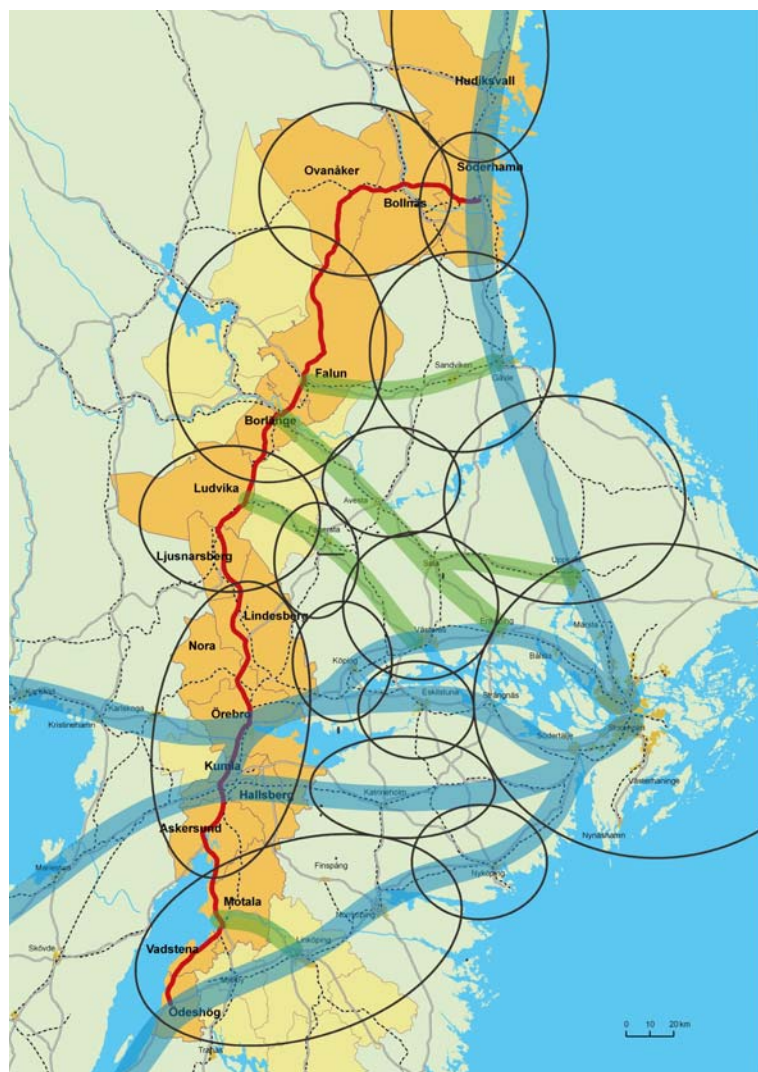


Bergslagsdiagonalen



En sammanfattande analys av stråkets befolkning, näringsliv, roll och funktion samt dess transportinfrastruktur och trafik

Bengt Andersson, Anders Wigren, Lina Sjölin

Inregia AB, 2006-05

på uppdrag av Bergslagsdiagonalens partnerskap

Bergslagsdiagonalen - en sammanfattning av stråkanalysen

Bergslagsdiagonalen är en transportkorridor längs riksväg 50 och går via kommunerna Hudiksvall, Söderhamn, Bollnäs, Ovanåker, Falun, Borlänge, Ludvika, Ljusnarsberg, Lindesberg, Nora, Örebro, Kumla, Hallsberg, Askersund, Motala, Vadstena och Ödeshög.



Uppdraget har varit att upprätta en stråkanalys för Bergslagsdiagonalen. Utgångspunkten har varit att transporter och infrastruktur inte har ett egenvärde i sig själv utan syftar till att uppnå andra övergripande samhällsmål. Därmed behöver också analysen för ett stråk göras utifrån ett brett samhällsperspektiv. Denna ansats gör att ett stråk inte enbart utgörs av vägen och dess bredd, utan också av ett influensområde som varierar för olika funktioner. Denna ansats stämmer också med den transportpolitik som idag finns och som säger att: *”Infrastrukturinvesteringar bör planeras utifrån ett brett samhällsperspektiv och samordnas med utvecklingen inom andra samhällssektorer.*

Bergslagsdiagonalens roll och funktion är att

.... den internationellt och nationellt fungerar som transportled för kommunerna längs med stråket

Vår analys visar på att Bergslagsdiagonalen har en internationell och nationell roll som transportled för de företag som finns längs med stråket. En transportled som för dessa kommuner längs stråket ger en internationell koppling till bl.a. Göteborgs hamn och Öresundsförbindelsen söderut mot kontinenten. Däremot så fungerar Bergslagsdiagonalen inte idag, som en större genomgående transportled längs hela stråket för exempelvis tunga transporter mellan norra och södra Sverige. Bergslagsdiagonalen är utpekad som en nationell stamväg, men enbart på en del av sträckan och de är från Borlänge och söderut.



... den storregionalt stärker vardagsregionerna i en flerkärnig region

Bergslagsdiagonalen har idag på flera håll längs stråket en viktig storregional funktion för exempelvis arbetspendlare i de större funktionella vardagsregionerna. I de analyser som gjorts så har också stråket en viktig storregional funktion för övriga resor som är en stor andel av persontransporterna nämligen resor som syftar till att nå nöjes- och kulturutbud. Tydligast är detta kring Örebro, som är en stad som uppenbarligen har en stor influens på orter norr och söder om staden.

.... den lokalt binder ihop kommunerna parvis

Längs stråket är det stor skillnad i trafikflödets storlek mellan de olika länen/regionerna. Analyser i stråkstudien visar att transporter från en kommun till en annan har höga andelar transporter med destination till andra stråkkommuner jämfört med andra kommuner utanför stråket. Infrastrukturen mellan orter längs Bergslagsdiagonalen är alltså av betydelse, men i första hand mellan de olika parvisa orterna. Stråket har snarare olika funktion mellan olika orter längs med stråket, det kommer även fram i samband med intervjuer som genomförts med personer inom näringslivet.

Variierande standard på infrastrukturen och flera olika förslag till förbättringar.....

I likhet med trafikvolymerna så varierar vägens utformning och standard. Flera avsnitt har låg standard i förhållande till sin trafikvolym. I intervjuerna med näringslivsrepresentanter med transportintensiv verksamhet så pekas på behovet av upprustning av riksväg 50, de sträckor i första hand som utpekats är Medevi-Brattebo Backe (mellan Motala och Askersund), Lindesberg till Grängesberg, sträckan söder om Älvkarhed (Alfta) i Hälsingland samt de återstående stadsgenomfarterna främst i Ludvika och Motala.



Ett antal förslag på åtgärder diskuteras på Bergslagsdiagonalen:

- Förbindelseänk Bollnäs - Hudiksvall
- Glössbo - Söderhamn
- Söräng – Bollnäs
- Älvkarhed-Svabensverk
- Lamborn – Svabensverk
- Förbi och genom Ludvika
- Förbi Grängesberg
- Storå – Löa
- Fornaboda-Guldsmedshyttan
- Lilla Mon - Lindesberg
- Axbergshammar-Lilla Mon
- Askersund – Skyllberg

- Vid Hammarsundsbroarna
- Medevi – Brattebro backe
- Genom Motala med bro över Motalaviken
- Väg 50 mellan Motala och Ödeshög och väg 32 mellan Motala och Mjölby

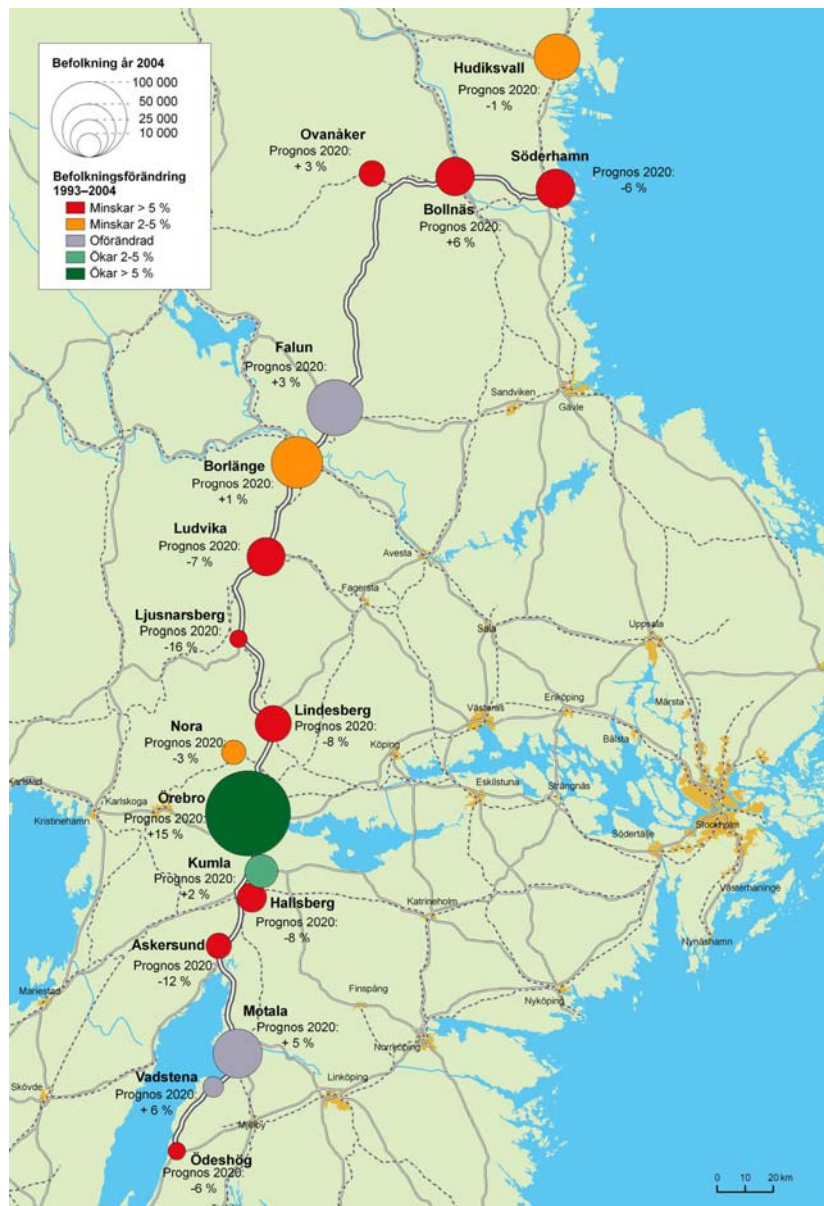
Därutöver har ett antal mindre åtgärder i form av typen korsningsåtgärd samt stigningsfält diskuterats på dessa platser: Schenströmsplan i Bollnäs, Väg 50/792, Bastkärn, Väg 50/907/205 Askersund, ombyggnad av korsning. Bergslagsdiagonalen har också ett intresse av utveckling på sträckan:

- Väg 49 Stubbetorp – Rude



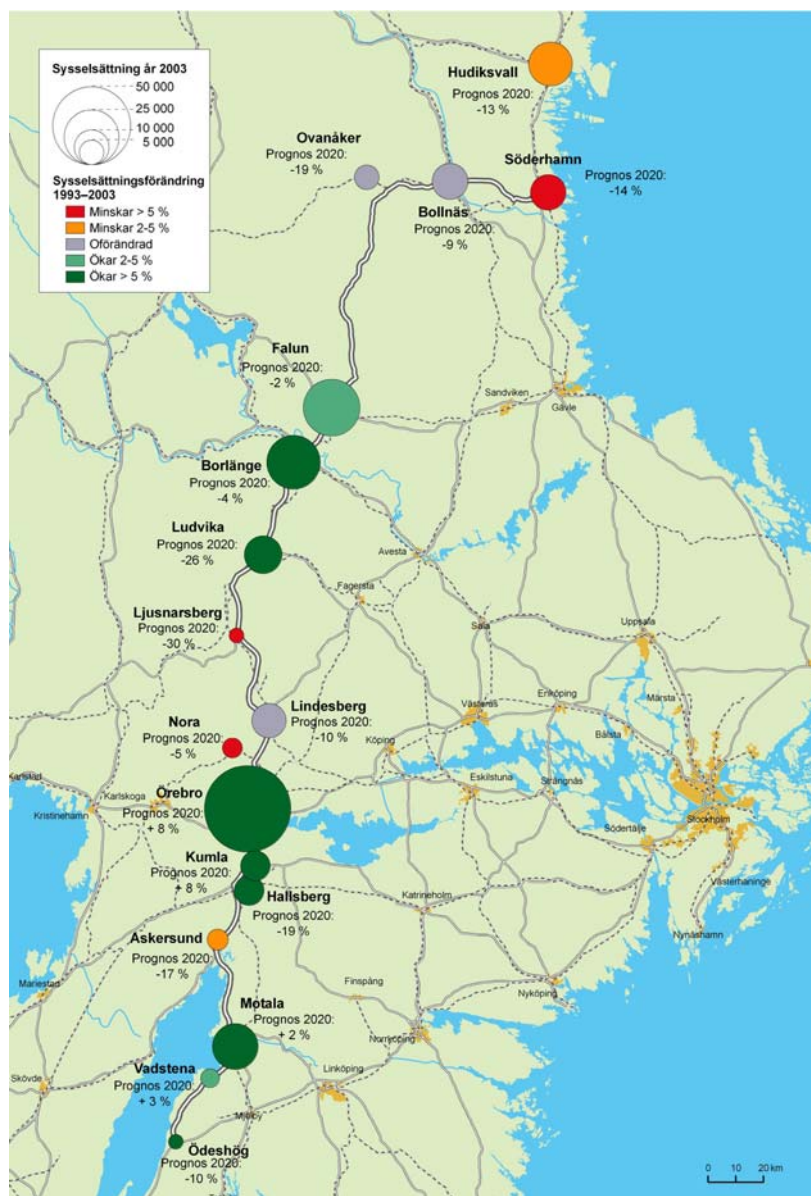
Låg befolkningstillväxt i stråket

Det bor idag en halv miljon människor längs Bergslagsdiagonalen och befolkningen kommer att öka, men relativt riket är det en svag befolkningstillväxt. Befolkningen i kommunerna längs stråket som helhet beräknas att till år 2020 öka till 512 000, dvs +3% mer än 2004. Utvecklingen i hela riket till 2020 från år 2004 beräknas dock bli +7,2%. Även om utvecklingen i de tre svenska storstadsregionerna exkluderas så beräknas befolkningstillväxten bli något lägre längs Bergslagsdiagonalen än jämfört med övriga riket (+4%).



Minskande sysselsättning i stråket

Det finns idag 222 000 människor som är sysselsatta längs Bergslagsdiagonalen. Sysselsättningen i kommunerna längs stråket som helhet beräknas att till år 2020 minska till 214 000, dvs -3,7 % mindre än 2003. Utvecklingen i hela riket till 2020 från år 2003 beräknas dock en bli en sysselsättningsökning på +7,2%. För riket exklusive storstäderna beräknas en sysselsättningsminskning på -1%. Sysselsättningsökningen tenderar alltså att var starkt relaterad till de tre större storstäderna.

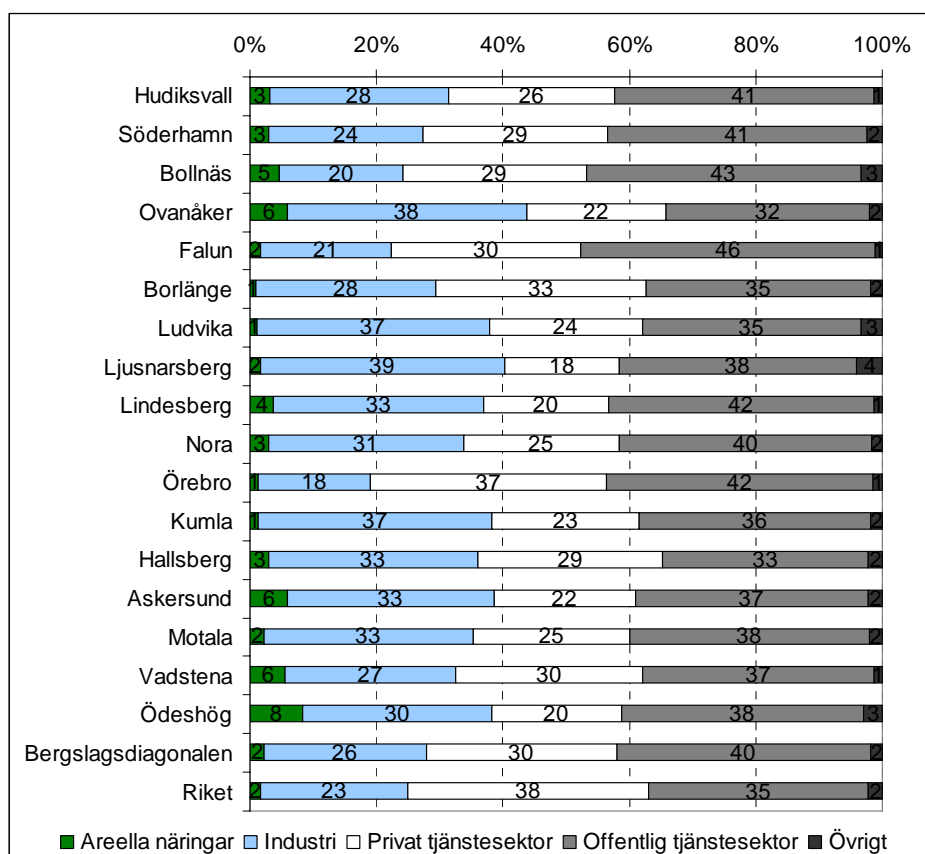


Branschstrukturen längs stråket har en hög andel tung processindustri och en hög andel tjänster inom offentlig service

En analys har gjorts kring vilka branscher som de sysselsatta människorna längs Bergslagsdiagonalen verkar i. Omkring 40% arbetar inom offentlig tjänstesektor, det varierar dock mellan 33-42%. I den privata tjänstesektorn arbetar omkring 25%, varierar mellan 20-33% längs stråket. Industrisektorn varierar relativt kraftigt längs stråket och har andelar mellan 18-39%. De areella näringarna står för en liten andel av de sysselsatta ca 3-8%.

Branscher väsentligt högre än riksgenomsnittet längs stråket är pappers- och pappersvaruindustri, stål- och metallverk, maskinindustri, elektro- & teleproduktindustri, allmän administration - offentlig produktion, hälso- och sjukvård - offentlig produktion, utbildning - offentlig produktion.

Branscher väsentligt lägre än riksgenomsnittet är transportmedelsindustri, parti- & detaljhandel, banker, uthyrnings- & företagsservicefirmor. Flera av de industribranscher som är högre än riksgenomsnittet kan sägas vara transportintensiva.



Turismen en växande bransch i stråket

Nyligen redovisade undersökningar visar att turismen är en växande bransch längs stråket. Omsättningen för tursimbranschen har de fem senaste åren ökat från 810 Mkr till 1350 Mkr. Det innebär att branschen genererar 1400 årsanställda. Bergslagsdiagonalen har en utveckling kring turismen som ligger över riksgenomsnittet.



Innovationsprocesser behöver stärkas

Innovationsbrist längs delar av stråket har inneburit att förnyelsen av branschstrukturen varit långsam. Andelen sysselsatta i branscher som växt snabbt i riket mellan åren 1993 och 2002 är låg. Orsaken till de problem som beskrivits ovan bottnar i en långsam strukturomvandling. Att strukturomvandlingen har varit långsam i regionen beror i sin tur på ett antal underliggande strukturella tillväxtproblem.

Det är vår tro att de rådande värderingarna hindrar innovationsprocesser. De stora företagen i stråket har historiskt erbjudit en stabilitet som inneburit att många personer tagit för givet att man ska arbeta vid storföretagen eller bruken. Lönearbetarkulturen är därför utbredd på flera håll. Detta har medverkat till att incitamenten att driva egna företag har varit svaga och behöver stärkas liksom incitamenten att investera i en lång utbildning.

Egna initiativ och innovationer har inte alltid uppmuntrats. Detta värdesystem fungerar så länge storföretagen och bruken kan ge en stabil och varaktig sysselsättning. När storföretagen och bruken köps upp av globala ägare och ingår i globala system flyttas i allt högre grad jobben till låglöneländer eller ersätts med maskiner. Arbetskraften har då inte de redskap som behövs för att hantera en omvärld där egen initiativförmåga, entreprenörskap och horisontella relationer krävs för att bedriva innovationsprocesser i interaktiva system. Av den anledningen är det mycket viktigt att arbetskraften utrustas med dessa verktyg. Detta är en lång och komplicerad process som måste börja redan i skolan. Det är därför viktigt att en del av det kommande tillväxtarbetet ägnas åt

insatser som ger arbetskraften de verktyg som behövs för att kunna navigera i det nya innovationslandskap som successivt byggs upp.

Låg utbildningsnivå

En låg andel av befolkningen i stråket har högre akademisk utbildning även jämfört med riket exklusive storstäderna. Detta gäller både för män och kvinnor. Regionens innovationsbrist kan delvis bero på att utbildningsnivån generellt sett är låg. Lägst är andelen i de kommuner där sysselsättningsminskningen varit snabb. Det är välkänt att utbildningsnivån hos arbetskraften påverkar förmågan och viljan att ta till sig och utveckla ny teknik, att vara flexibel och tänka i systemperspektiv. Det är därför ett strukturellt tillväxthinder att endast en kommun i stråket följer med den globala utvecklingen mot en kunskapsbaserad ekonomi.

Utvecklingen längs stråket Bergslagsdiagonalen varierar kraftigt mellan de olika kommunerna

När det gäller flertalet av de undersökningar som gjorts i denna utredning avseende befolkningsstruktur, näringslivsstruktur, utbildningsnivå mm. så visar dessa att utvecklingen längs stråket varierar kraftigt. Utvecklingen är positiv kring ett antal olika större orter främst kring Örebro.

Samspelet längs stråket ger ett antal större vardagsregioner

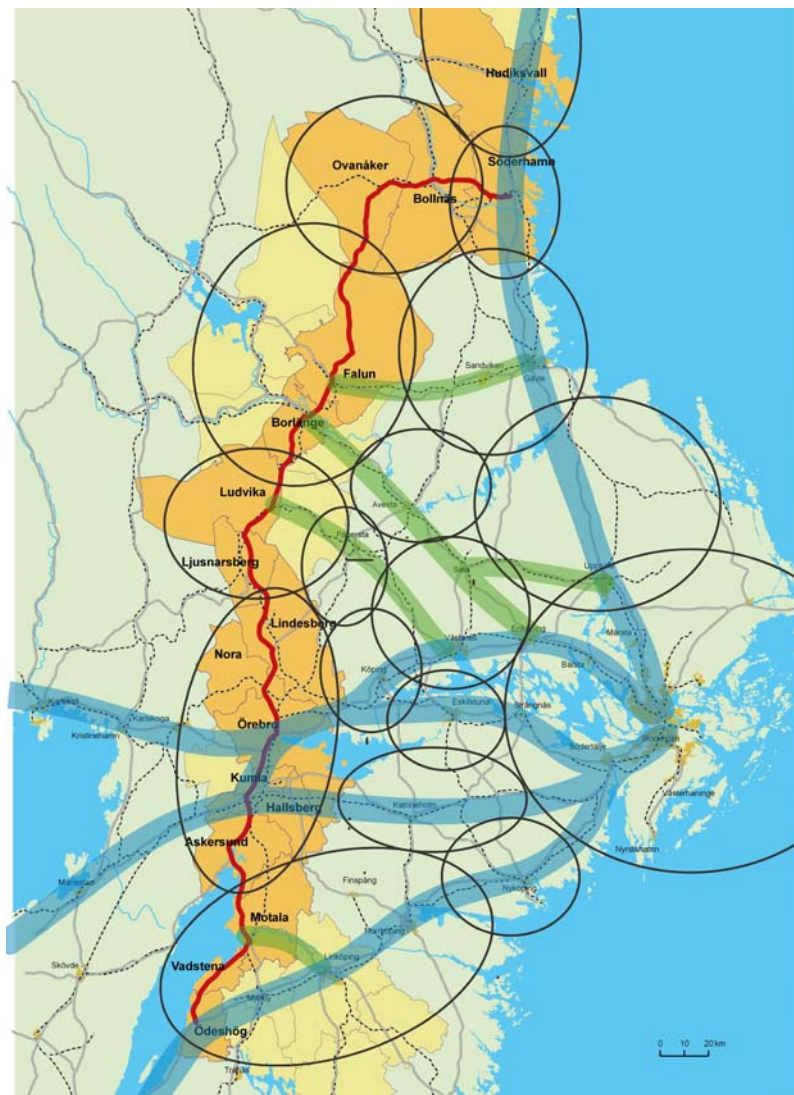
Samspelet längs Bergslagsdiagonalen har analyserats och de olika kommunerna har grupperats på ett sådant sätt som det ser ut för medborgarna och näringslivet i deras vardag. Denna analys ger en bild över hur det rumsliga samspelet ser ut.

Grupperingen ser ut på följande sätt:

- Hudiksvall (inkl Nordanstig)
- Söderhamn
- Bollnäs och Ovanåker
- Falun och Borlänge (inkl Gagnef, Leksand, Rättvik, Säter)
- Ludvika och Ljusnarsberg (inkl Smedjebacken)
- Örebro och Lindesberg, Nora samt Kumla, Hallsberg, Askersund (Lekeberg)
- (Linköping) och Motala, Vadstena, Ödeshög (Kinda, Boxholm, Mjölby, Åtvidaberg)

Utgångspunkten är regionförstoring eller regionintegrering för de idag funktionella regionerna

Utgångspunkten kan sägas vara att utifrån de idag funktionella regionerna längs Bergslagsdiagonalen föra ett resonemang om dessa bör ges en ytterligare förstoring eller om de snarare bör inrikta sig mot att effektivisera och integrera det samspel som redan idag finns inom den befintliga funktionella regionen. Om det framkommit att det är lämpligt att genomföra regionförstoringar har vi fört ett kritiskt resonemang i vilken riktning dessa bör ske. Utfallet av detta resonemang har blivit att i flera fall inte gå i en riktning som finns för det närvarande Bergslagsdiagonalen. För flertalet kommuner längs med Bergslagsdiagonalen så finns andra transportstråk som kan anses viktigare för deras utveckling än just Bergslagsdiagonalen, vilken också kommer att gynnas av en sådan regionförstoring.



Godsströmmarna ger dubbla funktioner för Bergslagsdiagonalen

Beroende på vilken typ av varor som transporteras så ser rörelsemönstret olika ut. Dels handlar det om inströmmande transporter av dagligvaror som huvudsakligen kommer söderifrån och ska till Stockholm-Mälardalsregionen i stort, dels handlar det utströmmande transporter med industriproduktion som huvudsakligen kommer norrifrån och i sina uttransporter nyttjar Bergslagsdiagonalen för att nå viktiga omlastningscentraler.

Utvecklingen pekar på ett allt större intresse att förstärka terminallägen längs delar av Bergslagsdiagonalen

Det finns flera aspekter som pekar på ett ökat intresse för att förlägga godsterminaler till lägen längs Bergslagsdiagonalen. Genom att välja lägen där man kan serva ett större omland kan de terminaler som idag finns inne i Stockholmsregionen pressas ut till lägen längs bl.a. Bergslagsdiagonalen. Detta för att man vill pressa bort ett leveranssteg och på så sätt minska kostnaderna. De allt större trycket på Stockholmsregionen med befolkningsökning gör att de stora terminalområden i attraktiva lägen som idag finns i allt större utsträckning kommer att utlokaliseras från själva Stockholmsregionen.

Samhällsvecklingen längs Bergslagsdiagonalen är överlag inte positiv och utvecklingen kan inte enbart brytas med väginfrastrukturåtgärder....

Vi har tidigare konstaterat att ett flertal olika viktiga faktorer som befolknings- och näringslivsutvecklingen inte är positiva för kommunerna längs Bergslagsdiagonalen som helhet. För enskilda kommuner längs Bergslagsdiagonalen är utvecklingen dyster. För att vända denna utveckling krävs inte enbart en typ av åtgärd i form av förbättrad väginfrastruktur längs stråket Bergslagsdiagonalen.

.... varför vi föreslår tre huvudtyper av åtgärdsinriktningar för Bergslagsdiagonalen:

- Hårda åtgärder för lokal och regional utveckling
- Mjuka åtgärder för lokal och regional näringslivsutveckling
- Mjuka åtgärder för lokal och regional samverkan kring offentlig service

Mjuka åtgärder för lokal och regional näringslivsutveckling handlar om att exempelvis arbeta med attityder till bl.a. arbetspendling, det handlar bl.a. om att successivt ställa krav på arbetssökande att i ökad utsträckning ta anställning på

annan ort. Stärka nyföretagande i växande branscher. Arbeta med innovationsprocesser, samverkan med högskolan.

Mjuka åtgärder för lokal och regional samverkan kring offentlig service handlar om att vidareutveckla den mellankommunala samverkan som pågår men gör det så att samspelet stärks i de mest strategiskt viktiga riktningarna. Samverkan kan handla om att hitta stordrifts- och samspel kring specialisttjänster inom vård, skola, omsorg men även inom olika kommunaltekniska sakområden.

Bergslagsdiagonalen behöver bättre infrastruktur. En viss förskjutning av förslag på fysisk infrastruktur rekommenderas dock

- från insatser som förväntas stärka genomgående tung transittrafik
- till insatser som i högre grad
 - o skapar ytterligare regionförstoring i de norra delarna av stråket
 - o ytterligare stärker de inomregionala i de södra delarna av stråket

Förslagen på vägåtgärder är effektiva men hittills inte tillräckligt konkurrenskraftiga, stråkanalysen visar på kompletterande argument för investeringar längs Bergslagsdiagonalen

Det finns ett stort antal förslag på vägåtgärder längs Bergslagsdiagonalen. Flera av dessa har utifrån de traditionsenliga kalkylmetoderna en positiv samhällsekonomisk nytta. Ett antal större förbättringar av vägens standard och utformning har också genomförts under senare år. Det kan dock rent generellt sägas i den konkurrens som idag finns om anslag för ny infrastruktur få igenom kommande åtgärder längs Bergslagsdiagonalen. Från Borlänge och söderut finns det idag enbart en åtgärd som är angiven i den nationella vägplanen och det är Genomfart Motala med byggstart år 2015, det sista året i den nu aktuella nationella vägplanen. En bedömning är att det även fortsättningsvis kommer att vara svårt för projekt längs Bergslagsdiagonalen att hävda sig i konkurrensen enligt traditionella kalkylmetoder. För att underlätta regionförstoring och regional utveckling krävs en fortsatt satsning på Bergslagsdiagonalen. Förslagen till åtgärder, som behövs, behöver därför använda en kompletterande argumentation. Stråkanalysen visar att det finns ett antal olika argument varför investeringar längs Bergslagsdiagonalen är viktiga. Ett av dessa argument är att denna stråkanalys genomförts med inriktning mot ett samspel mellan den regionala utvecklingsplaneringen och transport- och infrastrukturplanering, något som särskilt poängterats i den nyligen presenterade transportpolitiken (prop 2005/06:160, sid 57).

Inregia i Stockholm
Box 12519, 109 29 Stockholm
Telefon: 08-688 71 00, fax: 08-688 77 32

Inregia i Malmö
Slagthuset, 211 20 Malmö
Telefon: 040-699 62 64, fax: 040-699 62 80

Inregia i Ronneby
Inregia AB, Soft Center, 372 25 Ronneby
Tel: 070-349 06 15, 070-349 06 52, Fax: 0457-144 55

info@inregia.se www.inregia.se

Inregia AB, part of WSP Group