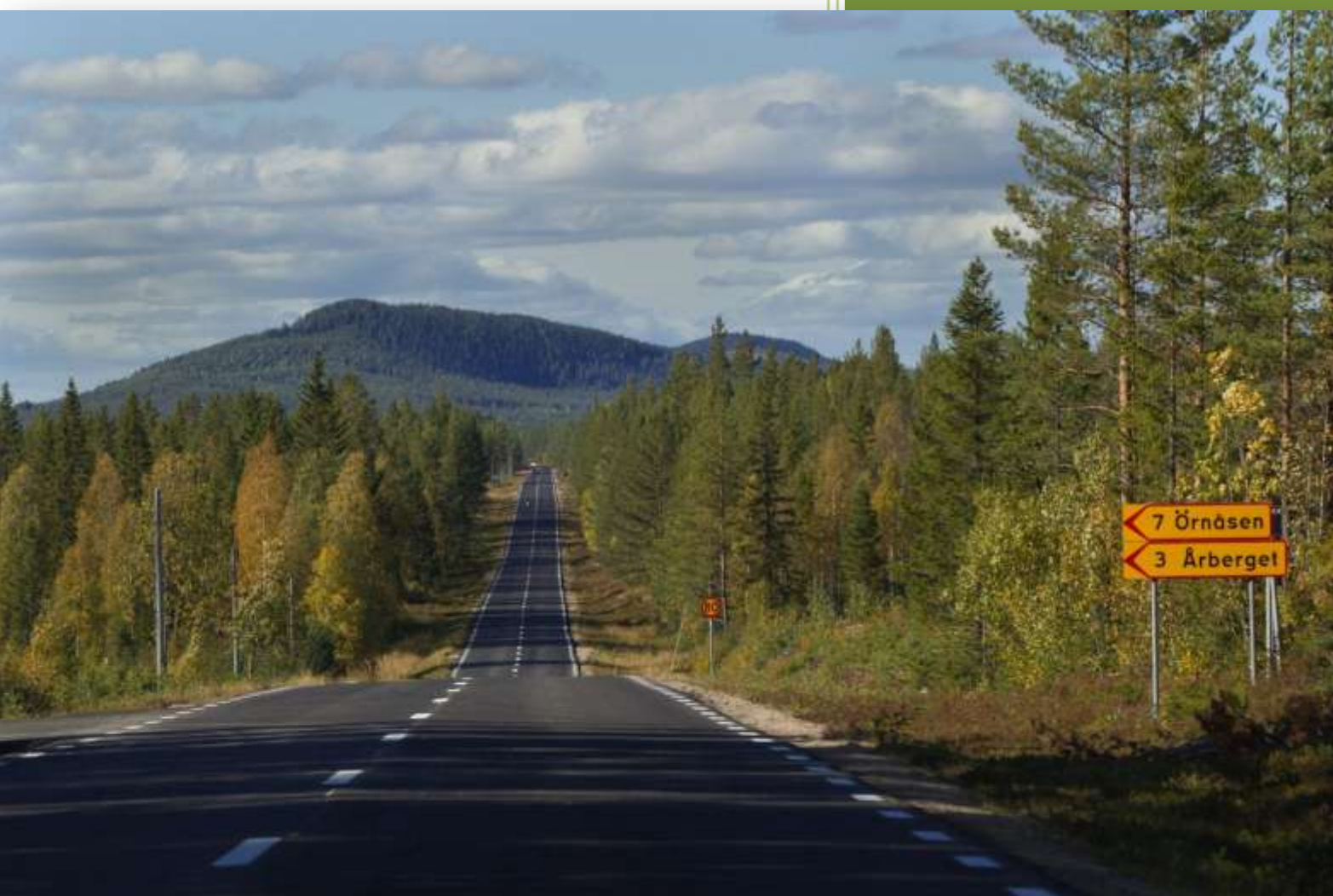


Fjäll  
vägen

2013

# Stråkanalys, Projekt Fjällvägen



Ramböll Sverige AB

2013-06-14

## Förord

### *Att färdas är både en resa och ett mål.*

En livsnerv för människorna längs Ljusnans dalgångar och fjällvärlden, och en pulsåder till vitala målpunkter är riksvägarna 83/84, från Tönnebro till norska gränsen i Funäsfjällen. Drygt 40 mil, den kortaste vägen från kust till fjäll, färdas du genom Hälsinglands- och Härjedalens kultur-och naturlandskap. Vägstråket har av kommunerna och besöksnäringen döpts till **Fjällvägen**. Fjällvägen är också ett unikt samarbetsprojekt mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, destinationsbolagen Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen samt Regionförbundet Jämtland och Region Gävleborg. Den kortaste vägen från kust till fjäll måste bli mer trafiksäker, framkomlig och tillgänglig. Fjällvägen, ett samarbetsprojekt för bättre och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan.

Projekt Fjällvägen avser med denna rapport att ta fram en nulägesbeskrivning av stråket men också ge en utvecklingsbild över tid. Stråkanalysen ska tydliggöra Fjällvägens funktioner och betydelse för näringsliv, befolkning och besökare och hur funktionerna kan utvecklas till det bättre. Analysen ska synliggöra behov av åtgärder, specifika objekt men även övergripande insatser, på kort och lång sikt. En god infrastruktur är en av grundförutsättningarna för att en attraktiv bygd ska erbjuda god livskvalitet, och därigenom säkra framtida kompetensförsörjning och utveckling av företag. Självklart måste vi säkerställa och arbeta med detta. Stråkanalysen ska vara ett verktyg och stöd för frågor som rör utveckling och regional tillväxt. Att få bra faktaunderlag och en helhetssyn underlättar arbetet med en gemensam utvecklingsvision och strategi. Analysen blir ett bra och kreativt underlag till kommande handlingsplaner med åtgärder och prioriteringar samt regionala utvecklingsplaner.

*Väl mött längs Fjällvägen och välkommen med på resan!*

Vibeke Sjögren Ottosson  
Projektledare

Samhällsbyggnadskontoret  
Bollnäs kommun  
[vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se](mailto:vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se)  
Tel: 0278-252 26 / 070-190 96 39

Titel: Stråkanalys, Projekt Fjällvägen

Beställare: Projekt Fjällvägen, Bollnäs kommun

Projektledare: Vibeke Sjögren Ottosson

Utgivningsdatum: 2013-06-14

Senast reviderad: 2013-08-21

Distributör: Projekt Fjällvägen

Framsidas och baksidas foto: Projekt Fjällvägen

Uppdragsledare: Lars Nord, Ramböll Sverige AB

Handläggare: Oskar Jansson, Johnny Granström, Ulrik Berggren, Johan Svensson, Ramböll Sverige AB

Expert samhällsekonomi: Per Eriksson, Ramböll Sverige AB

## Innehåll

Förord .....	1
Sammanfattning .....	5
1. Inledning .....	7
1.1 Bakgrund och problembild .....	7
1.2 Syfte med Stråkanalysen .....	8
2. Metod .....	8
3. Geografisk avgränsning och karaktär .....	9
4. Övergripande målbilder .....	10
4.1 Projekt Fjällvägens målsättningar .....	10
4.2 Nationella transportpolitiska mål .....	10
4.3 Regionala utvecklingsmål .....	10
4.4 Kommunala mål .....	13
4.5 Sammanfattande målbilder som stödjer Fjällvägen .....	15
5. Fjällvägens funktion idag .....	16
5.1 Befolkning och demografi .....	16
5.2 Arbetsmarknad och sysselsättning .....	20
5.3 Pendlingsmönster .....	24
5.4 Kollektivtrafik och bytespunkter .....	28
5.5 Fjällvägen – en viktig länk för godstransporter .....	39
5.6 Trafik och planerade åtgärder .....	40
5.7 Besöksnäringens omfattning och utvecklingspotential .....	52
6. Vilken funktion kommer Fjällvägen få i framtiden? .....	55
6.1 Nollalternativ eller Jämförelsealternativ .....	55
6.2 Trafikprognoser .....	55
6.3 Fjällvägen – en attraktiv eller en besvärlig vägsträcka för framtidens besöksnäring? .....	59
6.4 Kollektivtrafikens roll .....	60
6.5 Hur kan Fjällvägens funktion utvecklas till det bättre? Erfarenhet och kunskapsutbyte från andra viktiga lokala och regionala vägstråk .....	61
7. Översiktlig bristanalys för Fjällvägen .....	63
7.1 Prioriterade åtgärder – vad har gjorts, vad ska göras? .....	63
8. Behov av åtgärder och dess betydelse för regional utveckling på kort och lång sikt .....	65

8.1 Fjällvägen – vägen till en attraktiv, framkomlig och trafiksäker resa.....	67
8.2 Fjällvägen – vägen mot regionförstoring .....	68
8.3 Fjällvägen – den mångfunktionella vägen .....	69
8.4 Fjällvägen – ett strategiskt godsstråk.....	70
9. Samhällsekonomisk bedömning.....	71
10. Fortsatt arbete i projekt Fjällvägen.....	73
11. Källor .....	75

## Sammanfattning

### Bakgrund och syfte

Projekt Fjällvägen är ett samarbetsprojekt mellan Söderhamn, Bollnäs, Ljusdal och Härjedalen kommuner, samt det lokala och regionala näringslivet och som verkar för ekonomisk-, social- och miljömässig hållbarhet längs med riksväg 83/84, allmänt kallad Fjällvägen. Fjällvägen är sträckan mellan Tönnebro i Söderhamns kommun och Norska gränsen i Härjedalens kommun – 40 mil riksväg och en vital länk för näringsidkare, turister och bofasta. Syftet med stråkanalysen är att belysa Fjällvägens många olika funktioner och dess inverkan på bl.a. arbets- och studiependling, besöks- och åkerinärningen, sysselsättning och ekonomisk tillväxt. En nulägesbeskrivning av ovan nämnda faktorer kommer vägas mot prognoser för Fjällvägens framtida transportsystem och vad det kan få för inverkan på den lokala och regionala utvecklingen.

### Målbilder

Den samlade målbilden för Stråkanalysen och Fjällvägen är bred och omfattar allt från berörda kommuners lokala mål, till regionala systemanalyser, länstransportplaner och de nationella transportpolitiska målen. En konklusion av målen pekar mot en gemensam strategi för hela regionen, med fokus på att ta till vara på besöksnäringens betydelse, säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning för medborgare och näringsliv, samt satsa på en ökad kollektivtrafik som bidrar till en funktionell arbetsmarknad. Förbättrade kommunikationer överbygger de långa avstånden!

### Fjällvägen idag

Riksväg 83/84 är idag en av Gävleborg läns och Härjedalen kommuns viktigaste transportvägar. I en nordväst – sydostdiagonal binder den samman mellansvenska inlandet med viktiga målpunkter längs östersjökusten, samt med Norska fylket, Sör-Tröndelag i väster. Fjällvägen är en riksväg med många viktiga funktioner. Arbetspendlingen längs stora delar av Fjällvägenstråket är omfattande och intensiv. Flertalet studenter studiependlar till högskolorna/universiteten i Gävle, Östersund, Uppsala. Längs Fjällvägen finns fler än 100 åkerier, som varje dygn utför ett fåtal till flera dussin transporter och är beroende av framkomliga förbindelser. Fjällvägen utgör också en vital länk för sjukvårdstransporter mot länssjukhusen i Gävle eller Östersund. Besöksnäringen har de senaste fem åren ökat dramatiskt. Det gäller både sommar- som vinterturism. Vilka känner t.ex. till att, mätt i antalet skiddagar har destinationerna i Härjedalsfjällen större omsättning än Åre! Det om något ger en föräning om vilka höga trafikvolymstoppas som inträffar under högsäsongerna. Sist men inte minst. Fjällvägen är en vacker väg, som går genom Hälsingland och

Härjedalen, med fagra Ljusnan som ständig följeslagare, där skog och kullar förbytts till snöklädda fjäll.

Dock är Fjällvägen ett olycksdrabbat stråk. Trafikolyckor inträffar frekvent och i många fall med dödlig utgång eller med svåra personskador som följd. Trafikvolymerna varierar men har mycket höga toppar under framförallt vinterns högsäsonger. Även i och omkring centrala Bollnäs uppstår höga trafikflöden. Kombinationen av arbetspendling, godstransporter och besöksnäring genererar höga trafikvolymerna med blandade fordonstyper, på en riksväg som idag inte är dimensionerad för att underlätta omkörningar. Detta skapar frustration i vägtransportsystemet, vilket medfört att Trafikverket vid senaste hastighetsöversynen sänkt medelhastigheten för hela Fjällvägen i kombination med ATK (Automatisk hastighetsövervakning).

### **Framtida Fjällvägen och behov av åtgärder**

Trafikprognoser (prognosår 2030) visar att både tung trafik, samt fordons- trafik kommer öka i framtiden. Några pendlingsrelationer kommer få ökad betydelse, både inom kommunen och interkommunalt. Det finns behov av att knyta stråkets kommuner och dess tätorter närmare varandra, men även minska de tidsmässiga avstånden mot regionens största arbetsmarknad Gävle.

Att sänka standarden på en flerfunktionell väg som Fjällvägen är inte optimalt, varken för de som bor, färdas eller är verksamma kring riksväg 83/84. Det bör med relativt små ekonomiska medel gå att få till en vägstandard och funktion som både skapar både bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Genom det underlagsmaterial och intervjuer som genomfördes inom Stråkanalysen, utkristalliserades ett vägavsnitt som extra problematiskt. Riksväg 83 sträckan Kilafors – Ljusdal. Åtgärder som bör underlätta framkomligheten och minimera olycksrisken för denna sträcka är bl.a. fler omkörningsfält, alternativt 2+1 väg, med eller utan mitträckesseparering.

Ibland behöver dock inte åtgärderna vara så omfattande. *“Thinking outside the box”* innebär för Stråkanalysens del att utföra åtgärder på sträckor som enligt Trafikverkets ekonomiska kalkyler motstrider detta, men som i ett större perspektiv genererar en samhällsnytta för hela regionen till följd av Fjällvägens mångfunktionallitet.

Sammanfattningsvis är den samhällsekonomiska kostnaden för att inventera och bedöma investeringar längs stråkets hela utbredning liten, i jämförelse med de samhällsförluster som riskeras att förloras då befolkningsutvecklingen (avvecklingen) fortsätter i negativ riktning. Å andra sidan spås en fortsatt hög tillväxt inom basnäringen turism, vars positiva effekter för regionen överväger den negativa befolkningsutvecklingen. För att det ska fortsätta vara verklighet, krävs ett framkomligt och trafiksäkert transportsystem och det är inte Fjällvägen idag. Det behövs åtgärder för att alla Fjällvägens funktioner ska

upprätthållas och det går att lösa genom gemensam handlingskraft, smarta investeringar, innovativa idéer och där det ibland kan vara klokt att inte bara tänka strikt matematiskt, utan även tänka "utanför lådan".

## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund och problembild

Projekt fjällvägen är ett samarbetsprojekt mellan fyra olika kommuner (Söderhamn, Bollnäs, Ljusdal och Härjedalen kommuner), samt näringslivet utmed riksväg 83/84, Tönnebro – Norska gränsen, som tillsammans med medfinansiärerna Destination Järvsö, Destination Vemdalen och Destination Funäsfjällen, har ambitionen att stimulera och bidra till en ökad regional utveckling. Satsningar på en framkomlig och trafiksäker infrastruktur och framförallt var vägåtgärder bäst behöver sättas in, är ett av de viktigaste prioriteringsmålen för projektet.

Vägstråket mellan Tönnebro – Norska gränsen, allmänt kallad Fjällvägen, fungerar idag som en interregional pulsåder. Flertalet större och mindre tätorter ligger klustrade längs Fjällvägen och i fjällvärlden finns några av Sveriges populäraste vinterdestinationer: Vemdalen, Funäsdalsfjällen och Lofsdalen. Järvzoo "Nordens Vildmarkspark", samt Järvsöbacken i Järvsö endast 3 timmars bilväg från Stockholm, är också mycket populära turistmål och Gävleborgs läns största turistdestination, med en på senare år konstant positivt växande besökskurva. Järvsöbacken var år 2012 en av Sveriges snabbast växande skidanläggningar. Vägstråket är också en vital länk för alla de åkeriföretag och näringsidkare, som verkar i regionen, med hundratals godstransporter dagligen, liksom för den stora mängden fritidstrafik. Riksväg 83/84 är med andra ord ett vägstråk med många olika funktioner, som måste anpassas efter och verka för en regional utveckling.

Besöksnäring, turism, näringsliv, samt arbets- och studiependling ställer höga krav på ett fungerande transportsystem, som både ska vara framkomligt och trafiksäkert. Idag är många delar av Fjällvägen eftersatt. Riksväg 83 sträckan Tönnebro – Ljusdal, räknas som en av Sveriges trafikfarligaste vägavsnitt. I en rapport från Svevia har Sveriges 55 farligaste vägar kartlagts, baserat utifrån antalet trafikolyckor – riksväg 83 var en av dessa. De höga trafikolyckstalen i kombination med ett slitet och eftersatt vägsystem, har medfört att Trafikverket vid senaste hastighetsöversynen, reducerat hastigheterna för större delen av Fjällvägen. Det medför en minskad framkomlighet för fordonstrafikanter, samtidigt som det skadar regionens konkurrenskraft och arbetsmarknadsfördelar, eftersom tid som resurs ökar. Minskad restid/körtid är ett av åkeriföretagens, destinationsbolagens, arbets- och studiependlarnas, samt övriga näringsidkares viktigaste incitament, för att vara med och konkurrera på lika villkor, både på den nationella som den



internationella marknaden. För att konkurrera på lika villkor krävs åtgärder i infrastruktursystemet.

## 1.2 Syfte med Stråkanalysen

Syftet med Stråkanalysen är att beskriva Fjällvägens funktion och tydliggöra betydelsen för näringslivet och de boende längs stråket och hur den påverkar näringslivsutveckling, sysselsättning och tillväxt. Analysen belyser dagens situation men ger även en utvecklingsbild över tiden. Syftet är att arbeta fram gemensamma strategier för stråket, samt att få ett bra faktaunderlag till handlingsplaner och prioriteringar i kommande länstransportplaner och åtgärdsprogram. Det handlar om att tydliggöra vägstråkets brister, med fokus på framkomlighet och trafiksäkerhet, med en vision om regional hållbar tillväxt.

Stråkanalysens skall fungera som underlag i kommande brist- och åtgärdsplanering för det befintliga vägtransportsystemet. Rapporten ska vara en del i de lokala och regionala utvecklingsmålen och verka för en ekonomisk, social och miljömässig hållbar regionsförstoring.

Projekt Fjällvägens syfte är att "stärka och kvalitetssäkra området tillväxt, attraktionskraft och konkurrenskraft genom förbättrad och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan.

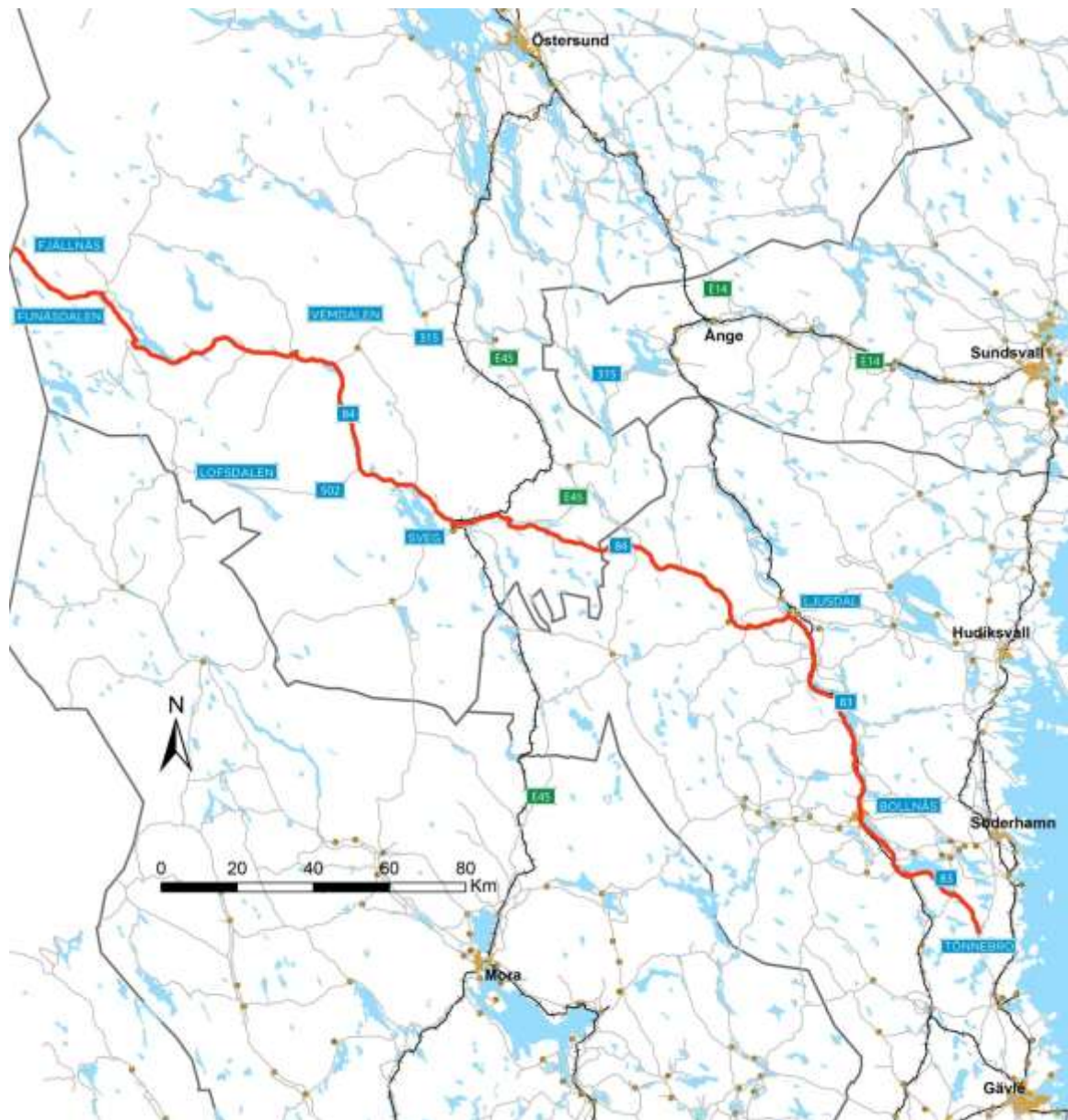
## 2. Metod

Stråkanalys Projekt Fjällvägen upphandlades i februari och Ramböll Sverige AB fick uppdraget att ta fram Stråkanalysen. För att strukturera arbetet delades kapitelstrukturen in i olika faser vilka behandlar, bakgrund och syfte, målbilder, nulägesbeskrivning, framtida funktion, brister, förslag på åtgärder, samt samhällsekonomi. Underlag hämtades bl.a. från myndigheters och organisationers hemsidor och publikationer, samt från yttranden, skrivelser och motioner. För att öka kunskapen om hur näringsidkare och destinationsbolag upplever riksväg 83/84:s funktion idag och vilka önskemål de har på transportsystemets framtida funktion, genomfördes sex telefonintervjuer, med på förhand utvalda personer, vilka representerade intervjuade företag/bolag.

Grundtanken från början var att dela upp sträckan Tönnebro – Norska gränsen i fyra olika etapper. Till följd av projektets övergripande natur har det varit svårt. Läsaren finner en mer länsbaserad geografisk uppdelning, samt en tydlig uppdelning mellan riksväg 83 och riksväg 84, där sådan särredovisning är relevant.

### 3. Geografisk avgränsning och karaktär

Stråkanalysen omfattar riksväg 83/84, Tönnebro – Norska gränsen och berör Söderhamn, Bollnäs och Ljusdal kommuner inom Gävleborgs län, samt Härjedalens kommun i Jämtlands län. Längs stråket finns flertalet större och mindre tätorter, samt ett antal populära vinter- och sommar-destinationer. Stora delar av sträckan löper genom vackra och natursköna Ljusnandalen och väster om Sveg övergår landskapet allt mer i låg- och högfjällskaraktär.



Figur 3-1. Fjällvägen sträcker sig mellan Tönnebro och Norska gränsen (se rödmarkerad sträcka i figuren). Sträckan utgörs av två riksvägar. Riksväg 83 delen mellan Tönnebro – Ljusdal, samt riksväg 84 delen mellan Ljusdal – Norska gränsen. Längs stråket finns flertalet större och mindre tätorter, samt flertalet populära vinter- och sommardestinationer.

## 4. Övergripande målbilder

### 4.1 Projekt Fjällvägens målsättningar

Projekt fjällvägens övergripande mål är en "regional och interregional samverkan som leder till ökad utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning genom en förbättrad infrastruktur". För att nå målet har projekt Fjällvägens arbetsgrupp arbetat fram en handlingsplan med strategiska mål, inom bland annat näringsliv, vägåtgärder och marknadsföring/information. Detta dokument kommer utgöra ett viktigt underlag i att uppfylla kriterierna i handlingsplanen.

### 4.2 Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning, för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad trafiksäkerhet.

### 4.3 Regionala utvecklingsmål

Målet för den regionala utvecklingspolitiken är väl fungerande och hållbara arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet. Vägledande för den regionala utvecklingspolitiken inom EU är "Europa 2020" som är EU:s tioårsstrategi för tillväxt.

#### 4.3.1 Regionala mål – Gävleborgs län

##### **Regional utvecklingsstrategi (RUS) Gävleborg 2013 – 2020**

Region Gävleborg har nyligen antagit "Nya möjligheter - Regional utvecklingsstrategi för Gävleborg 2013-2020". Den regionala utvecklingsstrategin innehåller tre målområden. Målområdet "Tillgängliga miljöer" handlar om möjligheten att ta del av arbete, studier, fritid, välfärd och service i alla delar av Gävleborg. Där sägs att infrastrukturen ska vara ett medel för att nå nya marknader, utbildning, fritid och arbete. Den ska stärka flödet av personer, varor, idéer och tjänster på ett hållbart sätt.

##### **Regionalt infrastrukturprogram med systemanalys för Gävleborg**

Region Gävleborg antog den 31 maj 2013 det regionala infrastrukturprogrammet för Gävleborg. Det regionala infrastrukturprogrammet ska främst

ses som ett långsiktigt strategiskt dokument, där sysselsättning- och näringslivsutveckling är starkt kopplad till transportsystemets funktion och utformning. Som ett av de fem mest angelägnaste stråken i Gävleborg lyfts stråken riksväg 68, riksväg 83, Norra stambanan och godstråket genom Bergslagen fram. Även stråket riksväg 84 (Hudiksvall – Ljusdal – Härjedalen/Jämtland) lyfts fram som ett av de fem prioriterade stråken.

### **Länstransportplan Gävleborg 2010 – 2021**

Länsplan för regional transportinfrastruktur har fokus på att uppfylla nationella mål samt de regionala målen för Gävleborg och erbjuda väl fungerande transportmöjligheter och kommunikationer för företag och människor i länet. På så sätt bidrar länsplanen till att uppfylla det regionala utvecklingsmålet om ökad befolkningstillväxt.

### **Regional Trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2013 – 2015**

Politiska mål i Landstinget Gävleborg för regional kollektivtrafik mandatperioden 2011 – 2014 är:

- Kollektivtrafik utgör en större andel av trafikvolymen
- Allt mer arbets- och studiependling sker med kollektiva färdmedel
- Tillsammans med omgivande län underlätta länsöverskridande resande.

Utöver de politiska målen har Landstinget gjort strategiska val, genom att satsa på och prioritera regional kollektivtrafik i:

- Starka pendlingsstråk
- Områden där kollektivtrafik kan vara ett förstahandsval
- Stråk som bidrar till en funktionell arbetsmarknad

Starka pendlingsstråk definieras som ett stråk med trafik under alla veckans dagar. Det innebär täta turer med linjetrafik, både med buss och tåg.

#### 4.3.2 Regionala mål – Jämtlands län

##### **Regional utvecklingsstrategi (RUS) Jämtlands län 2013 – 2020**

Det finns ett antal övergripande mål för Jämtlands län. De är baserade utifrån förutsättningen att människor ska kunna bo och leva ett bra liv i länet. Nedan redovisas ett urval av dessa med koppling till Stråkanalysens mål och syfte:

- En god service kan erbjudas alla invånare.
- Förbättrade kommunikationer överbygger de långa avstånden.
- Fler personer är i arbete idag.
- Fler personer besöker vårt län.
- Fler företag säljer på en marknad utanför länet.

##### **Regional systemanalys 2010 - 2020**

De fyra Länsstyrelserna i Norrlandsläna (Norrbottnen, Västerbottnen, Västernorrland och Jämtland), har gemensamt tagit fram en regional systemanalys med länens gemensamma målbild för regionen vilka är:

- Regionen ska vidmakthålla och vidareutveckla långsiktig hållbar tillväxt med väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- Näringslivet ska vara fortsatt konkurrenskraftigt. Basnäringarnas bidrag till Sveriges och övriga EU:s ekonomi ska bibehålla och utvecklas. Näringslivet behöver differentieras och dess framtidsinriktning behöver stärkas genom tryggad kompetensförsörjning, forskning, utveckling och högkompetenta tjänsteföretag.
- Besöksnäringen ska attrahera människor såväl inom länen, som nationellt och internationellt, samt bidra till differentierade arbetsmarknader och en i breda avseenden intressant region och god närmiljö för alla i samhället.
- Livsmiljön ska utvecklas genom bred attraktivitet, bättre hälsa och livskvalitet, samt minskad miljöpåverkan.

##### **Länstransportplan Jämtlands län 2010 – 2021**

I denna finns de nationella målen, samt mål från den regionala systemanalysen.

## Regional Trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län 2013 – 2015

Det övergripande målet är hämtat från Regional utvecklingsstrategi RUS:

- Förbättrade kommunikationer överbygger de långa avstånden.

Det är en målbild för år 2020 där en god infrastruktur, samt bra kommunikationer av olika slag, ska vara ett verktyg till att överbygga de långa avstånden, då Jämtlands län (Härjedalen), ligger långt från de stora marknaderna. Transportsystemet ska vara lättillgängligt för besökare och underlätta företagens behov, samt ge goda arbets- och studiependlingsmöjligheter för män och kvinnor i alla åldrar.

### 4.4 Kommunala mål

#### Söderhamns kommun

Inriktningsmålen är de politiskt uppsatta mål som kommunens verksamheter arbetar efter under mandatperioden 2012 - 15. Målen ska utveckla och leda Söderhamn i linje med dess vision och dess varumärke. Söderhamns inriktningsmål:

- Attraktiv skärgårdskommun
- Flexibelt lärande
- Bättre företagsklimat
- Nöjda brukare
- Långsiktigt hållbart samhälle
- Utveckling av infrastrukturen

#### Bollnäs kommun

Vision 2020: En hållbar utveckling med tillväxt och goda möjligheter till utbildning och arbete. Vi har ett jämställt och miljöanpassat samhälle präglad av trygghet, demokratiska värderingar, mångfald, upplevelser och framtidstro.

Kommunen har ett antal mål som pekar mot bl.a Fjällvägen:

- God folkhälsa med nöjda och engagerade medborgare, vilket kan innefatta satsningar på gång- och cykelnät, framkomliga och trafiksäkra vägar.
- Bra infrastruktur i hela kommunen, tillgång till högre utbildning och gott företagsklimat.

I kommunens näringslivspolitiska program står det att besöksnäringen/ turismen ska utvecklas i hela kommunen.

**Ljusdals kommun**

Ljusdals kommun har som övergripande mål att vara Hälsinglands attraktivaste kommun med en positiv befolkningsutveckling.

Det ska uppnås genom särskilt fokus på områdena arbete/näringsliv, utbildning, fritid/kultur/folkhälsa och boende/miljö. En målmedveten styrning av kommunen mot hållbar utveckling ska bidra till detta och med kunnig och engagerad personal samverkar vi brett inom kommunen och med externa parter.

**Härjedalens kommun**

Målbilden för Härjedalens kommun beskrivs som:

- Goda utbildningsmöjligheter för alla.
- Ett rikt kultur- och fritidsliv som attraherar alla. Kulturlivet skall präglas av tradition, nutid och mångfald.
- En trygg omsorg där människan är i centrum.
- Den kommunala servicen skall vara effektiv, flexibel och av hög kvalitet.
- Kommunen ska arbeta öppet, tydligt och med hög delaktighet.
- Kommunen och näringslivet skall samverka. Aktiva insatser skall göras för att stimulera till nyetableringar samt utveckling av befintliga företag.
- Kommunen skall ständigt arbeta för bättre infrastruktur.
- Kommunen skall växa - flera skall flytta in än ut.
- Kommunen skall leva upp till lagreglerna för God ekonomiska hushållning.

#### 4.5 Sammanfattning av målbilder som stödjer Fjällvägen

Med utgångspunkt från de nationella, regionala och kommunala utvecklingsmålen, har dessa mål som stöd för utveckling av Fjällvägen identifierats:

- Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning, för medborgare och näringsliv i hela landet, samt utifrån Trafikverkets nollvision: Inga döds- eller allvarliga personskador till följd av trafikolyckor.
- Besöksnäringens betydelse i regionen ska tas till vara. Både vad gäller nationella och internationella besökare. Turism och besöksnäring skapar arbetstillfällen och ökar sysselsättningen.
- Fjällvägens funktion som vitalt stråk, innebär en länk mellan flera arbetsmarknadsregioner, vilka kan dra fördelar av varandra och på så sätt skapa en gemensam ekonomisk motor, för samtliga regioner.
- Fjällvägen är ett starkt stråk, vilket innebär satsningar på ett väl utbyggt, tillgängligt och tur-tätt kollektivtrafiknät och som bidrar till en funktionell arbetsmarknad.
- Förbättrade kommunikationer överbygger de långa avstånden. Satsning på infrastruktur är något som samtliga kommuner lyfter fram i sina strategiska mål. För kommunerna längs Fjällvägen kan riksväg 83/84 framtida standard, få en avgörande betydelse för kommunens utveckling.



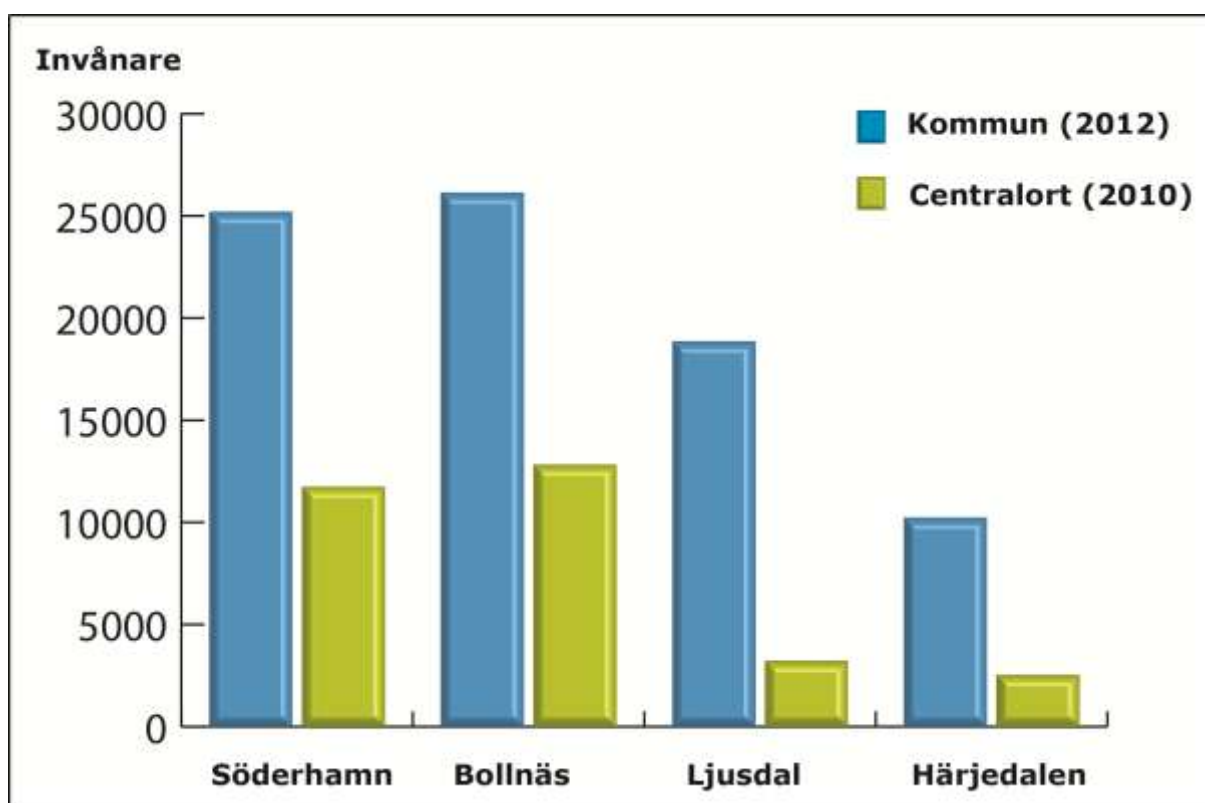
## 5. Fjällvägens funktion idag

### 5.1 Befolkning och demografi

#### 5.1.1 Befolkningsutveckling

Den senaste mätningen över antalet invånare per län som genomfördes av Statistiska Centralbyrån (SCB), är från år 2010. Gävleborgs län hade då en befolkning på 276 508 invånare, där Gävle kommun stod för 35 procent av totalen. Jämtlands län hade år 2010 totalt 126 691 invånare, där Östersund kommun stod för 47 procent av totalen.

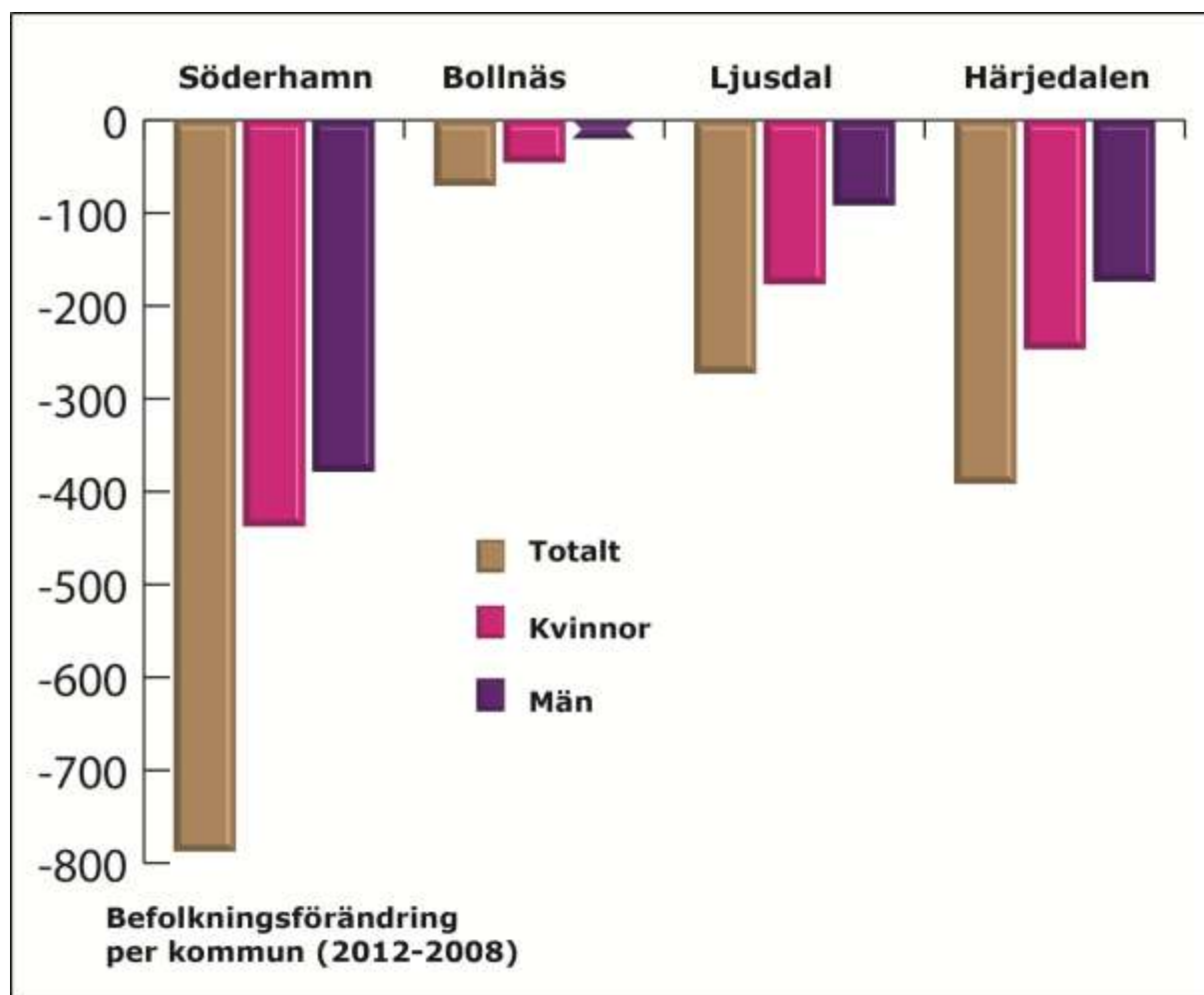
I Figur 5-1 visas både den totala befolkningens mängd inom varje kommun längs Fjällvägen, samt invånarantalet för varje kommuns kommuncentra/centralort.



Figur 5-1. Det totala antalet kommuninvånare per kommun och centralort. Källa: SCB bearbetad av Ramböll Sverige AB

Söderhamn och Bollnäs har flest invånare, samtidigt som centralorterna står för knappt hälften av kommunens invånarantal. Ljusdal och Härjedalen kommuner har färre invånare än ovan nämnda och likaså har kommunernas båda centralorter Ljusdal och Sveg, ett invånarantal motsvarande 1/3 till 1/4 av kommunens totala befolkning.

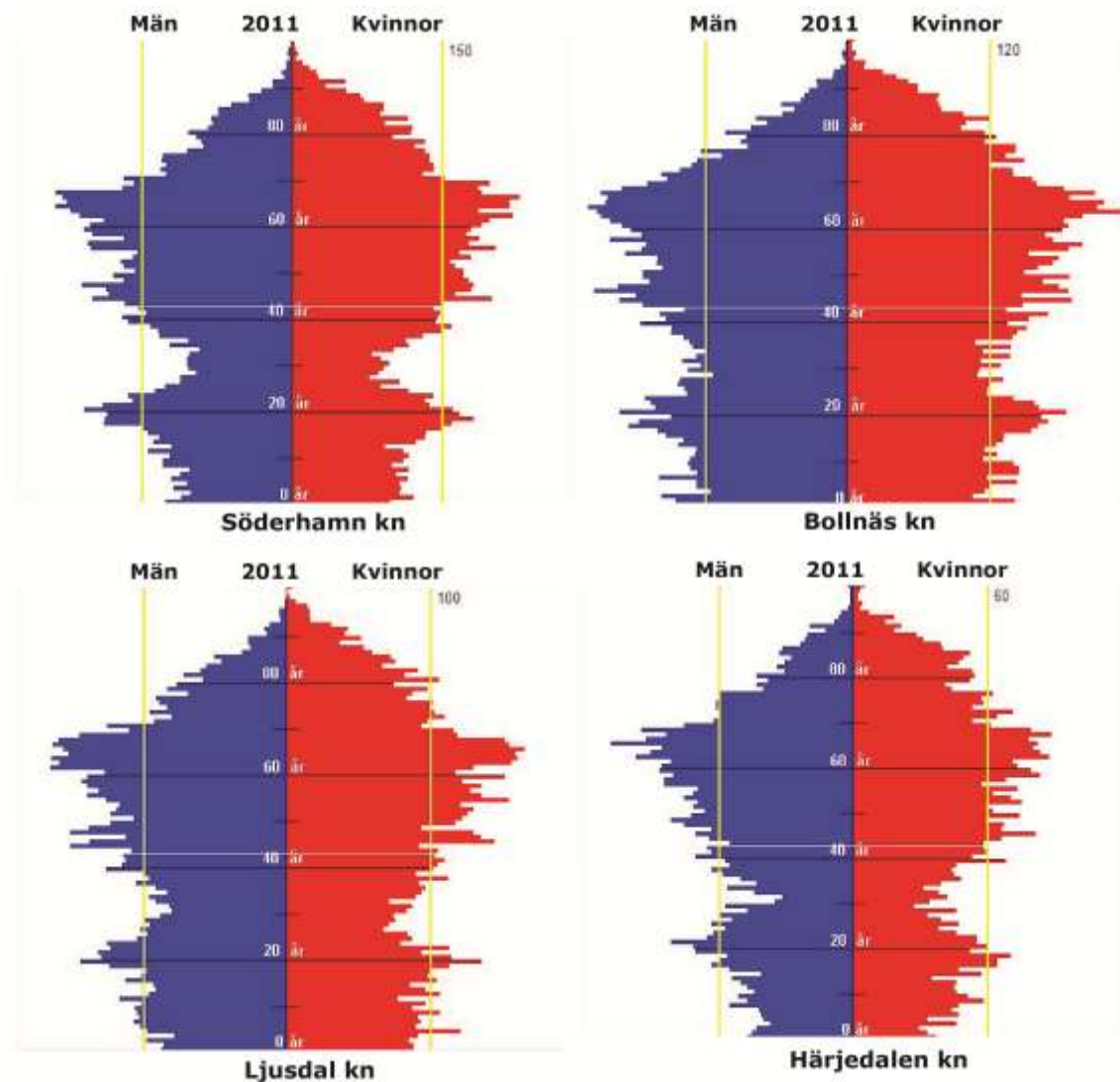
Mellan åren 2008 och 2012 har befolkningsutvecklingen i samtliga fyra kommuner varit negativ, vilket också gäller för båda könen (se figur 5-2). Störst befolkningstapp har Söderhamns kommun, som minskat med knappt 800 invånare och minst befolkningstapp har Bollnäs kommun. I samtliga fyra kommuner har andelen kvinnor minskat mer än andelen män och i Ljusdal kommun är skillnaden mellan könen nästan dubbelt så stor.



Figur 5-2. Befolkningsförändring 2008-2012, per kommun och kön. Källa SCB, bearbetad av Ramböll Sverige AB

### 5.1.2 Demografi

Kommunernas demografiska förhållanden framgår av figur 5-3. Figurerna är hämtade från SCB och senaste data är från år 2011. En tydlig tendens för samtliga kommuner är den stora delen 40-talister, som syns i intervallet över 60-årsstrecket. 1990-talets babyboom kan också urskiljas. Andelen barn och ungdomar är få och har stadigt minskat de senaste åren, vilket medför en allt mer åldrande befolkningsutveckling. Undantaget är Bollnäs kommun, som har en större bas barn och ungdomar än övriga kommuner längs Fjällvägen.

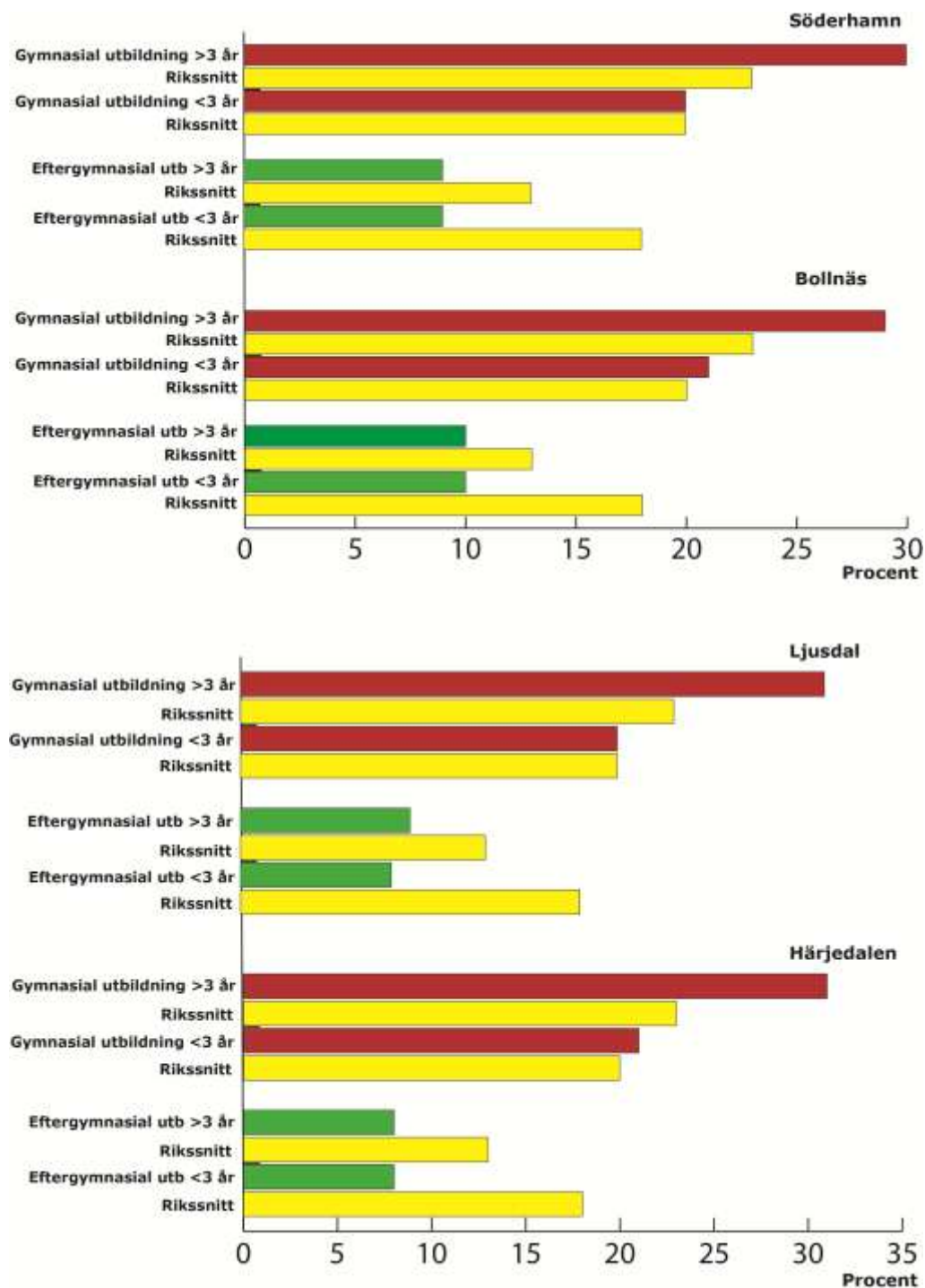


Figur 5-3. Demografiska förhållanden för samtliga kommuner längs Fjällvägen (2011). Källa: SCB.

### 5.1.3 Utbildningsnivåer

Utbildningsnivån i kommunerna relaterade till kommunens totala invånarantal ligger på ungefär samma nivå inom varje kommun. Figur 5-4 är indelad i två huvudkategorier: Gymnasial utbildning och Eftergymnasial utbildning. Varje huvudkategori är i sin tur indelad i två underkategorier. Data är baserad utifrån befolkningen 2011, 16 år och äldre.

På nästa sida i figur 5-4 finns en sammanställning över utbildningsnivåerna i de fyra kommunerna längs Fjällvägen. För kategorierna inom gymnasial utbildning mindre eller mer än tre år, ligger samtliga kommuner nära riksnittet. Den procentuella andelen med eftergymnasial utbildning ligger en bit under riksnittet, vilket gäller för samtliga kommuner.



Figur 5-4. Högsta utbildningsnivå per kommun. Källa: SCB bearbetad av Ramböll Sverige AB

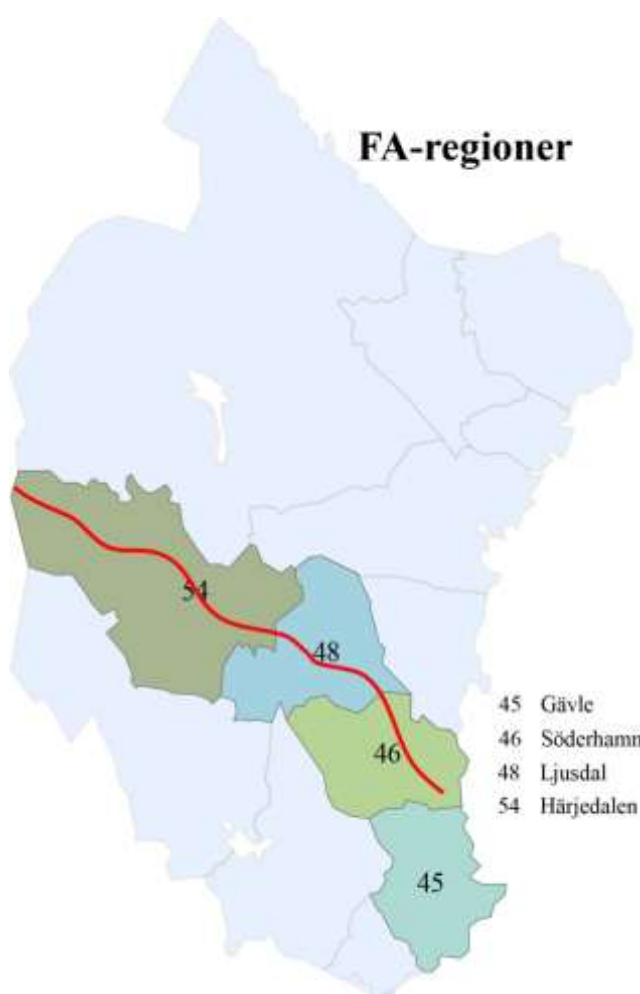
Det finns totalt nio gymnasieskolor längs Fjällvägen. Söderhamn har en kommunal gymnasieskola och Bollnäs fem (en kommunal- samt fyra friskolor), med som flest 800 elever. Tre av de fyra friskolorna i Bollnäs är naturbruksgymnasier. Ljusdal kommun har två gymnasieskolor. En kommunal skola med ca 600 elever, samt en friskola med knappt 60 elever, båda i centrala Ljusdal. I Sveg och Härjedalens kommun finns en gymnasieskola

med ca 330 elever. Detta är också ett av Sveriges nationella skidgymnasium, där eleverna utövar längdskidåkning och skidskytte.

## 5.2 Arbetsmarknad och sysselsättning

### 5.2.1 Funktionella analysregioner och arbetsmarknad

Tillväxtverket har delat in Sverige i 72 FA-regioner (funktionella analysregioner). "En FA-region är en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra allt för tidsödande resor". En FA-region kan bestå av flera olika kommuner. Alla med den gemensamma nämnaren att de är självförsörjande vad gäller arbetstillfällen. Indelningen är starkt baserad utifrån prognoser för arbetspendling över kommungränserna.



Vägstråket Fjällvägen berörs av fyra FA-regioner: Söderhamn, Ljusdal, Härjedalen och Gävle. Gävle berörs inte direkt av Fjällvägenstråket, men anses på grund av sin funktion som mycket viktigt arbets- och utbildningscentra, spela en viktig roll för Fjällvägens fortsatta utvecklingspotential. Bollnäs, Ovanåkers, respektive Söderhamns kommun tillhör samma FA-region, nr 46 "Söderhamn". Det speciella med FA-region 46 är att den i sin tur blivit indelad i delregioner, 46a (Söderhamn) och 46b (Bollnäs). Anledningen är att det ibland kan finnas flera fungerande delarbetsmarknader inom samma FA-region och som inte är kopplade till hela FA-regionen, utan endast till en gemensam central del av FA-regionen. Samtidigt så kan andra faktorer

t.ex. befolknings-utveckling, pendlingsströmmar, sysselsättning och arbetslöshet få konsekvenser för vilken kommun som hamnar i fokus. Sedan år 2005 då Tillväxtverket delade in Sverige i 72 FA-regioner, har Bollnäs kommun "vuxit om" Söderhamns kommun, både befolkningsmässigt och räknat i pendlingsvolym. Sådana förändringar påverkar FA-regionens status, samtidigt som det kan leda till omlokalisering av resurser bl.a. vilka vägstråk som bör prioriteras i förhållande till regionens/kommunens

utvecklingspotential. Fjällvägen har också ett aktivt utbyte med FA-regionerna längs med Europaväg 45, framförallt Berg och Östersund kommuner. I stråket mellan Sveg – Åsarna – Svenstavik – Östersund, sker dagligen ett stort utbyte av varor och tjänster mellan regionerna.

Funktionella analysregioner är viktiga eftersom de utgör en stor del av regionens efterfrågade humankapital och en resursbas från vilket företag rekryterar arbetskraft. De utgör också underlag för var framtida utvecklingsinsatser och åtgärder t.ex. inom infrastruktur ska sättas in.

### 5.2.2 Sysselsättning

Tabell 5.2-1 illustrerar sysselsatta 15-74 år, räknat i 1000-tal efter region, anknytningsgrad till arbetsmarknaden, kön och år. Tabellerna visar sysselsättningsutvecklingen i Gävleborg respektive Jämtlands län mellan åren 2010-2012, samt anställningsform.

Tabell 5.2-1 Andelen sysselsatta efter kön och år, räknat i 1000-tal efter region och anknytningsgrad till arbetsmarknad.

			2010	2011	2012
Gävleborgs län	fast anställda	män	50	50,5	48,5
		kvinnor	46,6	45,8	44,9
		totalt	96,6	96,3	93,4
	tidsbegränsat anställda	män	8,6	8,7	9,3
		kvinnor	10,4	10,9	10,2
		totalt	19	19,7	19,5
	företagare + medhj hushållsmedlem	män	10,7	11,6	10,8
		kvinnor	4,2	3,7	3,6
		totalt	14,8	15,2	14,4
	sysselsatta totalt	män	69,3	70,8	68,7
		kvinnor	61,2	60,4	58,6
		totalt	130,5	131,2	127,3
Jämtlands län	fast anställda	män	21,6	21,4	21,3
		kvinnor	19,6	20,5	20,4
		totalt	41,2	41,9	41,7
	tidsbegränsat anställda	män	5,7	6	4,6
		kvinnor	5,5	4,9	4,8
		totalt	11,3	10,9	9,3
	företagare + medhj hushållsmedlem	män	5,6	6,3	6,8
		kvinnor	2,2	1,9	2
		totalt	7,8	8,3	8,9
	sysselsatta totalt	män	32,9	33,6	32,7
		kvinnor	27,3	27,4	27,2
		totalt	60,2	61	59,9

### 5.2.3 Stimulera näringslivet på lokal nivå

Söderhamns kommun verkar för ökat entreprenörskap och långsiktig framförhållning. Kommunen satsar också stort på ett hållbart samhälle, där förutsättningar till att resa miljövänligt både kort och långt premieras.

Bollnäs kommun har tagit fram ett Näringslivspolitiskt program för perioden 2013-2018. Kommunen förväntar sig en långsiktig stabil tillväxt, med en gränsöverskridande samverkan, vilken ska lägga grunden till ett samhälle där individen är i centrum och ett näringsliv som genererar ekonomisk och sysselsättningsmässig tillväxt. För att lyckas krävs ett väl utvecklat infrastrukturnät, med mycket goda kommunikationsmöjligheter. Snabba och säkra resor ska vara ledord i det fortsatta arbetet, både avseende väg- som järnvägstrafik. Bollnäs kommun ska arbeta för att underlätta arbetspendling och möjliggöra för snabbare och säkrare trafikflöden, vilket förespås leda till att fler vill bosätta sig både permanent och temporärt (fritidsboende) i kommunen.

År 2011 utsåg Svenskt Näringsliv Ljusdals kommun till Gävleborgs mest företagsamma kommun. T.ex. är drygt 13 procent av den arbetsföra befolkningen i Ljusdals kommun ansvarig för ett företag jämfört med riksnivåns knappa 12 procent. NärLjus (Ljusdals kommuns näringslivspolitiska stiftelse), arbetar aktivt med att få fler individer att starta egna verksamheter, eller stötta redan befintliga företag, genom marknadsföring och kontaktnät. De senaste åren har näringslivsutvecklingen varit god, framförallt inom besöksnäring, tillverkningsindustrin och tjänstesektorn. Utbud på en framkomlig och bekväm infrastruktur är en gemensam fråga för flera företag i samma bransch, inte minst inom besöksnäringen.

Härjedalens kommun arbetar aktivt att tillsammans med näringslivet hitta lösningar för att optimera samverkan mellan företag, myndigheter, privatpersoner och andra intressenter. Näringslivet i Härjedalen vilar på Fem T:n; trä, turism, torv, tillverkningsindustri och tjänsteföretag.

### 5.2.4 Viktiga stråk och målpunkter

Fjällvägenstråket är inte bara en viktig länk för kommunerna i Jämtlands och Gävleborgs län, det är också en vital transportlänk till omkringliggande län, FA-regioner, städer och transportstråk, samt till större målpunkter.

#### Större interregionala och nationella stråk med koppling till Fjällvägen:

- Ljusdal – Bollnäs – Ockelbo – Gävle: Stråket knyter samman tre av Gävleborgs fyra FA-regioner och är grundstommen till att stärka funktionalitet för arbetsmarknads- och studiependling och därmed också gynna arbetsmarknadsutvidgning.
- Färila – Ljusdal – Delsbo – Hudiksvall: En viktig länk för bl.a. arbetspendling mellan Ljusdal och Hudiksvall, samt transitväg för fjällturism. Riksväg 84:s standard mellan Färila – Ljusdal, samt genomfart

Ljusdal ses som problematiska ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv.

- Gävle – Sandviken – Falun/Borlänge: Gävle hamns betydelse för framförallt skogsindustrins transporter är redan idag mycket stor och spås öka i framtiden. Samtidigt utvecklas Dalaregionen till följd av bl.a. en ökad aktivitet kring gruvnäringen.
- (Härjedalen) - Gävle – Uppsala – Mälardalen: Högskolan i Gävle, samt Uppsala universitet attraherar många ungdomar, vilka både bor permanent i städerna eller arbetspendlar. Marknaden i Mälardalen har till följd av närheten till Stockholm vuxit till ett ekonomiskt nav och skapat många arbetstillfällen. Samtidigt är Härjedalsfjällens skidorter ett populärt turistmål, bland boende i och kring Mälardalen.
- Härjedalen – E 45/Rv 84 – Göteborg (Västkusten): Turism från Västkusten med destination Vemdalen, Lofsdalen, eller Funäsdalsfjällen åker oftast via E45:an till Sveg och sedan vidare på riksväg 84.
- Riksväg 50/Länsväg 301 (Söderhamn-Bollnäs-Ovanåker): Ett starkt pendlingsstråk, men också viktig för näringslivets tunga transporter samt för fritidsturism mot Dalarna (Rättvik/Siljansbygden).

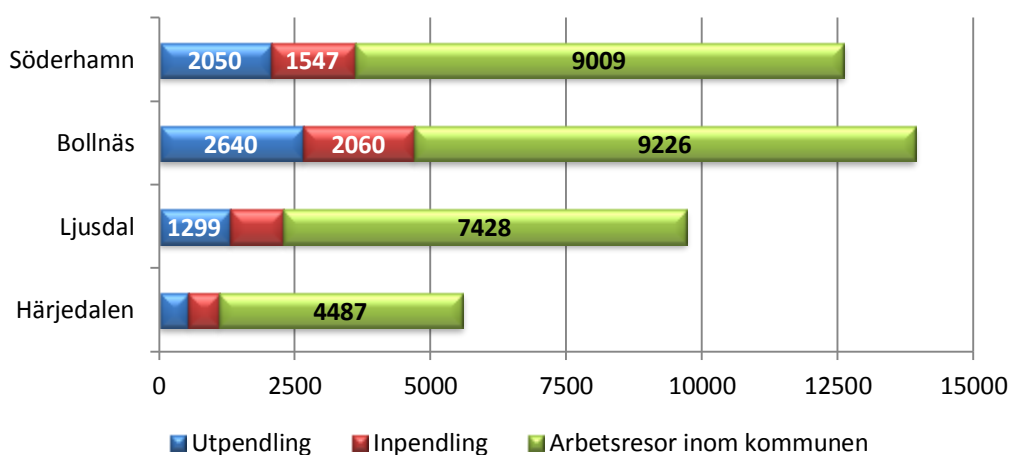
#### **Viktiga målpunkter:**

- Högskolan i Gävle, med intilliggande teknikpark: Nästan 15 000 studenter och drygt 700 anställda.
- Mittuniversitetet: Finns i både Östersund och Sundsvall, varav 3000 studenter i Östersund och ca 5000 i Sundsvall.
- Uppsala Universitet: Nordens äldsta universitet med drygt 40 000 studenter.
- Gävle hamn: Mellansveriges viktigaste hamn för godstransporter, som befinner sig i en expansiv fas i och med att hamnverksamheterna i Stockholm avvecklas.
- Länssjukhusen i Gävle respektive Östersund.
- Stockholm Arlanda Airport: Sveriges största internationella flygplats, drygt två timmars bilresa till Bollnäs, fem timmar till Vemdalsfjällen.
- Trondheim: Huvudort i Sör-Trøndelag fylke, med ca 170 000 invånare och även det ett stort utbildningscentra med ca 30 000 studenter, samt en viktig hamnstad.
- Stockholm: Med ett brett utbud inom alla samhällssektorer bara två timmar från Fjällvägenstråket.
- Röros: Centralort i Sör-Trøndelag fylke ca 50 km från Funäsdalen och ett av de första objekten som upptogs på UNESCO:s världsarvslista.



### 5.3 Pendlingsmönster

Den inomkommunala arbetspendlingen svarar för merparten av arbetsresorna i de berörda kommunerna. I framför allt Ljusdals kommun utgör riksväg 83/84 en viktig förbindelselänk för den lokala arbetspendlingen. Om än i mindre utsträckning gäller detta även för den inomkommunala pendlingen i Bollnäs kommun. Exempelvis arbetspendlar dagligen cirka 1 400 personer till och från Arbrå – varav cirka 90 procent använder riksväg 83. I Arbrå och Kilafors finns bland annat viktig industriverksamhet lokaliserad - Bruks, Kilafors industrier m.m. I Arbrå finns också Bollnäs kommuns näst största arbetsgivare, Fortum.

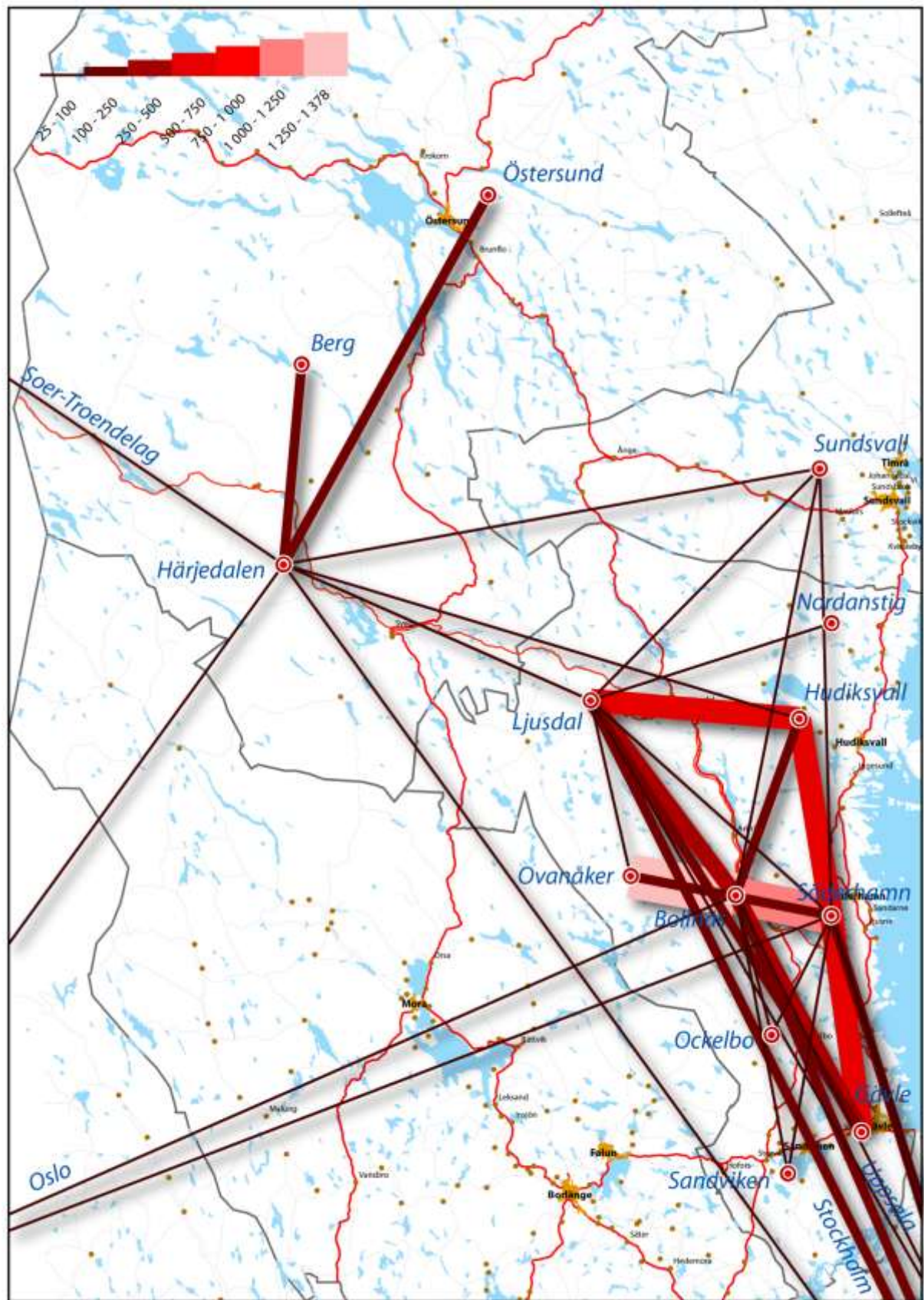


Figur 5-5 Arbetsresor till, från och inom de av stråket berörda kommunerna. Förvärvsarbetande befolkning 16+ år (år 2011) Inpendlingen i Ljusdal kommun är 979 personer och för Härjedalens kommun är ut- respektive inpendlingen 534/563. Källa: SCB

Pendlingsutbytet mellan de berörda kommunerna sker företrädesvis på andra vägar än utmed stråket för riksväg 83/84 (se figur 5-6). De största pendlingsflödena till och från Bollnäs kommun sker i huvudsak mellan tätorterna utmed riksväg 50, medan de största pendlingsflödena till och från Söderhamns kommun sker mellan tätorterna utmed riksväg 50 och E4.

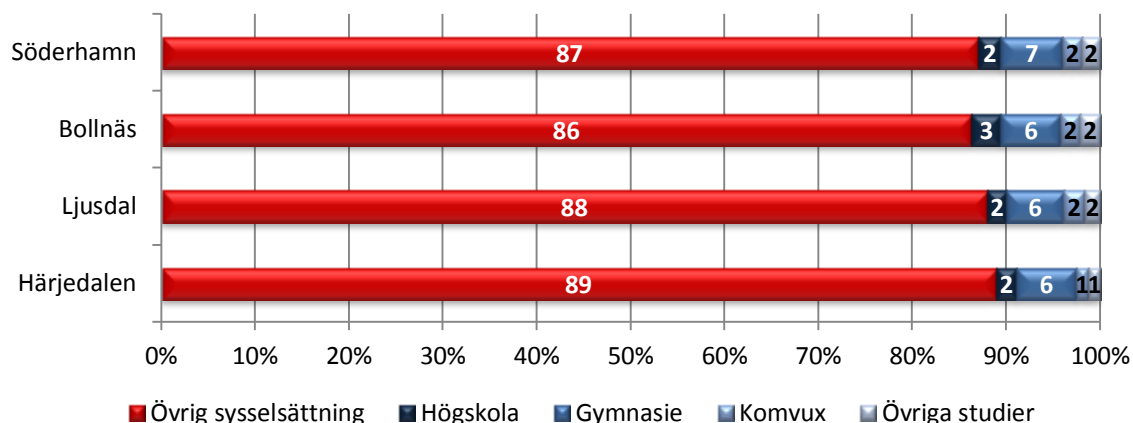
Arbetspendlingen till och från Ljusdals kommun sker i högre utsträckning utmed riksväg 83/84 än i övriga kommuner, främst i form av pendlingsutbyte med Bollnäs kommun, men även ner mot Gävle. Det största pendlingsutbytet sker dock med Hudiksvalls kommun.

Utmed riksväg 83/84 sker dessutom viss arbetspendling mellan Ljusdals kommun och Härjedalen, även om det rör sig om jämförelsevis små flöden. Arbetspendlingen till och från Härjedalens kommun sker företrädesvis norrut mot kommuner i Jämtland, främst Östersunds och Bergs kommuner. Det gränsöverskridande pendlingsutbytet är litet, ett drygt 30 tal personer bor i Härjedalen och arbetar i Norge.



Figur 5-6 Arbetspendling mellan kommuner. Pendlingsrelationer med färre än 25 arbetsresor visas ej (år 2011). Källa SCB.

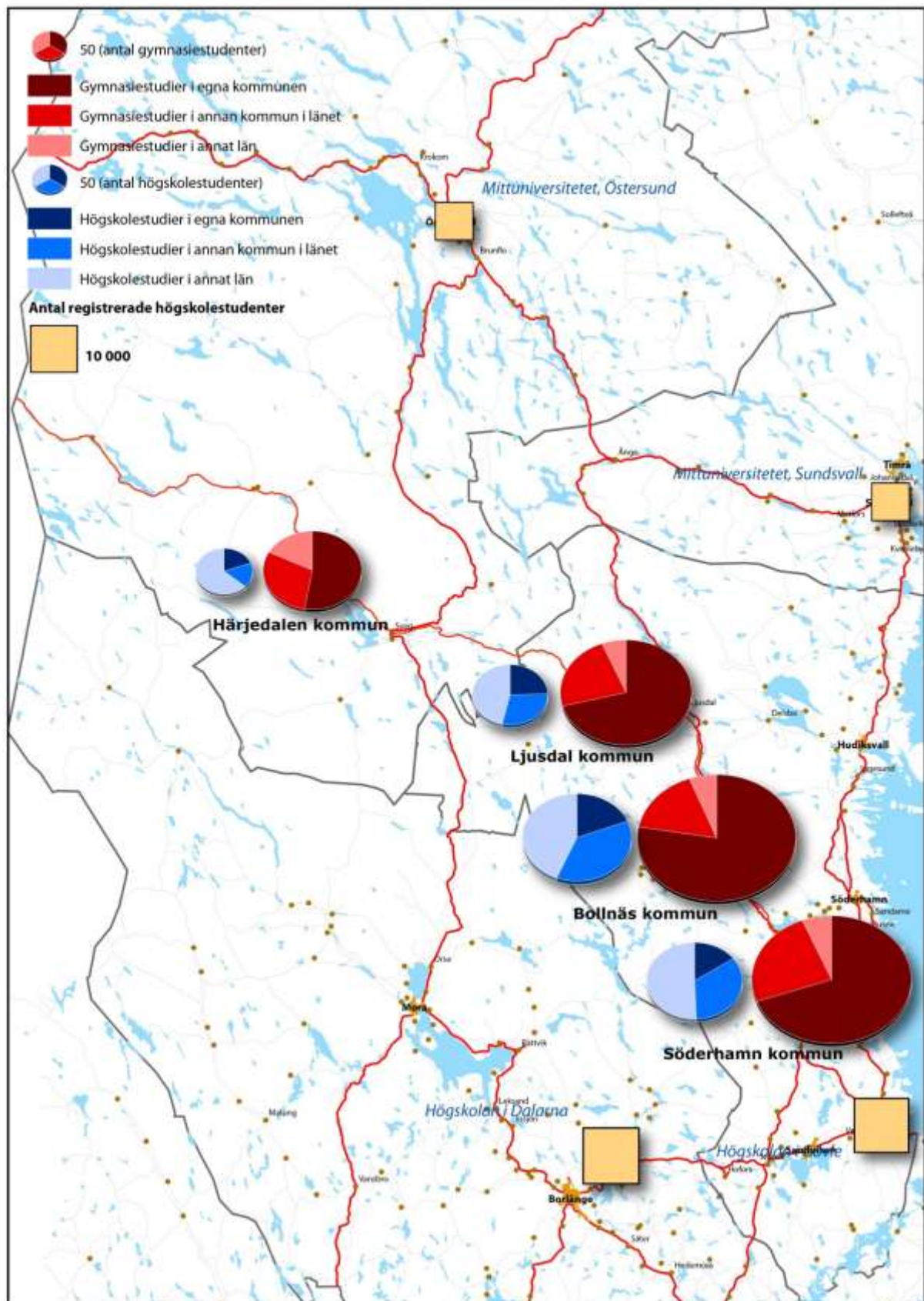
Mellan elva och fjorton procent av invånarna i åldrarna 16-64 år i de berörda kommunerna är studerande (se figur 5-7).



Figur 5-7 Studerande som andel av total befolkning (16-64 år), fördelad på olika studietyper (år 2011). Källa: SCB

Gymnasiestuderande erbjuds utbildning i centralorten i respektive kommun, vilket samtidigt innebär att en stor andel av denna grupp studenter går i skola inom den egna kommunen. I Härjedalens kommun reser dock knappt hälften av gymnasieeleverna till en skola i en annan kommun.

Mellan två och tre procent av 15-65-åringarna i de berörda kommunerna studerar på högskola. Merparten av dem studerar i ett annat län än där de är folkbokförda. Huruvida de reser mellan folkbokföringsorten och studieorten regelbundet eller om de studerar på distans, framgår inte av tillgänglig statistik.



Figur 5-8 Studiependling i kommunerna utmed stråket. Symbolstorleken är proportionerlig mot antal studerande i kommunerna resp antal registrerade studenter på högskoleorterna (år 2011). Källa SCB

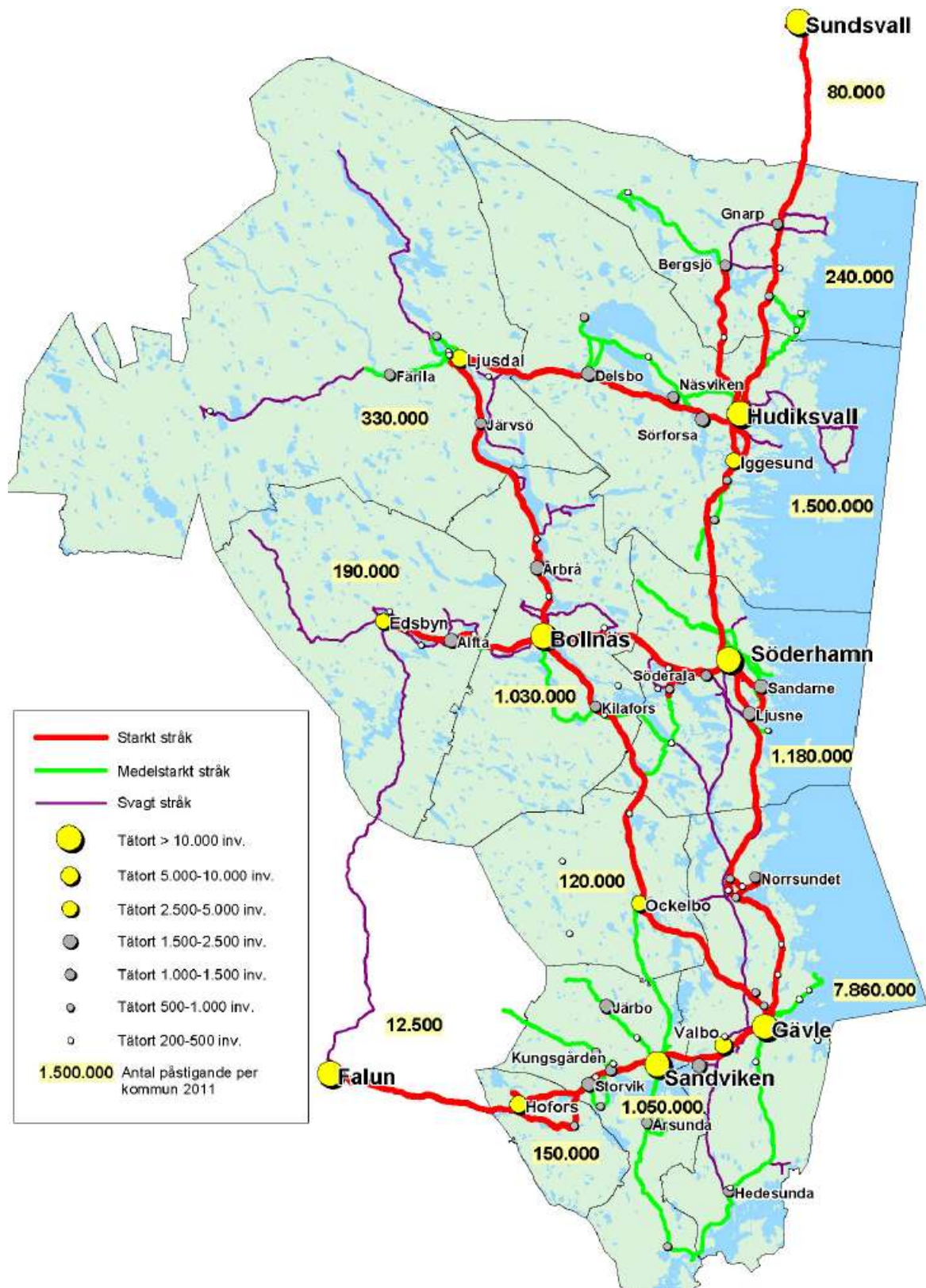
#### **5.4 Kollektivtrafik och bytespunkter**

För att uppnå de transportpolitiska målen, och även regionala och lokala mål kopplade till tillgänglighet och hållbarhet, så behöver kollektivtrafiken längs stråket utvecklas. I de regionala målen lyfts särskilt näringslivets behov av kompetensförsörjning fram som betydelsefullt och där ingår behovet av att kunna erbjuda attraktiva restider för såväl arbetspendling och tjänsteresor. I målbilden för Gävleborg är en av definitionerna för en funktionell arbetsmarknadsregion att restiden inte får överskrida 45-60 minuter för de så kallade kompletterande orterna längs ett antal prioriterade stråk där Fjällvägen utgör ett. För orter långt från dessa stråk är målet att eftersträva högst 100 minuters restid. Även ett bredare utbildningsutbud ska vara tillgängligt inom 45-60 minuters restid för huvuddelen av invånarna.

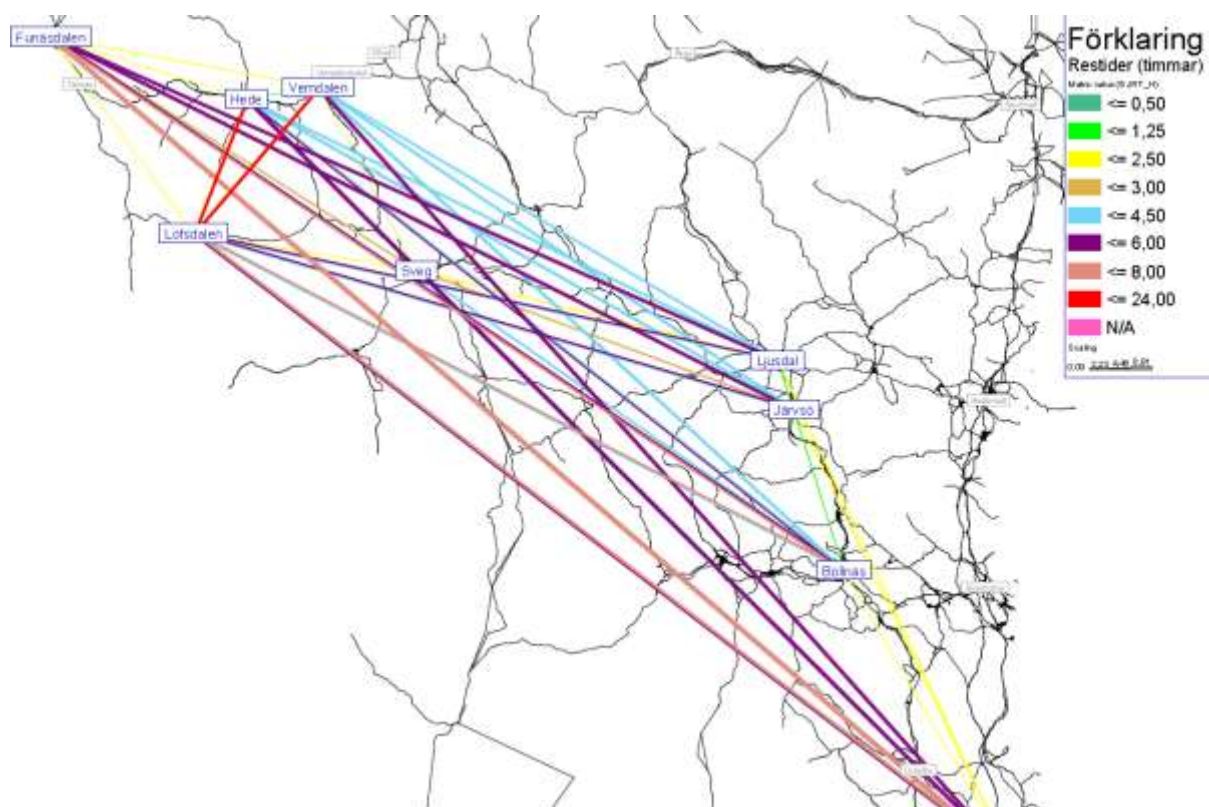
I de följande två avsnitten beskrivs först det kollektivtrafikutbud längs stråket som riktas till främst så kallade vardagsresor d.v.s. sådana som genomförs med någon sorts regelbundenhet och är högst 10 mil långa (främst arbetspendling, inköpsresor m.m.). Därefter beskrivs det utbud som erbjuds besökare till fjällvärlden från de främsta marknaderna för skidorterna i Syd- och Mellansverige.

##### **5.4.1 Utbud för vardagsresande**

Den övervägande delen av den interkommunala pendlingen sker i den södra delen av stråket, där den viktigaste inpendlingsorten är Gävle. Som visas i figur 5-9 samt (figur 5-12:5-14) nedan i detta avsnitt så är också kollektivtrafikutbudet störst i den södra delen, där även de snabbaste förbindelserna finns.



Figur 5-9 Stråkviss beskrivning av kollektivtrafiken i Gävleborgs län, där starka stråk har trafik under veckans alla dagar, medelstarka stråk har möjligheter till arbetspendling i högtrafiktid och -riktning medan svaga stråk enbart möjliggör skol- och/eller serviceresor. Från Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gävleborg.

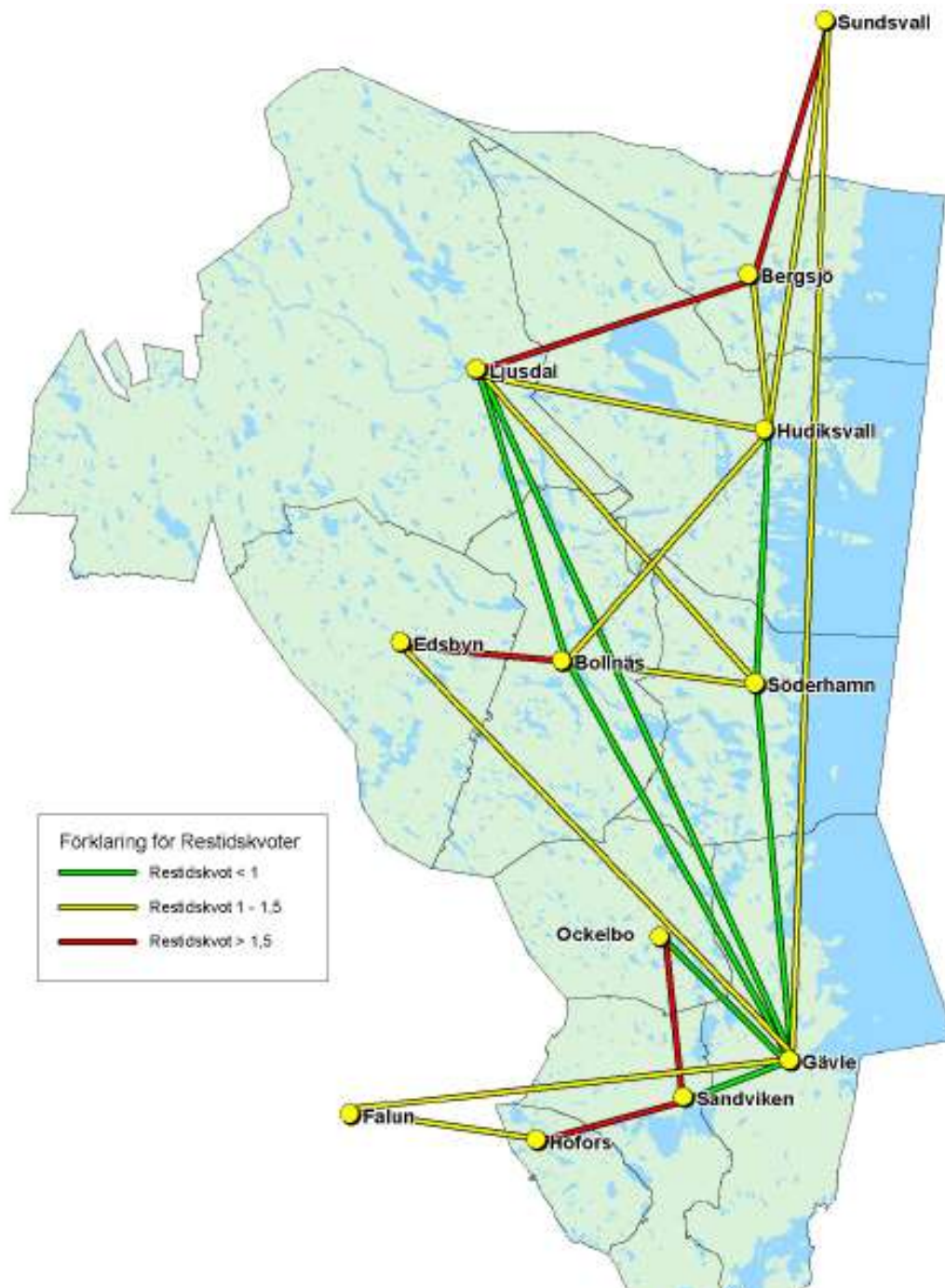


Figur 5-10 Genomsnittliga restider med kollektivtrafik i timmar mellan några orter längs Fjällvägen, vardagar måndag till fredag. Restider innefattar byten och väntetider vid byten.

I figur 5-10 visas genomsnittliga restider med kollektivtrafik under vardagar mellan de större orterna längs Fjällvägen. De förhållandevis kortaste restiderna är mellan orterna längs den södra delen – i Ljusnandalen. I övriga relationer är restiderna, inklusive byten, i många fall över fem timmar i åtminstone ena riktningen. I många relationer krävs dessutom mer än ett byte (gulmarkerade i tabell 5.4-1 nedan). Detta gäller relationer mellan orter i Ljusnandalen och Gävle och vintersportorterna bortom Sveg.

Tabell 5.4-1 Genomsnittligt antal byten vardagar mellan orterna

Från/till	Gävle	Bollnäs	Järvsö	Ljusdal	Hede	Sveg	Funäsdalen	Vemdalen	Lofsdalen
<b>Gävle</b>	0	0	0	0	2	1	2	2	3
<b>Bollnäs</b>	0	0	0	0	2	1	2	2	3
<b>Järvsö</b>	0	0	0	0	2	1	2	2	3
<b>Ljusdal</b>	0	0	0	0	1	0	1	1	2
<b>Hede</b>	2	2	2	1	0	0	0	0	1
<b>Sveg</b>	1	1	1	0	0	0	0	0	0
<b>Funäsdalen</b>	2	2	2	1	0	0	0	0	0
<b>Vemdalen</b>	2	2	2	1	0	0	0	0	1
<b>Lofsdalen</b>	2	2	2	1	1	1	0	1	0



Figur 5-11 Restidskvoten, restiden med kollektivtrafik (tåg eller buss) i förhållande till restiden med bil, på några sträckor mellan kommunhuvudorter i Gävleborgs län. Från Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gävleborg.

En jämförelse som Kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborg gjort för restider mellan bil och kollektivtrafik, visar även denna att det är längs X-tågslinjerna som restiderna med kollektivtrafik är som kortast, se figur 5-11.

X-tåget är det kollektiva transportmedel som har såväl störst utbud i de interkommunala relationerna som kortast restider. Antalet turer per vardag ligger kring 12 per riktning för X-tåget (se figur 5-12). Busstrafiken längs



Ljusnandalen i Bollnäs och Ljusdals kommuner är främst orienterad mot lokala resor, och de orter som inte trafikeras av X-tåget.

Trafiken bortom Färila i Ljusdals kommun är relativt begränsad med bara två dagliga turer per riktning vidare mot Sveg. Närmare Sveg ansluter linjer utmed väg E45 med 4-5 turer per riktning och vardag. Trafiken vidare västerut består vintertid av 2-3 turer per dag mot Lofsdalen och Hede. Hälften av trafiken vidare mot Tännäs och Funäsdalen går via Lofsdalen och övriga 1-2 turer per dag går via Hede (figur 5-14). Detta gäller bara den offentliga kollektivtrafiken – utöver denna finns expressbusstrafik, vilken beskrivs närmare i avsnitt 5.4.2 nedan.

Figur 5-12 Antal turer per vardag (dubbelturer) och riktning våren 2013, delen mellan Gävle och Bollnäs. Gröna linjer är buss och svarta tåg.



### Förklaring

- Fjällvägen sträckning
- Vagnät

### Kollektivtrafik buss

Antal turer per dag

- <5
- 6 - 20
- 21 - 35
- 36 - 60
- 61 <

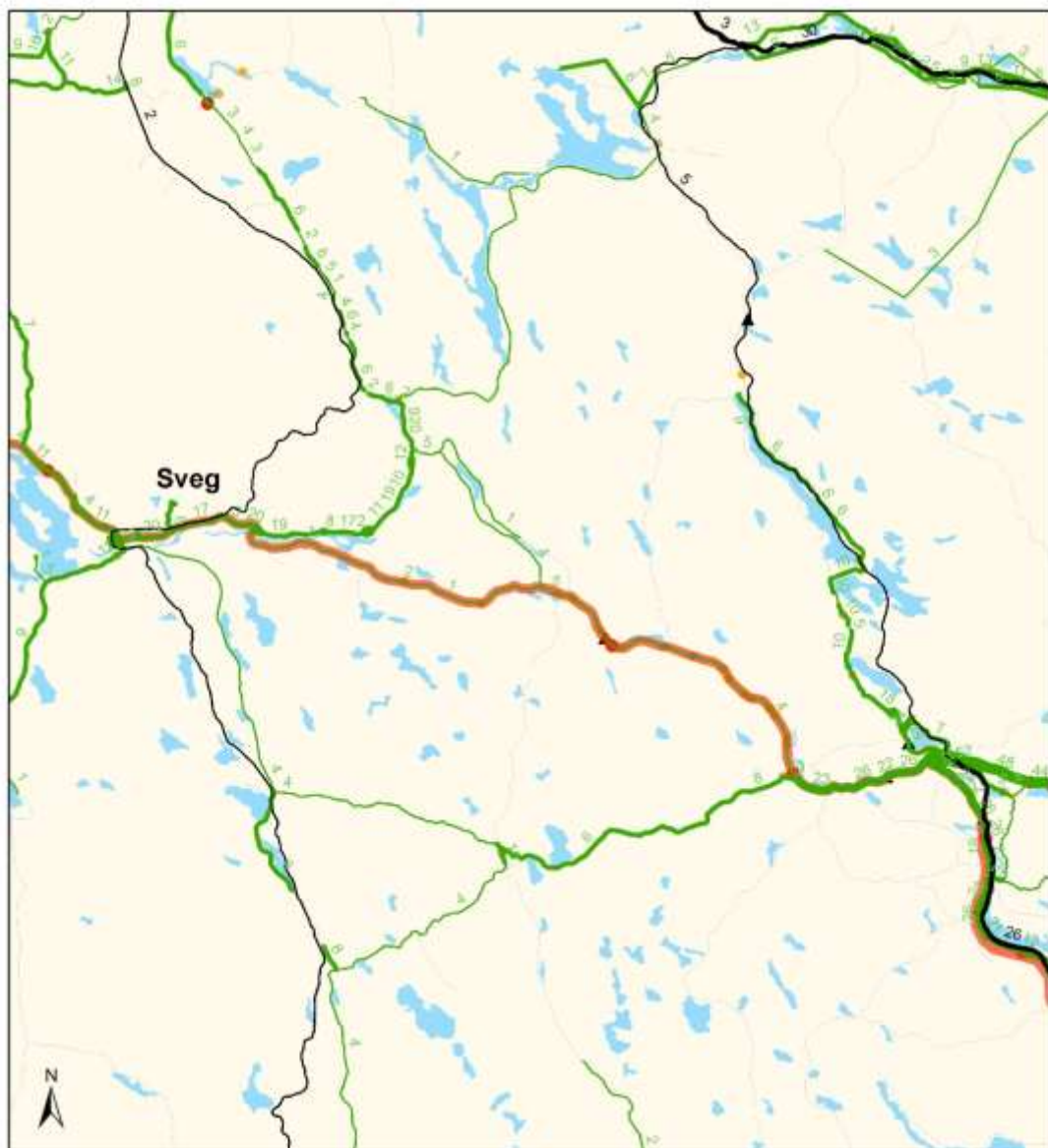
### Kollektivtrafik järnväg

#### Antal turer per dag

- 1 - 20
- 21 - 35
- 36 - 60
- <60

- Större tätort

0 5 10 20 30 40 Kilometer



## Förklaring

 Fjällvägen sträckning

 Vagnät

## Kollektivtrafik buss

Antal turer per dag

 <5

 6 - 20

 21 - 35


 36 - 60

 61 <

## Kollektivtrafik järnväg

Antal turer per dag

 1 - 20

 21 - 35

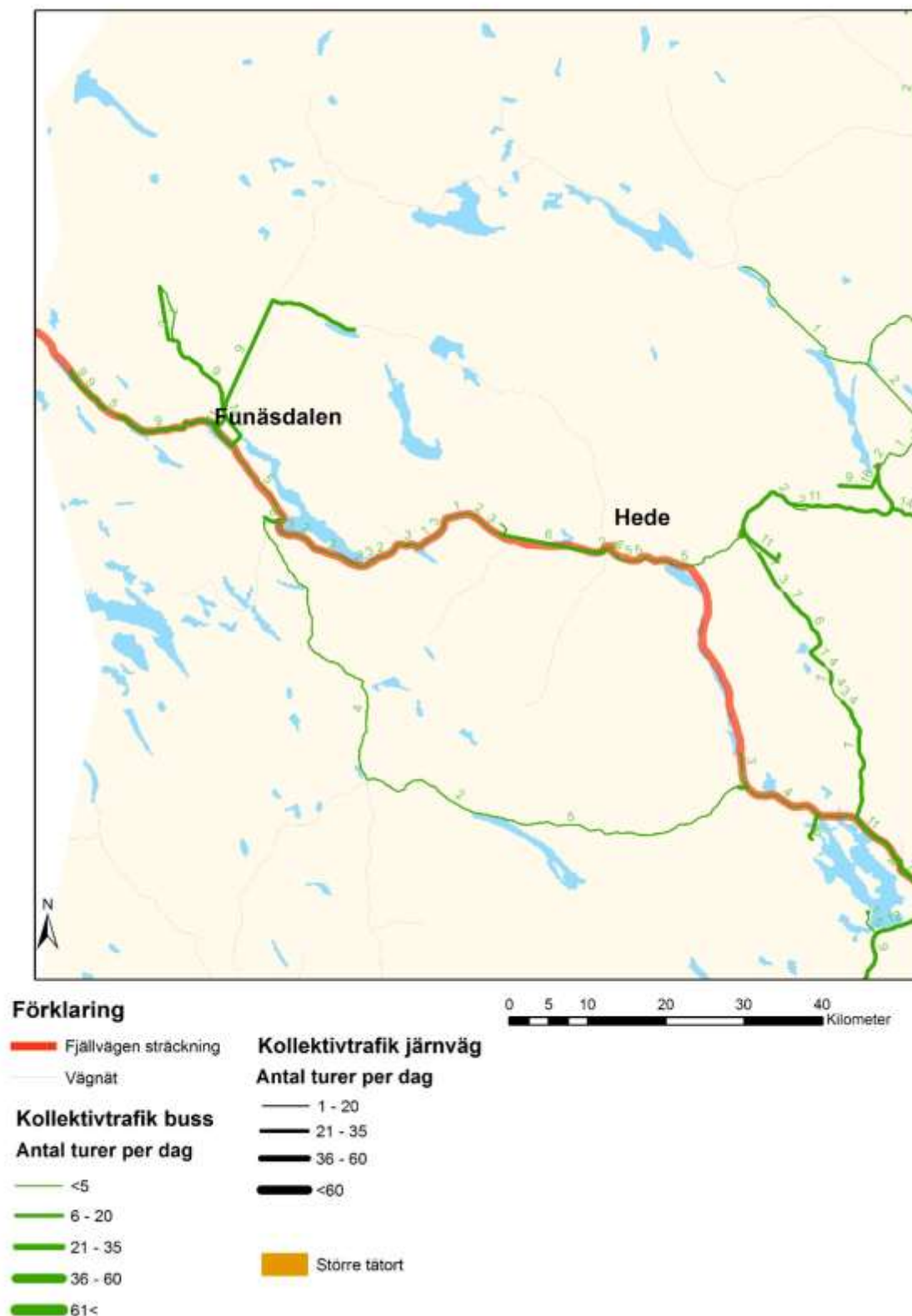
 36 - 60

 <60

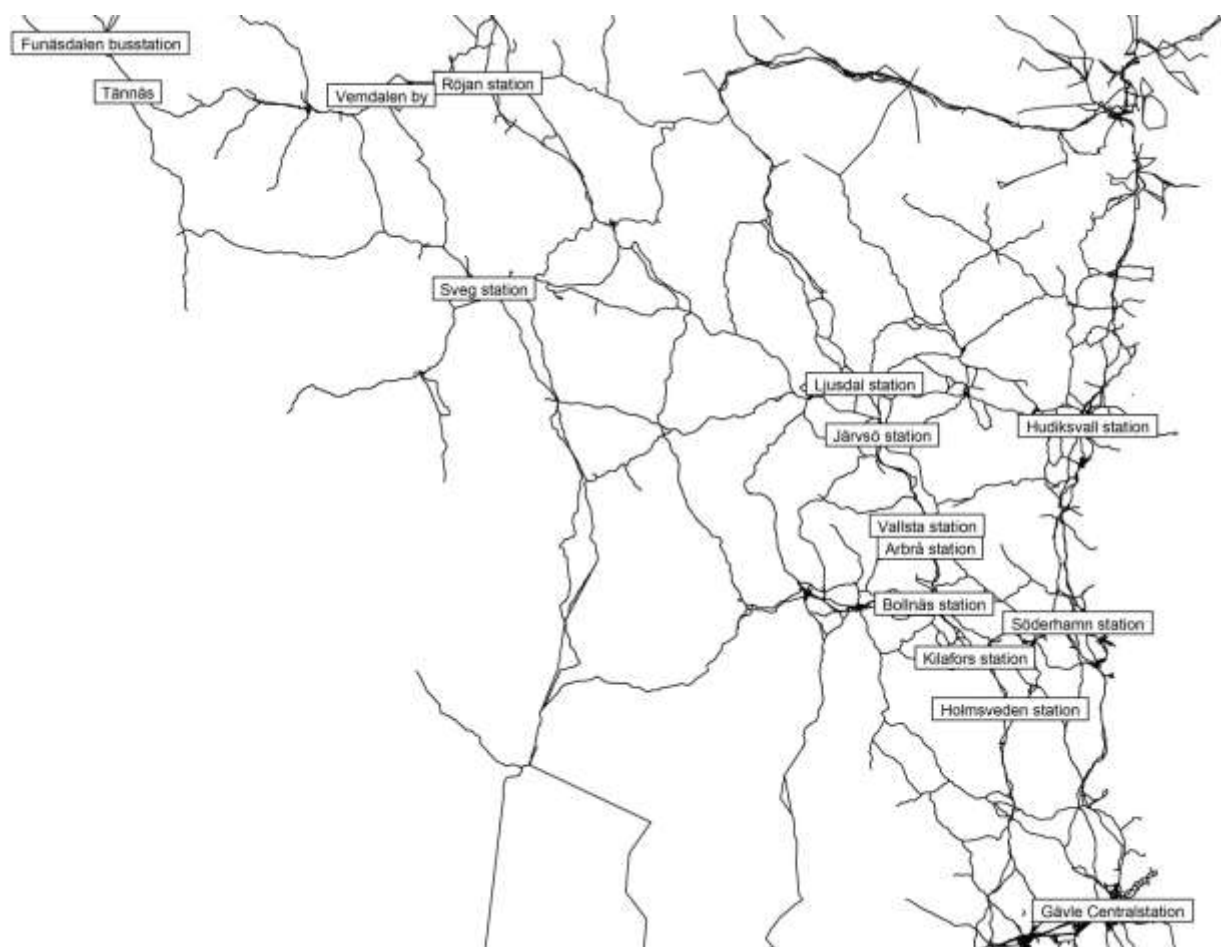
 Större tätort

0 5 10 20 30 40 Kilometer

Figur 5-13 Antal turer per vardag (dubbelturer) och riktning våren 2013, delen mellan Ljusdal - Sveg. Gröna linjer är buss och svarta tåg.



Figur 5-14 Antal turer per vardag (dubbelturer) och riktning våren 2013, delen mellan Sveg och Norska gränsen. Gröna linjer är buss och svarta tåg.



Figur 5-15 Viktigare hållplatser och bytespunkter längs Fjällvägen-stråket

Viktiga bytespunkter i den offentliga kollektivtrafiken framgår i figur 5-15 ovan. Ljusdal är den viktigaste bytespunkten mellan tåg och buss för genomgående resor längs hela stråket. I vissa fall sker förbindelsen från Gävle via Ostkustbanan med byte till buss i Hudiksvall och bussbyte i Ljusdal. I Sveg krävs bussbyte för resa vidare västerut. I Sveg finns även möjlighet att byta till buss från det dagliga tåget från Mora respektive Östersund på Inlandsbanan.

#### 5.4.2 Turutbud och bytespunkter för besöksresor längs Fjällvägen

Fjällvägenstråket längs riksväg 83 och 84 anses vara av stor vikt för besöksnäringen i norra Gävleborg samt Härjedalen. Den övervägande delen av de privata besöksresorna i området berör fjällvärlden och då särskilt skidorterna Bruksvallarna, Fjällnäs, Funäsdalen, Ramundberget, Tännadalen, Vemdalen och Lofsdalen i Härjedalsfjällen. Även sommarturismen har ökat kraftigt de senaste åren bl.a. till följd av lyckad marknadsföring och riktade satsningar från destinationsbolag och näringsverksamhet. Världsarvet Hälsingegårdar lockar allt fler, samtidigt syns en ökad trend att uppleva omgivningen från cykeln. Andelen utländska besökare är fortsatt relativt liten. Majoriteten av all vinter- och sommarturism kommer från Stockholms län och

Mälardalen. Det finns ett fåtal destinationer som satsar aktivt på att attrahera fler besökare från utlandet. För dessa är de kollektiva förbindelserna med Arlanda av yttersta vikt.

Mot bakgrund av resbehovet har de allmänna kommunikationerna mellan dessa viktiga marknader och skidområdena studerats särskilt inom ramen för stråkanalysen.

Det finns tre principiella möjliga sätt att ta sig kollektivt till Härjedalsfjällen från de befolkningstäta delarna av landet – tåg + länsbuss/hyrbil, långfärdsbuss och direktflyg.

#### 5.4.2.1 Kombinationsresa tåg och buss

Den främsta resvägen för kombinationsresor med tåg och buss mot Härjedalsfjällen innefattar en sträcka med tåg till antingen Ljusdal eller Östersund för vidare resa antingen med fjällanläggningarnas egna transferbussar eller ordinarie länstrafikbuss. SJ trafikerar sträckan Stockholm – Ljusdal – Östersund med sina Intercity-tåg, Stockholm - Östersund går även SJ Snabbtåg och Linköping - Stockholm – Ljusdal trafikerar även av regionaltåg.

#### Restider

Skillnaden i restid för de tre olika transportalternativen bil, tåg och långfärdsbuss skiljer sig inte särskilt mycket åt om man lägger till en timmes tid för paus vid bilresa. Med ett fåtal tågavgångar finns möjlighet att få en restid på ca 6 timmar mellan Stockholm och Vemdalen med byte i Ljusdal och kombination med transferbuss/hyrbil. Andra avgångar blir restiderna i princip detsamma som för långfärdsbuss. Vid kombinationen tåg och transferbuss/hyrbil tillkommer dessutom ett byte.

Tabell 5.4-2. Ungefärliga restider till fjälldestinationerna med olika resealternativ.

	Restid med bil (utan rast)	Restid med långfärdsbuss (direktbuss)	Restid med tåg till Ljusdal plus transferbuss/hyrbil (inkl bytestid på cirka 25 minuter)
<b>Stockholm- Lofsdalen</b>	6 timmar, 40 minuter	7 timmar*	6-8 timmar
<b>Stockholm- Vemdalen</b>	6 timmar, 20 minuter	6 timmar, 45 minuter	6-6½ timmar
<b>Stockholm- Funäsdalen</b>	7 timmar, 30 minuter	8 timmar, 45 minuter	7-7½ timmar

\*Byte Sveg

Restiden med tåg mellan Stockholm och Ljusdal är från cirka 3 timmar för avgångar utan byte. Från Ljusdal kan man idag ta sig med länsbuss till Sveg

och vidare mot fjälldestinationerna. Den färdvägen, om kortast restid väljs vid bokningen, innebär en till två byten och tar beroende på resmål 3 timmar (till Vemdalen), 4 timmar och 20 minuter (Funäsdalen) eller 4 timmar och 55 minuter (till Lofsdalen inklusive väntetid på 1 timme och 45 minuter).

Ett alternativ till länstrafiken är att kombinera tåget med transferbussar eller hyrbil från Ljusdal till fjällanläggningarna i Härjedalen. En kombination med transferbuss eller hyrbil (inklusive bytestid) från Ljusdal skulle ta cirka 6 till 6½ timmar till Vemdalen, cirka 6 till 8 timmar till Lofsdalen och 7 till 7½ timmar till Funäsdalen. Den långa väntetiden vid bytestpunkten Sveg vidare mot Lofsdalen gör att restiden varierar mycket mellan resealternativen buss/hyrbil.



Figur 5-16. Bytestpunkt Ljusdal. Norra stambanan i rött och riksväg 84 i grönt. Väg 502 (Lofsdalen) och väg 315 (Vemdalen) i ljusgrönt.

Restiden för dagtåg mellan Göteborg och Ljusdal är cirka 7 timmar för avgångar med ett byte i Stockholm. Motsvarande restid för resenärer från Malmöområdet är 8 till 8,5 timmar med ett byte i Stockholm. Detta innebär totalt två byten, ett i Stockholm och ett i Ljusdal.

Den sammanlagda restiden för resenärer från Göteborgsområdet till exempelvis Vemdalen blir cirka 10 timmar med tåg i kombination med transferbuss (inklusive bytestid i Ljusdal ca 25 min) och motsvarande för resenärer från Malmö blir ca 11 till 11,5 timmar. Detta gör det sannolikt svårt att konkurrera med natttåget till Östersund och en två timmars resa med transferbuss till Vemdalen, som under vissa veckor erbjuds av SkiStar. Det tar ytterligare cirka 45 minuter att ta sig till Funäsdalen från Göteborg respektive Malmö. Kombinationen tåg och transferbuss till Lofsdalen innebär en total restid på närmare 12 timmar från Göteborg och 13 till 13,5 timmar från Malmö.

Sedan säsongen 2012-13 går det även att resa med tåg från södra Sverige till Vemdalsfjällen via Inlandsbanan, vilket innebär att sträckan med busstransfer kan kortas ned avsevärt i tid och ressträcka. Det så kallade Snötåget har en avgång norrut söndagar och en avgång söderut lördagar under vintersäsongen. Tåget går över natten och trafikerar bl. a. Malmö, Helsingborg och Göteborg. Från bytespunkten vid Røjans station ansluter bussar vidare mot Vemdalen, Klövsjö och Björnrike.

Utöver detta har Inlandsbanan AB startat dagliga turer med motorvagn mellan Mora och Östersund mellan december och april. En tur per riktning trafikerar och restiden Mora – Sveg, varifrån man når skidorterna längs Fjällvägen-stråket med buss, är två timmar. SJ Intercitytåg ansluter från Stockholm och Uppsala i Mora och restiden vidare mot Stockholm är drygt tre timmar.

#### **5.4.2.2 Långfärdsbuss**

Fjällexpressen kör långfärdsbussar från Köpenhamn via Malmö och Göteborg till fjällanläggningarna i Funäsdalen och Lofsdalen under vintersäsongen. Restiden från Göteborg är omkring 11 timmar och från Malmö 15 timmar. Även från Stockholm är restiden cirka 11 timmar

Härjedalingen kör långfärdsbussar från Stockholm till Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen under vintersäsongen och till Vemdalen och Funäsdalen även under sommaren. Restiden är cirka nio timmar.

#### **5.4.2.3 Direktflyg**

Reguljärflyg, Skidflyget, trafikerar ruten Arlanda-Sveg med anslutande transferbuss till Härjedalens fjällanläggningar under vintersäsongen. Det har också periodvis gått chartrade plan från Köpenhamn till Svegs flygplats.

### **5.5 Fjällvägen – en viktig länk för godstransporter**

Fjällvägen utgör en vital länk för näringsidkare och åkeriföretagens godstransporter, då den sammanbinder inlandet med viktiga målpunkter längs östersjökusten, samt med andra interregionala stråk mot Jämtland, Mälardalen, Östergötland och Småland. Upprustningen av Gävle hamn har



och kommer att få en ökad betydelse för av- och pålastning för tung trafik. Riksväg 83 är idag Gävleborg läns mest trafikerade riksväg när det gäller tung trafik (NVDB-databasen). Idag finns drygt 50 åkeriföretag lokaliserade i bara Bollnäs kommun, ca 40 i Ljusdals kommun och drygt 20 i Härjedalens kommun. Det handlar alltså om över 100 åkeriföretag som finns etablerade längs Fjällvägenstråket.

LV-Frakt utför 4750 st. lass/år vilket medför 44 turer/dygn via Riksväg 83. Skogsåkarna i Mellansverige AB utför dagliga transporter på Riksväg 83. Skoglund Frakt AB utför 3 lass/dygn, vilket blir 180 ton dagligen. Reaxcer utför 16 lass/dygn, ibland mer. Åkerier får betalt i kg/km, vilket gör att de söker närmaste vägen. Riksväg 83 är företagets primära transportled, där åkarnas krav på körtider i sin tur ställer krav på möjligheter till stopp, vila och service längs vägen.

### **5.6 Trafik och planerade åtgärder**

Resor längs det aktuella stråket, som definierats tidigare i rapporten, sker till stor del med bil. Resandet är också starkt säsongsbetonat genom att många åker till fjällanläggningarna under vinter- och vårperioden. För att turistnäring och transporter skall kunna bestå och utvecklas i regionerna är det därför viktigt att huvudstråken är väl fungerande med hög standard.

Denna del av utredningen syftar till att inventera stråket samt kartlägga problemsträckor och flaskhalsar. De kvaliteter som studeras i detta skede är vägbredder, skyltade hastighetsbegränsningar, trafikflöden samt inträffade trafikolyckor. Fokus ligger på att beskriva vägtrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet.

Underlagsdata är hämtat från Trafikverkets system NVDB och Transportstyrelsens system STRADA. NVDB - data ger information om vägens utformning och geometri samt hastighetsbegränsningar och trafikflöden. STRADA är Transportstyrelsens olycksdatabas där olyckor med personskador som sker på vägarna registreras, dels via polismyndigheterna men även via sjukvården. I denna studie har enbart polisrapporterade olyckor studerats då rapporteringen från sjukhusen inte är fullständig för de ingående länen. Tidsbegränsningen låg på fem år i Tillgänglighetsanalysen (från 2005 till 2010) och av den anledningen görs en likande avgränsning av olycksstatistiken i denna utredning (från mars 2008 till mars 2013).

#### **5.6.1 Nuläge**

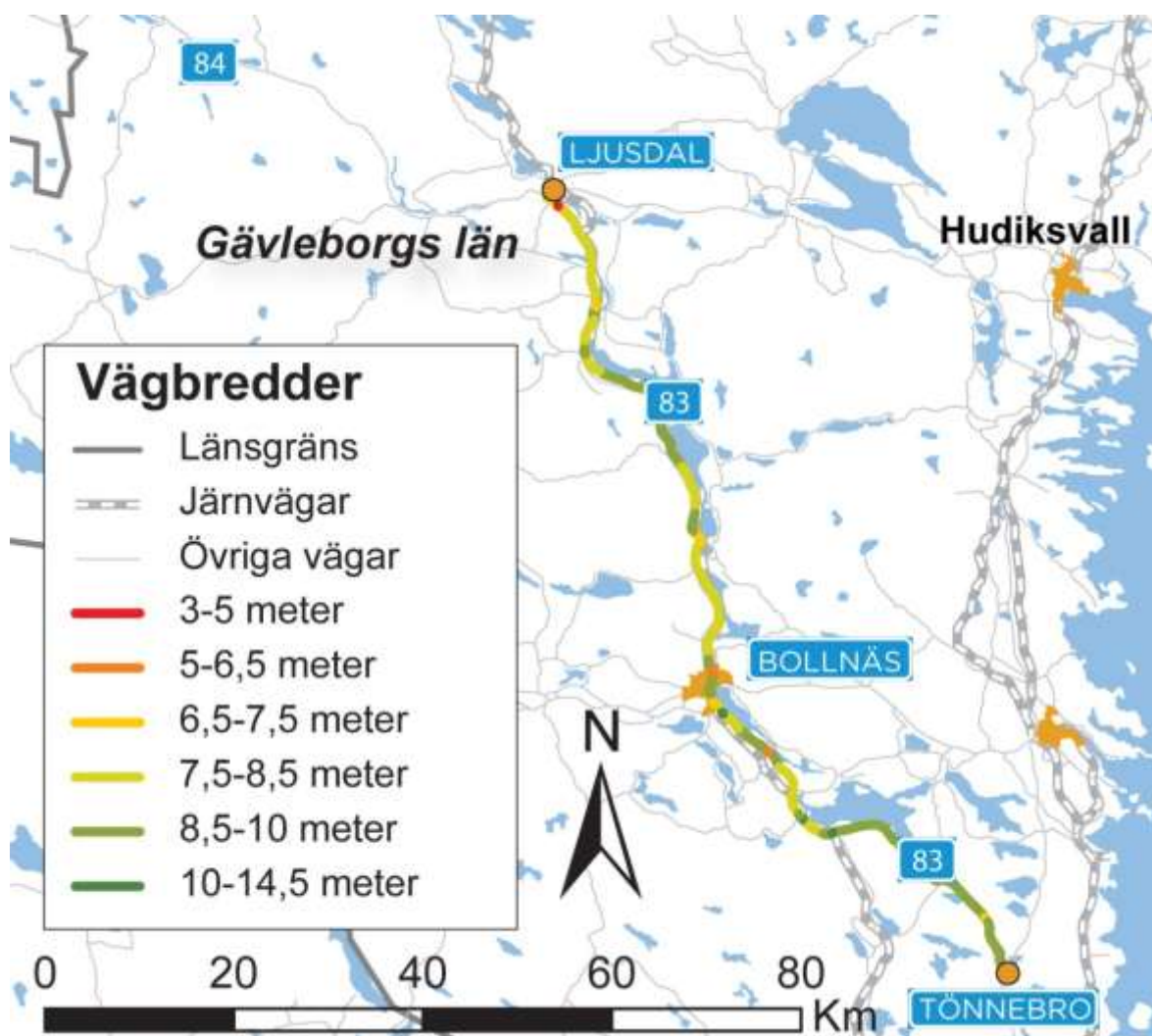
Nulägesbeskrivningen är den första delen där fakta kring dagens trafiksituation samlas in. Syftet är att skapa en bild av eventuella brister och problem som är viktiga att beakta i det fortsatta arbetet.

#### **Riksväg 83**

Väg 83 är en riksväg som sammanlänkas med andra större vägstråk t.ex. E4, E14 och riksväg 84. Riksväg 83 passerar genom större och mindre samhällen

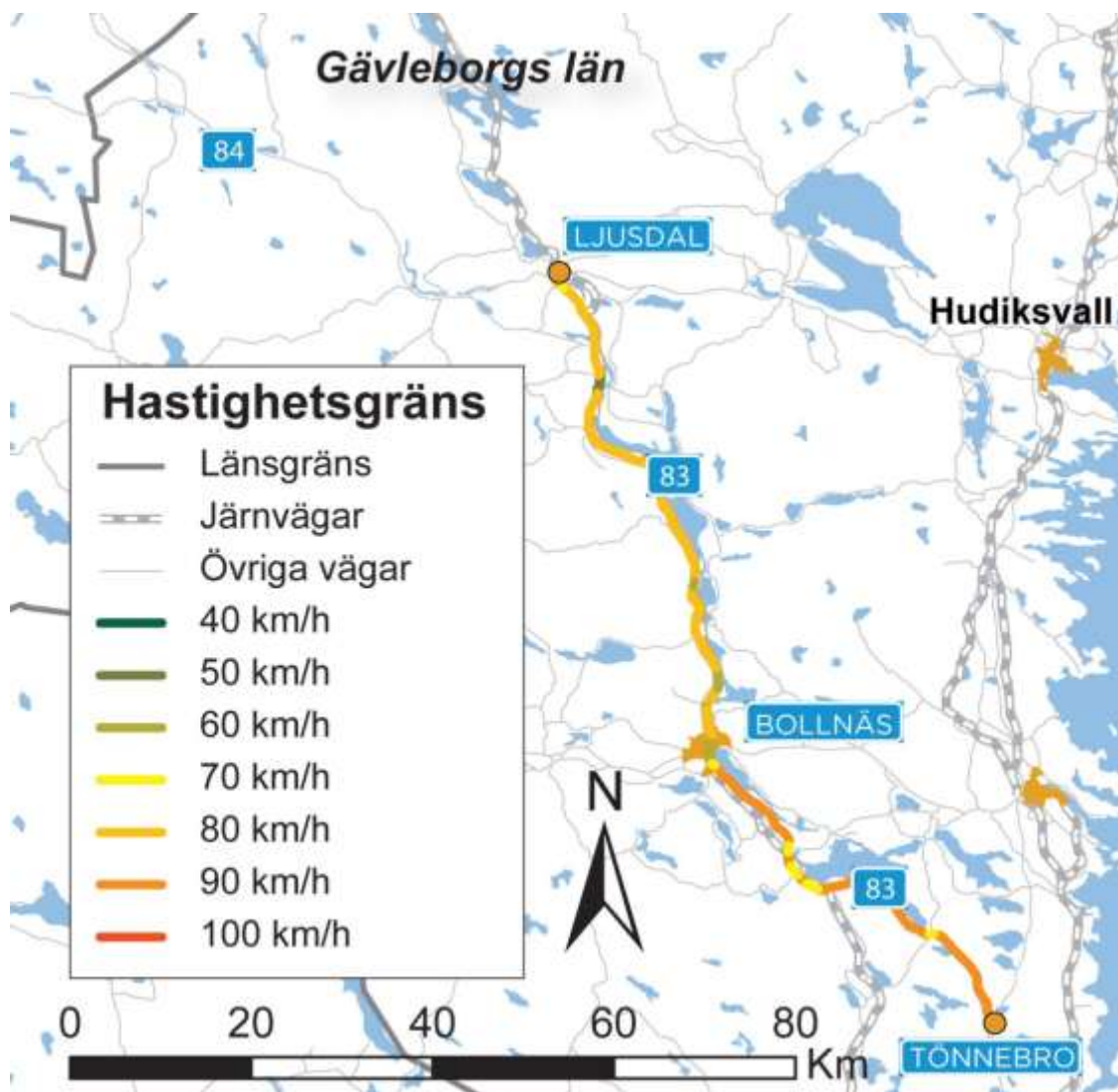
bl.a. Kilafors, Bollnäs, Arbrå, Järvsö och Ljusdal. Riksväg 83 har en viktig funktion för turismen då den utgör den mest gena vägen mellan Stockholmsregionen och Härjedalsfjällen. Vägen är också viktig för arbetspendling och godstransporter.

Riksväg 83 har en relativt likartad bredd längs hela den studerade sträckan och vägbredden ligger till stor del i intervallet 7,5–10 meter. Längst i söder och i norr är vägen som bredast, 8,5–10 meter, medan sträckan mellan Bollnäs och Ljusdal har flera sträckor i intervallet 7,5–8,5 meter (se figur 5-17).



Figur 5-17. Riksväg 83 har en relativt likartad bredd där det vanligaste intervallet ligger mellan 7,5 - 8,5 meter (Trafikverkets NVDB-databas).

Den aktuella sträckan av riksväg 83 kan sägas bestå av tre längre sammanhängande sträckor där hastighetsbegränsningen är 80 respektive 90 km/h. Detta bortsett från de sträckor genom tätorter där hastighetsbegränsningen varierar mellan 40 - 60 km/tim (se figur 5-18).

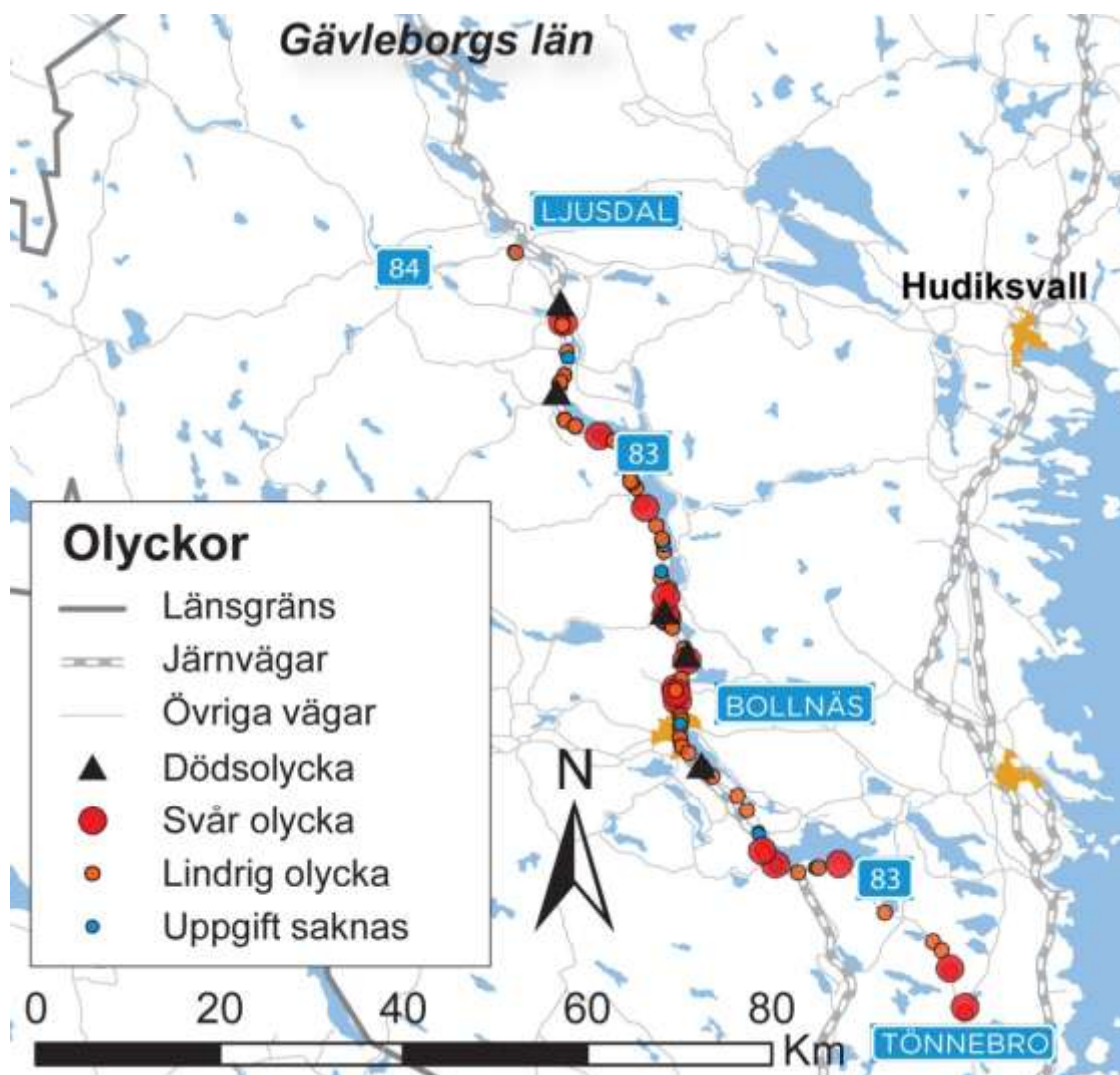


Figur 5-18. Hastighetsgränserna längs riksväg 83 ligger ofta på 90 km/h söder om Bollnäs och 80 km/h norr om Bollnäs (Trafikverkets NVDB-databas).

Längs den aktuella sträckan av riksväg 83 har totalt 108 olyckor skett med personskador perioden 2008-2013, (se figur 5-19). Av dessa är 5 dödsolyckor och 15 svåra olyckor. Sedan rapporten *Tillgänglighetsanalys för Härjedalsfjällen* upprättades år 2010, har ytterligare två dödsolyckor inträffat. Dödsolyckorna och de svåra olyckorna har trots detta minskat över en femårsperiod sedan år 2010, (då var antalet 11 dödsolyckor och 25 svåra olyckor, år 2005-2010). Nästan varannan olycka som sker är en singelolycka men även mötes-, korsnings- och avsvängningsolyckor är väl representerade i statistiken. Olyckorna är utspridda utefter de studerade sträckorna och liknar den statistik som togs fram i den tidigare Tillgänglighetsanalysen.

Trafikverket har utfört en analys över DSS/km/år (döda och svårt personskadade per km och år) i Region Mitt, perioden 2006-2011. I den analysen pekades riksväg 83, sträckan Kilafors – Arbrå, samt sträckan Skog – Stråtjärna ut som problematiska sträckor ur trafiksäkerhetssynpunkt, där Trafikverket valde att göra en djupare analys. Sträckan Tönnebro – Kilafors är

som figuren nedan antyder mindre olycksdrabbad. Figur 5-19 visar att när det gäller dödsolyckor har 4 av 5 skett på sträckan Bollnäs – Ljusdal, perioden 2008-2013.

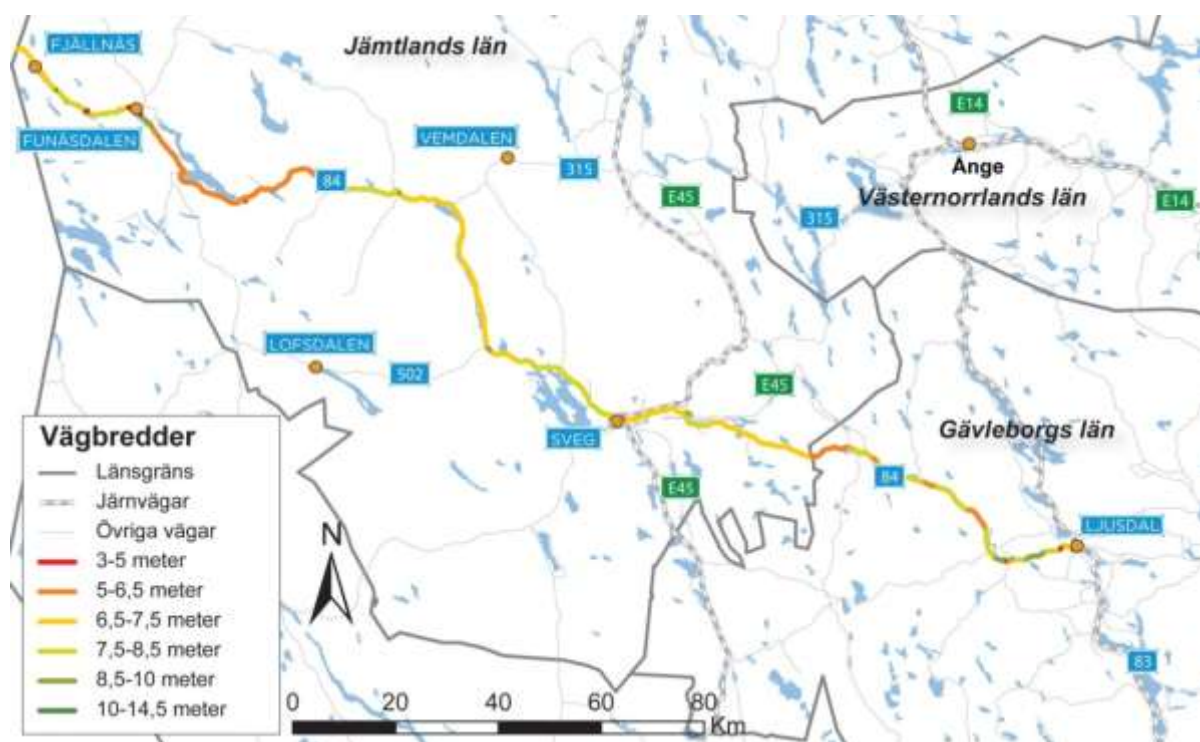


Figur 5-19. Riksväg 83 är olycksdrabbad, framförallt mellan Bollnäs-Ljusdal. 4 dödsolyckor har skett under perioden 2008-2013, underlag från STRADA.

Trafikflödena för riksväg 83 (se figur 5-23) varierar kraftigt och sträcker sig i intervallet mellan 2500 och drygt 14000 fordon/årsmedeldygn. Den sträckan med genomsnittlig högst trafikmängd är mellan Kilafors – Arbrå. I centrala Bollnäs finns den absolut högsta trafikvolymen, där mellan 7000 - 14000 fordon per årsmedeldygn passerar. Övervägande del av trafikvolymen i tätorterna är lokal trafik. Det medför bl.a. stora framkomlighetsproblem i tätorten. Utöver Bollnäs är trafikvolymerna också något högre i Ljusdal och Färila (riksväg 84). Flödet är säsongkänsligt med en högsäsong med mycket intensiv turisttrafik mellan vecka 1 och 17.

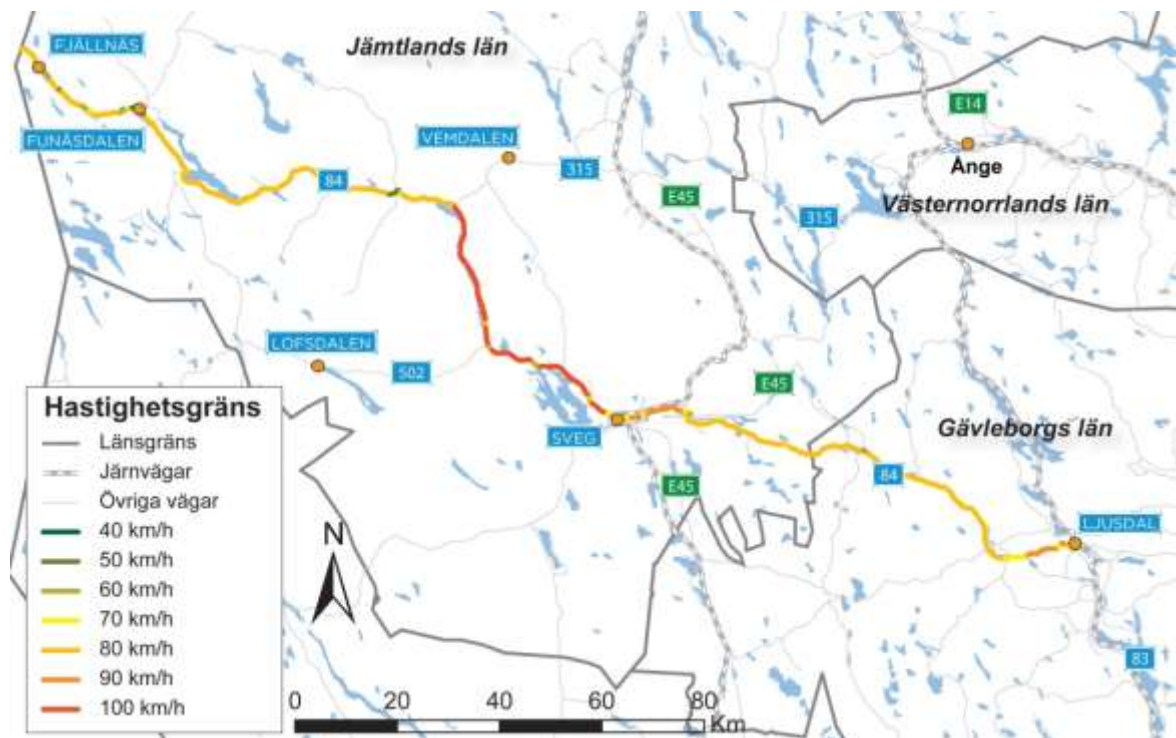
### Riksväg 84

Väg 84 är en riksväg och sammanbinder kustlandskapet i öster med fjällvärlden i väster. Vägen är en mycket viktig transportlänk och är bitvis den enda väg som kan användas av besökare, pendlare och godstransporter. Vägen används ofta av turister med målpunkten Härjedalsfjällen. Bredden hos riksväg 84 är över lag smalare än 8,5 meter även om det finns ett fåtal kortare sträckor där vägen är något bredare. Dessa återfinns främst på en sträcka på cirka 20 km väster om Ljusdal. Vägen har en tendens att bli smalare desto närmare fjällvärlden den ligger förutom något enstaka parti väster om Sveg och Funäsdalen där det finns längre sträckor som är 7,5 - 8,5 meter breda (se figur 5-20).

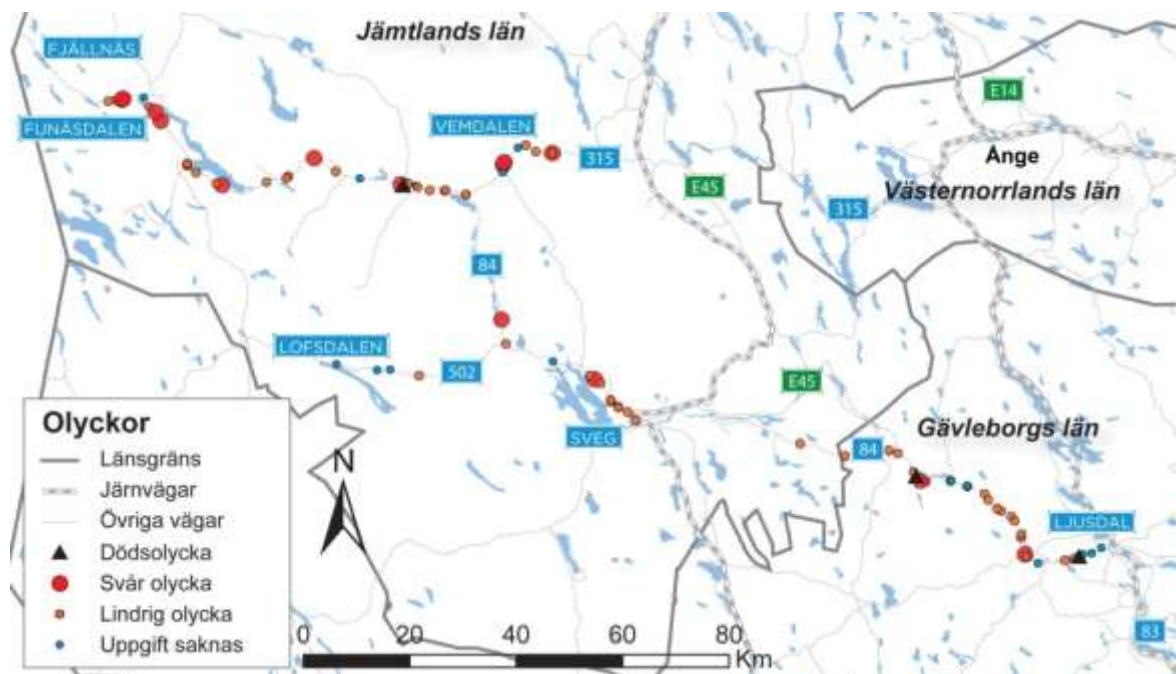


Figur 5-20. Väg 84 är långsträckt med varierande vägbredder (Trafikverkets NVDB-databas).

Hastighetsbegränsningarna längs riksväg 84 varierar men dominerande hastigheter kan dock sägas gälla på en så pass lång sträcka att plottrighet inte uppstår. Vägens dominerande hastighetsbegränsning ligger på 80 km/h. Väster om Sveg och i höjd med korsningen mot Vemdalen är den dominerande hastighetsbegränsningen 100 km/h (se figur 5-21).



Figur 5-21. De dominerande hastighetsgränser längs väg 84 ligger på 80 km/h och 100 km/h (Trafikverkets NVDB-databas).



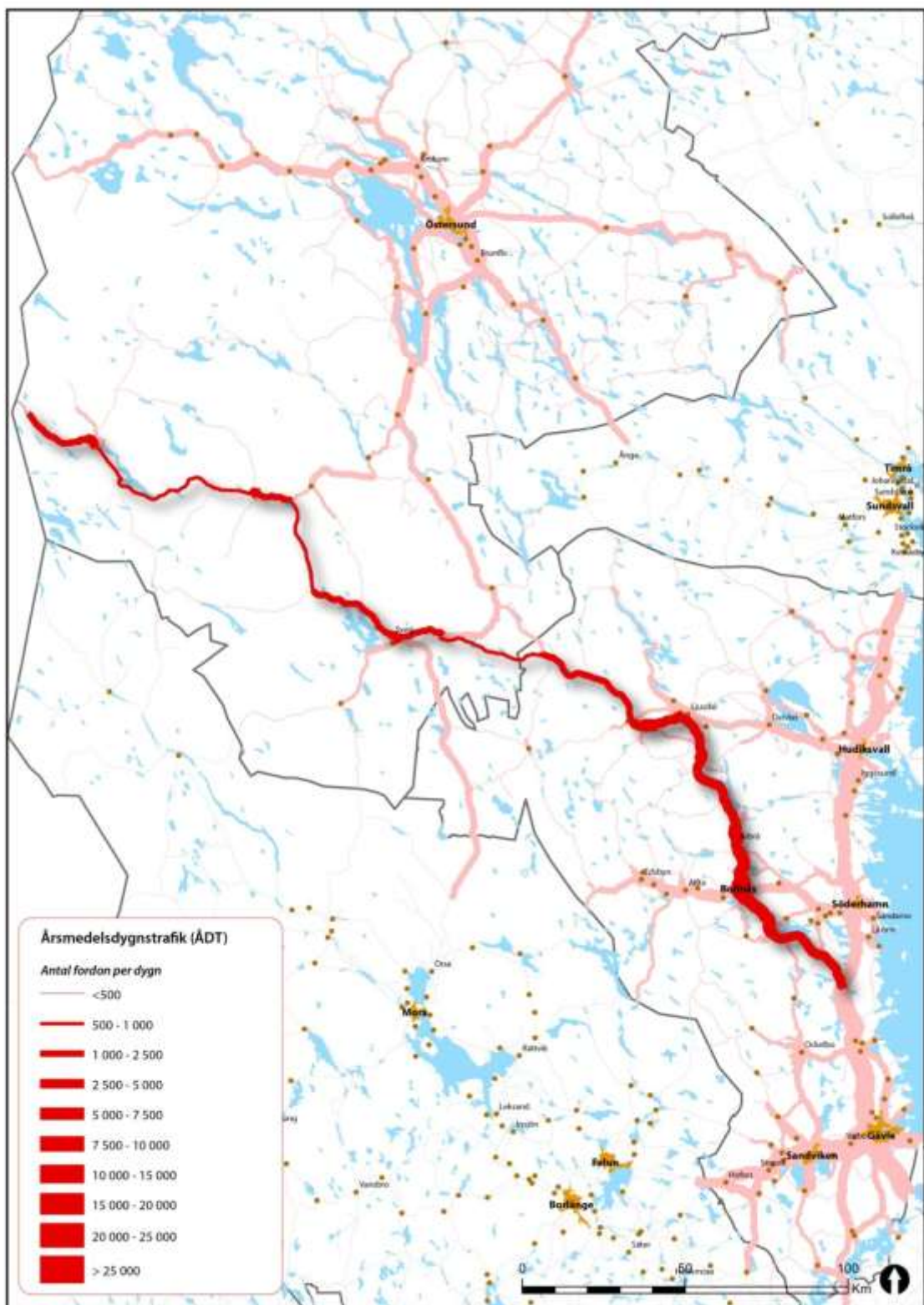
Figur 5-22. Trafikolyckor väg 84 mellan Ljusdal – Norska gränsen (2008-2013), underlag från STRADA.

Längs vägsträckan Ljusdal – Norska gränsen, riksväg 84 har totalt 72 olyckor med personskador skett under perioden 2008-2013 (se figur 5-22). Av dessa är 3 dödsolyckor och 11 svåra olyckor. En av dödsolyckorna är ny sedan

Tillgänglighetsanalysen gjordes. Dödsolyckorna och de svåra olyckorna har även i detta stråk minskat i jämförelse med Tillgänglighetsanalysen (då antalet var 8 dödsolyckor och 16 svåra olyckor). Singelolyckor utgör cirka 50 procent av det totala antalet olyckor. Mötes-, korsnings- och upphinnande-olyckor utgör tillsammans cirka 30 procent av olyckorna. Värt att uppmärksamma är att 2 av de 3 dödsolyckorna skett i mötesolyckor. Längs vägen kan vissa variationer i olyckskoncentrationen uppmärksammas. På sträckan väster om Ljusdal mot länsgränsen sker många olyckor. Nordväst om Sveg är olyckorna koncentrerade till vissa punkter och många olyckor har skett i området med tät bebyggelse kring Funäsdalen. Med hänsyn till den intensiva trafiken under turistsäsongen är det nödvändigt att studera och eventuellt åtgärda trafiksäkerheten i de samhällen som passeras. Värt att notera är att de olyckor som identifierades i Tillgänglighetsanalysen, som låg intill korsningen med väg E45 strax öster om Sveg, inte registrerats i det senaste datauttaget för olycksstatistiken.

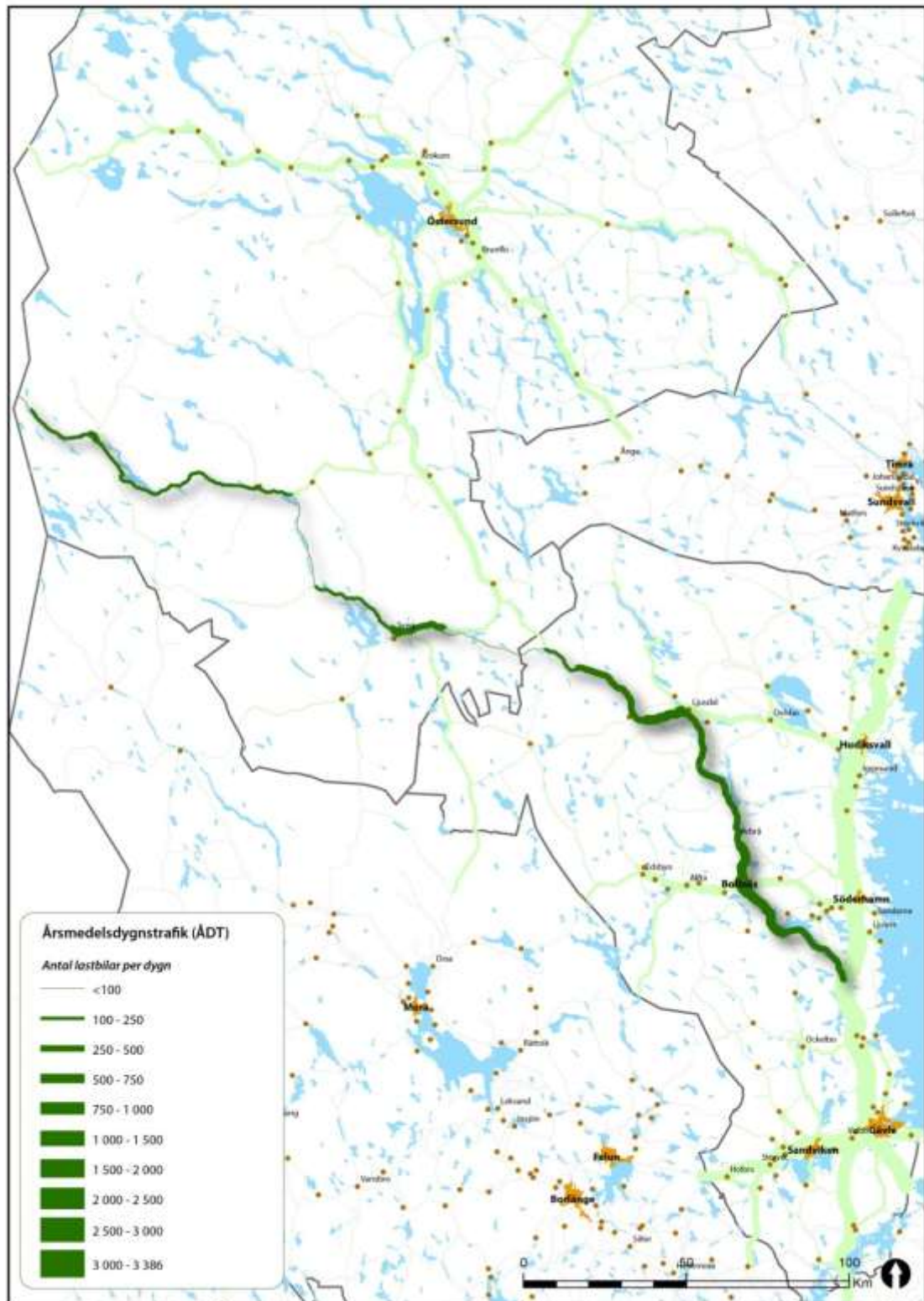
Trafikflödena längs riksväg 84 varierar och är bitvis låga, under 500 fordon per årsmedeldygn (se figur 5-23). De högsta trafikvolymerna finns i Sveg, Hede och Funäsdalen i intervallet 2500 – 7500 fordon/årsmedeldygn. Flödet är säsongsberoende med högsäsong med mycket intensiv turisttrafik mellan vecka 1 och 17. I Funäsdalen har så höga trafikvolymerna som 15000 fordon/årsmedeldygn uppmätts under ett par timmar vid den mest intensiva högsäsongen.

Något som läsaren bör uppmärksamma vad gäller trafikflöden är skillnaden mellan sommar- och vintertrafik. Generellt uppfattas vinterhalvåret som den tidpunkt då trafikvolymerna är som högst. Men förhållandet är det motsatta, då sommartrafiken i genomsnitt är högre än vintertrafiken. Däremot kan trafikvolymstopporna d.v.s. extremvärden, vara mycket höga under vinterhalvårets högsäsonger. Denna företeelse gäller både riksväg 83 och riksväg 84.



Figur 5-23. Flödeskarta över antalet fordon per dygn. Flödesvolymen på Fjällvägen illustreras i mörkröd och anslutande vägars trafikvolym i rosa (Trafikverkets NVDB-databas, bearbetad av Ramböll Sverige AB).





Figur 5-24. Flödeskarta över antal lastbilar per dygn. Flödesvolymen på Fjällvägen illustreras i mörkgrönt och anslutande vägars trafikvolym i mintgrön (Trafikverkets NVDB-databas, bearbetad av Ramböll Sverige AB).

## 5.6.2 Trafikanalys

### Riksväg 83

Riksväg 83 är en relativt bred väg med tämligen hög trafiklast. Det kan konstateras att framkomlighetsproblem främst uppstår där vägen passerar tätorterna Bollnäs och Ljusdal. På sträckan Bollnäs – Ljusdal är hastighetsbegränsningen satt till 80 km/h vilket ur framkomlighetsperspektiv är något lågt, samtidigt som den genomsnittliga trafikvolymen är högst längs denna sträcka. Detta påverkar långväga resor med bil negativt.

Vägen har även stora trafiksäkerhetsproblem då den är olycksdrabbad. Ungefär var femte trafikolycka (19 procent) resulterar i dödsfall eller svår skada. Det största problemet är på sträckan Bollnäs – Ljusdal där 4 av totalt 5 dödsolyckor har skett. Detta trots att sträckan inte har högre trafiklast eller sämre utformning än de övriga delarna av vägen. Olyckorna har minskat längs vägsträckan sedan senaste undersökningen 2010 gjordes, men kan trots detta sägas vara många med sina 108 olyckor.

Riksväg 83 har tidigare studerats av Ramböll (se *"PM Åtgärdsanalys väg 83 och 84"* (2009-12-10) i syftet att avgöra vad som krävs för att höja hastighetsbegränsningen till 100 km/h på sträckan E4 – Ljusdal. I denna utredning konstateras att för att kunna höja hastighetsbegränsningen och därmed framkomligheten måste vägen byggas om med mötesseparation på grund av sitt trafikflöde. Vägen är idag inte tillräckligt bred för att detta skall kunna genomföras utan större investeringar och ombyggnationer. Sträckan mellan Bollnäs-Arbrå/Vallsta har utretts för att byggas om för att höja standarden. Med denna åtgärd planeras även att bygga ut GC-banor längs sträckan.

Slutsatsen som kan dras för riksväg 83 är att den nuvarande trafiksäkerheten är låg, beroende på låg standard och betydande trafiklast. De stora flaskhalsarna utmed sträckan återfinns främst där samhällena Bollnäs och Ljusdal passeras. Det är svårt att åtgärda dessa problem utan större investeringar i ny infrastruktur.

### Riksväg 84

Riksväg 84 har varierande funktion och standard. Det gör också att problemen och behoven ser olika ut beroende på vilken del som studeras. Denna studie behandlar främst långväga trafik och för detta kan vissa problem identifieras.

Vägen har på flera ställen en mycket smal sektion och därmed också låg hastighetsbegränsning. Vägen är också bitvis olycksdrabbad. Dödsolyckorna har trots detta minskat sedan senaste mätningen gjordes 2010.

Riksväg 84 har ett antal flaskhalsar där de främsta är sträckan mellan Långå och Funäsdalen. Problemet med dessa sträckor är att vägen är smal och därför är hastigheten 80 km/h vilket är något lågt vid långväga transporter.

Möjligheten att höja hastighetsbegränsningen ytterligare längs riksväg 84 har studerats av Ramböll och resultatet finns att ta del av i "PM Åtgärdsanalys väg 83 och 84" (2009-12-10). En bedömning är att hastigheten mellan Ljusdal och Sveg skulle kunna höjas till 100 km/h med mindre trafiksäkerhetsåtgärder t.ex. mitträffling. För sträckan mellan Långå och Funäsdalen krävs dock breddning av befintlig väg.

Vägen är bitvis hårt olycksdrabbad och totalt sett resulterar ungefär var tredje olycka som sker i ett dödsfall eller svåra personskador. Till skillnad från många andra av de ingående vägarna uppvisar dock riksväg 84 ett olycksproblem som koncentrerats till vissa punkter. Överlag har flertalet olyckor skett där vägen passerar genom tätorter (Funäsdalen, Hede, Sveg och Ljusdal). Utöver dessa finns även koncentrationer där vägens geometri är bristfällig. För Funäsdalen, Sveg och Ljusdal finns åtgärder utredda och planerade. För Hede behövs mindre åtgärder för att lösa trafikproblemen. I första hand behövs åtgärder i korsningarna med länsväg 537 och 528.

Slutsatsen som kan dras vid studier av riksväg 84 är att vissa sträckor av vägen borde åtgärdas så att trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras. Utmed vissa sträckor skulle hastighetsbegränsningen kunna höjas utan att några större fysiska åtgärder krävs medan andra sträckor kräver större insatser.

### 5.6.3 Fjällvägen – en väg med många funktioner

För Härjedalens kommun och berörda kommuner i Gävleborg är Fjällvägen regionens viktigaste pulsåder. Båda riksvägarna men framförallt riksväg 83 har många viktiga funktioner. Funktioner som berör, näringsliv, sysselsättning, utbildning, sjukvårdstransporter, fritidsresor, fjärresor, kommunal planering, destinationsutveckling m.m. Exempelvis är riksväg 83 länets mest trafikerade riksväg när det gäller tung trafik (NVDB). Stråket är av stor betydelse för sjukvårdstransporter till länssjukhusen i Gävle och Östersund. Fjällvägen har också funktionen som omledningsväg, vid stopp på t.ex. E4:an och är en av få vägar som klarar av den tunga trafiken, samt transporter med farligt gods.

Ett eftersatt transportsystem begränsar funktionerna och bidrar till ett mer otillgängligt samhälle. Hämmas en funktion är risken stor att fler funktioner försämras eller slås ut. Att satsa på åtgärder som genererar större framkomlighet i vägtransportsystemet bidrar till ökad samhällsnytta inom flera olika plan och funktioner.

### 5.6.4 Rastplatser

Längs studerade stråk finns ett antal rastplatser (figur 5-25) och en övergripande studie av dess lokalisering har gjorts via Trafikverkets kartdatabas, upplysningar från kommunen och material från rapporten Tillgänglighetsanalys Härjedalsfjällen (maj 2010). Trafikverket

rekommenderar att avståndet mellan större rastplatser ska vara cirka 50-100 km så att tillräcklig vila och kortare pauser kan vara möjliga.

Antalet rastplatser, samt sträckan mellan rastplatserna anses idag som tillräcklig. Problemet är utbudet av toaletter och möjlighet till proviantering. Framförallt tillgång till toaletter är en kritisk faktor när det handlar om huruvida turister upplever rastplatsens facilitetsutbud och i ett bredare perspektiv upplevelsen av hela sträckan.



Figur 5-25. Rastplatser inom studerade stråk. Källa: Tillgänglighetsanalys Härjedalsfjällen, maj 2010. Reviderad mars 2013.

### Riksväg 83

Längs riksväg 83 har Trafikverket ansvar för Ljusdal, Norrlandsporten och Tönnebro rastplats. Bollnäs kommun har ansvar för Kilafors och Norrborn rastplats samt rastställe Vågen. Norrborn är under 2013 i planeringskedet. Varken Kilafors eller Vågen har möjlighet att ta emot längre lastbilskeppage.

### Riksväg 84

Längs riksväg 84 finns sju rastplatser fördelade över sträckan från Ljusdal till landsgränsen mot Norge. Härjedalens kommun sköter rastplatserna Andersåfallet, Lossen, Ransjö och Vänsjö längs riksväg 84 medan Trafikverket ansvarar för rastplatserna Glissjöberg och Lassekrog. Avstånden mellan rastplatserna varierar men inom rimliga gränser. Befintliga rastplatser uppvisar stor variation i kvalitet.

Utöver de officiella rastplatserna där Trafikverket och kommunerna är ägare, finns ett antal inofficiella rastplatser. Två exempel på inofficiella rastplatser är Snörbo och Kårböle Skans mellan Kårböle och rastplatsen Lassekrog, vackert belägna vid Ljusnans strand. Längs Fjällvägen finns fler exempel på sådana inofficiella rastplatser ofta i anslutning till vackra vyer eller sjöar och vattendrag.

## **5.7 Besöksnäringens omfattning och utvecklingspotential**

### **5.7.1 Besöksnäring**

I Jämtlands län finns 19 (2008) större och mindre destinationsområden där vägnätet är helt avgörande för möjligheterna att fortsatt ha en god utveckling. Riksväg 84 har för turistnäringen en strategisk betydelse för in- och uttransporter till kommunerna Härjedalen, Berg och Åre. Besökande till Härjedalen spenderade 1,5 miljarder kronor år 2012 och detta skapade sysselsättning för 1 778 personer. Resultatet visar ökad omsättning från år 2011 trots att det åter blev en kortare vintersäsong än normalt. Från 2011 till 2012 ökade omsättningen med 10,4 procent och på 10 år är ökningen 50 procent och den positiva trenden ser ut att fortsätta.

Besöksnäringen är sedan några år tillbaka en prioriterad näring i Gävleborg. År 2009 fick Gävleborg en regional besöksnäringstrategi och 2010 startade ett stort utvecklingsprojekt för besöksnäringen i regionen under ledning av Region Gävleborg. Nu arbetas det intensivt med kompetenshöjande åtgärder för besöksnäringföretagen, destinationsutveckling och destinationsorganisering, skapande av en gemensam digital plattform, samt internationell marknadsföring. Fler destinationer växer fram och infrastrukturen är en avgörande faktor för att dessa destinationer ska kunna bli lönsamma. Det är relativt lätt att ta sig till Gävleborg med bil, tåg och även flyg via Arlanda som bara ligger 60 min med tåg från Gävle. Däremot behövs insatser när det gäller att ta sig runt i regionen mellan de olika besöksmålen. Länet präglas av kultur- och naturupplevelser och dessa ligger oftast avsesides de stora stråken.

Fjällvägen är av stor betydelse för besöksnäringen i regionen, framförallt för att den leder till länets största destination Järvsö. Järvsö fortsätter utvecklas i rask takt och många investeringar görs. Omsättningen på bokningen i Järvsö ökade ca 60 procent från 2010-2012.

### **Destinationer och turism**

I Gävleborg och Jämtland- Härjedalsregionen finns flertalet turismdestinationer. Destinationer som Vemdalen, Funäsdalen, Lofsdalen och Järvsö lockar årligen till sig hundratusentals sommar- och vinterturister. Det handlar om både nationella och internationella besökare. De kallas för exportmogna destinationer d.v.s. destinationsbolagen har utvecklat en fullt utvecklad produkt anpassad efter kundens behov och efterfrågan, där hög kvalitet och

tillgänglighet rankas som viktiga faktorer bland kunderna. Tillgänglighet syftar här bl.a. på ett säkert och tillgänglig transportsystem.

### **Vemdalen**

Mätt i antalet skiddagar är Vemdalen den tredje största vintersportorten i Sverige. Området har idag drygt 500 000 kommersiella gästnätter per år och planer finns på att bygga nya bostadsområden, för att öka övernattningskapaciteten med ytterligare 10 000 bäddar.

I Härjedalen kommunens fördjupade översiktsplan föreslås en utökning och bostadsexploatering av området, vilken antas medföra en utbyggnad av storleksordningen 6500 bäddar inom Vemdalskalet, samt ytterligare 500 bäddar i form av reservområden. Fjällturismen ankommer till Vemdalen via de större vägstråken; från Stockholm via riksväg 83/84, från Göteborg via E45 och från Sundsvall via E14/315.

### **Lofsdalen**

De senaste åren har utvecklingen tagit fart i Lofsdalen. Bäddkapaciteten har höjts markant där framförallt nya kommersiella bäddar tillkommit. I Lofsdalen finns 140 bofasta invånare och ca 200 säsongsanställda och en bäddkapacitet på ca 9000 bäddar. Även inom de privata fritidshusen har det skett en stor utveckling, där hus och tomter fortfarande har stor efterfrågan. Mer liftnära boende har byggts, hotellet som under en tid varit stängt har åter öppnat. En fiskecamp har nyligen invigts och en skidcamp är under uppförande uppe på fjällsidan. Ytterligare 4000 bäddar har projekterats varav en del byggnationer startar sommaren 2010.

### **Funäsdalsfjällen**

Funäsdalen är ett populärt besöksmål under sommaren men det är under vintern som flest turister söker sig till området. Idag finns ca 24 000 gästbäddar i Funäsdalsområdet, varav ett 1000-tal i direkt anslutning till liftområdet. Turistnäringen påvisar en årlig tillväxt med ca 10 % och sysselsätter 16 % av arbetskraften i Härjedalen, cirka fyra gånger mer än motsvarande siffra för hela landet. Vinterturismen står för hela 77 % av den totala turismen i området.

I Funäsdalen och dess närområde finns planer för ytterligare ca 10000 turistbäddar. Utbyggnaden kommer främst att ske i Kåvanområdet samt på Funäsdalsbergets nordvästra sida. Om beläggningen vid högsäsongveckorna är 80 % betyder det att befolkningen i Funäsdalen under dessa veckor blir ca 11800 personer, (totalt 11000 turistbäddar och 800 bofasta invånare).

### **Destination Järvsö**

Destination Järvsö är mer än orten Järvsö, utan ett sammanhängande geografiskt område som innefattar flertalet kommuner i Hälsingland. Destination Järvsö erbjuder vacker natur, skidåkning både utför och på längden, flertalet kultur- och evenemangupplevelser, shopping och kända Järvsö, med rovdjurscentret, samt många andra upplevelsepaket. Destination Järvsö arbetar aktivt med att marknadsföra sig lokalt, men lika viktig är Stockholm – Uppsala-regionen och Mälardalen, samt de 1,4 miljoner bilister som årligen passerar Järvsö och Ljusnandalen på väg upp mot fjällen.

I en rapport från NärLjus framkom att intäkterna från turism i Ljusdals kommun, de senaste åren ökat från 10 miljoner till 26,5 miljoner. En stor orsak till den positiva trenden är färdigställandet av nya E4:an Uppsala-Gävle, vilket understryker vikten av vad en infrastruktursatsning mot ökad framkomlighet kan leda till.

### 5.7.2 Fjällvägens potential för besöksresorna

Fjällvägen, riksväg 83/84 mellan Tönnebro och Funäsdalen, upplevs idag som bitvis osäker samtidigt som restiden ofta förlängs beroende på små möjligheter att köra om långsamma fordon beroende på vägens bredd. Vägen går samtidigt genom ett vackert landskap i främst Ljusnandalen och även bortom Sveg. Potentialen kring att öka vägens attraktivitet för besöksresor, både sådana med mål längs vägen och med mål i Fjällvärlden, bör i hög grad ligga i att utveckla och lyfta fram dessa kvaliteter ytterligare. Genom lokalisering av högkvalitativ service och rastställen – de senare med adekvat utrustning i form av toaletter, information och sopkärl med mera – ökar bilburna besökares benägenhet till att resa denna väg. Genom mindre åtgärder kan vägen upplevas som betydligt mer attraktiv och i kombination med Fjällvägens omkringliggande topografi, samt rika inslag av natur- och kulturupplevelser, blir hela-resan-upplevelsen en wow-känsla. Marknadsföringen av Fjällvägen bör därför fokusera på styrkorna – scenerierna, besöksmål längs Fjällvägen såsom Världsarvet Hälsingegårdarna, och andra attraktioner som gör just Fjällvägenstråket unikt.

En viss potential finns även i att underlätta för besöksresenärer utan tillgång till bil. Erfarenheter och exempel från Dalarna och Skåne visar att det då bör ske ett utökat samarbete mellan researrangörer och kollektivtrafikbolag för att erbjuda helhetslösningar där transporten ingår som en del. Här kan såväl ordinarie kollektivtrafikutbud liksom chartrade bussar och i vissa fall tåg vara aktuella. Snötåget utgör ett lyckat exempel på samarbete, i detta fall mellan Vemdalen, Skistar AB, Inlandsbanan AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB. Kollektivtrafiken bör ha sin största potential, när det gäller besöksresor, just när det gäller fritidsresor till fjällvärlden. Förbindelserna via Mora och Inlandsbanan som inletts under det senare året kräver relativt dyrbara investeringar för att kunna erbjuda riktigt attraktiva restider. Svagheten med förbindelserna via Ljusdal i nuläget är att de är relativt få, kräver lång bussresa och i allmänhet kräver två byten för en resa mot exempelvis Funäsdalen. Genom bättre samordning av tidtabeller, och flera direkta bussförbindelser mellan tåget och fjällanläggningar, bör Ljusdals position som bytespunkt kunna förstärkas åtskilligt. Ljusdals styrka är att orten trafikeras av relativt många tåg från Stockholm/Gävle/Arlanda och att restiderna från dessa platser är relativt kort.

## 6. Vilken funktion kommer Fjällvägen få i framtiden?

### 6.1 Nollalternativ eller Jämförelsealternativ

Ett nollalternativ används för att beskriva en situation som uppstår när inga åtgärder genomförs. Ett jämförelsealternativ utgår från ett befintligt förhållande (nulägesbeskrivning) och jämförs sedan med andra alternativ eller t.ex. ett prognosår.

Med Fjällvägen som utgångspunkt antas planerade åtgärder i aktuella Länstransportplaner genomföras. Att anta ett nollalternativ anses därför inte som tillräckligt relevant, till följd av att åtgärder faktiskt kommer att genomföras. Ett jämförelsealternativ, där nuläge viktas mot prognosår 2030, samt 2050, anses därför som mer relevant. Det är mot jämförelsealternativet nedstående resonemang om trafik- näringslivs- och besöksutvecklingen baseras på.

### 6.2 Trafikprognoser

Från Trafikverket kan vi utgå från en prognos för åren 2030 och år 2050, där basåret är år 2010. Prognosen är framtagen inför revideringen av Nationell Transportplan 2010- 2021 (ny period 2014 – 2025). De prognosområden och kategorier av vägtyper framgår av nedanstående tabell där förändring av trafikarbetet (läs trafikflöden) anges som en siffra. För Gävleborgs län och Jämtlands län ligger den förväntade trafikökningen till år 2030 för tunga vägtransporter (lastbilar) på respektive 4 och 24 procent. Motsvarande förväntade trafikökning avseende lätta fordon (personbilar) ligger på respektive 12 och 16 procent.

De uppräkningsstal som anges i nedanstående tabeller (6.1-1:6.1-2) avser vägtrafiken. Tunga fordon (lastbilar) respektive lätta fordon (personbilar).

Tabell 6.1-1. Förväntad vägtrafikökning mellan åren 2010 och 2050. För lastbilar har kategorin 'övriga vägar' tillämpats. Källa: Trafikverket 2012.

Prognos vägtrafik	Förändring 2010 – 2030	Förändring 2010-2050
<b>Gävleborgs län</b>		
Personbilar	+ 12 %	+ 27 %
Lastbilar	+ 24 %	+ 46 %
<b>Jämtlands län</b>		
Personbilar	+ 16 %	+ 29 %
Lastbilar	+ 4 %	+ 7 %



Prognosen baseras på befolkningsförändringar och förändrad ekonomisk aktivitet för näringslivet. Faktorer såsom inkomstförändringar, bilnehav (körkortsrelaterat), årlig körsträcka, prisutveckling för olika transportmedel är exempel på andra prognosförutsättningar. En fullständig beskrivning av prognosmodellen kan hittas på Trafikverkets hemsida ([www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)). Översatt till trafikprognosen så medför exempelvis ett minskat antal körkortsinnehavare i regionen ett minskat bilresande. Ökad (real) inkomst bidrar till att man behåller eller ökar antalet bilar (fordon) i regionen, med konsekvens i mindre trafik (färre körkort) och ökad trafik (inkomstökning). Förutsättningar om vägstandarden exkluderar eventuella planerade åtgärder samt oförändrad kollektivtrafikutbud.

### 6.2.1 Transportbehov och näringslivsutveckling

Riksväg 83/84 utgör en viktig förbindelselänk för ett flertal pendlingsrelationer, inte minst för pendlingsutbytet mellan Ljusdals och Bollnäs kommuner samt vidare söderut mot Gävle. Riksväg 83/84 är dessutom viktig för den inomkommunala pendlingen i framför allt Ljusdals kommun, men även i Bollnäs kommun.

Till följd av hastighetsförändringar på delar av riksväg 83/84 har tillgängligheten till arbetstillfällena, och därmed pendlingsvillkoren för dem som arbetspendlar med bil utmed sträckan, försämrats något på senare år. Som en konsekvens av att 90-sträckorna och merparten av 70-sträckorna skyltats om till 80 km/h, har restiden med bil mellan Bollnäs och Ljusdal ökat med endast två minuter<sup>1</sup>. Den faktiska försämringen är marginell, samtidigt som den upplevda försämringen är stor.

De relativt långa restiderna mellan centralorterna utmed stråket begränsar möjligheterna till arbetspendling mellan kommunerna. Det tar idag knappt en timme att köra mellan Bollnäs och Ljusdal och ungefär en timme och en kvart mellan Bollnäs och Gävle. Med tåg tar motsvarande resor ca 40 minuter respektive en timme.

Det finns ett behov av att knyta stråkets kommuner och dess tätorter närmare varandra, men även av att minska de tidsmässiga avstånden mot regionens största arbetsmarknad i Gävle. En större integration med Gävleregionen skulle innebära förbättrade möjligheter till kompetensförsörjning för näringsliv och arbetsgivare. Det skulle samtidigt innebära ett ökat utbud av arbetstillfällena för invånarna i flera av kommunerna utmed stråket, vilket kan få betydelse för möjligheterna att bo kvar på hemorten vid eventuella förändringar på arbetsmarknaden.

Möjligheterna att minska de faktiska tidsavstånden i vägnätet i sådan omfattning att det möjliggör pendling över längre sträckor och därmed skapa

<sup>1</sup> Beräknat som friflödes hastigheter för personbil enligt Effektsamband för transportsystemet för väg med siktclass 1 och vägbredd 8-10 meter. Sträcka med 90→80 km/h: 51,9 km. Sträcka med 70→80 km/h: 5,3 km.

förutsättningar för en större integration mellan kommunerna och mot Gävlerregionen, förefaller dock vara små. Fysiska åtgärder som möjliggör hastighetshöjningar till 100 km/h på de sträckor som idag har högsta tillåtna hastighet 80 eller 90 km/h mellan Ljusdal och Gävle, skulle resultera i en total restidsvinst på strax under sex minuter på hela sträckan, varav 4,5 minuter på sträckan mellan Ljusdal och Bollnäs<sup>2</sup>. Dock finns det möjlighet att sänka den upplevda restiden genom åtgärder som höjer trafiksäkerheten och minskar risken för konflikter mellan persontrafik och godstransporter längs vägen genom fler omkörningsmöjligheter och liknande. Det finns dessutom en potential till förbättringar för näringslivets transporter, som ofta baserar vägvalet på sträcka och inte på tid. För tunga transporter är riksväg 83/84 ett lämpligt val för gods som ska från Härjedalen och Ljusnandalen vidare söderut mot exempelvis Gävle hamn.

Eftersom tidsavstånden mellan centralorterna är betydligt kortare med tåg, förefaller åtgärder som minskar restiderna i järnvägsnätet ha större potential att knyta de olika arbetsmarknaderna närmare varandra. Vidare blir åtgärder som bidrar till säkerställd/ökad turtäthet samt pålitlighet i X-tågstrafiken av stor betydelse för att underlätta arbetspendling med tåg mellan kommunerna längs stråket.

Nuvarande arbetsmarknadsregioner avspeglar väl hur de långa tidsavstånden begränsar mellankommunal arbetspendling utmed stråket. Istället är det de inomkommunala arbetsresorna som svarar för en stor del av den totala arbetspendlingen i kommunerna. Samtliga kommuner utom Bollnäs utgör så kallade solitära lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner), vilket betyder att LA-regionen består endast av den egna kommunen. Det som kännetecknar de flesta av landets 30 solitära lokala arbetsmarknader är att de har relativt liten utpendling och kan betraktas som stabila självständiga lokala arbetsmarknader. Vidare har de solitära lokala arbetsmarknaderna det gemensamt, att nästan samtliga hade en befolkningsminskning på mer än 5 procent under perioden 1990–2007. I Ljusdals, Söderhamns och Härjedalens kommuner minskade befolkningen med 9,4, 11,8 respektive 14,3 procent<sup>3</sup>.

Undantaget längs stråket är Bollnäs kommun, som tillsammans med Ovanåkers kommun bildar en lokal arbetsmarknadsregion enligt SCB:s definition. Tillväxtverkets (tidigare Nutek) indelning av landets kommuner i funktionella analysregioner, FA-regioner, kan ses som en framskrivning av de lokala arbetsmarknaderna baserad på utvecklingstendenser i arbetspendlingen. Indelningen i FA-regioner ger därför en indikation på hur de lokala arbetsmarknaderna kan komma att förändras. Exempelvis var utpendlingen störst från Bollnäs till Söderhamn år 2005, men visade sig vara det motsatta år 2010. Tendensen pekar således på att FA-region 46 i

<sup>2</sup> Beräknat som friflödehastigheter för personbil enligt Effektsamband för transportsystemet för väg med siktclass 1 och vägbredd 8-10 meter. Sträcka med 90→100 km/h: 43,1 km. Sträcka med 80→100 km/h: 57,2 km

<sup>3</sup> Källa: SCB (2010) Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion

framtiden kommer benämnas Bollnäs, något som Tillväxtverket förmodligen kommer ta ställning till år 2014 då FA-regionernas status uppdateras (se vidare resonemangen sid. 16).

Strukturen i arbetspendlingen i Ljusdals och Härjedalens kommuner förväntas inte förändras i så stor omfattning, att de upphör att vara egna lokala arbetsmarknadsregioner. Dessa kommuner är därför egna FA-regioner i Tillväxtverkets indelning.

Avslutningsvis är det viktigt att beakta hur den förväntade befolkningsutvecklingen i kommunerna kommer att påverka arbetspendlingen. Prognosen för perioden fram till 2035 förutspår en befolkningsminskning i samtliga kommuner<sup>4</sup>. Vidare förutspås befolkningssammansättningen i kommunerna längs stråket förändras så att den förvärvsarbetande befolkningens andel av den totala befolkningen i kommunerna minskar snabbare än i riket som helhet. Detta avspeglar sig i en betydande ökning i försörjningsbördan under perioden 2010-2025<sup>5</sup>.

*Tabell 6.1-2. Prognoser för befolkningsutveckling fram till år 2035 och förändring av försörjningsbörda fram till år 2025 för kommunerna längs stråket (Källa:Svenskt Näringsliv resp. Arbetsförmedlingen)*

Kommun	Befolkningsutveckling 2010-2035	Förändring av försörjningsbörda 2010-2025
Söderhamn	-13%	10,5%
Bollnäs	-2%	10,4%
Ljusdal	-6%	11,5%
Härjedalen	-9%	10,6%
Riket	1,1%	5,3%

En minskande förvärvsarbetande befolkning resulterar av förklarliga skäl i färre utförda arbetsresor. Utvecklingens påverkan på arbetsmarknaden i respektive kommun i övrigt är dock svår att förutsäga, annat än att antalet arbetstillfällen rimligtvis minskar i kommunerna.

<sup>4</sup> Källa: Svenskt Näringsliv (2011) Kommunernas befolkningstillväxt år 2010-2035

<sup>5</sup> Källa: Arbetsförmedlingen (2010) Generationsväxlingen på arbetsmarknaden

### 6.3 Fjällvägen – en attraktiv eller en besvärlig vägsträcka för framtidens besöksnäring?

#### 6.3.1 Besöksnäringens expansion och trender

De senaste tio åren har svensk turism utvecklats kraftfullt. Det gäller hela Sverige och inom många olika verksamhetsområden. Idag omsätter turismen 264 miljarder kronor och räknas därmed som en ny basnäring i Sverige. Målet är att öka omsättningen till 500 miljarder kronor till år 2020, vilket innebär en årlig tillväxt om 7,4 procent<sup>6</sup>.

Som tidigare nämnts finns längs Fjällvägenstråket ett antal betydelsefulla destinationer. Samtliga destinationer har upplevt ovanstående positiva utvecklingstrend för besöksnäringen och trenden ser ut att fortsätta. Även om den utländska turismen ökat och är viktig, är det mot den inhemska marknaden destinationsbolagen har sitt fokusområde. Av den procentuella fördelningen besökande i Funäsdalsfjällen, kommer hela 34 procent från Stockholms län. Även det regionala stråket Mälardalen – Uppsala – Gävle – Sundsvall är stora upptagningsområden för besökande i Gävleborgs- och Jämtlands län.

Norrmän utgör den absolut största andelen av utländska besökande längs Fjällvägens besöksmål. De flesta kommer via Röros och riksväg 84. Även andelen besökande från Finland ökar. Destinationsbolagen i Jämtland- och Härjedalen har här märkt en förändring i resmönster, då allt fler kommer via färjeläget vid Kapellskär (öster om Norrtälje), för vidare färd med bil upp till destinationerna i länen.

#### 6.3.2 Fjällvägens funktion för besöksnäringen

En annan trend som märkts av bland destinationsbolagen är dels "en ny typ av människa" – den aktiva familjen, dels en ny grupp av besökare WHOPs (wealthy healthy older people). Den första typen bygger på att tidigare besökande familjer oftast fokuserade på en aktivitet t.ex. utförsåkning. Den nya typen av familj ägnar sig åt fler aktiviteter. WHOPs syftar på en ny grupp - ålderssammansättning. Destinationsbolagen har i allt större utsträckning märkt av detta trendbrott, där allt fler medelålders kvinnor och män, välbärgade och i mindre eller större grupper, efterfrågar en aktiv fritid. Denna grupp stannar/övernattar oftast lite längre än andra typer av grupper, bor på hotell och spenderar mer pengar, samt har oftast ett starkt intresse av kultur- och naturupplevelser.

Föregående kapitel visar tydligt hur viktig besöksnäringen är för Sverige. Den genererar kapital och sysselsättning lokalt, regionalt och nationellt. En av de viktigaste faktorerna för besöksmålen i Jämtland- och Gävleborgs län att

<sup>6</sup> Källa: TRIP (Turistnäringens Utvecklingscenter (2013), Turismnäringens trendanalys: Dämpad prognos mot 2020

bibehålla den positiva trenden och konkurrera med andra regioner på kort- och lång sikt, är ett framkomligt och väl utbyggt infrastrukturnät.

Bevisligen sker också de största turistflödena, både med bil och buss, från Stockholm – Mälardalsregionen via E4, för vidare färd på riksväg 83/84. Samma för de finska besökarna från Kapellskär. Från Norge sker in- och utflödet via riksväg 84. Fjällvägen är också mycket viktig för en stor del av Västjämtland. Riksväg 84 är den dominerande länken i Härjedalen och knyter samtidigt ihop andra viktiga länkar som E45:an samt länsväg 315. En stor andel av besöksnäringen använder Fjällvägen som transitväg, för vidare färd mot Bydalsfjällen, Åre – Duved och Östersund och för dem är god framkomlighet på Fjällvägen en lika viktig faktor som för övriga.

#### **6.4 Kollektivtrafikens roll**

Resbehovet har i denna rapport indelats i vardagsresor och långväga besöksresor. I de förstnämnda ingår arbetspendling, tjänsteresor och andra resor, exempelvis för inköp, som görs över dagen. De långväga besöksresorna är resor som sker över en längre tidsperiod – från över helgen till veckovis och över längre avstånd än 10 mil.

##### **6.4.1 Vardagsresande**

I de regionala målen lyfts särskilt näringslivets behov av kompetensförsörjning fram som betydelsefullt och där ingår behovet av att kunna erbjuda attraktiva restider för såväl arbetspendling som tjänsteresor. I målbilden för Gävleborg är en av definitionerna för en funktionell arbetsmarknadsregion att restiden inte får överskrida 45-60 minuter för de så kallade kompletterande orterna längs ett antal prioriterade stråk där Fjällvägen utgör ett. För orter långt från dessa stråk är målet att eftersträva högst 100 minuters restid. Även ett bredare utbildningsutbud ska vara tillgängligt inom 45-60 minuters restid för huvuddelen av invånarna. För att uppnå en fördubbling av kollektivtrafikresorna ska kollektivtrafiksystemet kännetecknas av ett hela resan-perspektiv. För att uppnå de transportpolitiska målen, och även regionala och lokala mål kopplade till tillgänglighet och hållbarhet, så behöver således kollektivtrafiken längs stråket utvecklas.

För att i någon mån kunna motverka den negativa befolknings- och sysselsättningsutvecklingen längs stråket bör, mot bakgrund av resonemangen i inledningen av kapitel 6.2 och den begränsade effekten restidsmässigt av en vägutbyggnad, den spårburna kollektivtrafikens roll inte underskattas. Möjligheter till ökad turtäthet, mer ensartade restider vilket medger mer attraktiva tidtabeller för större resflexibilitet, större samordning mellan tåg och buss samt minskad störningskänslighet är kvaliteter som skulle kunna öka attraktiviteten av att bosätta sig och etablera verksamheter längs stråket. Detta genom den stärkta kopplingen som då kan erhållas med viktiga utbytesområden som Gävle, Uppsala, Arlanda och Stockholm. En översyn av möjliga åtgärder längs Norra Stambanan och det längs banan

trafikerade X-tåget med anslutande busstrafik skulle kunna visa på var åtgärder lämpligast sätts in för att uppnå sådana kvaliteter.

#### **6.4.2 Långväga besöksresor**

En analys av den pågående och förväntade utvecklingen av sysselsättning och demografi pekar tydligt på det faktum att den stora potentialen i att öka Fjällvägens attraktivitet som transport- och resstråk finns i att underlätta för långväga besöksresor längs stråket.

Det befintliga kollektivtrafikutbudet längs Fjällvägen beskrivs närmare i kapitel 5.4 ovan. Dagens utbud är främst riktat mot arbets- och skolresor i Ljusnandalen och vidare söderut mot Gävle. För att uppfylla stråkets potential när det gäller att underlätta resor mot de besöksintensiva områdena i Härjedalsfjällen, men även i Ljusnandalen, behöver resmöjligheterna i högre grad anpassas efter de långväga besöksresornas behov. Detta kan i viss mån ske i form av paketlösningar tillsammans med besöksmålen. Den nyligen genomförda marknadsöppningen för privata aktörer att ta upp konkurrensen med de offentliga kollektivtrafikförbindelserna har, och kommer sannolikt inte, innebära att nya förbindelser skapas annat än vid tidpunkter och på sträckor när det finns en mycket stor reseefterfrågan. Snötåget är ett sådant exempel, liksom expressbussar såsom Fjällexpressen och Härjedalingen. Snötåget är det mest konkurrenskraftiga kollektiva alternativet för skidresor från södra och västra Sverige medan resor från Stockholmsområdet kräver ett byte i antingen Mora eller Ljusdal. Resa från Stockholm via Mora är i allmänhet något mindre tidskrävande om resan företas med den för året nyinrättade förbindelsen Mora – Östersund. Denna trafikeras dock bara med en tur per dag medan relationen Ljusdal – Stockholm och omvänt har 15-20 förbindelser vardagar med högst ett byte. Mellan Ljusdal och Sveg/fjällvärlden är hyrbil eller de två dagliga bussförbindelserna de alternativ som står till buds.

Här nedan beskrivs ett exempel på ett upplägg som skulle möjliggöra lite mer konkurrenskraftiga resmöjligheter till Härjedalsfjällen via en förstärkt bytespunktsfunktion i Sveg (se vidare figur 5-17).

#### **6.5 Hur kan Fjällvägens funktion utvecklas till det bättre?**

##### **Erfarenhet och kunskapsutbyte från andra viktiga lokala och regionala vägstråk**

Kommunerna längs stråket Gävle – Falun – Rättvik – Mora – Orsa lät under år 2009-2011 genomföra en studie – Gävle-Dala utvecklingsstråk (GDU) av utvecklingspotentialer och möjligheter att genom enkla åtgärder förbättra stråkets attraktivitet för besöksresor, arbetspendling och yrkestrafik. Detta projekt har således klara paralleller till projekt Fjällvägen och det finns en del lärdomar att dra här. Inom GDU genomfördes en empirisk studie av hur bilresenärer längs stråket uppfattade sin resa bland annat med avseende på

rastmöjligheter. En särskild pendlingsstudie kartlade arbetsplatser i orterna längs stråket och en potentialbedömning kring förbättrade pendlingsmöjligheter gjordes. En workshop hölls också med företrädare från turistnäringen, kommunerna och kollektivtrafikbolagen för att ta fram förslag på förbättringar av resmöjligheterna för turister till besöksmålen.

Det drogs en del slutsatser under arbetet med projektet, vilka kan vara av intresse för hur arbetet med utveckling av Fjällvägenstråket kan bedrivas vidare.

När det gäller behov hos genomresande med bil så bör utbudet av matställen längs vägen ses över, så att ett så varierat utbud som möjligt erhålls. En vanlig synpunkt bland resenärerna längs Gävle-Dala-stråket var att utbudet var för litet och enahanda. En annan synpunkt, som bör stämmas av även för Fjällvägen-stråket, är utbudet och kvaliteten på rastplatser, och då i synnerhet rastplatsernas toaletter. Ett intressant resultat var att en av fyra av bilresenärerna vid besöksmålen kunde tänka sig att åka kollektivt om utbudet av förbindelser varit bättre. Då handlade det om sommaröppna besöksmål.

Den övergripande slutsatsen utifrån pendlingsstudien var att potentialen var hög för att, med enkla medel, öka attraktiviteten till kollektivtrafikbaserad pendling såväl mellan kommuner som över länsgränsen Dalarna/Gävleborg genom förenklingar och förstärkningar av utbudet längs stråkets huvudaxel längs väg 70 och 80/E16. En viktig slutsats var att tåg- och busstrafik bör samordnas bättre för att förenkla resor med buss och tåg och för att möjliggöra ett optimalt utnyttjande varje transportslags möjligheter. Konkreta exempel är bättre samordning av tidtabeller och förbättrad utformning av bytespunkter. En viktig åtgärd för att underlätta pendling över länsgränsen är olika former av taxesamarbete mellan länens respektive kollektivtrafikbolag/-myndigheter.

Slutsatsen av studien av besöksmål, och workshopen inom ramen för denna del av projektet, var att behovet av allmänna kommunikationer till besöksmål för besökare som inte har tillgång till bil ofta underskattas. I Dalarna har turistnäringen identifierat utomnordiska turister som den grupp besökare som har störst ökningspotential. Denna grupp vill ogärna köra bil på svenska vintervägar. Genom ett tätare samarbete mellan turistnäring, kollektivtrafikbolag och kommuner kan paketlösningar tas fram som kombinerar boende och transportlösningar. För att råda bot på turisternas behov av information föreslogs särskilda insatser, i vilka ingår utbildning av trafikpersonal kring turistmål, samt av besöksmåls och turistbyråers personal i kollektivtrafikutbud och taxesystem. På detta sätt kan tröskeln sänkas för dessa grupper att resa till avsidens belägna besöksmål.

## 7. Översiktlig bristanalys för Fjällvägen

### 7.1 Prioriterade åtgärder – vad har gjorts, vad ska göras?

#### 7.1.1 Länstransportplan för Gävleborg- och Jämtlands län

Inom åtgärdsplaneringen för år 2010-2021 så finns det ett antal vägobjekt som sammanfaller med stråken som ingår i denna studie och som kan leda till ökad tillgänglighet. Åtgärdsplanen har upprättats med en given planeringsram på 873 mkr för Gävleborgs län och 477 mkr för Jämtlands län. Kostnader avser den del av totalkostnaden som belastar Länstransportplanen. Samfinansierars kostnader ingår inte i kostnadsuppgiften.

*Tabell 7.1-1. Utdrag ur länstransportplanerna, för inplanerade vägåtgärder fram till år 2021.*

Objekt	Typ av åtgärd	ÅDT	Ungefärlig planperiod	Kostnad länsplan (Ca mkr)	Status enligt TRV
<b>Väg 83, Åtgärdspaket Tönnebro-Ljusdal</b>	Trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighetsåtgärder	5000-14500	2011-2017	70	Vissa åtgärder har genomförts. Det har främst handlat om sidoområdesåtgärder.
<b>Väg 84, Genomfart Funäsdalen</b>	Genomfartsled, trafikmiljö tätort	2500-5000	2011-2013	8	Projektering pågår. Mål om färdigbyggt i slutet av 2013.
<b>Väg 84, X-länsgräns-Fjällnäs</b>	Sidoområdesåtgärder och breddning, genomfart Funäsdalen	<500-2500	2011-2013 & 2015-2017	47	Åtgärderna finns inom planperioden

#### Riksväg 83, Åtgärdspaket Tönnebro-Ljusdal

Mellan Tönnebro-Bollnäs och Järvsö-Ljusdal finns mindre omfattande åtgärder i sidoområden planerade. Denna åtgärd ligger som prioriterat delprojekt av ramen för åtgärder på riksväg 83. Åtgärderna har delvis genomförts. Effekter av dessa åtgärder antas medföra att svårt skadade kan komma att minska med mellan tre och sju personer under planperioden.

Vid Norrborn norr om Bollnäs planeras förbättring av korsning med kompletterande sträckningar av anslutningsvägar till Norrbornområdet. Säkrare passage för gång- och cykel anläggs också. Denna åtgärd ligger som prioriterat delprojekt av ramen för mindre trafiksäkerhetsåtgärder längs riksväg 83 år 2013. Åtgärderna medför att trafiksäkerhet, tillgänglighet och kapacitet till handels- och industriområdet ökar avsevärt. Dessutom förväntas att området kan fortsätta växa, vilket gynnar den regionala utvecklingen.

En förstudie är färdigställd under 2013 för sträckan Bollnäs-Arbrå. I förstudien har väg med mitträckesseparering eller räffling längs delar av



sträckan studerats. Trafikverket har fört diskussioner med Region Gävleborg och utifrån de medel som finns tillgängliga i Länsplan för regional infrastruktur för Gävleborg har förslaget med inriktning mot 80 km/h valts. Antalet anslutningar och utfarter från enskilda fastigheter föreslås begränsas eller byggas om. Ny GC-väg föreslås för delar av stråket. Effekterna av åtgärderna antas medföra högre trafiksäkerhet med färre mötesolyckor. Trafiksäkerheten höjs även för oskyddade trafikanter genom anläggandet av en ny GC-väg.

Länstransportplanen har beredskap för ytterligare trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder längs hela sträckan Tönnebro-Ljusdal.

### **Riksväg 84, Genomfart Funäsdalen**

Genomfarten genom Funäsdalen smalnas av till cirka sju meter genom hela samhället. Trottoarer anläggs bland annat på bägge sidor om vägen genom centrum, förutom vid mellanzonen, där trottoarer enbart anläggs på ena sidan. Förslag på fler övergångsställen samt farthinder övervägs. Möjligheterna för parkeringsplatser i närheten av riksväg 84 bör vidare studeras ytterligare för att om möjligt bevara tillgängligheten till tätortens besökspunkter.

Ett genomförande av beskrivna åtgärder förväntas ge ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och funktionshindrade och även minska riskerna för olyckor vid transporter av farligt gods genom Funäsdalen.

### **Riksväg 84, X-länsgräns-Fjällnäs**

Riksväg 84 är planerad att rustas upp i samband med bärighetsåtgärder. Den tänkta åtgärden är framförallt en breddning av vägen med cirka 30 procent mellan Sveg och Funäsdalen. Vid vägsträckan Tännäs till Funäsdalen planeras en breddning från sex meter till sju meter (cirka 15 procent).

Effekter av åtgärderna förväntas ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt bibehållen framkomlighet.

## 8. Behov av åtgärder och dess betydelse för regional utveckling på kort och lång sikt

Innan en åtgärd utförs som berör väg- eller järnvägsåtgärder skall Trafikverket upprätta en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudien har sin utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Som namnet antyder består fyrstegsprincipen av fyra steg där:

**Steg 1:** Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt

**Steg 2:** Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintligt transportsystem

**Steg 3:** Begränsade ombyggnadsåtgärder

**Steg 4:** Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

De behov som efterfrågas i transportsystemet är stora och de anslag som finns för åtgärder är generellt otillräckliga. Behov längs Fjällvägenstråket ställs mot behov på väg och järnväg i länen i övrigt och övriga landet. Det är därför viktigt att i Fjällvägenstråket lägga fokus på att försöka uppnå så kostnadseffektiva åtgärder som möjligt utifrån fyrstegsprincipen.

Identifierade åtgärder i denna stråkanalys:

### **Steg 1-åtgärder - påverka behov av transporter och val av transportsätt**

Utveckla den uppstartade chartertågstrafiken. Även dagtågscharter kan vara möjlig, eftersom resenärerna då slipper långa bytestider och många byten. Med chartertåg även som dagtåg öppnas även möjligheten till geografiskt mer närliggande marknader, t.ex. Göteborgsregionen. I samband med att fysiskt investeringsobjekt genomförs bör och kan påverkansåtgärder som ökar användningen av tex cykelbanor genomföras. Ett samlat program för ett mer hållbart resande längs Fjällvägenstråket borde tas fram.

### **Steg 2-åtgärder - effektivare utnyttjande av befintligt transportsystem**

För att underlätta för besökande att resa med kollektivtrafik bör samordning mellan tåg och buss vid stationer och bytestpunkter ses över för att optimeras. En ökad turtäthet i kollektivtrafik är en av de viktigaste konkurrensmedlen för att få ett ökat kollektivt resande. Den mest belastade sträckan längs Fjällvägen är genom Bollnäs tätort, där bör en översyn av trafiksljusintervallen ske för "grön våg".

Tabell 8.1-1 nedan visar de olika stegen, samt kopplingen till åtgärder i den nationella respektive regionala planen för delar av Fjällvägen. Kolumnen till höger beskriver problem och de identifierade åtgärder i denna stråkanalys.

Tabell 8.1-1. Åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

	Åtgärder i nationell resp regional plan		Problem och identifierade åtgärder enligt denna stråkanalys
<b>Steg 1-åtgärd</b>	Steg 1 åtgärder kopplade till investeringsobjekt.	<b>Steg 1</b>	<i>Stort bilresande.</i> Chartertåg till fjäll-destinationer. Samlade program för Hållbart Resande.
<b>Steg 2-åtgärd</b>		<b>Steg 2</b>	<i>Samordning trafikslag</i> Samordning buss och tågtrafik i bytespunkter Ökad turtäthet i kollektivtrafiken. Översyn av trafikslus-intervallen genom Bollnäs tätort.
<b>Steg 3-åtgärd</b>	<i>Riksväg 83 Åtgärdepaket Tönnebro-Ljusdal</i> Trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighetsåtgärder. Planperiod 2011-2017.	<b>Steg 3</b>	<i>Riksväg 84 Ljusdal-Ålvros</i> Breddning av väg och justering av geometri för ökad framkomlighet.  <i>Riksväg 84 Ljusdal-Sveg</i> Höjning av hastighet till 100 km/h.  <i>Bytespunkter och terminaler</i> Förbättrade bytespunkter mellan tåg, buss och bil.
	<i>Riksväg 84 Genomfart Funäsdalen</i> Genomfartsled, trafikmiljö tätort. Planperiod 2011-2013.		<i>Riksväg 84 Tätorterna Ljusdal, Sveg, Hede och Funäsdalen</i> Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder.
	<i>Riksväg 84 X-länsgräns-Fjällnäs</i> Sidoområdesåtgärder och breddning, genomfart Funäsdalen. Planperiod 2011-2013 & 2015-2017.		<i>Riksväg 84 Långå-Funäsdalen</i> Breddning av väg och justering av geometri för ökad framkomlighet.
<b>Steg 4-åtgärd</b>	-	<b>Steg 4</b>	<i>Riksväg 83/84 genom Bollnäs respektive Ljusdal</i> Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem. Större investeringar i ny infrastruktur krävs.

### Steg 3 och 4- åtgärder - ombyggnadsåtgärder eller nyinvesteringar

Trafiksäkerhetsåtgärder riksväg 83 Tönnebro - Ljusdal. Hög prioritet på att förbättra trafiksäkerheten. Situationen kräver ombyggnad av vägen med mittseparering. Förutom sänkta restider uppnås ökad framkomlighet och tillgänglighet för resenärer till Härjedalsfjällen.

Trafiksäkerhetsåtgärder riksväg 84, delsträckorna Ljusdal - Älvros samt Långå-Funäsdalen samt genomfarten av Funäsdalen. Höjd trafiksäkerhet medger möjlighet till sänkta restider och ökad framkomlighet och tillgänglighet för resenärer till Härjedalsfjällen. Långå - Funäsdalen är särskilt viktig för framkomligheten och bör ges hög prioritet.

Rastplatserna längs de studerade vägarna behöver ses över och kompletteras såväl till antal som till utrustning och standard på de befintliga. Förbättrade rastplatser stärker tillgängligheten och ökar trafiksäkerheten eftersom möjligheten till stimulerande vilopausar ökar. Rastplatserna bör kunna erbjuda pauser även för långa ekipage. Utöver de befintliga rastplatserna där Trafikverket eller kommunen är ägare, bör även de inofficiella (se kap 5.6.4) ses över. Dessa kan rustas upp med enkla medel (sopkärl, bänkbord och TC-hus) för att göra platsen och upplevelsen av hela sträckan som mer attraktiv. Riksväg 83/84 genom Bollnäs respektive Ljusdal har trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem och större investeringar i ny infrastruktur krävs för att åtgärda dessa.

#### 8.1 Fjällvägen – vägen till en attraktiv, framkomlig och trafiksäker resa

Sträckor av vägnätet som finns i området har en högre utvecklingspotential och bör ingå i en vidare satsning för att göra Fjällvägen ännu mer attraktiv. Genom att prioritera vägsträckor som har många natur-, kultur- och friluftsvärden kan åtgärder sättas in mer effektivt för att upplevelsen av resan ska bli den bästa. Satsningar med ekonomiska medel och övriga insatser för att utveckla de vägsträckor som redan idag har upplevelsevärden främjar också turismen i området.

En nulägesbeskrivning av framkomlighetsproblematiken för Fjällvägen har sitt utgångsläge i kombinationen av sänkt hastighet och 1+1 väg. En viktig synpunkt framkom i intervjun med SNX-transport, med anledning av Trafikverkets senaste hastighetsöversyn. Hastighetsmätaren i en lastbil kalibreras med jämna mellanrum till skillnad från de i personbilar. Det medför ofta att en lastbil som kör i 80 km/tim kommer ifatt en personbil i 75 km/tim, till följd av avvikelser i kalibreringen. Något som kan leda till upphinnandelyckor, eller farliga omkörningar vilka kan resultera i mötesolyckor. Samtidigt bromsar den tunga trafiken upp persontrafiken i stigningsfälten, vilket orsakar exakt samma problem.

Ett sätt att öka framkomligheten och trafiksäkerheten är att på lämpliga sträckor underlätta för omkörningar, genom fler omkörningsfält eller etapper

med 2+1 väg. Med lämpliga sträckor föreslås t.ex. omkörningsfiler vid problematiska stigningsfält, där tung trafik "bromsar upp" övrig fordonstrafik. Mitträckesseparering bör om möjligt byggas till följd av höga olyckstal. För sträckan Bollnäs – Arbrå har Trafikverket nyligen genomfört en förstudie. I denna har som tänkbara åtgärder mittseparering för 100 km/h alternativt 80 km/h med trafiksäkerhetshöjande åtgärder diskuterats.

Sett till flödeskartorna för fordonstrafik respektive tung trafik (figur 5-24:5-25), föreslås liknande åtgärder som de mellan Bollnäs – Arbrå, även för sträckorna Kilafors – Bollnäs, Arbrå – Vallsta, samt Järvsö - Ljusdal. Genomförs dessa åtgärder bör högre hastigheter tillåtas.

## 8.2 Fjällvägen – vägen mot regionförstoring

Analyserna som gjorts inom Stråkanalysen visar att möjligheterna att åstadkomma regionförstoring enbart genom kapacitetsförbättringar och höjda hastigheter på riksväg 83/84 är begränsade. Åtgärder som innebär förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet kan dock resultera i att den upplevda restiden reduceras, samtidigt som trygghet, tillförlitlighet och komfort längs stråket förbättras.

Trots att de faktiska restidsvinsterna är små i förhållande till sammanlagd restid, vilket innebär att det är osannolikt att de kommer att bidra till en regionförstoring, kan dessa typer av åtgärder ändå resultera i ökad pendlingsbenägenhet mellan orterna utmed stråket. Åtgärderna kan därför antas vara särskilt viktiga för att underlätta för den arbetspendling som idag sker inom respektive arbetsmarknadsregion, där riksväg 83/84 spelar en avgörande roll för att den lokala arbetspendlingen skall fungera. Åtgärder som innebär kapacitetsförbättringar och reducerade restider i det lokala vägnätet underlättar för den lokala arbetspendlingen och kan således bidra till regionförstärkning och eventuellt en regionförtätning. Med regionförstärkning avses en ökning av antalet pendlare till det lokala centrumet från övriga kommuner i den lokala arbetsmarknaden, medan regionförtätning uppstår när antalet pendlare mellan kommuner i en lokal arbetsmarknad ökar.

Det bör dock finnas betydligt större potential att åstadkomma regionförstoring, åtminstone för Ljusnandalens del, genom att genomföra förbättringar av de kollektiva förbindelserna i allmänhet och i synnerhet mot Gävle, Uppsala, Arlanda och Stockholm. För att möjliggöra detta behöver utbudet av tågförbindelser förbättras. Idag är antalet direktförbindelser med SJ-tåg mellan Ljusdal och Uppsala/Arlanda/Stockholm endast 2-3 per vardag. Dessa utgörs av ett till två IC-tåg ett regionaltåg och ett snabbtåg. I övrigt krävs byte i Gävle – bytestiden är i allmänhet kring 15 minuter.

Antalet förbindelser med X-tåget mot Gävle får anses vara tillfredsställande, men den höga andelen enkelspår längs Norra Stambanan mellan Gävle och Ljusdal innebär att tidtabellerna för persontågen är svåra att lägga på ett kundvänligt sätt. Restiden varierar således mellan 1:40 och 1:54 beroende på antalet tågmöten längs vägen. För att möjliggöra daglig arbetspendling bör restiden vara relativt likartad oavsett tid på dygnet, och avgångarna bör vara

relativt jämnt fördelade över dygnet för att möjliggöra arbetspendling även för yrkesgrupper med ojämna arbetstider. Om möjligt bör även avgångstider vara på samma minuttal för att resenären ska slippa lära sig tidtabellen även om hen behöver resa under varierande tider på dygnet.

Tåg- och bussutbudet kan dessutom behöva samordnas bättre för att åstadkomma goda anslutningar även till och från samhällen utan tågförbindelser. Detta gäller exempelvis runt Ljusdal och Järvsö där de lokala busslinjernas tidtabeller kan behöva samordnas bättre med tågens för att möjliggöra smidigare bytesresor från och till byarna.

Pendlingen från Härjedalen mot Gävle och vidare söderut är idag mycket blygsam. Här handlar det främst om att förbättra möjligheterna till veckopendling. Restiden idag på i snitt drygt sex timmar mellan Sveg och Arlanda och sju timmar till Stockholm kan dock reduceras något genom förbättrade bussanslutningar i Ljusdal mot de snabba tågen mellan Stockholm/Arlanda/Uppsala och Hälsingland/Jämtland. En förbättrad riksväg 84 mellan Ljusdal och Sveg (och vidare mot Funäsdalen) bör dessutom kunna korta restiderna med buss något samtidigt som åkkomforten förbättras. Idag är den genomsnittliga bytestiden för resor mellan Stockholm och Sveg via Ljusdal uppemot en timme, eller cirka en femtedel av den totala restiden. Detta beror på att bussarna i allmänhet antingen ansluter till X-tåget i Ljusdal, vilket kräver ytterligare ett byte i Gävle, eller att resan måste företas via Hudiksvall beroende på obefintlig tåganslutning i Ljusdal.

### **8.3 Fjällvägen – den mångfunktionella vägen**

Stråkanalysen har sedan tidigare lyft fram Fjällvägens många olika funktioner. Bland dessa kan nämnas:

- Studiependling
- Arbetspendling
- Sjukvårdstransport
- Transporter av farligt gods
- Åkerinäring
- Fritidsturism
- Fjärrturism
- Upplevelseväg
- Riksväg
- Omledningsväg
- Internationell (sammanbinder Sverige och Norge)

Funktioner som berör, näringsliv, sysselsättning, utbildning, sjukvårdstransporter, fritidsresor, fjärrresor, kommunal planering, destinationsutveckling m.m. Åtgärder som de som föreslagits i texterna ovan är mycket viktiga i ett långsiktigt perspektiv och en förutsättning att Fjällvägen som mångfunktionell väg kan bevaras. Många funktioner är beroende av varandra

och försvinner en funktion till följd av ett undermåligt transportsystem, är risken för att fler funktioner slås ut stor.

En av funktionerna ovan och som bara antytts i texten är betydelsen som omledningsväg. Vid ett eventuellt stopp på E4 finns möjlighet att leda om trafiken på riksväg 83 och riksväg 84 (Ljusdal – Hudiksvall). Det är en styrka med stråket. Samtidigt är riksväg 84, sträckan Hede – Norska gränsen, mycket ömtålig för störningar, eftersom riksväg 84 är Härjedalen kommuns enda riksväg i öst-västlig riktning. Det är en svaghet med stråket och samtidigt ett hot för omkringliggande verksamheter och boende.

En annan viktig faktor är de samhällsekonomiska vinster som riskerar att försvinna om Fjällvägen i framtiden kommer upplevas som oattraktiv, trafikfarlig och oframkomlig vägsträcka. Framförallt det periodvis stora flödet av besökare genererar stora inkomster lokalt. Detta gynnar både den offentliga som privata sektorn, samt ökar sysselsättningen i kommunerna.

#### **8.4 Fjällvägen – ett strategiskt godsstråk**

Fjällvägen och framförallt riksväg 83 är en liten del i ett större transnationellt godstransportsystem, men uppfyller å andra sidan en mycket viktig funktion. Fjällvägen är länken mellan andra större stråk t.ex. Europaväg 4, Europaväg 45, riksväg 50 och länsväg 272. Längs hela Fjällvägen finns idag över 100 åkeriföretag etablerade. Det handlar om både korta och långväga transporter.

I intervjuer och yttranden har åkerinäringen lyft fram ett antal intressanta synpunkter på förbättringsförslag, för att uppnå en framkomligare riksväg 83/84. Övergripande eftersträvas en väg som inte bara underlättar för tung trafik utan för alla trafikslag. Ett transportsystem som gynnar den lokala utvecklingen är livsviktig även för åkerinäringen, eftersom dessa är beroende av ett stabilt och helst växande kundunderlag. En väg som är säker och upplevs som tidseffektiv, gör att fler kan arbetspendla och lockar fler bofasta till regionen.

Utmärkande för samtliga yttranden som inkommit från åkerinäringen, över satsningar i länstransportplaner m.m. är åtgärdsbehovet för sträckan Bollnäs – Ljusdal. Även om större ombyggnadåtgärder som 2+1 sträckor är att föredra, lyfts även mindre åtgärder fram. Åkerinäringen eftersträvar rätt hastighet på rätt ställe. Så få avsnitt som möjligt i hastighetsintervallet 40-60 km/tim. Detta går att uppnå med relativt enkla medel, genom att se över befintliga ut- och infarter, bygga om trafikfarliga korsningar etc. Att just rikta insatser mot avsnitt som ur samhällsekonomiskt avseende anses olönsam, kan just vara tvärt om. Konkret innebär det att mindre åtgärder som säkrare in- och utfarter, korsningar, eller förstärkningsjobb utförs på avsnitt med relativt liten trafikvolym. Olycksrisken minskar till följd av åtgärderna och hastigheten kan således höjas på sträckan. Kostnaden är hög i förhållande till vägavsnittets karaktär, men sätt i ett långsiktigt perspektiv är alla en vinnare, eftersom åtgärderna gynnat vägstråkets mångfunktionallitet. Ibland kan det vara en fördel att tänka "utanför lådan" (*thinking outside the box*).

## 9. Samhällsekonomisk bedömning

Sammarbetsprojektet mellan Söderhamn, Bollnäs, Ljusdal och Härjedalen; samt näringslivet utmed riksväg 83/84, Tönnebro – Norska gränsen; samt Destination Järvsö, Destination Vemdalen och Destination Funäsfjällen; har som ambition att stimulera och bidra till en ökad regional utveckling längs stråket. Satsningar på en framkomlig och trafiksäker infrastruktur är ett av de viktigaste prioriteringsmålen för projektgruppen.

Denna stråkanalys skall tydliggöra funktion och betydelse för näringslivet och de boende längs stråket i termer av påverkan om näringslivsutveckling, sysselsättning och tillväxt. Analysen ska därmed även tydliggöra vägstråkets brister, med fokus på framkomlighet och trafiksäkerhet, med en vision om regional hållbar tillväxt. Några av de flertalet mål som kan relateras direkt till infrastrukturåtgärder (väg och kollektivtrafik) återfinns nedan i ett antal punkter, dock utan anspråk på att var heltäckande.

- Kommunikationer över långa avstånd skall överbyggas
- Kollektivtrafiksatsning
- Långsiktigt hållbart samhälle
- Utvecklad infrastruktur
- Funktionell arbetsmarknad/ Vägstråket Fjällvägen berörs av fyra FA-regioner: Söderhamn, Ljusdal, Härjedalen och Gävle
- Starkt stråk
- Trafikpolitik och nollvision

Vår samlade bedömning om de sedan tidigare inplanerade åtgärderna längs stråket, ger ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Till viss del kan transportkostnader och miljöbelastning reduceras, utan alltför stor reduktion dock. Åtgärderna är efterfrågade och bidrar till en tydligare stråkprofilering.

Vår uppfattning är ändå att de planerade åtgärderna inte åstadkommer tillräcklig förändring för att ge bestående effekter och påverkan på pendling såväl som tillväxt.

De kompletterande åtgärderna som har presenterats i tidigare kapitel, visar att det finns stora potentialer till att åstadkomma faktiska förändringar både på trafiksäkerhet såväl som på framkomlighet/tillgänglighet.

En genomgående vägstandard med målhastigheten 100 km/h med ökad trafiksäkerhet och minskade transportkostnader bör tas fram för att lyfta stråkregionen i tillväxt såväl som hållbar utveckling. De presenterade åtgärderna, som de nu ligger beslutade, kommer inte att påverka stråkets utveckling annat än marginellt och lokalt.



Då en tillströmning av trafik från Norge har noterats i denna utredning, så bör även en översyn om eventuella potentialer för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på den norska sidan. Viktigt för stråket är att dess funktion kan upprätthållas på en jämn och hög standard.

Den samhällsekonomiska kostnaden för att inventera och bedöma investeringar längs stråkets hela utbredning är liten, i jämförelse med de samhällsförluster som riskeras att gå förlorade då befolkningsutvecklingen (avvecklingen) fortsätter i negativ riktning.

Det har tydligt visats i denna studie att stråket har en oerhört stor betydelse för de orter och kommuner som brukar stråkets funktion för olika samhällsfunktioner.

## 10. Fortsatt arbete i Projekt Fjällvägen

Du håller nu i din hand resultatet av ett stort utredningsarbete som Ramböll Sverige AB fick i uppdrag på konsultbasis att genomföra i januari 2013. En analysrapport som aldrig tidigare gjorts över detta område, från Tönnebro vid hälsingekusten till norska gränsen i Funäsdalsfjällen i Härjedalen. Från kust till fjäll! Nu finns den och nu ska vi arbeta med den. Den ska få guida oss i våra prioriteringar av åtgärder, i våra tankar och funderingar om Fjällvägen och hjälpa oss med Fjällvägens behov och möjligheter. På ett säkert, framkomligt och tillgängligt sätt. Stråkanalysen ska bli ett användbart verktyg.

När vi inom projektet bestämde oss för att ta fram en stråkanalys så var huvudargumentet att vi behövde ett bra och övergripande underlag för hela stråket. En analys som ska fungera som underlag för att synliggöra behov av olika prioriteringar och insatser. Någon sådan fanns inte. Behoven av att lyfta och stärka stråket fanns dock, de hade lett fram till projektet. Nu behövde vi ett verktyg som tydliggjorde eller kanske ifrågasatte. Ett underlag med fakta som ger en tydligare och bättre bild över Fjällvägen idag. Men också en utvecklingsbild över tid som hjälper oss och blir ett stöd för det framtida arbetet. Vi behöver ett verktyg för både vilka insatser som behöver göras idag men framförallt ett underlag för ett långsiktigt arbete.

Det var och är viktigt att stråkanalysen blir ett konkret arbetsverktyg ur vilken vi kan hämta både fakta, idéer och inspiration. Stråkanalysen som arbetsverktyg ska konkret vara utgångspunkten för de handlingsplaner inom områdena vägåtgärder, näringsliv och information & marknadsföring som projektbeskrivningen berättar om. Handlingsplaner som på kort och lång sikt ska vara inriktningsplaner och bas för Fjällvägens framtid. Fram till rapportens färdigställande har det varit viktigt att processa samtliga projektaktörers synpunkter i dialog. Alla har bidragit med sina kunskaper, kompetens, erfarenheter och idéer.

Nu när stråkanalysen finns så ska den vara en levande rapport. Den ska inte värma några hyllor utan få vara ett användbart instrument i din hand. Dels den ursprungliga rapporten men också den populärversion vi tar fram. Nästa steg för analysen blir att styr- och arbetsgrupperna genomför en workshop i form av en dialogprocess för att tillsammans utröna behov av gemensamma insatser och prioriteringar med bakgrund av stråkanalysen. Vi gör det med metoden OPERA för att säkerställa att alla blir aktiva och involverade och det ger ett tydligt resultat. Resultatet ligger till grund för nästa steg. Utifrån de prioriterade områdena genomförs en dialogprocess i metoden GruppExpo för framtagande av handlingsplaner inom respektive område, vägåtgärder, näringsliv och information & marknadsföring. Vad? Varför? När? Vill du vara

med i Fjällvägens fortsatta steg mot utveckling så kontakta undertecknad. Just din kunskap och dina idéer kan bidra till Fjällvägens utveckling.

Stråkanalysen ska vara ett underlag och stöd för både offentliga organisationer och privata aktörer, näringsliv och föreningar i deras utvecklingsarbeten och verksamheter. Stråkanalysen ska hjälpa oss att fördjupa dialogen. En analys vi genom samverkan har arbetat fram och en analys som vi ska använda för att samarbeta för ännu bättre regional utveckling.

Här kan du läsa mer om projektet och följa med på dess resa:

[www.fjellvagen.se](http://www.fjellvagen.se), samt [www.facebook.com/fjellvagen](https://www.facebook.com/fjellvagen)

Projekt Fjällvägen juni 2013

*Vibeke Sjögren Ottosson*

Projektledare

## 11. Källor

### Digitala källor

Samtrafiken via TrafikLab

(<http://www.samtrafiken.se/tjanster/riksdatabasen/>); *Riksdatabasen*, uttag 2013-01-18 (Underlag för beräkning av utbud och restider med kollektivtrafik)

Tidtabeller för våren 2013 från:

Samtrafiken (<http://www.samtrafiken.se/tjanster/tidtabeller/>),

Fjällexpressen (<http://www.stromma.se/buss/fjallexpressen/>) och

Härjedalingen (<http://www.harjedalingen.se/tidtabeller/>)

Inlandsbanan AB, information om Snötåget och dagtrafiken till Härjedalen april 2013 (<http://www.inlandsbanan.com/resor/se/Paketresa-1-95/Snotaget-3-1242.html>)

Statistiska Centralbyråns hemsida (SCB): [www.scb.se](http://www.scb.se)

Söderhamn kommuns hemsida: [www.soderhamn.se](http://www.soderhamn.se)

Bollnäs kommuns hemsida: [www.bollnas.se](http://www.bollnas.se)

Ljusdal kommuns hemsida: [www.ljusdal.se](http://www.ljusdal.se)

Härjedalen kommuns hemsida: [www.harjedalen.se](http://www.harjedalen.se)

### Skriftliga källor, publikationer

Granström, Johnny; Jansson, Oskar; Spjut, Mikael och Söderlind, Anna-Lena (2010); *Tillgänglighetsanalys Härjedalsfjällen, Slutrapport maj 2010* (utredning beställd av Trafikverket)

Söderlind, Anna-Lena; Larsson, Patrik; Berggren, Ulrik (2011); *Gävle-Dala Utvecklingsstråk – Delrapport Utveckling av pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik*, slutversion 2011-09-28

Söderlind, Anna-Lena; Larsson, Patrik; Berggren, Ulrik (2012), *Gävle-Dala Utvecklingsstråk – Delrapport Utveckling av kollektivtrafik till besöks mål*, slutversion 2012-01-20

Tronsson, Benny (synpunkt i form av personligt inlägg 2013-02-06)

Regional utvecklingsstrategi (RUS) Gävleborg 2013 – 2020  
Regionalt infrastrukturprogram Gävleborg  
Länstransportplan Gävleborg 2010 – 2021  
Regional Trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2013 – 2015

Regional systemanalys Norrlandslänen 2010 – 2020  
Regional utvecklingsstrategi (RUS) Jämtlands län 2013 – 2020  
Länstransportplan Jämtlands län 2010 – 2021  
Regional Trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län 2013 – 2015

Kommunala måldokument för Söderhamn, Bollnäs, Ljusdal och Härjedalens kommun.

### **Telefonintervjuer:**

Hans-Olof "Luppen" Törnberg, Destination Funäsfjällen  
Torgny Svensson, Destination Vemdalen,  
Maja Frost, Destination Järvsö AB  
Inger Ångström, Järvsöbaden  
Stefan Andersson, Härjedalingen  
Tomas Nilsson, SNX-transporter, Bollnäs

### **Information från databaser**

Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA)

Trafikverkets NVDB-databas (Lastkajen).

# Fjällvägen



			
			
	 <p>Tell me and I forget. Teach me and I remember. Involve me and I learn.</p> <p><i>Benjamin Franklin</i> <span style="float: right;"><i>Välkommen på resan med Projekt Fjällvägen!</i></span></p>		