

# Regional tillgänglighetsstrategi



Regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods i Västernorrland

*Antagen av Regionala utvecklingsnämnden 14 juni 2024*

# Innehåll

<b>En regional strategi för ökad tillgänglighet för människor och gods</b>	<b>4</b>
Varför en tillgänglighetsstrategi?	4
Hur tillgänglighetsstrategin förhåller sig till andra strategier och program	4
Till vem riktar sig strategin?	4
Strategins struktur	5
Framtagandeprocessen	5
Aktualisering	5
<b>Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt</b>	<b>6</b>
Konkurrenskraften för transporter på järnväg och sjöfart behöver öka	6
Transporter på väg, sjöfart och flyg byter drivmedel	6
Publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen	7
Lastbilstransporter effektiviseras genom tyngre och längre fordon på väg	7
<b>Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande</b>	<b>8</b>
Bärigheten på vägnätet ska säkerställas	8
Risker för klimatrelaterade störningar på väg och järnväg ska elimineras	8
Resandenoder som är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande	9
Prioriterade noder för gods	10
<b>Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa</b>	<b>12</b>
Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivtrafik	12
Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla	12
Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka	13
<b>Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft</b>	<b>13</b>
Arbetsmarknadsregionerna behöver integreras och vara funktionella	13
Kollektivtrafiken konkurrenskraft behöver stärkas	16
Västernorrland förbindelser med omvärlden behöver stärkas	16
<b>Västernorrlands förutsättningar – utgångspunkter för tillgänglighetsstrategin</b>	<b>17</b>
Landskap och geologi	17
Befolkning, bosättning och hälsa	17
Personresor och arbetsmarknader	18
Näringsliv	18
Fysisk infrastruktur och godstransporter	19
Digital infrastruktur	20
Transportsystemets klimatpåverkan	21
Trafiksäkerhet	21
<b>Fotnoter</b>	<b>22</b>

# En regional strategi för ökad tillgänglighet för människor och gods

## Varför en tillgänglighetsstrategi?

Denna strategi syftar till att ge vägledning i länets gemensamma arbete med att uppnå en god tillgänglighet för människor, besökare och näringsliv i Västernorrland. Den pekar ut en långsiktigt hållbar riktning för regionens transportsystem för att uppnå uppsatta samhällsmål och bidra till att överbygga utmaningar som Västernorrland står inför.

Med tillgänglighet avses **fysisk mobilitet, rumslig närhet och digital tillgänglighet**. Strategins fokus ligger på de två första delarna, fysisk mobilitet och rumslig närhet, men även digital tillgänglighet finns med i strategin.

I tillgänglighetsstrategin är nationella mål för transportpolitiken och den regionala utvecklingspolitiken nedbrutna på regional nivå för Västernorrland. Strategin är ett ramverk som vägleder och förflyttar oss i de fastlagda målens riktning.

Den regionala tillgänglighetsstrategin styr mot tar sikte på 2045 då Sverige ska vara klimatneutralt, men konkretiserar även insatser med sikte på förflyttningar till 2030 som är målar för regionala utvecklingsstrategin, Agenda 2030 och andra måldokument.

”Fokus för strategin ligger på geografisk tillgänglighet för människor och gods i Västernorrland och de funktionella sambanden med våra grannregioner och med vår omvärld.”

## Hur tillgänglighetsstrategin förhåller sig till andra strategier och program

Strategin ska vägleda länets arbete med att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) med fokus på prioriteringarna: ökad upplevd närhet till omvärlden, utbyggd järnväg, hållbart resande samt ett logistiksystem för minskad klimatpåverkan. Strategin ska ge riktning för kommande regionala planer, program och åtgärdsval inom transportområdet, däribland länsplan för regional transportinfrastruktur och regionalt trafikförsörjningsprogram.

Strategin utgör även underlag för inspel till den nationella infrastrukturplaneringen, samt ge stöd och vägledning i kommunernas planering, såsom översiktsplanering och lokala trafikstrategier

## Till vem riktar sig strategin?

Strategin ska vara ett stöd i länets gemensamma arbete med att uppnå god tillgänglighet för människor, besökare och näringsliv. Den riktar sig till regionen, länets kommuner, regionala och nationella myndigheter, näringslivsorganisationer och andra berörda aktörer med möjlighet att bidra till en god tillgänglighet för människor, besökare och näringslivet i länet. Genomförandet kan ske i samverkan eller enskilt utifrån det egna ansvarsområdet.

Insatser som handlar om påverkansarbete är Region Västernorrlands och kommunernas ansvarsområden.

Tillgänglighetsstrategin pekar ut inriktningen för fyra målområden med insatser som är övergripna beskrivna och inte konkretiserade som i en hand-

lingsplan. Detta ger en flexibilitet och en möjlighet att anpassa insatser utifrån nya förutsättningar och behov.

Region Västernorrland har i sin roll som regionalt utvecklingsansvarig ansvaret att samordna och följa upp strategin. Uppföljning kommer primärt att göras i samband med uppföljning av den regionala utvecklingsstrategin.

## Strategins struktur

Den regionala tillgänglighetsstrategins fyra målområden omfattar alla tre hållbarhetsdimensioner; den ekologiska, den sociala och den ekonomiska dimensionen.

- Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt
- Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande
- Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa
- Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft

En utbyggd järnväg bidrar i hög utsträckning att lösa utmaningar inom samtliga fyra målområden.

## Framtagandeprocessen

Strategin har tagits fram i samverkan med länets kommuner, kollektivtrafikmyndigheten, statliga myndigheter och företags- och branschorganisationer genom workshops och arbetsmöten. Underlagsrapporter har tagits fram för nuläge, mål och brister. Strategin har varit en återkommande punkt på regionala transportgruppens<sup>1</sup> agenda.

Regionala samverkansrådet<sup>2</sup> har ställt sig bakom framtagande av en regional tillgänglighetsstrategi och har under processen fått information om arbetet. Strategin har varit på remiss och inkomna synpunkter är sammanställda och kommenterade i en samrådsredogörelse.

## Aktualisering

Region Västernorrland ansvarar för att tillgänglighetsstrategin följs upp och aktualiseras vart fjärde år, lämpligen mellan de perioder då den nationella och den regionala infrastrukturplanen tas fram.

Samtidigt sker förändringar i vår omvärld som gör att det kan finnas skäl att aktualisera strategin oftare än vart fjärde år. Exempelvis har förutsättningar för transporter påverkats av covidpandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Synen på beredskap har ändrats i grunden och kommer att påverka hur vi planerar och använder transportsystemet framöver. Pågående industri-tillväxt medför att kraven på transportsystemet ökar. Det är dessutom svårt att överblicka den tekniska utvecklingens påverkan på framtidens transportsystem och nya utvecklingssprång.

”Synen på beredskap har ändrats i grunden och kommer att påverka hur vi planerar och använder transportsystemet framöver.”

# Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt

**För att säkra** ett transporteffektivt samhälle och minska transportsystemets klimatpåverkan behöver rumslig närhet, täthet och funktionsblandning främjas i samhällsplaneringen. Utvecklingen av ny bebyggelse bör så långt som möjligt ske i orter och platser med grundläggande service och tillgång till kollektivtrafik.

Digitaliseringens möjligheter att minska onödiga transporter och utjämna olika förutsättningar ska tas tillvara, bland annat genom att arbete, utbildning och kontakter utförs på distans. Digitaliseringen har även potential för ökad tillgänglighet genom utveckling av nya innovativa tjänster som bidrar till mer hållbara och multimodala resor och transporter. En förutsättning är tillgången till korrekt data med rätt kvalitet. Offentliga aktörers tillgängliggörande av öppna data skapar förutsättningar för digitaliseringens möjligheter för nya logistikupplägg, delningstjänster och ökad energieffektivitet.

”Omställningen av vägtransportsektorn måste därför prioriteras för att nå klimatmålen.”

## Konkurrenskraften för transporter på järnväg och sjöfart behöver öka

Regionen ska långsiktigt och aktivt främja överflyttning av godstransporter till sjöfart och järnväg i så hög utsträckning som möjligt. Syftet är att stödja transportsystemets omställning med minskad miljö- och klimatpåverkan och samtidigt skapa gynnsamma förutsättningar för näringslivets långsiktiga utveckling.

Det är en stor utmaning att få till intermodala transporter<sup>3</sup>. För att lyckas krävs insatser från flera aktörer avseende styrmedel, avgiftsstrukturer, infrastruktur, digitalisering och annat. Det är en förändring som kommer att ta lång tid. Det finns också betydande brister i järnvägens kapacitet, vilket begränsar dess konkurrenskraft under den tid som bristerna kvarstår.

## Transporter på väg, sjöfart och flyg byter drivmedel

Godstransporter på väg har en mycket stor betydelse för länets näringsliv och kommer under överskådlig tid att svara för den största delen av transportarbete. Omställningen av vägtransportsektorn måste därför prioriteras för att nå klimatmålen, med byte till fossilfria drivmedel<sup>4</sup> och elektrifiering som nyckelåtgärder i omställningsarbetet. Motsvarande ambitioner, att arbeta för fossilfritt flyg, behöver finnas för att upprätta den långväga tillgängligheten för människor till och från Västernorrland.

## Publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen

Målsättningen är publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen, även i regionens landsbygdsområden på serviceorter och besöksmål samt på länets resecentrum.

## Lastbilstransporter effektiviseras genom tyngre och längre fordon på väg

Vägtransporterna blir energieffektivare och transportarbetet minskas genom tyngre och längre fordon på vägnätet, samt nya logistikupplägg. Stora delar av det strategiska vägnätet för tung trafik upplåts idag till BK4<sup>5</sup>. På längre sikt är målsättningen är att alla BK1<sup>6</sup>-vägar på det statliga vägnätet och kommunala och övriga vägar som ansluter till viktiga godsnoder, ska upplåtas för BK4. Från 2023 upplåts E4 för långa lastbilar och på sikt bör det även vara möjligt på E14. En förutsättning är dock att utformningen medger god framkomlighet exempelvis i trafikplatser även med långa fordon i trafiken.

### Inriktningarna för målområdet

- Konkurrenskraften för transporter på järnväg och sjöfart behöver öka
- Transporter på väg, sjöfart och flyg byter drivmedel
- Publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen
- Lastbilstransporter effektiviseras genom tyngre och längre fordon på väg

#### Prioriterade insatser

- Myndigheter och näringslivet samverkar för att skapa förutsättningar för överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg.
- Säkerställa utbyggnaden av Ostkustbanan, Gävle-Västeråsby.
- Genomföra åtgärder som ökar kapaciteten och leveranssäkerheten på järnväg.
- Säkerställa näringslivets möjlighet att köra tyngre och längre fordon på vägnätet.
- Säkerställa incitament som ökar utbyggnaden av publika ladd- och tankstationer på landsbygden.

# Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande

**Ambitionen att trafikslagen** ska utvecklas med samband med varandra. Tillfälligt bortfall i ett trafikslag exempelvis av järnväg, kan kompenseras av transporter i flyg eller väg. Tillgången till flygplatser möjliggör dessutom för samhällsviktig luftfart och bidrar därigenom till samhällets säkerhet och robusthet. Möjligheten att leda om trafik på väg och järnväg har stor betydelse vid olika typer av störningar. Lågtrafikerade tvärbanor mellan Stambanan och kustjärnvägen har i detta sammanhang ökat i betydelse.

Sverige har en helt ny säkerhetspolitisk verklighet att förhålla sig till, vilket medför förändrade och högre krav på infrastrukturens robusthet och kapacitet. Land-, luft- och sjöförbindelser måste fungera även under mycket allvarliga och långvariga störningar och påfrestningar. Material och trupper ska kunna förflyttas inom landet och över landets gränser. Kapacitet och robusthet måste säkerställas för de väst-östliga förbindelserna med Norge och Finland, likväl som de nord-sydliga förbindelserna. Frågan berör även förhållningssätt avseende utländska intressen i hamnar och terminaler, med mera.

Utvecklingen av eldrivna, autonoma flygfarkoster går snabbt och bedöms öka samhällets funktionalitet och förmåga. Arbetet med att skapa en säker och effektiv tillgång till luftrummet för drönare, så kallade U-Space<sup>7</sup>, innebär nya krav på den strategiska utvecklingen av användningen av luftrummet och nu inväntas att regelverket ska komma på plats. Nationellt har Transportstyrelsen uppdrag att under 2024 tydliggöra de framtida behoven av drönartrafik och klargöra förutsättningarna för en integration av drönare i luftrummet, samt ansvar och roller.

## Bärigheten på vägnätet ska säkerställas

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning. Riskerna för ras, skred och översvämning av vattendrag är påtagliga och ökar med ett förändrat klimat. Tillsammans med ett stort och ökande transportbehov blir det ännu viktigare att uppnå robusthet och bärighet i transportsystemet. Vägnätet är särskilt utsatt på grund av skredkänsliga jordarter och kuperad topografi. Utmaningar finns i otillräcklig finansiering för åtgärder som säkerställer bärighet på vägnätet.

## Risker för klimatrelaterade störningar på väg och järnväg ska elimineras

Målsättningen är att kända klimatrelaterade risker så långt som möjligt ska elimineras genom förebyggande åtgärder och att konsekvenserna minskar vid eventuella framtida händelser. Utmaningar finns i hanteringen av klimatrelaterade risker i planeringsprocesser. Brister finns i aktörers





beaktande av hur anläggnings- mark- och skogsarbeten kan påverka markstabiliteten för närliggande infrastrukturanläggningar.

## Resandenoder som är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande

Resecentrum och stationer som finns i kommuncentra är de högst prioriterade resandenoderna. Där sker resandeutbyte mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik med tåg och buss.

Målsättningen är att regionens resecentrum ska vara enhetliga, lättorienterade, upplevas som trygga, vara tillgängliga för alla resenärer, samt att byten görs snabbt och smidigt – även med bil, gång och cykel – så att sömlösa och sammanhängande resor underlättas. Ambitionen är att ett utökad serviceutbud av kommersiell service, hyrcyklar eller annat och fossilfri laddinfrastruktur erbjuds resenärerna. Verksamheter som har ett regionalt upptagningsområde bör om möjligt lokaliseras nära resecentrum och noder där resandepotentialen är god.

Efter regionens resecentrum prioriteras noder för resandeutbyte mellan regional och lokal kollektivtrafik med buss samt noder där resandepotentialen med kollektivtrafik är hög. Exempelvis större arbetsplatser, sjukhus, skolor och handelscentrum.

Målsättningen är att dessa noder ska upplevas som trygga, vara tillgängliga för alla resenärer och att byten fungerar smidigt. Ambitionen är att resenärerna erbjuds fossilfri laddinfrastruktur. Utmaningar finns på vissa orter där det är långt att byta mellan tåg och buss, samt att tåg- och busstrafiken inte alltid är samordnade.

”Målsättningen är att regionens resecentrum ska vara enhetliga, lättorienterade, trygga och tillgängliga för alla resenärer.”



## Prioriterade noder för gods

Godstransporterna i och genom Västernorrland utgör mycket stora volymer. Den tunga industrins transporter är avgörande för utvecklingen av hamnar och kombiterminaler, men ger också förutsättningar för utveckling av kombitrafik av annan typ av gods. Regionen är välförsedd med hamnar och terminaler som är öppna för allmän trafik eller som är kopplade till enskilda industrier. Den ökade handeln med nordöstra EU innebär troligen att godsflöden över Östersjöhamnarna kommer att få en allt större betydelse, beroende på hur den säkerhetspolitiska utvecklingen i Östersjöområdet kommer se ut.

Hamnar och terminaler är effektiva infrastrukturresurser, viktiga för industriernas transportförsörjning och av värde för det geografiska område de försörjer.

Godsnoder med nationell och särskild regional betydelse är Sundsvalls hamn och logistikpark, Ånge gods- och rangerbangård, samt i Örnsköldsvik med hamnar och kombiterminal. Godsnoder med lokal och regional betydelse är övriga hamnar och terminaler vars tjänster erbjuds på den öppna marknaden.

Investeringar pågår redan i Sundsvall och Örnsköldsvik för att effektivisera noder för väg, järnväg och sjöfart, men utmaningar finns även framöver avseende modernisering och utveckling av hamnar och terminaler öppna för allmän trafik.

## Inriktningarna för målområdet

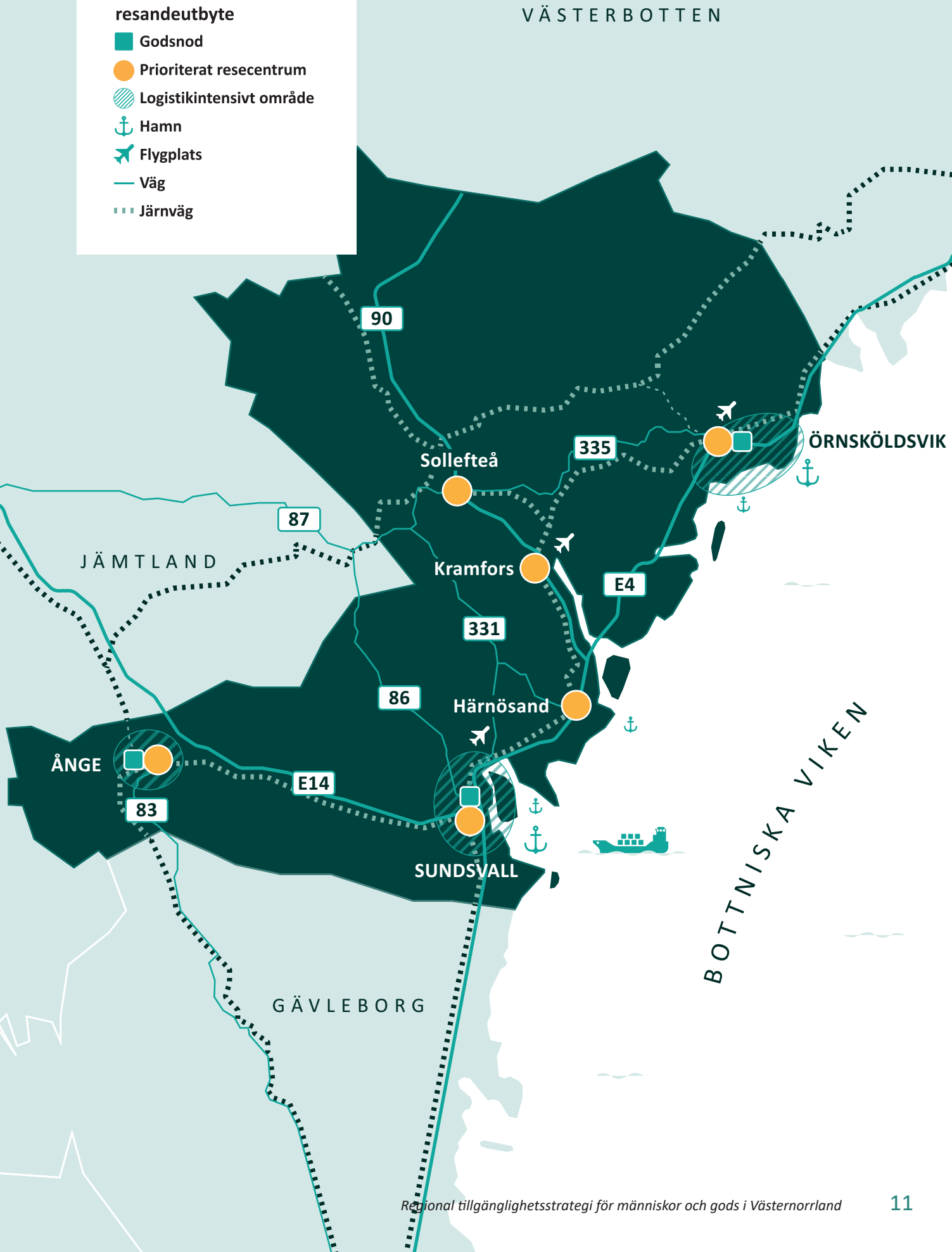
- Bärighet på vägnätet ska säkerställas
- Risker för klimatrelaterade störningar i väg och järnväg behöver elimineras
- Resandenoder som är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande

### Prioriterade insatser

- Genomföra åtgärder som ökar kapaciteten och leveranssäkerheten på järnväg.
- Säkerställa vägnätet bärighet och reducera klimatrelaterade risker.
- Myndigheter och näringslivet samverkar för att skapa förutsättningar att förebygga och förhindra klimatrelaterade skador och störningar.
- Utveckla regionens resecentrum och noder där resandepotentialen är god.
- Lokalisera verksamheter som har ett regionalt upptagningsområde nära resecentrum eller stora resandenoder.
- Nya förhållningssätt finns gällande utländska intressen i terminaler och hamnar, med mera, utifrån försvars- och beredskapsperspektiv.
- Möjliggöra drönare som nytt trafikslag i samhällsplaneringen.

### Noder för gods och resandeutbyte

- Godsnod
- Prioriterat resecentrum
- Logistikintensivt område
- Hamn
- Flygplats
- Väg
- Järnväg



# Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa

**En god tillgänglighet** innebär möjligheter för människor att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter och leva det liv man vill. Att främja rumslig närhet och fysisk mobilitet i samhällsplaneringen kan bidra till att fler kan gå, cykla och åka kollektivtrafik – kan fler röra sig fritt i samhället, vilket bidrar till att fler grupper har en ökad tillgänglighet till arbete, utbildning, annan samhällsservice och offentliga platser. Genom att underlätta och förbättra för fotgängare, cyklister och annan micromobilitet<sup>8</sup> kan människors fysiska aktivitet och rörelse i vardagen öka, vilket främjar välbefinnandet och människors fysiska och psykiska hälsa. Genom att fler går och cyklar i stället för att ta bilen där så är möjligt, förbättras även luft- och ljudmiljö.

## Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivtrafik

All form av rörelse är bra för hälsan och minskar risken för sjukdom<sup>9</sup>. Den bebyggda miljöns utformning skapar förutsättningar för hur människor förflyttar sig i vardagen, att gå eller cykla till en hållplats, skola, arbete eller fritidsaktivitet. Färdvägens utformning har betydelse för människors vilja att gå och cykla. Gång- och cykelstråken bör hänga samman, vara trevliga att använda och ansluta till resecentrum, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter.

Gång- och cykelvägnät finns i tätorterna, men brister finns i standarden. Vägstråk med tung trafik genom samhällen med randbebyggelse är relativt vanligt förekommande i länet. Behov finns av nya lösningar som förbättrar framkomligheten för gående och cyklister på landsbygd.

”Den bebyggda miljöns utformning skapar förutsättningar för hur människor förflyttar sig i vardagen, att gå eller cykla till en hållplats, skola, arbete eller fritidsaktivitet.”

## Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla

Persontågen är anpassade för personer med funktionsvariationer, men utmaningar finns vid trafikförändringar, exempelvis med ersättningstrafik eller spårändring. Tillgänglighetsbrister finns på resecentrum och stationer, vilket beskrivs i stycket om noder för resandeutbyte. Den stora utmaningen finns inom länets kollektivtrafik, där tillgänglighetsanpassningen är låg jämfört med andra regioner<sup>10</sup>. Därutöver saknas information på webben om resans tillgänglighetsnivå. Hälften av bussfordonen är tillgänglighetsanpassade, men invändiga hållplatsutrop saknas. Endast 40 procent av hållplatserna med fler än 20 påstigande per dygn är tillgänglighetsanpassade. Målsättningen är att länets kollektivtrafik ska vara tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning.

## Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka

Utmaningar finns även i trafiksäkerheten för cyklister. Allvarligt skadade på cykel står för hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken. En inriktning för ökad cykling och gång genomförs därför tillsammans med insatser för ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förlorat väggrepp till följd av halka på is, snö, grus, löv eller annat förekommer i 37 procent<sup>11</sup> av alla singelolyckor med cykel som registrerats i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Snöröjning, halkbekämpning, sopning av grus, är några av de frågor som har betydelse. Ansvaret är delat mellan flera aktörer såsom trafikverket, kommun, fastighetsägare.

### Inriktningar för målområdet

- Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivtrafik
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla
- Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka

#### Prioriterade insatser

- Rumslig närhet och fysisk mobilitet behöver prioriteras i samhällsplaneringen
- Långsiktiga investeringsplaner skapar förutsättningar att höja tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och andra resandenoder.
- Gång- och cykelvägar underhålls på sätt som gör att färre skadar sig under sin resa.

## Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft

### Arbetsmarknadsregionerna behöver integreras och vara funktionella

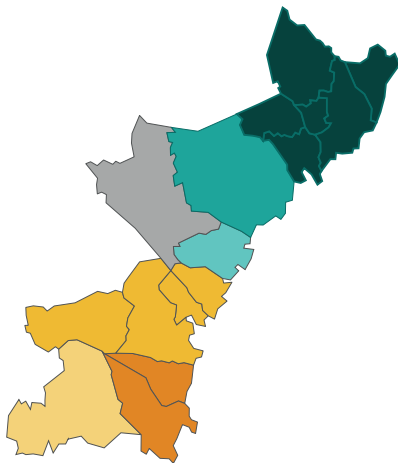
Ambitionen är ett mer funktionellt Västernorrland där arbetsmarknadsregionerna i så stor utsträckning som möjligt integreras. Det uppnås genom kortare restider mellan kommunhuvudorter, regionala kärnor och regional tillväxtmotor.

Kommuner och orter med låg branschbredd gynnas av att ingå i en arbetsmarknad med hög branschbredd eftersom arbetsmarknaden ökar och därmed matchningsmöjligheterna. Ekonomiska fördelar från tillgängliga miljöerna sprider sig tillbaka till hemkommunen som också blir mindre känsliga för konjunktursvängningar när dess arbetstagare har tillgång till en större geografi.

Målsättningen är att kommunhuvudorter och regionala kärnorna knyts mot sin närmaste regionala tillväxtmotor. Genom funktionell tågtrafik och en utbyggd kustjärnväg för 250 km/timme och förbättrad Mittbana, minskar restiderna så att daglig arbetspendling medges enligt uppsatta restidsmål. Långsiktigt är potentialen tre funktionella arbetsmarknadsregioner<sup>12</sup> som delvis överlappar varandra:

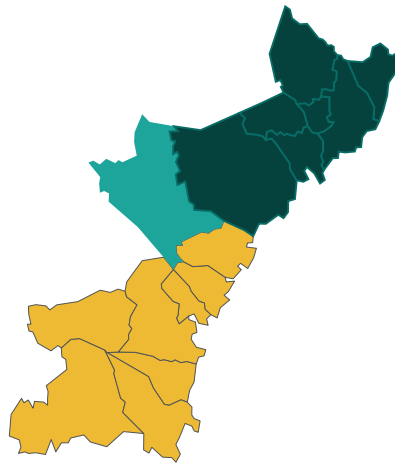
- Sundsvall som regional tillväxtmotor med Hudiksvall och Härnösand som regionala kärnor och kommunerna Timrå, Ånge och Nordanstig.
- Höga Kusten med blandade pendlingsströmmar mellan kommunerna Sollefteå, Kramfors, Härnösand och Örnsköldsvik.
- Umeå som regional tillväxtmotor med Örnsköldsvik som regional kärna med Nordmaling med flera kommuner i Västerbotten.

**Nuläge – arbetsmarknadsregioner**  
LA-indelning – 2022



Källa: SCB:s arbetsmarknadsstatistik (BAS)

**Möjligheten – arbetsmarknadsregioner**  
Funktionell LA-indelning – framtiden



Källa: RVN

Resorna med tåg har stor effekt på utvecklingen i länet och tågresandet förväntas växa i takt med att persontågtrafiken utvecklas med utökat turutbud och kortare restider, samt genom ökad samordning av persontågs- och busstrafiken. Utmaningar finns för resor över regiongräns i avseende trafikupplägg, harmoniserade biljettpriser för resor över regiongräns och för mobiltäckning på tågen.

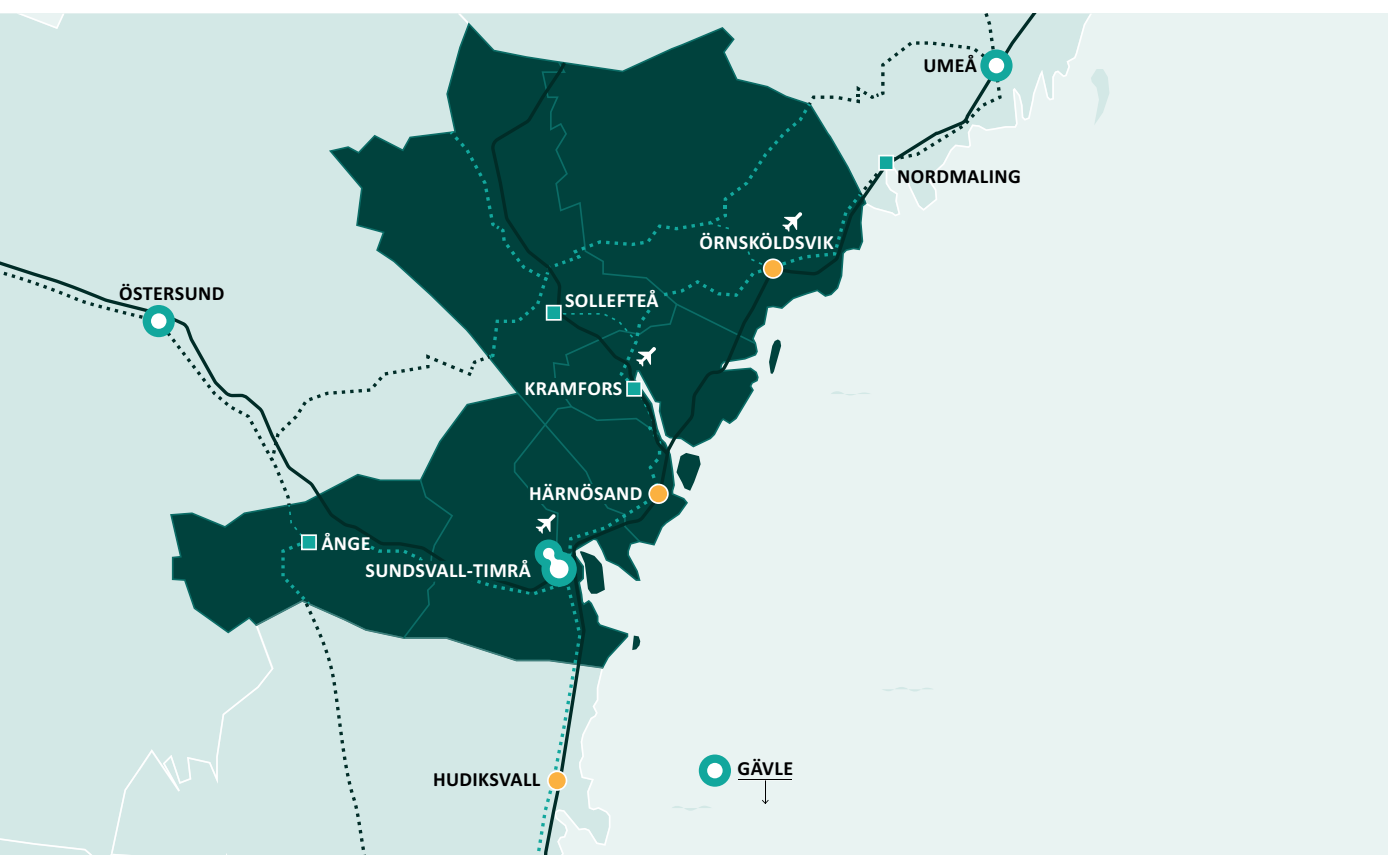
Utmaningar finns för Sollefteå och de norra delarna av länet att nå en regional tillväxtmotor. Restiderna Sollefteå centralort - Sundsvall blir väsentligt kortare med en utbyggd kustjärnväg, men når inte uppsatta restidsmål. Behov finns därför av att stärka de funktionella sambanden med närliggande arbetsmarknader genom förändringar i busstrafiken utifrån arbetspendlingens behov och på sikt överväga regional persontågstrafik.

Även om pendlingsbeteendet skiljer sig mellan olika grupper och variera under olika perioder i livet, så är en timmes restid i vardera riktningen gränsen för hur mycket de flesta kan tänka sig att pendla. Det behövs dock inte daglig pendling för att en arbetsmarknad ska anses som funktionell. Med distansarbete och mobiltäckning på tågen ökar möjligheter för fler att bo och arbeta på olika orter, pendla mer sällan och arbeta på tåg under pendlingsdagar. Restiden har även betydelse för överdagenresor till och från våra grannregioner och Stockholm, samt för långväga resor.

**Följande restidsmål har stor betydelse för den regionala konkurrenskraften:**

- Restiden dörr till dörr för daglig arbetspendling från varje kommunhuvudort och regional kärna till minst en regional tillväxtmotor:  $\leq 1$  timme
- Restider dörr till dörr mellan regionala tillväxtmotorer:  $\leq 2$  timmar
- Tjänsteresor över dagen är möjligt till Stockholm

Ortstyper	Definition	Orter
<b>Regional tillväxtmotor</b>	Ort med stor betydelse för regionen med kvalificerade offentliga och privat service och tjänster, diversifierad arbetsmarknad. Har en storlek och täthet som driver tillväxt. Ort med minst 50 000 invånare.	Sundsvall-Timrå, Umeå, Gävle, Östersund
<b>Regional kärna</b>	Ort som har betydelse för ett stort geografiskt område, delar av regionen, med service och tjänster av regional betydelse. Ort med minst 15 000 invånare	Örnsköldsvik, Hudiksvall, Härnösand
<b>Kommunhuvudort / centralort</b>	Ort med betydelse för omkringliggande område avseende offentliga och privata tjänster, offentlig förvaltning och politisk makt.	Kramfors, Sollefteå, Ånge



## Kollektivtrafiken konkurrenskraft behöver stärkas

Kollektivtrafiken konkurrenskraft behöver stärkas, framför allt för arbets- och studiependling. Potential finns att även öka fritidsresandet med kollektivtrafik. Restidskvot i kombination med ett jämt turutbud över dagen är de två viktigaste komponenterna som gör att människor väljer kollektivtrafik framför personbil. I stråk med god resandepotential är målsättningen att korta restider med buss med restidskvot  $\leq 1,3$  och höjd ambition av turutbudet.

Det behövs innovativa och kostnadseffektiva satsningar för en behovsanpassad kollektivtrafik. Paxa är ett exempel på utvecklingsprojekt där en mindre buss körs på beställning och med öppettider, utan tidtabell eller fast linjesträckning.

Det behöver bli enklare att göra hållbara val. För detta krävs stärkta incitament och förutsättningar för invånare, besökare och näringslivet att ändra vanor och beteenden. Mikromobilitet och transport med delat fordon behöver underlättas och uppmuntras.

## Västernorrland förbindelser med omvärlden behöver stärkas

E4 och E14 har stor betydelse nationellt och regionalt och ingår i det europeiska prioriterade nätverket för transportinfrastruktur. E4 och E14 förbinder tillsammans med riksväg 90, väg 335 och väg 83 regionens kommunhuvudorter och betjänar många olika transportbehov. Påtagliga brister finns i standard, trafiksäkerhet och omgivningspåverkan och målsättningen är att dessa brister successivt ska åtgärdas. På E4 finns påtagliga brister i centrala Örnsköldsvik och i Härnösand. På E14 finns brister genom centrala Sundsvall och på flera avsnitt i stråket mot Jämtland.

Västernorrland har utmaningar i långa avstånd till Stockholm, Arlanda och till internationella marknader. Målsättningen är goda flygförbindelser för företagen ska kunna nå huvudkontor, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer. Det gäller såväl egna resor till kunder som kunders resor till vår region. Långväga tillgänglighet och är också viktigt för besöksnäringen där resor ofta görs på längre avstånd.

### Inriktningarna för målområdet

- Arbetsmarknadsregionerna behöver integreras och vara funktionella
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft behöver öka
- Västernorrland förbindelser med omvärlden behöver stärkas

#### Prioriterade insatser

- Säkerställa utbyggnaden av Ostkustbanan, Gävle-Västeråsby och åtgärder som minskar restiderna på järnväg.
- Underlätta för arbetspendling och annat resande över regiongränserna genom harmoniserade biljettsystem och biljettpriser, samt god mobiltäckning på tåg.
- Korta restider med buss och höjd ambition för turutbudet i stråk med god resandepotential.
- Aktörsamverkan vid stora företagsetableringar skapar förutsättningar för arbetspendling med kollektivtrafik.
- Utveckla och pröva innovativa och kostnadseffektiva satsningar för behovsanpassad kollektivtrafik.
- Motivera fler människor att ändra vanor och åka kollektivt, gå eller cykla i stället för åka bil.
- Säkerställa flygförbindelser och ekonomiska förutsättningar för flygplatserna i länet.



# Västernorrlands förutsättningar – utgångspunkter för tillgänglighetsstrategin

## Landskap och geologi

Genom sitt geografiska läge i Norden har Västernorrland sedan länge fungerat som kommunikationsled och mötesplats och länet har tidvis genomgått omfattande demografiska förändringar. Den tätbebyggda kusten med de större städerna, den bitvis mycket branta kusten – den bergigaste kusten i Sverige – skärgården, odlingslandskapen, de markerade älvdalarna samt de omfattande skogslandskapen präglar regionen. Infrastrukturen, städerna och industrierna är lokaliserade på samma platser som de historiska färdvägarna och centrumbildningar.

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning. Riskerna för ras, skred och översvämningar av vattendrag är påtagliga och ökar med ett förändrat klimat med mer nederbörd och ökade temperaturer. Mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna är ett av tio identifierade nationella riskområden<sup>13</sup>, som bedöms ha särskilda komplexa klimatrelaterade utmaningar. Klimatförändringarna medför dessutom att tillväxten i skogarna ökar, vilket för ett skogslän som Västernorrland leder till ökat skogsuttag och därmed ett ökat behov av tunga transporter.

”De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning.”

## Befolkning, bosättning och hälsa

Befolkningen i Västernorrlands län uppgick år 2020 till 244 500 invånare fördelat på sju kommuner. Inom Västernorrland är det en hög befolkningstäthet i Sundsvallsområdet och i övriga kommunhuvudorter. Befolkningstäthet finns även längs älvdalarna men i något lägre grad jämfört med kommunhuvudorterna.

Stora delar av länet är glest befolkat med områden där endast ett fåtal människor är bosatta. Befolkningstätheten är cirka 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med ett riksgenomsnitt på 23 invånare per kvadratkilometer. I Sundsvall, Timrå och Härnösands kommuner är befolkningstätheten likvärdig riksgenomsnittet. I Ånge och Sollefteå kommuner är det cirka 3 invånare per kvadratkilometer.

Befolkningsmässigt är grannregionerna Västerbotten och Gävleborg något större och Jämtland är betydligt mindre. Den största kommunen bland grannregionerna är Umeå i Västerbotten med 130 000 invånare. Avstånden till andra större kommuner i grannregionerna är längre, såsom Gävle med cirka 100 000 invånare. I väst ligger Trondheim med en befolkning på drygt 200 000 invånare.

Det allmänna hälsoläget i Västernorrland ligger sämre än rikssnittet och hälsoskillnaderna hos befolkningen har ökat över tid. Antalet ohälsodagar är relativt högt framför allt i inlandsområden medan områden med låga ohälsotal återfinns i några av de större tätorterna<sup>14</sup>. Samtidigt som andelen av befolkningen som är tillräckligt fysiskt aktiva har ökat, ökar också stillasittandet. Det resulterar i betydande ojämlikhet i hälsa, där en av de identifierade hälsoutmaningarna är den fysiska inaktiviteten

hos både barn och vuxna. Genom att planera in förändringar i den fysiska miljön kan människors vardagsrutiner förändras och ökad fysisk aktivitet stimuleras.

## Personresor och arbetsmarknader

Den totala sysselsättningen per tätort följer i stort den totala befolkningsstorleken per tätort. De större tätorterna är huvudsakligen inpendlingsorter, vilket gör att den totala dagbefolkningen relativt sett blir större. Av de drygt 100 000 sysselsatta finns hälften i Sundsvall-Timrå medan ytterligare 25 procent av länets sysselsättning finns i Örnsköldsvik.

I Västernorrland finns fyra funktionella arbetsmarknadsregioner, FA-regioner: Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors och Sundsvall. Sundsvalls FA-region omfattar fyra kommuner. Resandet både i vardagligt resande såsom arbetspendling och i flöde är störst runt Sundsvallsområdet med Ånge, Timrå och Härnösand, vilka tillhör en gemensam FA-region, samt runt Örnsköldsviksområdet. I övrigt är det ett relativt litet utbyte mellan orter och mellan kommuner i länet. Långa avstånd och restider mellan kommunerna i länet innebär, med något undantag, svaga pendlingsströmmar över kommungräns.

Bilen är det huvudsakliga färdmedlet i Västernorrland, kollektivtrafikresorna har låg marknadsandel av det totala resandet. Utanför våra städer är ortsstrukturer gles och spridd, vilket gör det svårt att få till en attraktiv kollektivtrafik utanför de största kommunhuvudorterna. Ungefär hälften av resorna sker med stadstrafiken i Sundsvall och en hög andel av övrig tätortstrafik i städerna. Majoriteten av kollektivtrafikresorna i länet är skolskjuts eller skolresor. Arbetspendling är dock den enskilt största reseanledningen. Majoriteten av kollektivtrafikresorna utförs med buss, 95 procent 2019 och övriga 5 procent med tåg<sup>15</sup>. Resorna med tåg har dock en större effekt på utvecklingen i länet och tågresandet förväntas växa i takt med att persontågtrafiken utvecklas med utökat turutbud och kortare restider.

## Näringsliv

Länets näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, men också av industri inom verkstad, metall och kemi. Skogen har haft en stor betydelse för länets utveckling och inneburit att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion. Kopplat till Västernorrlands stora tillgångar till skog, vind och vatten sker en historisk industritillväxt som bidrar till samhällets och transportsektorns omvandling. Det handlar om etableringar av nya industrier och också om befintliga industrier som investerar för ökad energi- och produktionskapacitet. Investeringar sker även utifrån det militära och civila försvarets behov.

Tjänstesektorn och länets besöksnäring har utvecklats starkt över tid. Sysselsättningen fördelat på branscher inom respektive kommun visar att för Härnösand och Sollefteå dominerar tjänstebaserade näringar. Även Sundsvall, Kramfors och Örnsköldsvik domineras av tjänstenäringar. Timrå har en högre andel sysselsatta inom handel och transport jämfört med övriga kommuner och har ett mindre beroende av tjänstenäringar.

”Bilen är det huvudsakliga färdmedlet i Västernorrland, kollektivtrafikresorna har låg marknadsandel av det totala resandet.”



## Fysisk infrastruktur och godstransporter

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter och ingår sedan 2021 i EU:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet. Tillsammans med Mittstråket och övriga tvärstråk, binder Botniska korridoren samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Stora flöden transporteras längs Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa. De största utmaningarna är brist på tillförlitlighet på grund av brist på kapacitet och mycket långa sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning.

Västernorrland har omfattande utrikestransporter och vår godstransportstruktur domineras av skogsindustrins transporter som uppgår till knappt 80 procent av den totala hanterade volymen. Regionens infrastruktur behöver kunna hantera stora volymer tungt gods. Runt 23 miljoner ton gods omsätts i Västernorrland årligen. Därutöver tillkommer ytterligare volymer som passerar genom länet. Ytterligare ett utmärkande drag för Västernorrland är den omfattande utrikestransporten som utgör 44 procent av allt gods som transporteras från regionen.

En grov karaktärisering av regionens godstransporter är att mycket stora mängder rundvirke transporteras till kustens industrier, vars produkter exporteras med sjöfart och järnväg. Skogsprodukter, transporterat som bulk, utgör de största volymerna av gods i Västernorrlands hamnar med 55 procent av godsvolymerna mätt i ton. I framför allt Örnsköldsvik och Sundsvall hanteras även större volymer gods i container och trailers. Produktionen sker huvudsakligen i inlandet och leder till stora flöden till terminaler längs de större väg- och järnvägsstråken samt vidare till industrierna längs kusten.

E4 är det mest betydande stråket för godstransporter på väg i Västernorrland och norra Sverige. I sitt kustläge kopplar den mot industrier och hamnar. Flödet består till stor del av långväga transporter. För godstransporter på väg dominerar det nord-sydliga E4-stråket, men ser man till skogsindustrins lastbilstransporter, så har de främst ett väst-östligt



mönster. Skogsråvarutransporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där många av industrierna är lokaliserade. Betydelsefulla vägar med större antal tunga fordon är E14, väg 90, 86, 87 och 331.

Eftersom nära 80 procent av den transporterade godsvolymen, exklusive inomkommunala transporter, härrör från skogsbaserad industri så är lokaliseringen av denna avgörande för flödesstrukturen. I Sundsvall/Timrå och Örnsköldsvik/Husum har industrierna tillgång till både järnväg och sjöfart. I Sundsvall och Örnsköldsvik finns kombiterminaler som servar aktuella industrier men som också möjliggör kombi- och containertransporter för annan typ av gods, främst tillverkade varor och torr bulk.

I Sundsvall har utbyggnad av Sundsvall logistikpark färdigställs, som samlar hamn och kombiterminal i ett område, som dessutom angränsar till både Ortvikens och Tunadals sågverk. I Örnsköldsvik pågår utbyggnad av kombiterminalen. Det kan komma att bidra till nya transport- och logistikupplägg och att större andel av transporterna sker via sjöfart och järnväg.

På Ånge bangård utförs rangering av vagnar som ska till eller från hela Norrland. Denna funktion medför att större delen av godstågtransporterna i Norrland styrs till Norra Stambanan och Stambanan genom övre Norrland.

## Digital infrastruktur

Länet når inte de nationella målen för 2025: att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband, att 98 procent av hushåll och företag ska ha tillgång till 100 Mbit/s bredband, att 99,9 procent ska ha tillgång till minst 100 Mbit/s, samt att 100 procent ska ha tillgång till minst 30 Mbit/s.

86,6 procent<sup>16</sup> av hushållen i regionen har tillgång till 1 Gbit/s eller fiber i absoluta närheten, vilket kan jämföras med rikssnittet på 93 procent 2023. Skillnaderna inom länet är dessutom markanta. Sundsvall har högst andel hushåll, 93 procent med tillgång till 1 Gbit/s, medan Kramfors har lägst andel



hushåll 67 procent. I länets glesbygdsområden har 64 procent av hushållen tillgång till bredband 1 Gbit/s. Utmaningar finns i långa avstånd och besvärlig topografi mellan hushållen, vilket gör det kostsamt att ansluta kvarvarande hushåll och områden<sup>17</sup>. Kvarstående utbyggnad kan inte genomföras på kommersiella grunder, utan behöver finansiellt stöd. Därför arbetar regionen för att tilldelning av medel för bredbandsutbyggnad och mobilnät ökar och att dessa fördelas enligt funktionella modeller som gynnar en robust infrastruktur i hela länet.

Det nationella målet för de mobila näten att *hela Sverige bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där man normalt befinner sig*. Det område som mäts och följs upp motsvarar ungefär 5 procent av landets yta och handlar exempelvis vägar, järnvägar, bostäder och företag. Ytor längs vägar och högtrafikerade järnvägar står för största delen av den yta som återstår<sup>18</sup>. För högtrafikerade järnvägssträckor är det nationella målet 30 Mbit/s. I Västernorrland uppgick andelen av ytan av högtrafikerade järnvägar som 2023 uppfyller målen om hastighet och signalnivå till 64 procent, räknat på aggregerad täckning för alla operatörer. Det kan jämföras med drygt 68 procent av högtrafikerade järnvägar i riket. Andelen yta väg som uppfyller målen om hastighet och signalstyrka varierar i länet mellan 52 procent för riksvägar och 80 procent för övriga bilvägar med hög trafik. Andelen yta av europavägarna i länet som uppfyller målet om täckning är 73 procent 2023.

”Det är stor utmaning att minska klimatpåverkan från trafiksektorn som står för 31 procent av utsläppen.”

## Transportsystemets klimatpåverkan

Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan och klara anpassningen till ett förändrat klimat. Det är stor utmaning att minska klimatpåverkan från trafiksektorn som står för 31 procent av utsläppen. Den helt dominerande utsläppskällan inom transportsystemet i Västernorrland är utsläpp från personbilar, utsläppen från lastbilar är cirka hälften mot dessa. Det krävs både en minskning av transportarbetet samt överflyttning till förnybara drivmedel och eldrift för att uppnå målet om begränsad klimatpåverkan.

## Trafiksäkerhet

Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Länet ligger högre i antalet omkomna per 100 000 invånare jämfört med riket: 4.1 omkomna per 100 000 invånare i Y-län jämfört med 2 omkomna per 100 000 invånare för riket. Olyckor med omkomna som involverar tung lastbil är märkbart högre än för riket och står för var fjärde dödsolycka i länet. Dock är den tunga trafiken sällan den vållande parten.

Allvarligt skadade på cykel står för hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken. Ungefär hälften av alla allvarligt skadade är gående singelolyckor, men dessa räknas inte som trafikolycka eftersom inget fordon är inblandat, men finns med som ett mål inom det nationella trafiksäkerhetsarbetet.

# Fotnoter

- 1 Regionala transportgruppens deltagande organisationer: länets kommuner, kollektivtrafikmyndigheten, trafikverk, länsstyrelse, handelskammare, lantbrukarnas riksorganisation samt bolag och partnerskap i prioriterade transportstråk.
- 2 Regionala samverkansrådet, utgör det politiska ledarskapet för länets utveckling, med representanter från majoritet och opposition från samtliga kommuner i länet och Region Västernorrland, samt adjungerande tjänstepersoner från länsstyrelse, kommunförbund, länets kommuner och regionen.
- 3 Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt; TRV 2020/100617
- 4 Fossilfritt drivmedel, syftar på användningen av bränslen eller energikällor som inte är baserade på fossila bränslen, såsom kol, olja eller naturgas.
- 5 BK4, bärighetsklass 4: max 74 tons bruttovikt.
- 6 BK1, bärighetsklass 1: max 64 tons bruttovikt.
- 7 Transportstyrelsen (2024). *Implementeringen av U-space*. <https://www.transportstyrelsen.se>
- 8 Micromobilitet avser cykel, elsparkcykel, skateboard, med flera små, lätta fordon.
- 9 Region Västernorrland (2024). *Varför ska jag röra på mig?* <https://www.1177.se/Vasternorrland/>
- 10 Dintur. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2030*.
- 11 Statens Väg- och transportforskningsinstitut VTI (2018). *En modell för säker cykling*.
- 12 Region Västernorrland. *Pendling Västernorrland 2024*. <https://analysportalnorr.se/>
- 13 SGI och MSB 2021, Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning, Redovisning av regeringsuppdrag enligt regeringsbeslut M2019/0124/KI, Statens geotekniska institut, SGI, Linköping och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, Karlstad.
- 14 Region Västernorrland. *Nulägesbeskrivning; Trafik och tillgänglighetsstrategi Västernorrland (2022)*.
- 15 Dintur. *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023-2030*.
- 16 Post- och Telestyrelsen. PTS e-tjänster, *Mobiltäckning och bredband*.
- 17 Region Västernorrland. *Bredband för ett kraftfullt Västernorrland, regional bredbandsstrategi för Västernorrland län 2021-2030*. <https://www.rvn.se>
- 18 Post- och Telestyrelsen. *Mobiltäckning och bredbandskartläggning 2023*.

Kartbild över Botniska korridoren  
samt Mittstråket



