

RAPPORT

Studie av väg 363 mellan Umeå och Vindeln ur ett jämställdhets- och regionalt utvecklingsperspektiv



Sammanfattning

Vägverket Region Norr har utfört en studie av väg 363 mellan Umeå och Vindeln. Syftet med studien är att synliggöra problem, behov och möjliga principlösningar på sträckan. Studien ska ge förslag på hur arbetet ska drivas vidare och vilken typ av åtgärd som är lämplig för de olika delsträckorna. I studien har alla transportpolitiska delmålen beaktats men uppdraget har varit att fokusera på delmålen jämställdhet och regional utveckling.

Genom att studera ett längre sammanhängande stråk får vi en bra överblick över ett stort område med varierande problem och behov. Vi kan också finna lösningar som på bästa sätt gynnar både de regionala utvecklingsanspråken och de lokala boendemiljöerna. När det gäller jämställdhet har främst den del av målet som omfattar kvinnors möjlighet att påverka planeringen beaktats.

Arbetet med studien har skett i projektform med styrgrupp, arbetsgrupp och referensgrupp. Styrgruppen utgjordes av chefen för planeringsavdelningen Vägverket Region Norr. En intern arbetsgrupp bestående av samhällsplanerare, projektledare investering, miljöutredare och strategisk planerare. Referensgruppen bestod av representanter från Vindelns kommun, Umeå kommun, Länsstyrelsen och Vägverkets huvudkontor.

Beskrivning av sträckan

Väg 363 sträcker sig från E4 i Umeå till Tjulträsk i Sorsele kommun och fungerar som en viktigt förbindelseled mellan inland och kust. Vägen har stor betydelse för gods-och persontransporter. Väg 363 kallas också Vindelälvsvägen. Från Rödånäs och norrut följer vägen Vindelälven som är en av Sveriges utbyggda nationalälvar. Vägen har därmed också ett värde för turistnäringen.

Den analyserade sträckan Umeå-Vindeln är drygt 50 km lång och har en trafikmängd på i medeltal 2000 ådt varav tio procent är tung trafik. Arbetskraftspendlingen är relativt betydande på denna del av väg 363. Pendlingen förekommer i båda riktningarna och är en viktig förutsättning för näringslivet och utvecklingen i Vindeln. Vägen ger både kvinnor och män tillgång till en större arbetsmarknad, service samt kultur och fritidsutbud.

Vägen passerar genom ett antal mindre samhällen där hastigheten begränsas till 50 km/h och 70 km/h. Utmed sträckan finns också en del randbebyggelse. I boendemiljöer fungerar vägen även som gata där oskyddade trafikanter färdas utmed och över vägen. Här står bl.a. pendlarnas behov av att snabbt färdas på vägen i konflikt med människors behov av god boendemiljö.

Målet med arbetet

Alla utredningar som tidigare genomförts på väg 363 har berört kortare vägsträckor eller inriktats på ett specifikt problem och man har mer eller mindre försökt lösa lokala problem utan att se över sträckan som helhet. Denna studie har haft i syfte att få en helhetsbild över problemen och möjliga lösningar som på bästa sätt tillfredsställer behoven både för Vindelns utveckling med möjlighet till arbetspendling och för de boende utmed sträckan.

Ett jämställt vägtransportssystem svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst,

utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Regeringen anser att det krävs en systematisk genomgång av verksamheten för att säkerställa att detta sker.

Flera års uppföljning av kvinnors delaktighet vid informationsmöten under planeringsprocessen visar att bl.a. kvinnor och framförallt yngre kvinnor är underrepresenterade. I detta projekt har vi fokuserat på att försöka förbättra kvinnors möjlighet att påverka planeringen.

Mellan positiv regional utveckling och jämställdhet finns samband. NUTEK menar att negativa effekter uppstår om inte den regionala utvecklingen bygger på jämställdhet. Exempelvis cementeras den traditionella näringslivsstrukturen och manliga normer består vilket exempelvis kan innebära att kvinnor flyttar till större orter för utbildning eller andra arbeten. Att ha ett tydligt fokus på jämställdhet vid insatser innebär att chansen är större att insatserna blir lyckade.

Projektets omfattning/processen

Arbetet har omfattat dels en **litteraturstudie** avseende jämställdhet i transportsystemet samt regional utveckling bland annat som ett underlag för dialogens upplägg och genomförande, dels en **faktainsamling** som en första nulägesbeskrivning för de fyra orterna, vägen och trafiken, dels själva **dialogprojektet** för komplettering av nulägesbeskrivning, problem- och målbeskrivning samt diskussion om åtgärdsförslag.

Dialogerna har genomförts på fyra platser längs sträckan med en inledande, riktad, dialog samt en allmän träff.

De inledande dialogerna genomfördes från Vindeln till Hissjö. Vi träffade en grupp för varje ort– Vindeln, Rödåsel, Tavelstö, Hissjö. Vi startade med att träffa dialoggruppen i Vindeln och diskuterade gemensamt problem, värden, möjligheter, behov och mål och jämförde med den bild vi som förberedelse tagit fram. Grupperna gavs tid att efter mötena reflektera och inkomma med fler synpunkter. De bilder som framträdde presenterades på projektets hemsida och andra fora (kommunhus, anslagstavlor, skolor etc). Möten/ Öppet hus hölls också med allmänheten på respektive ort (där representanterna i grupperna deltog) för diskussion och ev komplettering av bilden.

För att få ett brett deltagande till dialogmötena identifierades ett antal kategorier av människor såsom barnfamiljer med barn under 12 år, barnfamiljer med tonårsbarn, ungdomar, förvärvsarbetande, pendlare, icke-förvärvsarbetande, pensionärer, kollektivtrafikresenärer, företagare samt deltagare från förskola eller skola. Till varje kategori valdes en kvinna och en man, sammanlagt 18 personer.

Resultat

Efter dialog med pendlare, näringsliv och boende utmed väg 363 kan problembilden kortfattat beskrivas som att två olika intresseområden står mot varandra. På ena sidan står de boende med sina behov av säker och god boendemiljö och på den andra står arbetspendlarna med behov av att snabbt och säkert färdas sträckan Vindeln-Umeå. Frågan är hur vi på bästa sätt kan balansera arbetspendlarnas behov med de boendes. Genom att se på hela sträckan Vindeln-Umeå kan vi peka ut sträckor där konflikten inte finns eller är liten och där pendlarnas framkomlighet kan prioriteras. Vi kan också se sträckor där de boendes behov väger tyngre och bör styra vilken typ av åtgärder som genomförs. Om hastigheten skulle höjas till 110 km/h på hela sträckan Vindeln och Umeå skulle den beräknade tidsvinsten vara 5 min. Det här visar att arbetspendlarnas problem

inte bara handlar om låg hastighet. Man har också uttryckt problem med dålig vägstandard, dålig sikt som omöjliggör omkörningar, problem i korsningar men också att variationen i hastighetsbegränsningen innebär att körningen inte blir harmonisk man får ”ryckig” körning. För de boende är vägen en del av boendemiljön, barnen måste kunna färdas på egen hand till skola och fritidsaktiviteter. Trafiken i sig kan också ge problem med buller.

Problemen ser lite olika ut för de skilda delsträckorna:

Vindelområdet.

Konflikt mellan boende och pendlare är liten. Problem som påtalas är otrygghet pga av vilt som korsar vägen. Här kan hög framkomlighet prioriteras. Företagen i Vindeln har ett starkt behov av att känna närhet till Umeå.

Rödåområdet.

Problem med ojämn beläggning i Överrödå. Boende i Överrödå upplever problem med den höga hastigheten. Säkra busshållplatser och säker gång- och cykelväg saknas. Norr om Taveljö finns omkörningsproblem pga vägens profil. I Överrödå bör situationen för oskyddade trafikanter ses över. På övriga sträckor kan framkomligheten prioriteras. Den vackra utsikten i Överrödå skapar behov av säkra P-fickor.

Taveljöbygden.

Området är naturskönt och här finns behov av att ta bort skymmande vegetation. I Haddingen och Taveljö finns en konflikt mellan oskyddade trafikanter i blandtrafik. Det finns också utfarter och korsningar med dålig sikt. Här bör oskyddade trafikanter prioriteras på delar av sträckan.

Hissjö-Umeå.

I Hissjö utgör vägen en del av boendemiljön och oskyddade bör prioriteras. Cykeltrafik på vägen ner mot Umeå är också efterfrågat.

Baserat på de olika problem och sträckans längd så räcker det inte med enskild åtgärd för att lösa bristerna. Den övergripande frågan är hur pendlarna ska kunna ta sig fram utan att boende och andra längs sträckan får otrygga miljöer. I studien presenteras olika grupper för att åtgärda bristerna som uppkommit. Dessa är inte inbördes prioriterade utan ska ses som exempel på hur måluppfyllelse för sträckan skulle kunna genomföras baserat på olika möjligheter till finansiering och tidplanering. Några exempel på principlösningar som föreslås är:

- Förbifart Hissjö
- Höjd hastighet på sträckan Överrödå – Rödånäs
- Ombyggnad av sträckan Nedre Rosinedal – Överrödå
- G/C- väg och busshållplats på sträckan Överrödå – Rödånäs
- Ombyggnad av vägskäl till Taveljö vid Sand

Utvärdering av studien

Eftersom delmålet jämställdhet och regional utveckling har få mått att följa upp bygger utvärderingen till stor del på arbetsgruppens egna iakttagelser av arbetet. Fördelningen av kvinnor och män på de allmänna dialogerna var ungefär 30/70 vilket i infrastrukturplanering får ses som ett relativt bra resultat. Deltagandet på dialogerna har upplevts som lika från båda könen, kanske i vissa fall beroende på att vissa träffar hade få deltagare, där de flesta dessutom kände varandra sedan tidigare, vilket gjorde att tryggheten till att lämna synpunkter ökade.

Att använda sig av blandade grupper på de inledande träffarna gav flera olika synpunkter på vägen och många deltagare fick även intryck av andra deltagare.

Att redogöra för andra orters synpunkter på dialogerna tror vi också var ett bra sätt att få en samsyn för sträckningen och påverkade kanske deltagarna i viss utstäckning till mer objektiva synpunkter. Synpunkterna som lämnades var oftast mer inom sitt närområde allt eftersom orterna närmade sig Umeå.

Innan studien påbörjades fanns inga uppfattningar från arbetsgruppen kring vilka åtgärder som ska genomföras. Därför har studien genom både inledade och uppföljande dialoger längs med orterna Vindeln, Rödåsel, Taveljö och Hissjö fått en samlad och opåverkad bild över vilka behov som finns för väg 363. Utöver detta har ett antal möten med näringslivet kompletterat bilden. De åtgärder som är framförda i kapitel 9 som tänkbara i denna studie ska ses som exempel på hur värderingarna och målen för respektive delsträckor skulle kunna tillgodoses. Eftersom åtgärderna är presentade på en övergripande nivå är det viktigt att ha med sig att nyttorna inte är beskrivna i detalj. Ett dokument där föreslagna åtgärder beskrivs mer i detalj skulle kunna fungera som ett bra stöd till den åtgärdsplanering som sker för närvarande.

Totalt har drygt 100 personer deltagit och bidragit med värdefull information kring hur de ser på sträckan. Det är viktigt att dessa personer, och andra som kan vara intresserade, får information om vilka resultat som framkommit i denna studie. Detta kan exempelvis genomföras via Internet eller genom platsbesök längs orterna, och då tillsammans med företrädare för de myndigheter som har planeringsmandat. En åsikt som framförts flera gånger är att det nu räcker med planering och att byggande bör inledas.

1. Inledning.....	7
2. Bakgrund.....	8
3. Projekt mål.....	9
4. Projektets omfattning.....	9
5. Organisation.....	10
6. Beskrivning av vägsträckan och dess omgivning.....	10
7. Genomförande av arbetet.....	15
7.1 Litteraturstudien.....	15
7.2 Faktainsamling.....	15
7.3 Dialogprojektet.....	15
7.3.1 Externa kanaler.....	20
8. Resultat/Vad kom ut av dialogerna och hemsidan.....	20
8.1 Sammanställning av synpunkterna.....	21
8.1.1 Inledande dialoger.....	21
8.1.2 Allmänna dialogträffar.....	22
8.1.3 Inkomna synpunkter från övriga forum.....	23
8.2 Sammanfattning av prioriterade synpunkter från dialogerna.....	23
8.3 Inkomna synpunkter fördelat på kvinnor och män.....	27
9. Analys av problemen och möjliga åtgärder.....	28
9.1 Målbilder för sträckan.....	28
9.2 Åtgärder och måluppfyllelse per delsträcka.....	29
9.3 Strategi och åtgärdsförslag.....	31
10. Utvärdering av arbetet.....	35
10.1 Utvärdering mot jämställdhet och positiv regional utveckling.....	37
11. Förslag till fortsatt arbete.....	38
11.1 Med åtgärder.....	39
11.2 Med jämställdhet och regional utveckling.....	39

Bilaga 1 Fotomontage och väguppgifter för respektive område längs sträckan

1. Inledning

Vägverket arbetar på uppdrag av regering och riksdag. Styrningen sker genom transportpolitiska mål om ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det transportpolitiska målet preciseras genom sex delmål; tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling, säker trafik, god miljö och ett jämställt transportsystem.

De sex transportpolitiska delmålen är

- Ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.
- En regional utveckling, där vägtransportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Delmålet ”positiv regional utveckling” handlar om att transportsystemet ska 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.

I regeringens infrastrukturproposition finns etappmål om att tillgänglighet och regional utveckling ska hanteras gemensamt pga. transportsektorns viktigaste bidrag för att åstadkomma en positiv regional utveckling är att skapa en god tillgänglighet.

Positiv regional utveckling handlar alltså om tillgänglighet ur ett tillväxtperspektiv och ur ett fördelningsperspektiv. Tillväxtperspektivet handlar till stor del om hur näringslivet påverkas av förändringar i vägtransportsystemet. Fördelningsperspektivet handlar om att sätta in åtgärder i delar av landet som har störst behov i förhållande till övriga delar av landet.

Goda kommunikationer och ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för tillväxt. Infrastruktursatsningar för minskade restider och ökad arbets- och utbildningspendling kan skapa en bredare arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, service- och fritidsaktiviteter vilket stärker regionens attraktionskraft.

Regeringens strategi för att nå ett jämställt transportsystem är att jämställdhetsintegrera all verksamhet. Beslut ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv och jämställdhet ska ingå då resurser fördelas och normer formas. Detta ger en tydlighet och innebär att det sjätte transportpolitiska delmålet (jämställdhetsmålet) inte särbehandlas som ett tillägg, utan ingår i verksamheten.

Ett jämställt vägtransportsystem svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män har samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmäts samma vikt. Regeringen anser att det krävs en systematisk genomgång av verksamheten för att säkerställa att detta sker.

Detta är ett paradigmskifte som för med sig att jämställdhet inte bara ska vara representativt inriktad utan även övergå i att gälla praktisk handling som därtill ska kunna mätas. Att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering stämmer väl med våra intentioner om att vara en kundorienterad myndighet. Kontentan blir en ökad effektivitet och helhetssyn som bidrar till ökad nytta för kunden.

För Vägverket som myndighet innebär det ett ökat ansvar utveckling av det strategiska arbetet där ledningens engagemang är en nyckelfaktor.

För att jämställdhetsintegrera verksamheten krävs ett systematiskt arbetssätt. Integrering innebär att all verksamhet ska ha ett jämställdhetsperspektiv, men i detta dokument och skede begränsar vi oss till de områden som är särskilt angelägna. Flera års uppföljning av kvinnors delaktighet vid informationsmöten under planeringsprocessen visar att bl.a. kvinnor och framförallt yngre kvinnor är underrepresenterade. I detta projekt har vi fokuserat på att förbättra kvinnors möjlighet att påverka planeringen.

I Vägverket Region Norrs styrkort för 2005 fanns under ett mål om att en studie av en väg ur ett jämställdhets- och regionalt utvecklingsperspektiv skulle utföras. Studien beslutades genomföras längs väg 363 mellan Umeå-Vindelns.

2. Bakgrund

Väg 363 är en viktig regional väg i Västerbottens län. Vägen sträcker sig från E4 i Umeå till Tjulträsk i Sorsele kommun. Vägens totala längd är ca 350 km. Trafikmängden längs vägen varierar mellan 11640 fordon per dygn vid kusten till drygt 100 fordon per dygn i de nordligaste delarna i fjällen. Vägen fungerar som en viktigt förbindelseled mellan inland och kust och har stor betydelse för gods-och persontransporter.

Sträckan Umeå-Vindelns är drygt 50 km lång och har en trafikmängd på i medeltal 2000 ådt varav tio procent är tung trafik. Arbetskraftspendlingen är relativt betydande på denna del av väg 363. Pendlingen förekommer i båda riktningarna och är en viktig förutsättning för näringslivet och utvecklingen i Vindelns. Vägen ger både kvinnor och män tillgång till en större arbetsmarknad, service samt kultur och fritidsutbud.

Vägen passerar genom ett antal mindre samhällen där hastigheten begränsas till 50 km/h och 70 km/h. Utmed sträckan finns också en del randbebyggelse. I boendemiljöer fungerar vägen även som gata där oskyddade trafikanter färdas utmed och över vägen. Här står bl.a. pendlarnas behov av att snabbt färdas på vägen i konflikt med människors behov av god boendemiljö. Separata gång- och cykelvägar finns på sträckan Umeå C fram till Naturbruksgymnasiet, genom Hissjö och från Lidbacken till Vindelns centrum.

Väg 363 kallas också Vindelälvsvägen. Från Rödånäs och norrut följer vägen Vindelälven som är en av Sveriges outbyggda nationalälvar. Vägen har därmed också ett värde för turistnäringen.



I det södra delarna av sträckan går vägen på Vindelälvsåsen och delvis inom skyddsområde för vattentäkt. Här har Vägverket utrett skyddsåtgärder utmed vägen.

Ett flertal utredningar har genomförts eller planeras att genomföras för delar av sträckan Vindelns-Umeå:

- Timotejvägen-Naturbruksgymnasiet, infart godsbangård
- Nedre Rosiendal-Vindelns
- Gång- och cykelväg Naturbruksgymnasiet-Hissjö
- Gång- och cykelväg Hissjö-Tavelsjö
- Gång- och cykelväg Tavelsjö by
- Vattentäktsskydd Hissjö-Haddingen
- Dialogprojekt i Hissjö, Barns skolvägar

Alla utredningar som tidigare genomförts har berört kortare vägsträckor eller inriktats på ett specifikt problem och man mer eller mindre försökt lösa lokala problem utan att se över sträckan som helhet. Vägverket har nu valt att göra denna studie i syfte att få en helhetsbild över problemen och möjliga lösningar som på bästa sätt tillfredsställer behoven både för Vindelns utveckling med möjlighet till arbetspendling och för de boende utmed sträckan.

3. Projekt mål

Målet med projektet är, dels en studie av väg 363 mellan Umeå och Vindelns med förslag till beslut om fortsatt planeringsarbete. Behov och problem som finns längs vägen samt förslag till lösningar/åtgärder och dess tänkbara effekter ska redovisas. Målet är också att hitta och utvärdera en metod för att hantera regional utveckling samt att kvinnor och mäns olika behov av att nyttja vägtransportsystemet. Övriga transportpolitiska delmål ska också behandlas i studien.

4. Projektets omfattning

Projektet har varit indelat i olika moment som beskrivs nedan i punktform.

- Kunskapsinsamling/Litteraturstudie kring jämställdhet och infrastruktur
- Analys av brister och problem samt åtgärdsförslag för sträckan (Nuläge, problem, värden, mål för sträckan, förslag till åtgärder)
 - Faktainsamling (inventering och sammanställning av befintligt material)

- Dialoger (insamling av lokal kunskap genom möten med referensgrupp/dialoggrupp och möten med allmänheten samt via Hemsida)
- Utvärdering av processen
- Utvärdering av projektfokus jämställdhet och regional utveckling

Arbetet har till stor del skett integrerat mellan dessa moment, som beskrivs utförligare i kapitlet genomförande av arbetet. Studien påbörjades 2006 med kunskapsinsamling och framtagande av faktaunderlag och fortsatte med dialoger och utvärdering, samt rapportskrivning. Genom hela projektets inledande moment har en referensgrupp bestående av externa representanter funnits med. Studien omfattar inte de centrala delarna i Vindeln och Umeå.

5. Organisation

Arbetet med studien har skett i projektform med en styrgrupp, arbetsgrupp och referensgrupp. Styrgruppen bestod av Vägverket Region Norrs chef för Avdelning för planering. I referensgruppen har deltagare från Vindeln kommun, Umeå kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten, Landstinget och Vägverkets huvudkontor deltagit. Arbetsgruppen har bestått av deltagare från Vägverket Region Norr. Arbetsgruppen har träffat referensgruppen för avstämning vid behov. Referensgruppen har, förutom att delge synpunkter på arbetet, även bistått med material och förmedlat kontakter. Studien har också genom referensgruppen varit på remiss men den är inte politiskt förankrad i de respektive kommunerna.

Arbetsgruppen har haft extern hjälp, i form av Transportforskningsenheten vid Umeå Universitet (TRUM) för framtagande av kunskapsunderlaget kring jämställdhet och infrastruktur och deltagande vid dialogerna, samt WSP för framtagande av faktaunderlag för orterna.

6. Beskrivning av vägsträckan och dess omgivning

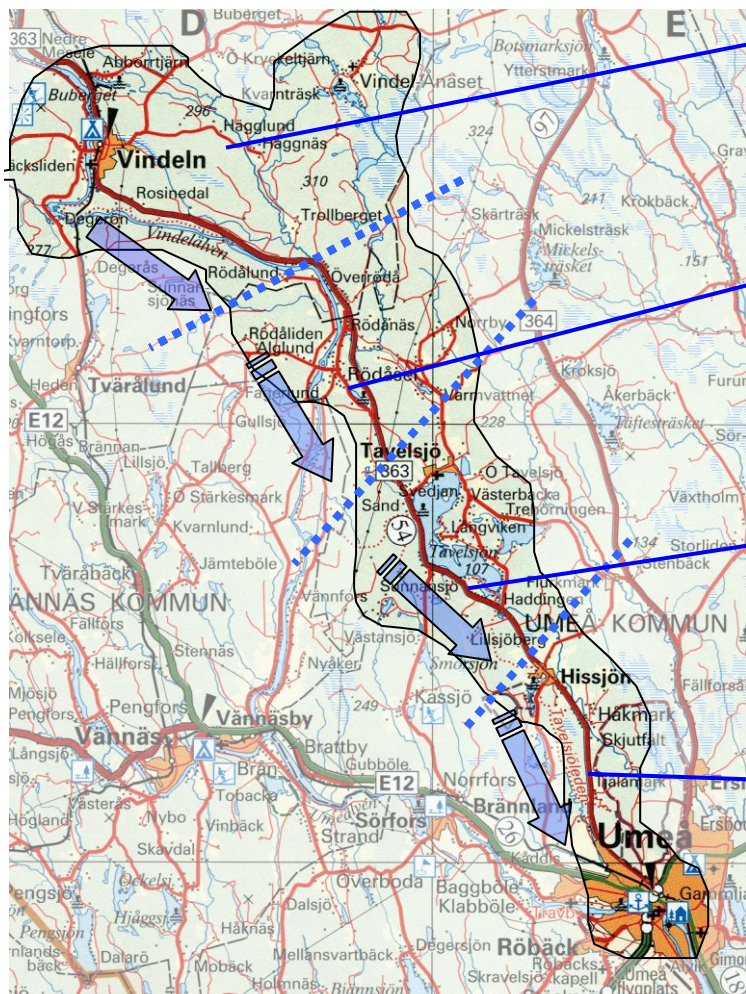
Väg 363 med sin förlängning väg 1140 förbinder fjällturismens områden i Ammarnäsfjällen med Norrlandskustens expansiva centrum Umeå. Hela sträckan kallas också Vindelälvsvägen eller Forsarnas väg och pekades ut som ett stråk att utveckla för turismen när planerna på utbyggnad av vattenkraften i Vindelälven avfördes 1972. Då byggdes också 7 mil grusväg om som kompensation för att sysselsättningen i kraftverksutbyggnaden uteblev. Vägen som byggdes om var 100 år gammal – innan dess var resande längs övre delen av Vindelälven hänvisade till gångstigar, båt- och slädfärder.

Vid sidan av turismen och den generella funktionen för näringslivets och samhällets kontakter används hela vägen i dag för skogstransporter och tangerar gruvområdet vid Kristineberg.

I den nedre delen (Vindeln – Umeå) ingår vägen i ett samhällsmönster där avancerad maskinutveckling för skogsbruket och tunga transportutrustningar finns i Vindeln och Umeå. Boende i natursköna miljöer med arbetspendling är vanligt och här finns små företag men också större jordbruk samt planer på ny anläggning för skidåkning. Taveljöbygden är en tyngdpunkt för denna samhällsstruktur.

De orter/bygder som passeras och samtidigt utgör områden för projektets riktade och offentliga möten framgår av följande karta och beskrivande textavsnitt. I beskrivningar och diskussioner betraktas vägen och området i riktning från inlandet – mot kusten. Fotomontage och väguppgifter för respektive område redovisas i bilaga 1.

Karta över det undersökta området och dess uppdelning



Vindelområdet.
Del av Vindelns kommun – med centrum där avancerad industri utvecklas med behov av ökad närhet till kustområdet.

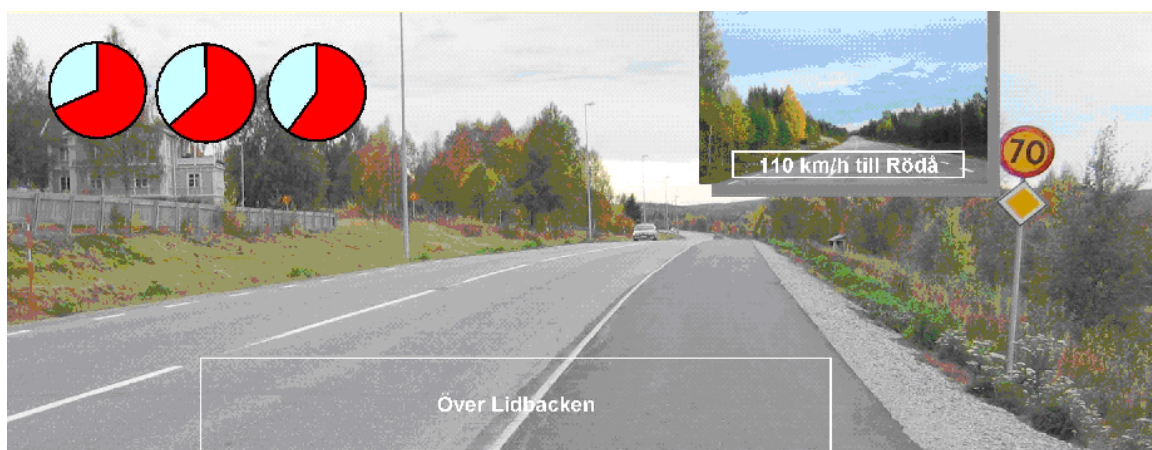
Rödåområdet.
Jord- och skogsbruk med kompletterande arbetstillfällen i Vindeln eller Umeå.

Tavelsjöbygden.
Naturskönt område med boende inom pendlingsavstånd till Umeå. Planer på skidanläggning.

Hissjö-Håkmark.
Boende med inpendling till arbete i Umeå.

Vindeln- och Rödåområdet

De som startar från eller passerar genom Vindeln har en målbild där bättre framkomlighet beskriven som ”flyt” dominerar tillsammans med säkerhet i fordonstrafiken. Vid startpunkten för sträckan, som är södra utfarten från Vindelns tätort, är sträckan till Umeå 54 km och restiden är idag ca 41 minuter.



Avsnittet till Tavel sjö delas in i följande delsträckor

Delsträcka	km	Åd	Hast	Bredd	Beskrivning
Lidbacken	1,5	2200	50/70	8,0	Kurva, industriinfart 50 km/h
Lidbacken - N Rosinedal	5,4	1600	70	6,5	Djup ravin och kurvig, plan väg. 70 km/h
N Rosinedal - Överrödå	7,4	1500	110	9,0	God landsväg 110 km/h
Överrödå - Rödånäs	2,6	1500	70/90	9,0	Säkerhet för oskyddade önskas 70/90 km/h
Rödånäs - Tavel sjö	10	1600	90/110	9,0	God landsväg 110 km/h, korsning förbättras

Från den ombyggda delen över Lidbacken fortsätter väg 363 med skarp kurva, djup svacka och kurvig väg fram till Nedre Rosinedal.



Från Nedre Rosinedal till Tavel sjö har vägen i stort sett god standard men vissa punkter har diskuterats i projektet. De är viltstängsel, ojämn vägbana, otrygghet för oskyddade, skyld korsning och siktproblem över backkrön.



Tavel sjöbygden

Dem som startar från Tavel sjöbygden har en målbild där bättre trafiksäkerhet och boendemiljö dominerar tillsammans med säkerhet i fordonstrafiken. Konflikter med Vindelområdets intresse av bättre närhet till Umeå finns i nuvarande hastighetsbegränsningar. Mellan Tavel sjö (Sand) och Umeå är sträckan 26 km lång till Västerslätt och medelhastigheten är 75 km/h för personbilar.

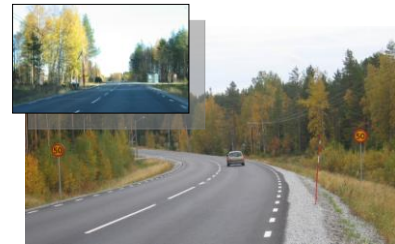
Restiden för sträckan är ungefär 21 minuter.



Vid Tavelssjöområdet början är det 26 km kvar till Umeå och restiden 21 minuter.

Avsnittet från Tavelssjö till Hissingö delas in i två delsträckor.

Delsträcka	km	Åd	Hast	Bredd	Beskrivning
Tavelssjö - Haddingen	10	1900	90/50	7,5-8,0	Blandad vägstandard i vacker miljö
Haddingen - Hissingö	4,1	1900	90	8,0	God vägstandard över grundvattentäkt



Delen längs sjön (Tavelssjö – Haddingen) är naturskönt inpassad i omgivande landskap och bebyggelse – som normalt ligger så långt från vägen att boende inte störs eller utfarter skymms.

Oskyddade trafikanter måste normalt använda väg 363 mellan gårdsgrupper och flera enskilda fastigheter.

Från sträckans början tillåts 70 km/h på 1,6 km längd och därefter 90 km/h fram till Haddingen där hastigheten begränsas till 50 km/h morgon och eftermiddag och i övrigt till 70 km/h – på en km väg vid busshållplats och randbebyggelse.

Delen Haddingen Hissingö går över grusmarker som är grundvattenförsörjning till Umeå och vägen har bra standard med 90 km/h tillåten hastighet.

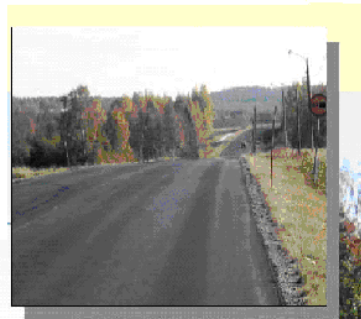
Vägen gavs denna standard genom ombyggnader under 1980-talet.

Hissingö/Håkmård

De som startar från Hissingö/Håkmårdområdet har en målbild där bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och boendemiljö dominerar. Konflikter med Vindelområdets intresse av bättre närhet till Umeå finns i nuvarande hastighetsbegränsning i Tålsmark.

Vid infarten till Hissingö är det 13 km kvar till Umeå.
Medelhastigheten för sträckan är idag 71 km/h vilket

ger en restid på 11 minuter.



Avsnittet delas in i följande delsträckor.

Delsträcka	km	Åd	Hast	Bredd	Anm
Inom Hissjö	1,8	2000	50/90	6,5 - 8	Genomfart randbebyggelse affär
Hissjö - Håkmark	3	3000	70/90	6,5	Backar och krön, gårdsutfarter
Håkmark - Tjälamark	5,3	3000	70/90	7	Rak väg , något backkrön
Tjälamark - E4	4,6	9000	50/90	7-12	Gårdsgrupp, fritidsanläggningar, gymnasium, industriområde



Efter bebyggelsen i Hissjö och gårdsutfarter i Håkmark kommer ett rakt/något backigt avsnitt som passerar förbi gårdsgruppen i Tålsmark och därefter förbi stort ridhus och naturbruksgymnasium strax före den raka vägsträckan vid industriområdet Västerslätt. Vägbredden är 7 m – med gång- och cykelväg från ridhuset – där biltrafiken ökar starkt.

7. Genomförande av arbetet

Eftersom ett av målen med studien har varit att försöka fånga de transportpolitiska delmålen angående jämställdhet och region utveckling så görs här en beskrivning över de olika momenten som genomförts i studien. Arbetet har varit fokuserat på att via samtal med dem som bor, verkar eller på annat sätt är berörd av vägen inhämta synpunkter på vilka behoven är längs sträckan. Arbetet kan inte ses som en allmän metod utan som ett arbetssätt som används här. De moment som arbetats med är

7.1 Litteraturstudien

Som underlag till arbetet gav Vägverket Transportforskningsenheten vid Umeå universitet, TRUM, i uppdrag att göra en översiktlig litteraturgenomgång av forskning relaterad till området jämställdhet och regional utveckling kopplat till transportsystemet och söka exempel och metoder där perspektiven praktiskt inlemmats i planeringen. Anledningen till att studien gjordes var att fånga upp tidigare goda exempel inom området.

Några slutsatser utifrån litteraturgenomgången är att;

- Metodutveckling pågår på flera håll för att realisera och utvärdera de transportpolitiska delmålen. Det konkreta mätbara arbetet är dock inte klart, om ens i sin början. Bland annat eftersom nödvändigt kunskapsunderlag saknas. Exempelvis vet vi lite om människors och gruppers reella resbehov då det som speglas är den tillgodosedda reseefterfrågan.
- Exempel där man konkret arbetat med jämställdhet i exempelvis i en vägutredning är få. Sökningar efter relevanta internationella exempel gav endast magert resultat.
- Kön kan inte behandlas isolerat från andra socioekonomiska faktorer. Värderingar och attityder spelar stor roll och fokus bör vara på individen. En åttaårig pojke, en småbarnmamma och en pensionär har rimligtvis olika behov och förväntningar på transportsystemet.
- Olika gruppers behov bör kartläggas svar på frågor bör sökas, som exempelvis; Vad använder olika grupper transportsystemet till? Hur viktigt är resandet? Vad man vill utföra och till vilken uppoffring?

7.2 Faktainsamling

En faktainsamling om orterna avseende demografiska data samt känd kunskap om vägen och trafiken på sträckan gjordes inledningsvis. Som ett komplement till detta genomfördes en fältresa mellan Umeå och Vindelns kommun för inventering av situationen längs vägen och dess omgivning och främst behovet av åtgärder.

7.3 Dialogprojektet

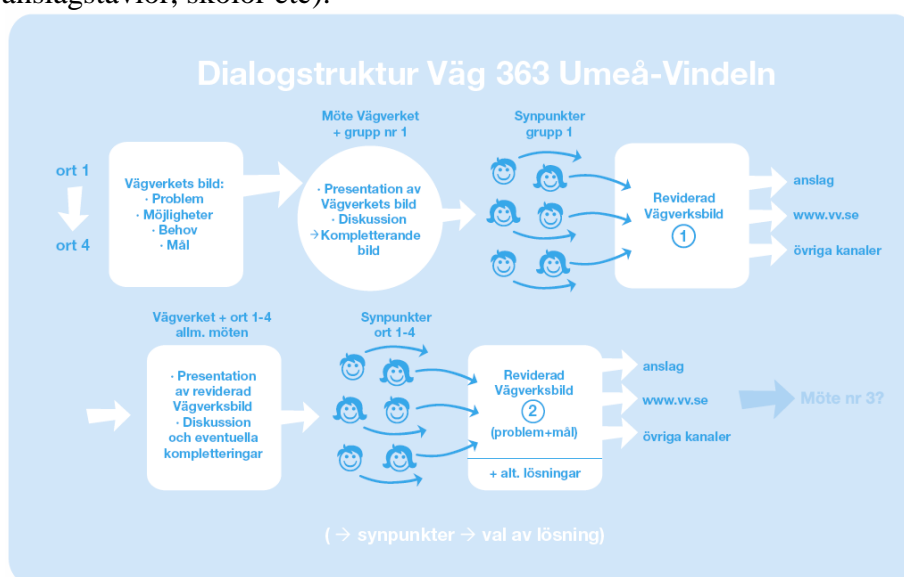
Dialogstrukturen

Eftersom en stor del av studiens syfte är att fånga in synpunkter från dem som berörs av vägen så har ett antal träffar längs sträckan genomförts. För att få en sammanhållen bild över hur dialogerna ska genomföras togs en struktur för detta fram, se principbild för denna nedan. Dialogstrukturen bygger på att genom inledande och uppföljande träffar längs de fyra orterna Vindelns kommun, Rödåsel, Tavelnsjö och Hissjö, inhämta samlade uppgifter

om vilka behov som finns längs vägen. En ytterligare tanke med att dialoger längs sträckan var att visa på olika orters behov för varandra så att ett samförstånd för sträckan kunde hittas. Detta kunde även ske genom att en representant, eller företrädare, för en ort deltog på andra orters dialoger för att ge sin syn på sträckan.

Inledande dialogerna

De inledande dialogerna genomfördes från Vindeln till Hissjö. Anledningen till att vi valde dessa fyra orterna berodde på att detta borde ge en bra beskrivning över vilka behov som finns längs hela sträckan. Vi träffade en grupp för varje ort– Vindeln, Rödåsel, Taveljö, Hissjö. Vi startade med att träffa dialoggruppen i Vindeln och diskuterade gemensamt problem, värden, möjligheter, behov och mål och jämförde med den bild vi som förberedelse tagit fram. Vi var noga med att hålla distinkt skillnad mellan problembildsdiskussionen och måldiskussionen för att inte hamna i lösningar för tidigt. Grupperna gavs efter mötena tid att reflektera och inkomma med fler synpunkter. De bilder som framträdde presenterades på projektets hemsida och andra fora (kommunhus, anslagstavlor, skolor etc).



Principbild för dialogens genomförande

Urval till dialoggrupperna

För att få ett brett deltagande till dialogmötena identifierades ett antal kategorier av människor såsom barnfamiljer med barn under 12 år, barnfamiljer med tonårsbarn, ungdomar, förvärvsarbetande, pendlare, icke-förvärvsarbetande, pensionärer, kollektivtrafikresenärer, företagare samt deltagare från förskola eller skola. Till varje kategori valdes en kvinna och en man, sammanlagt 18 personer. Bakgrunden till de valda kategorierna är att olika personer antas ha olika resbehov, resmönster utifrån livssituation och använder vägen på olika sätt och på tidpunkter under dygnet. Med urvalet är tanken att nå bredd i deltagandet även om det inte gör anspråk på att vara representativt. Deltagarna ”representerar” inte sin kategori utan deltar i egenskap av privatperson och ger en bild av hur vägen fungerar för ett antal personer. Deltagare identifierades genom att en eller flera personer med lokalkännedom kontaktades och föreslog ett antal namn kopplat till de valda kategorierna. Föreslagna personer kontaktades per telefon och ombads medverka. Dessa tillfrågades dessutom om ytterligare namn för att bredda urvalet.

Kontakttagande och utskick till deltagarna

Via telefon kontaktades deltagarna och delgavs bakgrunden till att de kallats till dialog. De flesta tillfrågade personerna accepterade medverkan och visade stort intresse, i övrigt

fick de föreslå en ersättare. Kontakttagande per telefon skedde i regel cirka en vecka innan möte.

Drygt fyra dagar innan mötet skickades information via e-post till de som tackat ja till medverkan. Brev sändes till de personer som saknade tillgång till e-post.

Allmänna dialogträffar

För att få en bekräftelse, återkoppling, på de inkomna synpunkterna vid de första träffarna, som skedde med en utvald grupp på respektive ort, kallades till allmänna möten där vi tidigare varit. Kallelse till träffarna skedde via annons och pressmeddelande i media och flygblad som sattes upp på utvalda platser på orterna, vilket finns beskrivet nedan.

Erfarenheter från tidigare allmänna träffar visar på att det oftast är ett fåtal personer som öppet talar om vilka problem som finns längs vägen. Personerna är dessutom oftast män. Inför träffarna hade därför en total sammanställning gjorts för respektive ords synpunkter, indelade efter generella och specifika behov.

För att skapa en förståelse för olika orters behov finns även möjlighet att se vilka orter som har identifierat vilka behov.

Material vid allmänna dialogträffar

Vid tillfällena för "Öppet Hus" presenterade vid skärmar i form av s.k. "roll-ups" med kort information om projektet/studien, hur vi tidigare har för dialog i projektet, 4-stegsprincipen, nuläget på respektive ort, hittills inkomna synpunkter, näringslivets synpunkter och tänkbara lösningar på upplevda problem.

Flygblad/informationsfolder delades ut och besökarna fick även möjlighet att skriva och rita in sina synpunkter på en A3-karta över sträckan. De fick även möjlighet att inkomma med synpunkter i efterhand.

För att mäta antalet synpunkter från kvinnor respektive män vid de Öppna Husen fick besökarna märka upp de synpunkter de tyckte var viktigast med hjälp av klistermärken. Kvinnor fick röda och männen fick blå klistermärken att klistra upp.



En positiv regional utveckling och ett jämställt vägtransportssystem

Mål och syfte med projektet
I denna studie tas speciell hänsyn till två av de transportpolitiska delmålen: "Positiv regional utveckling" och "Ett jämställt vägtransportssystem".

Studien ska kartlägga de behov och problem som finns längs väg 363 samt redovisa förslag till lösningar/åtgärder och dess tänkbara effekter.

En regional utveckling
- Ujämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas
- Motverkar nackdelar och långa transportavstånd

Ett jämställt vägtransportssystem
- Svarar mot både män och kvinnors transportbehov
- Ger män och kvinnor samma möjligheter att påverka tillkomst, utformning och förvaltning
- Värderar män och kvinnors åsikter lika

Exempel på informationsskärmar: "Inkomna synpunkter vid tidigare dialoger" och "Om projektet"

Informationsskärmar som beskriver Vägverkets verksamhet togs också med till Öppet Hus.

Annonsering med inbjudan till Öppet Hus

Annonsering utgör grunden för samråd och för att lyfta in jämställdhetsperspektivet i ett tidigt skede följde vi diverse råd och riktlinjer. Exempelvis valde vi att annonsera i dagspress som är ett media som attraherar både kvinnor och män. Vi jobbade med att göra annonsen begriplig och intressant för en bred målgrupp. T.ex. använde vi oss av rubriken: "Hur upplever du vägen och trafiken mellan Vindeln och Umeå" samt underrubrikerna: "Det är viktigt att få tycka till i frågor som rör min vardag". "Vi vill ha

en trygg och säker skolväg för barnen” och ”Ortens utveckling kräver bra vägar”. Två annonstillfällen ansåg vi som lämpligt för detta projekt. Bilder och texter med lokal anknytning lades in för att skapa igenkänning och locka till läsning.

Annons med inbjudan till samråd

Flygblad

Flygblad och affischer

Ett direktutskick med ett flygblad och ett foljebrev gick till de 10 största arbetsplatserna och föreningarna längs sträckan gjordes runt två veckor innan den första sammankomsten för Öppet Hus. Flygbladet innehöll kort fakta om projektet, inkomna synpunkter från tidigare träffar, kontaktuppgifter och en inbjudan till Öppet Hus på fyra orter under mars månad 2007. Här hänvisade vi även till www.vv.se/vag363 för mer information.

Affischerna skickades ut till samma företag och även till livsmedelsbutiker längs sträckan i förhoppning att nå målgruppen kvinnor.

Nu vill vi även ha in dina synpunkter:
 – Vad tycker du om vägen och trafiken mellan Vindeln och Umeå?

Vägarverket har startat en studie där vi genom dialoger med berörda långa sträckan väg 363 mellan Vindeln och Umeå samlar in synpunkter på hur vägen kan förbättras för dig som bor, färdas eller på annat sätt berörs av vägen. Studien lägger särskild vikt på två av våra transportpolitiska delmål – ett jämställt transportsystem och en positiv regional utveckling.

Bakgrund
 Studien startades då tidigare projekt länge vägen visat på ett ett halvt sekel på sträckan vägen genomförs. Väg 363 är en av de viktigaste regionala vägarna i Västerbottens län och den fungerar som en viktig förbindelse mellan inland och kust. Den har stor betydelse för både person- och godstransporter och har en viktig betydelse för näringslivet utveckling i orterna längs vägen.

Vägen är viktig
 Väg 363 har stor betydelse för människor och i synnerhet krävs tillgång till arbetsplatser, service samt kultur- och fritidsutbud. Turismnäringen är även den beror av en väl fungerande väg, där i första hand kommersiella ändamål har betydelse. Vägen har därmed en avgörande betydelse för regionens och näringslivets utveckling samt för människors livskvalitet.

En positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem
 Vägarverket arbetar efter sin transportpolitiska delmål där två av delmålen syftar till ett ett jämställt transportsystem och en positiv regional utveckling. I denna studie har Vägarverket särskilt vikt på dessa två delmål. Det är här vi förhåller oss till dialoger och möten så att alla kan vara med och lämna synpunkter.

En positiv regional utveckling ska dels utgå från tillgången i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och dels motverka tendenser av långa transportsträckor. Transporterna ska så till en del komma från i tid och på ett säkert sätt.

Med ett jämställt transportsystem ska vägtransportens utveckling utformas så att det svarar mot både kraven och människors behov. Kraven och målen ska ha samma betydelse och utveckling och förvaltning och deras åtgärder ska vara lika.

Vill vi få in synpunkter från alla
 Avsett för detta studie är att genom dialoger med berörda långa sträckan få en insyn i hur vägen kan förbättras så den passar alla som färdas, vistas eller på annat sätt berörs av vägen.

Vår studie 2006 träffas närliggande grupper med privatpersoner som representerar varje ort – Vindeln, Rödösen, Tavelsjö och Hisejö. De olika grupperna har besökt av representanter ur olika intressegrupper och därmed i livet och varje kategori har besökt av en man och en kvinna.

Öppet Hus på varje ort
 För att få en så rättvis bild som möjligt inför det fortsatta arbetet bjuder vi även in till Öppet Hus under mars månad. Datum och plats hittar du på sistnämnda sidan här broschyren. Har du inte möjlighet att komma så kan du också lämna dina synpunkter på vår hemsida: www.vv.se/vag363.

Vad händer sen?
 Efter avslutade dialoger ska projektet komma fram med förslag på lösningar för vägen. Till varje förslag på lösning ska effekter och konsekvenser redovisas. De åtgärder som slutligen presenteras kommer bl.a. att ses över ut ett klimatligt och miljömässigt perspektiv.

Annikas text om 4-stegsprincipen, "vad vi (VV, KN:er, boende, trafikanter) kan göra för att få bort problemen..."

– Studie av väg 363 ur ett jämställt och regionalt utvecklingsperspektiv –



Inbjudan till öppet hus – insidan av foldern

7.3.1 Externa kanaler

Internet

En s.k. aliasadress skapades för projektets sidor på vv.se med namnet www.vv.se/vag363. Materialet lades ut under strukturen *Dokument, Om projektet, Tidplan, Kontakt* och en *nuläggssida* för respektive ort. Inkomna synpunkter har redovisats under ”Dokument” och under ”Kontakt” fanns möjligheten att lämna synpunkter. Hemsidan utformades på detta sätt så att personer på ett enkelt sätt kunna följa de olika orternas synpunkter allt eftersom de genomfördes.

Webbsidorna uppdaterades löpande med aktuell information och här annonserade vi även inbjudan till Öppet Hus. Det fanns även länkar från orternas lokala webbsidor till denna hemsida.

Pressmeddelande

Ett pressmeddelande gick ut till media i Västerbotten vid två tillfällen. Det första vid starten av projektet hösten 2005 och det andra vid inbjudan till Öppet Hus under våren 2007.

8. Resultat/Vad kom ut av dialogerna och hemsidan

Genomförandet av mötena

För mötet bokades en konferenslokal som möblerades så att alla skulle kunna sitta runt samma bord och hålla ögonkontakt.

De inledande mötena skedde utan att vi presenterade ett färdigt förslag på vilka problem och behov som fanns längs sträckan. Istället hölls öppna diskussioner i respektive dialoggrupp för varje ort där respektive dialoggrupp fick ge sina perspektiv på sträckan.

Materialet som vi hade med oss på plats var kartor över sträckan samt omgivande orter.

Efter att deltagarna välkomnats gav Vägverkets representanter en kort presentation av Vägverkets roll i planeringen och bakgrunden till projektet, för att ge ramarna för vad som kan förväntas komma ut ur projektet. Därefter följde en presentationsrunda där deltagarna ombads presentera sig och sin ”relation” till vägen. Presentationen gav en bild av deltagarnas färdmedelsval, resandefrekvens, om andra i hushållet reser på annat sätt, om de tidigare rest exempelvis kollektivt och under vilka tider de nyttjar vägen osv. Deltagarna ombads berätta hur en förändring skulle kunna påverka deras vardagsliv. Avsikten med att träffa alla deltagare tillsammans var att sträva efter en diskussion lyft från den enskilde individens perspektiv till vad som kan vara viktigt för andra grupper och intressen.

Kartor delades ut som stöd för diskussionerna som skedde i smågrupper. Efteråt presenterade de hur de diskuterat. Eftersom deltagarna fick den mesta delen av informationen om projektet i samband med mötet, och därmed kanske hade svårt att direkt lämna synpunkter, så gavs ett blad med frågeställningar kring vägen till dem som deltog. Detta blad kunde de sedan använda sig av för att lämna synpunkter vid ett senare tillfälle.

8.1 Sammanställning av synpunkterna

8.1.1 Inledande dialoger

Synpunkterna som kom från de inledande dialogerna var i vissa fall detaljerade och flera åsikter berörde i flera fall i stort sett samma plats. Genom att det var en bra blandning av personer i olika livssituationer och kvinnligt och manligt blev diskussionerna nyttiga inte bara för studien utan även för dem som deltog som fick höra om vägens problem ur andra perspektiv än deras egna. Det fanns dock en tendens på vissa platser att de som tidigare har erfarenhet av vägar gärna tar över diskussionerna.

För att få en bättre överblick kring vilka samlade behov och åtgärder som fanns var arbetsgruppen tvungen att sammanställa synpunkterna gruppvis med generella och platsspecifika synpunkter. De platsspecifika behoven sammanställdes på en karta över sträckan, där det fanns möjlighet att se vilken ort som lämnat vilka synpunkter. De generella behov som deltagarna hade från de inledande dialogerna var:

- Livskvaliteten i orterna bör prioriteras
- Många hastighetsbegränsningar för sträckan (speciellt inom Umeå kommun)
- Otryggt för cyklister och skolbarn som dagligen vistas längs sträckan
- Vägen upplevs som kurvig, långsam och dålig
- En bra infrastruktur är viktig förutsättning för områdets utveckling
- Otillräcklig kollektivtrafik
- Konflikt mellan tunga fordon och boendemiljöer



Bild från dialogträff i Vindeln

8.1.2 Allmänna dialogträffar

Antalet deltagare på respektive träff finns sammanställd i tabellen nedan. Totalt var det drygt 100 personer som deltog över fyra träffar. Antalet kvinnor var 32 personer, dvs ungefär en tredjedel. Detta var något sämre än våra förväntningar men ändå relativt bra i jämförelse med ”traditionella” samråd kring infrastrukturprojekt.

Ort	Kvinnor	Män	Totalt
Vindeln	5	29	34
Tavelsjö	3	13	16
Hissjö	17	22	39
Rödåsel	7	6	13
Totalt	32	70	102

Utöver att varje deltagare hade möjlighet att prioritera synpunkterna på den framtagna kartan fick de även komplettera med andra synpunkter som redovisas här i ett koncentrat.

Sammandrag av synpunkter från Vindeln

De boende i Vindeln framförde framför allt att korta restider till och från Umeå är prioriterat. Idag anses sträckan vara för ryckig och att närheten till Umeå måste kännas bättre. Det finns också en stor förståelse för att de boende längs vägen upplever den som otrygg. Merparten av synpunkterna fanns på den nedre sträckan mot Umeå, där ett antal hatighetsbegränsningar upplevs som omotiverat låga. På mötet kom även synpunkter på att det är de tre H`na, det vill säga Håkmark, Hissjö och Haddingen måste åtgärdas.

Sammandrag av synpunkter från Rödåsel

Det är viktigt att skilja på de olika orterna struktur kring Rödåsel, där Överrödå ligger längs med vägen. Synpunkterna från Rödåsel hade stort fokus på att det måste finnas en

cykelbana från Rödåsel till, och inom Överrödå.. Ett annat stort problem kopplat till detta är att bussen inte stannar utanför enskilda hus utan endast på busshållplatser vilket leder till att flera måste gå upp till 500 meter längs sträckan. Många av synpunkterna visade på att otryggheten i allmänhet i vägens närhet av Överrödå är stor, exempelvis att ridstall finns som inte yngre kan ta sig till utan skjuts. Flera kände att vägen kan orsaka att de kanske flyttar från Överrödå.

Sammandrag av synpunkter från TavelSJö

I TavelSJö kom ett antal olika synpunkter upp med ungefär lika stora tonvikter. Önskemål lyftes om att få bort en del av hastighetsförändringarna för att underlätta för VindelIntrafiken. Behov finns av förbättring vad gäller infarterna till TavelSJö med breddad väg och skilda filer. I dagsläget överträds också omkörningsförbuden på sträckan vilket känns osäkert.

I projektet diskuterades behov av rastplats och bättre sikt i korsningen vid avsnittets början samt säkerheten för oskyddade trafikanter söder om denna. En fråga som också diskuterades var den hastighetsbegränsning till 50 km/h hela dygnet som införts i Haddingen efter starkt engagemang från de boende.

Sammandrag av synpunkter från Hissjö

I Hissjö kom diskussionen mycket att beröra en framtida omläggning av väg 363 utanför byn. Flertalet av dem som deltog ville dra den utanför men det fanns även synpunkter på att en omdragning av vägen kan vara förödande för byns utveckling. Andra synpunkter som kom fram berör svårigheter att korsa vägen i byn eftersom trafikhastigheten är för hög och att gång- och cykelväg borde finnas hela vägen till TavelSJö.

8.1.3 Inkomna synpunkter från övriga forum

Projektets hemsida

Under 2006 gjordes en mätning av antalet besökare under månaderna maj-september. Flest besökare var det under maj (132 st), sedan avtog antalet besökare allt eftersom för att under september månad endast besökas av 40 stycken. Siffrorna gäller för besök på ingångssidan. Överlag var sidorna om TavelSJö de mest besökta, tätt följt av ”inkomna synpunkter” och Hissjö.

Totalt har 11 stycken synpunkter lämnats via hemsidan. Dessa har ingått i den totala sammanställningen av synpunkter som inkommit från dialogerna.

Möten med näringslivet i Vindeln

I Vindeln har särskilda samtal med företagen visat uppgifter om verksamheten som förklarar en stark tilltro till vägstandardens betydelse för fortsatt expansion med det lokala engagemanget och kunskapsbasen som grund. Mötena med näringslivet i Vindeln har även resulterat i ett konkret underlag som har används för att försöka göra samhällsekonomiska bedömningar över vilka effekter en förbättrad vägstandard skulle kunna ha för effekt på företagandet och viljan att expandera i orten.

8.2 Sammanfattning av prioriterade synpunkter från dialogerna

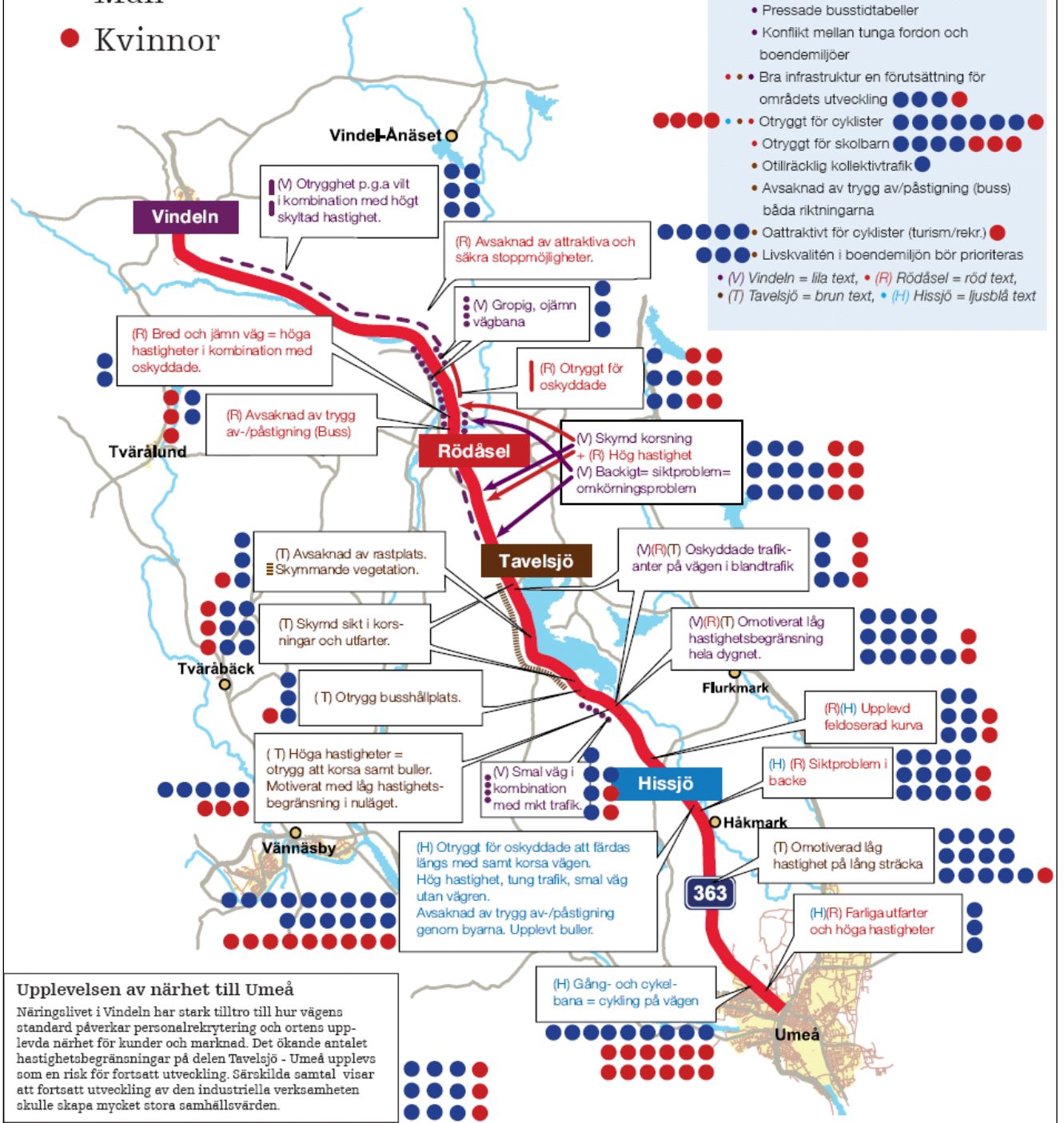
Bilden ”Prioriterade synpunkter under öppet hus” visar vilka behov och brister som respektive ort har prioriterat. De röda och blå prickarna visar kvinnliga, respektive manliga prioriteringar. Från bilden kan utläsas att åsikterna är väldigt varierade utan

Prioriterade synpunkter under Öppet Hus (alla orter)

- Män
- Kvinnor

Generella synpunkter:

- Kurvig=dålig=långsam väg
- Kurvig=upplevelserik
- Många hastighetsbegränsningar = Ryckigt/långsamt (speciellt inom Umeå kommun)
- Pressade busstidtabeller
- Konflikt mellan tunga fordon och boendemiljöer
- Bra infrastruktur en förutsättning för områdets utveckling
- Otryggt för cyklister
- Otryggt för skolbarn
- Otillräcklig kollektivtrafik
- Avsaknad av trygg av/påstigning (buss) båda riktningarna
- Oattraktivt för cyklister (turism/rekr.)
- Livskvaliteten i boendemiljön bör prioriteras
- (V) Vindeln = lila text, (R) Rödåsel = röd text, (T) Tavelsjö = brun text, (H) Hissjö = ljusblå text



Bilden visar hur besökarna efter allmänna dialogerna efter sträckan prioriterat inkomna synpunkterna från tidigare dialoger. För att skilja män och kvinnors synpunkter åt fick männen använda sig av blå klistermärken och kvinnorna av röda. De övriga färgmarkeringarna (lila, rött, brunt och ljusblått) visar från vilken ort de tidigare inkomna synpunkterna kommer ifrån.

någon tydlig tyngdpunkt. Av de generella synpunkterna kan utläsas att otrygghet för cyklister och skolbarn, samt att upplevelsen av närhet till Umeå är prioriterade frågor. Med undantag för i Vindeln talade deltagarna främst om åtgärder för de oskyddade trafikanternas säkerhet – och om punktåtgärder av allmän trafiksäkerhetskaraktär. Här finns en skillnad mellan kvinnor och mäns prioriteringar.

Projekttagarnas önskemål varierar också från tanken på en ”höghastighetslösning” med 110 km/h – och till små åtgärder som busshållplatser. Önskemålen om större förändringar är samtidigt inte realistiskt grundade och det finns ett medvetande om att möjligheten till genomgripande ombyggnad av hela vägen ligger bortom den tidsperiod som är intressant för allmänheten.

I åtgärdsplanering skall Vägverket först pröva hur små och mindre kostnadskrävande åtgärder eller trafikregleringar kan tillgodose behoven – och först därefter om och hur stora åtgärder skall prövas. Detta sätt benämns oftast fyrstegsprincipen. Med samma synsätt har i projektet framförda synpunkter ställts upp i en tabell – som grund för övervägande om deras möjliga bidrag till projektets mål att tillgodose jämställdhet som ett medel för regional utveckling.

För att genomföras måste åtgärderna på något sätt jämföras med mål och planeringsformer samt genomförandemöjligheter i den normala vägplaneringsprocessen. Detta kan byggas på antagande om en särskild och unik finansieringsform för projektet – eller att de behov och värden som projektet redovisar fogas in i normal vägplanering – för att där påverka prioriteringen av önskade åtgärder i kommande planer.

Skulle projektet snabbt leda till beslut om en helt fristående finansiering kan detta påverka de vägförändringar som planeras i den normala vägplaneringen – genom att de inte behövs eller genom att deras utformning anpassas till projektets ändring av vägnätet.

Måste i stället finansiering ske via den normala vägplaneringsprocessen finns behov av att se hur önskemålen fördelas mellan budgetposterna i Vägverkets verksamhet – och hur en successivt nivåindelad strategi för genomförande kan bildas.

Tabellen på nästa sida visar dem från dialogerna inom synpunkter på åtgärderna uppdelade efter komplexitet i beslutet och hur de skulle kunna påverka/påverkas av andra vägåtgärdsbehov i området.

Åtgärd	Adm. beslut	Mindre åtgärd	Påverkar nya beslut	Ny vägstandard
Viltstängsel		x		
Uppställningsplatser		x		
G/C-väg			x	
Underhållsbeläggning			x	
Busshållplats		x		
Bättre vägskäl/korsning			x	
Profilförbättring				x
Rastplats			x	
Höjd hastighetsgräns	x			
Sänkt hastighetsgräns	x			
Ombyggnad kurva			x	
Breddning				x
Höjd vägstandard				x

Tabell över inkomna synpunkter från dialogerna indelade efter fyrstegsprincipen

Reflektioner kring inkomna synpunkter från dialogerna

- Beslut om ändrade lokala hastighetsgränser kan ändras av Länsstyrelsen utan nämnvärd åtgärds kostnad.
- De mindre åtgärderna som uppställnings- och busshållplatser samt viltstängsel kräver enkel planering och binder i liten grad framtida beslut om vägåtgärder.
- Många önskemål om GC-åtgärder samt jämnare beläggning, bättre vägskäl/korsningar, rastplatser och ombyggda kurvor kan genomförda påverka behovet/tidpunkten för ev. ytterligare standardhöjningar. Delar av dem kräver också särskild planering/projektering.
- Profilförbättringar, breddning och generellt höjd vägstandard genom ombyggnad är långsiktigt syftande åtgärder och deras kostnader ställer särskilda krav på jämförbarhet med vägbehoven på andra delar av vägnätet.

Särskilt vid inlemmande i normal vägplanering behöver åtgärdernas värde beskrivas med de termer som används där. Uppgifterna behövs dels för att höja den regionala planens planeringsram i länet och därefter för att hävda projektåtgärderna i Länsstyrelsens prioriteringsarbete.

För profilförbättringar, breddning och generellt höjd vägstandard genom ombyggnad finns en användbar grundteknik i samhällsekonomiska beräkningsmetoder. De kan också ge stöd vid bedömning av G/C-åtgärder, jämnare beläggning, bättre vägskäl/korsningar, ombyggda kurvor och viltstängsel. För rastplatser samt uppställnings- och busshållplatser får effekterna beskrivas i ord.

Denna ”konventionella” utvärdering får kompletteras med de framförda önskemålen från projektets två dialogsteg.

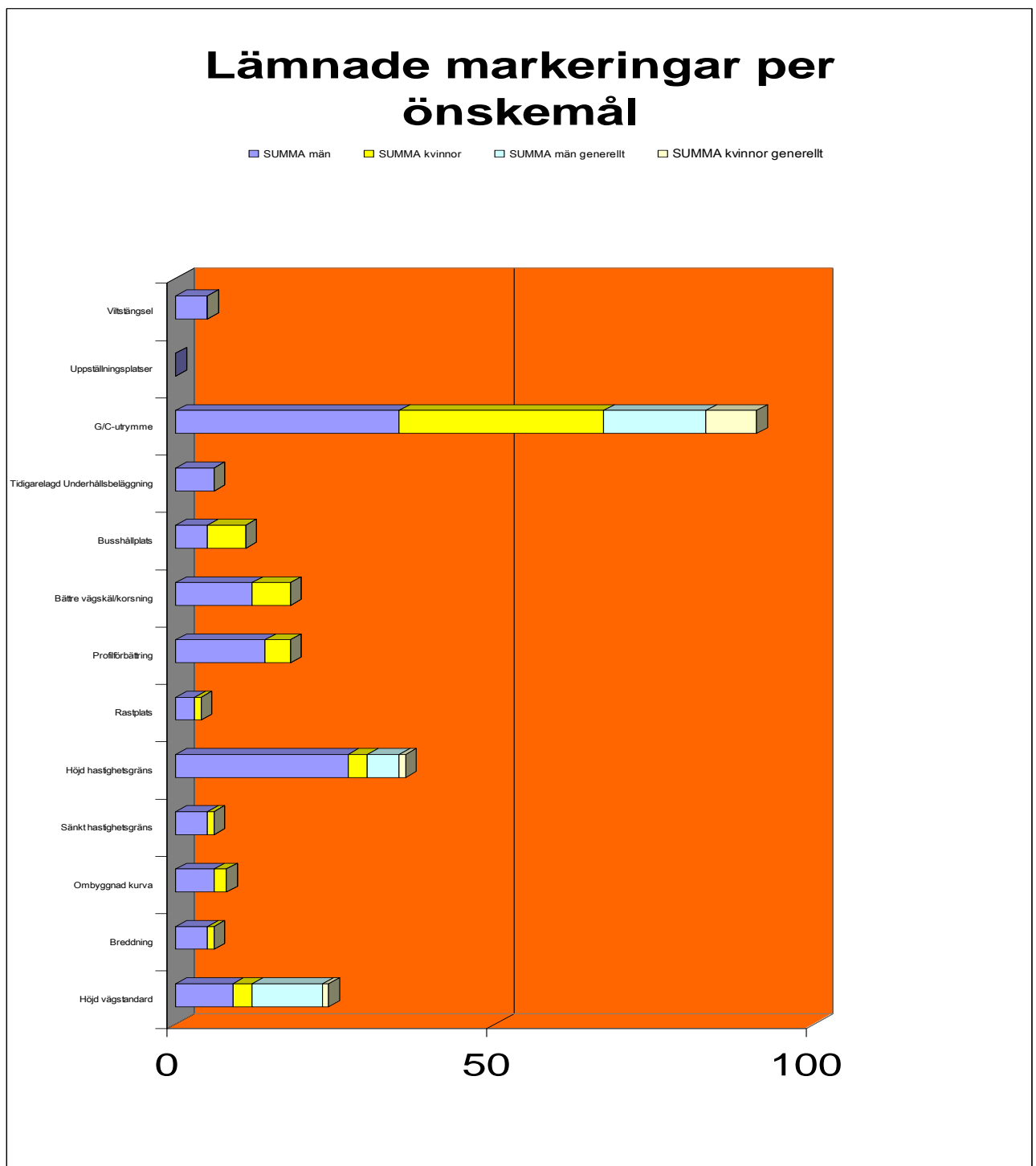
En grundläggande målkonflikt mellan behovet av framkomlighet/hastighet och värnet av den egna boendemiljön och säkerheten för oskyddade vid vägen finns och förvånar naturligtvis inte.

Samsyn finns när det gäller gång- och cykelvägar men inte i de fall dessa går på längre vägsnitt med få boende. Där ifrågasätts om samhällsresurser används optimalt.

Mot punktåtgärder som framförs av en grupp finns inga invändningar från en annan grupp. Det ger en samsyn – som naturligtvis inte finns för hastighetsbegränsningar. Där finns önskemål om både höjningar och sänkningar.

8.3 Inkomna synpunkter fördelat på kvinnor och män

För att få en uppfattning över hur fördelningen mellan kvinnors och mäns olika prioriteringar, i bilden nedan angett som önskemål, vad gäller typer av åtgärder längs sträckan så har även en sammanställning av dessa gjorts. Detta visar dock inte var de olika åtgärderna ska genomföras utan visar mer på en inriktning på vad deltagarna tycker är viktigt att genomföra i åtgärdsformer. Här ingår både de generella och platsspecifika åtgärderna, uppdelat för att lättare kunna åskådliggöras.

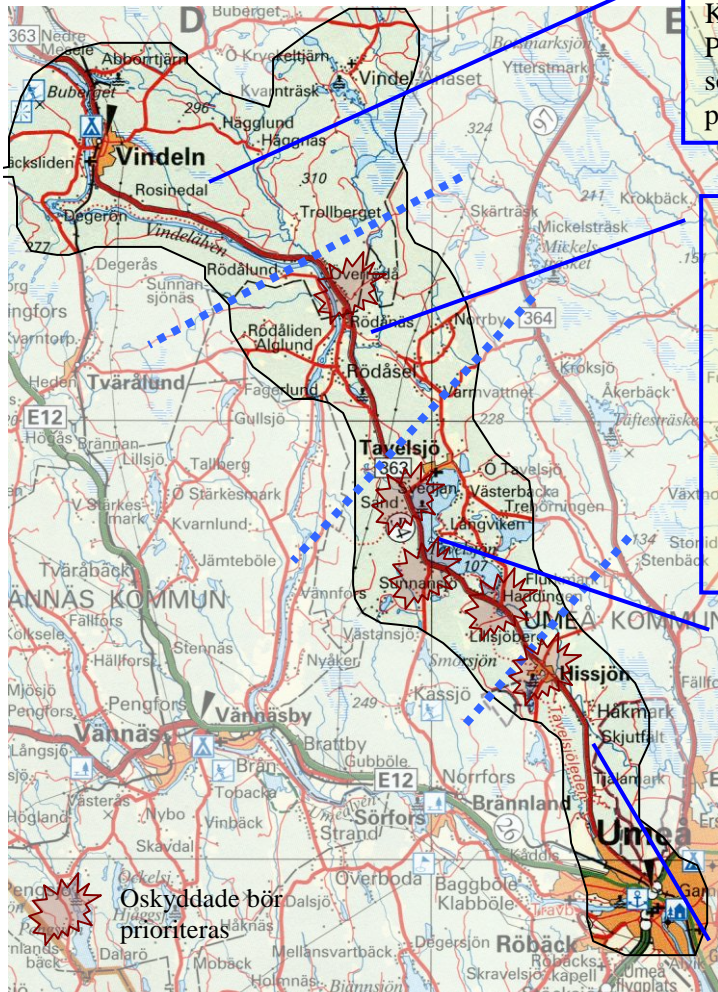


I sammanställningen avseende kvinnor och mäns synpunkter på behov för sträckan ses en del skillnader. Mäns behov har en tyngdpunkt på ett bilperspektiv (högre hastigheter, viltstängsel, bättre vägunderhåll, mm) medan kvinnors fokus främst berör på gång- och cykellvägar och kollektivtrafik. Detta överensstämmer också mot de generella studier som gjorts avseende kvinnor och mäns prioriteringar på transportsystemet.

9. Analys av problemen och möjliga åtgärder

9.1 Målbilder för sträckan

Efter dialog med pendlare, näringsliv och boende utmed väg 363 kan problembilden kortfattat beskrivas som att två olika intresseområden står mot varandra. På ena sidan står de boende med sina behov av säker och god boendemiljö och på den andra står arbetspendlarna med behov av att snabbt och säkert färdas sträckan Vindeln-Umeå. Frågan är hur vi på bästa sätt kan balansera arbetspendlarnas behov med de boendes. Genom att se på hela sträckan Vindeln-Umeå kan vi peka ut sträckor där konflikten inte finns eller är liten och där pendlarnas framkomlighet kan prioriteras. Vi kan också se sträckor där de boendes behov väger tyngre och bör styra vilken typ av åtgärder som genomförs. Om hastigheten skulle höjas till 110 km/h på hela sträckan Vindeln och Umeå skulle den beräknade tidsvinsten vara 5 min. Det här visar att arbetspendlarnas problem inte bara handlar om låg hastighet. Man har också uttryckt problem med dålig vägstandard, dålig sikt som omöjliggör omkörningar, problem i korsningar men också att variationen i hastighetsbegränsningen innebär att körningen inte blir harmonisk man får ”ryckig” körning. För de boende är vägen en del av boendemiljön, barnen måste kunna färdas på egen hand till skola och fritidsaktiviteter. Trafiken i sig kan också ge problem med buller.



Vindelområdet.

Konflikt mellan boende och pendlare är liten. Problem som påtalas är otrygghet pga av vilt som korsar vägen. Här kan hög framkomlighet prioriteras.

Rödåområdet.

Problem med ojämn beläggning i Överrödå. Boende i Överrödå upplever problem med den höga hastigheten. Säkra busshållplatser och säkra gång- och cykelväg saknas. Norr om Tavelsjö finns omkörningsproblem pga vägens profil. I Överrödå bör situationen för oskyddade trafikanter ses över. På övriga sträckor kan framkomligheten prioriteras. Den vackra utsikten i Överrödå skapar behov av säkra P-fickor.

Tavelsjöbygden.

Området är naturskönt och här finns behov av att ta bort skymmande vegetation. I Haddingen och Tavelsjö finns en konflikt mellan oskyddade trafikanter i blandtrafik. Det finns också utfarter och korsningar med dålig sikt. Här bör oskyddade trafikanter prioriteras på delar av sträckan.

Hissjö/Håkmark.

I Hissjö utgör vägen en del av boendemiljön och oskyddade bör prioriteras.

9.2 Åtgärder och måluppfyllelse per delsträcka

De åtgärder som bedöms möjliga för framkomlighet/närhet och trafiksäkerhet/trygghet enligt projektets överväganden redovisas i följande avsnitt, indelade efter delsträcka, tillsammans med något om önskemålen, måluppfyllelsen och de bedömda effekterna.

Vindeln- Rödåområdet

Att bygga om sträckan från Lidbacken till Nedre Rosinedal kräver betydande belopp – samt att det långsiktiga valet av genom/förbifart i Vindeln har klarlagts. Ombyggnaden finns dock i slutet av den nu gällande regionala planen men med undantag för svackan uppfattas inte önskemålen i projektets möten särskilt starka. Tänkbara motiv för detta skulle kunna vara att olägenheter i slutet eller början av en resa kanske inte uppfattas lika starka som ”hinder på vägen” – och att den kurviga delen är rytmiskt kurvig och inte så obehaglig att köra.

Det södra vägskalet till Rödå beskrivs svårt att uppfatta och farligt samtidigt som busshållplats saknas och sikten för omkörning inte är tillräcklig.

Önskemål om viltstängsel, bättre stoppmöjlighet (p-plats) och jämnare väg finns för avsnittet med 110 km/h. Kanske skulle dessa åtgärder i någon mån bidra till känslan av bättre närhet till Umeå.

Tavelsjöområdet

Vägens sträckning är relativt bra och väl inplacerad i sin omgivning. Därför är det inte rimligt att tänka sig ombyggnader utan särskilda skäl.

Möjliga punktåtgärder är förbättring av vägskalet med väg 637 till ”centrala Tavelsjö” samt en profiljustering strax före bergskärningen.

Målkonflikten i den kontroversiella frågan om hastighetsbegränsning i Haddingen har nu påverkats sedan begränsningen till 50 km/h under hela dygnet justerats så att 70 km/h tillåts -- med undantag för 50 km/h under två timmar på morgonen och två timmar på aftonen.

Sannolikt har detta redan tillgodosett en del av invändningarna mot ”omotiverat låg hastighetsbegränsning hela dygnet”.

Samtidigt kan invändningarna mot ”smal väg i kombination med mycket trafik”, ”höga hastigheter med otrygghet för korsande trafik och buller i nuläget” samt ”otrygg busshållplats” ha förstärkts.

Slutligen kan också del av de markerade invändningar mot ”oskyddade trafikanter i blandtrafik” blivit förstärkta.

Sträckan mellan Haddingen och Hissjö tillåts för 90 km/h och har god standard. Här pågår dock arbetsplanearbete för att omedelbart skydda Umeås vattenförsörjning via den underliggande grusåsen från föroreningar – främst genom utsläpp av diesel efter trafikolycka. Dessa åtgärder följer helt befintlig vägsträckning och i ritningarna har en framtida gång- och cykelväg illustrerats för senare ev. genomförande.

Täktskyddsåtgärden ger ingen måluppfyllelse för projektet men en ombyggnad i ny sträckning förbi Hissjö kunna vara en möjlighet att öka ”närheten” mellan Vindelns och Umeå – och medföra mindre behov av täktskyddsåtgärder.

När trafiken från Vindelns/Rödåsen passerat genom Tavelsjöområdet och fångat upp dess behov bär den med sig ett från Vindelns/Rödåsen oförändrat önskemål om bidrag till måluppfyllelse om bättre närhet till Umeå.

En förbifart vid Hissjö bidrar till måluppfyllelsen.

Hissjö/Håksmark

Vägens sträckning är bra men det finns backkrön med begränsande sikt och en framtida förbättring genom breddning och punktåtgärder för säkerheten är en teknisk möjlighet. I den regionala planen finns också trafiksäkerhetshöjning med gång- och cykelväg upptagen och arbetsplanearbete för denna pågår. Genomförd skulle den höja säkerheten för oskyddade trafikanter men kvarvarande utfarter och backkrön förhindrar kanske ändå höjd tillåten hastighet. Det blir också fallet genom Hissjö – även om Sträckan Hissjö – Umeå i framtiden får en genomgående förbättring och breddning.

Båda åtgärderna skulle möjligen påverka den upplevda ”närheten” till Umeå något men för en avsevärd förbättring kanske alternativet med omläggning förbi Hissjö bör övervägas. Den åtgärden och bättre vägskalet vid Tålsmark och

ridhuset/naturbruksgymnasiet ger väsentligt bättre förutsättningar att bidra till upplevd ”närhet” mellan Vindeln och Umeå.

9.3 Strategi och åtgärdsförslag

Tabellen på följande sida visar möjligheter till åtgärder för att uppfylla önskemålen i projektet uppdelade och kommenterade som punkter i ett åtgärdsprogram.

Åtgärdsförslagen är även indelade gruppvis som förslag på hur ovan angivna målbilder skulle kunna åtgärdas.

Det måste understrykas att projektet inte gör den allmänna prövningen av hur respektive åtgärd motsvarar kravet på samhällsnytta i de planarbeten där åtgärden skall prövas.

Nr	Benämning	Åtgärd	Kostnad/bindning ^{*)}	Markeringar ^{**)}		Huvudsaklig inriktning ^{**)}			Anm
				Kvinnor	Män	Framkoml.	Skydd	Generell	
1	Lidbacken - Nedre Rosinedal	Ombyggn.	Stor	3	9	Ja			Se **)
2	Nedre Rosinedal -- Överrodå	Viltstängsel	Medel	0	6			Ja	
3a	G/C-väg och busshpl Överrodå-Rödånäs	G/C	Liten	12	9		Ja		Målkonflikt vid höjd hastighet oavsett ny G/C-väg.
3b	Höjd hastighet Överrodå-Rödånäs	Beslut	Obetydlig	Str. 1	Str. 1	Ja	Negativ		
3c	P-plats jämn väg Överrodå-Rödånäs	Driftåtg	Liten	0	11			Ja	
4	Vägskal till Rödåsel vid Högländ	Punktåtg	Liten	6	11			Ja	
5	Vägskal till Taveljö vid Sand	Punktåtg	Liten	4	9			Ja	
6a	Höjd hastighet Haddingen	Adm beslut	Obetydlig	>2	>13	Ja	Negativ		Dygnsvariation införd. Kvarstående målkonflikt
6b	Återinförd. 50.km gräns i Haddingen	Adm beslut	Obetydlig	10	22	Negativ	Ja		
6c	G/C-sep. och buller i Haddingen	Punktåtg	Medel				Ja		
7	Förbifart Hissjö	Ombyggn.	Stor	Str. 1	Str. 1	Ja			Ersätter sträcka 8 och 9
8a	G/C-väg Hissjö - Håkmark	G/C-väg	Medel	21	24		Ja		Se sträcka 7
8b	G/C-väg Håkmark - Naturbruksgymnasiet	G/C-väg	Liten				Ja		
9a	Förbättring Hissjö -- Håkmark	Ombyggn.	Stor	Str. 1	Str. 1	Ja			Se sträcka 7
9b	Förbättring Håkmark - Naturbruksgymn.	Ökad sikt	Medel			Ja			

*) Bedömningen avser kostnadens storlek i kombination med risken för dess bindning av handlingsutrymmet för tänkbara nya beslut.

***) Informationsmötenas antal markeringar på karta med problem/möjligheter. Den uttryckliga markeringen för behovet av närhet redovisas endast på sträcka 1. Den särskilda betydelsen för företaget i Vindeln redovisas inte.

Gruppvisa möjligheter till måluppfyllelse

I grupperna nedan redovisas möjligheter att bidra till i projektet visade önskemål – med de åtgärder som projektdeltagarna själva angivit. De är grupperade med avsikt att bilda ett logiskt mönster där mindre kostnadskrävande åtgärder utan målkonflikter och låsningar tas upp först.

Ordningsföljden är inte baserad på den kostnads/nyttobedömning eller måluppfyllelsegrad som är vägledande i vägplanering.

För detta krävs ökad kunskap om utformning och kostnader i de olika delåtgärder som redovisas.

Grupp 1

Med utgångspunkt i möjligheter till genomförande och självklarheten att välja åtgärder som gynnar alla grundmålsättningar bör de minst kostnadskrävande åtgärderna utan målkonflikt och låsande bindningar aktualiseras i en första grupp

3c	P-plats jämn väg Överrödå-Rödånäs	Driftåtg
4	Vägskäl till Rödåsel vid Högland	Punktåtg
5	Vägskäl till Taveljö vid Sand	Punktåtg
8b	G/C-väg Håkmark - Naturbruksgymnasiet	G/C-väg

Gruppen förväntas ge generella trafiksäkerhetseffekter för och bekvämlighet i fordonstrafiken men också ett längre avsnitt där ett fåtal oskyddade trafikanter separeras från väg 363 där 90 km/h tillåtes. Vid Tålsmark (8b) där 70 km/h införts med hänsyn till oskyddade trafikanters säkerhet kan G/C-vägen med diskuterad planskildhet för gående möjligen ge höjd tillåten hastighet. Detta är samtidigt osäkert.

Grupp 2

I grupp två kan möjligheten att tillgodose framkomlighetskravet genom den enkla åtgärden höjd hastighetsgräns omprövas. Det berör två målkonflikter där boende i ett fall helst vill att införda höjd hastighet under dagtid åter sänks (till 50 km/h) och i det andra fallet att de boende inte vill acceptera höjd hastighet (110 km/h) även om G/C-väg byggs.

3a	G/C-väg och busshöjning Överrödå-Rödånäs	G/C
3b	Höjd hastighet Överrödå-Rödånäs	Adm beslut
6a	Höjd hastighet Haddingen	Adm beslut
6b	Återinförd. 50.km gräns i Haddingen	Adm beslut
6c	G/C-separering . och bulleråtgärder i Haddingen	Punktåtg.

Genom två administrativa beslut till obetydlig genomförandekostnad skulle framkomlighetsaspekten gynnas påtagligt. För att neutralisera målkonflikterna kan genomförande av 3a och 6c aktualiseras. Med 6c genomförd blir möjligheten större att pröva höjd hastighet till 70 hela dygnet samt ev. längre sträcka för 90 km/h vid Haddingen.

Grupp 3a

För fortsatta åtgärder på vägen bör frågan om behovet av ökad "närhet" gör en förbifart vid Hissjö lämplig tas upp -- endera som en inriktning för framtiden eller som beslut om konkreta åtgärder. Med en framtida inriktning att bygga förbifart kan grupp 3a innehålla dessa åtgärder.

9b	Förbättring Håkmark - Naturbruksgymnasiet.	Ökad sikt
7	Förbifart Hissjö	Ombyggn.

Projekten bedöms bidra starkt i det framkomlighetsbehov som i projektarbetet uttryckts som en resa i "bättre flyt". Förbifarten vid Hissjö skulle samtidigt minska störningar och öka tryggheten i Hissjö. En ytterligare faktor är hur trafikomfördelningen påverkar underlaget för service i Hissjö. Ett beslut om förbifart skulle kunna påverka (minska) omfattningen av nu planerade skyddsåtgärder där nuvarande väg går över skyddsområde för Umeå vattentäkt.

Grupp 3b

Om förbifarten saknar aktualitet genomförs den regionala planens åtgärd på sträckan. För denna pågår planeringsarbete för möjlighet till genomförande 2009.

8a	G/C-väg Hissjö - Håkmark	G/C-väg
-----------	--------------------------	---------

Åtgärden bidrar till skydd för oskyddade trafikanter men väntas inte medföra höjd tillåten hastighet och bättre "närhet".

Grupp 3c

Utan ställningstagande för ny väg förbi Hissjö genomförs vägåtgärder som avser ett andra steg av vägförbättringar på sträckan Haddingen – Naturbruksgymnasiet (utöver 9b).

9a	Förbättring Hissjö -- Håkmark	Ombyggn.
-----------	-------------------------------	----------

Åtgärden avser borttagande av backkrön med mera och förväntas leda till genomgående 90 km/h för sträckan. Det bidrar till projektets önskan om bättre "närhet" och "flyt" i kontakter mellan Vindeln och Umeå.

Grupp 4

Till en sista gruppen förs den ombyggnad närmast Vindeln som inte markerats i projektmötena -- trots en onormal "svacka" samt kurvor och låg hastighet vid industriområdet i Vindeln. Till prioriteringen bidrar viss kvarstående osäkerhet om framtida läge för väg 363 genom/förbi Vindeln. Till gruppen förs önskemålet om viltstängsel på sträckan Nedre Rosinedal -- Överrödå.

1	Lidbacken - Nedre Rosinedal	Ombyggn.
2	Nedre Rosinedal -- Överrödå	Viltstängsel

Åtgärderna bör bidra till önskemålet om bättre "närhet" och har generella trafiksäkerhetseffekter. För viltstängslet antas önskemålet avse trygghet i trafik med hög tillåten hastighet -- och därmed en bättre "närhet" utöver generell trafiksäkerhet.

10. Utvärdering av arbetet

Inför dialogerna

Arbetsgruppen hade många frågeställningar att ta hänsyn till vid planerandet av dialogstrukturen och upplägget för dialogerna. Frågorna diskuterades också i referensgruppen under ett flertal möten innan själva genomförandet. Frågeställningar som diskuterades hade mycket fokus på jämställdhet och regional utveckling och var bland andra:

- På hur många orter ska dialoger ske?
- Hur många gånger ska vi återkomma på varje ort?
- Vilka ska vi träffa för att få så breda synpunkter som möjligt?
- Vilka mötesformer ska vi använda oss av för att beakta jämställdhetsperspektivet?
- Hur ska synpunkter kunna lämnas för dem som inte har möjlighet att delta på träffarna, kan enkäter vara ett alternativ?
- Hur ska vi få deltagarna att se hela sträckan som en helhet?
- Vilken storlek på grupper är optimalt för att alla ska känna sig trygga i att lämna synpunkter?
- Hur får vi bort stämpeln av att frågorna kan upplevas som tekniska och svåra för dem som inte är insatta?

Utifrån frågeställningarna kunde upplägget på dialogerna göras på flera olika sätt. Tidigare erfarenheter från liknande projekt har visat på att grupper bestående av personer med skilda perspektiv ger en bred diskussion på problemen och det var slutligen den form som valdes vid de inledande dialogerna.

Samtidigt finns förvåning och ifrågasättande av samordningen mellan projektarbetet och pågående planering för betydande kostnader i den regionala planen – på samma sträcka.

Annonsering

En viktig del i arbetet med att få deltagare med olika perspektiv på vägen till träffarna var hur annonseringen skulle se ut och placeras. Vi arbetade både genom annonsering i dagspress och med flygblad på respektive orter. Med annonseringen i dagspress ville vi få fram ett intryck av att detta är en fråga som inte är byråkratisk och teknisk utan en möjlighet för dig som bor, vistas eller på annat sätt berörs av vägen till att tycka till. Genom att kalla till ”öppet hus” förmedlades att du har möjlighet att bara vara med delar av utsatt tid och direkt kan komma och träffa dem som arbetar med studien.

Flygbladen hade samma utformning men även en sammanfattning över vad respektive ort hade kommit fram till i de inledande dialogerna och en förklaring till var projektet syftar till. Det är svårt att dra slutsatser över hur annonseringen och flygbladet togs emot. På de allmänna träffarna hade flera läst och även tagit med sig flygbladet.

En negativ del med flygbladet var att de kom ut relativt kort tid innan mötena i framför allt Vindeln och Taveljö. Detta kan göra att vissa inte hade möjlighet att planera in att komma på mötet med kort varsel.

Reflektioner från träffarna

Ett par personer meddelade förhinder samma dag som mötet men visade tydligt intresse av att följa projektet eller få information om projektets fortsättning. Få personer avbokade och de allra flesta som accepterat medverkan kom till mötet. Två personer med sent förhinder lämnade istället åsikter via mail.

De inledande dialogerna skedde utan att vi presenterade ett färdigt förslag på vilka problem och behov som fanns längs sträckan. Materialet som vi hade med oss på plats var kartor över sträckan samt omgivande orter, dvs det underlag som tagits fram inledningsvis i studien. Detta underlag gav spontana reaktioner och diskussioner. Stämningen vid samtliga dessa möten var positiva trots den ibland kritiska inställningen till vägen. En anledning till detta kan vara att flera personer i grupperna kände varandra sedan tidigare och att gruppen var relativt liten. Kvinnors och mäns delaktighet i dialogerna var jämnt fördelad. Vid första träffen i Vindeln var det dock männen som lade fram förslag på problem först, och att kvinnorna därefter inte hade så mycket att tillägga för att männen lämnade alla synpunkter först. Detta kommenterades också vid mötet och justerades i efterföljande möten där vi styrde dialogen så att både kvinnor och män la fram förslag ungefär samtidigt. En positiv synpunkt från dialogen var att flera kände sig utvalda till att få lämna sina åsikter kring vägen.

Vi de allmänna dialogerna var avsikten att dessa skulle genomföras som ett Öppet hus, dvs att folk kan komma och gå när de känner för det och kunna komma och ställa frågor direkt till oss. Så blev dock inte fallet i praktiken, i stort sett samtliga som kom på träffarna var på plats på utsatt tid då mötet startade och hade en förväntan att projektet skulle redovisas, vilket också gjordes med uppmaningar att lämna synpunkter på kartorna.

Ambitionen att förmå deltagarna att tänka i behov, mål och slutligen åtgärder var inte så enkelt. Deltagarna vill gärna snabbt gå in och lämna synpunkter på det som berör dem närmast och kanske inte har "tänket" kring att ett behov kan lösas på mer än ett sätt. Detta, tillsammans med att det endast var två träffar per ort innebar att det lätt blev blandat mellan behov, mål och åtgärder. Genom att ha haft fler träffar kunde vi tydligare ha kunnat isolera diskussionerna kring att bara gå igenom behov på en träff, mål på nästa för att i ett sista skede diskutera vilka åtgärder som bäst skulle kunna motsvara målen.

En annan observation under mötena var att de mesta av diskussionerna fördes i närheten av där dialogen skedde. Ett av syftena med att genomföra möten på flera platser längs sträckan var bland annat att respektive grupp skulle ta till sig andra orters behov och problem för vägen för att få en samlad syn på sträckan. Detta gjordes till viss del men inte såsom förhoppningen var. Trenden var dessutom att ju närmare Umeå träffarna var, desto mer fokuserat blev synpunkterna på närområdet. På vissa av träffarna deltog deltagare från andra orter som fick lämna sin ort syn vilket gav ytterligare en dimension i diskussionerna.

Synpunkter på mötesformen

För att få respons på projektets genomförande fanns även möjlighet att lämna synpunkter på själva dialogernas genomförande och studien som helhet. De som kom fram var:

- *Va roligt att ni frågar just mig vad jag tycker om vägen*
- *Bra med en presentation av vilka möjligheter vi har att påverka vägen*
- *Trots att alla deltagare hade samma synpunkter kände vi kvinnor att vi inte fick möjlighet att lämna synpunkter innan männen*
- *Det hade varit bra om även Länsstyrelsen och kommunen hade varit med*
- *Val av möteslokal är felaktig med hänsyn till de som är mest berörda av väg 363.*
- *Mötesinbjudan till de allmänna mötena skickades ut för sent.*
- *Varför kommer ni och vill veta vad vi tycker när det redan finns färdiga planer?*
- *Jag hade också velat bli inbjuden till de inledande dialogerna*

- *Mötetiden blev längre än vad som angetts.*
- *Sluta utreda – börja bygg istället!*

Hemsidan

Vid varje träff som genomfördes så informerades om att projektet hade en hemsida där deltagarna kunde gå in och följa projektet. Det fanns också länkar till hemsidan från respektive orts lokala hemsida och en hänvisning till hemsidan vid annonsering till träffarna.

Antalet personer som använt sig av hemsidan har varit relativt få. Mätningar visar att det maximalt har varit 132 stycken totalt som varit inne på hemsidan under en månad. Detta skedde under en period då dialoger skedde längs sträckan. Antalet synpunkter som kommit in via hemsidan har varit 11 stycken vilket också kan anses som relativt få. Det positiva är att flertalet av synpunkterna som inkommit den vägen har varit från kvinnor. Anledningen till att hemsidan har varit lite använd kan bero på att marknadsföringen av sidan kan ha varit för liten.

10.1 Utvärdering mot jämställdhet och positiv regional utveckling

Ovan i avsnittet har en utvärdering av arbetet i studien genomförts. Ytterligare ett av målen med denna studie har varit att hitta och utvärdera en metod för att hantera regional utveckling samt kvinnor och mäns olika behov av att nyttja vägtransportsystemet. I studien klargjordes tidigt att arbetet med upplägget kommer att anpassas för denna studie och kan inte direkt kopplas till liknande studier som en ren metod.

Nedan görs en utvärdering över hur arbetet med jämställdhet och regional utveckling har genomförts i studien.

Jämställdhet

Ett av studiens huvudsyften har varit att arbeta med det sjätte transportpolitiska delmålet om jämställdhet. Ett mycket bra ”bollplank” i detta arbete har varit referensgruppen där goda kompetenser inom jämställdhet har funnits.

Utgångspunkter har varit att kvinnor och män ska vara lika delaktiga i studien. Detta har skett genom att vi gjorde ett aktivt urval till en jämn fördelning mellan kvinnor och män som deltagare till de inledande dialogerna. Det kan konstateras att de manliga deltagarna på de allmänna mötena var i majoritet till antalet på de flesta orterna. Dock kändes upplägget på träffarna som att både kvinnor och män har fått komma till tals, både i de inledande dialogerna och vid de allmänna träffarna. Flera kvinnor har konkret lämnat synpunkter via de klisterlappar som funnits tillgängliga på mötena. Kvinnorna har även i många fall lämnat synpunkter på de informationsblad där synpunkter också kunnat lämnas.

Sammanfattningsvis anser vi att anledningen till att kvinnor varit mer delaktiga i denna studie mot ett traditionellt vägprojekt framför allt beror på följande orsaker:

- En kontinuerlig medvetenhet från arbetsgrupp och referensgrupp kring studiens syften
- God kompetens inom området från framför allt referensgrupp och extern konsult
- Mötesformer med indelning i mindre grupper
- En genomtänkt, riktad, annonsering till mötena
- Flera alternativ, både muntliga och skriftliga, till att lämna synpunkter

Ytterligare en anledning till att kvinnor lämnade synpunkter kan bero på att orterna som deltog är relativt små och ett flertal av dem som deltog på träffarna kände varandra sedan tidigare. Detta ger en trygghet för samtliga att våga tycka till.

Regional utveckling

Likväl som för delmålet om jämställdhet har studien syftat till att arbeta med det transportpolitiska delmålet om regional utveckling. Den aktuella sträckan är såväl ett viktigt pendlingsstråk som viktig lokal väg för de som bor längs vägen. Arbetet med regional utveckling har bland annat gjorts genom att:

- Ha enskilda träffar med de företag i Vindeln som är beroende av en god vägstandard
- Utveckla modeller om hur en förbättring av vägen kan leda till positiva konsekvenser för den regionala utvecklingen
- Diskutera väg 363 i blandade grupper för att hitta gemensamma behov för fortsatt god livs- och företagsmiljö
- Träffa olika orter längs sträckan och diskutera behov och åtgärder ur både ett lokala och regionala perspektiv
- Arbeta med jämställdhet i studien vilket ger synergieffekter med en positiv regional utveckling
- Via referensgruppen få god kännedom om verksamheter som kommer att ske längs sträckan

Eftersom studien befinner sig på ett tidigt skede i planeringen och främst fokuserar på behov och åtgärder på en övergripande nivå är det enklare att arbeta med regional utveckling än om studien hade varit i ett senare och mer detaljerat skede. Förhoppningen är att de samlade behoven och åtgärderna har avvägningar som bidrar till att den regionala utvecklingen är fortsatt positiv.

Projektet har träffat en grupp företagare i Vindeln samt grupper av utvalda människor i några orter – där det också anordnats offentliga möten. Detta har i huvudsak resulterat i önskemål om konkreta åtgärder för att bibehålla eller förbättra boendemiljön samt åtgärder av allmän vägförbättringskaraktär.

Med undantag för de resultat som diskuterats med företagarna i Vindeln har dock inte projektet kunnat visa definierbara direkta samband mellan de föreslagna vägätgårderna och hur individen i sin dagliga livssituation skulle kunna öka livskvaliteten – materiellt eller på annat sätt.

Projektet har inte heller kunnat initiera något nytt ”Förbund” – som i projektet beskrivits som en situation där samtalen skapar en gemensam uttrycklig ambition där flera parter/intressenter utan skriftliga avtal skapar en verksamhet som ökar den regionala ekonomin – om än i liten omfattning.

11. Förslag till fortsatt arbete

Att arbeta med vägplanering är ett arbete som kräver lång framförhållning och tålamod, särskilt för åtgärder som kräver höga investeringar. Det arbete som är genomfört i denna studie har som tidigare nämnts gjorts för att utgöra planeringsunderlag för kommande åtgärdplaneringar och som kunskapsbyggande studie för hur transportpolitiska målen främst rörande jämställdhet och regional utveckling ska kunna integreras i transportinfrastrukturen.

Förhoppningsvis kommer denna rapport vara ett värdefullt underlag för tjänstemän i olika sektorer inom transportinfrastrukturen.

11.1 Åtgärder

Innan studien påbörjades fanns inga uppfattningar från arbetsgruppen kring vilka åtgärder som ska genomföras. Därför har studien genom både inledade och uppföljande dialoger längs med orterna Vindeln, Rödåsel, Taveljö och Hissjö fått en samlad och opåverkad bild över vilka behov som finns för väg 363. Utöver detta har ett antal möten med näringslivet i Vindeln kompletterat bilden. De åtgärder som är framförda i kapitel 9 som tänkbara i denna studie ska ses som exempel på hur värderingarna och målen för respektive delsträckor skulle kunna tillgodoses. Eftersom åtgärderna är presenterade på en övergripande nivå är det viktigt att ha med sig att nyttorna inte är beskrivna i detalj. Ett dokument där föreslagna åtgärder beskrivs mer i detalj skulle kunna fungera som ett bra stöd till den åtgärdsplanering som sker för närvarande.

En av de rekommendationer som studien ger är att en åtgärd inte enskilt kan lösa behoven, istället bör ett flertal olika åtgärder genomföras i ett ”paket” för att få en helhetslösning på de brister som finns. Åtgärderna kan planeras in under olika tidsperioder men bör vara sammankopplade så inte inplanerade åtgärder senareläggs, eller plockas bort ur långtidsplaner, på grund av olika faktorer.

I denna studie har totalt drygt 100 personer deltagit och bidragit med värdefull information kring hur de ser på sträckan. Det är viktigt att dessa personer, och andra som kan vara intresserade, får information om vilka resultat som framkommit i denna studie. Detta kan exempelvis genomföras via Internet eller genom platsbesök längs orterna, och då tillsammans med företrädare för de myndigheter som har planeringsmandat. En åsikt som framförts flera gånger är att det nu räcker med planering och att byggande bör inledas.

11.2 Jämställdhet och regional utveckling

Arbetet med de transportpolitiska delmålen jämställdhet och regional utveckling är två delmål som har varit svåra att hantera i infrastrukturplaneringen. I denna studie har arbetet fungerat relativt bra och nya idéer har väckts. Enbart genom att ha en referensgrupp där företrädare för jämställdhetsfrågor har deltagit har varit positivt. Att föra vidare synpunkterna från respektive orter till varandra har uppskattats och förmodligen bidragit till ett resultat som har samsyn längs sträckan. Något som inte genomförts men som hade varit intressant att studera vidare, kanske i någon liknande studie, skulle vara att titta på hur förslagen till åtgärder i detalj skulle gå mot en mer jämställd och positiv regional utveckling. Detta fanns inte möjlighet till i denna studie då fokus mer låg på dialoger och övergripande åtgärder. Andra områden att studera med utgångspunkt från dessa delmål är huruvida fler dialoger på respektive ort hade bidragit till förståelse och uttryck för behoven, dels av att träffa fler i mindre grupper och ha olika syften med respektive möte där det t ex diskuteras brister i en första träff, därefter målbilder för att i en sista träff dialoga kring vilka åtgärder som kan tänkas vara aktuella. Detta är dock något som är svårt på en så pass lång sträcka som Umeå-Vindeln där det då krävs möten på ett flertal orter.

En svårighet under studien har varit att hitta indikatorer på hur arbetet med delmålen har arbetats in, utöver att notera deltagarantalet av kvinnor och män. Om någon liknande arbete ska göras bör fler mätbara projektspecifika mål sättas upp för båda delmålen.

Ytterligare aspekter som är intressanta att se som förbättringar skulle vara:

- Styra själva dialogerna så att inte bara en eller ett fåtal lämnar synpunkter
- Arbeta mer för att ”låsa” lokala representanter till olika möten och som kan föra sin orts talan i andra sammanhang
- Ta del av externa kanaler för att hitta bästa kompetensen inom området
- Utveckla idén med ”förbund” med företag kring vilken potential som en väginvestering skulle kunna medföra i former av möjlighet för företag att expandera
- Använda sig av ny teknik för att locka framför allt yngre deltagare till dialoger och samråd
- Utveckla synergierna mellan jämställdhet och regional utveckling
- Se till hitta möteslokaler som känns naturliga för de som bor längs orten

Att arbeta med projekt som dels är utvecklingsprojekt och i tidigt planeringsskede kräver att tydliga mål, avgränsningar, och arbetsätt klargörs tidigt och att dialogformer och tider för dessa planeras in. Snabb återkoppling till dem som deltar i dialogerna är också viktigt liksom en bred kompetens inom arbetsgruppen.

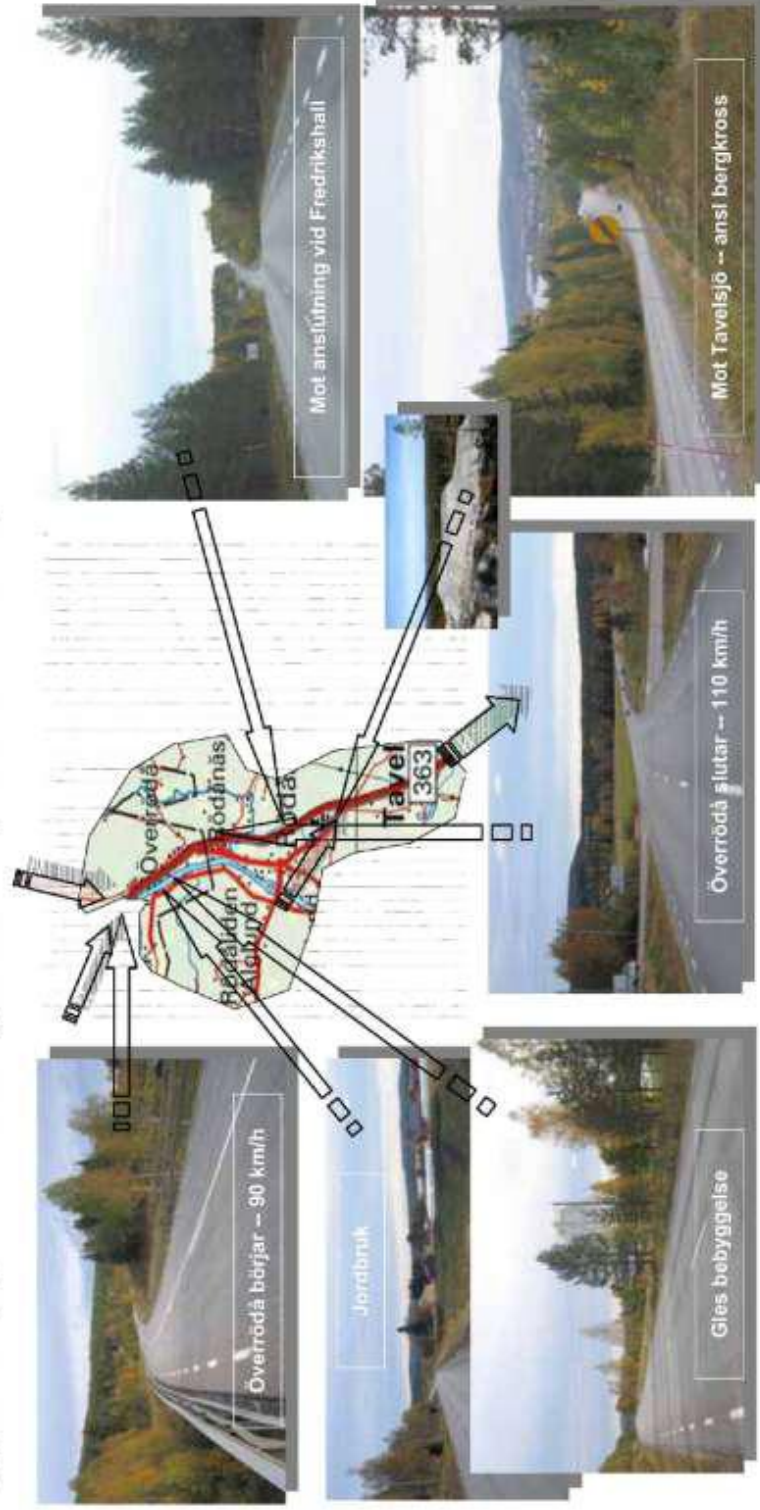
Fotomontage och väguppgifter för respektive område längs sträckan

Sträckan Överröda -- Tavelsjö byggdes som AMS-arbete och fick hög standard redan på 1960-talet. Den tilläts för 110 km/h med undantag för 3,5 km med 90 km/h genom den spridda bebyggelsen vid Överröda.

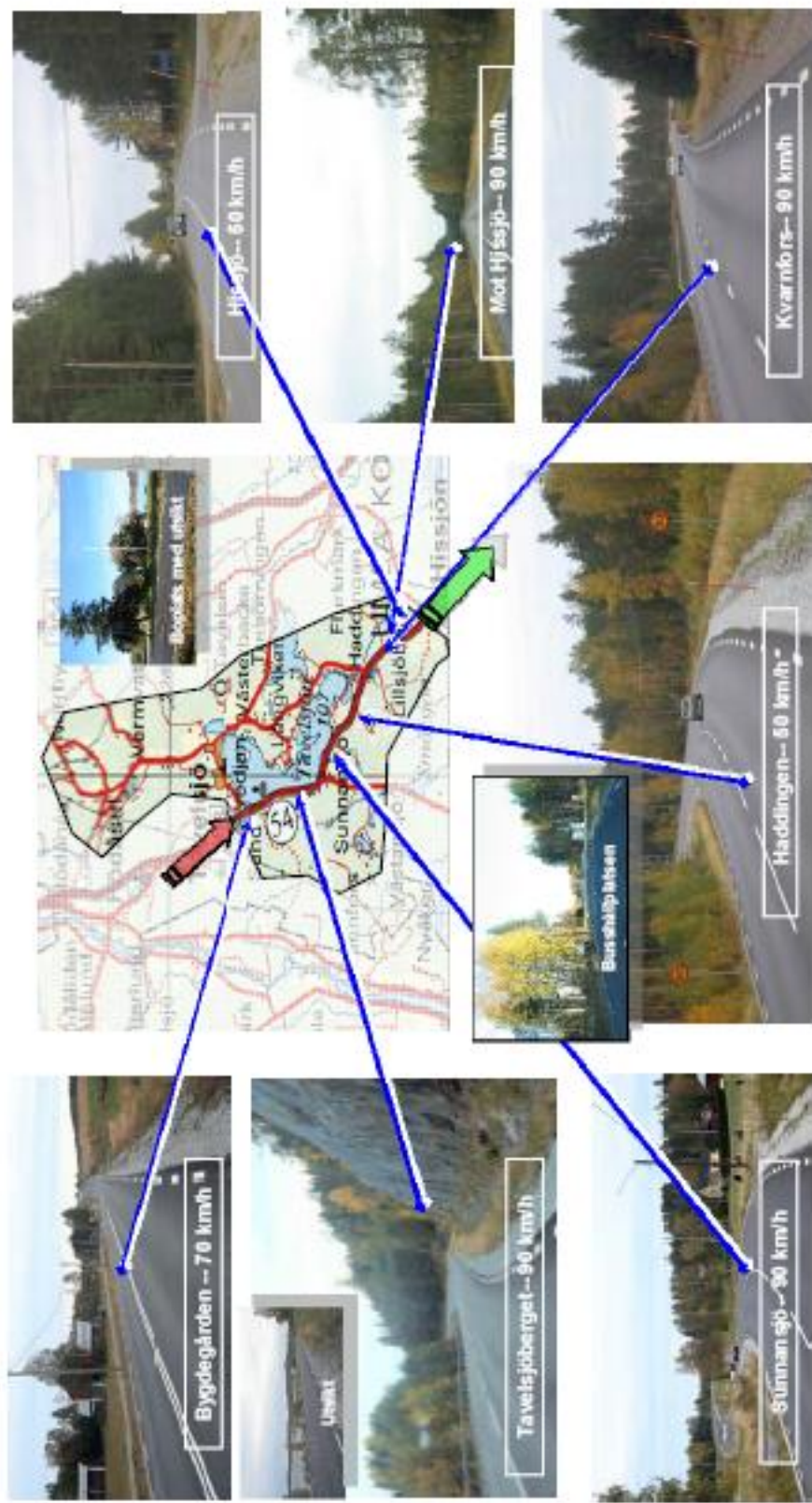
I den övre delen av denna delsträcka ansluter enskild väg från Vindelälänset och den nedre ansluter väg 661 som därefter går i en böge genom Rödäsel där den ansluter till vägar mot Tvärålund respektive Vännäs vid affärerna i Rödäsel. Väg 661 ansluter till väg 363 vid Fredrikshall och är 6 m bred samt 6,6 km lång. Den slingrar sig -- delvis genom bebyggelse. Tillåten hastighet är 50 eller 70 km/h. Även väg 633 mot Varmvattnet/Tavelsjö ansluter.

Hela avsnittet på väg 363 är 13 km och trafiken motsvarar ca 2000 mils bilkörning per dygn.

Bebyggelse intill vägen finns i Överröda och väg från en större bergcross ansluter norr om Tavelsjö.



Sträckan Tavelsjö -- Hissjö har varierande standard och omges av spridd bebyggelse på ca 10 km av dess längd. Resterande 4 km har högre standard och är fri från bebyggelse. De tillåtna hastigheterna är 50, 70 eller 90 km/h. I den övre delen ansluter väg 637 som är huvudtillfart från Tavelsjö och bakomliggande byar som Varuväbnet. Vid Haddingen ansluter väg 633 efter att ha gått i en böge bakom Tavelsjön. Vid Summansjö ansluter väg 629 som leder till E12 vid Sorfors/Brännåland. Vid Långviksvallen finns planer för skidsportanläggning på Vallberget. Området har stora skönhetsvärden. Hela avsnittet på väg 363 är 14 km och trafiken mövvarar ca 2700 mils bilkörning per dygn.



Sträckan Hissjö -- Umeå går genom randbebyggelse i Hissjö -- med affär och gårdstyparter men också med G/C-banor längs nästan hela sträckan. Vägskälet vid affären -- med oordnade busshållplatser -- gränsar till skolområdet vid väg 631. Tillåten hastighet inom bebyggelsen är 50 km/h. Nästa del -- genom Häkmark har varierande standard med backkrön och omges av spridd bebyggelse där hastigheten begränsas till 70 km/h på ca 1 km längd. Resterande del till Forslunda har några backkrön men är fri från bebyggelse och relativt rak - med undantag för ca 2 km med 70 km/h vid bebyggelsen i Tjälamark. Vid Forslundagymnasiet tillåts endast 70 km/h medan kvarvarande del genom Västersläts industriområde tillåter 90 km/h på nästan 2 km och 70 respektive 50 km/h på vardera knappt 1 km. Hela avsnittet på väg 363 är 15 km och trafiken motsvarar ca 7000 mils bilkörning per dygn -- varav 4000 inom Västerslätt.

