E16 GÄVLE-OSLO

Partnerskap mellan

Gävle • Sandviken • Hofors • Falun • Borlänge • Gagnef • Vansbro • Malung-Sälen • Torsby

Från idé till VISION E16

Dalarna och Gävleborg är de enda berörda län i Sverige som saknar en bra och tydligt utpekad öst-västlig vägförbindelse med Norge. Ändå bor det fler människor här i norra Mellansverige än i de områden längre norrut i Sverige som har europavägar till Norge.

Utvecklingen av näringsliv, arbetsmarknad och pendling skulle gynnas av förbättrad tillgänglighet genom en bra svensk-norsk väg i regionen. Därför samarbetar nio svenska kommuner i norra Mellansverige för att förverkliga visionen om E16 – en europaväg mellan Gävle och Oslo via Dalarna och Nordvärmland.

Idén om en ny europaväg

Gävle-Dalaområdet är en vit fläck på kartan över bra vägar mellan Sverige och Norge. Visserligen finns vägar över gränsen, men de är smala, krokiga och innebär ofta omvägar.

Det här är ett förhållande som kommunerna i norra Mellansverige vill ändra på. Bättre förbindelser med Osloområdet är nödvändiga av många skäl – för handel, för industrin, för arbetspendling och inte minst för den expansiva turistnäringen i området. Dessutom skulle vägen på ett helt annat sätt än tidigare knyta ihop norra Sverige och norra Norge med Osloregionen.

Innehåll

E 16 – en väg för regional utveckling... 4–5
Gävle • Ett skepp kommer lastat 6–7
Sandviken • Det startade med en blåsning 8–9
Hofors • Blommor och stål 10–11
Fem angelägna huvudinsatser 12–13
Falun • Omistlig för mänskligheten 14
Borlänge • Dalarnas handelscentrum 15
Gagnef • Där Dalälvarna möts 16
Vansbro • ...tronar inte på minnen... 17
Malung-Sälen • ...växer så det knakar 18–19
Torsby • Vinter mitt i sommaren 20–21
Utblick Oslo 22–23

År 2000 startade nio kommuner i norra sverige en gemensam mobilisering för att förverkliga en europaväg med sträckningen Gävle–Dalarna–Nordvärmland–Oslo, som en fortsättning på nuvarande E16 österut från Oslo. Kommunerna som samarbetar för att förverkliga denna vision är Gävle, Sandviken, Hofors, Falun, Borlänge, Gagnef, Vansbro, Malung-Sälen och Torsby.

Därför behövs vägen

E16 är en nödvändig förstärkning av infrastrukturen i norra Mellansverige. Vägen kommer att knyta samman viktiga transportknutpunkter som Gävle, Falun-Borlänge, Malung, Torsby, Kongsvinger och Oslo på ett mycket bättre sätt. Därmed ökar möjligheterna för positiv regional utveckling i hela området.

E16 kommer härigenom att betyda mycket för den transportintensiva exportindustrin och den framtidsinriktade turistnäringen i norra Mellansverige. Dessa är båda mycket stora i ett nationellt perspektiv och ger tillsammans med övriga näringsgrena möjlighet till många nya arbetstillfällen – det kan handla om tusen nya jobb.

Gränsövergången på E16 mellan Torsby och Kongsvinger kommer att bli Sveriges fjärde största efter E6, E18 och riksväg 61 längre söderut. För transporterna från norra Sverige och norra Norge till Osloregionen blir det klart effektivast att välja E16 över riksgränsen.

E16 gör att det blir närmare för dem som bor i Osloregionen att resa till svenska turistområden. Samtidigt får invånarna i stora delar av norra Mellansverige tillgång till den växande arbetsmarknaden runt Oslo och storflygplatsen Gardermoen.

Visionen E16

När E16 har blivit verklighet, kommer också visionen om dess betydelse för norra Mellansverige att bli verklighet:

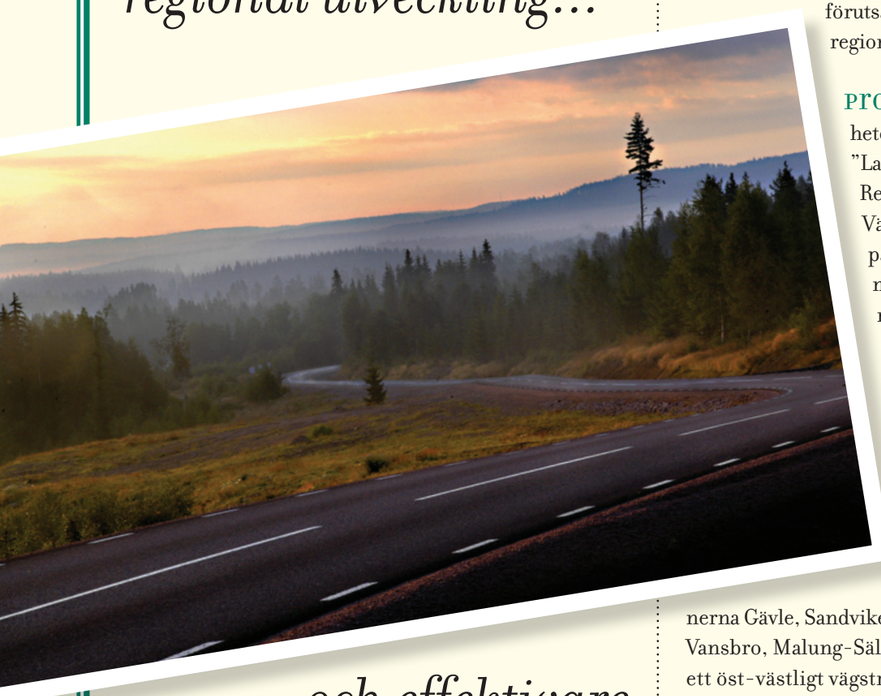
Riksgränsen är inte längre ett hinder mellan Torsby och Kongsvinger. Genom den nya vägen breddas arbetsmarknaden och samarbetet över gränsen inom olika områden.

Norra Europas största vintersportområde har kraftfullt utvecklats i ett europeiskt perspektiv. Turistnäringen slår nya rekord i sysselsättning och ekonomiska resultat. Områdets vildmarkskaraktär lockar allt fler européer till inre Skandinaviens exotiska fjällvärld.

Den utbyggda rikshamnen i Gävle har fått ökad betydelse och E16 spelar stor roll inte minst för samspelet mellan de olika transportslagen. Containerverksamheten i samarbete med Göteborgs hamn och linjesjöfarten till Balticum och Nordeuropa har utvecklats mycket väl.

Norra Mellansveriges näringsliv och sysselsättning expanderar, eftersom E16 tydliggjort och effektiviserat kopplingen mellan Osloregionen, inre Skandinavien och Norrlandskusten.

E16 en väg för regional utveckling…



…och effektivare svensk-norskt vägnät

En förutsättning för regional utveckling och tillväxt är en tillfredsställande, tillgänglig och effektiv transportinfrastruktur, som leder till regionförstoring och minskade pendlingstider. De övergripande vägsystemen i Sverige och Norge är fortfarande uppbyggda med den nationella trafiken som grund. De gränsöverskridande kopplingarna är relativt få och en gemensam systemsyn har ännu inte fått tillräckligt genomslag i det samlade svensk-norska vägnätet.

Längst i söder finns tre betydelsefulla gränsöverskridande vägkopplingar, nämligen E6, E18 och riksväg 61 inom elva mils avstånd fågelvägen. Dessa tre vägar löser transportbehoven inom ”Nordiska Triangeln”, alltså från Sydsverige upp till Mälardalen. Därefter är det norrut ca 40 mil fågelvägen (och ca 60 mil via vägnätet) till gränspassagen för nästa huvudvägstråk som är E14, Sundsvall–Östersund–Storlien–Trondheim.

En samlad systemsyn behövs för att åstadkomma ett vägnät som fungerar tillfredsställande över nationsgränserna i hela Skandinavien och som ger förutsättningar för väl fungerande interregionalt, regionalt och lokalt samspel.

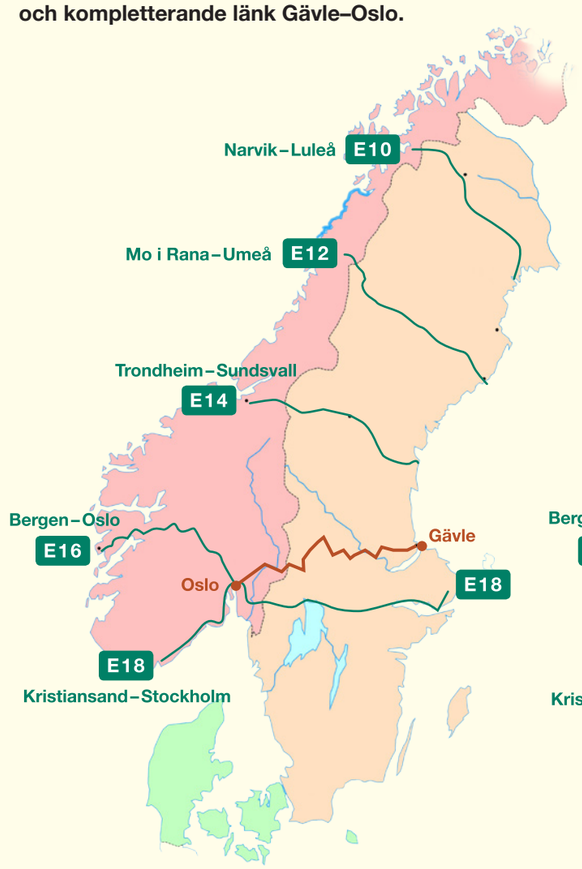
Problemen och möjligheterna behandlades redan 1988 i ”Landsdelsvision – väg” för Vägverkets Region Norr (som då även omfattade Värmland och Dalarna). Här pekas på behovet av en sammankoppling mellan det svenska och norska vägnätet mellan Torsby och Kongsvinger, vilket skulle medge rationella systemkopplingar såväl öst-väst som nord-syd. Frågan har därefter aktualiserats i ett antal studier initierade av län och fylken i området.

I januari 2000 inleddes ett samarbete mellan kommunerna Gävle, Sandviken, Hofors, Falun, Borlänge, Gagnef, Vansbro, Malung-Sälen och Torsby för att förverkliga ett öst-västligt vägstråk genom norra Mellansverige. Länsstyrelsen i Dalarna hade fastlagt förslaget efter en väganalys tillsammans med Hedmarks fylkeskommun och Gävleborgs och Värmlands län (Länsstyrelsens rapportserie 2000:5). Inom ramen för detta samarbete genomfördes tillsammans med motsvarande norska intressenter en vägstudie mellan Torsby och Kongsvinger 2002 (Ny hovedveg mellom Kongsvinger og Torsby). Studien fick stöd från EU via Interreg.

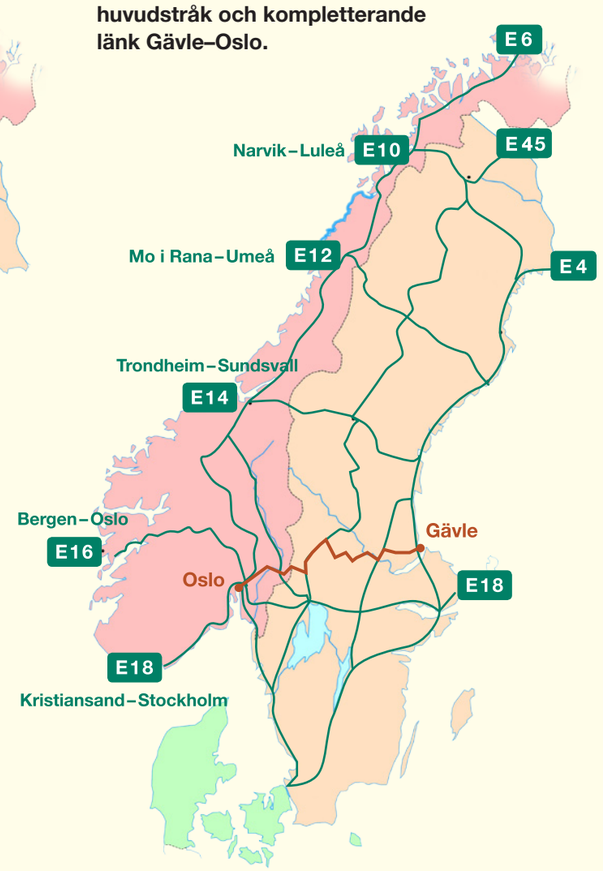
Samarbetsprojektet Gävle–Osloförbindelsen lämnade en ansökan till näringsdepartementet 16 januari 2006 om ett gemensamt svenskt riksvägsnummer för hela den öst-västliga förbindelsen från Gävle till riksgränsen vid Vittjärn. Vägverkets generaldirektör förordade i en skrivelse till departementet 24 augusti en ny riksvägskoppling Torsby–Kongsvinger.

Under 2007 besvarade samarbetsprojektet två förfrågningar från EU-kommissionen om infrastrukturproblem, dels längs europeiska transportstråk mot Ryssland och dels i form av flaskhalsar i godstransportlogistiken. I yttrandet lyfte samarbetsprojektet fram tre delprojekt, nämligen den felande länken Torsby–Kongsvinger, Västerdalsvägens standardbrister samt

Befintliga öst-västliga Europavägar och kompletterande länk Gävle–Oslo.



Öst-västliga och nord-sydliga huvudstråk och kompletterande länk Gävle–Oslo.



Gävle hamns begränsande inseglingsränna. EU har bekräftat att arbetet med att finna lösningar inom dessa problemområden kommer att påbörjas.

Sedan problemet med den felande länken mellan Torsby och Kongsvinger togs upp, har Norge och Sverige successivt utvecklat sina nationella stamvägnät. Detta innebär att behovet av den felande länken blir alltmera påtagligt. Vägen mellan Klöfta norr om Oslo och Kongsvinger är idag under utbyggnad. Den nord-sydliga svenska vägen genom inlandet har successivt uppgraderats från ett vägstråk med blandning av läns- och riksvägsnummer, först till riksväg 45 och sedan till E45. Riksvägarna inom Dalarna och Värmland liksom E4 längs Norrlandskusten har under samma tid successivt uppgraderats.

Allt detta sammantaget gör det naturligt att utbyggnaden av den felande länken Torsby–Kongsvinger leder till ett nytt sammanhängande europavägstråk, E16, mellan Gävle och Oslo. Stråket sammankopplas med befintlig E16-sträckning, alltså Oslo–Bergen–Edinburgh–Glasgow–Belfast–Londonderry.

Ett skepp kommer lastat

GÄVLE HAMN ÄR HJÄRTAT för import och export i hela regionen. Här möts trä och stål – på väg ut i världen – av kaffe och olja på väg in i Sverige. Ett logistikcentrum där fartyg, tåg och bilar samordnas på ett område som är i ständig utbyggnad och expansion. Gävle hamn omfattar bulkhamnen, industrihamnen, oljehamnen och containerhamnen. Tillsammans omsätter de ca fem miljoner ton gods per år.

Den nya containerterminalen sätter Gävle på kartan! Med en årskapacitet på 175 000 TEU (20-fots containrar) är det Sveriges tredje största containerhamn efter Göteborg och Helsingborg, men med tre gånger högre effektivitet, tack vare den senaste tekniken av kranar och IT-lösningar. En investering på 300 miljoner kronor av Gävle Kommun i samverkan med näringslivet har skapat helt nya förutsättningar att möta efterfrågan och skapa affärer i Nordeuropas modernaste containerterminal.

E16 Gävle hamn

Gävle hamn har stor betydelse för regionen och norra Mellansverige. Stora mängder gods transporteras till och från hamnen på både väg och järnväg. 85-90 % av detta gods har start- eller målpunkt utanför Gävle kommun och transporteras vidare på något av de järnvägs- eller vägstråk som strålar samman i Gävle. En ny hamntillfart har nyligen byggts.

Gävle hamn har en omfattande hantering av flygbränslen, industriprodukter och en containerverksamhet som utvecklas i samarbete med Göteborgs hamn. Linjesjöfarten till Baltikum och Nordtyskland, främst Hamburg, vidareutvecklas kontinuerligt.

Gävle hamn befinner sig i ett expansivt skede med stora planerade satsningar i hamninfrastrukturen. Planerna för utbyggnaden av Gävle Hamn syftar till att i framtiden kunna hantera ökat antal fartyg. Detta medför ökade trafikmängder och behov av nya och större uppställnings- och hanteringsytor. Viktigt för utbyggnaden är den planerade förbättringen av säkerheten för inseglingsleden till Gävle Hamn. Denna ombyggnad och förbättring skapar förutsättningar för större fartyg att anlöpa hamnen.

Svenska staten har nyligen genomfört en Hamnstrategiutredning, i vilken Gävle Hamn har kvalificerat sig till den grupp av tio hamnar som föreslås prioriteras som rikshamnar.

Gävle-Oslo-förbindelsen med sina omfattande godstransporter västerut in i landet är därför en vital del av hela hamnkonceptet. Omvänt är hamnen av vital betydelse för en framtida fortsättning av E16 österut mot Finland.

Det startade med en blåsning…

Att beträda Högbo bruk är som att dansa i flera epoker samtidigt. Här om någonstans känns historiens vingslag påtagligt. Herrgårdarna, smedstugorna, de röda längorna, bruksparken… Ett unikt stycke kulturhistoria i järnhanteringens tecken sedan 1600-talet.

Året var 1858. Högbos ägare, konsul Göran Fredrik Göransson och hans medarbetare hade efter stora mödor äntligen blivit först i världen med att utveckla en metod att rena järnet från kolrester i industriell skala. Den kom att kallas bessemermetoden, vilket innebar, enkelt beskrivet, att man blåste luft genom järnet.

Bara fyra år senare flyttades ståltillverkningen till den nyanlagda järnvägen. Platsen var en sandig vik i Storsjön och därmed var grunden till staden Sandviken lagd liksom till företaget Sandvik. Det som en gång startade som en blåsning är nu ett av Sveriges största exportföretag med huvudkontor i Sandviken.

La perfume

Alla som läst boken ”Parfymen” vet att framodlingen av de perfekta doftnyanserna inte är gjort i en handvändning. Det är en konst och stor vetenskap, blandad med en tillika stor portion hantverk, tid och känsla. Det är en komplicerad process, speciellt om man gör dofter av naturliga råvaror. En naturlig doft innehåller nämligen över 1000 olika doftmolekyler – en syntetisk bara en. På Björk&Berries i Högbo bruk skapar man bara produkter med ett naturligt innehåll.

I skogarna runt Högbo bruk plockas björklöv, blåbär, lingon, hjortron och smultron för vidare transport till södra Frankrike där de förädlas till ett doftextrakt. Sedan vidare till fabriken i Linköping för tillverkning. Där blandas extrakt från jasmine, vildros, ceder, patchouli, lime mm. med de fem huvudessenserna från närområdet i olika konstellationer. Slutprodukterna blir parfym EdP, bodylotion, bodybutter, shampo, duschcreme och tvålar.

På Doft&Design Center i Högbo bruk kan man se och lära hela processen, från råvara till färdig produkt. Fem miljoner jasmineblommor ger en liter extrakt – som ett exempel.

Björk&Berries i Högbo bruk, SANDVIKEN

Blommor och stål

Jag åker till Hofors för att ta reda på hur en kommun kan förknippas så starkt med sådana kontrastrika ting som blommor och stål. Mjukt och hårt. Hur trädgårdsandan kan gå hand i hand med uråldrig stålverksindustri?

Redan på infarten till samhället möter en skylt som förkunnar att Hofors är den vänligaste platsen i Sverige. Jag parkerar bilen, går in på Statoilmacken och frågar om det stämmer?

– Javisst, säger en kvinna i butiken, naturligtvis är det så, det vet väl alla. Sedan småler hon och jag vet inte riktigt hur jag ska tolka det hela.

– Blommor och stål föder alltså vänliga människor, frågar jag?

– Allting växer med det andra, säger hon, som mellan könen. Männen är stålet och kvinnorna blommorna. Det är säkert sprunget ur stålhistoriens begynnelse, vad vet jag, men det är nog den insikten, det samförståndet som gör en själ vänlig.

Jag åker till Bergabacken i Torsåker, och Sveriges (och förmodligen världens) enda pelargonmuseum. Pia Walldau tar emot och visar upp sin imponerande samling av gamla svenska pelargoner och vilda arter från Sydafrika. Och hela stället känns helt osannolikt, ett levande pelargonmuseeum mitt i den Hoforska landsbygden ligger inte direkt inom förväntningarnas ramar. Speciellt inte mitt i smällkalla vintern. Hon lyfter upp ”Old man lives forever” och säjer, – ska man komma in i den här samlingen så ska man vara minst 50 år och ha en egen historia. Och vänliga historier verkar det finnas gott om i Hofors.

En timme senare står jag mitt i det glödande stålverket Ovako. Det är historisk mark då det gäller stål-tillverkning. Här har man förknippats med järnhantering sedan 1549. Det finns till och med bevis för att bergsmännen runt Hofors handlade flitigt med den gamla vikingastaden Birka. Vissa hävdar också att det kan spåras ända till Kristi födelse.

Det är dags för tappning och det smäller och gnistrar och osar som crescendot i en nyårsnatt. Här finns inga blommor och trädgårdspynt. Här är det hjälm och valkiga nävar som gäller. Här framställs det renaste stålet i världen. Dag ut och dag in. Som standard.

1.000.000.000 varv. Så många gånger roterar ett kullager under en livstid med stål från Hofors. En insiktsfull historia från stålets män och blommornas kvinnor. Och sann.

E16 förbi Hofors

Riksväg 80 är ett starkt trafikerat stråk som binder samman Gästrikland och Dalarna. Delen mellan Gävle och Sandviken är den vägsträcka som har i särklass mest trafik i hela Gävleborgs län. Andelen tung trafik är hög och Rv80 har förutom E4 det största godsflödet i länet. Rv80 passerar rakt genom Hofors tätort där vägstandarden är mycket låg.

Delen väster om Hofors till dalagränsen planeras byggas om till mötesfri 2+1-väg. Arbetena ska inledas under slutet av nuvarande länsplan.

Det är därför viktigt att agera under planprocessen för att förbifart Hofors ska tas in i vägplan 2010–2019. Vägobjektet utgör den återstående proppen på Rv80 inom Gävleborgs län och har uppmärksammats redan i nuvarande vägplan.

Rv80 är redan idag ett samhällsekonomiskt mycket viktigt stråk för transporter till och från Gävle hamn. Eftersom den är utpekad som rikshamn, kommer den att expandera väsentligt med ökade trafikflöden som följd. Nya E4 Uppsala–Gävle ökar trycket ytterligare på Rv80 och dess felande länk förbi Hofors.

Fem angelägna huvudinsatser

För att förbindelsen Gävle–Oslo ska bli ett effektivt vägstråk med europavägsstandard krävs särskilda insatser på framför allt fem delar av sträckan. Här följer en beskrivning av vad som måste göras och motiveringarna för detta:

1. Felande länken Torsby–Kongsvinger

Initiativ till en gemensam svensk-norsk officiell förstudie/vägutredning på kort och lång sikt för den felande länken Torsby–Kongsvinger. Förbättringen av sträckan leder till flera strategiskt betydelsefulla samhällsvinster:

• Systemuppbyggnaden för det svensk-norska huvudvägnätet förbättras påtagligt och den ”vägsystemskugga” som ligger över hela området från Torsby i söder upp till Jämtland och ut mot Norrlandskusten överbryggas.

• Den regionala utvecklingen och tillväxten i området förbättras påtagligt genom den svensk-norska regionförstoringen.

• Genom stärkta förbindelser och stärkt regional utveckling i det gränsnära området överbryggas karaktären av gränsområde. Förutsättningar skapas för långsiktigt fungerande integration i enlighet med EU:s strävanden.

Vägavstånd i km till Oslo

Oslo	0
Kongsvinger	95
Riksgränsen	135
Torsby	169
Malung	255
Vansbro	300
Borlänge	388
Falun	407
Sandviken	477
Gävle	500

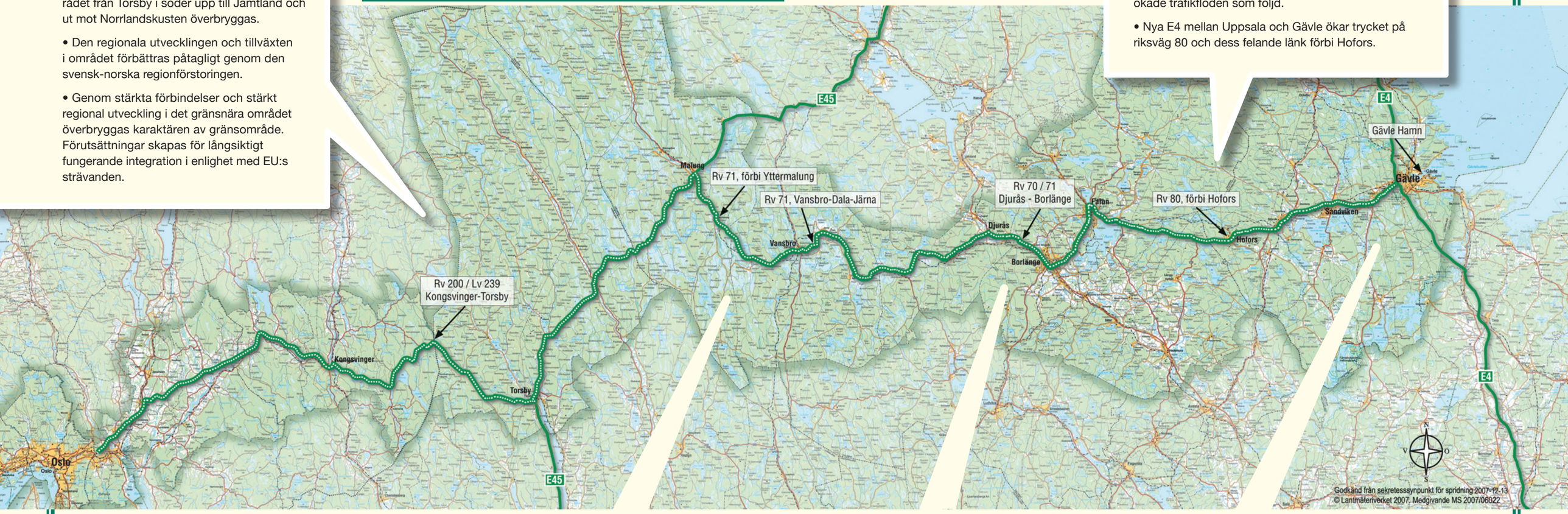
Efter planerade vägombyggnader minskar sträckan till ca 480 km.

4. Förbifart Hofors

Agerande under planprocessen för ett införande av förbifart Hofors i vägplan 2010-2019. Vägobjektet utgör den återstående proppen på riksväg 80 inom Gävleborgs län och har uppmärksammats i nuvarande vägplan som samhällsekonomiskt viktig.
En förbättring av förbifarten behövs av flera skäl:

• Riksväg 80 är redan idag ett mycket viktigt stråk för transporter till och från Gävle hamn, vilken kommer att expandera väsentligt som utpekad rikshamn med ökade trafikflöden som följd.

• Nya E4 mellan Uppsala och Gävle ökar trycket på riksväg 80 och dess felande länk förbi Hofors.



2. ”Tre Proppar”

Utredning av förutsättningarna för tidigareläggningar av vägarbeten längs riksväg 71 i kommunerna Malung-Sälen och Vansbro av de tre vägetapper (proppar) som finns med i nuvarande länsplan för perioden 2004–2015. Dessa ”Tre Proppar” är Dala Järna-Vansbro inklusive Snöbyn, Yttermalung och Tandö-Bu. Betydelsefulla samhällsvinster är:

• Den regionala utvecklingen och tillväxten i Västerdalarna underlättas påtagligt och den kapitalförstörande utflyttningen motverkas.

• Norra Europas största vintersportområde kan bättre utvecklas och konkurrera inom den växande globala turismnäringen till stor samhällsekonomiskt nytta för norra Mellansverige och landet som helhet.

Det är därför en angelägen uppgift att lösa finansieringen av dessa väginvesteringar. Möjligheten till förskottering, eventuellt med EU-bidrag, måste seriöst prövas för att uppnå de samhällsekonomiska vinsterna.

3. Framkomligheten Borlänge–Djurås

Agerande under planprocessen för ett tidigt genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder och ökad framkomlighet mellan Borlänge och Djurås. Idag uppstår långa köer på sträckan som är gemensam för riksvägarna 70 och 71.

5. Gävle hamn

Koordinering av Gävle-Oslo-förbindelsens aktiviteter med Gävle hamns utvecklingsbehov är viktig. Gävle hamn har stor betydelse för regionen och norra Mellansverige. Hamnstrategi-utredningen har utpekat Gävle Hamn som en av tio rikshamnar. Stora mängder gods transporteras till och från hamnen på både väg och järnväg.

Gävle-Oslo-förbindelsen med sina omfattande godstransporter västerut in i landet är därför en vital del av hela hamnkonceptet. Omvänt är hamnen av vital betydelse för en framtida fortsättning av E16 österut mot Finland.

Omistlig för mänskligheten

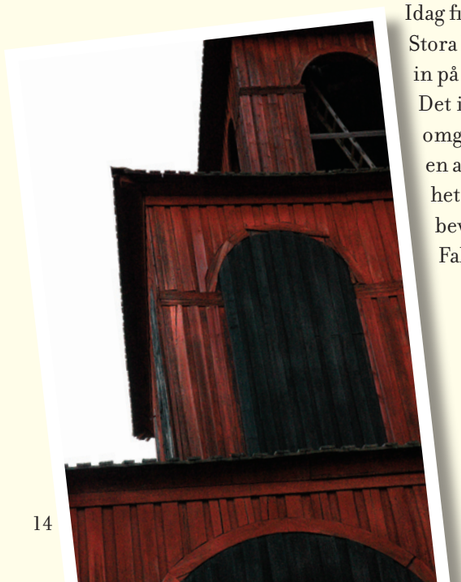
Vad har Falun, kanalerna i Venedig, Grand Canyon och Mayaruinerna på Quinqua i Guatemala gemensamt?

Jo, de är alla skatter i vårt gemensamma världsarv som bär på ett unikt vittnesbörd om jordens och människans historia. The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), har sedan 1972 samarbetat med länder runt om i världen för att identifiera, uppmärksamma och skydda de mest värdefulla kultur- och naturhistoriska miljöer mot förfall och förstörelse.

Idag finns 830 världsarv i 183 länder. Stora Kopparberget och Falun skrevs in på Unescos världsarvslista 2001. Det innebär att Falu gruva med omgivande industrilandskap är en angelägenhet för hela mänskligheten, som skall skyddas och bevaras för all framtid.

Falun, Sveriges 12:e världsarv.

Proudly!



Dalarnas handelscentrum

– Det bästa med Kupolen är att det är gratis parkering och den syns på långt håll, säger en pensionerad kvinna från Älvdalen, som bilar till Borlänge en gång per år för julklappsinköpen.

– Och njaa, säger hon, inte är den speciellt vacker utifrån, men jag har förstått att så ska det se ut om det ska vara modernt och ungdomligt. Inne är det som en sagovärld om du förstår vad jag menar, här finns allt som barnbarnen och gubben kan tänka sig!

1987 drogs planerna upp för ett nytt mäss – och konferenscenter i Dalarna. Borlänge var inne i ett expansivt skede och behoven var många. En livsmedelskedja hade efterfrågat ett köpcentrum, Dalamässan behövde mässlokaler, Teknikdalen och Vägverket behövde utställningslokaler, och högskolan efterfrågade lokaler för undervisning och konferens. Dessutom var Banverket på väg hit.

Kupolen köpcentrum, Europas största sfäriska byggnad, invigdes den 13 september 1990. I dag finns tre våningsplan och 80 butiker på sammanlagt 43 000 kvm. Kupolen besöks dagligen av över 12 000 människor eller 4,7 miljoner årligen och var 2005–2006 det köpcentrum i Sverige som hade den procentuellt högsta ökningen. Snittkunden handlar för 270 kr och stannar i genomsnitt två timmar och 15 minuter.

E16 Borlänge – Djurås

Trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Borlänge och Djurås är idag undermålig, med långa köbildningar som följd på denna gemensamma sträcka för Rv70 och Rv71.

Vägverket arbetar idag aktivt för att inom ett fåtal år åstadkomma mötesfri väg på hela Rv70 från Sala till Borlänge. Norr om Borlänge är vägen smalare och detta innebär större problem och krav på mer omfattande lösningar för att vägen ska bli mötesfri. Vägverket har dock förklarat sig berett att efter arbetena söder om Borlänge även fortsätta norrut.

Därför måste Partnerskap E16 Gävle –Oslo agera under planprocessen för ett tidigt genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder och ökad framkomlighet på Rv70/71 mellan Borlänge och Djurås.

VINTERBAD I DEN BLÅ TIMMEN. Minus 11 grader i luften, plus en i vattnet. Vi sitter i den brännheta bastun och ackorderar om älven utanför. Lennart Nordström bor 40 meter från Västerdalälven. Före detta djupdykare och badfreak in i fingerspetsarna. Sommar och vinter. Över 500 isvaksbad har han gjort.

Västerdalälven i Gagnef kommun är vild, orolig och full av forsar, säger han, Österdalälven däremot flyter långsamt och är lugn som filbunke. Enligt gamla sägner har människorna formats efter älven. Vilda i väster, lugna i öster. Tre kilometer längre ner flyter de ihop i det stora älvmötet vid Djurås. Hur människornas lynne är där kan han inte svara på, men vet att de två älvarnas betydelse är oerhört stor i alla avseenden.

De har fått en omätbar potential för hela turistutvecklingen, säger han, sportiskare kommer hit för de stora laxöringarna och EKO-fisket, forsarna är en enorm naturupplevelse för äventyrsturister från hela världen.

Tyvärr har inte folk fått upp ögonen för isvaksbad ännu, men det kommer…

År 2010 förväntas utbyggnaden av flottbroarna med slussarna förbi kraftverket vara klar. Då ska han köpa en större båt med övernattningsmöjligheter och bli semesterbåtfarare. Då kan man nämligen åka båt från Falun-Borlänge ända upp till Orsa.

Gagnef Kommun med de bägge Dalälvarna är onekligen en plats för annorlunda strapatser – oavsett vinterbad i den blå timmen…

Där Dalälvarna möts

Vansbro tronar inte på minnen från fornstora dar

HAN STÅR LIKA STADIGT på marken som sina lokstallar mitt i Vansbro centrum. Gunde Svan vilar inte. Slår aldrig dank. Har aldrig gjort och kommer aldrig att göra. Han har fortfarande den där nyfikna, finurliga, jävlar-anamma-blicken som han hade på 80-talet. Denna obevekliga lust att alltid sträva framåt, att söka det särklassiga, ligga steget före. Hade han velat så skulle han kunna luta sig tillbaka och tronat på minnen från fornstora dagar.

Men historien är full av exempel på individer, företag eller kommuner som försökt trona på minnen för evigt. Alltmedan konkurrenterna har förbättrat sina positioner har de vilat i tron på att deras försprång var ointagligt. Tills den dag de upptäcker att de håller på att bli varvade… Skillnaden är inte speciellt stor mellan att vara världsmästare i skidåkning och satsningar inom en kommun. Det gäller alltid att ligga i framkant, att inte stå med lång näsa och se sig passerad.

I Vansbro är det tillgängligheten som är det primära. Kommunikation och transport måste fungera oklanderligt. En rälsbuss som döpts till Gunde och som aldrig kom i tid fick inte behålla hans namn. För själv är han alltid noga med tiden. Särklassighet kräver en viss kompromisslöshet, kreativitet och hårt arbete. Gunde Svan vilar inte på lagrarna. Inte Vansbro kommun heller.

sälen

– växer så det knakar

När 50-talet var ungt var det inte många som trodde på Sälens framtid. Sveriges kändiselit och några rika affärsmän skulle möjligen ha råd med det – men knappast fler. Fjällturismen skulle aldrig slå igenom eftersom det ansågs att kulturkrocken skulle bli alltför stor då storstädernas levnadsmönster konfronterades med glesbygdens.

Idag vet vi bättre. Sälen har haft en ofattbar utvecklingsepok. Från fäbod till norra Europas största vintersportområde på bara några decennier.

I dag är Sälen Dalarnas största stad under vintersäsongen, där över 100 000 människor byter plats varje vecka. Dryga två miljoner besökare per år. Och Sälen växer!

Redan inom en 10-årsperiod kommer antalet bäddar att ha utökats med ca. 15 000, vilket motsvarar ytterligare 400 000 besökare per år.

E16 Västerdalsvägen

– pulsåder med proppar till Nordeuropas största vintersportområde

Norra Europas största vintersportområde Sälenfjällen har utvecklats starkt och omfattande nyinvesteringar görs. Denna ”stad” är under en stor del av året störst i Dalarna, med en befolkning som i huvudsak byts ut varje vecka och som dessutom rör sig mycket inom området.

Turismen tycks vara den näringsgren som utvecklas snabbast globalt sett. Sverige och inte minst inre Skandinavien med sin natur och vildmark kommer i allt större utsträckning att locka besökare från i första hand Europa. Turismen ger stora inkomster. Exempelvis ger tre danska familjers fjällvecka samma exportintäkt som en Volvo!

Detta ställer självfallet extraordinära krav på en fungerande infrastruktur. Dessvärre släpar infrastrukturinvesteringarna efter i denna positiva näringslivs- och arbetsmarknadsutveckling.

De stora turistströmmarna kommer söderifrån främst på E45, Rv26, Rv66 och Rv70. Alla dessa sammanstrålar på Västerdalsvägen Rv71 för att tränga sig samman mot Sälen. Vägstandarden är idag undermålig på flera ställen. Allra störst är problemen vid de ”Tre Propparna” Dala Järna–Vansbro, Yttermalung och Tandö–Bu som ingår i ett sent skede i nuvarande länsplan. Därför måste alla goda medel nu satsas på att hitta formerna för att tidigarelägga dessa tre i arbetet med vägplanerna.

Den samlade syn på ett svensk-norskt vägsystem, som Gävle–Oslo–förbindelsen innebär, leder också till avsevärt förbättrade kopplingar till norra Europas största vintersportområde.

Vinter mitt i sommaren

1959 fanns det en ishall i Sverige samt ett plåtskjul över isen i Kiruna för att skydda mot den värsta blåsten och snöstormarna. Det var en nymodighet som de flesta ansåg både onödig och dyr. I dag har vi 312 stycken! Att någon dessutom skulle komma på tanken att lägga tak över ett längdåkningsspår föreföll i det närmaste som orimligt.

En solig höstdag för tio år sedan åkte en skolklass från fordonsmekaniska linjen på Stjerneskolan i Torsby för att titta på Jyväskylerallyt i Finland. Och återvände hem med ett frö i bagaget som skulle komma att sätta Torsby på den internationella kartan inom sportturism.

Per-Åke Yttergård, eldsjäl och hängiven skidentusiast blev nyfiken, och bollen var i rullning. I Torsby slogs man mot kraftiga besparingar och det tog år av pannstångande innan utredningar, marknadsundersökningar och finansiering kom på den nivån att det skönjdes en realisering av projektet.

Torsby Kommun satsade 20 miljoner och tillsammans med EU-pengar, Nutec, Region Värmland, NCC, och näringen i övrigt så var finansieringen i hamn. Slutnota: 62 miljoner kronor!

Den 16 juni 2006 invigdes Sveriges första och världens längsta skidtunnel. Det osannolika hade blivit verklighet.

Hyvää Torsby!

E16 Torsby –Kongsvinger

– en felande länk i det svensk-norska vägnätet

En utbyggnad av den felande länken Torsby –Kongsvinger innebär en stark systemförbättring av det samlade huvudvägnätet för Sverige och Norge.

• De nord-sydliga förbindelserna mellan norra Norge/norra Sverige och Osloregionen blir bättre genom att E45 får en genare sammankoppling med Oslo och Gardermoen.

• Mellan E4 längs Norrlandskusten och Osloregionen uppnås god vägkoppling via Söderhamn–Bollnäs–Mora alternativt Falun/Borlänge –Torsby–Kongsvinger–Oslo.

• Södra Norrlandskusten får en sammanhängande koppling mellan Gävle med sin utpekade rikshamn och Falun–Borlänge–Malung–Torsby –Kongsvinger–Oslo.

Korridoren för den felande länken Kongsvinger –Torsby har idag ett vägsystem med låg standard och är svår att överblicka, bland annat när det gäller vägnumreringen. Avståndet är bara 54 kilometer fågelvägen och 74 kilometer via dagens vägnät. Den svensk-norska studie som genomfördes 2002 visar att en ny väg innebär att avståndet blir 9 kilometer kortare och att restiden minskar med 18 minuter. Studien gjordes med stöd av EU (Interreg).

En genare vägsträckning med bra vägstandard förkortar avståndet och restiden för längre resor och transporter, samtidigt som den dagliga pendlingen över gränsen kan öka.

Med denna felande länk utbyggd kommer förutsättningarna för den regionala utvecklingen och tillväxten i området att förbättras väsentligt.

Dels blir lokaliseringsförutsättningarna bättre i området, dels blir möjligheterna till effektivt lokalt samspel starkt förbättrade.

Utblick

OSLO!

Det sades att förr i tiden byggde man vägarna efter kostigar. Korna höll sig nämligen till betydligt öppnare och lättillgängligare ytor, till skillnad från de vilda djuren. Dessutom tjänade också kostigarna som naturliga farleder mellan civilisationen och de avlägsna sätrarna.

Att färdas i dag från Torsby och Lekvattnet, över de Värmländska finnskogarna, mot riksgränsen in i Norge och vidare mot Kongsvinger minner om just detta. Det är lika obegripligt slingrigt som det är häpnadsväckande vackert.

Här åker man genom Sveriges och Norge sydligaste vildmark med ett av Skandinaviens högsta bestånd av älg, varg, björn och rovfåglar. Det känns som tiden stått stilla sedan bondebrukens tid.

Lika plötsligt som granskogen står tung så öppnas också landskapet upp. Kongsvinger, den moderna staden vid älven Glomma och sin högt belägna fästning. Vidare mot Gardermoens internationella flygplats och slutligen väntar oss utblicken över Oslofjorden.

Vi har nått havet igen!

KOLOFON
Foto och text: Håkan Olsén
Text: Håkan Bergeå, InfraSupport
Layout: Sanna Pärli, Forma Alta
Karta: Cyklon, Malung
Tryck: Gävle Offset

Partnerskap E16 Gävle–Oslo

Gävle Kommun

Sandvikens Kommun

Hofors Kommun

Falu Kommun

Borlänge

GAGNEF

Vansbro kommun

Malung-Sälens kommun

Torsby Kommun