

# Trafikstrategi Ånge

## Vision, mål och inriktning



Ånge  
kommun



Region  
Västernorrland



Version 1.0

2022-02-21

MED FINANSIERING FRÅN



RAMBOLL

Bright ideas.  
Sustainable change.

# Innehåll

1. Bakgrund och syfte
2. Process
3. Vision Ånge
4. Nuläge och utmaningar
5. SWOT-analys
6. Mål och insatsområden
7. Målprecisering: Mål - Inriktningar och insatser - Indikatorer
8. Implementering och genomförande
9. Bilaga: Nuläge och utmaningar

Ramboll Sweden AB på uppdrag av Region  
Västernorrland

2022-02-21

Version 1.0

Unr: 1320053648

Uppdragsledare: Lars Brümmer

Utredare: André Kingstedt, Thomas Ney, Filip  
Arnehed

# Bakgrund och syfte

**Ånge kommun** arbetar med att upprätta en ny översiktsplan för kommunen och söker bland annat ett breddat underlag kring trafikplanering och hållbara transporter i kommunen.

**Region Västernorrland** arbetar under 2021 och 2022 med att upprätta en regional trafik- och tillgänglighetsstrategi, syftande till en konkretisering av den regionala utvecklingsstrategin kring transporter och transportsystemet. En del inom projektet är att ta fram en kommunal trafikstrategi för Ånge, för att därmed också kunna arbeta med den röda tråden mellan dessa typerna av strategier – den regionala och den kommunala.

**Ånge kommun** har under 2021 tagit fram en Vision för kommunen. Denna trafikstrategi har tagit intryck av Visionen och utgår från den. Beröringspunkter mellan trafikstrategin och visionen har också tydliggjorts.

Trafikstrategin syftar till att lägga fast en principiell hållning gällande trafikplanering och transporter i kommunen. Denna utredning skall ses som ett underlag för fortsatt arbete med trafikstrategi och underlag för den kommunala översiktsplanen när det gäller trafikstrategiska frågor.

## Trafikstrategin syftar till att:

- Preciserar mål för transportsystemet och trafiken i kommunen
- Föreslå insatser och precisering på hur målen skall nås
- Föreslå indikatorer på hur målen skall följas upp

# Avgränsningar

Även om kommunen inte ensam har rådighet över alla delar av trafiksystemet i kommunen tar trafikstrategin ett samlat grepp om de strategiska trafikfrågorna och visar på kommunens ambition och inriktning. Detta innebär att det kommer att krävas samverkan och samarbete med andra parter i det fortsatta arbetet. Exempel på viktiga aktörer är Trafikverket, DinTur, Region Västernorrland, fastighetsägare, näringslivet, tjänsteleverantörer och kommunens invånare.

Vissa delar av trafiksystemet, främst vad gäller gods och tunga transporter, hanteras främst på regional nivå och berörs därför inte i trafikstrategin:

- Specifika större investeringsåtgärder för förbättrade funktioner för godstransporter hanteras normalt redan i egna sammanhang, exempelvis västlig infart till bangården. – *Ingår alltså inte i denna trafikstrategi.*
- Det övergripande väg- och järnvägsnätet standard och funktion hanteras också redan på annat sätt - av Trafikverket och den regionala Trafik- och tillgänglighetsstrategin. – *Ingår alltså inte i denna trafikstrategi.*

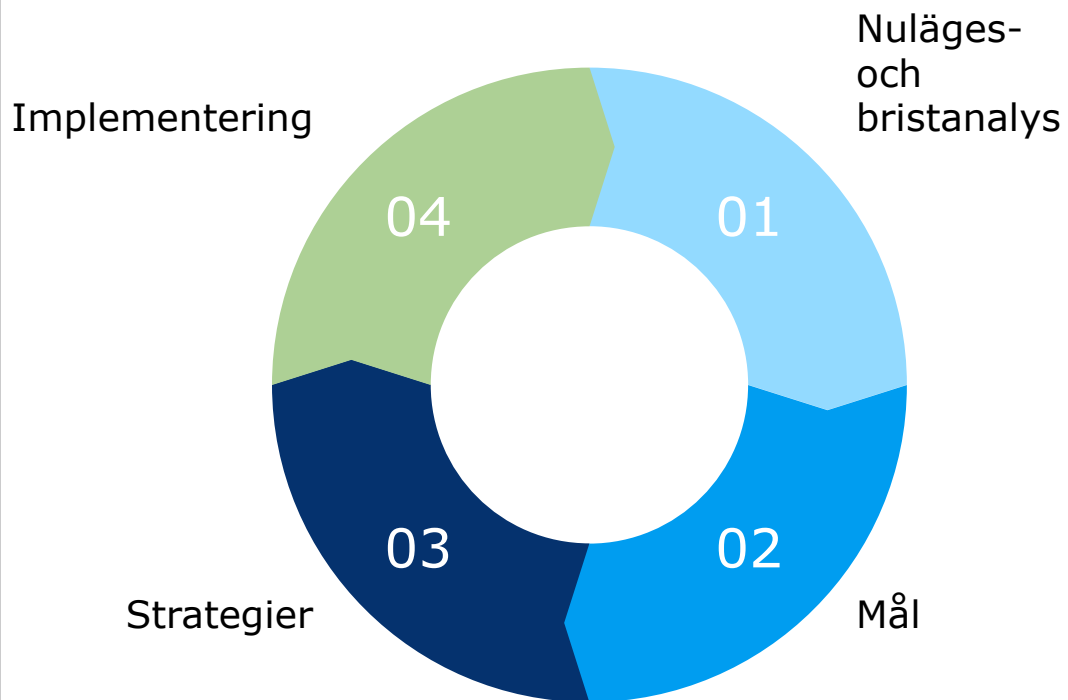
# Process

Projektet har genomförts som en process innefattande fem större möten/workshops. Till dessa har en bred inbjudan gjorts till representanter från Ånge kommun, Region Västernorrland, Trafikverket, Länsstyrelsen, DinTur och Handelskammaren. Arbetet har styrts via en projektledningsgrupp med representanter från Ånge kommun och Region Västernorrland. Ramboll har förberett material inför varje workshop och möte, utifrån de resultat som arbetats fram under föregående möte. Mötena har varit upplagda som en serie med start i nulägesanalys och SWOT-analys, sedan formulering av mål och insatser.

Mötena har genomförts med följande rubriker och innehåll:

- Kunskapsseminarium 2021-10-29
- Workshop 2021-11-12. Nuläge och SWOT
- Workshop 2021-11-26. Vision och mål
- Workshop 2022-01-14. Mål, Inriktning & insatser, indikatorer
- Seminarium 2022-02-04. Implementering av strategin

Cirka 20 personer har deltagit på respektive möte, med deltagare från Ånge kommun, Region Västernorrland, Trafikverket, Länsstyrelsen, DinTur, Handelskammaren och Ramboll.



# Vision Ånge

# Vision för Ånge kommun

Ånge har under 2021 beslutat om en vision för kommunen, se [www.ange.se/vision](http://www.ange.se/vision). Det är viktigt att övriga styrande dokument tar avstamp i den kommunala visionen och relaterar till den.

Visionen tar upp flera aspekter som en trafikstrategi berör, bland annat direkt under det första fokusområdet för hållbar vardag; *”Ånge kommun har en levande landsbygd med hållbar infrastruktur för alla. Det är enkelt att bo var man vill i kommunen. Decentraliseringen, digitaliseringen och ett stärkt näringsliv har skapat förutsättningarna som behövs i form av jobb och serviceutbud. Landskapet och samhället är välvårdat och tilltalande.”*

Visionen har 5 fokusområden:

1. Hållbar vardag
2. Hållbar hälsa
3. Hållbar gemenskap
4. Hållbar kompetens
5. Hållbar natur

I arbetet med trafikstrategin har de olika insatsområden (grupper av mål) knutits till fyra av visionens fokusområden:



# Nyckelord från kommunens fokusområden



- Levande landsbygd



- Hållbar infrastruktur



- Landskapet och samhället är välvårdat



- Stimulera till rörelse



- Förädlar våra tillgångar vist utan att äventyra framtida generationers möjligheter





# Ett Västernorrland



**GLOBALA MÅLEN**  
för hållbar utveckling

*"Vi har en levande landsbygd med hållbar infrastruktur för alla. Det är enkelt att bo var man vill i kommunen. Decentraliseringen, digitaliseringen och ett stärkt näringsliv har skapat förutsättningarna som behövs i form av jobb och serviceutbud. Landskapet och samhället är välvårdat och tilltalande.*

*Det finns gott om mötesplatser, aktiviteter och ett brett kulturutbud för alla ute i bygderna och i centralorterna som stimulerar till livslust, kreativitet, rörelse och ett hälsosamt liv hos barn, unga, vuxna och gamla.*

*Platsen andas avslappnad exklusivitet – en sådan där gemenskap man vill vara med i, som står stadigt för trygghet, inkludering, delaktighet och demokrati. Vi lever med frihetskänsla OCH känner glädje i att ta ansvar för vårt värdskap. Vi välkomnar varmt nya människor, företag och idéer. Det är by-känslan och by-mentaliteten vi är stolta över.*

*Vi driver stadigt på samhällsutvecklingen genom kompetens- och näringslivsutveckling. Vi har framtidstro och viljestyrka, och strävar alltid efter att vara förebilder. Vi är nyfikna, välkomnar förändring, och söker efter nya trender och möjligheter att undersöka och upptäcka.*

*Vi nyttjar våra styrkor och förädlar våra tillgångar vist med respekt, vördnad och i samförstånd för att mätta resursbehoven idag utan att äventyra framtida generationers möjligheter. Vi tar hand om det vi har och vågar satsa på det vi är bäst på."*

**Målområde:** "År 2030 är Västernorrland den plats människor väljer för att leva och besöka"  
**Principer:** "Digitalisering", "Ta vara på potentialen i både stad och land", "Jämställdhet"  
**Prioriteringar:** "Upplevd närhet till omvärlden oavsett om den är fysisk eller digital", "Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande"

**Målområde:** "År 2030 är Västernorrland den plats människor väljer för att leva och besöka"  
**Principer:** "Digitalisering", "Jämställdhet"  
**Prioriteringar:** "Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder"

**Målområde:** "År 2030 har Västernorrland som plats stärkts ur ett nationellt och globalt perspektiv"  
**Principer:** "Flernivåstyrelse", "Ta vara på potentialen i både stad och land", "Jämställdhet", "Låt aktörer gå före - alla behöver inte vara med på allt", "Testa nytt och kontinuerligt lärande"  
**Prioriteringar:** "Ett modigt regionalt ledarskap som tar ansvar för framtiden"

**Målområde:** "År 2030 är Västernorrland platsen där företag och organisationer väljer att växa"  
**Principer:** "Digitalisering", "Ta vara på potentialen i både stad och land", "Jämställdhet", "Testa nytt och kontinuerligt lärande"  
**Prioriteringar:** "Kraftsamla för att skapa, attrahera och behålla kompetens", "Alla ska ha grundläggande behörighet från grundskola och gymnasium", "Skola och arbetsliv samverkar kring arbetsmarknadens möjligheter för ökad matchningsgrad", "Fler nya och växande hållbara företag och fler företagsamma invånare"

**Huvudmålområde:** "År 2030 är Västernorrland platsen där företag och organisationer väljer att växa"  
**Principer:** "Ta vara på potentialen i både stad och land", "Jämställdhet"  
**Prioriteringar:** "Ett sammanbundet logistisystem som ger kraftigt minskad klimatpåverkan från länets transportsektor", "Utvecklade styrkeområden genom smart specialisering"



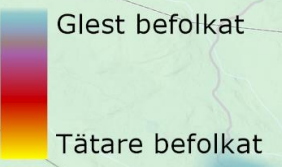
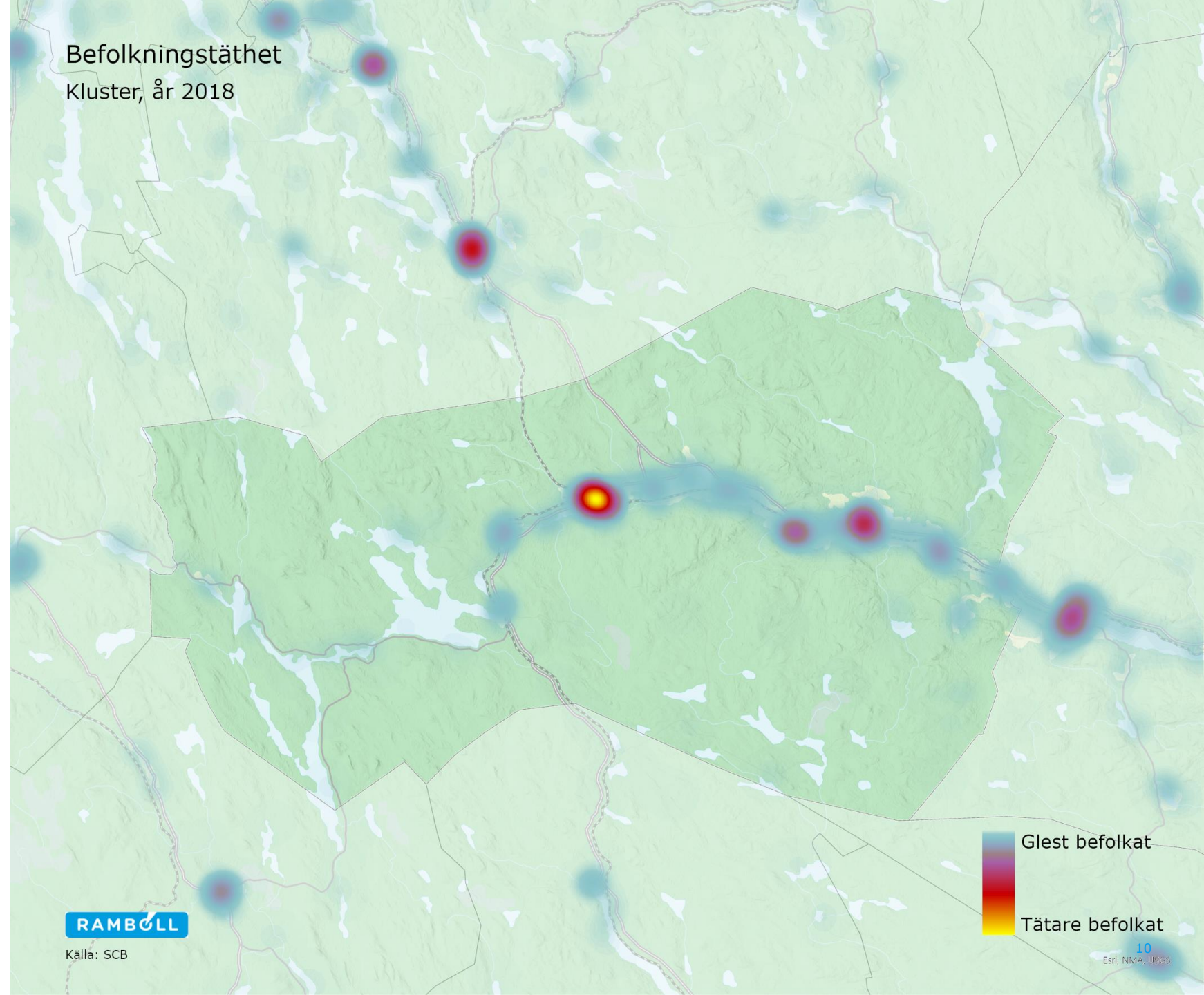


# Nuläge och utmaningar

Nuläge kring infrastruktur och  
transporter i sammandrag

# Befolkning Ånge

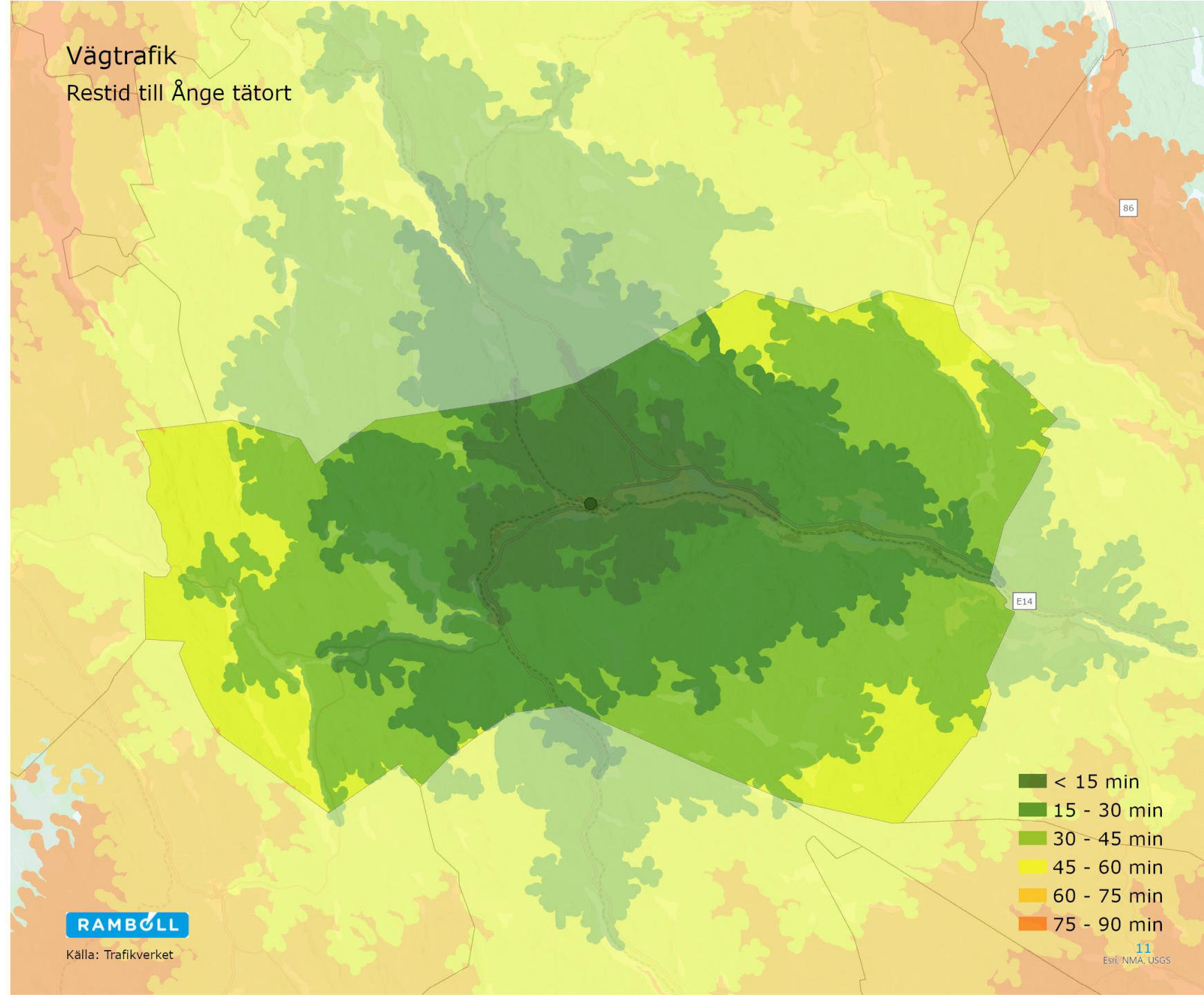
Befolkningsstäthet  
Kluster, år 2018



**RAMBOLL**

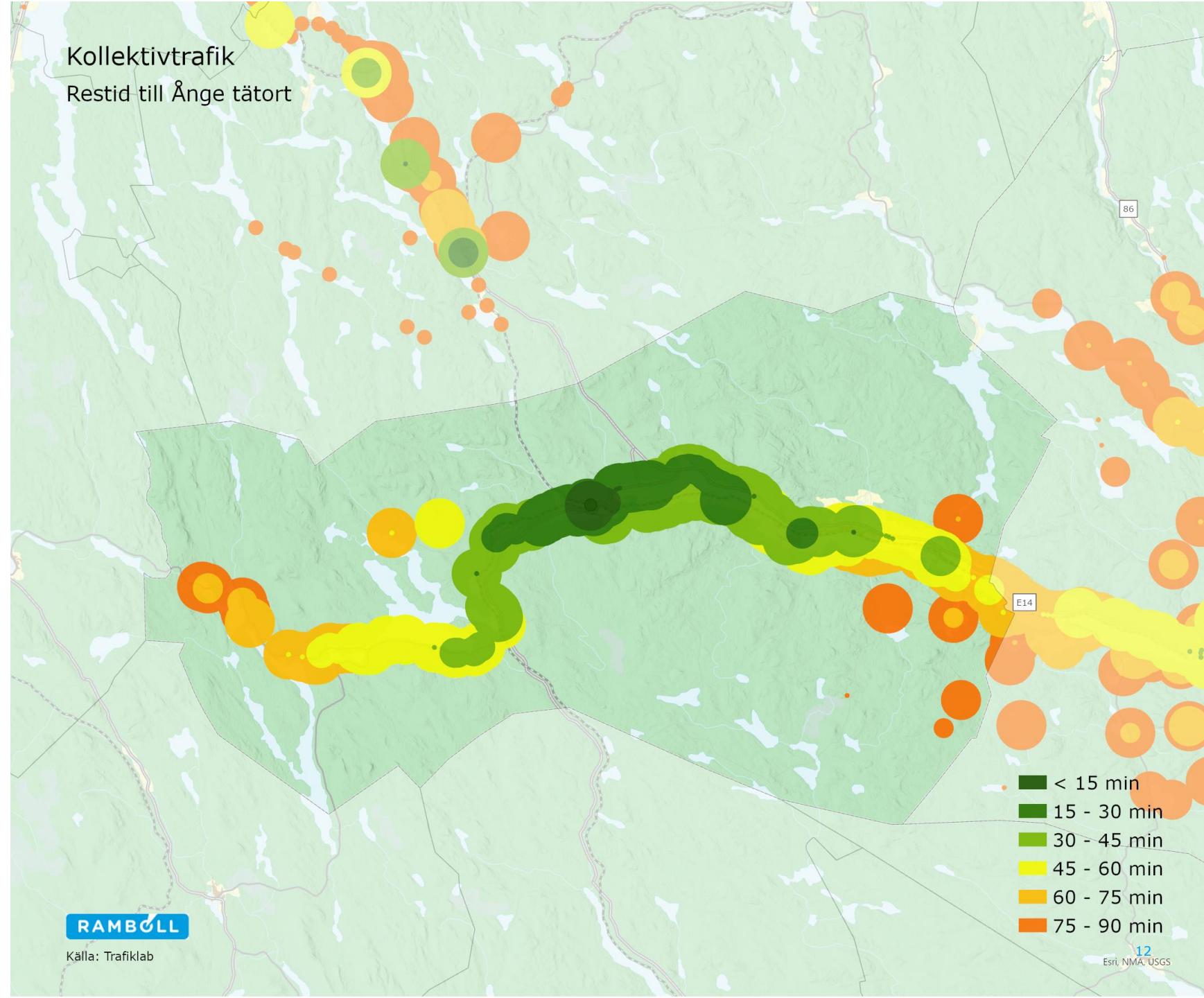
Källa: SCB

# Restider bil (till Ånge tätort)



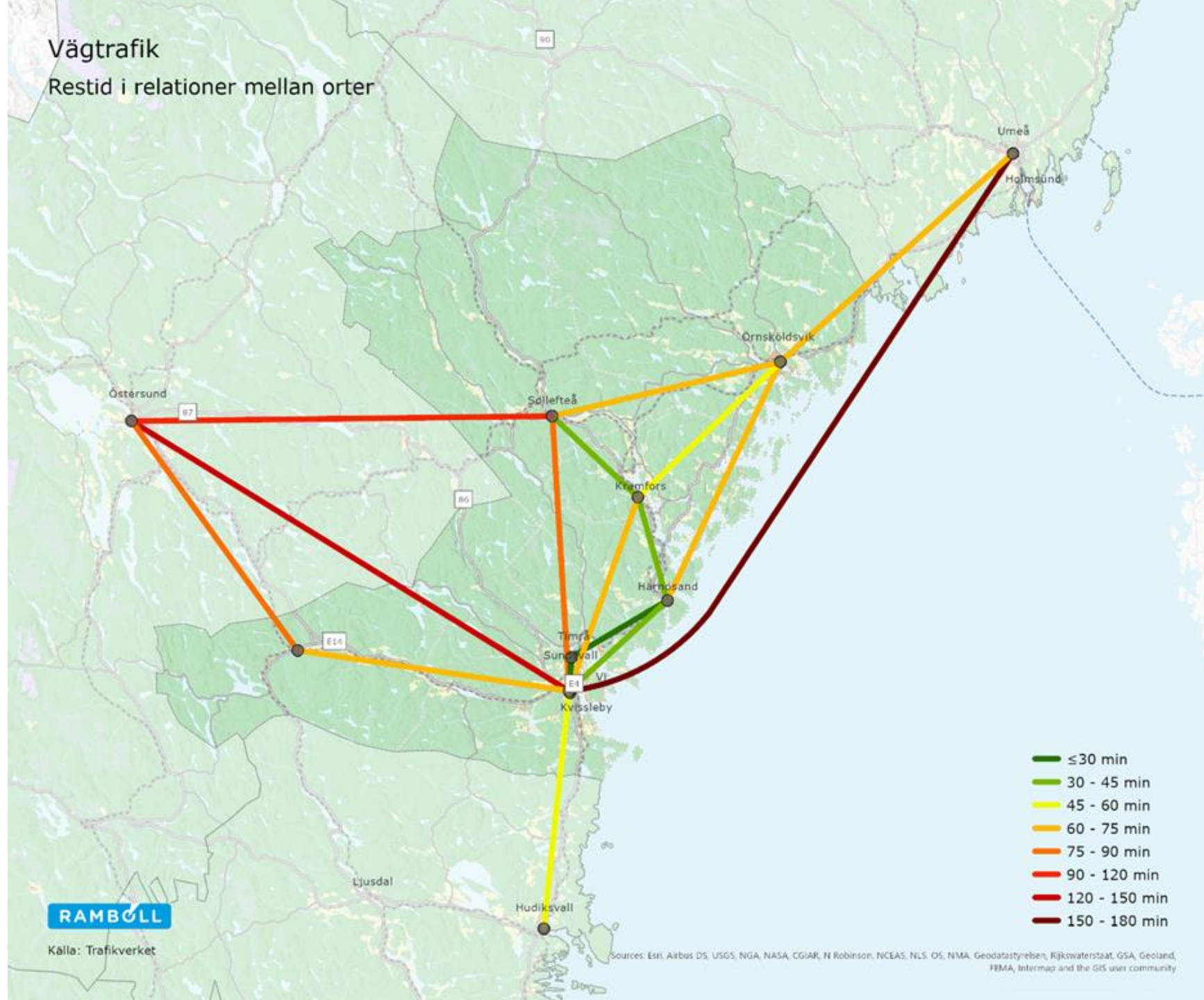


# Restider kollektivtrafik (till Ånge tätort)



# Restider biltrafik (mellan orter)

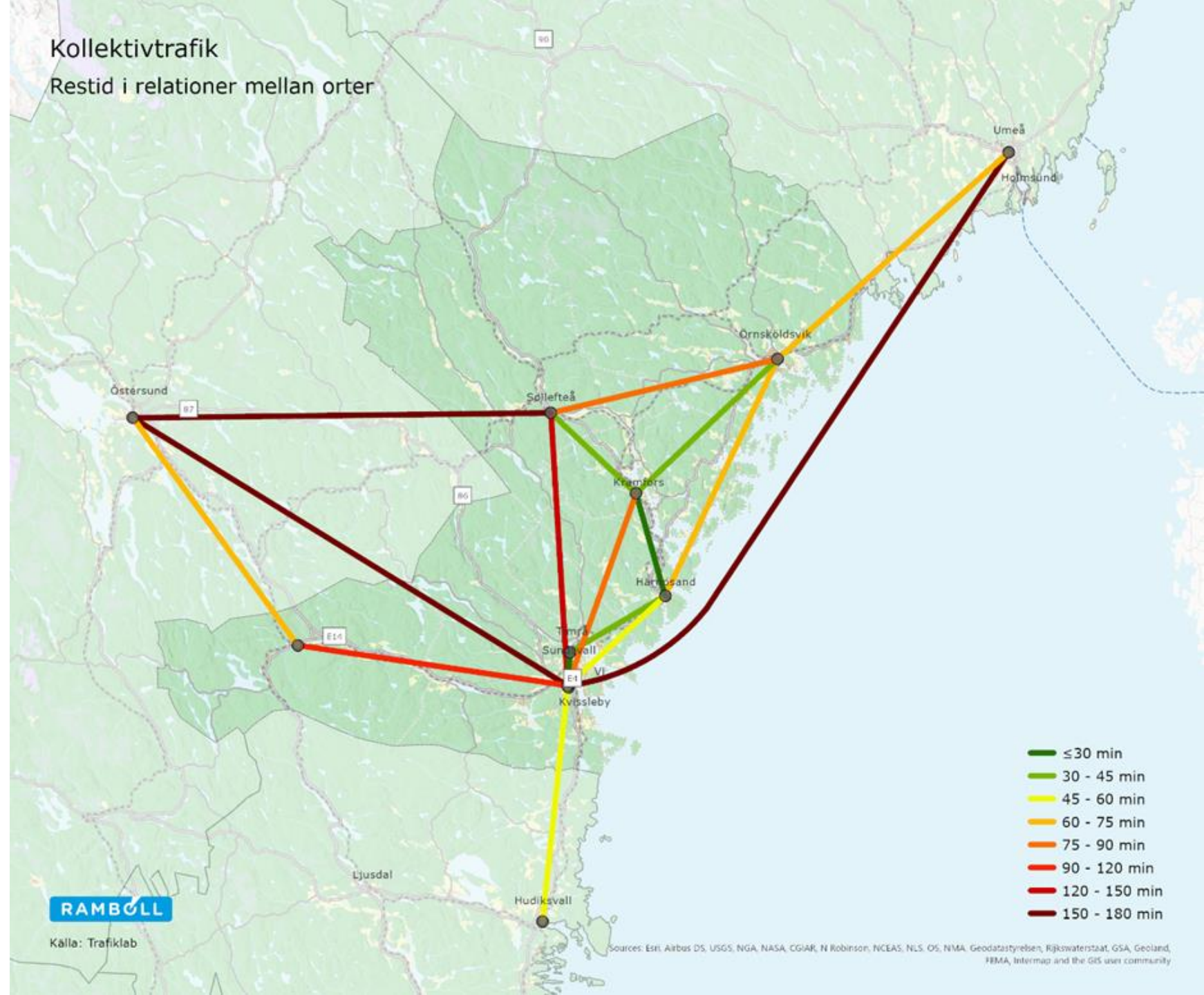
Vägtrafik  
Restid i relationer mellan orter





# Restider kollektivtrafik (mellan orter)

Kollektivtrafik  
Restid i relationer mellan orter





# Ånge - förutsättningar

- 9250 invånare i kommunen
- 3000 invånare i Ånge tätort, övriga tätorter är Fränsta, Ljungaverk, Torpshammar och Alby.
- 3300 kvadratkilometer, 3 inv/km<sup>2</sup>
- Långa avstånd – långa restider ut ur kommunen
- Inomkommunala resor många
- Inomkommunala funktioner viktigt
- Stort beroende av nationell/statlig infrastruktur



# Styrkor, svagheter, möjligheter och hot

SWOT-analys

Strengths, Weaknesses,  
Opportunities, Threats

# SWOT

Som en inledande övning för att bredda diskussionen och arbetet genomfördes en SWOT-analys. Analysen genomfördes som en övning i fyra grupper. Gruppernas resultat har sedan lagts samman och och kompletterats.

I en SWOT-analys diskuterar man Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats - eller på svenska - styrkor, svagheter, möjligheter och hot. I detta fall med Trafikstrategi för Ånge var frågan vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot som gruppen såg gällande trafiksystemet. Frågan löd i huvuddrag:

## • Hur fungerar trafiksystemet idag?

- Vilka styrkor respektive svagheter har trafiksystemet i Ånge kommun idag för att skapa tillgänglighet i vardagen för dessa personer?
- Vilka möjligheter finns för att förbättra tillgängligheten?
- Vilka (yttre) hot finns som kan påverka tillgängligheten negativt?

Grupperna fick även diskutera utifrån olika karaktärer, eller typer av invånare, exemplifierade som:

- Mira 13 år gammal som bor i Ånge, går på Minervaskolan och spelar hockey tre kvällar i veckan i Kastberghallen
- Kim 39 år gammal, sambo. Förälder till Mira 13, Maja 11 och Nils 7. Bor i Ånge och jobbar skift som lokförare i växlingstjänst på bangården i Ånge.
- Anna 42 år, singel som bor i Fränsta och driver egen redovisningsfirma med en anställd. Uppvuxen i Sundsvall där många av Annas vänner bor.
- Inge pensionär och ensamboende i Ovansjö. Tidigare lastbilschaufför och har barn och barnbarn i Ånge, Bräcke och Gävle.



# Nuläge och SWOT-analys

## Styrkor

- Bra serviceutbud i orter – det "nödvändiga" finns
- Tätorterna har bra kommunikationsmöjligheter
- Många tågförbindelser
- Tillgång till statlig infrastruktur
- Gångavstånd inom tätorterna
- Ingen/liten genomfartstrafik genom tätorterna (Ånge undantaget)
- Glesbygdskommun MEN de flesta bor i tätort

## Möjligheter

- Nya tjänster som erbjuder alternativ till bilägande och möjliggör tillgänglighet på distans
- Åtgärder för gång och cykel
- Använda ungas synpunkter i planeringen (LUPP)
- Ökad turtäthet och hastighet på kollektivtrafiken
- Utvidgad arbetsmarknad mot Östersund
- Ökat fokus att hitta lösningar för fritidsresor för boende och besökare

## Svagheter

- Svårt att bo och verka utan bil och de icke-bilburna resor glöms bort i planeringen
- Brister i gc-nätet
- Många barriärer i Ånge tätort
- Barns skjutsning innebär trafik och inaktivitet
- Sämre kollektivtrafikutbud på kvällar och helger
- Mycket begränsat kollektivtrafikutbud till målpunkter utanför Ljungandalen
- Otrygga hållplatser
- Ånge-Sundsvall är snabbare med bil
- Bristande upplevd trygghet för fotgängare och cyklister (viktigt för barn och unga) – rädsla för brott, belysning, trafik, m.m.

## Hot

- Mentaliteten, tradition kopplat till bil. Onaturligt att cykla.
- Svagare service (nedläggningar)
- Minskade resurser för underhåll av infrastruktur
- Ökat antal, vikt och längd på tunga fordon
- Lägre hastigheter på större vägar/järnväg

# Mål och insatsområden

# Insatsområden



Transportmedveten  
samhällsplanering



Resvanor,  
beteenden och  
attityder



Gång- och  
cykelinfrastruktur



Regional  
tillgänglighet





## Transportmedveten samhällsplanering

- Utformningen av det offentliga rummet ska bidra till en hälsosam livsstil och ökad folkhälsa.
- Samhällsplaneringen bidrar till en ökad nära tillgänglighet och ett minskat behov av långa resor och transporter.
- Det finns goda möjligheter till fossilfria och utsläppsfria resor.

Hållbar hälsa

Hållbar vardag



## Resvanor, beteenden och attityder

- Gång och cykel är normen för korta resor, framförallt inom byarna.
- Miljövänliga transporter, såsom kollektivtrafik, samåkning och fossilfria fordon, väljs i första hand för längre resor.

Hållbar hälsa

Hållbar Natur



## Gång- och cykelinfrastruktur

- Det är möjligt att cykla på trygga vägar inom och mellan orterna i kommunen.
- Alla skolbarn i tätorter med skolor har goda möjligheter att gå eller cykla till skolan.

Hållbar hälsa

Hållbar Natur

Hållbar vardag

Hållbar gemenskap



## Regional tillgänglighet

- Trafiksystemet bidrar till god tillgänglighet, i första hand med aktiva färdssätt och kollektivtrafik, för alla invånare i kommunen till arbetsplatser, samhällsservice och naturupplevelser både inom kommunen och till övriga regionen.
- Restiden från Ånge till Sundsvall minskar på sikt till 45 minuter.
- Restiden från Ånge till Östersund minskar på sikt till 60 minuter.

Hållbar hälsa

Hållbar vardag

Hållbar gemenskap

# Transportmedveten samhällsplanering



## Mål

- Utformningen av det offentliga rummet ska bidra till en hälsosam livsstil och förbättrad folkhälsa.
- Samhällsplaneringen bidrar till en ökad nära tillgänglighet och ett minskat behov av långa resor och transporter.
- Det finns goda förutsättningar för fossil- och emissionsfria resor.

## Inriktning och insatser

- Genom att utveckla tillgängligheten till fots och med cykel framförallt inom men även mellan kommunens orter kan fler resor göras med aktiva färdssätt vilket bidrar till en ökad folkhälsa. Tillgängligheten bör utvecklas både genom utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur (se insatsområde 3) och genom att service och andra målpunkter i högre grad lokaliseras så att de är tillgängliga till fots och med cykel.
- Utformningen av gaturum i kommunens orter bör ta utgångspunkt i förutsättningarna för människor att röra sig till fots och med cykel. Det bör vara möjligt att gå och cykla tryggt och säkert längs alla gator och vägar så att alla möjliga målpunkter i orterna tillgängliggörs.
- Varudistribution i kommunens orter bör ske på ett sådant sätt att den negativa påverkan på trafiksäkerhet och trygghet för övriga trafikanter minimeras. Medel för detta kan vara samordnad distribution, t.ex. av kommunens egna flöden, och begränsningar av tung trafik på vissa gator.
- Utveckling av noder för byten mellan olika färdssätt vid järnvägsstationerna och vid större busshållplatser är en viktig del i att möjliggöra ökad aktiv mobilitet.

- Kommunen ska i samverkan med berörda aktörer verka aktivt för att förbättra möjligheterna för boende och verksamma i kommunen att använda fossilbränslefria och helt utsläppsfria drivmedel, samt att tillgången på dessa ökar i kommunen.

## Indikatorer

- Ökad befolkning boende inom 400 m till hållplats
- Antal dagliga turer i starka kollektivtrafikstråk.
- Tillgång till publika tankstationer för utsläppsfria drivmedel.
- Andel av egna och upphandlade transporter som sker med fossilfria transporter.
- Andel invånare med fetma (Kolada).
- Hälsoeffekter via folkhälsoundersökning.

# Resvanor, beteenden och attityder



## Mål

- Hälsosamma transporter - gång och cykel - är normen för korta resor, framförallt inom byarna.
- Miljövänliga transporter, såsom kollektivtrafik, samåkning och fossilfria fordon, väljs i första hand för längre resor.

## Inriktning och insatser

- Transportmedveten samhällsplanering och utbyggd gång- och cykelinfrastruktur skapar förbättrade möjligheter för överflyttning av resor från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Men för att en överflyttning ska ske behöver människors attityder, beteenden och vanor påverkas. Fysiska insatser behöver alltså kombineras med beteendeförändrande insatser. Kommunen har möjlighet att genomföra beteendeförändrande insatser både i egenskap av stor arbetsgivare och i egenskap av planmyndighet och väghållare. Insatser som kommunen genomför i egenskap av arbetsgivare kan fungera som inspiration även för andra arbetsgivare i kommunen. Exempel på beteendeförändrande insatser som kan genomföras i Ånge kommun är:
  - Utökade möjligheter till arbete och möten på distans.
  - Riktade prova-på-kampanjer för kollektivtrafik och cykel, gärna i samband med åtgärder såsom nybyggnation av cykelparkering eller gång- och cykelväg till arbetsplatser, inkl skolor.
  - Mobilitetstjänster som ger mervärden och alternativ till privatbilism, till exempel bil- och cykelpooler eller tjänster för kombinerad mobilitet ("Maas").
  - Avgiftsbelagd parkering vid arbetsplatser.
  - Erbjudande om förmåncykel till kommunens anställda.
  - Insatser för att få fler föräldrar att låta sina barn gå och cykla till skolan.

## Indikatorer

- Resvaneundersökning: Andel av resor inom kommunens tätorter som sker till fots och med cykel.
- Resvaneundersökning: Andel av resor med start i kommunen som sker med kollektivtrafik, genom samåkning, o.s.v.

# Gång- och cykelinfrastruktur



## Mål

- Det är möjligt att cykla på trygga vägar inom och mellan orterna i kommunen.
- Alla barn i tätorter med skolor har goda möjligheter att gå eller cykla till skolan och andra viktiga målpunkter såsom fritidsanläggningar, tågstationer etc.

## Inriktning och insatser

- Ånge kommun har ambitionen att bli en förebild i att hitta nya lösningar för utbyggnad av gång- och cykelinfrastrukturen utifrån landsbygdens förutsättningar med utgångspunkt i att utnyttja den infrastruktur som redan finns.
- Barriärerna i kommunens tätorter behöver minskas för att tillgängligheten till fots och med cykel ska öka och antalet korta bilresor ska minska. Åtgärder bör ske med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. I första hand bör åtgärder för minskad motorfordonstrafik och ökad hastighetsefterlevnad prövas men det kommer även att behövs ombyggnadsåtgärder som gång- och cykelpassager över genomfartsvägarna och utbyggnad av cykelvägnätet.
- Drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet ska utföras så att gång och cykel är tillförlitliga transportsätt året runt.
- För att fler föräldrar ska låta sina barn gå och cykla till skolan bör trafiksäkerhetshöjande och trygghetshöjande åtgärder runt skolorna och längs skolvägarna prioriteras. Utgångspunkten är att trafikmiljön ska vara så säker och trygg att barn själva ska kunna röra sig på egen hand vilket har positiv påverkan på såväl hälsa som barnens lärande i skolan.
- Utanför tätorterna ska utbyggnad av cykelinfrastruktur mellan orterna i Ljungandalen prioriteras för att öka tillgängligheten både för invånarna i stråket men även för att stärka cykelturismen i kommunen.

## Indikatorer

- Antal av kommunens orter som binds samman med separerade cykelvägar med genhetsknot  $< 1,5$ .
- Kilometer separerad gång- och cykelbana i kommunen.
- Andel av skolbarnen i kommunen som kan ta sig till skolan på säkra gång- och cykelvägar.
- Ökad andel barn som känner sig trygga på väg till skolan (LUPP).

# Regional tillgänglighet



## Mål

- Trafiksystemet bidrar till god tillgänglighet, i första hand med aktiva färsätt och kollektivtrafik, för alla invånare i kommunen till arbetsplatser, samhällsservice och naturupplevelser både inom kommunen och till övriga regionen.
- Restiden från Ånge till Sundsvall och Östersund minskar på sikt till 45 minuter.

## Inriktning och insatser

- Satsningar på ökad regional tillgänglighet för boende och verksamma i Ånge kommun bör i första hand ske genom förstärkt kollektivtrafik och minskad restid med kollektivtrafiken, men också genom resor med delade resurser. Genom att kombinera kollektivtrafikens olika funktioner, till exempel skoltrafik, sjukresor mm, med linjetrafik finns möjlighet att effektivisera och utöka kollektivtrafikutbudet. Flaskhalsar i kollektivtrafiksystemet, även utanför kommunen, som påverkar tillgängligheten till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor bör minimeras.
- Anropsstyrd trafik och utveckling av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik är verktyg för att öka möjligheterna för kombinationsresor och ökat kollektivtrafikresande för invånare på landsbygden. Digitala tjänster och digital tillgänglighet kan minska behovet av tillgänglighet genom resor.
- Det är viktigt i att tillgängligheten till de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna förbättras.

## Indikatorer

- Minskad restid till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor.
- Minskad restidskvot kollektivtrafik/bil till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor.
- *Se fler indikatorer i regional tillgänglighetsstrategin.*

# Implementering och genomförande

Vid det avslutande seminariet diskuterades trafikstrategins implementering och fortsatta hantering. Diskussionerna resulterade i följande **rekommendationer**:

- Trafikstrategin föreslås utgöra ett underlag och en utgångspunkt för den nya översiktsplanen för Ånge kommun.
- För att den ska få tillräcklig status bör ett inriktningsbeslut om trafikstrategin som underlag till ÖP tas i kommunfullmäktige.
- Inför inriktningsbeslutet bör strategin remissas internt i kommunen och samråd bör hållas med berörda delar av organisationen som inte varit med i processen hittills. Det är då viktigt att diskutera vilken roll respektive organisation har i genomförandet av strategin och påbörja arbetet med att konkretisera *hur* förändringarna som beskrivs i strategin kan genomföras.



# Bilaga: Nuläge och utmaningar

Nuläge kring infrastruktur och transporter

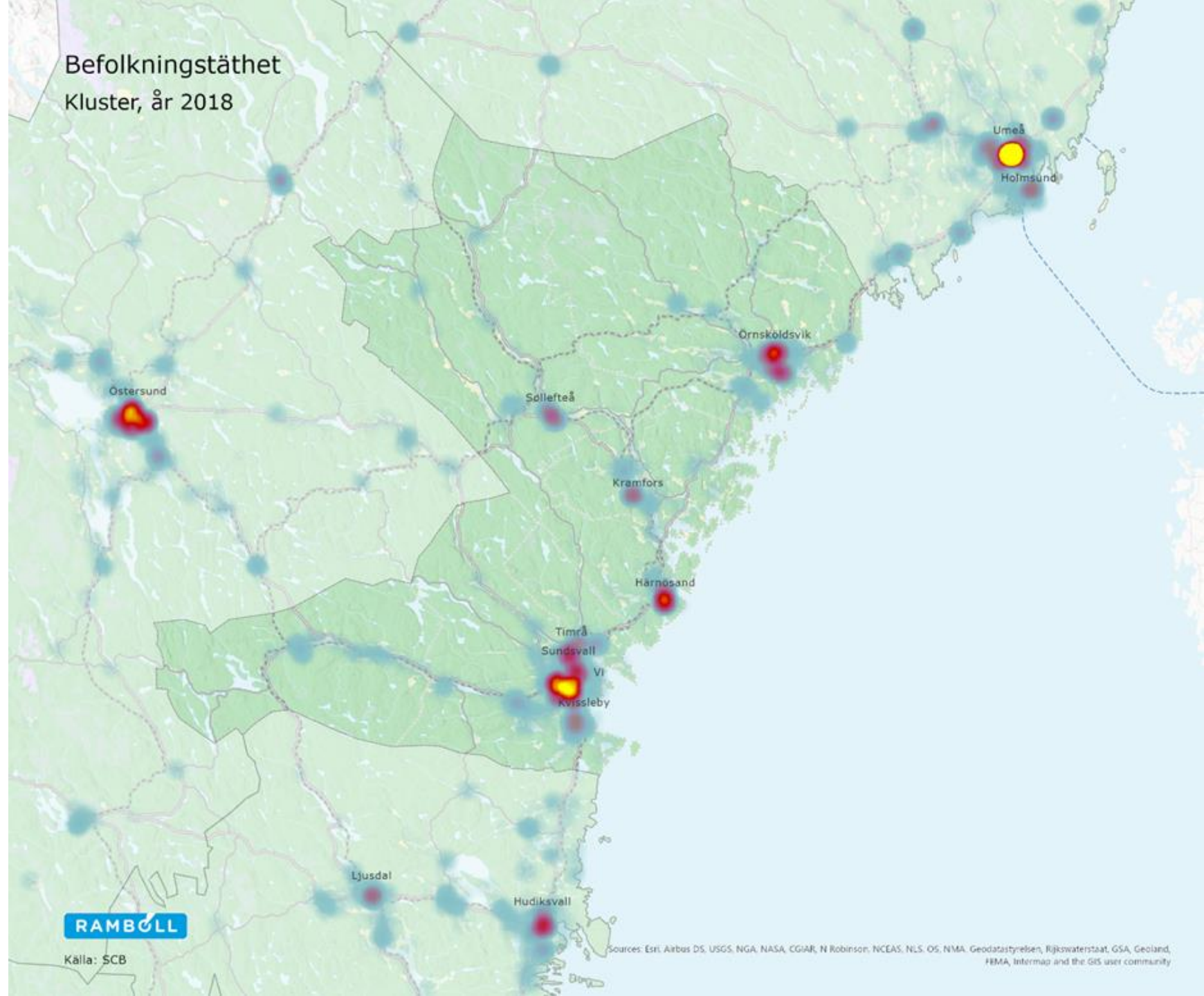
# Ånge - förutsättningar

- 9250 invånare i kommunen
- 3000 invånare i Ånge tätort, övriga tätorter är Fränsta, Ljungaverk, Torpshammar och Alby.
- 3300 kvadratkilometer, 3 inv/km<sup>2</sup>
- Långa avstånd – långa restider ut ur kommunen
- Inomkommunala resor många
- Inomkommunala funktioner viktigt
- Stort beroende av nationell/statlig infrastruktur



# Befolkning

Befolkningstäthet  
Kluster, år 2018



**RAMBOLL**

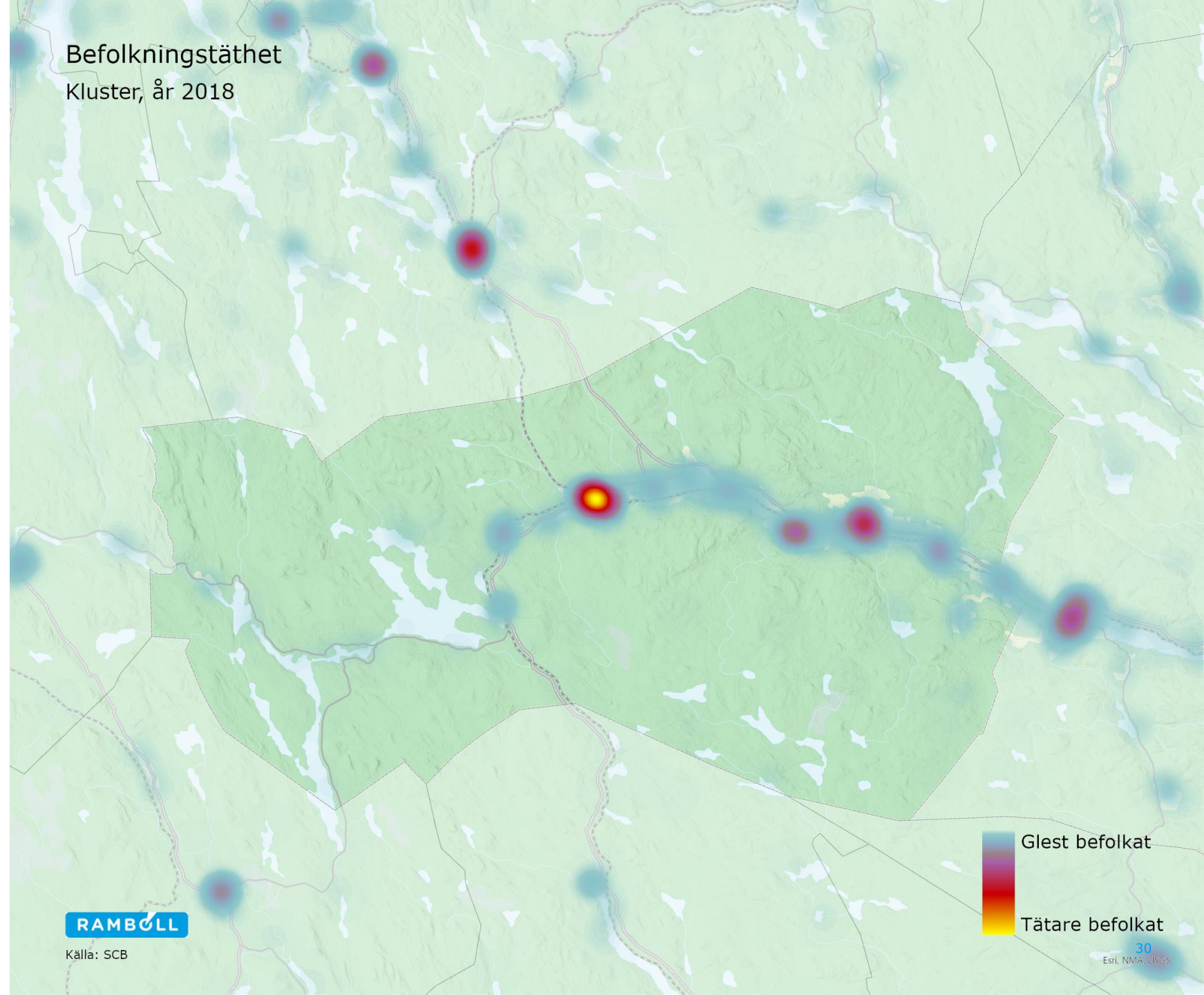
Källa: SCB

Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community



# Befolkning Ånge

Befolkningsstäthet  
Kluster, år 2018



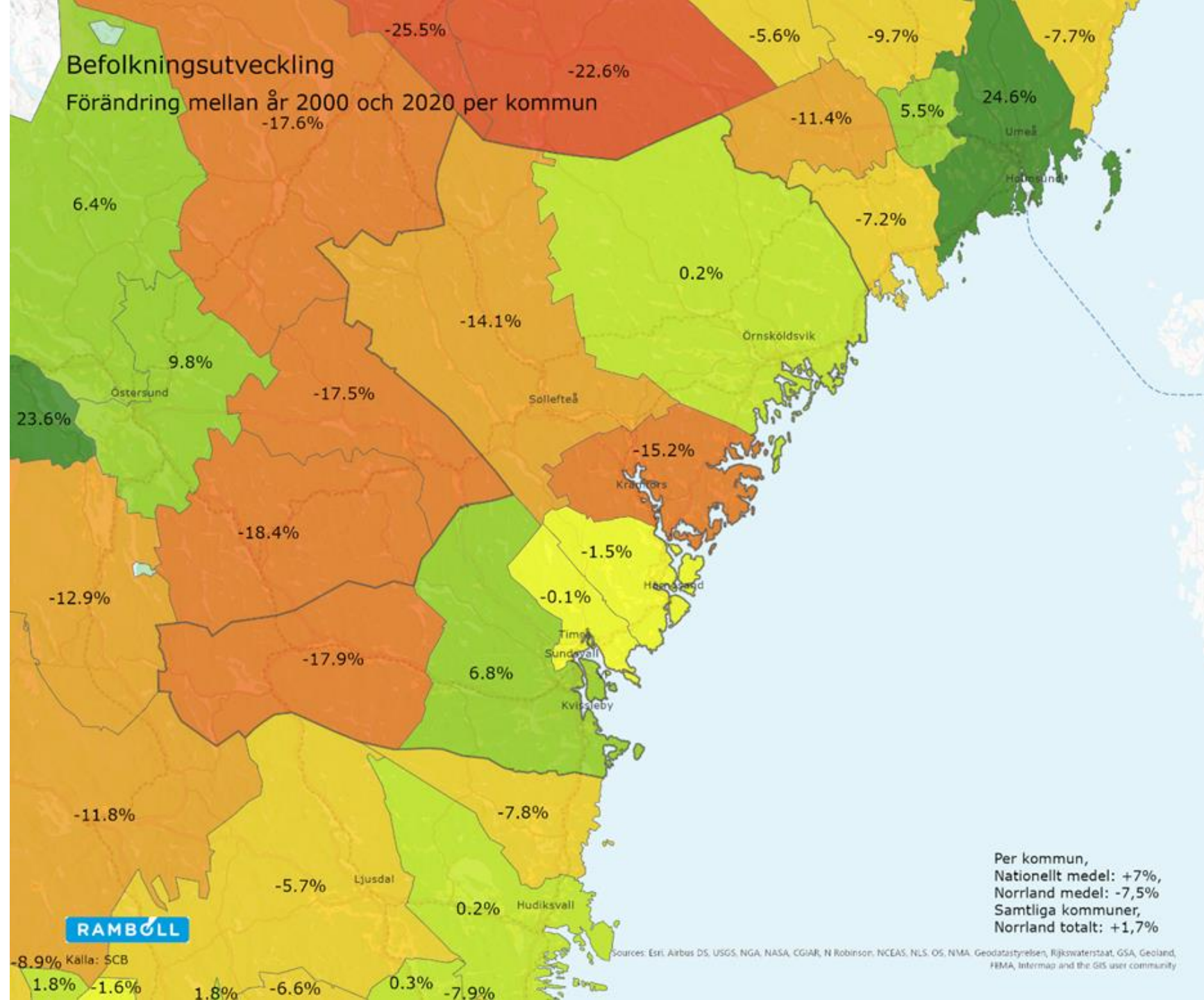
**RAMBOLL**

Källa: SCB

Glest befolkat  
Tätare befolkat

30  
Esri, NMA, USGS

# Befolkning





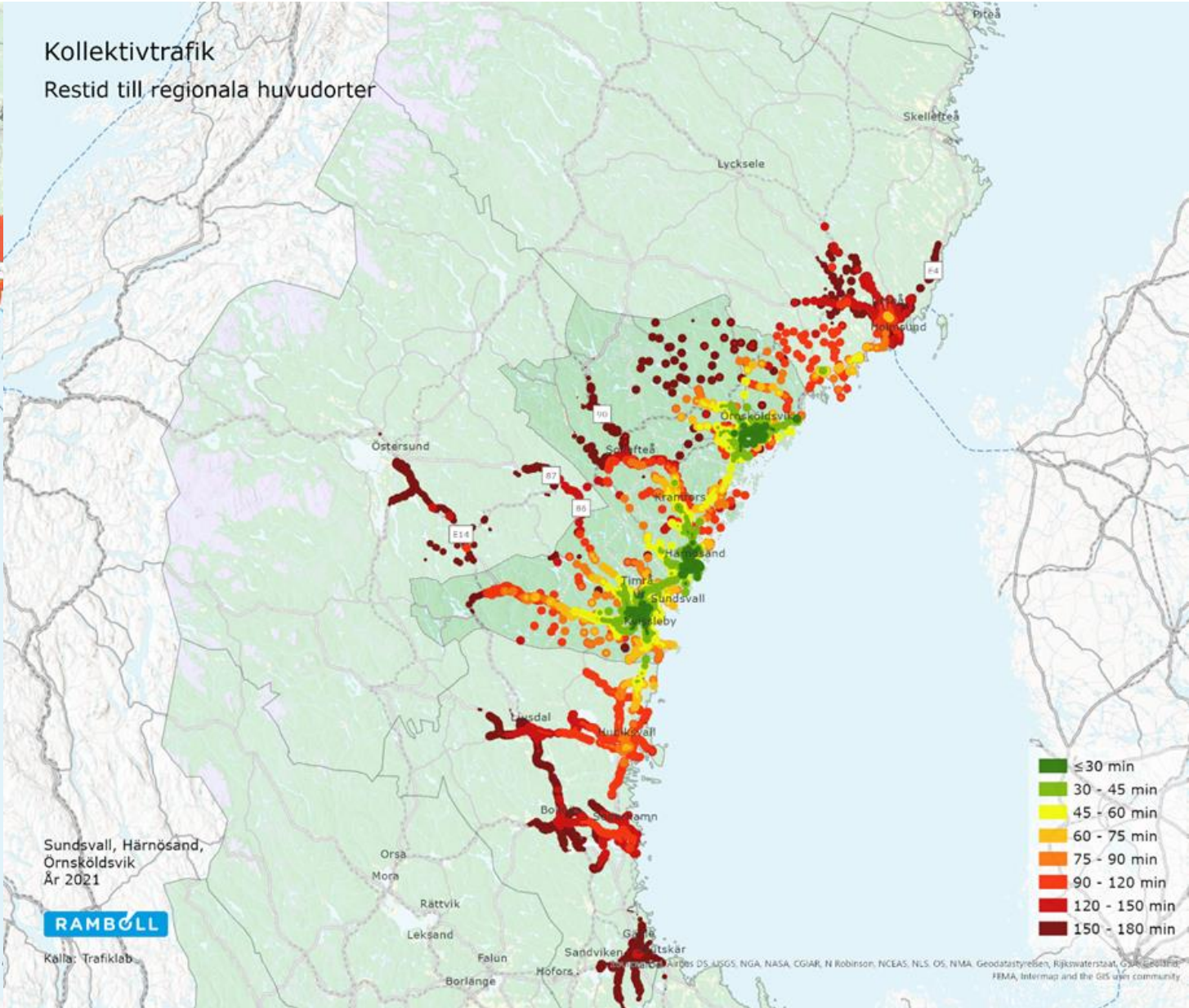
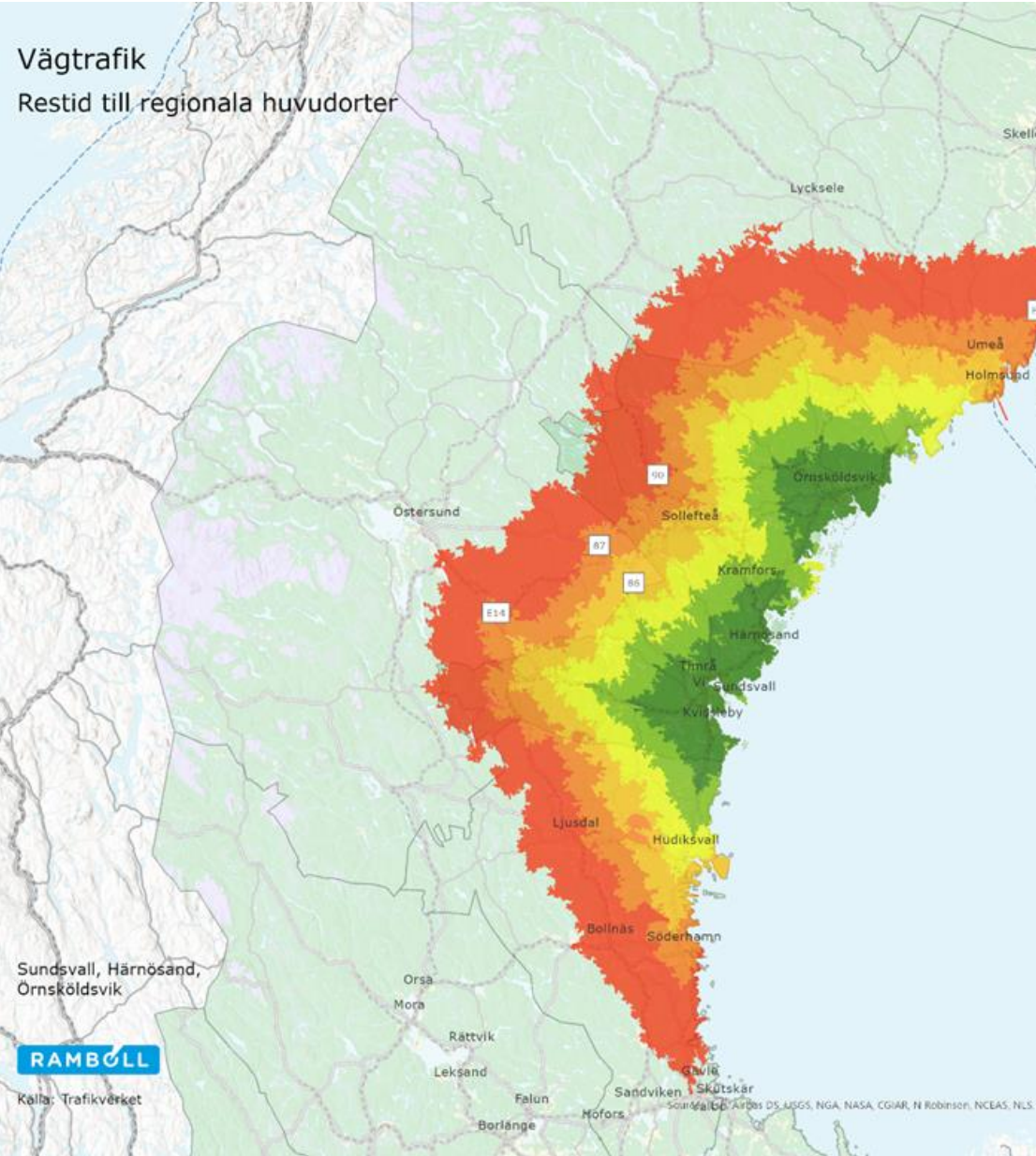
# Befolkning

## Befolkningsutvecklingen i Ånge kommun 1970–2021

År	Invånare
1970	14 984
1975	13 908
1980	13 349
1985	13 001
1990	12 587
1995	12 038
2000	11 234
2005	10 692
2010	10 053
2015	9 493
2020	9 226
2021	9 252

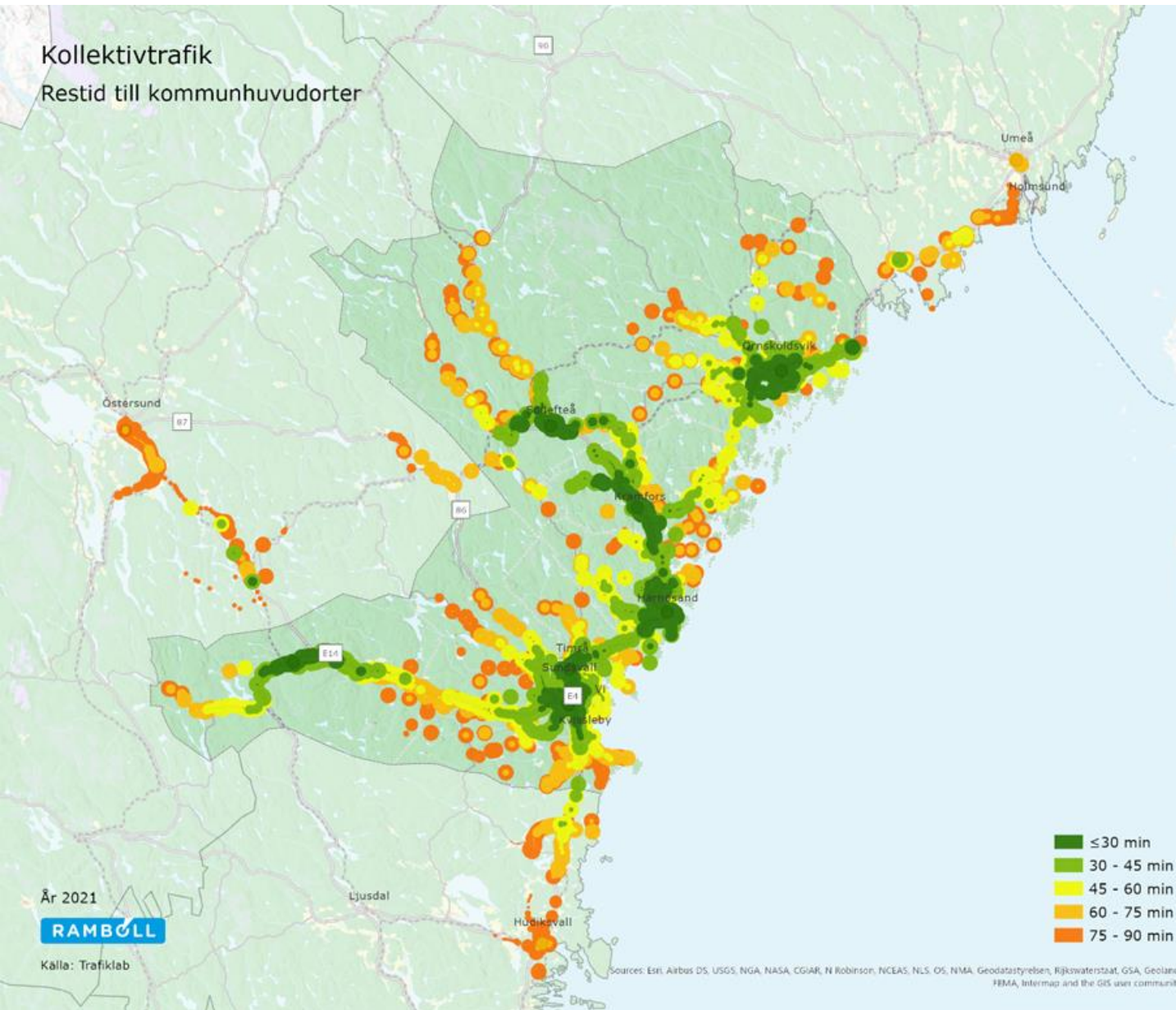
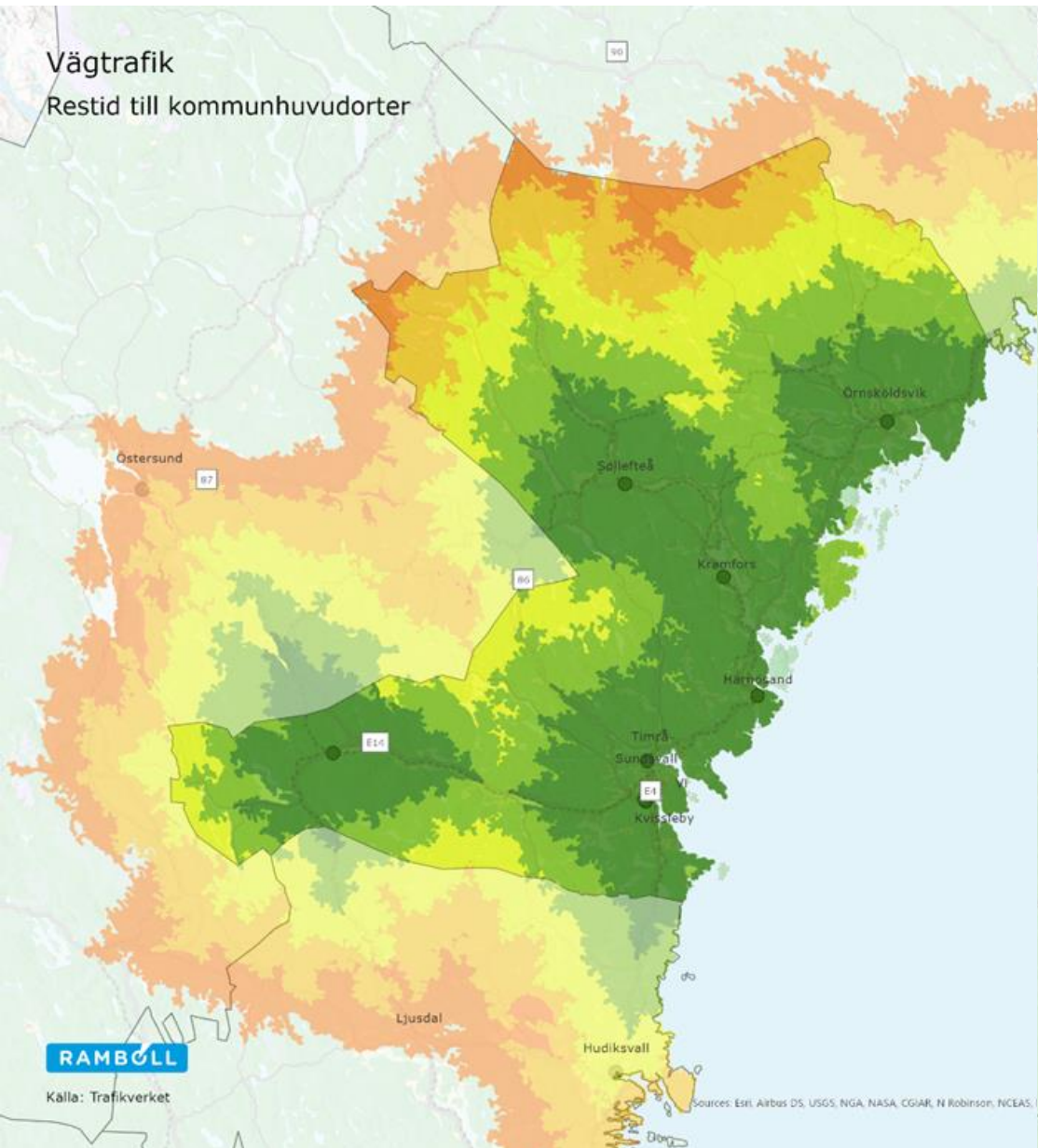
Källa: [SCB - Folkmängd efter region och tid](#).

# Tillgänglighet



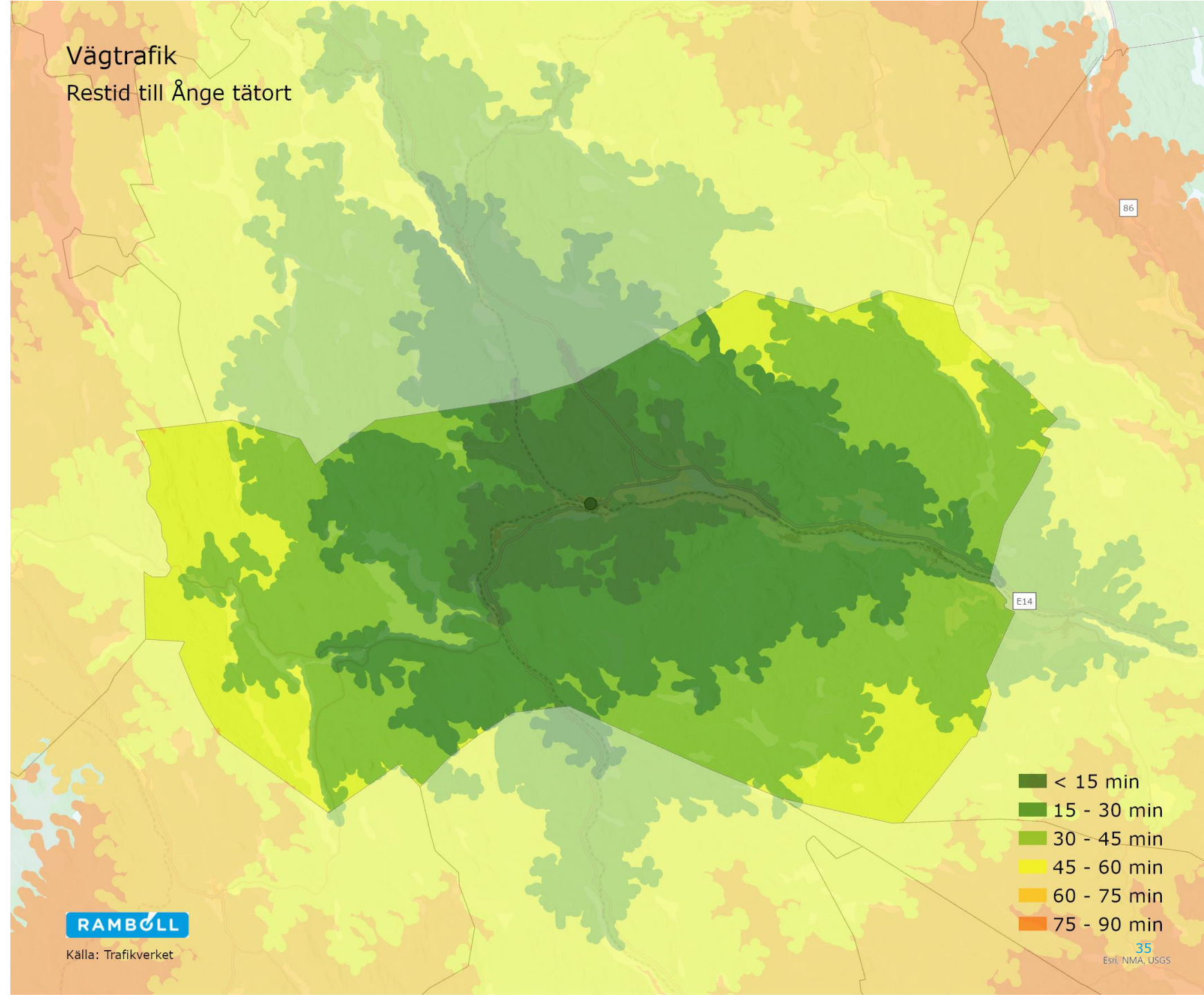


# Tillgänglighet

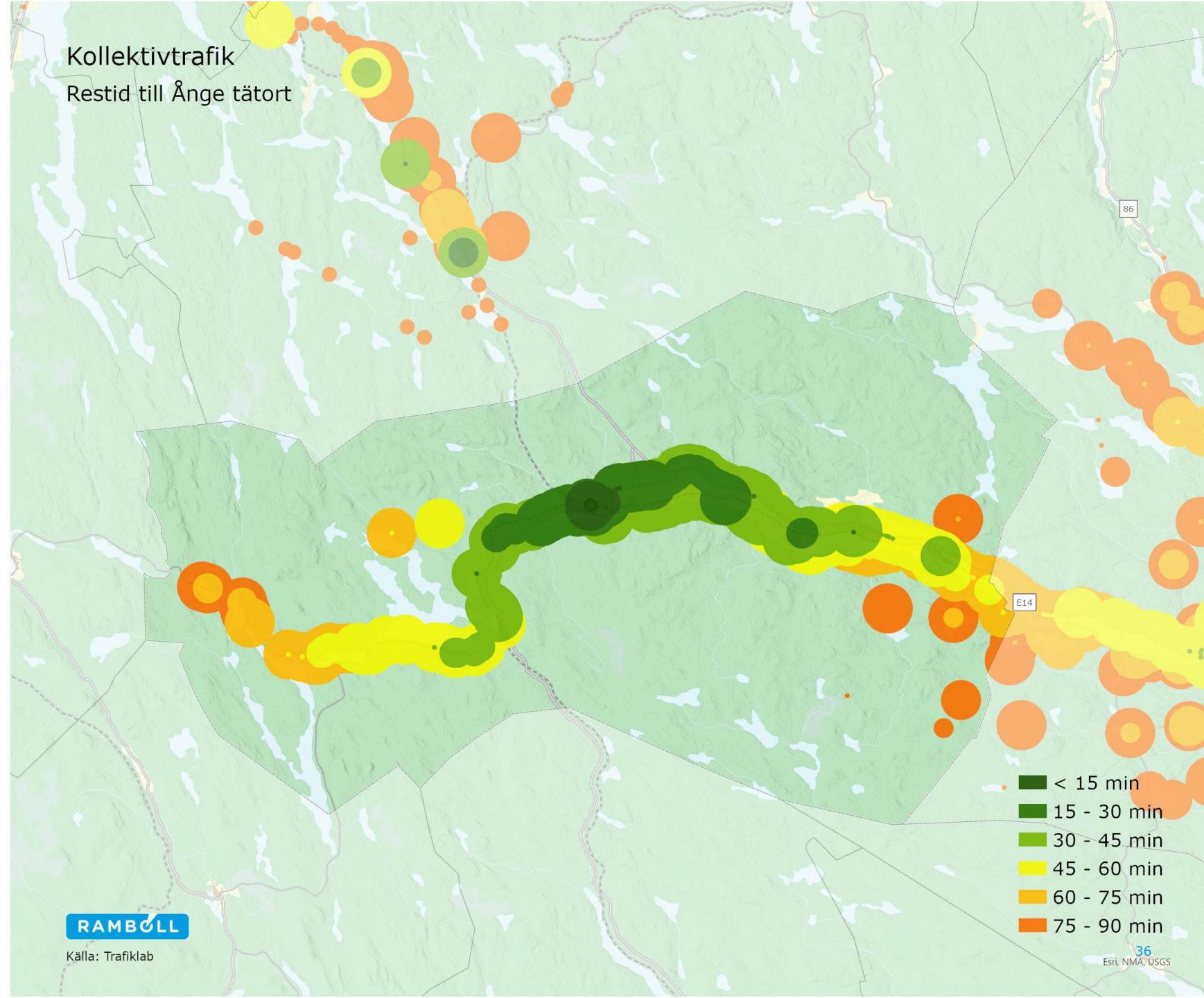




# Restider bil (till Ånge tätort)

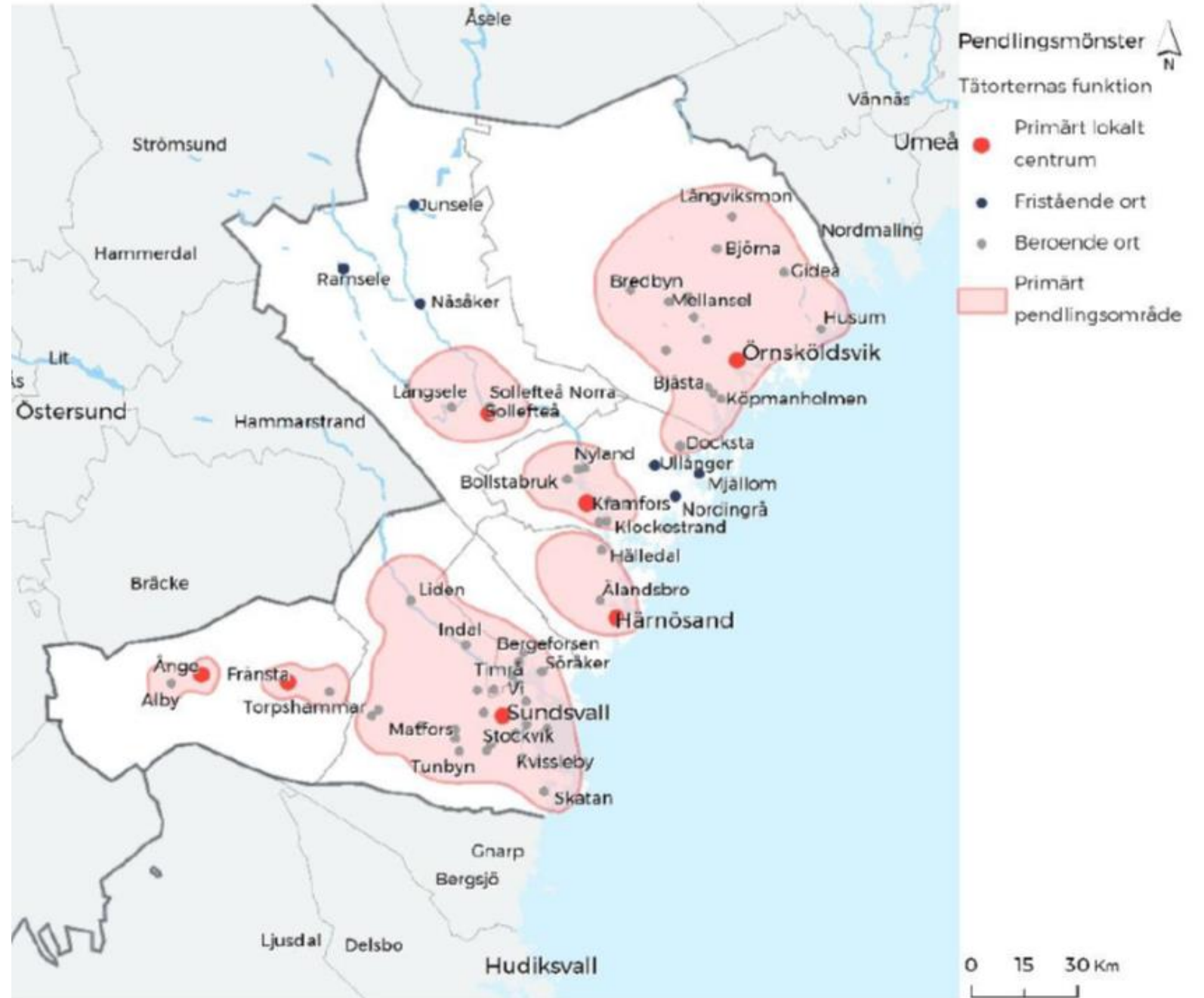


# Restider kollektivtrafik (till Ånge tätort)

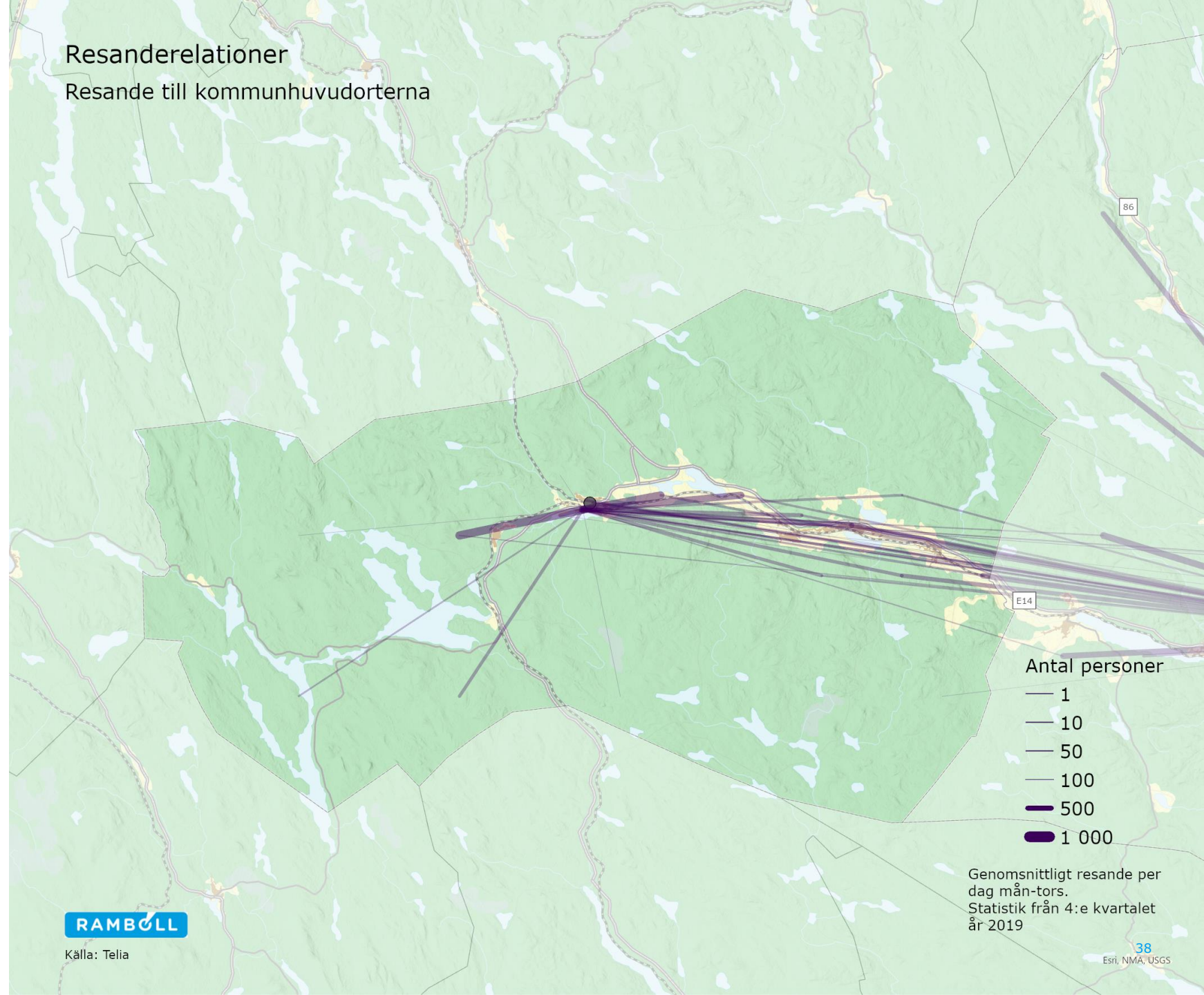




# Primära pendlingsområden



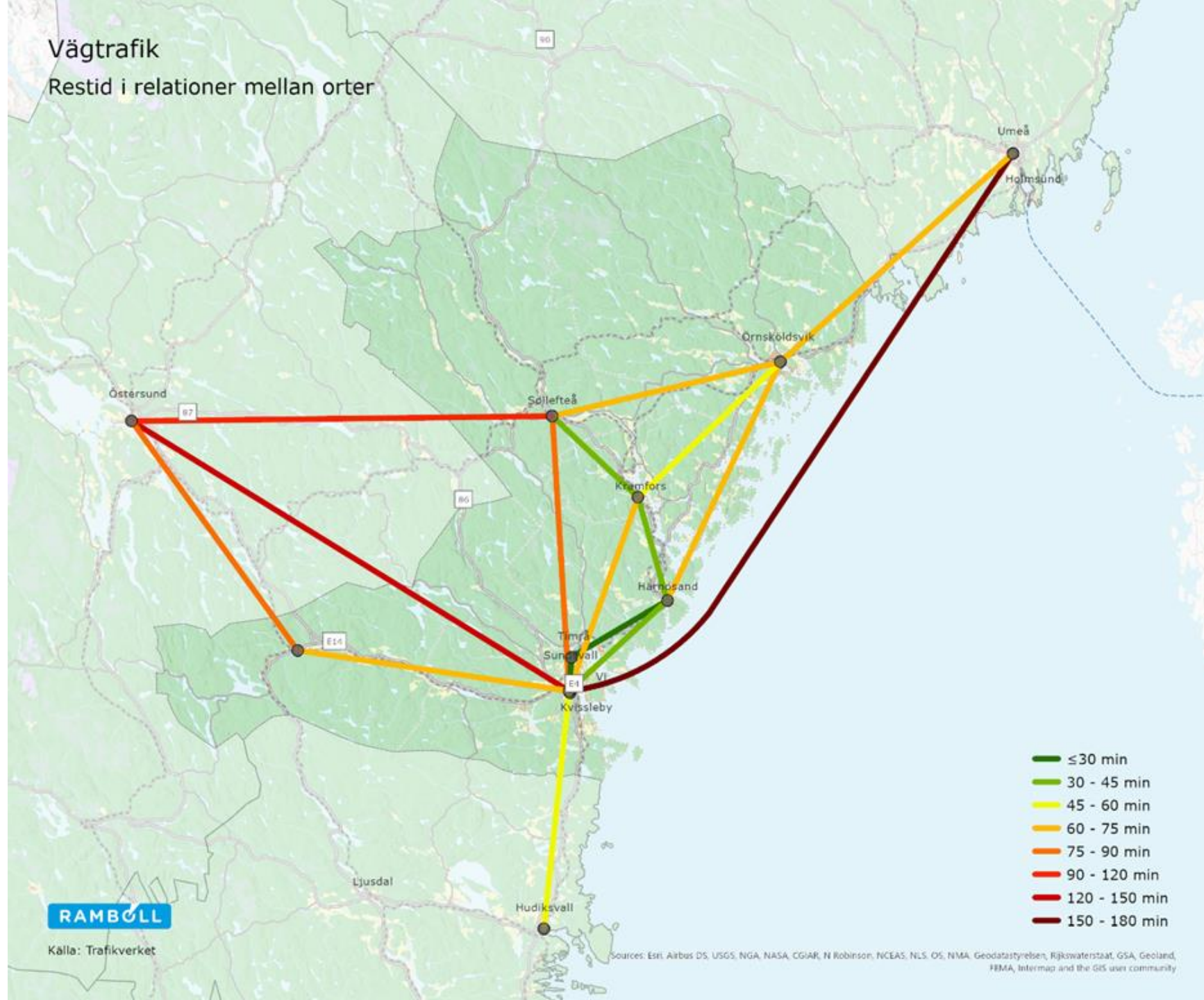
# Rörelser





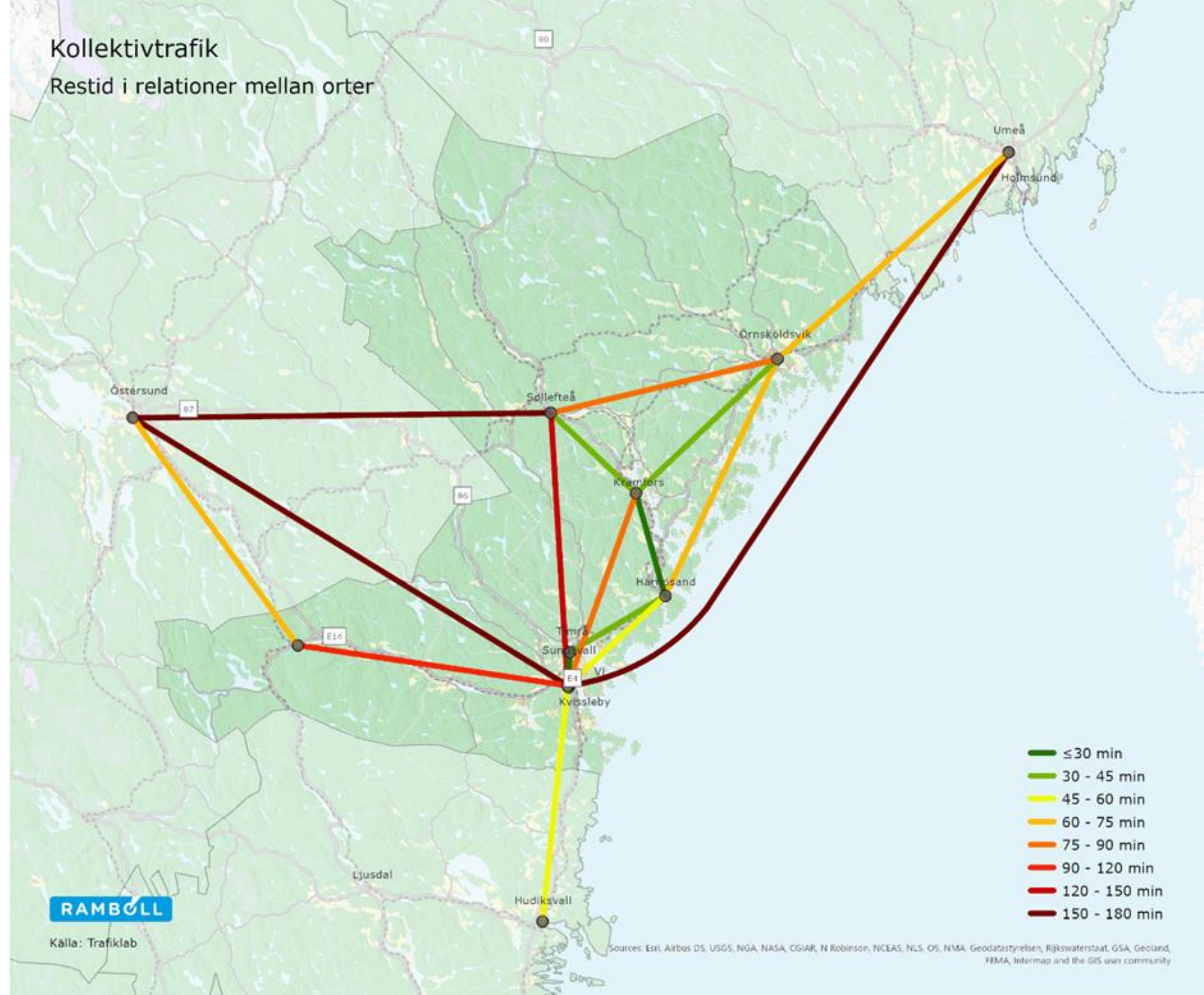
# Restider biltrafik (mellan orter)

Vägtrafik  
Restid i relationer mellan orter



# Restider kollektivtrafik (mellan orter)

Kollektivtrafik  
Restid i relationer mellan orter

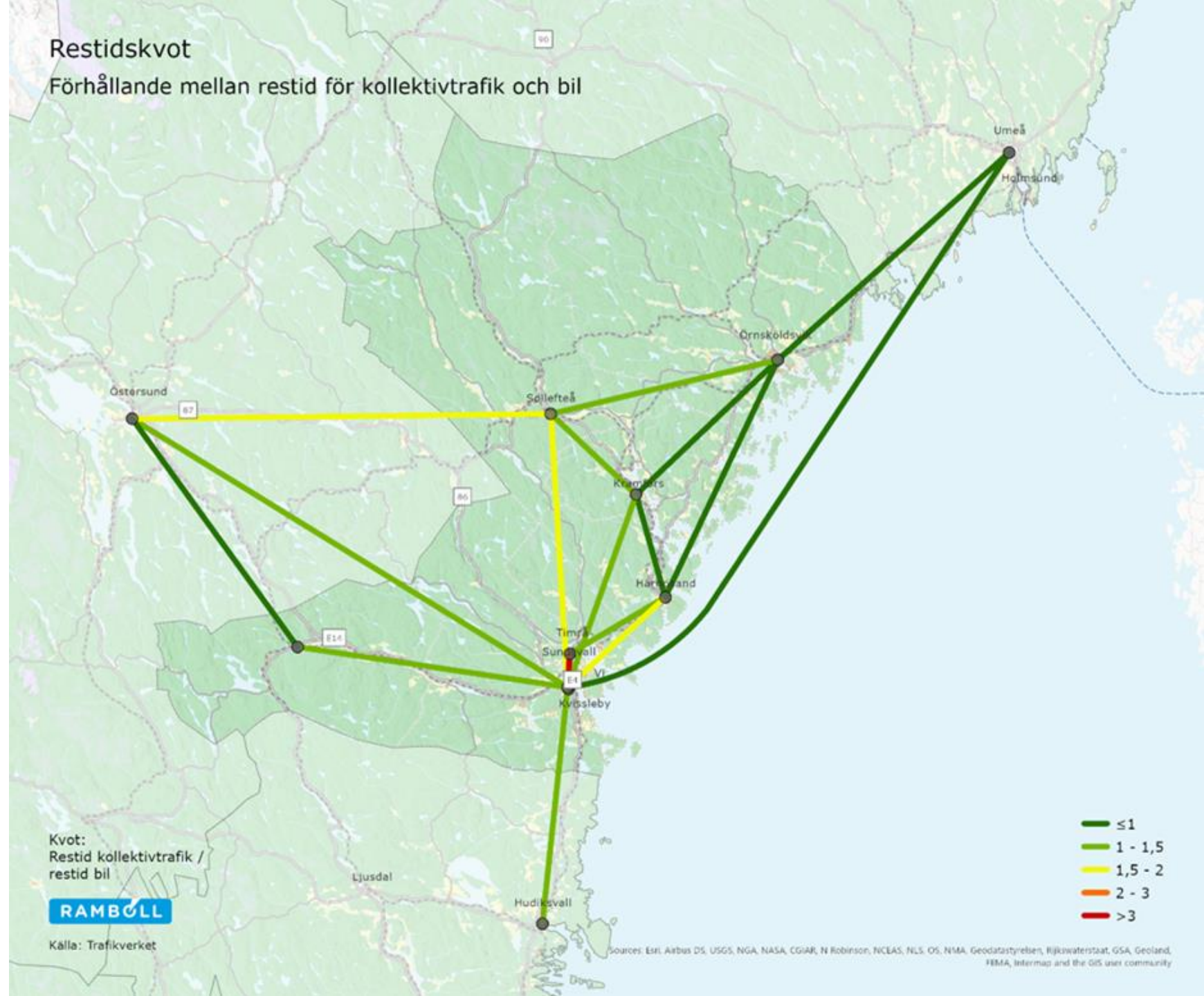




# Restidskvot

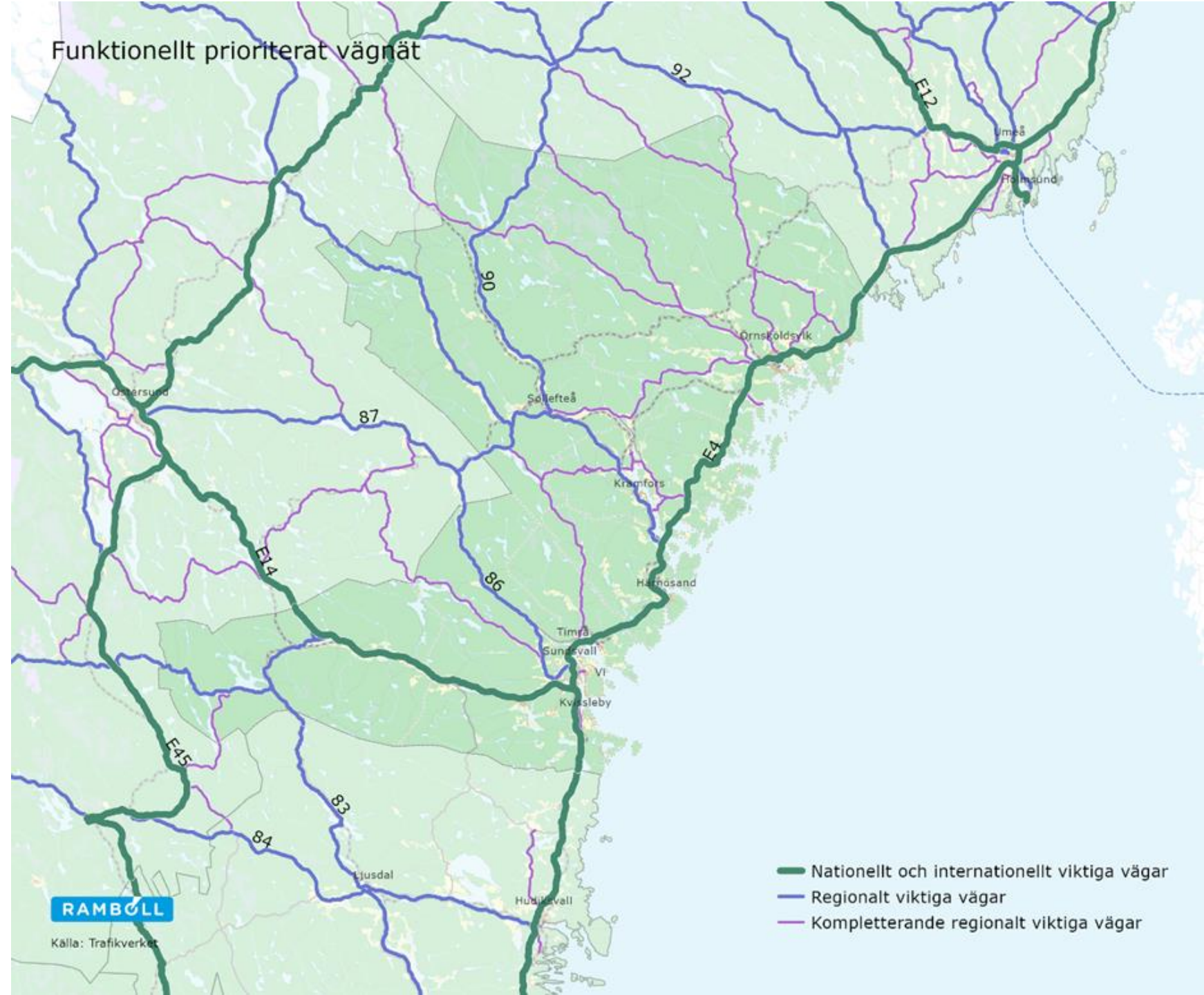
## Restidskvot

Förhållande mellan restid för kollektivtrafik och bil





# Väginfrastruktur

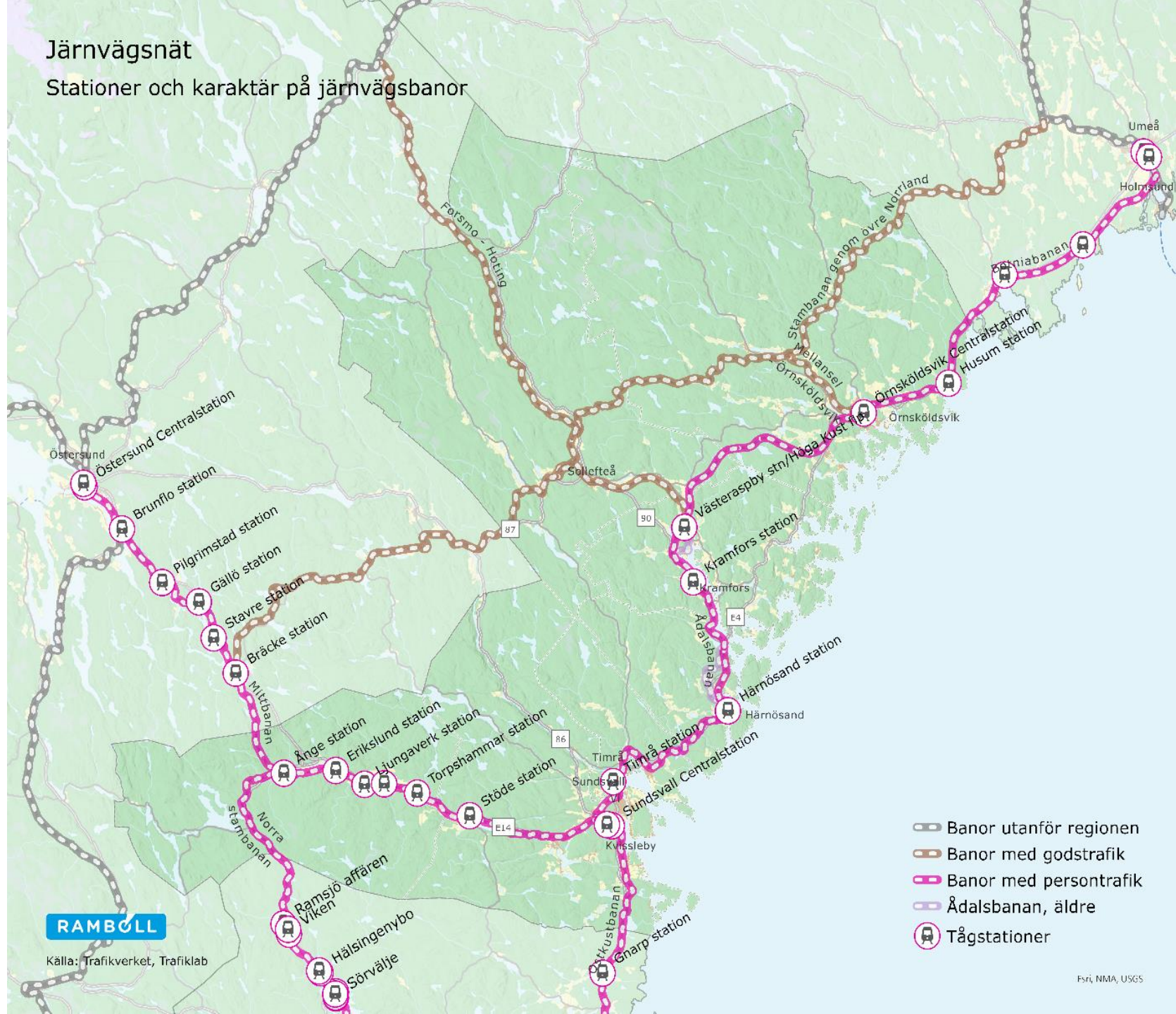




# Järnvägsinfrastruktur

## Järnvägsnät

Stationer och karaktär på järnvägsbanor



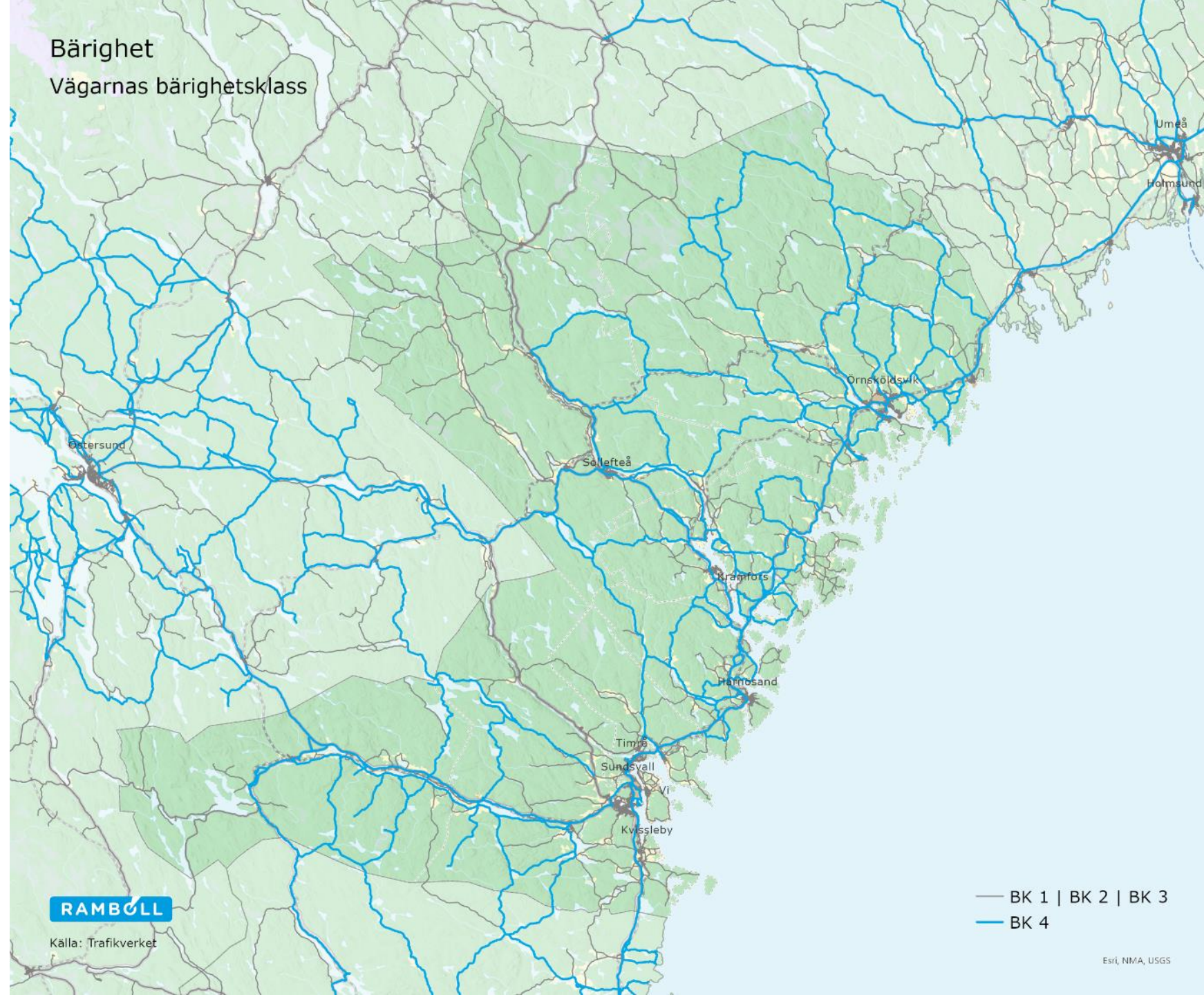
RAMBOLL

Källa: Trafikverket, Trafiklab



# Vägars bärighet

Bärighet  
Vägarnas bärighetsklass



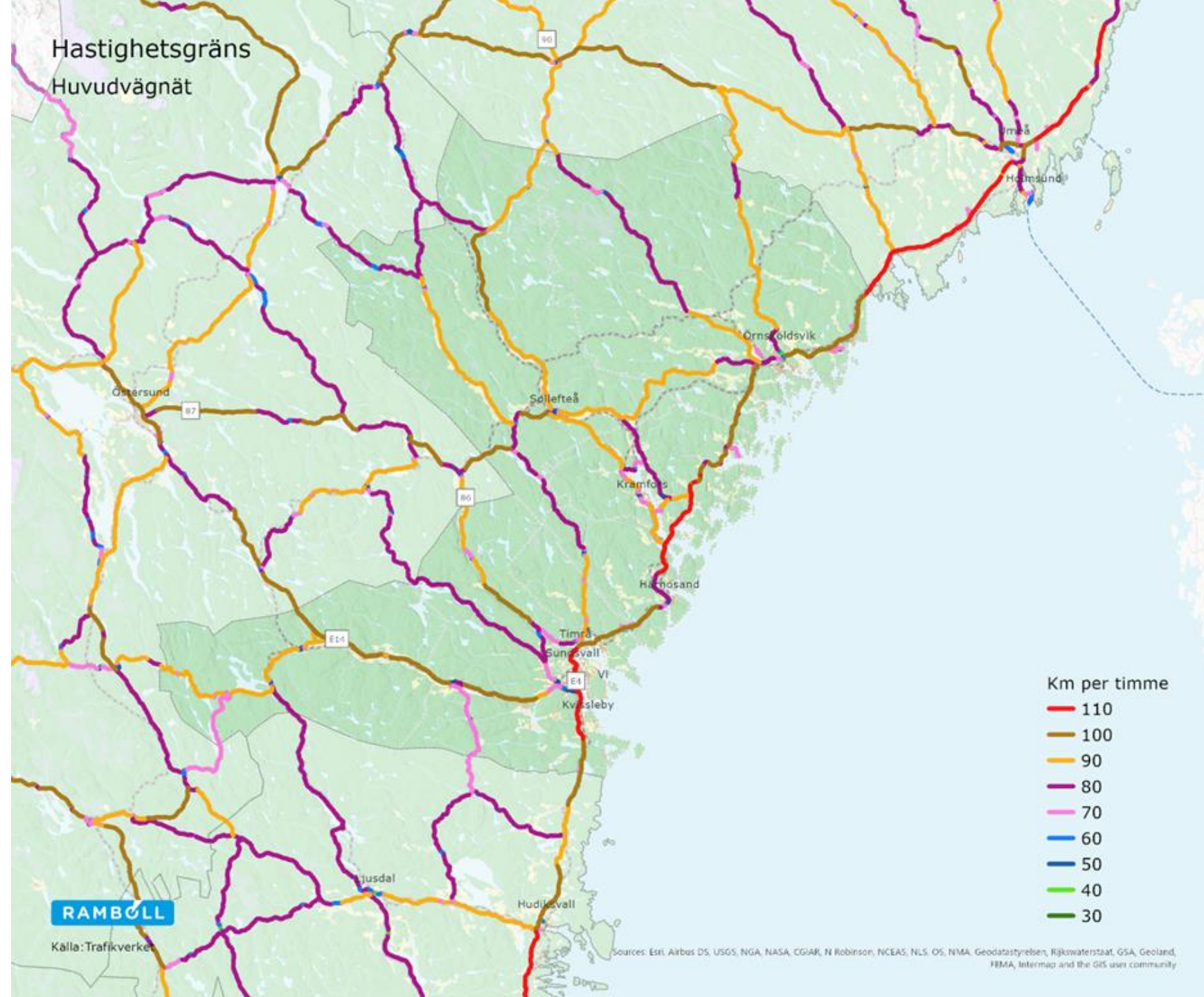
**RAMBOLL**

Källa: Trafikverket

— BK 1 | BK 2 | BK 3  
— BK 4

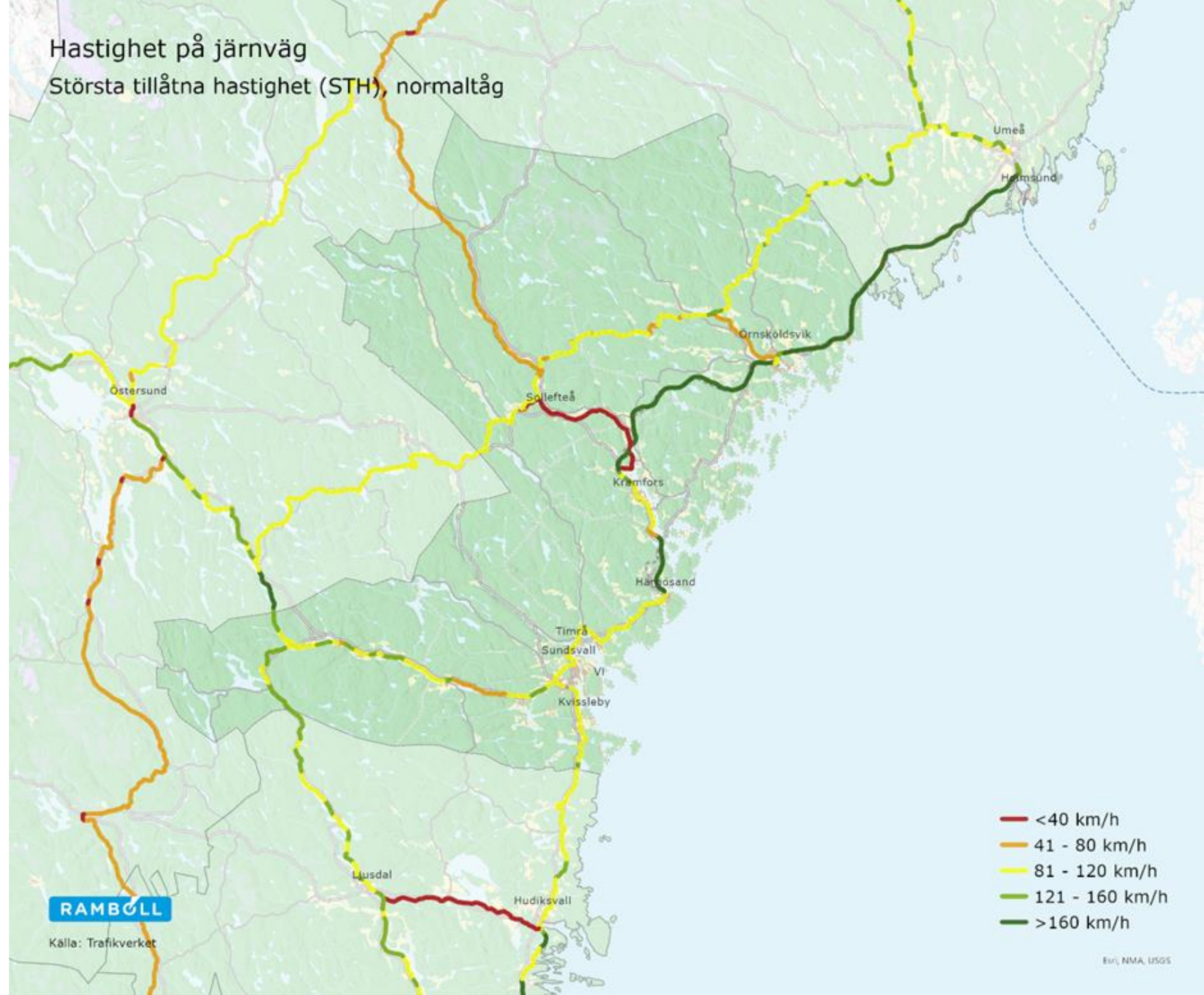


# Vägars hastighet



# Hastigheter på järnväg

Hastighet på järnväg  
Största tillåtna hastighet (STH), normaltåg

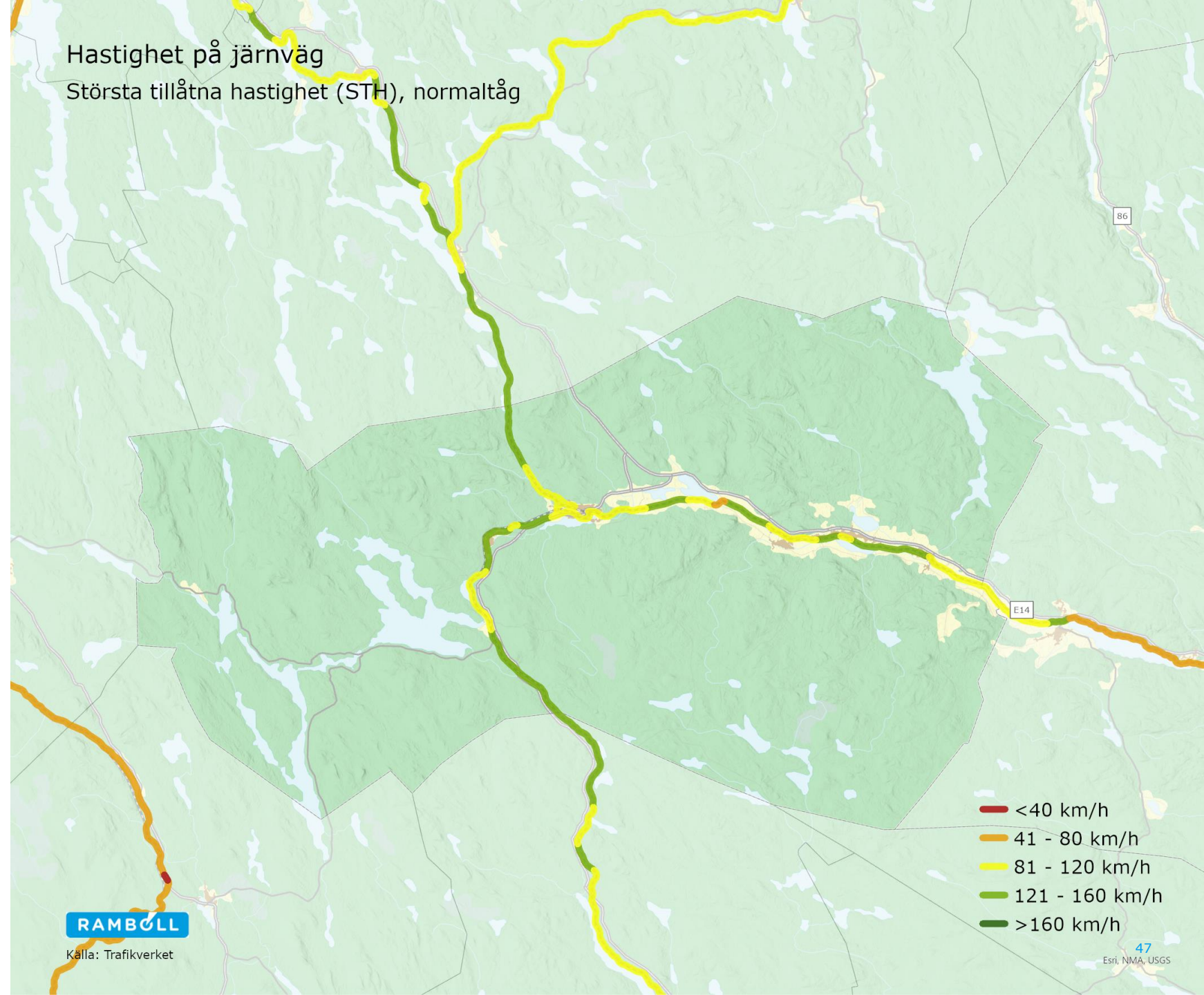


RAMBOLL

Källa: Trafikverket

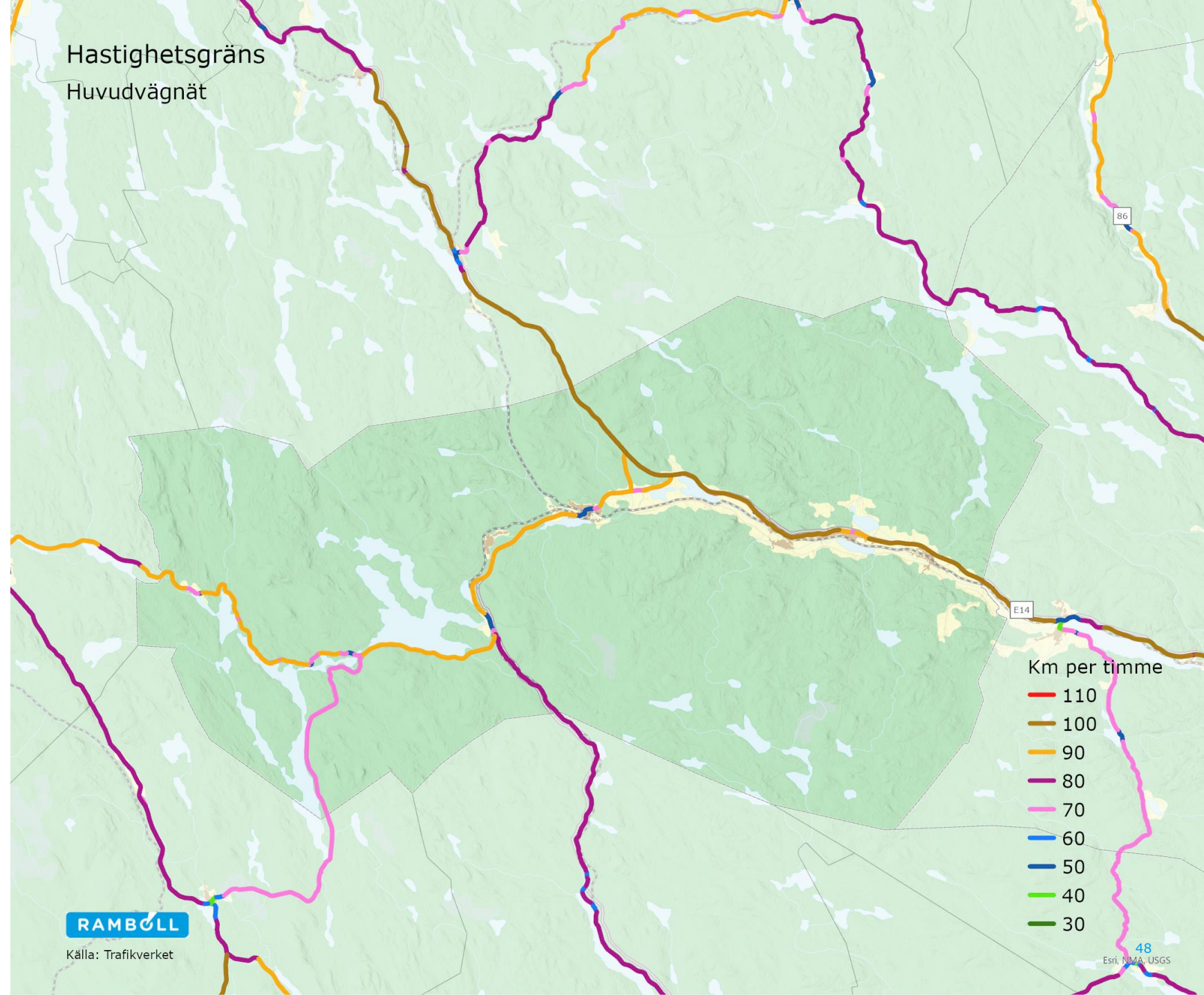


# Hastighet järnväg





# Hastighet väg





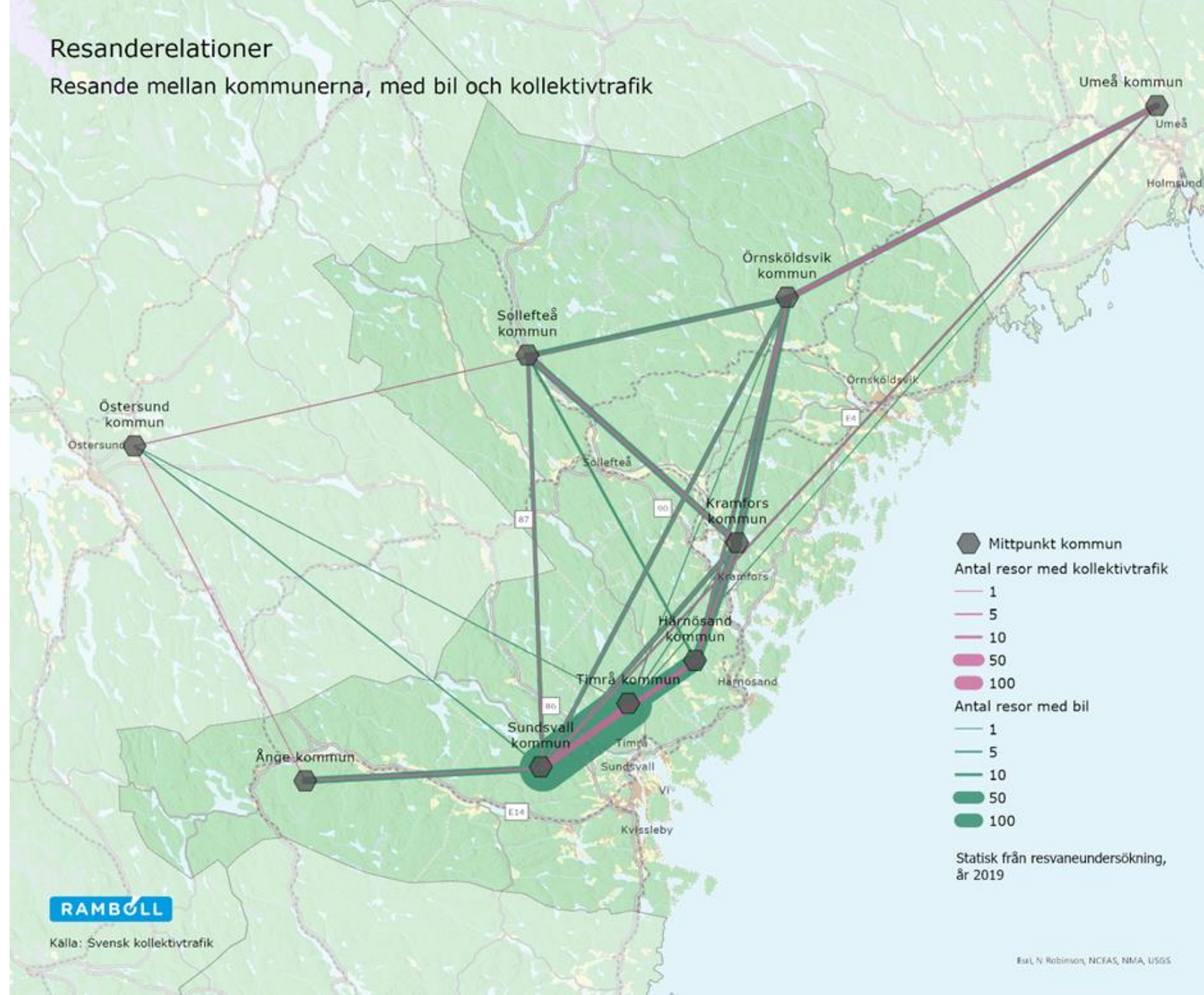




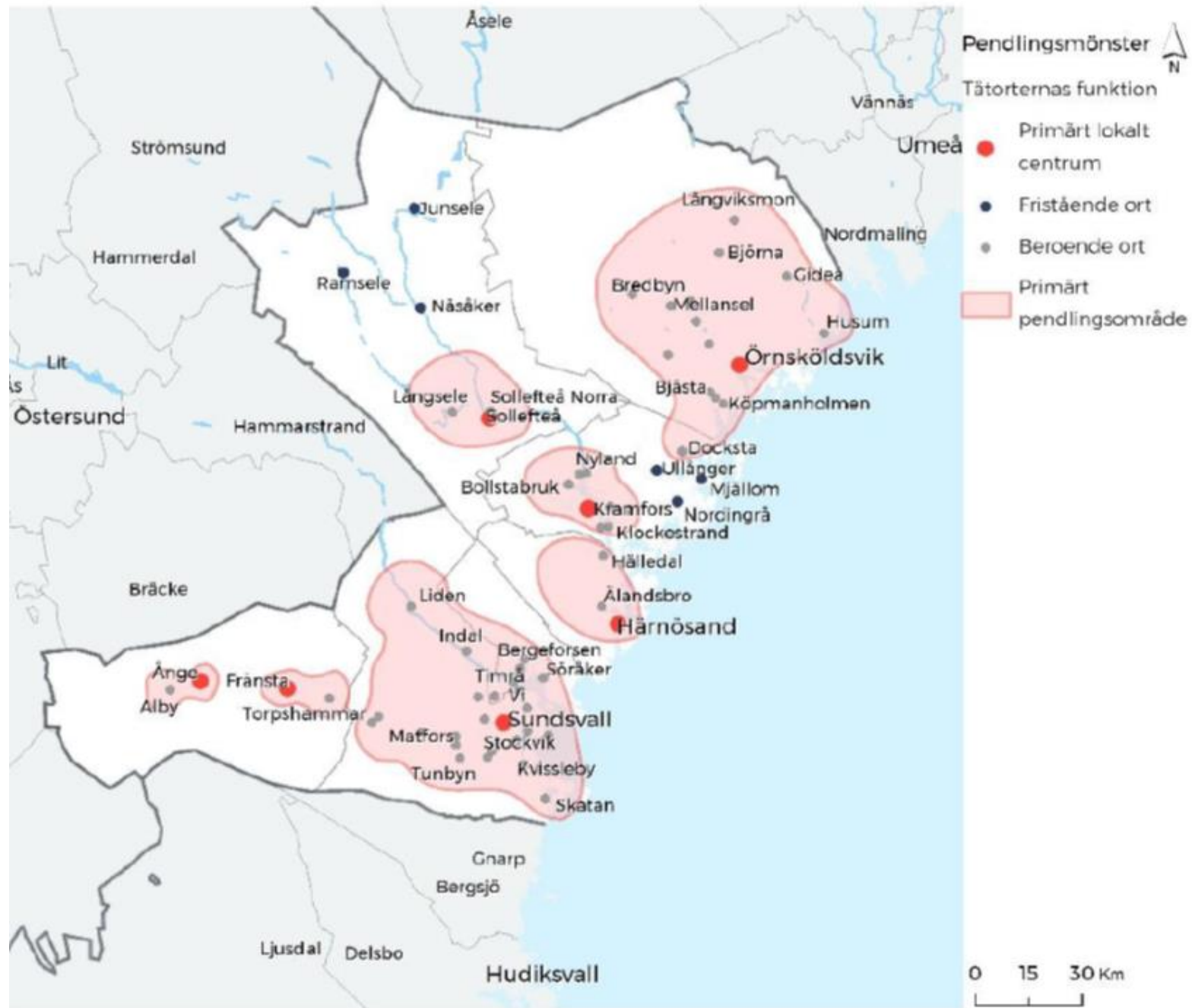
# Mellankommunalt resande, RVU

## Resanderelationer

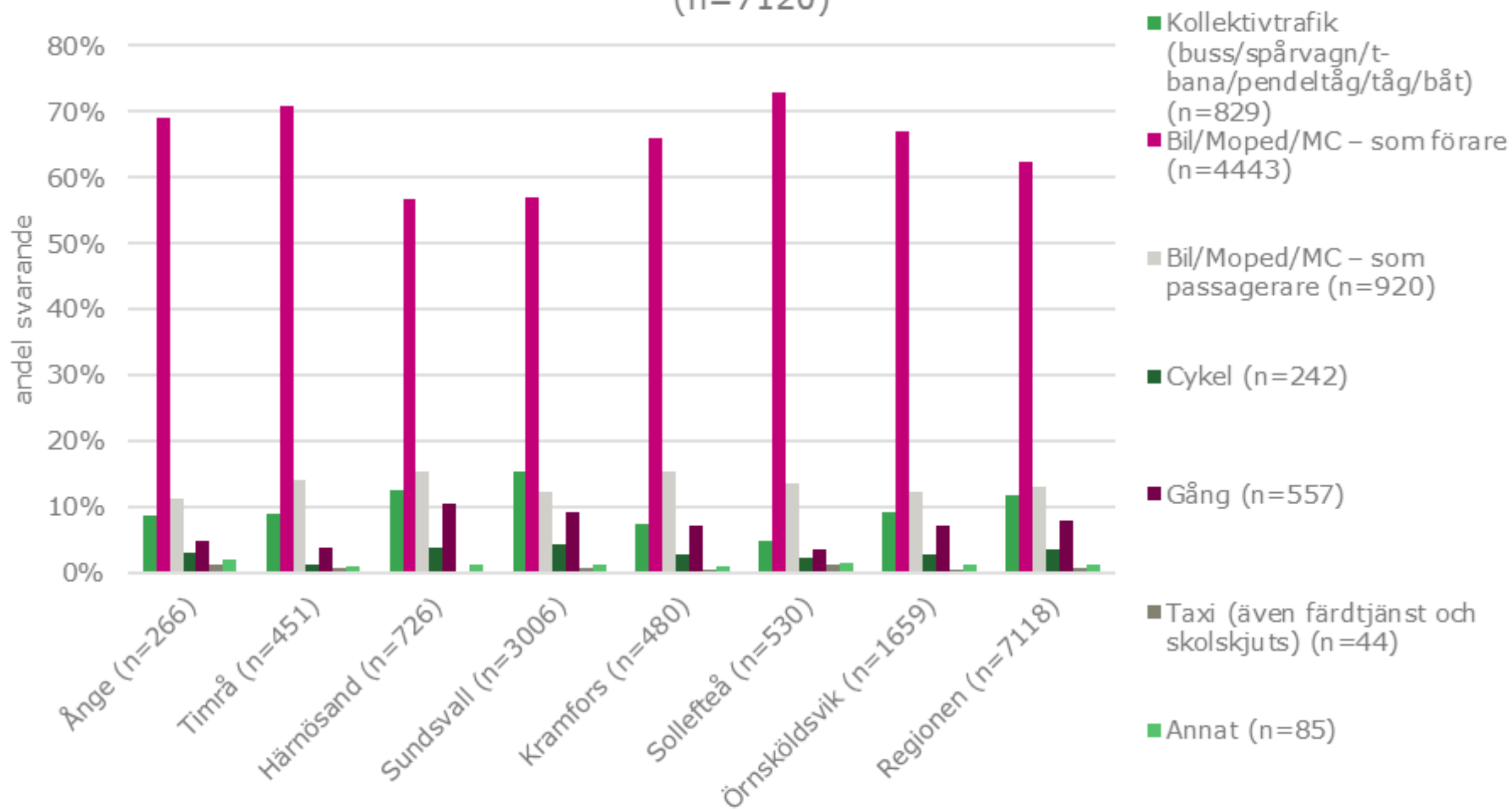
Resande mellan kommunerna, med bil och kollektivtrafik



# Primära pendlingsområden

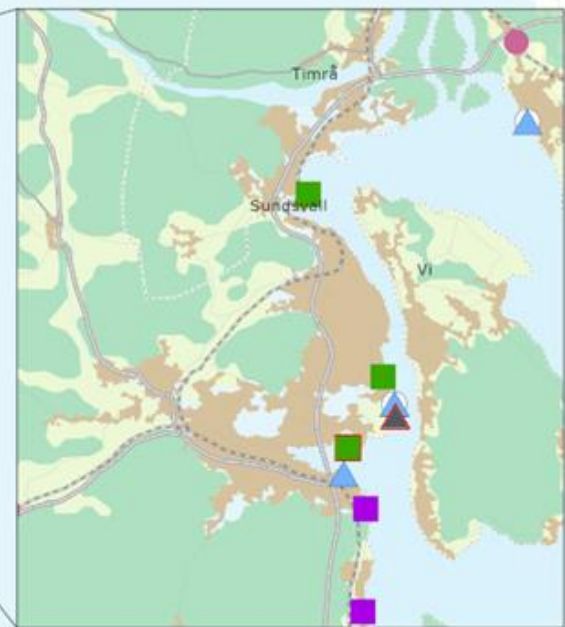
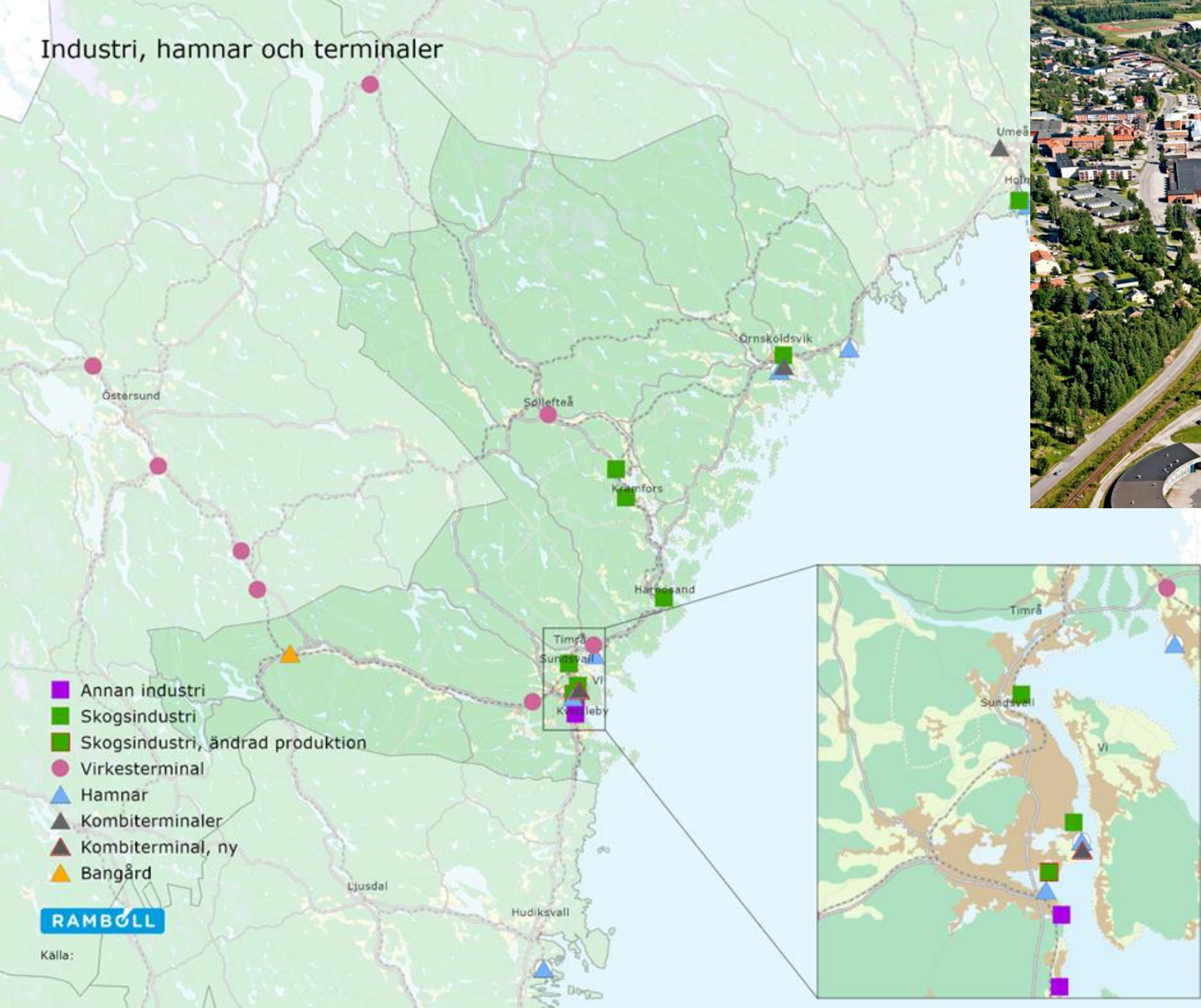


# B5R1. När du igår gjorde denna resa – vilka färdmedel använde du då? (n=7120)





# Industri, hamnar och terminaler



Källa:

# Ut- och inpendling Ånge kommun, 2019

	<b>Utpendling</b>	<b>Inpendling</b>
0180 Stockholm	18	6
2260 Ånge	3691	3691
2262 Timrå	38	15
2280 Härnösand	15	6
2281 Sundsvall	504	251
2282 Kramfors	5	0
2283 Sollefteå	7	0
2284 Örnsköldsvik	10	0
2305 Bräcke	66	58
2309 Krokom	0	10
2313 Strömsund	7	0
2326 Berg	23	11
2361 Härjedalen	11	10
2380 Östersund	66	34
2480 Umeå	5	5
9998 övriga	74	71
<b>SUMMA</b>	<b>4540</b>	<b>4168</b>

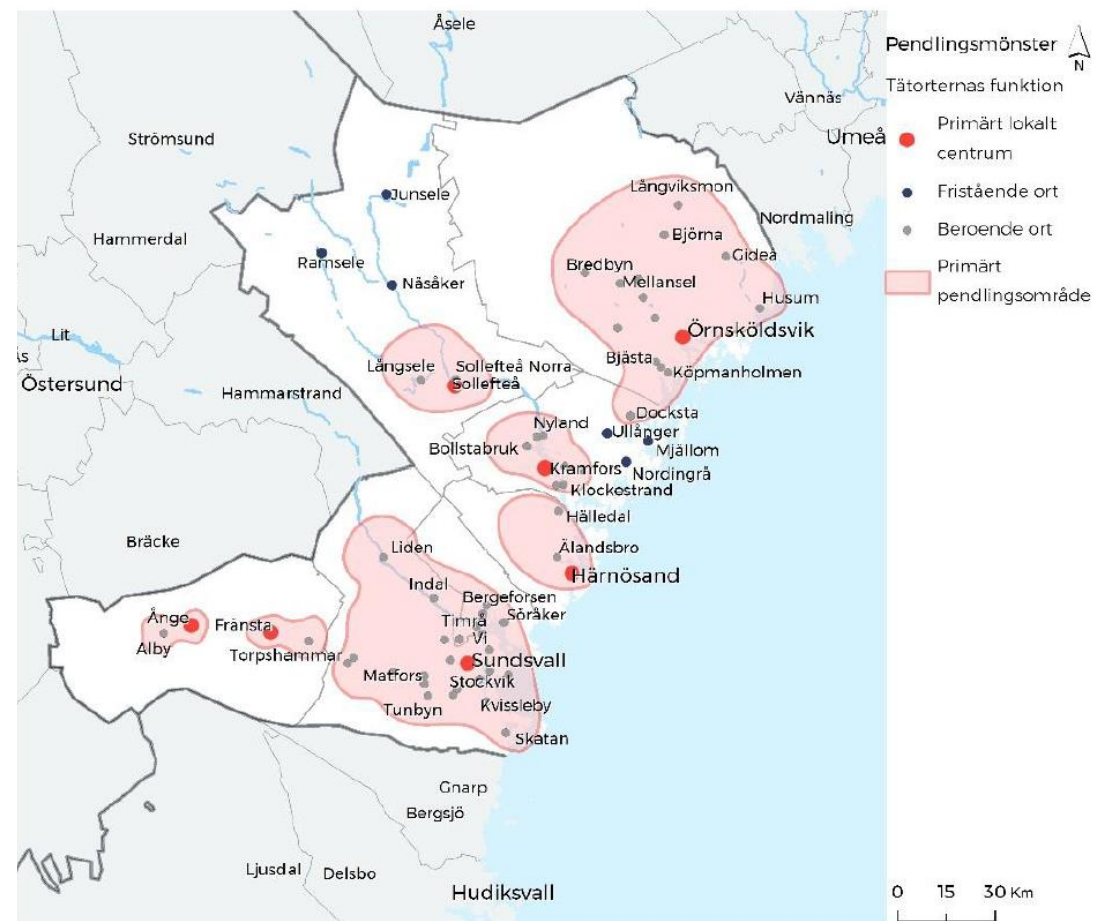
# Ut- och inpendling Västernorrlands kommuner, 2019

	<b>Utpendling</b>	<b>Inpendling</b>	<b>Inom</b>	<b>Andel inom</b>
Ånge	849	477	3691	74%
Timrå	5079	2518	3613	32%
Härnösand	2533	1892	8688	66%
Sundsvall	5381	9377	43674	75%
Kramfors	1363	1501	6699	70%
Sollefteå	1144	871	7482	79%
Örnsköldsvik	1948	2657	25012	84%
Jämf: Norrtälje	9708	3020	20523	62%



# Ut- och inpendling och Primära pendlingsområden

	Utpendling	Inpendling	Inom	Andel inom
Ånge	849	477	3691	<b>74%</b>
Timrå	5079	2518	3613	<b>32%</b>
Härnösand	2533	1892	8688	<b>66%</b>
Sundsvall	5381	9377	43674	<b>75%</b>
Kramfors	1363	1501	6699	<b>70%</b>
Sollefteå	1144	871	7482	<b>79%</b>
Örnsköldsvik	1948	2657	25012	<b>84%</b>
Jämf: Norrtälje	9708	3020	20523	62%



# Restidskvot (koll/bil)

Östersund

Sollefteå

Örnsköldsvik

Timrå

Åre

Timrå

Sundsvall

Kyssleby

Förhållande mellan restid  
för kollektivtrafik och bil

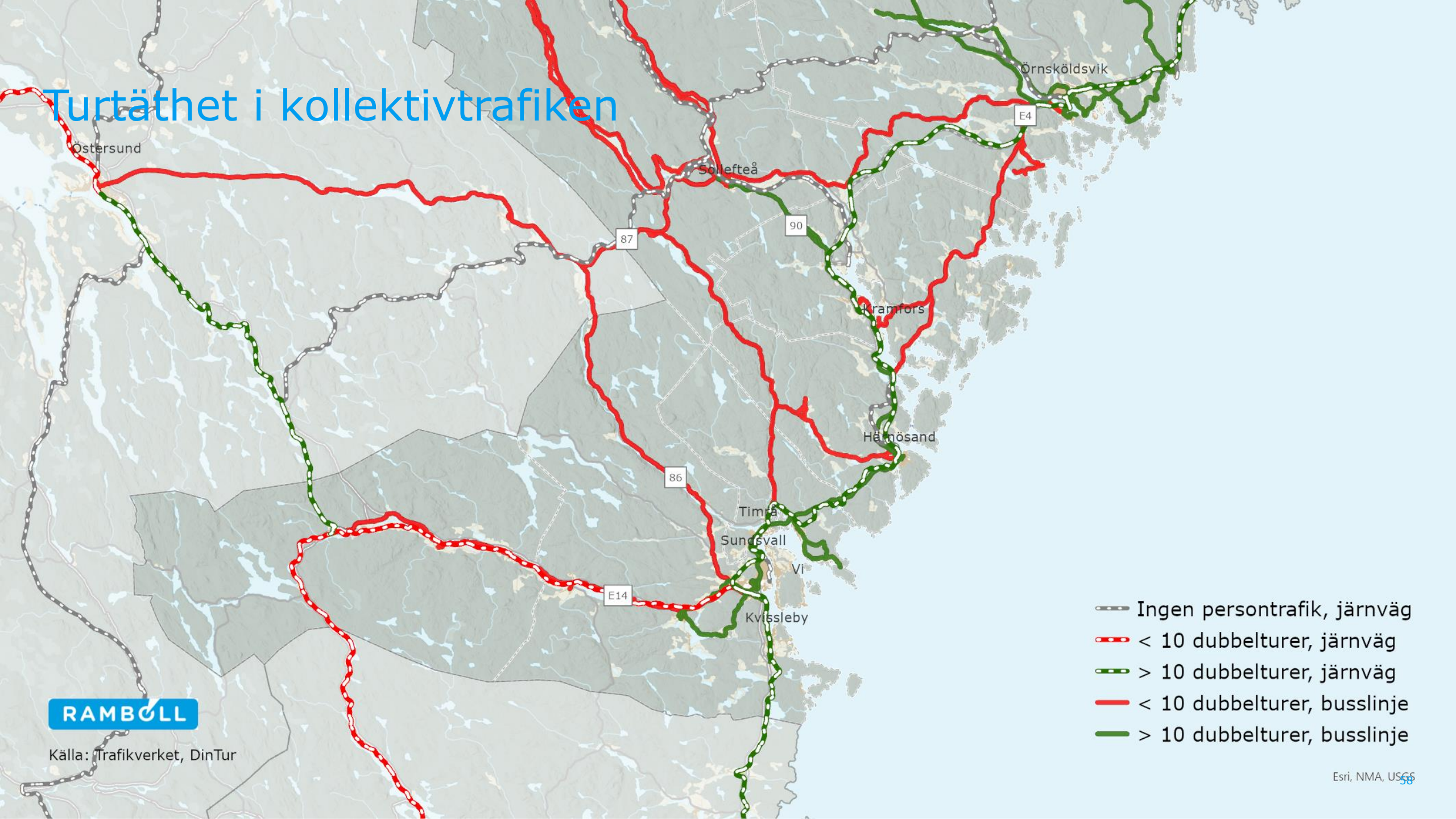


Källa: Trafikverket, Trafiklab

- Ingen tillgänglighet inom 60 min
- Restidskvot < 1,5
- Restidskvot > 1,5
- Restid bil eller kollektivtrafik < 60 min



# Turtäthet i kollektivtrafiken



**RAMBOLL**

Källa: Trafikverket, DinTur

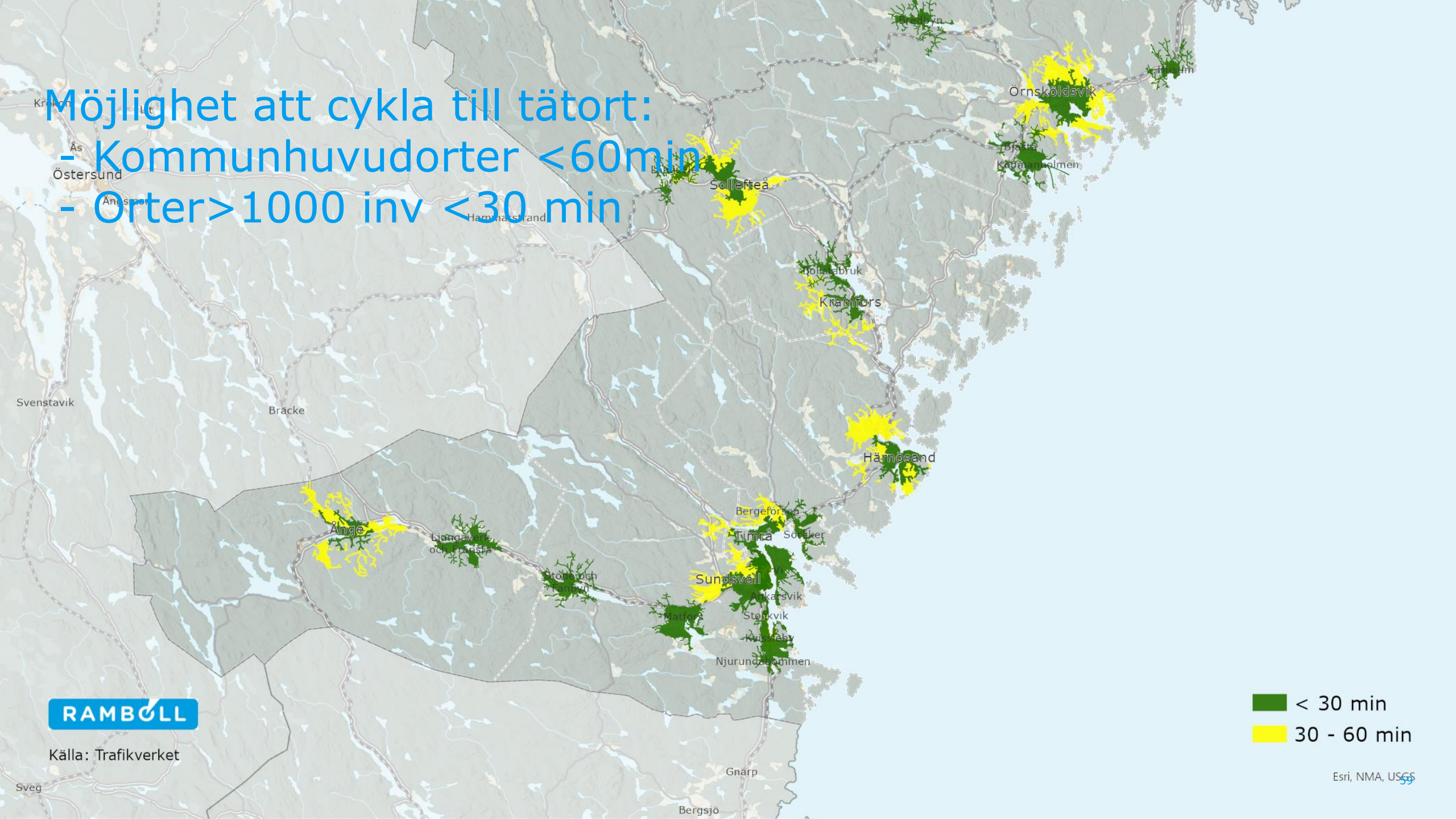
- Ingen persontrafik, järnväg
- - < 10 dubbelturer, järnväg
- - > 10 dubbelturer, järnväg
- - < 10 dubbelturer, busslinje
- - > 10 dubbelturer, busslinje



# Möjlighet att cykla till tätort:

- Kommunhuvudorter <60min

- Orter >1000 inv <30 min



**RAMBOLL**

Källa: Trafikverket

**< 30 min**  
**30 - 60 min**

Bright  
ideas.  
Sustainable  
change.

RAMBOLL