell uthållighet. Kanske vågar man rentav anställa personal.

Upprustningen medför lägre kostnader för alla trafikanter. En grov beräkning enligt de siffror som redovisas i Vägverkets nationella plan visar att trafikanterna som helhet kan spara kanske 50 miljoner per år. Lägre kostnader och ökad reskomfort kan innebära att man kanske kan ta steget att pendla till orten lite längre bort. Teoretisk regionförstoring kan bli verklighet.

Överkostnaderna drabbar huvudsakligen områden som redan har höga transportkostnader på grund av långa avstånd. Besparingen får därigenom extra stort värde.

Direkta kortsiktiga effekter uppkommer också under utbyggnadstiden genom den personal och de maskiner som behövs för att genomföra utbyggnaderna.

En upprustad väg skapar **förutsättningar** för att vidmakthålla och utveckla befintliga verksamheter. Ett tydligt exempel på detta är turistnäringen, som i nuläget riskerar att förlora besökare

på grund av vägens dåliga beskaffenhet. Man beräknar att bortfallet av tyska bussresenärer ligger på ca 25% under 1998.

Upprustningen innebär att tillverkningsindustrin och övriga näringar får nya förutsättningar för sin verksamhet. Även samhällelig verksamhet som utbildning, sjukvård och kollektivtrafik får bättre förutsättningar. Konsekvenserna av offentliga rationaliseringar kan kanske mildras.

Effekterna av dessa nya förutsättningar kommer i hög grad att kunna påverkas av **hur** man genomför upprustningen. Även om förutsättningarna är helt olika så kan man ändå peka på den utveckling som sker i Malmö. Till stor del som följd av de investeringar som görs i infrastrukturen. Om investeringarna inte hade genomförts så hade man heller inte haft samma skäl att genomföra övriga utvecklingssteg.

Utvecklingskraften inom den svenska delen av Öresundsregionen har inneburit att både Malmö kommun och närliggande kommuner ökat sin befolkning under 1998. Ökningen inom Malmö kommun var näst störst i landet efter Stockholm.

Upprustningen bör alltså ses som en del av en sammanhållen regional utveckling. Nya kontakter ger nya förutsättningar.

Det är också viktigt att förbättringsarbetena som sådana genomförs på ett sätt som inte påverkar näringslivet negativt. En ombyggnad typ rekonstruktion tar minst ett år att genomföra. Sammanhängande byggnadsetapper innebär att ett vägavsnitt kan ha nedsatt framkomlighet under flera år. Turisterna kan hinna tröttna under denna tid.

Vägombyggnaden bör alltså samordnas med positiva åtgärder, exempelvis information om alternativa färdvägar och nya intressanta besöksmål. Kanske kan Inlandsbanan användas för att ta sig förbi svåra vägavsnitt. Ny sträckning av vägen kan också bli ett alternativ.

En upprustning av Inlandsvägen bidrar till att förverkliga de mål som formulerats för vägplaneringen. En satsning på Inlandsvägen medför en starkare betoning av aspekterna miljö och regional utveckling.

14. Slutsatser och rekommendationer

14.1 Sammanfattande slutsatser

Med ledning av det material som kommit fram i utredningsarbetet kan man konstatera följande:

– Det finns ett stort behov av upprustning längs Inlandsvägen.

Ungefär hälften av Inlandsvägen har en klart otillräcklig bredd. Nuvarande 6–6,5 m är för smalt för tung trafik och turisttrafik med buss, husvagn eller husbil. En smal väg i kombination med dålig vägyta medför ökad risk för olyckor.

Ungefär 30% av vägen har en bredd som ligger på gränsen till låg standard. Nuvarande 7–7,5 m är för smalt för tung trafik. Vägbredden förutsätter att vägytan är i mycket gott skick.

Sammantaget har ungefär 30% av Inlandsvägen betydande brister vad gäller vägytans beskaffenhet. Spårbildning, sprickor, ojämnheter, dålig asfalt och gupp medför ökade fordonskostnader och ökad risk för olyckor. Bristerna är större i den norra delen.

Linjeföringen har brister, vilket försämrar framkomligheten och ökar olycksriskerna. Ungefär 20% av Inlandsvägen behöver förbättras.

Trafikantservicen behöver förbättras. Enhetlig numrering i söder, fler rastplatser, bättre information kring service och sevärdheter.

Vägen har generellt sett dålig "kontakt" med omgivande landskap. En allför smal väg försvårar där kontakten finns.

– Inlandsvägen har en låg prioritering i investeringsplaneringen

De bedömningar som gjorts i den nationella väg hållningsplanen innebär en satsning på högklassiga vägförbindelser mellan landets tre storstadsregioner, mellan Stockholm och Oslo samt mellan Stockholmsregionen/Mälardalen och Norrland via kusten (E4).

Riksväg 45 betecknas i den nationella planen som en viktig stamväg för mellersta och norra Sveriges inland. Investeringsåtgärder kan dock enligt Vägverket inte motiveras med ledning av de lönsamhetskriterier som formulerats. För den norra delen av Inlandsvägen måste därför tillämpas krav på lägsta godtagbara standard.

Endast länstransportplanen för Värmland innehåller insatser längs Inlandsvägen.

Sammantaget innehåller planerna investeringar längs Inlandsvägen på drygt en miljard under den närmaste tioårsperioden. Med nuvarande investeringstakt kommer det att ta mer än hundra år innan Inlandsvägen får fullgod standard.

– Inlandsvägens tekniska kvalité medför överkostnader som företagen inte själva kan påverka och som begränsar möjligheterna till utveckling och överlevnad.

En utredning genomförd av TFK anger överkostnader på grund av dålig vägyta som i genomsnitt ligger på mellan 3–5% och i särskilt utsatta fall upp till 8%. Vägverket anger merkostnader på grund av eftersatt beläggningsunderhåll som varierar mellan 0,50–2 kronor per mil.

Ungefär 30% av Inlandsvägen har påtagliga brister i vägytans beskaffenhet. Många företag drabbas således av överkostnader som påverkar deras finansiella uthållighet och möjligheter att utveckla nya produkter. Svårigheterna ökar ju längre norrut man kommer. Den långväga trafiken (exporten) drabbas extra hårt.

– Turistnäringen är en viktig basindustri för inlandet. Inlandsvägens tekniska kvalité gör att turister lämnar vägen.

Vägytans dåliga beskaffenhet har redan medfört att bilturister och turistbussar lämnar Inlandsvägen. Bortfallet av tyska turister beräknas exempelvis till ca 25% under 1998. Bristerna vad gäller trafikantinformation och rastplatser bidrar till att ge Inlandsvägen sämre status som turistväg.

– En upprustning av vägen skapar en påtaglig potential för en positiv regional utveckling.

Inlandsvägen är på långa sträckor i så dåligt skick – särskilt norröver – att den hämmar näringslivets utveckling. Företagens kraft går åt till fel saker. En upprustning av Inlandsvägen kan ge betydande kraft åt en utveckling av turistnäringen. Detta är särskilt intressant eftersom ökad turism är något som gagnar samtliga kommuner längs vägen.

Inlandsvägen är ofta det enda alternativet eftersom järnväg många gånger saknas eller inte kan erbjuda tillräckligt goda transportmöjligheter. En ökad förädlingsgrad medför större behov av förbindelser i nord-sydlig riktning.

En uppgradering av Inlandsvägen handlar både om fysiska och mentala förändringar. Nätverkstänkandet behöver utvecklas. Planeringen går ofta i historiska banor. I norr planerar man exempelvis gärna längs älvarna. Satsningar längs Inlandsvägen stärker både fysiska och sociala/mentala nätverk.

– En upprustning medför lägre kostnader för såväl person- som godstransporter

Förutom direkta effekter kan lägre reskostnader och bättre reskomfort medverka till regionförstoring genom att

medborgarna accepterar en längre resa till arbetet eller till en neddragen offentlig service.

– Investeringar längs Inlandsvägen bidrar till att uppfylla de mål som formulerats i vägplaneringen. En satsning på Inlandsvägen innebär en starkare betoning av aspekterna miljö och regional utveckling.

Inlandsvägen har mycket få konflikter med natur- och kulturvärden. Tvärtom kan man påstå att en satsning på Inlandsvägen kan bidra till att undvika konflikter inom andra delar, exempelvis längs Göta älv-dalen och öster om Vättern.

Inlandsvägen erbjuder korta resvägar, vilket minskar transportarbetet och därmed utsläppen. Trafiken går dessutom helt utanför de hårt miljöbelastade storstadsområdena.

Det finns en stor potential för utveckling. Inte minst inom turistnäringen. En samverkansarena är redan etablerad längs vägen. Arenan inrymmer samverkan mellan flera transportslag, eftersom den innehåller både väg och järnväg (Inlandsbanan) och flera kommunala flygplatser med statligt stöd. Arenan går också över gränserna, exempelvis Halmstad mot Jylland, Östersund och Storuman mot Norge, Gällivare mot Finland och norra Ryssland.

14.2 Rekommendationer

Utvecklingen inom stora delar av landet kännetecknas av vikande befolkningsunderlag, minskad sysselsättning och ökad arbetslöshet. Förhållandena gäller även för flertalet kommuner längs Inlandsvägen, särskilt från Kristinehamn och norrut.

Inlandsvägen är på många avsnitt – inte minst norröver – i så dåligt skick att den hämmar företagens utveckling. Vägens nuvarande status gör att turistnäringen tappar mark och att utvecklingen försvåras.

Nuvarande investeringsplaner innebär att det dröjer minst hundra år innan Inlandsvägen är upprustad till avsedd målstandard. Så länge kan inlandet inte vänta.

En upprustning ger fördelar för miljön och kan bidra till regional utveckling inom en redan etablerad – och utsatt – samverkansarena. Turistnäringen kan utvecklas till en stark framtida basindustri.

Mot denna bakgrund lämnas följande rekommendationer:

- 1 Genomför en upprustning av Inlandsvägen som i ett första steg innebär att avsnitt med dålig vägyta eller dålig linjeföring byggs om till önskvärd bredd.
- 2 Genomför upprustningen inom ramen för ett regionalt utvecklingsprojekt, där vägombyggnaden samordnas med andra insatser. Projektet bör utgå från en helhetssyn där alla näringar och alla transportslag beaktas. Turismen kan fungera som en gemensam nämnare i ett första skede.
- 3 Det är viktigt att ta vara på de potentialer som ligger i en samverkan längs en lång väg. Olika förhållanden kan skapa nya tankebanor. Samverkan kring Inlandsvägen kompletterar den historiska riktningen längs älvarna.
- 4 Det är också viktigt att ta vara på de potentialer som finns i en samverkan mellan trafikslagen. Vägen är ofta det enda alternativet idag. En bättre väg kan ge nya möjligheter. Inlandsvägen och Inlandsbanan ska inte ses som konkurrenter. Järnväg och sjöfart måste bli tillgängliga även för inlandet.

Bilaga 1

INTERVJUER

Som ett led i arbetet med denna rapport har ett stort antal intervjuer genomförts med personer som företräder myndigheter, organisationer och företag för vilka Inlandsvägens kapacitet, säkerhet och framkomlighet har stor betydelse. Personer som intervjuas tillhör följande kategorier:

- Kommunala representanter; näringslivschefer, turistchefer m.fl.
- Utvalda företagare inom branscher som genererar såväl godstransporter som persontrafik.
- Representanter för handelskammare utefter Inlandsvägen.
- Representanter för statliga regionala organisationer; länsstyrelser, länsturistorganisationer och vägverkets regionkontor.
- Centrala statliga myndigheter; Glesbygdsverket, Vägverket, Boverket, NUTEK m.fl.

Som underlag för intervjuerna har en frågelista använts. Denna har anpassats till frågor som handläggs av intervjuade personer och organisationer. Som exempel på frågor och avgivna svar kan nedanstående exempel redovisas. De svar som redovisas har nedtecknats av författarna av denna rapport. De intervjuade har inte beretts tillfälle att granska anteckningarna.

Exempel på intervjuer

1. Kommunalt näringslivskontor: Tidaholm
2. Kommunalt turistkontor: Strömsund
3. Privat IT-företag: Strömsund
4. Statlig myndighet: Glesbygdsmyndigheten, Östersund
5. Intresseorganisation: Norrlands Center, Stockholm
6. Åkeriföretag
7. Tillverkningsföretag
8. Handelskammare

1. Kommunalt näringslivskontor

Kommun: Tidaholm

Intervjuads befattning: Näringslivssekreterare

Näringslivets sammansättning i kommunen. För vilka är Inlandsvägen betydelsefull?

Tillverkningsindustrin har en mycket stark ställning i kommunen. I Tidaholm tillverkas bl.a. tändstickor, instrumentpaneler, köksskåp, flaggstänger, lego till bilindustrin. Detta betyder att industrin är mycket beroende av Inlandsvägen som transportväg. Avsaknaden av järnvägsförbindelse höjer avsevärt betydelsen av bra vägnät.

Viktiga verksamheter och kontaktpersoner att intervjua:

Industriföreningens ordförande: VD Stellan Åberg, Tivox Maskin, tel: 0502-123 60.

Vilka nya näringar kan vara aktuella/intressanta för kommunen?

Leverantörer/underleverantörer till befintlig tillverkningsindustri.

Vilken betydelse har Inlandsvägen i sammanhanget?

Inlandsvägen har stor betydelse som transportled för gods men även för persontransporter till högskola och arbete. För att kunna tillgodose företagets behov av kompetens är just persontrafiken viktig.

Nämn några hinder för näringslivets utveckling i kommunen/Inlandsvägens roll.

- Svårt att hitta rätt kompetens
- Trogen personal dock med generellt låg utbildning
- Tidaholm kan anses ligga "avsidet"
- Tillgängligheten

Nämn (5) möjligheter att utveckla näringslivet i kommunen/Inlandsvägens roll.

- Förbättra utbildningsmöjligheterna
- Höja kompetensnivån allmänt hos företagen.
- Öka tillgängligheten
- Förbättra företagsklimatet
- Utveckla samarbetet mellan företag genom t ex olika nätverkskonstellationer

Ge exempel på förbättringsbehov längst Inlandsvägen.

Kommunen har ett starkt behov av förbättrad standard främst till Jönköping. Där sträckan Mullsjö–Jönköping är mycket dålig. Smal, dålig beläggning etc. En allmän upprustning behöver göras även på sträckan Tidaholm–Mullsjö. Att kunna minska avståndet från Tidaholm till Jönköping tidsmässigt med ca 15 min skulle innebära oerhörda förbättringar för kommunens företag, såväl för kompetensutveckling, transportbehov, nätverksskapande, arbetspendling mm.

2. Kommunalt turistkontor

Kommun: Strömsund

Intervjuads befattning: Turistchef

Strömsund Turism är kommunens förvaltning med uppgift att främja turismen i kommunen, att driva fem kommunala campingplatser samt 4 turistbyråer.

För turismen i Strömsund är Inlandsvägen utomordentligt betydelsefull, såväl som trafikled som ett hittills dåligt utnyttjat/marknadsfört turistmål.

Drygt 90% av turisterna till Strömsund – såväl sommar som vintertid – är bilturister, och andelen långfärdare är stor. Det rör sig om såväl inhemsk turism som utländska besökare. Många väljer att färdas antingen E6 genom Norge eller E4 utefter norrlandskusten en väg och Inlandsvägen i andra riktningen.

Många av långfärdsturisterna, särskilt de från kontinenten kommer i augusti och september, vilket innebär, att många turistanläggningar är stängda.

En stor del av turisterna stannar en natt på en campingplats och far sedan vidare. Man har alltså svårt att få dem att stanna och att söka sig från vägen, vilket i stor utsträckning beror på att det finns inga ”psykologiska spikmattor”,

d.v.s. ett system för att annonsera/informera om vad som döljer sig där. Man får av samma skäl inte kontakt med det landskap man färdas genom. I Strömsund arbetar man med att få det öst-västliga stråket Vildmarksvägen från skogslandet upp mot fjällen att bli en ”spikmatta”, men det måste läggas in i en större struktur där Inlandsvägen utgör pulsådern.

Skyltning och informationssystem för hela Inlandsvägen saknas. man har prövat att ta fram en symbol, men det har inte vunnit större anslutning (Den dansande björnen). En form av systematiskt inlagda ”Visitors centers” (jfr. USA) borde utvecklas, där nationell, regional och lokal information kan hämtas. Man har haft sådana tankar i Strömsund, d.v.s. att kombinera turistbyrå med turistreception, men tanken har fallit av finansieringsskäl. Tanken borde tas upp av ”Inlandsvägsgruppen” så, att man på många ställen utefter vägen kan gå in i ett Visitors Center och få info och beställa tjänster utefter hela vägen inklusive dess omland.

Inlandsvägens kvalitet varierar starkt. Vissa avsnitt är under delar av året, främst vintertid, upplevs som trafikfarliga på grund av den tunga trafiken, inte minst den mellan Oslo och norra Norge samt till norra Finland och västkusten.

3. Näringsliv: IT-företag

Företag: IT-företag, Strömsund

Intervjuads befattning: Platschef

Sema Group InfoData ingår i en koncern med huvudkontor i Stockholm och med huvuddelen av kunderna i Mälardalen. Företaget sysslar med call-service samt ombesörjer för Postverket all adressförändring i landet, s.k. flyttdata och har just fått uppdraget åt CSN (Centrala studiestödsnämnden) att registrera och bearbeta alla ansökningar om studiestödsmedel.

Företaget har ca 110 personer anställda i Strömsund. All utbildning sker inom företagets ram, och en stor del av de anställda är ungdomar. Man kompletterar vid toppbelastning med lokalt rekryterad personal. Personalomsättningen är mycket liten.

Huvudkontoret i Stockholm står för marknadsföringen, så kundbesöken är av ringa omfattning, men huvudkontoret tar gärna med kunder till Strömsund för att presentera verksamheten, och personal från företaget har också behov av att besöka huvudkontoret.

Företaget är i behov av en snabb och säker postgång, då det är stora volymer blanketter och annat material som skall transporteras till företaget. Denna transport sker med bil, varför vägkvaliteten är av betydelse.

Problemet att snabbt förflytta sig är vägen till flyg och tåg i Östersund. 10½ mil är avståndet på ofta svåra vägar. Delar av Inlandsvägen är krokig och bör rustas upp. Man kan ta en genväg på en mil på en grusväg – något som praktiseras främst på vintern, då denna väg är bäst framkomlig.

4. Statliga myndigheter: Glesbygdsmyndigheten

Organisation: Glesbygdsmyndigheten Östersund

Intervjuads befattning: Handläggare, arkitekt

Inlandsvägen är mycket viktig för boende, service, näringsliv och arbetsmarknad för en stor del av Sveriges inland. Viktigt att se den som samlande axeln för ett betydande omland. Tvärförbindelserna således betydelsefulla, och angeläget att man från kommunerna ser Inlandsvägen som en resurs, även om man lokalt prioriterar en tvärväg. Exempel "Fiskevägen" i Krokom.

Kombinationen Inlandsbanan/Inlandsvägen suverän. Sveriges "Gröna Tråd". Kombitransporter järnväg/landsväg, tås/biltransporter för långväga turism. Argumentet att järnvägen inte är elektrifierad och därmed miljöstörande håller inte, dels kan man köra på inhemska bränslen, dels är tågets utsläpp en bråkdel av om transporterna sker med bil.

Vildmarksområdets unika i Europa, Lapponia, Lapplandsfjällen, utnämnt till världsarv. Viktigt att också turismen skall kunna dra nytta av detta. "Miljöfundamentalisterna" vill hålla turisterna borta från området. Planering angelägen i ett tidigt skede.

Inlandsvägen måste utvecklas för att ge intressanta resupplevelser. Omväxlingen mellan kulturbygd – vildmark – naturscenerier måste studeras. Rastplatser, informationsställen och servicefunktioner måste förläggas till attraktiva platser. Älvövergångar särskilt intressanta.

5. Intresseorganisation: Norrlands Center

Organisation: Norrland Center

Intervjuads befattning: Chef

Norrland Center arbetar på uppdrag av följande kommuner utefter Inlandsvägen: Härjedalen, Strömsund, Vilhelmina, Storuman och Gällivare.

Inriktningen är i första hand tjänsteföretag till inlandskommunerna. I mindre omfattning turism och industri.

Tjänsteföretagens främsta krav är goda vägförbindelser till – ofta långt avlägsna – flygplatser och järnvägsterminaler för resor till andra orter i Sverige och omvärlden. Ofta framhålls vägsystemets brister i form av skador och långvariga ombyggnads- och underhållsarbeten.

För tjänstemän och besökare till företagen i mindre orter och i glesbygden är resupplevelsen viktig. Det rör sig alltså inte enbart om framkomlighet och säkerhet. Också själva reandet skall vara en positiv upplevelse. Inlandsvägen saknar i stor omfattning sådana kvaliteter.

Över huvud taget lever Inlandsvägen en undanskymd tillvaro. Inte många människor känner till den – till skillnad från Inlandsbanan. Här behövs en massiv marknadsföring!

6. Åkeriföretag

Intervjuads befattning: Chef respektive chaufför

Företaget har ett tiotal bilar och kör både norrut och söderut på Inlandsvägen. En stor del av transporterna utförs för ett tillverkningsföretag.

Vägen har stora brister, vissa avsnitt är "risiga", men det finns också upprustade avsnitt som är bättre. Vägen är för smal. Det är svårt och tröttande att hålla kvar lastbilen på vägen. Släpet kan vingla upp till en meter i sidled när vägbanan är riktigt ojämn. Ibland går släpet av vägen. Oftast tar man sig upp med hjälp av bärgare och lastar om det som är helt. Oftast anmäler man inte avkörningen.

Det är svårast att möta personbilar. De tror att vägen är mycket bredare än vad den är. Det är extra svårt vid mörker.

En dålig väg sliter på bilen. Fjädringar, bussningar, leder tar stryk. Lastbilen drar mer bränsle. Ibland går lasten sönder. Däcken håller däremot bra. Det är högre krav på de nya miljödäcken.

En dålig väg leder till högre kostnader och sliter på personalen. Vi vet dock inte hur mycket det kostar extra.

Rastplatser och parkeringsfickor borde göras bättre. Ofta kommer vi inte in med bilarna. Parkeringsplatserna är för korta och för smala.

7. Tillverkningsföretag

Organisation: Sågverk

Intervjuads befattning: Chef

Företaget hanterar 75000 m3 timmer per år. Det mesta kommer in via Inlandsvägen.

Vägen har brister. Den är smal. Våra bilar hindrar trafiken och blir ett problem för trafiksäkerheten.

Ofta ser vi företagare inte vägen som ett huvudproblem. Man är van vid sin väg. Men en dålig väg tar tid och kraft från utvecklingen av nya produkter, vi behöver mer av färdigprodukter. Än så länge klarar vi oss, men ökad konkurrens från Ryssland/Polen blir ett hot då deras infrastruktur fungerar. Då blir bra vägar viktigare. Särskilt om man ska kunna transportera färdigprodukter direkt till kunderna söderöver.

I dagsläget går mycket råvara till massaproduktion vid kusten, dvs längs älvarna. Färdigprodukterna går däremot direkt till kunderna söderöver. Då behövs en bra Inlandsväg.

8. Handelskammare

Intervjuads befattning: Kommunikationsansvarig

Riksväg 45 är illa behandlad i planeringen. Den har många tekniska brister. Bärigheten är dålig. Vägunderhållet är eftersatt. Man måste satsa på rastplatser.

Företagen får problem. Särskilt sågverken i inlandet. Många lever på marginalen. Överkostnader för transporter suger pengar från utveckling. Även det finmaskiga vägnätet är dåligt, vilket gör företagen extra utsatta. De stora sågverken vid kusten har lättare att få tag på timmer.

Turistbussarna slutar köra på Inlandsvägen. Den är för dålig.

Det är viktigt att inlandet har bra förbindelser i nord-sydlig riktning både för gods- och persontransporter.

Bra att Inlandsvägen utreds eftersom man tidigare utrett Inlandsbanan. Samordning behövs. Nya godsterminaler och bra tvärförbindelser.

Viss oro finns för att vägfrågorna försvinner i det nya näringslivsdepartementet och att pengar överhuvudtaget försvinner från vägsektorn. Pengar till vägunderhåll tycks exempelvis ha senarelagts eller utgått. Regionala vägpengar kan komma att ingå i regionala tillväxtavtal. Viss oro finns för "mystiska" projekt.

Bilaga 2

ÅTGÄRDER LÄNGS INLANDSVÄGEN ENLIGT INVESTERINGSPLANEN

<i>Avsnitt</i>	<i>Längd km</i>	<i>Belopp Mkr</i>	<i>Tid</i>
Brandshult–Hyltebruk	27	150	2002–04
Skeppshult–Smålandsstenar	16	230	2005–07
Borgunda–Skövde	9	390	2000–04
N Sjötorp–Spåsjön	7	44	2000–01
Mora–Orsa	12	50	2000–01
Vid Överhogdal	3	28	2002–04
Åsarne–Svenstavik	12	47	2002–04
Brunflo–Östersund, E14	13	55	2005–07
Lit–Häggenås	8	48	2000–04
Gisselås–Hallviken	5	17	2002–04
Summa	112	1059	

Utöver dessa insatser har följande 5 förbättrings- och rekonstruktionsobjekt identifierats för en total kostnad av 162 Mkr:

- Storberget–Meselefors
- Sorsele–Bure
- Akkavare–Auktsjaur
- Sappisaasi–Ovnistunturi
- Fiskträsk–Avaviken.

Länstransportplanen för Värmlands län innehåller ett objekt längs riksväg 64:

- Rämnen–länsgränsen Dalarna, ca 10 km och 41 Mkr.