

Sundsvallsregionen – En plattform för dialog kring regional fysisk planering



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

Innehåll

1. Uppdrag	3
Bakgrund	3
2. Befolkning	4
3. Pendling	7
4. Bostadsmarknad	10
5. Infrastruktur och kommunikationer	12
Vägstråk	12
Järnvägsstråk	12
Godstransporter och logistiknav	14
Digital infrastruktur	15
Accesstekniker	15
Hastighet	17
6. Exempel Vindkraft	18
7. Reflektioner	21
Bilaga 1 Pendlingsflöden	22



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

1. Uppdrag

I Sundsvallsregionen ingår de sex kommunerna, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå, Härnösand och Ånge. Ett samarbete mellan kommunerna startade i början av 2000-talet med syfte att skapa en hållbar tillväxt i regionen.

Uppdraget för denna rapport formulerades av Sundsvallsregionen våren 2012 och framgår av nedan:

- Få en bättre överblick och kännedom om varandras översiktliga planering genom att visa helheten istället för kommungränser
- Identifiera eventuella brister och samarbetsområden samt presentera förbättringsområden att eventuellt arbeta vidare med inom fysisk planering.

Ett särskilt intresse visades kring vindkraftsutbyggnad i kommunerna och uppdragsgivarna gav särskilt muntligt uttryck för att kommunernas planer och utfall för vindkraft skulle belysas.

Den arbetsgrupp som arbetat med frågan är:

Kerstin Oremark, Nordanstigs kommun
 Helén Lundahl, Sundsvalls kommun
 Niklas Bergström, Sundsvalls kommun
 Hans Gyllow, Hudiksvalls kommun
 Håkan Eriksson, Timrå kommun
 Ulrika Bylund, Härnösands kommun
 Ulla Andersson, Ånge kommun
 Göran Fjällström, Ånge kommun

En första version av rapporten har tagits fram av Mikaela Nilsson, samhällsplanerare som praktiserat hos Sundsvalls kommun under våren 2013. Rapporten har därefter bearbetats.

Bakgrund

År 2008 togs en vision och målbild fram för Sundsvallsregionen där fem vägar till framgång lyftes fram:

- Långsiktigt och målmedvetet samarbete mellan kommunerna och i samverkan med andra aktörer,
- Bra kommunikationer och utbyggd infrastruktur,
- Bra och variationsrikt boende och attraktiv livsmiljö – i städerna och på landet,
- Ett näringsliv med goda möjligheter till forskning, utveckling och kompetensförsörjning,
- Med 500 näringslivsbranscher och med utbildningsmöjligheter på alla nivåer finns goda möjligheter till arbete och studier.

Den främsta förutsättningen till framgång i regionen ansågs vara bra kommunikationer och väl utbyggd infrastruktur som är samhällsekonomiskt effektiv och med långsiktigt hållbar trafikförsörjning för medborgare och näringsliv.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



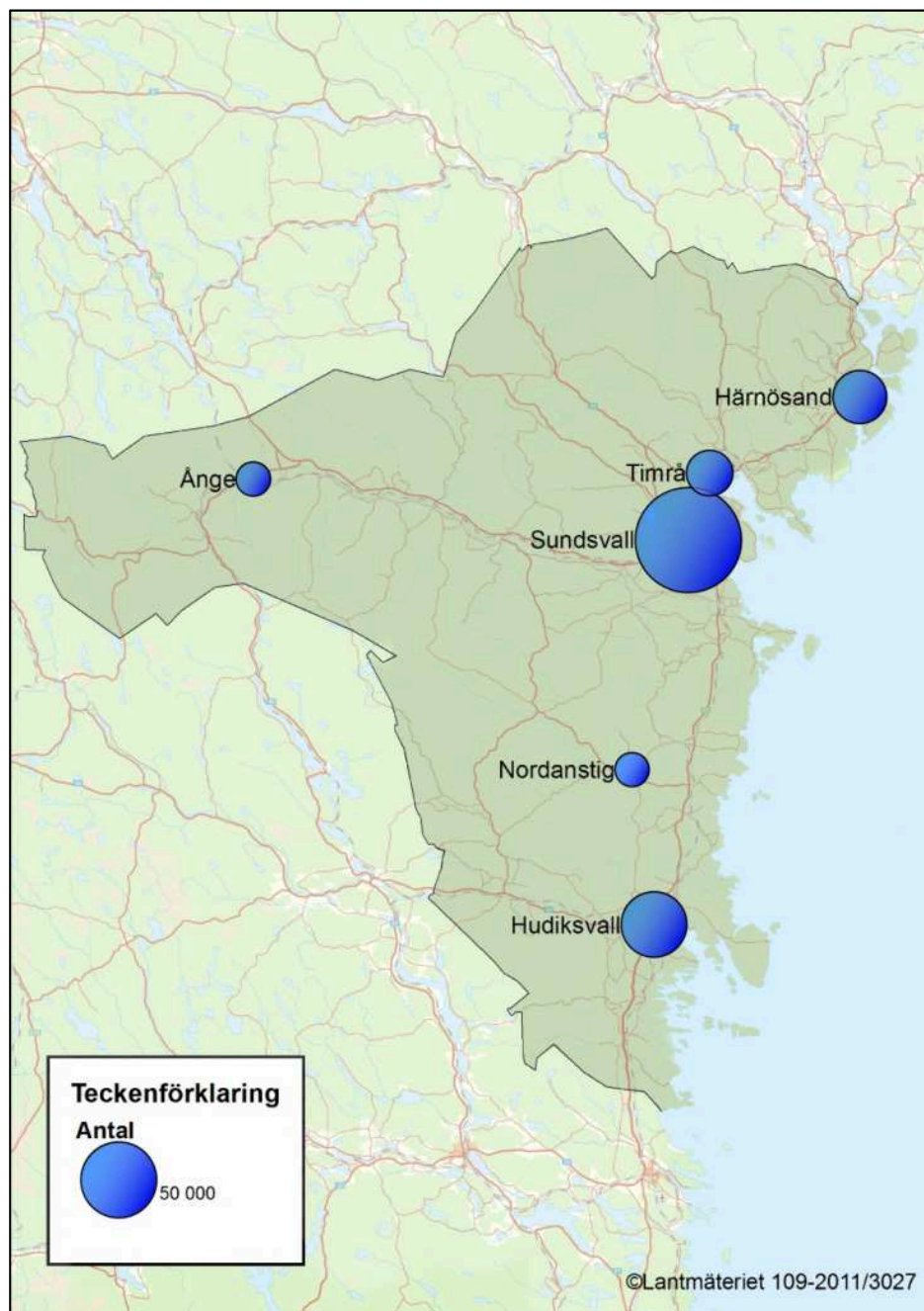
TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

2. Befolkning

I Sundsvallsregionen bor 195 000 invånare¹. Regionen är, jämfört med riket i övrigt, relativt glest befolkad med 16,81 invånare per kvadratkilometer. Jämförelsetalet med riket är 23,4 invånare per kvadratkilometer. År 2012 bodde ungefär 77 procent av Sundsvallsregionens befolkning i tätorter. Jämfört med riket är dessa siffror nästan 10 procentenheter lägre och riket har således en högre urbaniseringsgrad.



Karta. Folkmängd i kommunerna år 2012. (Källa: SCB)

¹ SCB 2011-12-30?



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN

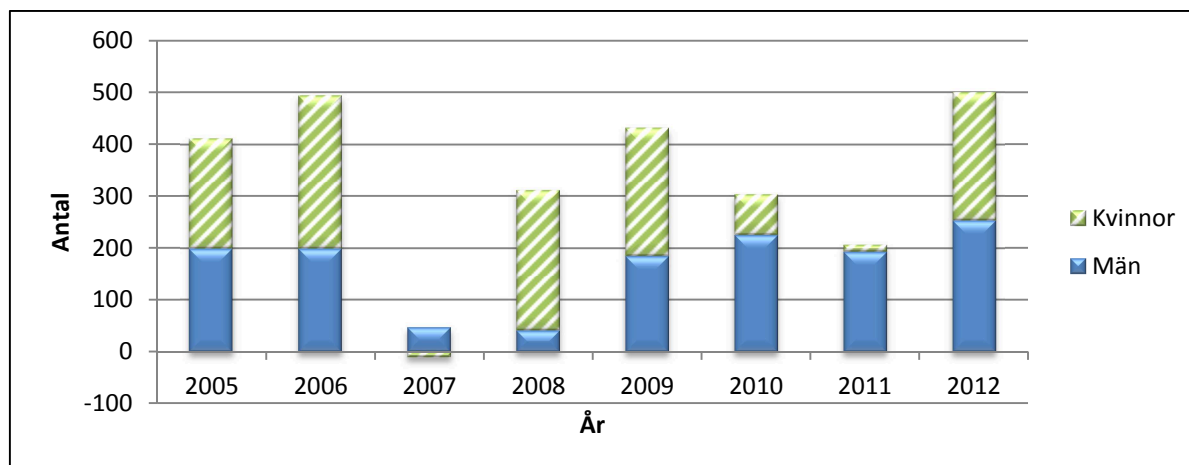


TIMRÅ KOMMUN



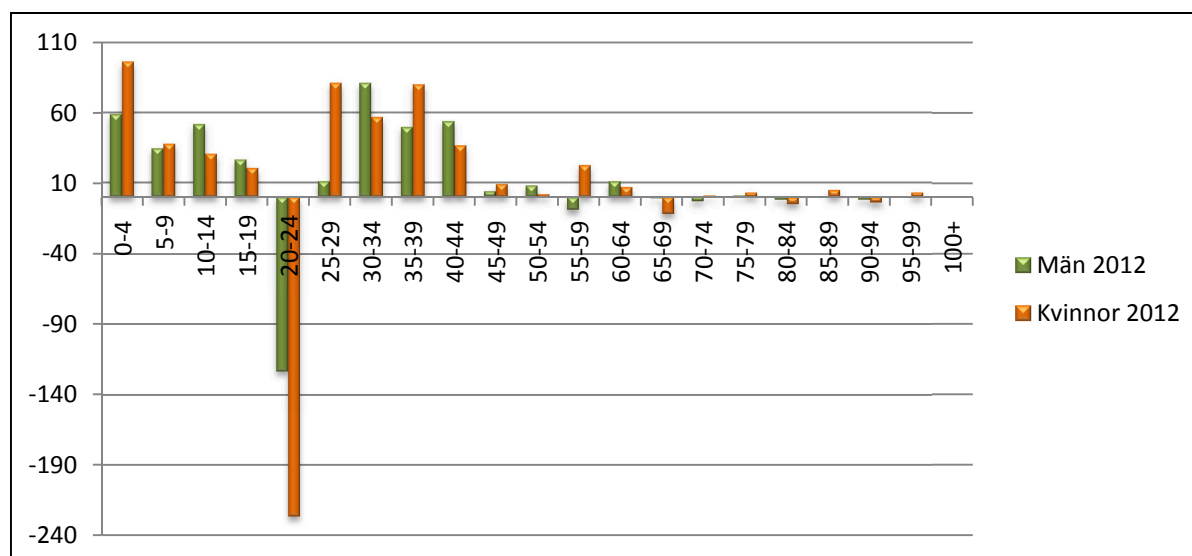
Ånge kommun

Befolkningsutvecklingen i Sundsvallsregionen har under stora delar av 1990-talet varit negativ och en huvudorsak är ett negativt inrikes flyttnetto² och födelseunderskott. Den negativa utvecklingen förefaller dock ha bromsats upp och under den senaste 7-årsperioden har befolkningstalet istället ökat med drygt 500 personer. Det beror främst på inflyttning av utländska medborgare.



Tabell. Det totala flyttningsnettot i Sundsvallsregionen uppdelat på män och kvinnor. (SCB.se)

Utveckling över vilka åldersgrupper som flyttar till och från Sundsvallsregionen har sett ungefär lika ut mellan åren 2005-2012. Det är främst barn, ungdomar och personer i den lägre medelåldern som flyttar till regionen samtidigt som de mellan 20-24 år flyttar härifrån.



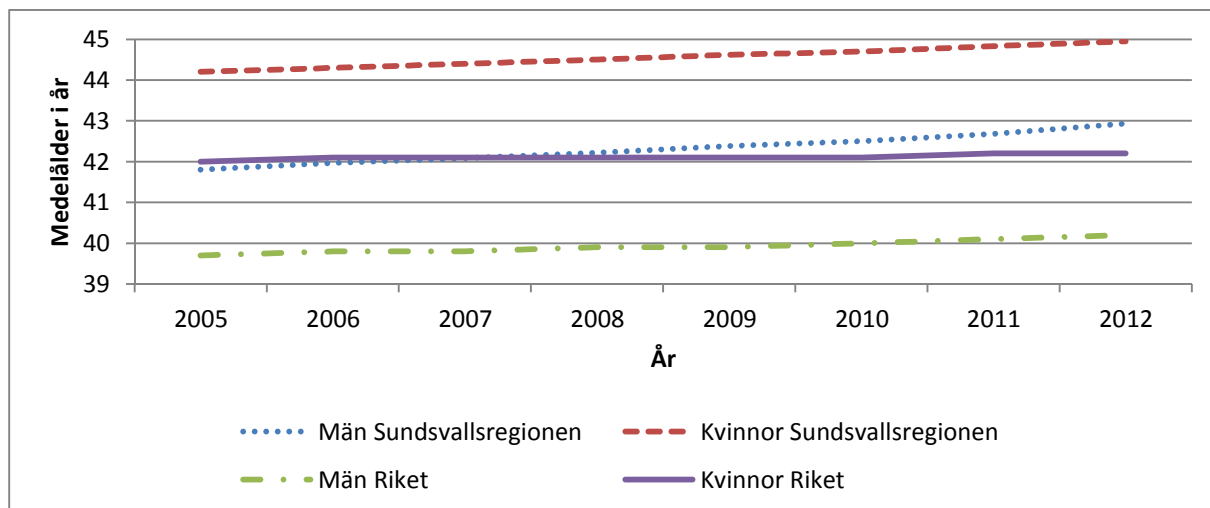
Tabell. Totalt flyttningsnetto i Sundsvallsregionen år 2012 uppdelat på kön. (Källa:SCB)

Andelen ungdomar i åldern 20-24 år som flyttar varierar mellan kommunerna. Störst utflyttning bland männen har Härnösand. Hudiksvall har störst utflyttning bland kvinnorna. Ingen av kommun-

² Med flyttnetto avses inflyttare-utflyttare.

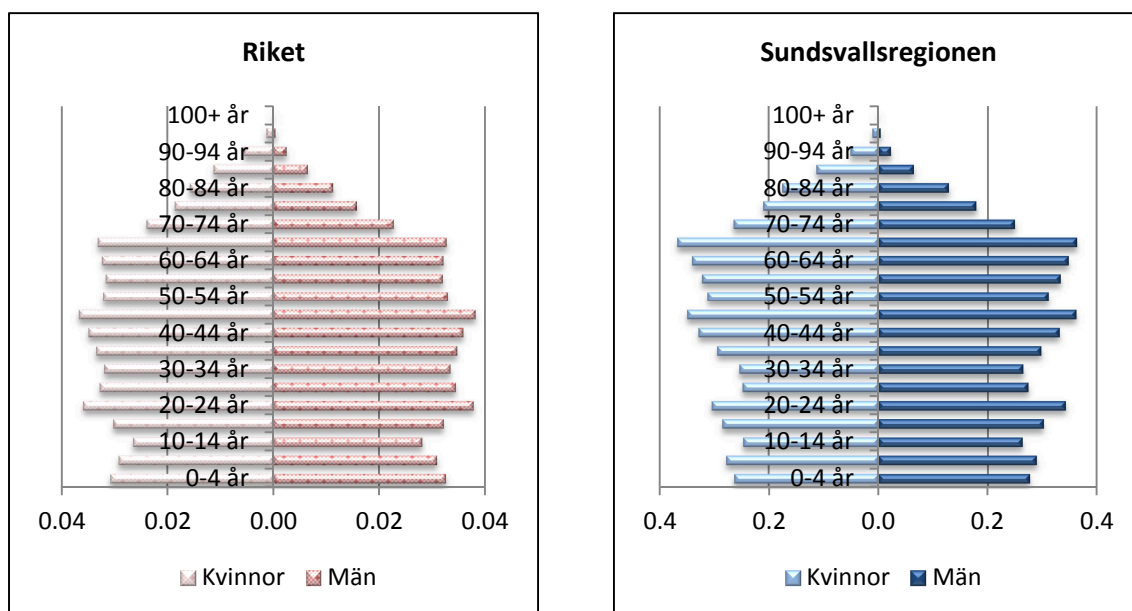
erna i regionen har ett positivt flyttningsöverskott i åldersgruppen vad gäller kvinnorna, men Sundsvall har ett positivt flyttningsöverskott bland männen.

Befolkningen i Sundsvallsregionen har en relativt hög medelålder och från år 2005 till år 2012 har den ökat med 1 år. År 2012 var medelåldern totalt sett 43,9 år i regionen. Motsvarande siffra för riket var 41,2 år. Att medelåldern ökar är inget speciellt för Sundsvallsregionen utan det är en gemensam trend för hela riket och västvärlden, men ökningen är snabbare i Sundsvallsregionen än riket i övrigt.



Tabell. Medelålder mellan åren 2005-2012. Sundsvallsregionens förändring av medelåldern jämfört med riksgenomsnittet. (Källa: SCB)

Trenden med högre större andel äldre invånare kommer enligt SCB:s befolkningsframskrivning, som sträcker sig från år 2012-2060, att bli tydligare i hela riket så även i Sundsvallsregionen.



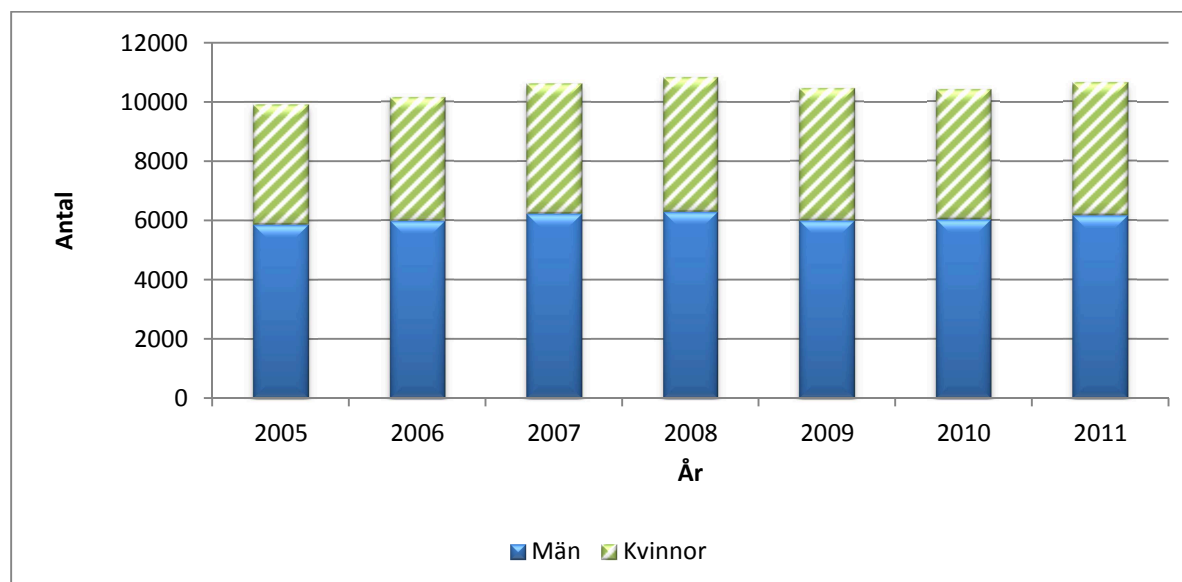
Tabell. Åldersstruktur år 2012. Sundsvallsregionens åldersstruktur jämfört med riket. (Källa: SCB)

3. Pendling

Att rörligheten mellan arbetsmarknader kan ske är en viktig förutsättning för regional utveckling. Ju starkare en arbetsmarknad är desto större är normalt sett inpendlingen. Samverkande arbetsmarknader tillhör ofta samma funktionella arbetsmarknadsregion (FA-region). FA-regionen är också företagets huvudsakliga rekryteringsområde. Rörligheten och pendlingen inom Sundsvallsregionens kommuner har varit tämligen stabil även om en viss ökning kan skönjas.

I Sundsvallsregionen finns två FA-regioner, Sundsvall och Hudiksvall. Ånge, Timrå, Härnösand och Sundsvall utgör en FA-region och Hudiksvall och Nordanstig en annan. Jämförs åren 2005 mot år 2011 märks ingen tydlig riktning mot att regionen skulle gå mot bildandet av en gemensam FA-region. Nordanstig har en marginellt starkare anknytning till Sundsvall, men samtidigt ökar även pendlingen mot Hudiksvall.

År 2005 pendlade ca 8 procent av den förvärvsarbetande befolkningen i området över en kommungräns. Samma siffra år 2011 var 8,6 procent. Den mellankommunala arbetspendlingen i Sundsvallsregionen hade sin toppunkt under år 2008. Den pendlingsstatistik som finns tillgänglig avser enbart pendling till/från arbete. Utbildningspendling, som blir allt vanligare, framgår inte av statistiken.



Tabell. Antalet arbetspendlare inom Sundsvallsregionen år 2005-2011 uppdelat på kön. (Källa: SCB)

I Sundsvallsregionen finns ett antal starka pendlingsstråk där majoriteten av resorna går över kommungränsen. Den regionala pendlingen med tåg och regionbussar är tydligt koncentrerad till tre huvudstråk;

- Härnösand – Sundsvall
- Timrå – Sundsvall
- Nordanstig – Hudiksvall

Betydelsefull pendling sker även inåt landet i relationen Ånge – Sundsvall och efter kusten mellan Hudiksvall – Sundsvall. Pendlingsrörelserna framgår mer i detalj av bilaga 1.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



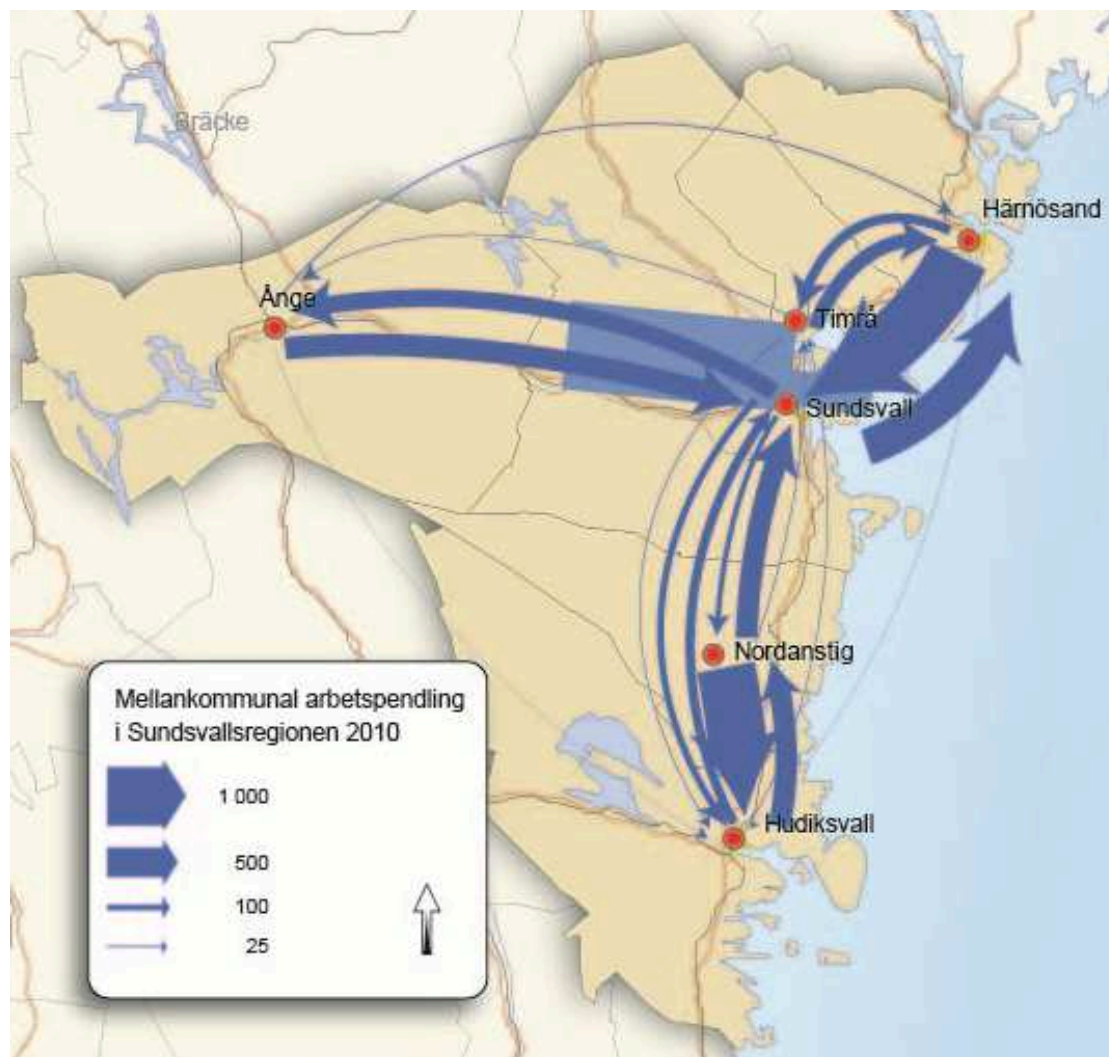
SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun



Karta. Mellankommunala arbetspendlingen mellan Sundsvallsregionens kommuner år 2010.

Anmärkningsvärt är att pendlingen mellan Sundsvall och Ånge är betydligt större än mellan Sundsvall och Hudiksvall. Det trots att Hudiksvall är en större kommun med fler arbetstillfällen än Ånge. Skillnaden i pendlingsutbyte till/från Ånge och Hudiksvall kan inte förklaras med restiden då denna är ungefär densamma (ca en timme). Förklaringen till den stora skillnaden kan sannolikt förklaras av det historiska "hinder" länsgränsen mellan Västernorrland och Gävleborg utgör. Det finns således en stor potential i större pendlingsflöden mellan Sundsvall och Nordanstig, Hudiksvall.

Timrå utmärker sig i pendlingsstatiken som visar att ca 54 % av den yrkesverksamma befolkningen arbetar utanför kommunen, och det är Sundsvall som är den helt dominerande arbetsställekommunen. Jämfört med 2005 har pendlingen mellan Timrå och Härnösand ökat men är ändå blygsam jämfört med utbytet med Sundsvall. Även Nordanstig förlitar sig i hög grad på arbetsmarknaderna i grannkommunerna Hudiksvall och Sundsvall. Ungefär 30 % av den yrkesverksamma befolkningen har sitt arbete i någon av grannkommunerna.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

		Arbetsställe kommun						Summa utpendling
		År 2005	Nordanstig	Hudiksvall	Ånge	Timrå	Härnösand	
Bostadsställe- kommun	Nordanstig	2717	965	4	22	1	356	1348
	Hudiksvall	332	14263	13	26	6	173	550
	Ånge	0	6	3988	8	9	339	362
	Timrå	6	5	15	3790	198	3778	4002
	Härnösand	0	2	3	179	8942	986	1170
	Sundsvall	54	93	343	1429	579	39978	2498
	Sa inpendl.	392	1071	378	1664	793	5632	9930

Tabell. Antalet pendlare mellan kommunerna i Sundsvallsregionen år 2005 uppdelat på bostadsställe och arbetsställe. (Källa: SCB)

		Arbetsställe kommun						Summa utpendling
		År 2011	Nordanstig	Hudiksvall	Ånge	Timrå	Härnösand	
Bostadsställe- kommun	Nordanstig	2752	1021	0	22	5	379	1427
	Hudiksvall	381	14993	6	13	5	154	559
	Ånge	3	7	3815	12	21	417	460
	Timrå	7	9	20	3616	263	3904	4203
	Härnösand	3	6	7	198	8697	1081	1295
	Sundsvall	91	116	293	1569	632	40785	2701
	Sa inpendl.	485	1159	326	1814	926	5935	10645

Tabell. Antalet pendlare mellan kommunerna i Sundsvallsregionen år 2011 uppdelat på bostadsställe och arbetsställe. (Källa: SCB)

Totalt sett har pendlingen ökat och inte bara inom regionen utan det märks även en skillnad i pendlingen mot övriga kommuner inom Gävleborg och Västernorrlands län. Det totala antalet pendlare som bor i Sundsvallsregionen och som har sin arbetsplats i andra kommuner inom Gävleborg och Västernorrland har också ökat mellan åren 2005-2011. År 2005 pendlade 1 837 personer till en annan kommun i övriga länet och samma siffra år 2011 var 2 125. Det är fyra kommuner inom länen, dit Sundsvallsregionens medborgare framförallt pendlar, dessa är:

- Ljusdal
- Gävle
- Söderhamn
- Kramfors

Det märks tydligt att pendlingen till de största kommunerna i de omkringliggande länen samt mot Stockholms kommun ökat under perioden. Stockholm och Gävle är de två kommuner som har flest pendlare från Sundsvallsregionen. Pendlingen mot Gävle kommun beror framförallt på Hudiksvalls starka anknytning och utvecklingen har nästan dubblats från år 2005 då 158 personer pendlade till Gävle och samma siffra år 2011 var 307.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

4. Bostadsmarknad

Läget på bostadsmarknaden i regionens kommuner varierar mellan kommuner, men också mellan stad och land. Detta framgår av svaren på Bostadsmarknadsenkäten år 2013.

Hudiksvalls och Sundsvalls kommun uppger att de har brist i centralorten men balans i övriga kommundelar och väntar sig inga påtagliga förändringar under perioden 2013-2014. Nordanstig uppger sig ha balans och att inga påtagliga förändringar väntas under perioden 2013-2014. Ånge och Timrå uppger att det totalt sett är balans på bostadsmarknaden, men att det finns brist på bostäder i centrala delarna av kommunen. Ånge uppger att det finns ett överskott på bostäder i övriga kommundelar, men att bristen i centrum kommer öka under 2013-2014. Härnösand uppger att det är balans totalt sett och i centralorten, men överskott i övriga kommundelar. Inga påtagliga förändringar väntas i Härnösand under 2013-2014.³

	2013
Hudiksvall	Brist, balans utanför centralorten
Nordanstig	Balans
Ånge	Balans, brist i centralorten och överskott utanför centrum
Timrå	Balans, brist i centralorten
Härnösand	Balans, brist i centralorten och överskott utanför centrum
Sundsvall	Brist, balans utanför centralorten

Tabell. Bostadsmarknadsläget totalt sett i kommunerna år 2013.

År 2011 fanns det 97 026 lägenheter i det kalkylerade bostadsbeståndet i Sundsvallsregionen, 50 442 lägenheter i flerbostadshus och 46 584 lägenheter i småhus. Invånarna lägger allt mer pengar på sin bostad och det finns vissa kvalitéer som särskilt efterfrågas. Det är främst lägenheter i centrala lägen, gärna med utsikt över vatten eller över huvudtaget bostäder i strandnära lägen.

Samtliga kommuner i regionen har ett allmännyttigt bostadsbolag med bostadskösystem. Bolagen förvaltar:

- Sundsvall 5 700 lägenheter
- Härnösand 1 700 "
- Timrå 1 586 "
- Ånge 780 "
- Nordanstig 720 "
- Hudiksvall 4 400 "

Antalet outhyrda lägenheter var totalt 245 stycken under 2013, vilket är mindre än två procent.

För att öka inflyttningen tillämpas olika marknadsföringsinsatser. I Sundsvall och Hudiksvall får personer som flyttar in till kommunen ett antal extra poäng för att få en bättre placering i bostadskön och därmed få en bostad med kort varsel.

³ Kommunerna svarar på bostadsmarknadsenkäten utifrån ett övergripande perspektiv och det är därför svårt att bara beskriva bostadsmarknadsläget som brist eller överskott. Om en kommun uppger att det är balans på den egna bostadsmarknaden behöver inte det innebära att det inte finns någon efterfrågan eller att utbudet av lediga bostäder motsvarar efterfrågan.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

Under perioden 2013-2014 förutses att det kommer att rivas ungefär 65 lägenheter ur allmännyttans bestånd i regionen. Dessa lägenheter återfinns i Nordanstig och Ånge. Men det totala bostadsbeståndet i regionen förutses även utökas genom nybyggnationer. Totalt sett förväntas nybyggnation av totalt 199 lägenheter under 2013, 147 i flerbostadshus och 52 i småhus. Under år 2014 förväntas det påbörjas byggande av 390 lägenheter, 337 i flerbostadshus och 53 i småhus, men det är endast 42 av dessa som är i säkra projekt.

Trots den planerade ökningen av bostadsbeståndet anser de flesta kommunerna i regionen att det inte färdigställs tillräckligt många, utan att det skulle behövas ytterligare tillskott. De största problemen att få till stånd fler bostäder uppges vara höga produktionskostnader, allt hårdare lånevillkor och svårigheten för byggherrar att få långgivare.

I Sundsvallsregionen är det framförallt brist på hyresrätter 1 rum och kök samt 4 rum och kök. På grund av bristen på efterfrågade boendeformer är det vissa grupper som har svårt att få en bostad. De befolkningskategorier som uppges att de har svårt att få en bostad är:

- Stora barnfamiljer
- Ensamstående med barn
- Arbetskraftsinflyttare
- Flyktingar som fått uppehållstillstånd
- Medelålders och äldre som vill flytta till mindre bostad
- Hushåll som ställer krav på god tillgänglighet
- Hushåll som har höga krav på attraktivt läge.

Bostadsbrist finns generellt på många orter i Sverige, men är mest akut i de större städerna. När det är generell bostadsbrist har givetvis vissa utsatta grupper särskilt svårt. Det är framförallt hemlösa, ungdomar och flyktingar som drabbas. För hemlösa och flyktingar har samtliga kommuner i Sundsvallsregionen ett nära samarbete med framförallt det allmännyttiga bostadsbolaget där man försöker att ordna lägenheter för att etablera dem på bostadsmarknaden.

Ungdomar är också en utsatt grupp på bostadsmarknaden, de saknar ofta kapital och fast inkomst. Dessutom vill många ungdomar bo centralt och ha nära till stadsliv vilket gör situationen ännu mer ansträngd. För studenter finns ungefär 1 100 lägenheter till förfogande i Härnösand och Sundsvall. Det finns dock lediga lägenheter för ungdomar i Ånge, Nordanstig och Timrå.

Det finns även äldre och funktionshindrade som behöver mer eller mindre specialanpassade lägenheter för att klara av sin vardag. Behov som skulle kunna tillgodoses genom trygghetsboende och särskilt boende.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

5. Infrastruktur och kommunikationer

År 2012 presenterade regeringen en infrastrukturproposition där det fastställdes att Sverige ska ha ett starkt och hållbart transportsystem, ett transportsystem som knyter ihop landet. Under våren år 2010 fastställde regeringen för perioden 2010-2021 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet. Denna plan revideras under år 2013 och ett nytt beslut om en ny transportplan som ska gälla mellan åren 2014-2025 tas under år 2014.

Goda kommunikationer och en bra infrastruktur är en förutsättning för att Sundsvallsregionen ska kunna utveckla en funktionell arbetsmarknadsregion. Det krävs för att befolkningen ska kunna arbets- och studiependla och för att näringslivets transportbehov av varor och tjänster ska kunna tillgodoses. Det krävs även digital infrastruktur, i form av IT och bredband, för att möjliggöra entreprenörskap och ett flexibelt arbete. För Sundsvallsregionen är Sundsvall Timrå Airport en viktig nod för näringslivets resor och transporter.

Sundsvallsregionen har idag alternativa transportmöjligheter och god redundans på grund av att två europavägar och tre järnvägsspår har sina knutpunkter i Sundsvall. E4:an och E14 går rakt igenom regionen från norr till söder respektive från öster till väster och möts sedan i Sundsvall. Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan möts i Sundsvall. Dessutom finns en regional flygplats, Sundsvall Timrå Airport, som har ungefär 280 000 resenärer per år och som är en viktig länk för Sundsvallsregionens företag.

Vägstråk

I en rapport från North East Cargo Link, "E14 – En del av den gröna godskorridoren", beskrivs E14 som fragmenterad med olika funktionsbrister. Bristerna är väl kända och åtgärder har påbörjats för att lösa exempelvis bristfällig trafiksäkerhet och höga trafikflöden.

E4:an genom Sundsvallsregionen uppvisar stora brister på ett antal ställen där standard, trafiksäkerhet och framkomlighet är problemområden. Det gäller framförallt sträckorna Kongberget-Gnarp och Njurundabommen-Sundsvall. På dessa områden pågår olika projekt som drivs av Trafikverket för att komma till rätta med problemen. E4 Sundsvall är det största projektet där 2 mil ny väg ska byggas. En ny E 4 kommer leda till stora miljövinster för centrala Sundsvall, men det kommer också leda till ökad framkomlighet för lokal, regional och nationell trafik. Sträckan mellan Kongberget och Gnarp har länge lyfts fram som en olyckssträcka på grund av att mitträcke saknas. Sträckan finns med i den nationella planen för investeringar i transportsystemet som mötesfri 2 + 1 väg med mitträcke. Berörda kommuner har framfört behovet av en fyrfältsväg för att göra vägen robust för framtiden.

Järnvägsstråk

Ostkustbanan sträcker sig från Stockholm till Sundsvall och utgör en viktig länk mellan södra och norra Sverige. Ostkustbanan är ett omfattande pendlingsstråk längs södra norrlandskusten och är därför en viktig förutsättning för industrin och näringslivet i hela Norrlands kustland. Idag finns stora kapacitetsproblem på banan, där trafiken är tät och det är sparsamt med mötesstationer. Ostkustbanan finns i ett omfattande pendlingsstråk och kapacitetsbristen leder till långa restider och ofta kraftiga förseningar.

Sträckan mellan Härnösand och Sundsvall är en besvärande flaskhals, den har bl a låg hastighetsstandard. Trafikverket håller för närvarande på att göra en järnvägsutredning om ny sträckning mellan Härnösand och Sundsvall för att öka kapaciteten inför framtida behov. Som underlag för utredningen har Sundsvalls kommun sammanställt en åtgärdsvalsanalys för triangelspår i Maland och



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN

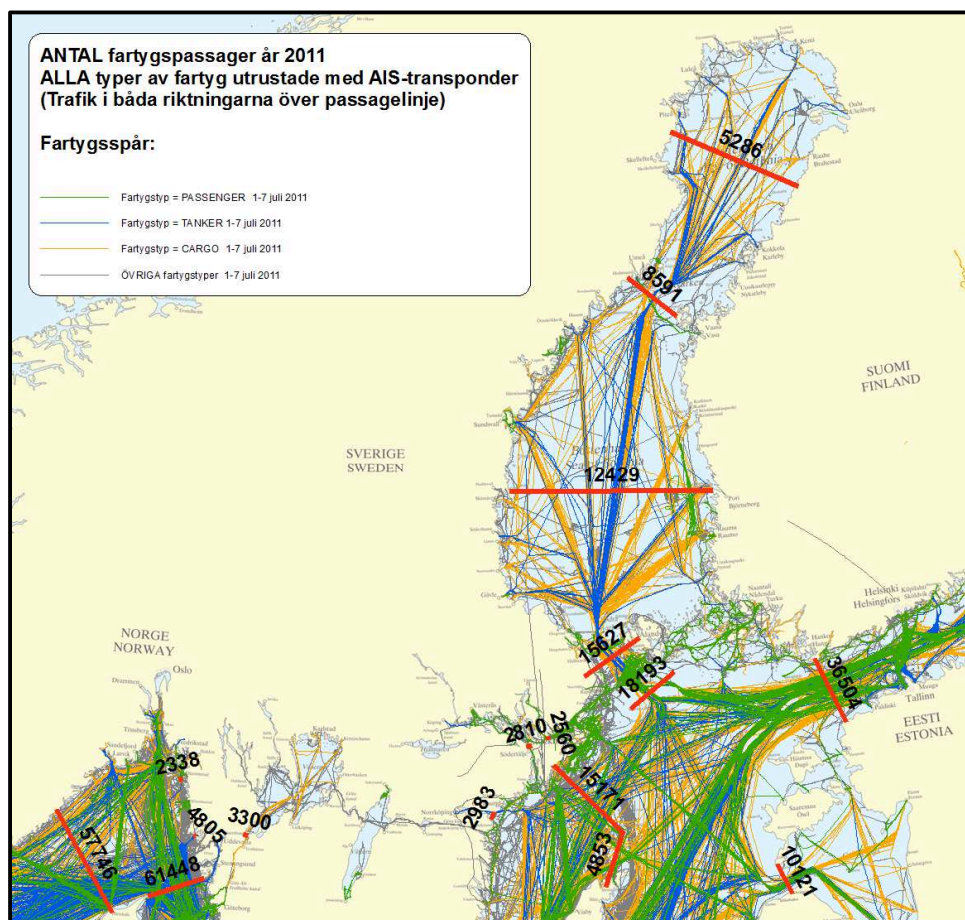


Ånge kommun

Bergsåker. Dessa triangelspår skulle ta bort vissa tågrörelser som i dagsläget är mycket kapacitetskrävande och frigöra kapacitet för den genomgående gods- och persontrafiken så att fler transporter kommer fram. Detta har Trafikverket även studerat vidare i en särskilt åtgärdsvalsstudie för godstrafik i Sundsvallsregionen. (Rapporten är i sep 2013 inte slutförd).

Mittbanan är en elektrifierad enkelspårig järnväg som trafikeras av såväl person- som godståg. Banan sträcker sig från Sundsvall till Ånge och vidare mot Östersund och Trondheim. Men när tågen passerar den svenska gränsen och in på den norska sidan så är en bit av järnvägen, Meråkersbanan, inte elektrifierad vilket innebär en barriäreffekt eftersom det kräver byte från el till disel drivna lok.

Genom en beslutad elektrifiering av Meråkersbanan knyts ett längre sammanhängande stråk samman som förbinder Sverige och Norges järnvägssystem och nya möjligheter för regionen skapas.



Karta. Antal fartygspassager år 2011. (Källa: Sjöfartsverket)

EU har presenterat ett nytt svaveldirektiv som kommer börja gälla år 2015. Direktivet reglerar hur mycket svavel som sjöfarten får släppa ut i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Jämfört med idag kommer dessa regler bli 10 gånger så hårda och 35 gånger så hårda jämfört med övriga delar av Europa och världen. Vilka konsekvenser som svaveldirektivet får vet vi inte. Industrins företrädare är mycket oroliga och farhågor om att industrin ska tvingas flytta eller läggas ned ställs. Många förutser även en kraftigt ökad lastbilstrafik och ökad efterfrågan på tågtrafik. På lång sikt kan de hårdare reglerna innebära att man står sig väl jämfört med andra länder där miljökraven kommer senare.

Godstransporter och logistiknav

Lastbil är det dominerande transportsättet för inrikes godstransporter på korta och medellånga avstånd. Lastbil i kombination med godståg är vanligt för längre inrikes transporter och även för utrikes transporter till närbelägna länder. Sjöfarten är dominerande för transporter till andra kontinenter. En sjötransport är ofta beroende av att transporten inleds med transport på bil eller tåg. Norrland är en stor nettoexportör av gods, d v s det skickas mer gods från regionen jämfört med vad som tas emot. Förädlingen av malm och skogsråvara samt transporter av olika råvaror är en starkt bidragande orsak till detta. Den låga befolkningstätheten medför också att behovet av att transportera hit gods för privat konsumtion och som insatsvaror m m i tillverkningsindustrin är mindre än i mer tätbefolkade områden. Många av de tillverkande företagen har långt till sina marknader och kunder, vilket ofta medför ett kostnadshandikapp jämfört med företag i samma bransch som har närmare till sina marknader. För att bibehålla konkurrenskraft är det därför viktigt att transportkostnadernas andel av den totala produktionskostnaden är så liten som möjligt.

Genom Mellannorrland passerar också en stor mängd transitgods från norra Skandinavien och Finland.

En viktig förutsättning för att godstransporterna ska bli så effektiva och billiga som möjligt är att det i transportkedjan sker så få omlastningar som möjligt och att det billigaste transportsättet kan väljas på hela eller så stor del som möjligt av hela transportsträckan.

För att detta ska vara möjligt krävs att det t ex finns...

- kapacitet och lastförmåga på järnvägar och tillförlitlighet i systemet,
- bra standard på vägar med avseende på bärighet, tillåten hastighet och kapacitet,
- hamnar med tillräckligt djup för fartyg,
- strategiska lägen för omlastning mellan olika transportslag, i så kallade kombiterminaler eller logistiknav.

Transportpriserna påverkas också i stor utsträckning av förändringar i skatter, avgifter och drivmedelspriser. För närvarande är det t ex aktuellt med att höja banavgifterna på järnväg vilket kan medföra överflyttning från tåg till bil för vissa transporter. Införande av det så kallade svaveldirektivet fr o m 2015 kan medföra att sjötransporterna blir dyrare.

För kommunerna inom Sundsvallsregionen är det angeläget att samverka i frågor som rör utvecklingsfrågor för godstransporter. Gentemot staten försöker vi påverka prioriteringen av investeringar på järnvägar och vägar. Det är också viktigt att vi samverkar med näringslivet, handelskammare med flera för att få ta del av hur förändrade avgifter, skatter med mera påverkar valet av transportmedel. Drastiskt försämrade transportvillkor kan också medföra att företag lägger ned eller flyttar sin verksamhet.

Inom Sundsvallsregionen finns för sjöfarten en stor logistikhamn i Sundsvall. Där planeras också en ny stor kombiterminal, som skulle ersätta den befintliga terminalen vid Sundsvalls järnvägsstation. Mindre hamnar finns bl a i Härnösand, Söråker och Skärnäs utanför Iggesund. I Sundsvall finns även en oljehamn. I Söråker finns en mindre containerterminal, men ett större logistiknav är under uppförande. För skogsråvara finns omlastningsterminaler från bil till tåg i Töva utanför Sundsvall och i Östavall utanför Ånge. Ånge kommun driver också en stor omlastningsterminal som främst hanterar rundvirke och biobränslen.

För att i framtiden kunna och förbättra godstransportsystemet är det angeläget att kommunerna sinsemellan samverkar i frågor om lokalisering och utveckling av t ex nya logistiknav och även för kontinuerliga dialoger med näringslivet. I en föränderlig värld med ständigt förändrade villkor måste det hela tiden utvärderas vilka insatser som gör mest nytta.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

Digital infrastruktur

Betydelsen av en god IT-infrastruktur för att kunna skapa ett hållbart samhälle är stor. Det är en förutsättning för att kunna nå politiskt uppställda mål inom många samhällssektorer. Regeringen presenterade ett förslag till nationell bredbandsstrategi under år 2009, "Bredbandsstrategi för Sverige". I den fastställdes ett mål om att 90 procent av alla hushåll och företag år 2020 bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Målet är idag tillgodosett på riksnivå, däremot inte på region- och kommunnivå.

Post och Telestyrelsen (PTS) är den instans som fått i uppgift att kartlägga befolkningens tillgång till olika typer av bredbandstekniker och hastigheter. I kartläggningen likställs 50 Mbit/s med regeringens 100 Mbit/s (på grund av att 100 Mbit/s i regeringens bredbandsstrategi är teoretisk hastighet medan i Post- och Telestyrelsens kartläggning är det den faktiska hastigheten som levereras till kunden som mäts).

I Sundsvallsregionen hade ca 32 procent av alla hushåll och arbetsställen tillgång till 50 Mbit/s faktisk hastighet år 2012. Det är en ökning med 6,55 procentenheter jämfört med 1 år tidigare d.v.s. år 2011. Med hjälp av EU-medel och kommunala samägda bolag så har fiberutbyggnad i regionen varit möjlig även på landsbygden. Utbyggnad pågår i hela regionen och för närvarande finns totalt 35 avslutade och pågående projekt hos de två samägda kommunala bolagen som arbetar med utbyggnaden.⁴

Accesstekniker

Enligt Post och Telestyrelsens bredbandskartläggning från år 2012 hade 99,99 procent av befolkningen och 99,97 procent av arbetsställena i Sundsvallsregionen tillgång till bredband via trådbunden eller trådlös access. Till de trådbundna accessteknikerna hör fiber, XDSL och kabel-TV och till de trådlösa⁵ hör HSPA, CDMA 2000 och LTE.

⁴ <http://servanet.se/service.php?what=eu&part=fardigaomraden>; <http://fiberstaden.se/show/object.asp?oid=107>

⁵ Observera att PTS bredbandskartläggning endast kartlägger tillgången till fast bredband vid hushåll och arbetsställen – dvs. vid fasta punkter.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



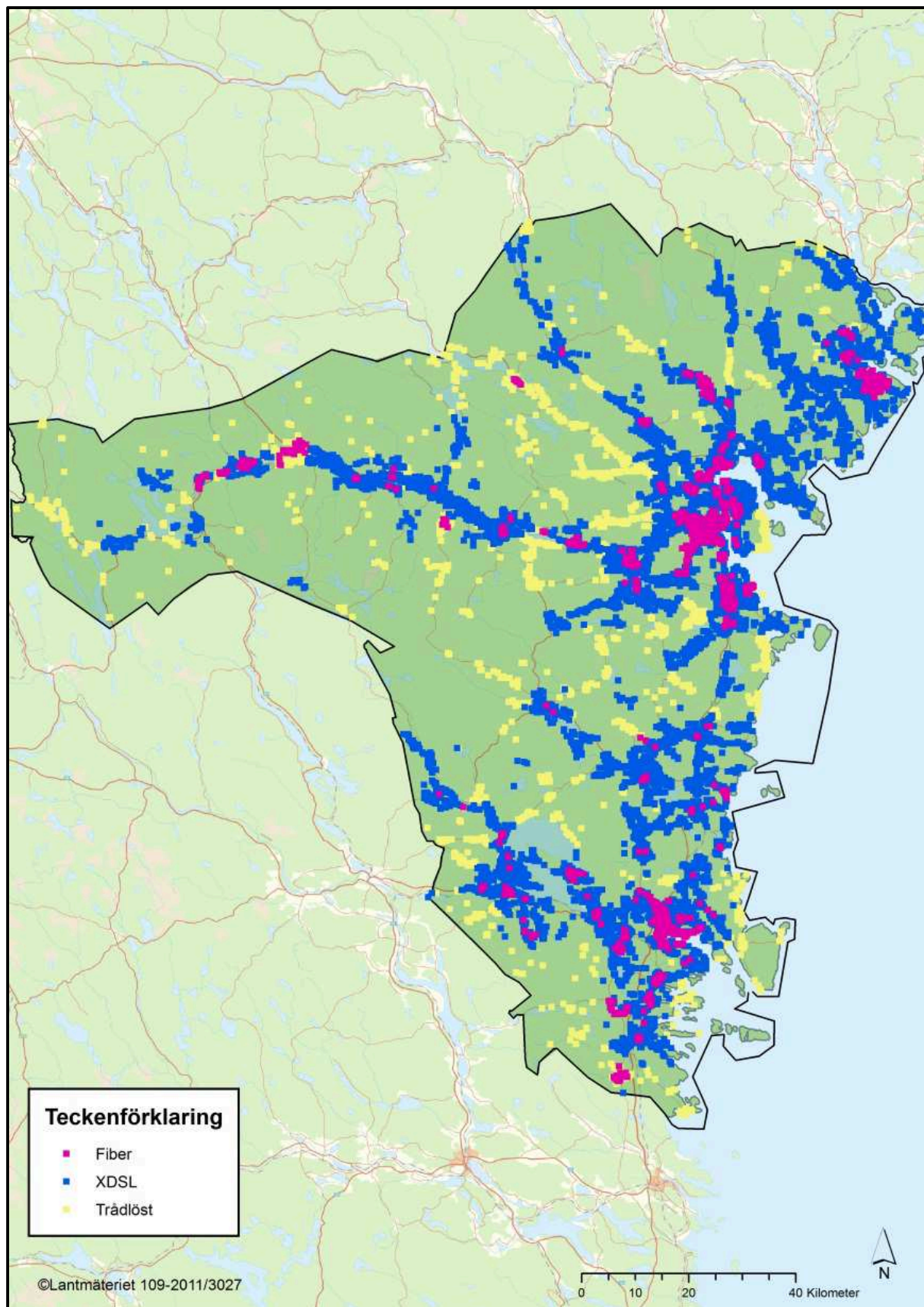
SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun



Karta. Utbredningen av Fiber, XDSL och Trådlöst bredband. (Post och Telestyrelsen bredbandskartläggningen 2012)



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

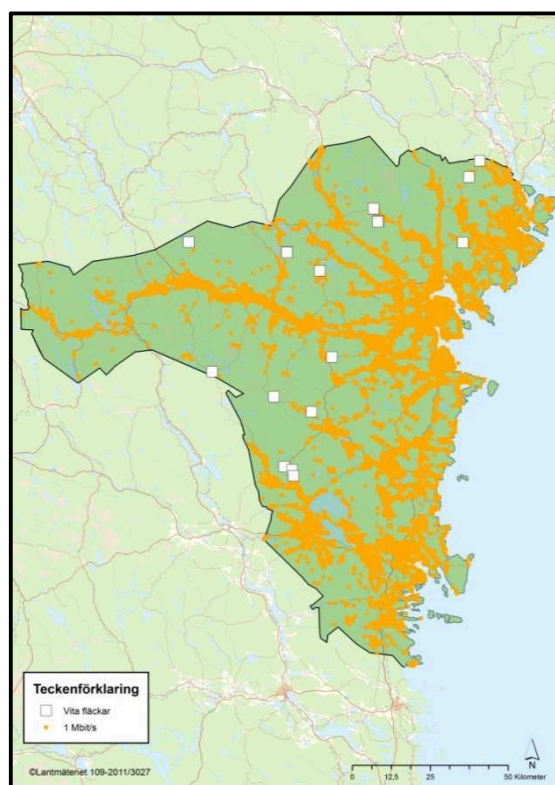
Hastighet

Möjligheten att kunna beställa ett abonnemang med faktisk hastighet om 1 Mbit/s i regionen är god. År 2012 hade praktiskt taget alla i befolkningen och alla arbetsställen tillgång till 1 Mbit/s hastighet. Andelen invånare som år 2011 kunde beställa ett abonnemang som levererade 10 Mbit/s faktisk hastighet var ca 83 procent och för arbetsställena var andelen ca 76 procent. Andelen som har tillgång till faktisk hastighet om 50 Mbit/s år 2012 är ca 29 procent av befolkningen och ca 21 procent av arbetsställena. Skillnaden mellan kommunerna är relativt stora vad gäller dels 10 Mbit/s men framförallt vad gäller 50 Mbit/s där variationen är från cirka 5 procent till 63 procent.

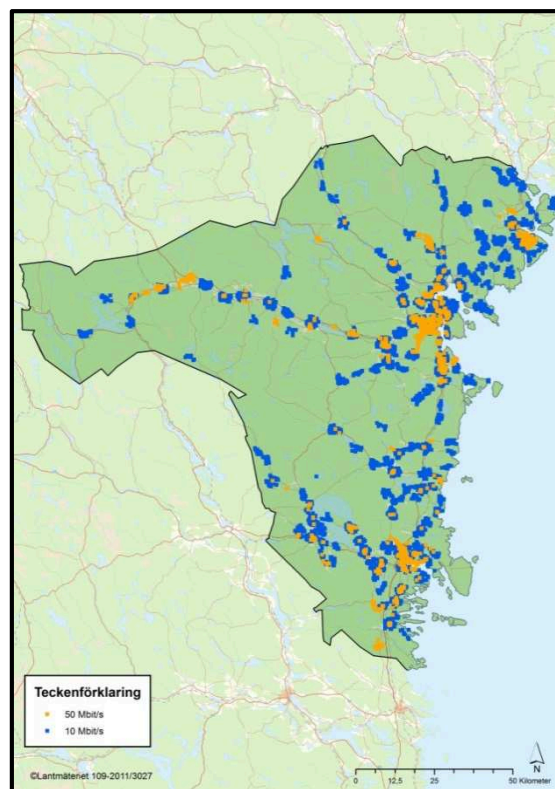
Kommun	1 Mbit/s		10 Mbit/s		50 Mbit/s	
	Befolkning	Arbetsställen	Befolkning	Arbetsställen	Befolkning	Arbetsställen
Hudiksvall	99,97%	99,86%	89,41%	82,46%	35,47%	26,35%
Nordanstig	99,99%	99,93%	81,18%	74,61%	4,98%	5,50%
Härnösand	99,99%	100,00%	97,04%	94,96%	43,57%	37,96%
Sundsvall	100,00%	100,00%	98,00%	96,21%	62,91%	53,73%
Timrå	100,00%	100,00%	97,05%	94,86%	41,24%	31,28%
Ånge	100,00%	100,00%	80,30%	74,69%	19,16%	21,10%

Tabell (NR). Variationen i Sundsvallsregionens kommuner år 2012 vad gäller hastighet. (Källa: PTS.se)

Enligt Post- och Telestyrelsens bredbandskartläggning från år 2011 finns det 16 "vita fläckar" i regionen. Det är områden som saknar möjlighet att teckna ett bredbandsavtal på kort tid och utan extra kostnader. Det är främst områden i inlandet.



Karta. Tillgång till faktisk bredbandshastighet om 1 Mbit/s samt de "vita fläckarna" där bredbandsuppkoppling saknas år 2012. (Post och Telestyrelsen bredbandskartläggning 2012)



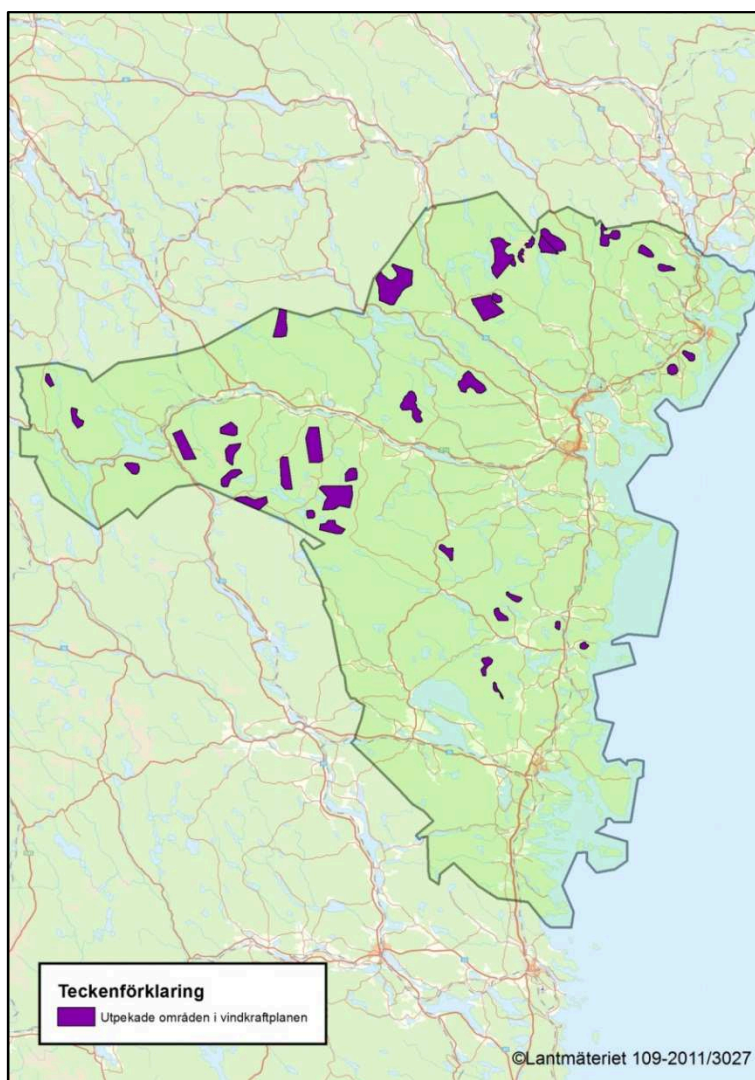
Karta. Tillgång till faktisk bredbandshastighet å 10 Mbit/s samt 50 år 2012. (Post och Telestyrelsen bredbandskartläggning 2012)

6. Exempel Vindkraft

Den 5 februari år 2009 presenterade regeringen en gemensam klimat- och energipolitik där ledorden var miljö, konkurrenskraft och trygghet. I och med detta har ett krafttag gjorts vad gäller satsning på förnybar elproduktion, speciellt vindkraft. Målet att producera 30 TWh år 2020 fastställdes och efter det ska förnybar elproduktion öka successivt.

Vindkraft är en vänlig energikälla utan global klimatpåverkan i användarfasen, men medför lokal påverkan på naturvärden och den landskapsbilden. Förutom själva anläggningen tillkommer vägar, täckter, kraftledningar, bullerstörningar och visuell påverkan.

För att bygga ut vindkraften krävs därför en god och väl underbyggd samhällsplanering. Ett viktigt instrument för att göra motiverade lokaliseringar är den kommunala översiktsplanen. Samtliga kommunerna inom Sundsvallsregionen, utom från Hudiksvall, har år 2012 en aktuell vindkraftsplan, eller ett tematiskt tillägg till översiktsplanen. Sammantaget i dessa planer finns 38 olika områden utpekade, där större anläggningar kan komma att prövas för tillåtlighet.



Karta. Utpekade vindkraftsområden i respektive kommuns översiktsplan. (maj 2013)

I april 2013 fanns 39 områden i Sundsvallsregionen där prövning eller projektering pågår för att inom några år kunna etablera vindkraftverk. I tabell (NR) redogörs för områdets projektnamn, dess ägare, antal verk, beräknad årsproduktion och vilken kommun området ligger i. Uppgifterna är hämtade från "Vindbrukskollen".

ID	Kommun	Ägare	Projektnamn	Aktuella verk	Beräknad årsproduktion
1	Hudiksvall	Eolus Vind AB	Storåsen	5	0
2	Hudiksvall	Eolus Vind AB	Dyråsvallen	13	0
3	Hudiksvall	Vindkraft i Norrhälsinge AB	Norrhälsinge (Järnblåsten)	44	0
4	Hudiksvall	NV Nordisk Vindkraft AB	Norrhälsinge vindpark	53	259,7
5	Hudiksvall	NV Nordisk Vindkraft AB	Vindpark Glombo	7	60,2
6	Härnösand	Odalholmen AB	Stormon	6	39
7	Härnösand	Hedagården Vindkraft 4 AB	Kläfsön	1	0,3
8	Härnösand	Stena Renewable Energy AB	Rödmyrberget	1	7
9	Härnösand	Härnösand Energi och Miljö AB	Spjutåsberget	6	0
10	Härnösand	Gamesa Energy Sweden AB	Lindomsberget	8	96
11	Härnösand	Ägare ej registrerad	Hästkullen	81	0
12	Härnösand	Gamesa Energy Sweden AB	Skuruberget	5	25
13	Härnösand	Stena Renewable AB	Möckelsjöberget 2	20	0
14	Härnösand	Odalholmen AB	Grönmyrberget	11	0
15	Härnösand	NordanVind vindkraft AB	Åberget	1	0
16	Härnösand	NordanVind vindkraft AB	Skedom	2	0
17	Nordanstig	Eolus Vind AB	Vindpark Mörkåsen	3	16,5
18	Nordanstig	Nordex Sverige AB	Vindpark Jättendal	9	0
19	Nordanstig	Rabbalshede Kraft AB	Vindpark Ulvberget	8	0
20	Nordanstig	Eolus Vind AB	Vindpark Brännåsen	4	22
21	Nordanstig	Eolus Vind AB	Vindpark Nyvallsåsen	2	16,4
22	Nordanstig	NV Nordisk Vindkraft AB	Norrhälsinge vindpark	28	137,2
23	Sundsvall	Svenska Vindbolaget AB	ÖSTERRO	5	27,5
24	Sundsvall	Svenska Vindbolaget AB	Holms-Västbyn	5	27,5
25	Sundsvall	Svenska Vindbolaget AB	Jenåsen	26	130
26	Sundsvall	Svenska Vindbolaget AB	Kråktorpet	52	260
27	Sundsvall	Eolus Vind AB	Nylandsbergen, Getåsen, Rödsjöåsen.	19	190
28	Sundsvall	Ägare ej registrerad	Ljustorp	40	0
29	Sundsvall	Svenska Vindbolaget AB	Stockåsbodarna	46	368
30	Timrå	Ägare ej registrerad	Ljustorp	40	0
31	Timrå	Ägare ej registrerad	Hästkullen	26	0
32	Ånge	Eolus Vind AB	Holmsjöåsen	12	72
33	Ånge	Nordex Sverige AB	Långåsen	7	42
34	Ånge	Svenska Vindbolaget AB	Stockåsbodarna	11	88
35	Ånge	Nordex Sverige AB	Östavall	39	234
36	Ånge	Ägare ej registrerad	Portberget	6	45
37	Ånge	Ägare ej registrerad	Klevberget 2	15	97,5
	TOTALT			667	2260,8

Tabell. Planerade vindkraftsetableringar, den 08-04-2013.⁶

⁶ Tabell hämtad från Vindbrukskollen.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



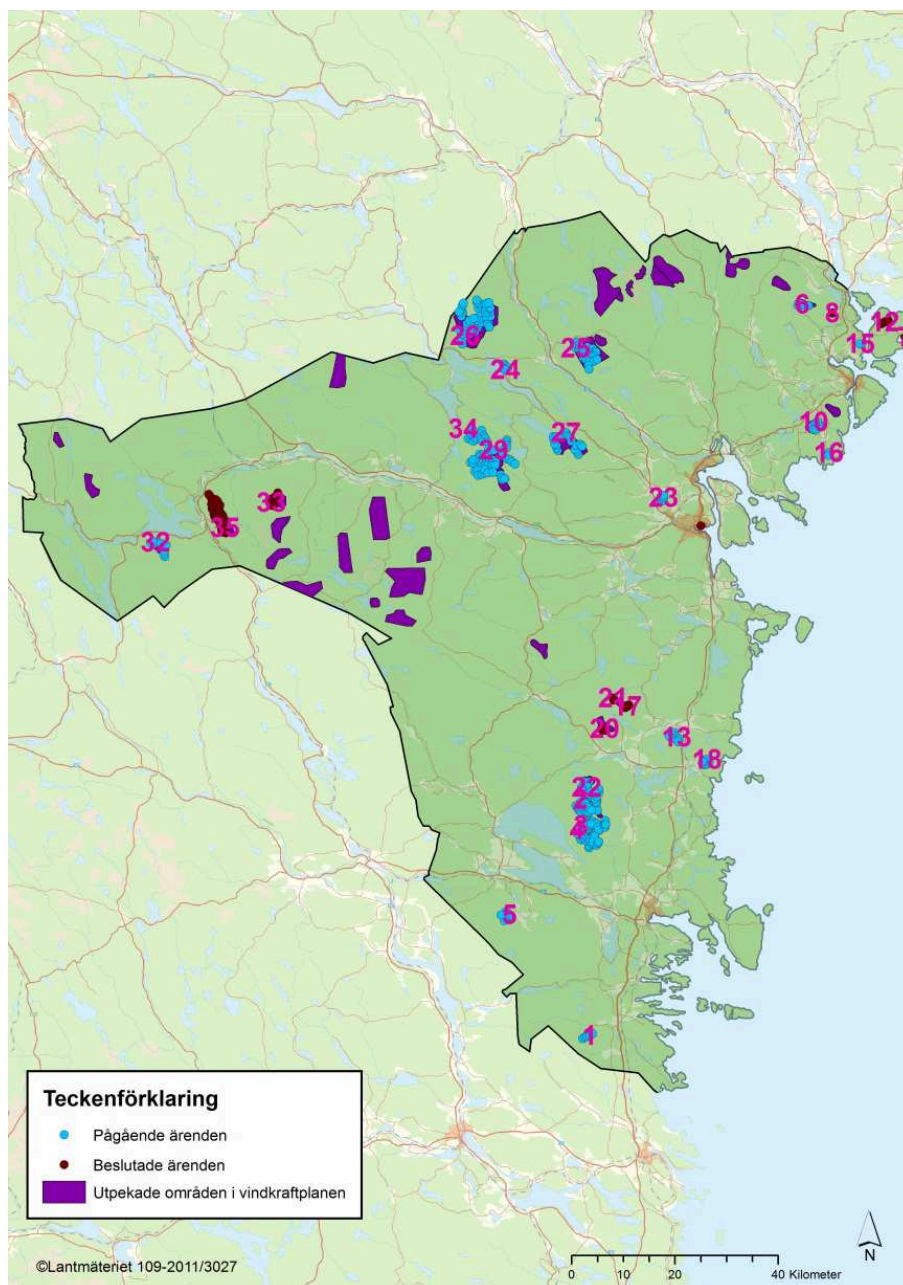
SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun



Karta. Utpekade områden i respektive kommuns vindkraftsplan samt de planerade vindkraftverken den 08-04-2013. (Numren hänvisar till tabellen på sid. 26)

Om alla projekterade verk skulle byggas innebär det 667 nya vindkraftverk till regionen med en produktionseffekt på över 2,3 TWh⁷. Detta motsvarar cirka 10 procent av regeringens målsättning med en elproduktion av vindkraft år 2020 å 30 TWh. Dessa etableringar kan komma att påverka sysselsättningen positivt, men tidigare studier och underlag inte är tillräckliga för att kunna göra en exakt uträkning på hur Sundsvallsregionens sysselsättning påverkas. Dock kan det vara av intresse att följa utvecklingen i dels Havsnäs vindkraftpark i Strömsunds kommun där en sysselsättningsstudie utförts, men även utvecklingen av Jädraåsparken i Ockelbo kommun där en stor vindkraftspark nyligen tagits i drift.

⁷ Estimerat värde eftersom alla vindkraftsprojekt inte har en uträknad årlig produktion.

7. Reflektioner

Uppdraget för denna rapport som formulerades av Sundsvallsregionen våren 2012 var:

- Få en bättre överblick och kännedom om varandras översiktliga planering genom att visa helheten istället för kommungränser
- Identifiera eventuella brister och samarbetsområden samt presentera förbättringsområden att eventuellt arbeta vidare med inom fysisk planering.

Arbetsgruppen har förhoppningen att föreliggande rapport ska belysa några av de angelägna samhällsområden som det finns anledning att samverka inom och att vi förmått ge en någorlunda helhetsbild inom dessa områden.

Vi anser att det framgår tydligt att regionen har många utmaningar, men bland annat mot bakgrund av den tidigare utvecklingen och begränsade resurser är det viktigt att kraftfullt prioritera insatserna.

Viktiga områden som näringslivet och kompetensutveckling har behandlats av andra grupper och vi har därför inte tagit in dessa i de områden vi analyserat och ger därför inte heller några särskilda rekommendationer inom dessa samhällsområden.

Det är otvetydigt så att de administrativa gränserna inneburit begränsningar i invånarnas sätt att röra sig över kommungränserna. Det har med all säkerhet hämmat branschutveckling och regionutvidgning. Sundsvalls utveckling är ett tydligt uttryck för detta. Kan samverkan utvecklas i ökad grad med de relativt stora befolkningskoncentrationerna som finns efter kusten och i inlandet kan också Sundsvallsregionens FA-område så småningom tänkas sträcka sig söderut och i framtiden integreras med Hudiksvalls FA-område. Det skulle kunna resultera i en mer positiv befolkningsutveckling, fler jobb och fler i jobb. En intressant inblick ges i rapporten om olikheterna mellan pendlingsrelationerna Sundsvall –Ånge och Sundsvall – Hudiksvall. Vi ser här tydligt hur administrativa gränser begränsat rörligheten, antagligen i hög grad på grund av olika kollektivtrafikansvar.

Vi ser att det viktigaste området att utveckla samverkan kring är infrastruktur och kommunikationer. Det innefattar ett vidgat perspektiv och ökad kommunikation om bl a förändrad markanvändning.

Kommunerna behöver t ex i ökad utsträckning arbeta tillsammans i den översiktliga fysiska planeringen. Ska en ökad samverkan kunna utvecklas för regionutvidgning måste också hänsyn tas till grannkommunernas behov av tillgänglighet. Det är också viktigt att förhållningssätt och planeringssystem utvecklas för att kommunerna ska kunna arbeta tillsammans med andra t.ex. staten, och privata intressenter för att få till olika lösningar i den fysiska miljön.

Sundsvallsregionen måste i framtiden undersöka olika lösningar för att skapa nya förutsättningar för tillgänglighet till varandras arbetsmarknader och service.

Arbetsgruppen rekommenderar att Sundsvallsregionen fortsätter arbetet med att ytterligare fördjupa analyser för att underlätta pendling för utvidgade arbetsmarknadsregioner och särskilt lägger ned kraft för att hitta de funktionella sambanden och övervinna hindren av administrativa gränser. Arbetsgruppen föreslår att projektarbetet med DAR (Den Attraktiva Regionen) kan vara ett forum för fortsatt samverkan.



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN

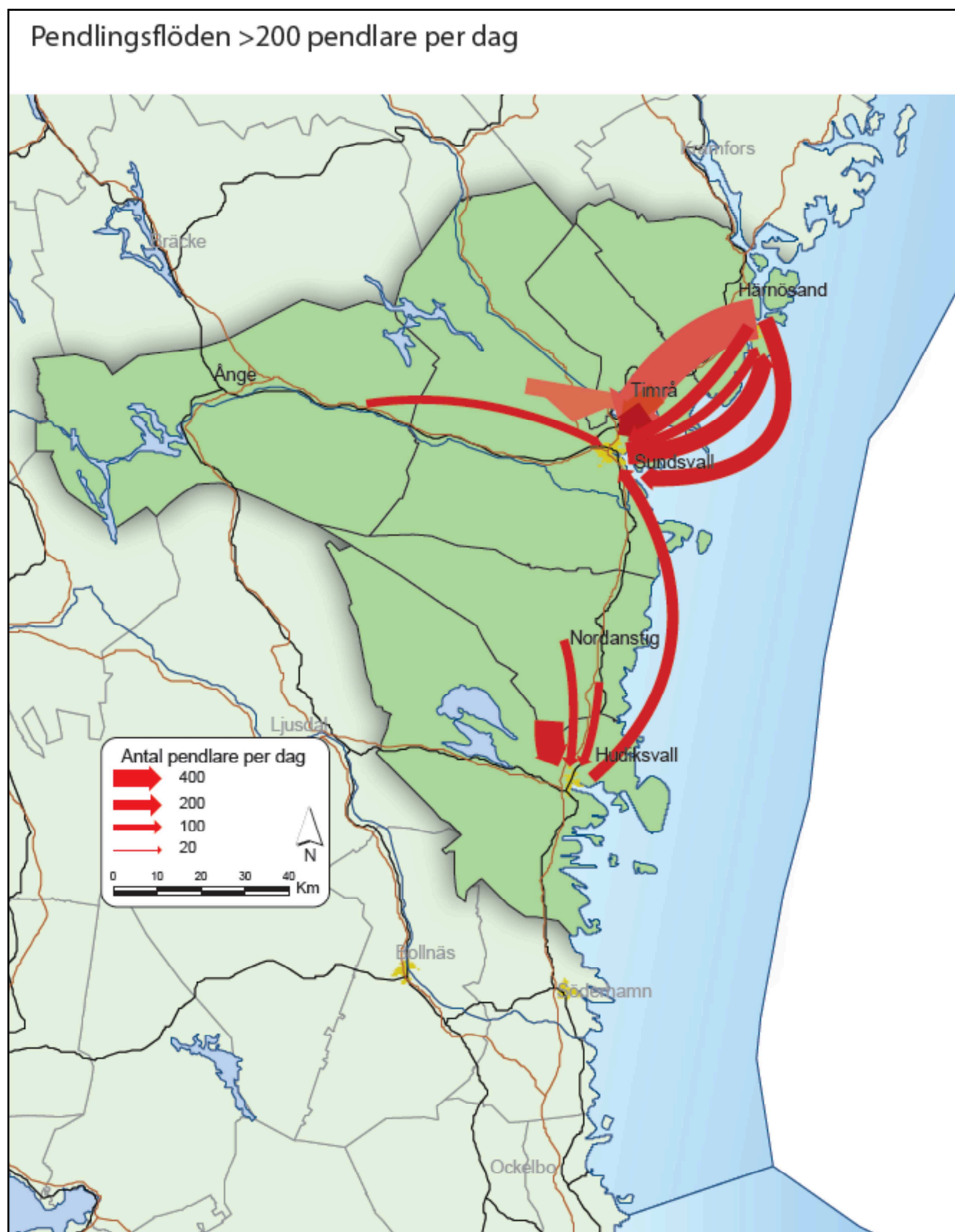


TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

Bilaga 1 Pendlingsflöden



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN

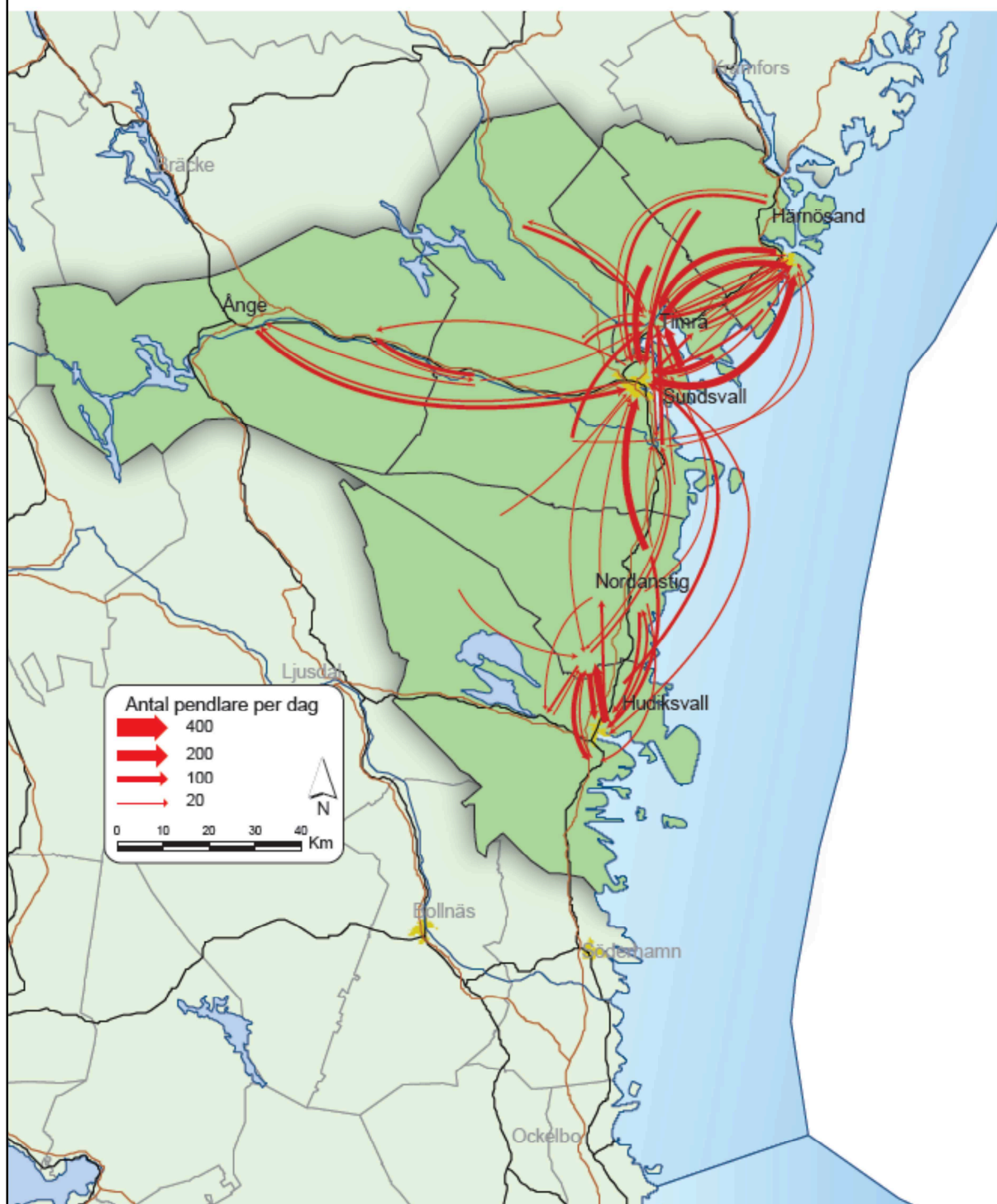


TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun

Pendlingsflöden < 200 pendlare per dag (färre än 20 pendlare anges ej)



Härnösands
kommun



NORDANSTIGS
KOMMUN



SUNDSVALLS
KOMMUN



TIMRÅ KOMMUN



Ånge kommun