

Regional tillgänglighetsstrategi



Regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods i Västernorrland

Innehåll

En regional strategi för ökad tillgänglighet för människor och gods	4
Varför en tillgänglighetsstrategi?	4
Vem riktar vi oss till?	4
Tidshorisont 2030 med utblick mot 2045	4
Strategins struktur	4
Framtagandeprocessen	5
Aktualisering	5
Transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt	6
Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande	7
Noder för resandeutbyte	7
Noder för gods	8
Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa	10
Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft	11
Ortsstruktur och restidsmål	11
Långväga resande	13
Västernorrlands förutsättningar – utgångspunkter för tillgänglighetsstrategin	14
Landskap och geologi	14
Befolkning, bosättning och hälsa	14
Personresor och arbetsmarknader	15
Näringsliv och godstransporter	16
Infrastruktur och bredband	16
Transportsystemets klimatpåverkan	17
Trafiksäkerhet	17
Fotnoter	18

En regional strategi för ökad tillgänglighet för människor och gods

Varför en tillgänglighetsstrategi?

Tillgänglighetsstrategin pekar ut riktningen för regionens transportsystem, miljömässigt, socialt och ekonomiskt, för att uppnå uppsatta samhällsmål och bidra till att överbygga samhällsutmaningar som Västernorrland står inför.

Fokus för strategin ligger på geografisk tillgänglighet för människor och gods i Västernorrland och de funktionella sambanden med våra grannregioner och med vår omvärld. Den digitala tillgängligheten är förutsättningsskapande, men ingår inte i tillgänglighetsstrategin, utan beskrivs i andra styrdokument

Strategin är ett ramverk som vägleder och förflyttar oss i de fastlagda målens riktning. I tillgänglighetsstrategin är nationella mål för transportpolitiken och den regionala utvecklingspolitiken nedbrutna på regional nivå för Västernorrland. Den regionala utvecklingsstrategin har följande prioriteringar med beröring till transportsystemet: ökad upplevd närhet till omvärlden, en utbyggd järnväg, hållbart resande och ett logistiksystem för minskad klimatpåverkan.

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

Vem riktar vi oss till?

Tillgänglighetsstrategin riktar sig till aktörer med inflytande över regionens transportsystem. Den är vägledande för regionala och nationella planer för infrastruktur och transporter och utgör en brygga till kommunal översiktsplanering och trafikstrategier. Region Västernorrland, länets kommuner, myndigheter och näringsliv som gemensamt tagit fram strategin har ett gemensamt ansvar för genomförandet.

Tidshorisont 2030 med utblick mot 2045

Den regionala tillgänglighetsstrategin tar sikte på 2045, men konkretiserar även insatser med sikte på förflyttningar fram till 2030.

Strategins struktur

Den regionala tillgänglighetsstrategin är indelad i fyra målområden, som samtliga omfattar alla tre hållbarhetsaspekter.

- 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

För respektive målområde har inriktningar och insatser prioriterats.



Framtagandeprocessen

Strategin har tagits fram i samverkan med länets kommuner, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket, Länsstyrelsen och Handelskammaren. Arbetet har utgått från en processbaserad arbetsmetodik med regionala workshops och arbetsmöten. Ytterligare aktörer, bland annat representanter från länets destinationer, har deltagit vid olika möten under processen och tillgänglighetsstrategin har varit en återkommande punkt på regionala transportgruppens agenda.

Regionala samverkansrådet har blivit informerade om tillgänglighetsstrategin vid två tillfällen och beslutat att ställa sig bakom framtagande av en regional tillgänglighetsstrategin.

Aktualisering

Tillgänglighetsstrategin bör ses över och aktualiseras vart fjärde år, lämpligen i åtgärdsplaneringens mellanperioder.

Samtidigt sker förändringar i vår omvärld och det kan finnas andra skäl att aktualisera strategin. 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. 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

Långsiktigt är ambitionen att i så stor utsträckning som möjligt flytta över gods till sjöfart och järnväg. Det är en stor utmaning att få till intermodala transporter¹. 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.

Därför kommer godstransporter på väg under överskådlig tid att svara för den största delen av transportarbetet. Omställningen av vägtransportsektorn måste därför prioriteras för att nå klimatmålen, med byte till fossilfria drivmedel och elektrifiering som nyckelåtgärder i omställningsarbetet. Målsättningen är att publika ladd- och tankstationer ska erbjudas även i regionens landsbygdsområden på serviceorter och besöksmål samt på länets resecentrum. Motsvarande ambitioner, att arbeta för fossilfritt flyg, behöver finnas för att upprätta tillgängligheten till och från Västernorrland.

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 BK4². Målsättningen är att hela det statliga vägnätet tillsammans med kommunala och övriga vägar som ansluter till viktiga godsnoder, upplåts för BK4. Från 2023 upplåts E4 för långa lastbilar³, långsiktigt är målsättningen att långa lastbilar även tillåts på E14, vilket enligt gällande regelverk medför krav på mittseparering.

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

Inriktningarna för målområdet

- Ökad konkurrenskraft för transporter på järnväg och sjöfart
- Tyngre och längre fordon på väg
- Transporter utförs med fossilfria drivmedel

Prioriterade insatser

- Aktörssamverkan⁴ mellan myndigheter och näringslivet skapar förutsättningar för successiv överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg.
- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med ökad kapacitet och leveranssäkerhet.
- Påverkansinsatser för tyngre och längre fordon på vägnätet.
- Påverkansinsatser för effektivare incitament som synkar och ökar utbyggnaden av publika ladd- och tankstationer på landsbygden.
- Offentliga aktörers tillgängliggörande av öppna data skapar förutsättningar för digitaliseringens möjligheter för nya logistikupplägg och ökad energieffektivitet.

Infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande

Ett förändrat klimat och ett stort och ökande transportbehov, gör robustheten i regionens transportsystem ännu viktigare. Målsättningen är att kända klimatrelaterade risker så långt som möjligt ska elimineras genom förebyggande åtgärder. Genom förberedande åtgärder minskar konsekvenserna vid framtida händelser. Utmaningar finns i hanteringen av klimatrelaterade risker i planeringsprocesser och otillräcklig finansiering för att få medel för åtgärder som säkerställer bärighet på vägnätet och reducerar identifierade risker. Brister finns också i aktörers förståelse av hur skogliga åtgärder påverkar markstabiliteten i närheten av infrastruktur.

Sverige har en helt ny säkerhetspolitisk verklighet att förhålla sig till, vilket medför förändrade och högre krav på infrastrukturens robusthet och kapacitet. Infrastrukturen behöver klara påfrestningar under längre kriser och i en eventuell konfliktsituation. Material och utrustning ska kunna förflyttas inom landet och över landets gränser. Utmaningar finns också i infrastrukturens kapacitet och bärighet samt förhållningssätt avseende utländska intressen i hamnar och terminaler.

För transportsystemets robusthet är 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. Flygets långväga tillgänglighet och korta restider är dock svårare att ersätta med andra trafikslag. Tillgången till flygplatser möjliggör dessutom för samhällsviktig luftfart och bidrar därigenom till samhällets säkerhet och robusthet.

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-Space⁵, innebär nya krav på den strategiska utvecklingen av användningen av luftrummet. En utmaning är att regelverk saknas. Målsättningen är att tydliggöra de framtida behoven av drönartrafik i Västernorrland och öka kunskapen om hur planeringen för drönare ska genomföras i praktiken.

Noder för resandeutbyte

Ur ett regionalt perspektiv är resecentrum⁶ de viktigaste noderna för resandeutbyte mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik med tåg och buss. Resecentrum som är lokaliserade i kommunernas centralorter prioriteras högst: Härnösands central, Kramfors station, Sundsvall resecentrum, Ånge station och Örnsköldsviks resecentrum. Sollefteå station prioriteras som ett resecentrum, utifrån dess funktion som nod för resandeutbyte mellan interregional, regional och lokal kollektivtrafik med buss.

Målsättningen är att regionens resecentrum ska vara enhetliga, lättorienterade, trygga och tillgängliga för alla resenärer och att byten görs snabbt och smidigt. Ambitionen är att ett utökad serviceutbud och fossilfri laddinfrastruktur erbjuds resenärerna.

Därefter prioriteras noder för persontågstrafik, noder för resande-

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

utbyte mellan regional och lokal kollektivtrafik med buss, samt regionens sjukhus som är stora målpunkter för kollektivtrafiken.

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

Noder för gods

Hamnar och terminaler är effektiva infrastrukturresurser, viktiga för industriernas transportförsörjning och av värde för det geografiska område de försörjer. Godstransporterna i och genom Västernorrland utgör mycket stora volymer. Den tunga industrin 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.

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 i länet 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

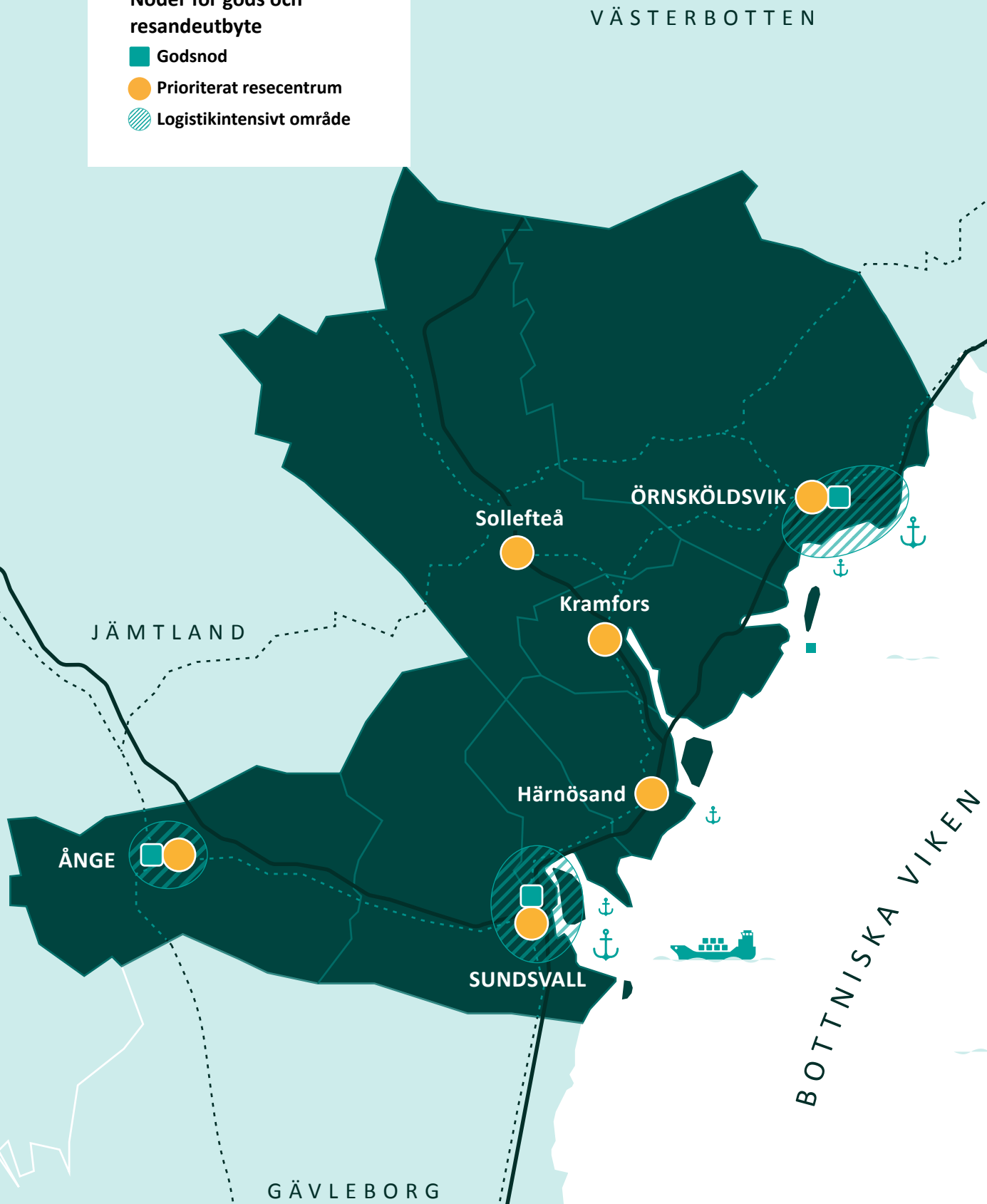
- Säkerställd bärighet på vägnätet
- Eliminerade risker för klimatrelaterade störningar
- Utvecklade noder i transportsystemet

Prioriterade insatser

- Aktörssamverkan mellan offentliga sektorn och näringslivsaktörer skapar förutsättningar för ökad kunskap och åtgärder som förebygger och förhindrar klimatrelaterade störningar.
- Påverkansinsatser för ett robust vägnät.
- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med ökad kapacitet.
- Nya förhållningssätt finns gällande utländska intressen i terminaler och hamnar utifrån försvars- och beredskapsperspektiv.
- Framtagande av underlag i samhällsplaneringen skapar förutsättningar för drönartrafik.
- Aktörssamverkan skapar förutsättningar för utveckling av regionens resecentrum och prioriterade noder för resandeutbyten.

**Noder för gods och
resandeutbyte**

-  Godsnod
-  Prioriterat resecentrum
-  Logistikintensivt område



Transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa

Mobilitet handlar om möjlighet att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter, kunna leva det liv man vill, nå fler platser och resa till arbete och skola. Genom förbättrad aktiv mobilitet, alltså att gå, cykla och åka kollektivtrafik, ökar tillgänglighet för olika grupper till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad.

Persontågstrafiken är helt anpassad för personer med funktionsnedsättningar. Däremot finns brister på resecentrum och stationer, vilket beskrivs i målområdet ovan om noder för resandeutbyte. Den stora utmaningen finns inom länets kollektivtrafik, där tillgänglighetsanpassningen är låg jämfört med andra regioner⁷. 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 är tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning.

Fysisk aktivitet kan förebygga och behandla en rad sjukdomar⁸. Den bebyggda miljöns utformning skapar förutsättningar för hur människor förflyttar sig i vardagen, att gå eller cykla till en hållplats, skola, arbete eller fritidsaktivitet.

Infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik är eftersatt. Gång- och cykelvägnät finns i tätorterna, men brister i standard och i anslutningar till målpunkter. Ytterligare en utmaning är vägstråk med tung trafik som går genom samhällen med randbebyggelse, vilket är vanligt i länet. Behov finns av nya lösningar som förbättrar framkomligheten för gående och cyklister på landsbygd.

Utmaningar finns även i trafiksäkerheten för cyklister. En inriktning för aktiv mobilitet genomförs därför tillsammans med insatser för ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

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

Inriktningar för målområdet

- Tillgänglighet för alla i kollektivtrafiken
- Samhällsplaneringen främjar aktiv mobilitet

Prioriterade insatser

- Implementering av arbetsätt enligt hållplatshandbok skapar förutsättningar för tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter för alla grupper.
- Aktiv mobilitet och närhet i bebyggelsestrukturen som utgångspunkter i fysiska planeringsprocesser skapar förutsättningar för fysisk aktivitet i vardagen.

Förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft

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 tillväxtmotor⁹.

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 känslig för konjunktursvängningar när dess arbetstagare agerar i en större geografi.

Långsiktigt är potentialen tre funktionella arbetsmarknadsregioner som delvis överlappar varandra:

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

Målsättningen är att samtliga kommunhuvudorter och de regionala kärnorna knyts mot sin närmaste regionala tillväxtmotor, vilket kräver en utbyggd järnväg. Genom funktionell tågtrafik och en utbyggd kustjärnväg för 250 km/timme och förbättrad Mittbana, minskar restiderna så att daglig arbetspendling medges enligt uppsatta restidsmål.

Utmaningar finns i infrastruktur, trafikupplägg och harmoniserade biljettpriser för resor över regiongräns. 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 Ostkustbana, Gävle–Västeråsby, men når inte uppsatta restidsmål.

Ortsstruktur och restidsmål

Även om pendlingsbeteendet skiljer sig mellan olika grupper och varierar 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 ökar möjligheter för fler att bo och arbeta på olika orter och pendla mer sällan. Restiden har även betydelse för överdagensresor till och från våra grannregioner och Stockholm, samt för långväga resor.

”Målsättningen är att kommunhuvudorter och de regionala kärnorna knyts mot sin närmaste regionala tillväxtmotor, vilket kräver en utbyggd järnväg.”

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: ≤ 1 timme
- Restider dörr till dörr mellan regionala tillväxtmotorer: ≤ 2 timmar
- Tjänsteresor över dagen är möjligt till Stockholm

I avvaktan på en utbyggd järnväg är ambitionen stärkt konkurrenskraft för kollektivtrafiken med buss med fokus på pendling. För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig gentemot bil bör restidskvoten vara ≤ 1,3. Målsättningen är att därför att korta restider med buss i pendlingsstråk. Förutom arbetspendling finns potential att öka fritidsresandet med kollektivtrafik.

Definitioner av olika ortstyper

Ortstyper	Definition	Orter
Regional tillväxtmotor	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
Regional kärna	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
Kommunhuvudort / centralort	Ort med betydelse för omkringliggande område avseende offentliga och privata tjänster, offentlig förvaltning och politisk makt.	Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Ånge



Långväga resande

E4 och E14 har stor betydelse regionalt och nationellt och ingår i det europeiska prioriterade nätverket för transportinfrastruktur. E4 och E14 förbinder regionens kommunhuvudorter och betjänar många olika transportbehov. Påtagliga brister finns i standard, trafiksäkerhet och omgivningspåverkan och målsättningen är att dessa brister successivt ska åtgärdas.

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 och besökares resor till vår region.

Inriktningarna för målområdet

- Integrerade arbetsmarknadsregioner och stärkta förbindelser mellan stad och land
- Ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken
- Stärkta förbindelser med omvärlden

Prioriterade insatser

- Påverkansinsatser för en utbyggd järnväg med minskade restider och harmoniserade biljettpriser för funktionella arbetsmarknadsregioner.
- Regional samverkan skapar förutsättningar att motivera fler människor att resa hållbart.
- Kollektivtrafikens trafikutbud med buss i pendlingsstråk utvecklas och möjliggör ett sömlöst resande.
- Digitaliseringens möjligheter tillvaratas och skapar förutsättningar att effektivisera resor och behovsanpassa kollektivtrafiken.
- Påverkansinsatser för ökad statliga finansiering av länets flyginfrastruktur.

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 riskområden¹⁰, 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.

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, i övriga kommunhuvudorter, samt längs älvdalarna men i lägre grad.

Stora delar av länet är gleset 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. Samtidigt som andelen av befolkningen som är tillräckligt fysiskt aktiva 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.

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



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 Ortsstrukturen 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 tåg¹¹. Resorna med tåg har dock en större effekt på utvecklingen i länet och tågresandet förväntas växa i takt med att persontågtrafiken utvecklas med utökad turutbud och kortare restider.

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



Näringsliv och godstransporter

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 innebär att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion. Tjänstesektorn och länets besöksnäring har utvecklats starkt över tid.

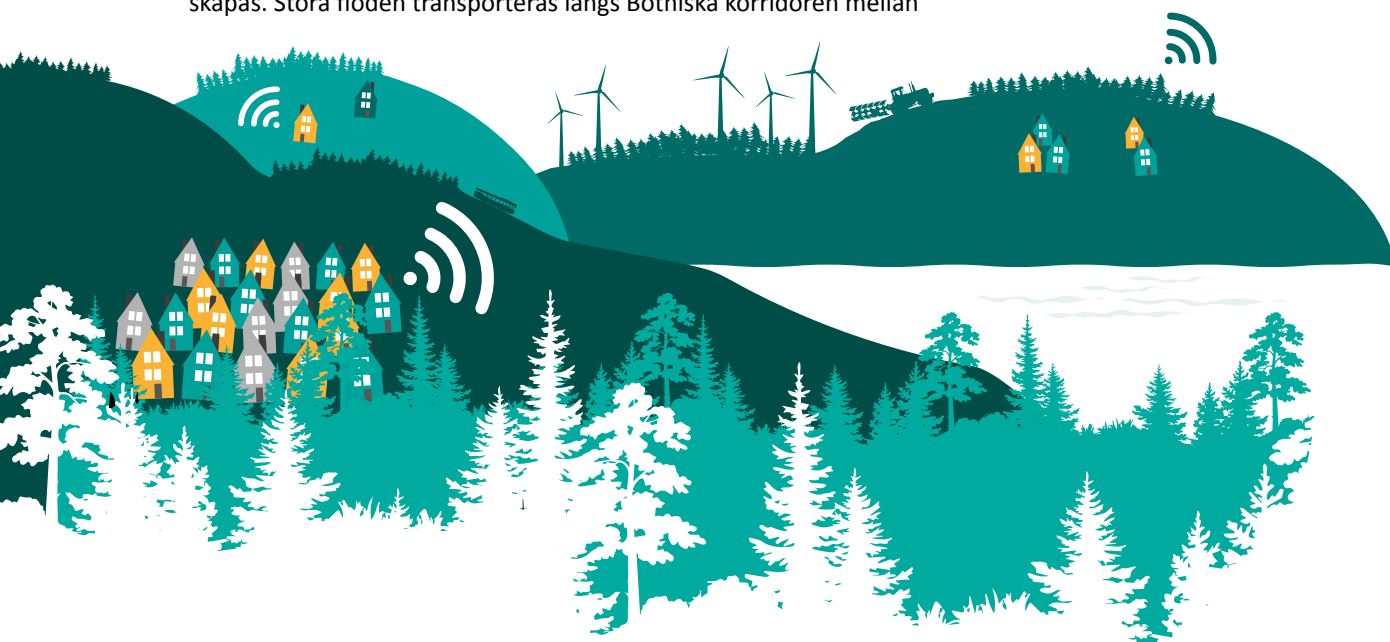
Västernorrland har omfattande utrikestransporter och vår godstransportstruktur domineras av skogsindustrins transporter som uppgår till knappt 80 procent av den totala hanterade volymen. Regionens infrastruktur behöver kunna hantera stora volymer tungt gods. Runt 23 miljoner ton gods omsätts i Västernorrland 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.

Handeln har successivt förskjutits österut mot Kina och Asien och också mot nordöstra EU. Handeln med Storbritannien har fått en mindre relativ betydelse även om volymerna fortsatt är stora. Den ökade handeln med nordöstra EU innebär troligen att godsflöden över Östersjöhamnarna kommer att få en större betydelse¹².

Infrastruktur och bredband

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter och ingår sedan 2021 i EU:s stomnätsskorridor 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.

E4 är det mest betydande stråket för godstransporter på väg i Väster-norrland och norra Sverige. I sitt kustläge kopplar den mot industrier och hamnar. Flödet består till stor del av långväga transporter. Det nord-sydliga E4-stråket är dominerande för godstransporter, men ser man till skogsindustrins vägtransporter så har de snarare ett väst-östligt mönster. Skogsråvarutransporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där industrierna är lokaliserade. Betydelsefulla vägar med större antal tunga fordon är E14, väg 90, 86 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 färdigställs utbyggnad av Sundsvall logistikpark 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 logistikuppbygg 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.

I tätbebyggda områden har totalt 84 procent¹³ av hushållen tillgång till bredband 100 Mbit/s. I glesbygdsområden är utbyggnaden sämre, 64 procent av hushållen i glesbygden i länet har tillgång till bredband 100 Mbit/s. Orsaken är att långa avstånd och besvärlig topografi mellan hushållen gör det kostsamt att ansluta kvarvarande hushåll och områden.

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: 6 omkomna per 100 000 invånare, jämfört med 2 omkomna per 100 000 invånare för riket. Olyckor med omkomna som involverar tung lastbil är märkbar 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.

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

Fotnoter

- 1 Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt; TRV 2020/100617
- 2 Bärighetsklass 4: max 74 tons bruttovikt
- 3 Trafikverket (2023) Långa lastbilar på det svenska vägnätet. Fordonståg upp till 34,5 meter. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/langa-lastbilar-pa-det-svenska-vagnatet>
- 4 Aktörssamverkan är processer där flera intressenter bidrar med olika perspektiv och tillsammans hanterar utmaningar som ingen ensamt har ansvaret för.
- 5 Transportstyrelsen (2023). Implementering av U-space.
- 6 Resecentrum, järnvägsstation och området omkring där tåg, buss och bil samordnas
- 7 DinTur; Remissversion av Regionalt kollektivtrafikprogram 2023–2030
- 8 Region Västernorrland; Fysisk aktivitet; <https://www.rvn.se/sv/Vard-o-halsa/folkhalsa/fysisk-aktivitet/> [2023-11-14]
- 9 Regional tillväxtmotor: tätort med minst 50 000 invånare, som erbjuder kvalificerade offentlig och privat service och tjänster. Tillväxtmotorer har storlek och täthet som driver tillväxt.
- 10 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
- 11 Dintur. Remissversion regionalt trafikförsörjningsprogram
- 12 Kreera, Steer Link Partners, Trogon Consulting. Dagens handelsmönster och godstransporter. 2020-12-19
- 13 Post- och Telestyrelsen. PTS e-tjänster, Statistik. <https://statistik.pts.se/telekom-och-bredband/mobiltackning-och-bredband/statistik/> [2023-11-20]

