

Trafik och transporter





Trafik och transporter

Senast uppdaterad 2023-07-18

Innehållsförteckning

Trafik och transporter i Ånge kommun	4
Flyg.....	4
Järnväg	5
Vägnät	5
Cykel- och gångväg.....	5
Planerad utveckling i Ånge kommun	6
Möjligheter och utmaningar	7
Mål, planer och program	9
Internationell nivå.....	9
Nationell nivå	9
Regional nivå.....	10
Lokal nivå.....	11
Trender och jämförelser	13
Läs mer.....	14

Trafik och transporter i Ånge kommun

Fungerande kollektivtrafik, bra vägar och snabba dataförbindelser är viktigt för alla, både företag och privatpersoner. Ånge kommun är en stor järnvägsknut i Norrland av vikt för både person- och godstrafiken inom och mellan Norra och Södra Sverige likväl som mellan Sverige och Norge. Ånge är en del av något som kallas för Mittstråket, Det innefattar sträckan Sundsvall - Ånge - Trondheim både järnväg och väg. Mittstråket gör att Ånge kommun blir en del av en större arbetsmarknadsregion, vilket både skapar möjligheter och ställer krav på att vidareutveckla infrastrukturen tillsammans för en hållbar utveckling där fler människor och företag kan växa fram. Att vara en del av en tillgänglig och sammanhållen arbetsmarknadsregion skapar möjligheter för att bo i en kommun och arbeta i en annan samt att ha nära till upplevelser i de övriga.

Kommunikations- och transportmöjligheterna i Ånge kommun är många, dock genomförs de flesta resor med bil i kommunen, vilket även har påverkat utformningen av kommunens orter, exempelvis genom stora parkeringar och avsaknad av cykelvägar. I Ånge centralort har järnvägen både skapat arbetstillfällen och möjligheter för resande samtidigt som att järnvägen för orten kan upplevas som en barriär mellan olika områden. Resor till cykel är möjliga inom kommunens orter, däremot finns det begränsningar i framkomligheten mellan orterna, då det inte finns cykelvägar och bilvägarna ofta är trafikerade av tung trafik. Ökad mobilitet för gående och cyklister, bejakande av barns framkomlighet och en reduktion av biltrafikflödet på orterna är framtidsbilden av levande och attraktiva orter i Ånge kommun. Mer ingående om ortstrukturer och transportstråk återfinna i planeringsunderlaget bebyggelsestruktur.

Ånge centralstation knyter samman mittbanan och Norra stambanan, sträckor som även kompletteras med busstrafik till övriga delar av kommunen samt till Sundsvalls centralstation. Men då sträckorna i dagsläget har begränsad trafikering och resan igenomsnitt tar längre tid än 45 minuter kan det här påverka viljan och möjligheten att transportera sig kollektivt. Dintur (Kollektivtrafikmyndigheten), upphandlar, planerar, samordnar och marknadsför kollektivtrafiken inom länet. Kollektivtrafikmyndigheten ägs och styrs av länets kommuner och Region Västernorrland. Den regionala kollektivtrafiken består av busstrafik, tåget mellan Sundsvall-Trondheim samt samhällsbetalda transporter med taxi. Taxi utför skolresor, färdtjänst och sjukresor.

Flyg

Flygplatserna Åre-Östersund och Timrå-Sundsvall ligger inom samma avstånd från Ånge kommun som erbjuder flyg nationellt samt med mellanlandning för vidare resor internationellt.

Järnväg

Ånge är Västernorrlands järnvägsknut för gods- och persontrafik. Från Ånge station kopplas mittbanan och norra stambanan samman. I Ånge kommun finns det fem stationer (Ånge, Erikslund, Torpshammar, Ljungaverk, Fränsta). Norrtåg trafikerar sträckan Sundsvall - Östersund - Trondheim. Vid stationerna finns pendelparkeringsplatser med motorvärmare.

I Ånge finns en av Sveriges stora rangerbangårdar för järnvägsgods. En 4 ha stor omlastningsterminal för bulkprodukter. Det betyder att transportupplägg till och från norra Sverige, Norge och Finland knyter an till vårt logistikläge på ett utmärkt sätt. I området finns etablerade företag med resurser, erfarenhet och kompetens inom området transport och logistik. Midnordic Logistic Park AB arbetar aktivt för att vara en självklar nod i transportkedjan. Omlastningsterminalen är belägen i Västra industriområdet söder om bangårdsområdet i Ånge (infart från riksväg 83). Den består av ett 40 000 m² inhägnat, hårdgjort och delvis asfalterat område med ett 650 m långt lastspår. I anslutning till området finns mätplats och en 24 m fordonsväg. Tjänster som erbjuds på MLP omlastningsterminal:

- Omlastning mellan lands- och järnväg av diverse gods i olika format och emballage.
- Mättjänster
- Vägning

Vägnät

Vägnätet har stor betydelse för både person- och godstransporter. Godstransporterna använder i första hand av det större glesare vägnätet medan persontransporterna använder både det grov- och finmaskiga vägnätet. Riksväg 83 och E14 löper genom kommunens östra del och är ett aktivt transportstråk för gods- och kollektivtrafik inom och genom kommunen. E14 löper över Norges gräns mot Trondheim och har därför en nationellt viktig funktion.

Cykel- och gångväg

I planeringsunderlaget Bebyggelsestruktur förklaras mer ingående kring orternas uppbyggnad med barriärer, transport, gång- och cykelstråk. Rent generellt är det begränsade gång- och cykelmöjligheter på sammanhängande nät utanför kommunens orter. Inom orterna finns det ett fragmenterat gång- och cykelnät som kan kompletteras med enklare sträckningar för att skapa ett mer sammanhängande nät. I exemplet nedan ser vi att Ånge Centralort har sträckor för cykel som kan knytas samman för att skapa kopplingar mot exempelvis viktiga målpunkter. I dagsläget finns inte heller några tydliga skillnader mellan cykel- och gångväg på orterna.



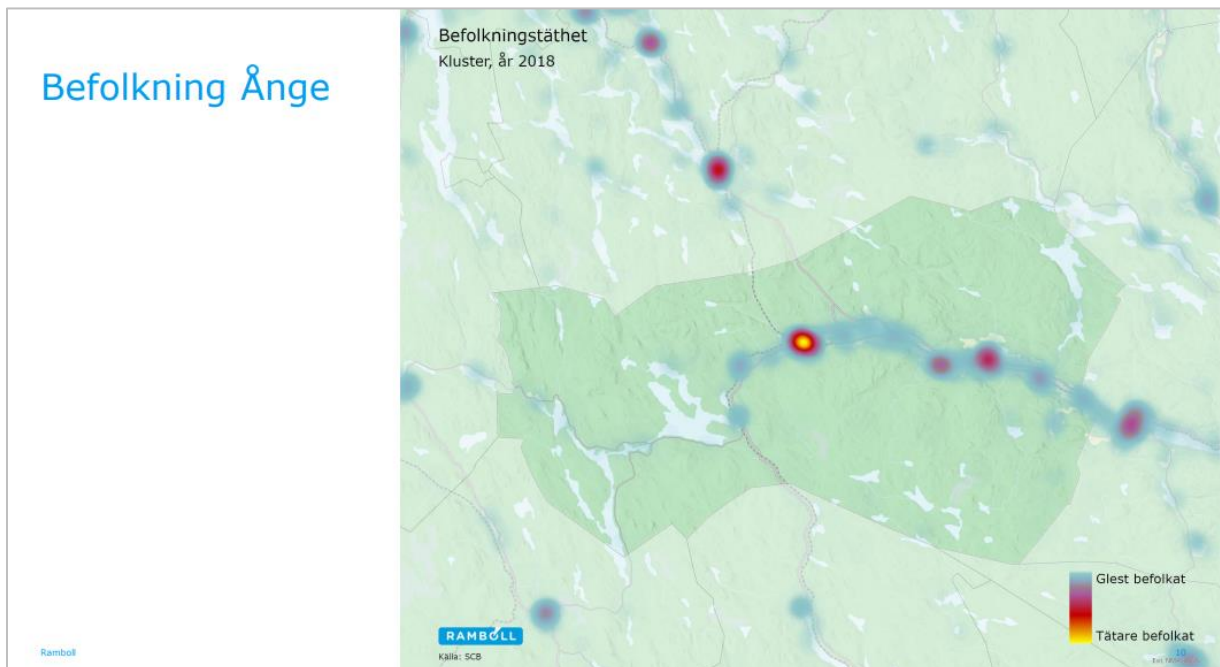
Figur 1: Cykelvägskategorier i Ånge Centralort (Källa: NVDB, hämtad 2023-07-18).

Planerad utveckling i Ånge kommun

Ånge kommun växer med nya stora företagsetableringar. Utvecklingen kommer skapa nya behov men även underlag för att vidareutveckla och förstärka möjligheten att resa med mer hållbara trafikslag exempelvis nya gång- och cykelvägar. Utvecklingen av nya industriområden i Alby och Ljungaverk skapar behov av last- och transportmöjligheter från dessa områden med lastbil och järnväg. Fler arbetstillfällen kräver bra möjligheter till arbetspendling och persontrafik. Utifrån Ånge kommuns Vision 2030 ska det vara möjligt att bosätta sig i hela Ånge kommun, något som förutsätter utökade kollektiva transportmöjligheter.

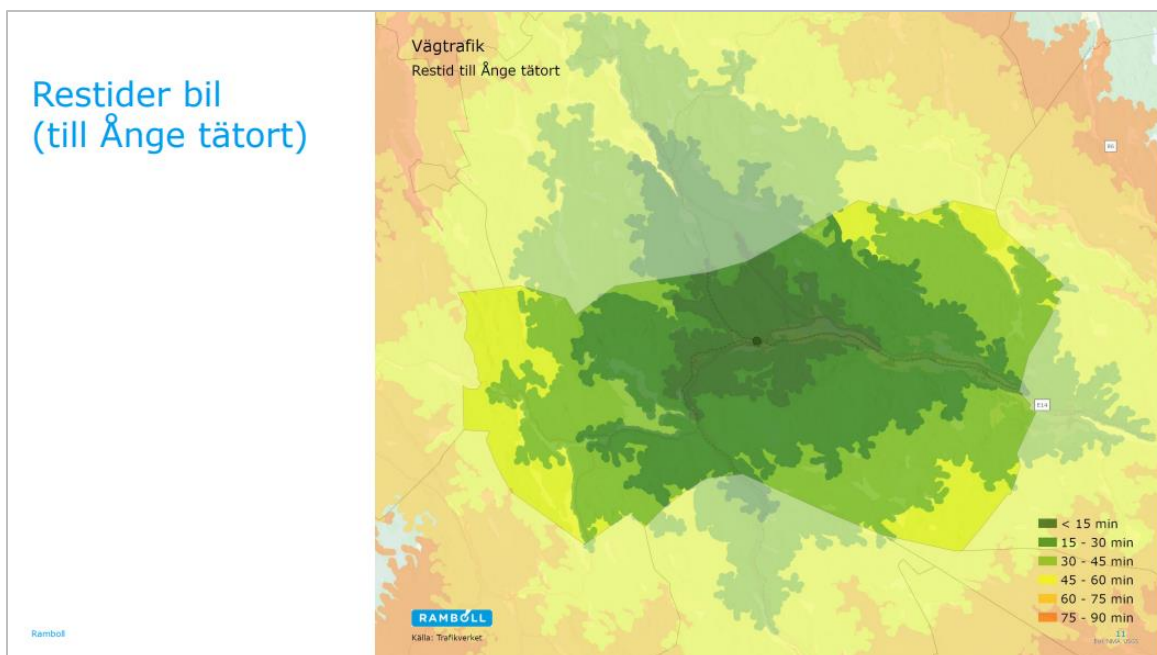
Möjligheter och utmaningar

Ånge kommun sträcker sig över en yta på 3052 kvadratkilometer. Befolkningen är i huvudsak bosatt kring Ljungans dalgång (se Figur 2). Befolkningstätheten i Ljungandalen har även skapat ett aktivt stråk för bil och kollektivtrafik. Trafikunderlaget för ytterligare stationer och fler avgångar för boende utanför Ljungans dalgång är lägre, vilket påverkar möjligheten till kollektivtrafik i hela kommunen. Den bristande tillgången till aktiv kollektivtrafik påverkar möjligheten att bo i hela kommunen, särskilt för barnfamiljer, ungdomar och äldre utan körkort eller med begränsade färdalternativ. Samtidigt är det svårt att bedriva aktiv kollektivtrafik under angivna premisser när utbud och efterfrågan är låg. Distanserna i Ånge kommun gör det även enklare att färdas med bil för boende utanför Ljungandes dalgång.



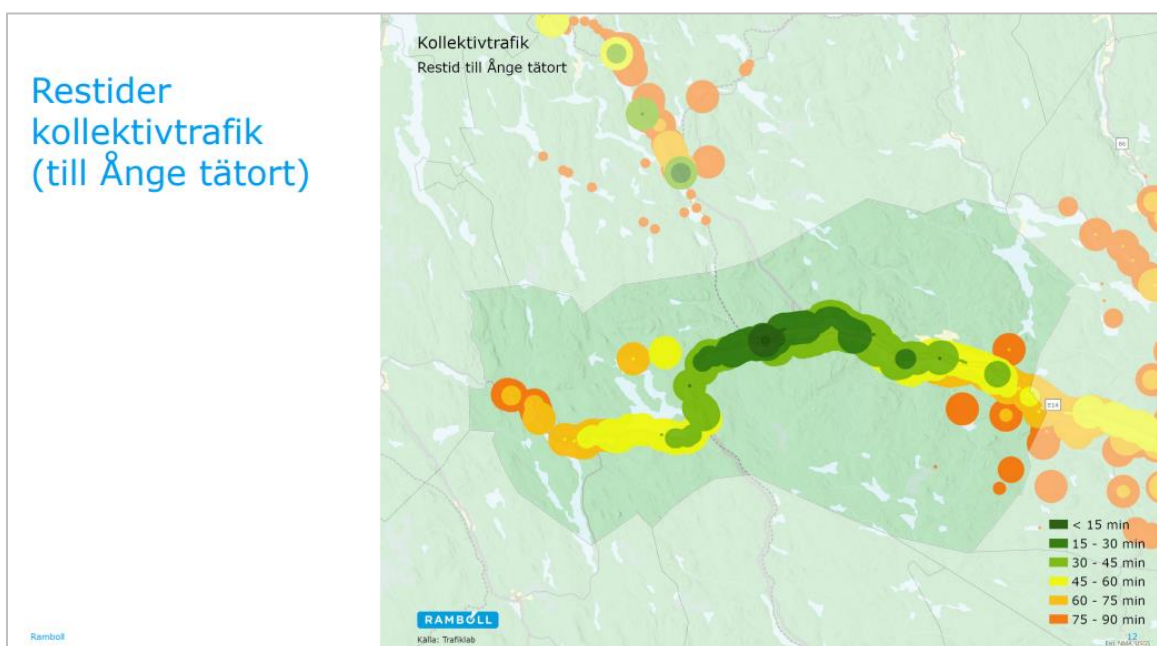
Figur 2: Befolkningstäthet i Ånge kommun. (Källa: Trafikstrategi Ånge kommun 2022).

Restider bil (till Ånge tätort)



Figur 3: Restider med bil Ånge kommun. (Källa: Trafikstrategi Ånge kommun 2022)

Restider kollektivtrafik (till Ånge tätort)



Figur 4: Restider kollektivtrafik till Ånge tätort. (Källa: Trafikstrategi Ånge kommun 2022).

Mål, planer och program

Internationell nivå

Inom Parisavtalet har EU som union förbundit sig att minska utsläppen med 40 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Det är ett mål som omfattar alla medlemsländer. Sverige har sedan valt att sätta några ambitiösare delmål på nationell nivå, till exempel det sektorsspecifika målet för inrikes transporter (exklusive flyg) där utsläppen ska minska med 70 procent till 2030 från 2010 års nivåer. Inom EU är handeln med utsläppsrätter det främsta verktyget för utsläppsminskning och som påverkar hur man räknar med olika sektorer i målen. De utsläpp som inte ingår i EU:s handel med utsläppsrätter (främst från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk) har Sverige sagt ska minska med 63 % till 2030 från 1990 års nivåer. Flyget ingår inte här då det är en del av ETS-systemet (förkortningen för utsläppsrättshandeln).

Nationell nivå

Det finns flera nationella mål som berör trafiken, både direkt och indirekt. Sveriges övergripande transportpolitiska mål lyder som följande. ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.” Det finns också ett funktionsmål och ett hänsynsmål som lyder:

Funktionsmålet: 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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. De mål som finns för transportsektorn måste väga framkomlighet mot klimatsatsningar för att kunna nå klimatmålen. I det klimatpolitiska ramverket som klubbades igenom under 2017 sattes Sveriges långsiktiga klimatmål till att nettoutsläppet ska vara noll till 2045. Utöver detta finns ett antal etappmål för 2020, 2030 och 2040. Genom samarbetet i EU har det satts mål som Sverige förbinder sig att följa. EU:s mål är att minska utsläppen med 20% till 2020 i jämförelse med 1990 års nivåer. Dessutom har EU som mål att 20% av energin ska vara hållbar och energieffektiviteten ska öka med 20%. Sverige har förbundit sig att göra mer än så och vill minska sina utsläpp med 40% 2020 jämfört med 1990 års nivåer, andelen förnyelsebar energi ska vara 50% och energiintensiteten ska minska med 20% 2020 jämfört med 2008 års nivåer. I det klimatpolitiska ramverket sattes också ett ambitiöst mål för inrikes transporter, med en minskning av utsläppen med 70 % till 2030, jämfört med 2010 års utsläppsnivå. I

inrikes transporter är inte flyget inkluderat, då utsläppen från flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Sverige har också en nationell strategi för fossilfria transporter där det beskrivs att det behövs mer energieffektiva samhällen, fordon och drivmedel. Det finns dock inget nationellt mål om att minska biltrafiken.

Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter - en nationell godstransportstrategi (2018)

Regeringen har under 2018 tagits fram en strategi för godstrafiken, ”Effektiva, kapacitetsstarka, och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi”. Där står det att Sverige ska vara med och bidra till att dom internationella hållbarhetsmålen nås samtidigt som Sverige vill ha den lägsta arbetslösheten i EU. Fungerande godstransporter är en viktig del av det.

- Konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter
- Omställning till fossilfria transporter
- Innovation, kompetens och kunskap

Godstransporter via sjöfart och järnväg ska vara prioriterade även om alla transportslag behövs. För att nå målet om att bli världens första fossilfria välfärdsland behöver godstransporterna samordnas på ett bättre sätt, utveckling av mer hållbara bränslen, energieffektivare fordon och att fler transporter sker på järnväg och vatten.

Trafikverkets nollvision

Trafikverket har också en vision om trafiksäkerheten som heter Nollvisionen som innebär att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Fram till de senaste åren har antalet döda och allvarligt skadade i trafiken minskat men under de senaste åren har den utvecklingen platan ut. Därför behövs nya verktyg för att få antalet döda och allvarligt skadade att fortsätta minska. Det sker bland annat genom mitträcken, fartkameror för att hastigheten ska sänkas, ökat fokus på oskyddade trafikanter, säkrare fordon och automatiska nykterhetskontroller. Enligt nollvisionens principer ska de mest sårbara trafikanterna vara dimensionerande för trafiksystemet.

Regional nivå

Den **Regionala transportplanen för Västernorrland 2018–2029** lyfter flera viktiga insatser för både pendling och godstrafiken. För vägtrafiken är det främst E4, E14 och väg 86 som lyfts fram i den regionala planen, de båda sistnämnda är särskilt viktiga för skogsnäringen för transporter från inlandet ut till kusten. Även järnvägen har stor betydelse för godstransporter så som Bottniska korridoren (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanen & Norrbotniabanen) och Mittnordenkorridoren (Mittbanan & Meråkersbanan). Den regionala planen medfinansierar även de järnvägsrelaterade satsningar som görs i Birsta, Maland och Tunadal, i syfte att effektivisera godstransporterna till och från Tunadalshamnen och den planerade logistikparken.

Lokal nivå

I dokumentet **Vision Ånge (Ånge kommun, 2021)** har en omvärldsbevakning genomförts där andra kommuner har analyserats för att sätta Ånge kommun i perspektiv och hitta kommunens egna, unika förutsättningar. I analysen jämförs de olika kommunerna med varandra gällande olika aspekter som exempelvis sysselsättning, geografisk spridning på boende, ohälsotal med mera. Analysen lyfter även utsläpp av växthusgaser och hur stora utsläppen är per invånare och år. Enligt Figur 2, som redovisas nedan, har Ånges invånare den näst högsta utsläppsnivån jämfört med de andra kommunerna, och ligger drygt tre ton över den svenska medelvärdet. En av anledningarna till detta är lokala industrier och jordbruk som bidrar till ett högt värde. En stark bilnorm hos invånarna kan dra upp medelvärdet speciellt om det är en gammal fordonsflotta.

Kommun	ton CO ₂ -ekvivalenter	ton per invånare
Ånge	76 414	8,12
Berg	61 180	8,62
Bräcke	42 200	6,62
Sundsvall	638 827	6,46
Mora	75 274	3,69
Härjedalen	80 817	7,96
Riket	51 181 220	5

Figur 5: Utsläpp av växthusgaser för de olika kommunerna och Sverige i stort, fördelat på totala ton CO₂-ekvivalenter och utsläpp per invånare. (Källa: Ånge kommun, 2021).

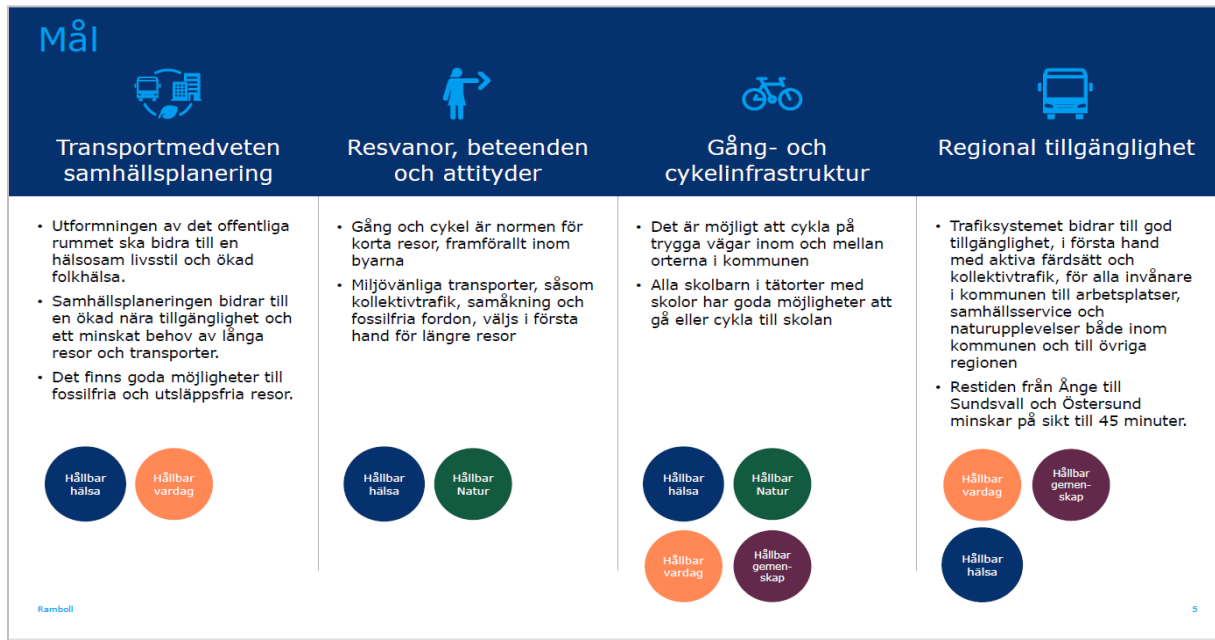
Vision Ånge påvisar hur kommunen har mål och ambitioner om att öka andel hållbara transporter där det ska vara enkelt att åka kollektivt till både arbete och privata ärenden. Det gäller att skapa ett brett utbud med tider och avgångar som passar även i de mindre orterna. Även om bilen kommer fortsätta vara ett viktigt färdmedel även i framtiden behöver tillgängligheten för gående och cyklister öka, för att skapa incitament till mer hållbara färdmedel.

Trafikstrategi – Ånge kommun

År 2022 tog Ånge kommun fram en trafikstrategi (Ånge kommun, 2022) vars syfte är att lyfta tydliga mål för transportsystemet och trafiken i kommunen, föreslå konkreta insatser på hur målen kan uppnås samt föreslå indikatorer så att målen kan följas upp på ett strukturerat sätt. Inom strategin har fyra olika insatsområden ringats in, med tillhörande mål, inriktning/insatser samt indikatorer:

- Transportmedveten samhällsplanering
- Resvanor, beteenden och attityder
- Gång- och cykelinfrastruktur
- Regional tillgänglighet

Det är främst de första två insatsområdena, Transportmedveten samhällsplanering samt resvanor, beteenden och attityder, som berör parkering och bilanvändande. Som kan ses nedan (Figur 6) fokuserar målen kopplat till dessa insatsområden på att samhällsplaneringen i kommunen ska bidra till hållbart resande och en hälsosam livsstil. Gång och cykel ska vara de främsta färdmedlen vid korta resor, samtidigt som mer miljövänliga transporter ska väljas för längre resor.



Figur 6: Mål kopplat till insatsområden i Ånge kommuns Trafikstrategi. (Källa: Ånge kommun, 2022).

Inom insatsområdet - Resvanor, beteenden och attityder finns en tydlig insats kopplat till parkeringsfrågan. Ett exempel på en beteendeförändrande insats som kan genomföras av Ånge kommun är att ha avgiftsbelagd parkering vid arbetsplatser.

Inom trafikstrategin lyfts gångavstånd inom tätorterna som en styrka för Ånge kommun, samtidigt som de flesta invånarna bor i tätort trots att det är en glesbygdskommun. Däremot är normen att välja bil i kommunen stark och cykel är inte ett naturligt färdmedelsval. Det hör ihop med tydliga brister i gång- och cykelnätet där det krävs åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för mer hållbara resor.

Trender och jämförelser

Självkörande bilar

Just nu pågår utvecklingen av självkörande fordon som i framtiden skulle kunna ersätta fordon körda av människor. Det är lättare att ersätta människor i långväga transporter än i stadskörning. Självkörande fordon skulle öka trafiksäkerheten eftersom den mänskliga faktorn försvinner. Samtidigt finns en risk för att trängseln i transportsystemet kommer öka. Människor måste acceptera självkörande bilar för att det ska kunna användas i större utsträckning. Självkörande fordon skulle kunna leda till att det behövs mer plats på vägarna men färre parkeringsplatser då fler kan komma att åka bil men bilarna kommer inte behöva så parkerade eller åtminstone inte i centrala lägen. Självkörande bilar kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik.

Näthandel

Idag är många personresor relaterade till inköp av olika slag. Det kan vara allt från livsmedel till kläder eller byggmaterial. Näthandeln har de senaste åren ökat och kommer förmodligen fortsätta göra det. Det kommer förmodligen leda till att personresorna för inköp kommer minska medan godstransporter för leveranser och returer kommer öka.

Parkering och ökad mobilitet

Inom parkeringsområdet är det möjligt att identifiera två betydande trender som sannolikt kommer att påverka Ånge kommun inom en snar framtid. Den ena gäller digitalisering av parkeringsanläggningar och den andra berör parkeringsekonomin. Processen att börja digitalisering av parkeringar kan ske mycket snabbt då flertalet leverantörer kan starta upp sina tjänster inom några veckor, medan parkeringsekonomi är ett forskningsområde som skulle ta några år att implementera i Ånge kommun.

Läs mer

Vision 2030 – Ånge kommun

Trafikstrategi – Ånge kommun

Planeringsunderlag Bebyggelsestruktur, Översiktsplan Ånge kommun 2040

Regionala transportplanen – Region Västernorrland