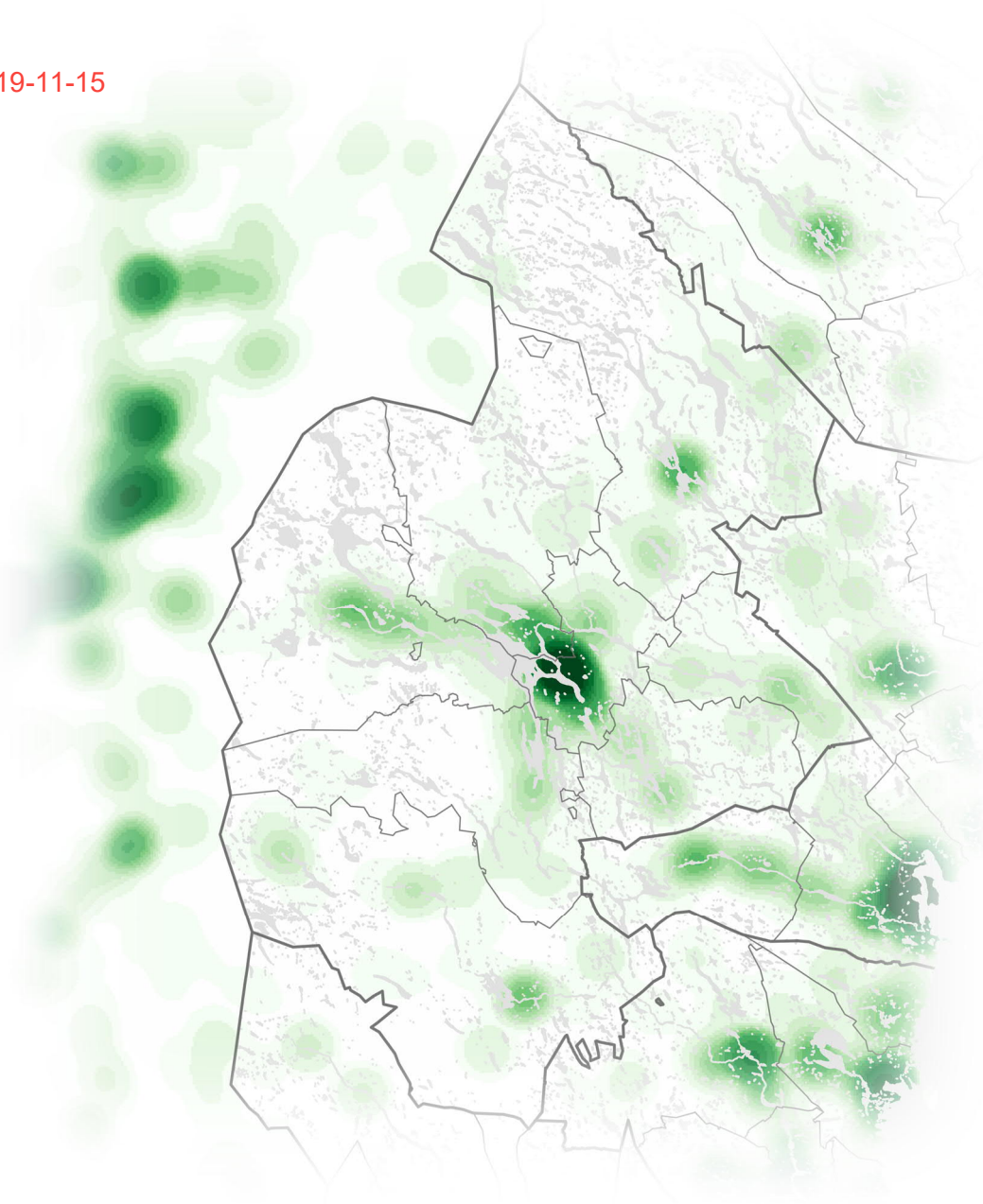


STRUKTURANALYS FÖR JÄMTLANDS LÄN

REGIONALA UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

2019-11-15



STRUKTURANALYS FÖR JÄMTLANDS LÄN

Regionala utvecklingsförutsättningar i Jämtland
Härjedalen

KUND

Region Jämtlands Härjedalen

KONSULT

WSP Advisory

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

UPPDRAGSNAMN
Strukturanalys Jämtland län

UPPDRAGSNUMMER
10281181

FÖRFATTARE
Patrik Tornberg, Lars Berglund,
Göran Hallin, Ebba Gröndahl,
Martin Lagnerö

Jan Molde, Region Jämtland Härjedalen
Patrik Tornberg, WSP Advisory

Andra upplagan

FÖRORD

Region Jämtland Härjedalen har beslutat att ta fram en ny Regional utvecklingsstrategi. Samtidigt har flera av länets kommuner behov av att revidera både sina kommunala översiktsplaner och vissa andra övergripande styrdokument.

Som ett underlag till dessa arbeten har Regionen uppdragit åt konsultföretaget WSP att ta fram denna så kallade "Strukturanalys för Jämtland Härjedalen" som ska belysa utvecklingsförutsättningarna i olika delar av länet.

Uppdraget har formulerats i nära samverkan mellan Region Jämtland Härjedalen, länets åtta kommuner och Länsstyrelsen Jämtlands län. Representanter för alla dessa organisationer har också följt arbetet på nära håll och bistått med kunskaper och inspel.

Arbetet med strukturanalysen har möjliggjorts genom ekonomiskt stöd från Tillväxtverket inom ramen för deras insatsområde "Tillväxtskapande samhällsplanering".

Rapporten är omfattande och ger, utifrån dagens kunskaper om regional utveckling, en bra bild av länets utvecklingsförutsättningar inom olika områden, såväl geografiskt som tematiskt.

Rapporten är disponerad så att den både kan läsas i sin helhet och användas som uppslagsverk för den som söker fakta inom ett visst område.

WSP svarar själv för de analyser och slutsatser som presenteras i rapporten som jag hoppas och tror kommer att utgöra ett värdefullt underlag för alla som är involverade i att ta fram den nya Regionala utvecklingsstrategin, nya kommunala översiktsplaner eller liknande styrdokument.

Anders Byström

Regional Utvecklingsdirektör

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	6
1 INTRODUKTION OCH BAKGRUND	11
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	11
1.2 RAPPORTENS UPPLÄGG OCH OMFATTNING	12
2 INRAMNING OCH UTGÅNGSPUNKTER	14
2.1 TEORETISKT RAMVERK – DRIVKRAFTER FÖR REGIONAL UTVECKLING	14
2.2 EN ANALYSMODELL I TRE STEG	18
3 OMVÄRLDSTRENDER SOM PÅVERKAR JÄMTLAND HÄRJEDALEN	21
3.1 NÄRINGSLIV OCH ARBETSLIV	22
3.2 BOENDEPREFERENSER	25
3.3 TRAFIKEN	25
3.4 PENDLINGEN	26
3.5 OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE	27
4 DET ÖVERGRIPANDE REGIONALA PERSPEKTIVET	29
4.1 ORTSSTRUKTUREN: LANDSBYGDerna, TÄTORTerna OCH ÖSTERSUND	31
4.2 DEN REGIONALA EKONOMIN – VAR PRODUCERAS DE EKONOMISKA VÄRDENA I JÄMTLAND HÄRJEDALEN?	41
4.3 DET REGIONALA NÄRINGSLIVET – NÅGRA SÄRDRAG	43
5 ORTERNAS EGENSKAPER: VAD KÄNNETECKNAR ORTER OCH LANDSBYGDER I OLIKA DELAR AV LÄNET?	57
5.1 BEHOVET AV EN LÄGRE GEOGRAFISK ANALYSNIVÅ	57
5.2 BOSÄTTNINGSMÖNSTER OCH BEFOLKNINGSSTRUKTURER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	58
5.3 KOMPETENS OCH MATCHNING I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	70
5.4 SYSSELSÄTTNINGSMÖNSTER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	73
5.5 BRANSCHSTRUKTUR I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	81
6 ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND	88
7 ORTERNAS TILLGÄNGLIGHET OCH LÄGESKVALITETER	98
7.1 ORTERS GENERELLA TILLGÄNGLIGHET	98
7.2 TILLGÄNGLIGHET TILL SERVICE	109
7.3 EN UTVECKLAD SYN PÅ TILLGÄNGLIGHET?	116

7.4	TRANSPORTSYSTEMET I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	117
7.5	DIGITAL INFRASTRUKTUR	124
8	GEOGRAFISKA STRUKTURER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN	127
8.1	ÖSTERSUND/STORSJÖOMRÅDET	127
8.2	ÖSTERSUND-KROKOM-ÅRE-STRÅKET	128
8.3	LANDSBYGDERNA	129
8.4	CENTRALORTERNA	130
8.5	STORREGIONALA "MELLANLÄGEN"	131
8.6	FJÄLLOMRÅDENA	132
8.7	SKOGS- OCH VINDKRAFTSOMRÅDEN	133
8.8	GEOGRAFISKA STRUKTURER OCH STRATEGISKA VÄGVAL – ÖVERSIKT	135
9	AVSLUTANDE REKOMMENDATIONER	137
9.1	UTGÅ FRÅN DET REGIONALA PERSPEKTIVET: SATSA TILLSAMMANS PÅ REGIONALT VIKTIGA OMRÅDEN	137
9.2	UTGÅ FRÅN OCH TA VARA PÅ JÄMTLAND HÄRJEDALENS SPECIFIKA UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	137
9.3	UTGÅ FRÅN OCH TA VARA PÅ STYRKORNA JÄMTLAND HÄRJEDALENS NÄRINGSSTRUKTUR	138
9.4	FÖRDJUPA STRUKTURANALYSEN INOM UTVALDA FOKUSOMRÅDEN	139
	REFERENSER	141
	SKRIFTLIGT UNDERLAG	141
	KOMMUNDIALOGER	142

SAMMANFATTNING

Inom ramen för arbetet med att uppdatera den regionala utvecklingsstrategin för Jämtlands län har Region Jämtland Härjedalen gett WSP i uppdrag att, i en strukturanalys, kartlägga och analysera de regionala utvecklingsförutsättningarna i länet. Syftet med strukturanalysen är att ta fram ett underlag som kan bidra till en regional samsyn kring länets utveckling och behov. I föreliggande rapport redovisas resultatet av denna strukturanalys, som tar sin utgångspunkt i en övergripande frågeställning:

- Hur ser utvecklingsförutsättningarna ut i olika delar av Jämtland Härjedalen?

Analysen har särskilt fokuserat på

- Inomregionala skillnaderna avseende bosättningsmönster, befolkningsutveckling, arbetsmarknader, näringsliv, kommersiell och offentlig service, mm.
- Funktionella samband mellan olika platser i länet.
- Orters och områdets tillgänglighet till olika former av centra, arbetsmarknader och service.
- Utmaningarna och möjligheter för regional utveckling i olika geografiska delar av Jämtland Härjedalen?

Analysen är baserad på offentlig statistik, andra studier av och rapporter om olika aspekter av utvecklingen i Jämtland Härjedalen, samt dialoger med företrädare för regionen och kommunerna i länet.

Geografiska strukturer i Jämtland Härjedalen

I rapporten summeras resultatet av analysen upp i sju typer av geografiska mönster som framträder särskilt ur ett regionalt utvecklingsperspektiv:

Östersund/Storsjöområdet är regionens naturliga och dominerande centrum.

Som ett av landets mest rurala län och med en Ortsstruktur som utmärker sig i en nationell kontext är Östersunds ställning som länets naturliga centrum både uppenbart och angeläget att betona. Det är den enda staden i länet med utpräglade urbana karaktärsdrag och den starka koncentrationen av funktioner, ekonomisk tillväxt, branschdiversitet, personer med hög utbildning, etc. är ett mönster som rimmar väl med teorier om drivkrafter för regional utveckling. En bördig mark runt Storsjön möjliggör lantbruk som i sin tur bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer på landsbygden och orterna i Storsjöområdet. Det är också till Östersunds kommun som de andra kommunerna i länet har sin största utflyttning. Stadens dominerande ställning befästs även av Mittuniversitetets närvaro samt det geografiska läget, mitt i länet, där de största kommunikationsstråken möts och där landets åttonde största flygplats ligger.

Som stråk uppvisar Östersund-Krokom-Åre-stråket strukturellt goda utvecklingsförutsättningar.

Ur flera perspektiv framträder E14-/Mittbanestråket Östersund-Krokom-Åre som ett område med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar. I likhet med Östersund som regioncentrum är det i detta stråk som befolkningsutvecklingen visat sig vara mest stabilt positiv över tid. Krokom och Åre utmärker sig med positiv inflyttning av hushåll i familjebildande åldrar. Utbildningsnivåerna och sysselsättningsgraderna är relativt höga och de demografiska strukturerna balanserade. Branschstrukturen är förhållandevis bred och Åre är den enda av länets kommuner som relativt sett drabbades mindre hårt av finanskrisen 2008 än riket. De starka funktionella kopplingarna mellan Åre och platser utanför länet (inte minst Stockholm), och den gynnsamma infrastrukturen för persontransporter i stråket, förstärker karaktären av Östersund-Krokom-Åre-stråket som ett område med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar även på längre sikt.

Landsbygderna är stora och glesa, men mångfacetterade och uppvisar olika utvecklingsmönster.

En central aspekt av Jämtlands geografiska karaktärsdrag är att länet karaktäriseras av stora, glesa och mångfacetterade landsbygdsområden. Utvecklingen i länets landsbygdsområden skiljer sig åt från område till område. Över tid har exempelvis befolkningen på den Östersundsnära landsbygden i Krokoms kommun vuxit, medan befolkningen i övriga kommuners landsbygder överlag har minskat. Samtidigt finns det lokala landsbygdsområden där befolkningen ökar, och utvecklingsmönstret på landsbygderna är därför inte entydigt. På vissa platser har negativa utvecklingstendenser planat ut på senare år, eller till och med vänt upp.

Generellt sett är matchningen mellan utbildning och yrkeskrav i den sysselsatta befolkningen låg på landsbygden, men näringslivet är förhållandevis diversifierat och sysselsättningsgraderna relativt höga. Landsbygdsbefolkningen förefaller således hitta sätt att försörja sig trots att utbildning och yrke inte alltid stämmer överens. De mönster som landsbygderna uppvisar speglar emellanåt potential som attraktiva platser för ett vardagsliv som möjliggör olika typer av livsstilar. Landsbygderna kan också i större utsträckning erbjuda boendemiljöer som de större städerna och orterna saknar.

Centralorterna utgör viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar.

Kartläggningen av ortsegenskaper och funktionella samband visar en mycket viktig roll hos länets centralorter (framför allt kommunhuvudorterna, men även andra viktiga centrum i kommunerna). Dessa orter är inte bara inpendlingsorter utan även tydliga centrum i kringliggande pendlingsområden. Det gäller samtliga kommunhuvudorter med undantag för Krokom, som är tydligt knutet till Östersunds arbetsmarknad, och även i viss mån Bräcke, som visserligen är ett tydligt arbetsmarknadscentrum, men vars omgivning i högre grad är knuten till Östersund. Centralorterna är således

viktiga ur ett arbetsmarknadsperspektiv, och därmed för att möjliggöra för en utveckling i områden utanför regionkärnan.

Men centralorterna är även betydelsefulla ur ett serviceperspektiv – inte bara för den egna orten utan även för kringliggande områden. Det är i centralorterna koncentrationen av offentlig service finns – inte minst skolor och hälsocentraler. Det är också där mycket av den kommersiella servicen är tillgänglig, åtminstone den service som nyttjas med hög frekvens, som livsmedelsbutiker och drivmedelsstationer.

Som grupp visar centralorterna olika utvecklingsmönster över tid, men en gemensam nämnare är att centralorterna har betydelsefulla funktioner som inte bara är till nytta för invånarna på orten, utan även för de områden som ligger inom ortens funktionella influensområde. Centralorterna utgör viktiga centrum och tillhandahåller centrala funktioner för sina omgivningar, inte minst landsbygderna. Utvecklingen av exempelvis arbeten och service i centralorterna påverkar således utvecklingsförutsättningarna på fler platser.

Några orter har lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala Ortsstrukturen.

Varierande grad av närhet till kringliggande områden ger orterna i Jämtland olika grad av tillgänglighet. Orterna i Östersunds funktionella omland har en naturlig koppling till Östersund och orterna i närheten av andra centralorter har sin naturliga koppling till dessa. Men en eller en dryg timmes körtid från Östersund placerar ett antal orter utanför Östersunds praktiska pendlingsområde, samtidigt som andra orter ligger för långt bort för att vara naturliga centrum åt andra hållet. I dessa "mellanlägen" är beroendet av den lokala servicen och utbudet särskilt stort då alternativen är relativt få. Samtidigt kan just läget *mellan* större koncentrationer innebära att tillgängligheten för dessa platser är relativt hög, trots ett perifert läge. När avståndet för daglig arbetspendling är stort kan en digital tillgänglighet därtill i viss mån kompensera för en begränsad fysisk tillgänglighet och skapa möjligheter som hittills inte funnits. Ur det perspektivet har orter som exempelvis Hammerdal, Rätan, Hammarstrand och inte minst Bräcke en potential i de lite längre avstånden. Denna potential är särskilt stor i länets östra delar där körtider en bit över timmen tillgängliggör stora befolkningskoncentrationer i både Östersund och i Västernorrlands stadsområden. Inom 90 minuters restid når man fler människor, arbetsplatser och service från såväl Bräcke som Bispgården och Hammarstrand än man gör från någon annan ort i hela Jämtland. Samtidigt bör det påpekas att mellanlägen också kan ses i förhållande till större orter i Norge, tex. Röros som är viktig för västra Härjedalen.

Fjällområdena är betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet.

Fjällkedjan bidrar till att ge länets kommuner mycket olika karaktär och därmed också förutsättningar för helt olika branscher i olika delar av länet. Den starka besöksnäringen i fjällområdena, framför allt på vintern men i växande utsträckning även på sommaren, tillhör ett av länets främsta

kännetecken. Besöksnäringen ger arbetstillfällen till ett stort antal människor i särskilt Åre och Härjedalen, som tillsammans står för 75% av länets kommersiella gästnätter under ett år. Därtill tillhör Härjedalen och Berg de kommuner i Sverige med högst andel fritidshus, vilket genererar ett stort antal tillfälliga besökare under begränsade perioder under året. I områden som är särskilt präglade av tillfälliga besökare i form av turister eller fritidshusägare, som Funäsfjällen, Vemdalen och Åre, utgör besöksnäringen den absolut viktigaste delen av den lokala ekonomin. Ur ett sysselsättningsperspektiv är branschen också viktig för kvinnor som är överrepresenterade inom de företag som kan knytas till näringen.

Samtidigt innebär de starka säsongvariationerna stora planeringsutmaningar för berörda kommuner, dels för att infrastrukturen och de tekniska systemen belastas mycket ojämnt under året, dels för att stora delar av de ekonomiska värdena som genereras av turismen inte kommer de berörda kommunerna till del då arbetstagarna i stor utsträckning skattar i andra kommuner, ofta utanför Jämtlands län.

Stora områden är centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad.

Få län i Sverige är så dominerade av skogsnäringen som Jämtland. Inget annat län har så hög andel av den totala sysselsättningen inom skogsbruket som Jämtland har. Det är en näringsgren som är viktig för samtliga kommuner i allmänhet och för Ragunda och Bräcke i synnerhet. Som areell näring kräver skogsbruket stora ytor och är följaktligen beroende av omfattande tunga transporter på stora delar av det mindre vägnätet. Samtidigt växer vindkraftsproduktionen i länet och nya vindkraftparker byggs ut i högt tempo, något som även det ställer stora krav på tunga transporter på såväl stora som mindre vägar. Samtidigt som dessa näringar alltså är centrala i den regionala ekonomin medför de således stora utmaningar i infrastrukturplaneringen, där behovet av resurser för underhåll och bärighetsinvesteringar är begränsade men nödvändiga över stora områden i hela länet för att möjliggöra godstransporter.

Sammanfattningsvis kan Jämtland Härjedalen betraktas som ett län som kännetecknas av många olika typer av geografiska mönster. Dessa olika typer av mönster överlappar varandra och ger en bild av ett mångfacetterat län med en stor bredd i karaktärsdrag och egenskaper. I denna sammanställning görs ingen värdering av vilka strukturer som bör ges högre eller lägre prioritet i det regionala utvecklingsarbetet, endast konstaterandet att olika områden har olika utvecklingsförutsättningar och därför kräver olika prioriteringar. Exempel på möjliga strategiska vägval med anledning av det lyfts fram i rapporten.

Förslag till principiella förhållningssätt till regional utveckling i Jämtland Härjedalen

Baserat på slutsatserna från denna strukturanalys lyfts ett antal principiella förhållningssätt till länets utvecklingsförutsättningar fram som generella rekommendationer inför det fortsatta regionala utvecklingsarbetet i Jämtland

Härjedalen. En sådan generell princip är att utvecklingsarbetet i regionen bör ta sin utgångspunkt i ett regionalt funktionellt perspektiv. Medborgarnas och näringslivets aktiviteter utgår från de geografiska strukturerna snarare än de administrativa, även om den offentliga sektorns mandat och resurser bottenar i administrativt indelade områden. En positiv utveckling i en del av regionen är positivt för regionen som helhet då det stärker förutsättningarna för andra områden att dra nytta av ett ökat utbud, ökade skatteintäkter, och stärkta möjligheter för det regionala näringslivet.

En annan generell princip är att utvecklad tillgänglighet för alla delar av länet bör eftersträvas, men att det kan åstadkommas på olika sätt i olika delar av länet. Där det finns förutsättningar att ta vara på tätas miljöers kvaliteter finns det anledning att utveckla den tätheten. Där tätheten är lägre men där det finns en potential i komplementariteten mellan orter kan tillgängligheten utvecklas genom stärkta samband mellan dessa orter. I glesa områden blir istället den digitala tillgängligheten central för möjligheterna att bedriva ekonomiska verksamheter såväl som övriga vardags- och fritidsbestyr. Som ett led i utvecklandet av den digitala tillgängligheten har också regionens aktörer möjlighet att utveckla de digitala lösningar som länets invånare, näringsliv och besökare kan ha nytta av.

Regionen har idag framträdande styrkor inom flera branscher som bör värnas, tillvaratas och vidareutvecklas, inte minst i ljuset av klimatutmaningen. En ytterligare generell princip inför det fortsatta arbetet är därför att låta styrkorna i länets näringsstruktur utgöra viktiga utgångspunkter i det fortsatta arbetet. I en ökad betoning på hållbar turism kan exempelvis Jämtland Härjedalens besöksnäring ha en växande potential som åretruntnäring om exempelvis efterfrågan på flygresor skulle minska. I en marknad där efterfrågan på klimatsmarta byggmaterial kan förväntas öka har länets skogsnäring en stor potential att bibehålla och vidareutvecklas som bransch. Intresset för trähusbyggande har exempelvis ökat markant i Sverige under senare år och har bedömts ha en stor potential för hållbart byggande. På motsvarande sätt kan länets omfattande och växande produktion av förnybar el vara helt central i en framtida energiförsörjning där Sveriges klimatpåverkande nettoutsläpp ska vara noll år 2045.

1 INTRODUKTION OCH BAKGRUND

Den gällande regionala utvecklingsstrategin *Jämtland Härjedalen 2030 – Innovativt & attraktivt* fastställdes av dåvarande Regionförbundet i Jämtlands län i december 2013. Den regionala utvecklingsstrategin är utarbetad i samverkan mellan region, kommuner, länsstyrelser och andra statliga myndigheter. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer i länet har deltagit i detta arbete.



Den regionala utvecklingsstrategin är uppbyggd kring flera regionala prioriteringar som bland annat handlar om att utveckla förutsättningar för företagande, kompetensförsörjning, besöksnäring, tillgänglighet och samhällsservice. Strategin omfattar även prioriteringar kring länsinvånarnas övergripande livsvillkor, vilket bland annat handlar om ett socialt och inkluderande liv.

I huvudsak bedöms de regionala prioriteringarna fortfarande vara relevanta, men regionen har beslutat att strategin behöver uppdateras. Målsättningen är att en ny regional utvecklingsstrategi ska antas under hösten 2020. Region Jämtland Härjedalen har därför inlett ett arbete med att utarbeta nya regionala prioriteringar för det regionala tillväxtarbetet. I detta arbete ingår att ta fram en aktuell kartläggning som beskriver hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet idag, och att samverka och samordna detta arbete med länets aktörer.

Mot denna bakgrund har WSP fått i uppdrag av Region Jämtland Härjedalen att göra en kartläggning och analys av de regionala utvecklingsförutsättningarna i länet. I föreliggande rapport presenteras resultatet av denna strukturanalys.

1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med strukturanalysen för Jämtland Härjedalen är att ta fram ett underlag som kan bidra till en regional samsyn kring länets utveckling och behov. Analyserna tar sin utgångspunkt i en övergripande frågeställning:

- Hur ser utvecklingsförutsättningarna ut i olika delar av Jämtland Härjedalen?

Den övergripande frågeställningen kan i sin tur brytas ned till fyra mer konkreta frågor:

- Hur ser de inomregionala skillnaderna ut avseende bosättningsmönster, befolkningsutveckling, arbetsmarknader, näringsliv, kommersiell och offentlig service, mm.?
- Hur ser de funktionella sambanden mellan olika platser i länet ut?
- Hur varierar orters och områdets tillgänglighet till olika former av centra, arbetsmarknader och service?

- Vilka är de viktigaste utmaningarna och möjligheterna för regional utveckling i olika geografiska delar av Jämtland Härjedalen?

Strukturanalysen ska fungera som underlag till revideringen av den Regionala utvecklingsstrategin, vilket ska ske under 2019–2020. Utredningen syftar också till att ge underlag till kommande revideringar av de kommunala översiktsplanerna och till nästa länstransportplan.

Tanken är att strukturanalysen ska ge underlag för formandet en långsiktig strukturbild för Jämtland Härjedalen. Strukturbilden ska utgöra den rumsliga preciseringen av den regionala strategin och dess prioriteringar.

1.2 RAPPORTENS UPPLÄGG OCH OMFATTNING

Att analysera ett län ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är en komplex uppgift. För det första skiljer sig förutsättningarna åt mellan olika delar av länet. Vad som är en angelägen fråga i en del av länet behöver inte nödvändigtvis vara viktig i andra geografier. Samtidigt finns det utvecklingsutmaningar som är gemensamma i alla delar av länet. Urvalet av analyskomponenter behöver därför avgöras genom en avvägning mellan platsspecifika förutsättningar och gemensamma utmaningar.

Att kartlägga samtliga tematiska områden och aspekter på djupet är en omfattande uppgift. Av detta skäl kan strukturanalysen därför inte göra anspråk på att vara en fullständig kartläggning av samtliga komponenter som påverkar utvecklingsförutsättningarna i olika delar av länet. Studien fokuserar istället på att kartlägga några av de grundläggande utvecklingsaspekterna, dvs. att täcka in de aspekter som behövs för att kunna dra övergripande, men kvalificerade slutsatser kring hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Jämtland Härjedalen.

Nedanstående disposition illustrerar rapportens övergripande kapiteldisposition och innehåll.

2. Inramning och utgångspunkter

För att ge perspektiv och sätta ramarna för utredningen beskrivs inledningsvis drivkrafterna för den regionala utvecklingen. Vad säger forskning och teori? Vilka är nyckelfaktorerna för attraktionskraft och regional utveckling? Avsnittet beskriver även en konceptuell analysmodell som används i kartläggningen.

3. Omvärldstrender som påverkar Jämtland Härjedalen

Regionens utvecklingsförutsättningar behöver förstås i ljuset av långsiktiga och genomgripande strukturella trender i samhället. Avsnittet lyfter och diskuterar två sådana "megatrender" och deras betydelse för regional utveckling: digitaliseringen och klimatutmaningen.

4. Det övergripande regionala perspektivet

Detta avsnitt beskriver Jämtland Härjedalen ur ett översiktligt perspektiv. Vad karakteriserar länet som helhet? Vilka är länets typiska kännetecken?

5. Orternas egenskaper: Vad kännetecknar länets orter och landsbygder?

För att förstå hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet behöver länet beskrivas på en mer detaljerad geografisk nivå. I detta avsnitt kartläggs länets tätorter och landsbygder utifrån flera tematiska områden.

6. Orternas funktionella samband

I detta avsnitt undersöks sambanden mellan olika delar av länet. Hur hänger orterna ihop? Vilka samband, beroenden och utbyten finns?

7. Orternas tillgänglighet och lägeskvaliteter

En av de främsta nyttor som transportsystemet skapar är tillgänglighet. Hur ser tillgänglighet till service, arbetstillfällen, utbildning mm ut i olika delar av länet? Hur ser förutsättningarna för en utvecklad tillgänglighet ut?

8. Geografiska strukturer i Jämtland Härjedalen

I detta avsnitt ges en samlad bedömning av utvecklingsförutsättningarna i olika delar av länet. Vilka geografiska strukturer i länet framträder av analysen? Vad står regionen inför för strategiska vägval i främjandet av regional utveckling i Jämtland Härjedalen?

9. Avslutande rekommendationer

Rapporten avslutas med ett antal mer generella rekommendationer baserat på de iakttagelser och reflektioner som gjorts under arbetet med strukturanalysen.

2 INRAMNING OCH UTGÅNGSPUNKTER

2.1 TEORETISKT RAMVERK – DRIVKRAFTER FÖR REGIONAL UTVECKLING

2.1.1 *En (ny) ekonomisk geografi*

Ett sätt att på ett övergripande plan förstå pågående skeenden i omvärlden är att utgå från ett teoretiskt ramverk som hjälper till att förklara bakgrunden till de omvärdstrender som kan observeras. En teori- och förklaringsmodell som ofta lyfts fram i detta sammanhang är den Nya ekonomiska geografin (NEG). Avsnittet nedan ger en kort bakgrund till denna tillväxtteori.

Frågan om vad som driver och förklarar den regionala utvecklingen och hur den kan påverkas är inte ny utan har diskuterats länge. Den har sin grund i ekonomiska lokaliseringsteorier som formulerades för över hundra år sedan. I grunden gick dessa teorier ut på att industrins lokaliseringsval avgjordes av var råvarorna fanns, och annan produktion av var marknaden fanns.

Den Nya ekonomiska geografin har sin utgångspunkt i globaliseringen. Teorin fokuserar främst på att förstå och förklara utvecklingen i västvärlden under övergången från ett industri- till ett tjänstesamhälle. Tillgången till kvalificerad arbetskraft blir alltmer det som driver den regionala utvecklingen. När ekonomin blir allt mer högspecialiserad ökar också behovet av specialiserad arbetskraft. Den nya ekonomiska geografin innebär därmed att storlek och täthet är två viktiga konkurrensfördelar. Stora och täta regioner har i detta perspektiv bättre utvecklingsförutsättningar än små och glesa regioner. Orsakerna till detta är flera, men beror framför allt på att förutsättningarna för företag att finna kvalificerad arbetskraft är större i stora och täta miljöer. På motsvarande sätt är det enklare för individer att finna ett arbete som passar deras kompetensprofil, inte minst om hushållet består av partners med olika kvalifikationer. Det finns en mångfald av empiriska studier som stödjer antagandet att städernas och regionernas utveckling till stor del kan förklaras av just storlek och täthet. Men det är viktigt att påpeka att dessa samband inte bara gäller för Sveriges storstadsregioner, utan kan även observeras i mindre regioner och i olika skalor. Överlag tenderar större orter att växa mer än mindre orter i sitt funktionella sammanhang, oavsett geografiskt sammanhang. I regioner där orter krymper, tenderar större orter att *minska mindre* än omgivande orter.

Fördelarna av storlek och täthet har satt fokus på betydelsen av funktionella regioner, vilket har drivit en process i planeringssamhället där fokus lagts på att påverka storleken genom att vidga arbetsmarknadsregionerna. Denna process handlar i grunden om att komma närmare sin omvärld, men också om att människors vardagsgeografier blir allt större. Genom satsningar på transportinfrastruktur som medger förbättrade pendlingsmöjligheter har omvärlden kommit närmare. De funktionella regionerna har alltså blivit allt viktigare för samhällets utveckling och är därför också viktiga arenor för dialog kring samhällets utveckling i stort.

Den nya ekonomiska geografin har sedan länge uppfattats som en god teoretisk grund för att förklara städers och regioners utveckling. Även om många av grunderna för teoribildningen fortfarande kan antas gälla så finns det anledning till nyansering av denna teori. Spelplanen förändras i takt med att samhället utvecklas. Teorierna utmanas bland annat av nya perspektiv på hållbar regional utveckling och digitaliseringens genomslag.

Fokus har stegvis förflyttats från ett relativt ensidigt tillväxtperspektiv (ökad befolkning, högre sysselsättning och högre inkomster) till ett bredare utvecklingsperspektiv som även inbegriper invånarnas övergripande livsvillkor. Begrepp som social och miljömässig hållbarhet, jämlikhet och jämställdhet ingår numera som integrerade aspekter i de flesta regionala strategidokument. Sedan 2015 används Agenda 2030 och de globala målen av regioner som ett ramverk för att arbeta med hållbarhet. Det är regeringen som är ansvarig för Sveriges genomförande av den globala agendan, men regionerna är viktiga aktörer för genomförandet och de definierar själva *hur* de arbetar med agendan.

I praktiken innebär detta eventuellt att människors beslut om var man väljer att bosätta sig idag mera är ett beslut man fattar gemensamt utifrån hela familjens perspektiv och där arbets- och karriärmöjligheter utgör en del av beslutet men där hela familjens livsperspektiv är mer integrerat och därmed mer komplext. En sådan utveckling har också drivits på av utvecklingen på bostadsmarknader och av nya möjligheter till pendling över längre sträckor via både förbättrade fysiska kommunikationer och nya möjligheter att arbeta på distans.

Den breddade synen på vad regional utveckling omfattar är ännu relativt utforskad, men har på senare tid studerats i några tillämpade studier¹. Dessa visar att nyttorna av storlek och ökad regional funktionalitet (med grund i den nya ekonomiska geografin) inte bara kan förväntas ge positiva effekter på befolkning, sysselsättning och den regionala ekonomin i stort, utan att dessa i sin tur även har gynnsamma effekter på regioninvånarnas livsvillkor, såsom hälsa och livskvalitet.

Det finns goda skäl att anta att dessa samband är allmängiltiga, oavsett vilken region som studeras. I och med att systemanalysen tar sin utgångspunkt i den nya ekonomiska geografin så finns det anledning att anta att ett förverkligande av kommande strukturbilder också kommer att bidra till förbättrade livsvillkor för regioninvånarna i Jämtland Härjedalen som helhet.

2.1.2 Nyckelfaktorer för attraktionskraft och regional utveckling

Vad är det som gör att vissa regioner upplevs som attraktiva och kan skapa en god tillväxt, medan andra områden med likartad struktur brottas med stora problem? Enligt den Nya ekonomiska geografin avgör en regions eller en stads attraktionskraft dess möjligheter att locka till sig investeringar, företag och individer. Attraktionskraften bestäms av en kombination av hårda faktorer (exempelvis infrastruktur och bostäder) och mjuka faktorer (exempelvis kultur och värderingar). Begreppet "attraktivitet" omfattar i vid mening allt av betydelse för att företag och individer ska vilja verka och samarbeta utifrån olika geografiska platser. Digitaliseringen och

¹ Bland annat i Region Östergötland (2019): Östergötlands hållbara geografi: En analys av funktionalitetens betydelse för Östergötlands utveckling. Se även RegLabs arbete med BRP+.

globaliseringen innebär att den geografiska platsens möjligheter vidgas för individer och företag. Allt fler kan utnyttja möjligheterna till samarbete över hela världen. Globaliseringen innebär att konkurrensen om kompetens och företagsetableringar ökar. Platsernas unika egenskaper och attraktivitet kommer framöver att bli allt mer avgörande för vilka grupper som kan lockas dit.

En av utgångspunkterna i den Nya ekonomiska geografien är att moderna, kunskapsdrivna ekonomier numera i första hand är regionala snarare än nationella. Förutsättningarna i pendlings- och arbetsmarknadsregionerna, i form av attraktivitet och funktionalitet för kunskaps- och humankapital, bestämmer i hög grad hur många jobb som skapas, hur lönerna utvecklas och i vilken utsträckning det skapas nya bärkraftiga företag.

Vilka faktorer påverkar då företagens lokalisering och individers val av bostadsort? Allt fler företag agerar på en internationell marknad. Var de väljer att etablera sin verksamhet, är förstås en fråga som varierar mellan företag och branscher, men där några av nyckelfaktorerna är:

- Tillgång på kompetens
- Tillgång till råvara
- Infrastrukturens uppbyggnad
- Närhet till marknaden (marknadspotential)
- Närhet till innovativa miljöer
- Möjligheten till relationer med finansiärer
- Anknytning till platsen
- Regelverk och skatter
- Politisk stabilitet

Individer har andra utgångspunkter som påverkar valet av plats att bo och verka. Hit hör bland annat:

- Tillgång till bostäder
- God och säker levnadsmiljö
- Arbetsmöjligheter
- Barnomsorg
- Skola och högre utbildning
- Infrastrukturens uppbyggnad
- Kultur-, nöjes- och övrigt fritidsutbud
- Personlig anknytning till platsen

2.1.3 Ett hållbarhetsperspektiv

2015 antog FN:s generalförsamling resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Detta innebär att samtliga medlemsländer förbundit sig att arbeta för att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld till år 2030. Agendan innehåller 17 Globala hållbarhetsmål; mål 11 har tillägnats världens regioner och städer med ett särskilt fokus på samverkan.

Ett sätt att se på hållbarhetsbegreppet är att uppfatta det som uppbyggt av tre separat existerande system; ett ekologiskt/miljömässigt, ett ekonomiskt och ett socialt system. Den zon där de tre systemen interagerar brukar benämnas "lösningens-zonen", där hållbarhet uppnås utifrån samtliga dimensioner. En annan förståelse av begreppet är att betrakta en socialt

hållbar utveckling som målet för (den regionala) utvecklingen, och den ekonomiska utvecklingen som verktyget för att kunna åstadkomma det, medan planeten (naturen) sätter gränser som inte kan överskridas om utvecklingen ska vara hållbar. Gemensamt för de olika synsätten är att ett hållbarhetsperspektiv fäster stor vikt vid *systemrelationer*, och "stuprörstänkande" anses ha bidragit till stora utmaningar.

En systemsyn med utgångspunkt i ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet anses vara grundläggande för utveckling av attraktiva och hållbara regioner och städer, något som aktualiserar betydelsen av rumsliga strukturer (som en bland flera faktorer) för en regional utveckling.

Det blir ur flera perspektiv lättare att uppnå en ekonomisk hållbarhet i tätare regioner, där avstånden mellan människor och verksamheter är begränsade. En tät befolkning skapar skalfördelar som har positiva effekter på lönsamhet och resursutnyttjande vilket kan påverka både hur arbetsmarknaderna fungerar och möjligheterna att få effektivitet i både privat och kommersiell service.

Tätare platser kan också vara att föredra ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv, då man lättare kan minimera en miljöbelastande rörlighet. Men den rumsliga strukturen påverkar också, det är t.ex. lättare få ett effektivt resursutnyttjande i regioner där befolkningen är koncentrerade till exempelvis stråk. Å andra sidan har täta platser negativa egenskaper som inte kännetecknar glesare platser. Med ökad täthet följer ofta trängsel, buller och lägre upplevd trygghet.

Det finns flera faktorer som pekar på att glesa regioner kan ha fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv. Det kan t.ex. handla om flaskhalsar som får olika marknader att fungera sämre eller ett ineffektivt resursutnyttjande och andra negativa effekter. Även ur ett klimatperspektiv kan glesa platser ha gynnsamma egenskaper, Jord- och skogsbruk har viktiga funktioner för livsmedelsproduktion, energikällor, och som potentiella kolsänkor i en allt mer klimatpåverkad värld.

Täthet kan vara av central betydelse, men regional utveckling handlar inte om att "bygga stad" överallt. Det vore vare sig möjligt eller önskvärt. Att skapa förutsättningar för en *attraktiv* och *socialt hållbar* region handlar till lika stor del om att stärka kopplingar mellan olika orter och delar av regionen. Tillgänglighet spelar en viktig roll genom fysisk infrastruktur, kollektivtrafik, digital infrastruktur etc. som tillgängliggör offentlig och kommersiell service för regionens alla medborgare och skapar förutsättningar att leva och verka i olika delar av regionen.

2.1.4 Ett funktionellt perspektiv

En process som pågått under en längre tid är att människor reser allt längre mellan bostad och arbete. I takt med att individer och företag blir allt mer rörliga minskar betydelsen av administrativa indelningar. Kommun- och länsgränser spelar allt mindre roll i människors vardag. Individers val av bostadsort avgörs allt mer av platsens attraktivitet och lägeskvaliteter. När betydelsen av administrativa indelningar minskar, ökar istället betydelsen av funktionella geografiska områden.

En aspekt av funktionalitet är hur utbytet mellan olika platser ser ut. Platsernas olika innehåll och funktioner påverkar förutsättningarna för att

utbyte ska ske. Utbytet kan bland annat skapas av obalanser i utbudet av olika egenskaper som platserna har. Obalanserna kan utlösa geografiska transaktioner som genererar utbyte, vilket i sin tur skapar starkare kopplingar mellan olika platser. I andra fall kan också platser tillsammans skapa självförstärkande effekter som är gynnsamma för utvecklingen på flera platser.

2.2 EN ANALYSMODELL I TRE STEG

Att analysera hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Jämtland Härjedalen är en komplex uppgift. Platser har olika karaktär och har unika kombinationer av flera olika tillväxtfaktorer. För att avtäckta det regionala tillväxtmönstret behövs en systematisk ansats. Nedanstående stycken beskriver en modell som skapar en struktur för det fortsatta analysarbetet.

Eftersom kommunnivån är för trubbig för att avtäckta lokala variationer behövs andra geografiska byggstenar. Därför används tätorter som grund för analysen. Tätorterna är väl avgränsade enheter som kan studeras med stöd av statistik från SCB². Även om tätorterna står i fokus för analysen så innebär detta inte samtidigt att de olika landsbygdsområdena utanför tätorterna är oviktiga, i synnerhet inte i ett län som Jämtland där dessa områden är så pass omfattande. Men på en översiktligt regional är tätortsnivån³ i kombination med en hantering av länets olika landsbygder som kompletterande statistiska områden en användbar nivå för att fånga in geografiska variationer i de regionala utvecklingsförutsättningarna.

För att svara på de inledande frågeställningarna i studien används en analysmodell enligt nedan. Modellen har karaktären av en tratt med successiv inzoomning från ett brett omvärldsperspektiv via en övergripande bild av länet som helhet till orterna och landsbygderna inom länet.

Analysen inleds med att identifiera viktiga samhällsprocesser som har betydelse för den regionala utvecklingen. Trender och skeenden som pågår i omvärlden påverkar utvecklingsförutsättningarna för orter och regioner. Dessa trender är något som regionerna behöver förhålla sig till, vare sig man vill eller inte. I denna rapport lyfts särskilt två viktiga omvärldsfaktorer fram: Digitaliseringen och klimatutmaningen. Ju bättre man förstår dessa skeenden och hur de påverkar de regionala utvecklingsförutsättningarna, desto lättare blir det att vidta ändamålsenliga planeringsåtgärder.

Från omvärldstrender zoomar analysen sedan in på Jämtland Härjedalen för att sätta in länet i ett sammanhang och belysa länet ur ett övergripande regionalt perspektiv med fokus på sådana aspekter som kännetecknar Jämtland som region. Detta är nödvändigt för att underlätta kommande analyser av orterna och landsbygdsområdena.

Därefter vidtar en kartläggning av regionens utvecklingsegenskaper. Denna består av tre huvudsakliga steg:

1. **Orternas innehåll och karaktär.** Det första steget tar avstamp i aktuell geografisk forskning om vilka egenskaper som utmärker

² Med tätort avses i detta sammanhang sammanhängande bebyggelse med mer än 200 invånare (SCB:s definition)

³ Valet av tätort som analyskomponent avgörs också av den geografiska statistiknivå som finns att tillgå från SCB. I kommuner med en låg tätortsgrad innebär detta att särskilt hänsyn behöver tas till dessa förhållanden.

livskraftiga platser. Denna del kartlägger därför tätorternas innehåll och utvecklingsegenskaper med utgångspunkt från olika tematiska områden. Kartläggningen syftar till att illustrera hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet med utgångspunkt från orternas grundläggande egenskaper:

- Bosättningsmönster, befolkningsutveckling och befolkningens åldersstruktur
- Kompetens och matchning på arbetsmarknaden
- Sysselsättningsmönster
- Branschstruktur och branschbredd

2. **Orternas lägeskvaliteter.** Tillgänglighet är en av de viktigaste lägesegenskaper som transportsystemet skapar. Hög tillgänglighet är attraktivt och påverkar företagets lokaliseringsval och individers val av bostad. Särskilt tjänsteföretag söker lägen som har ett stort utbud av potentiell arbetskraft (marknadspotential), och individer söker lägen med högt utbud av potentiella arbetstillfällen inom en rimlig restid. Att tillgänglighet är en attraktiv lägesegenskap manifesteras bland annat i högre bostadspriser och lokalhyror. Orternas lägeskvaliteter kan undersökas genom att mäta restider, men minst lika viktigt är att mäta storleken på det utbud som finns inom olika restider. Detta säger något om orternas olika lägeskvaliteter och utvecklingspotential.

3. **Orternas funktionella samband och kopplingar.** Men enbart en analys av orternas egna utvecklingsegenskaper, lägeskvaliteter och Ortsstruktur räcker inte för att skapa en fullständig bild av hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet. Orter har olika funktioner i det regionala samspelet, och de är sammankopplade på olika sätt. Det fjärde steget sätter därför fokus på de funktionella sambanden och utbyte mellan orterna. Detta undersöks på två sätt:

- Kartläggning av faktisk utpendling från de större orterna. Vart går de stora pendlingsströmmarna?
- Funktionella arbetsmarknadsregioner på tätortsnivå. Vilka orter hänger funktionellt ihop?

Även om städer, orter och landsbygder är i ständig förändring så är de alla delar av en etablerad fysisk grundstruktur som i grunden inte förändras särskilt mycket över tid. Städer, orter och landsbygder kan växa eller krympa, men de ligger där de ligger. Orternas belägenhet, samt fysiska avstånd och relation till varandra påverkar deras utvecklingsförutsättningar. För att förstå hur de rumsliga egenskaperna påverkar utvecklingsförutsättningarna kompletteras därför analysstegen med en analys av dessa faktorer betydelse för den lokal och regional utveckling.

Med dessa analyssteg erhålls en god grund för en samlad bedömning av hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet. Den samlade bedömningen återknyter till de tillväxtteorier och trender som inledningsvis

beskrivs i rapporten. Hållbarhetsperspektivet ingår som ett kvalitativt förhållningssätt genom hela analysen.

Analysen bygger i första hand på kvantitativa metoder där data erhållits från SCB, huvudsakligen genom SCB:s publika statistikdatabas, den regionala databasen Raps-Ris samt Supercross. Därtill har kompletterande kvantitativa data inhämtats från andra källor, t.ex. Jämtland Härjedalen Turism och Skogsstyrelsen, där det varit relevant. Utöver statistik har även andra typer av uppgifter inhämtats från diverse rapporter och andra studier. Dessa finns angivna i referensförteckningen i slutet av rapporten. Där inget annat anges är SCB källan till den data som presenteras i rapporten.

Den kvantitativa beskrivningen av regionala funktioner och förhållanden har även kompletterats med kvalitativa metoder med syfte att fånga bakomliggande orsaker samt för att fånga sådana aspekter som inte nödvändigtvis speglas i statistiken. Under våren och sommaren 2019 genomfördes kommundialoger i länets samtliga kommuner där länet och olika länsdelars styrkor, svagheter, möjligheter och utmaningar diskuterades med företrädare för politik och förvaltning samt i vissa kommuner även näringsliv och andra aktörer. Dessa dialogtillfällen har varit betydelsefulla för förståelsen av de regionala utvecklingsförutsättningarna i olika delar av länet. Förutom att ge fördjupade insikter kring regional utveckling i Jämtland Härjedalen har kommundialogerna även haft viss betydelse för vilka frågor som blivit föremål för kvantitativa analyser och beskrivningar.

Under arbetets gång har preliminära resultat från studien vid ett flertal tillfällen diskuterats på arbetsgruppsmöten med företrädare för Region Jämtland Härjedalen och länets åtta kommuner. Även Länsstyrelsen har deltagit. Dessa arbetsgruppsmöten har, liksom kommundialogerna, varit betydelsefulla dels för förståelsen av de mönster som kan observeras statistiskt, dels för var fokus har legat i de analyser som har gjorts.

3 OMVÄRLDSTRENDER SOM PÅVERKAR JÄMTLAND HÄRJEDALEN

I strukturanalysen analyserar vi just strukturer, dvs. förhållanden och faktorer som är bundna i relationer till varandra och som vanligtvis bara ändras långsamt. Demografien, för att ta ett exempel, är en sådan långsamt föränderlig struktur. Befolkningen i länet ändras lite, år från år, och det krävs oftast en 10 - 15 årsperiod innan vi ens kan mäta och observera att utvecklingen t.ex. tar en markant annan riktning. Även om en hög flyktingrelaterad invandring under perioden 2014 – 2016 bidrog till ökad befolkning i kommuner som långsiktigt haft en negativ utveckling utjämnas den typen av förändringar ofta på några års sikt.

Demografien är också ett bra exempel på hur strukturer hänger samman med varandra. Demografiska förhållanden påverkar arbetsmarknad och kompetensfrågor. Det är också en av grundorsakerna till de serviceutmaningar vi ser i t.ex. glesbygdsområden. Även om vi, t.ex. ser en tendens till inflyttning av yngre högutbildade så krävs det att en sådan tendens håller i sig många år för att den ska få någon större betydelse för den generella demografiska strukturen i länet. På samma sätt präglas också näringslivets struktur av en relativ långsamhet, även om den ibland förändras plågsamt fort för enskilda individer eller orter.

Samtidigt finns det många exempel på branscher och områden som genom den tekniska utvecklingen förändras väldigt snabbt. Gamla restriktioner blir betydelselösa och nya möjligheter öppnar sig plötsligt. På bara några år ser "världen" annorlunda ut. Den mest genomgripande förändringen svarar förstås digitaliseringen för. Den griper in i alla delar av de områden vi studerar i strukturanalysen, från näringslivets omvandling, till försörjningen av olika typer av varor och tjänster och även när det gäller arbetsmarknad och infrastruktur. Framtidsforskarna talar om den här typen av trender som "megatrender" – en trend som påverkar stora delar av samhället och som är långsiktig och genomgripande.

Vi ska kortfattat lyfta två sådana megatrender i det här kapitlet: digitaliseringen och klimatutmaningen. Vi gör det för att vi bedömer att det är dessa, av de megatrender som forskningen för närvarande oftast lyfter fram, som kan antas ha den största påverkan på den jämtländska strukturbilden i ett 15 – 20-årsperspektiv. Dessa båda har en stor påverkan på flera centrala aspekter av regioners utvecklingsförutsättningar.

Tabell 1: Översikt över två megatrenders betydelse för regional utveckling.

Aspekter av regioners utvecklingsförutsättningar	Digitalisering	Klimatutmaningen
Boendepreferenser	Främjar tillgången till varor, tjänster och arbete oavsett boplatz	Å ena sidan är det lättare att skapa klimatvänliga strukturer i täta miljöer. Å andra sidan finns stora klimatvinster i att utnyttja den infrastruktur vi har och att ta tillvara mark- och naturresurser. Med ökat fokus på klimat ökar attraktiviteten i vissa miljöer.
Näringsliv & Arbetsliv	Många sektorer och yrken utsatta för "automatiserings-tryck". Fler arbetar i "egen regi" ex. GIG-ekonomin. Allt färre "är på jobbet".	Branscher och sektorer måste ställa om till en klimatneutral produktion och till en hållbarhet. Transporter och besöksnäringen i ett jämtländskt fokus.
Pendling	Den dagliga pendlingen kan ersättas av pendling 1-3 dgr i veckan – förstorar våra arbetsmarknader och minskar det fysiska resandet.	En omställning mot klimatneutralitet måste ske.
Offentlig service	Utbildning, hälso- och sjukvård, olika typer av myndighetstjänster kan helt eller delvis digitaliseras. Andra inte lika påtagligt (t.ex. omsorgstjänster)	
Kommersiell service	Handeln förändras snabbt, kräver distributionsnät (post, paket)	Transporter för en ökande e-handel måste vara hållbara.

3.1 NÄRINGSLIV OCH ARBETSLIV

Digitaliseringen är den enskilt största drivkraften för näringslivets omvandling just nu. De flesta yrken och branscher berörs på något sätt. Vissa kommer att helt försvinna, andra kommer att genomgå fundamentala förändringar och för ytterligare andra blir förändringarna kanske inte så stora.

Stefan Fölster pekar i en analys ut ett antal yrken som förväntas vara särskilt utsatta för automatisering – den delen i digitaliseringen som har den största kraften i att slå ut enskilda yrken. Han poängterar särskilt att det inte enbart är yrken som inte kräver utbildning, även yrken som kräver en hög utbildning kan beröras, han nämner t.ex. läkare, socialsekreterare och lärare. Det som avgör är om yrkenas innehåll bygger på standarder och rutiner som kan kodifieras och omvandlas till digitala strukturer.

Förutom många manuella processer, t.ex. inom industrin så kan hela eller delar av yrken som ekonomer och administratörer, kassapersonal, offentliga handläggare, handläggare av myndighetsbeslut, viss vårdpersonal, lärare m.fl. också beröras.

Handeln är den bransch som kanske tidigast och tydligast märkt av digitaliseringens konsekvenser, framför allt genom att e-handeln växer på bekostnad av den fysiska handeln. E-handeln står idag (2018) för 80 mdr av den totala handeln om 767 mdr (alltså cirka 10%). Ser vi till den s.k. sällanköpshandeln så svarar e-handeln för nästan hela tillväxten i det segmentet. Men skillnaden i e-handels utveckling är stor mellan olika delar. Mer än hälften av alla böcker köps på nätet, 30 procent av hemelektroniken och 15 procent av kläder och skor. Samtidigt så köps ännu så länge bara 2 procent av livsmedlen via nätet. Det som avgör är kundernas beteenden, företagets vilja att investera och varornas karaktär. En viktig del i kundernas beteende är förstås demografin. Man antar att ju större andelen som är uppväxta med den digitala tekniken ("Digital Natives") är, desto snabbare går utvecklingen.

Idag är det i princip bokhandeln och elektronikhandeln där e-handeln dominerar enligt Svensk Handels sätt att se på det (den står för all tillväxt, vilket man menar är det som snabbt driver utvecklingen i denna riktning). I Svensk Handels framtidsutblick prognosticerar man i vilken ordning och när andra delar av handeln kommer att domineras av e-handeln. Närmast på tur menar man är byggvaror, kläder och mode, sport och fritid. Därefter följer möbler och heminredning, apoteksvaror och sist livsmedel. Men redan 2030 menar man att e-handel kommer stå för tillväxten även inom livsmedelshandeln och då förväntas utmaningarna för de fysiska butikerna (eller för de aktörer som inte bygger på e-handel) bli stora.

Handels omvandling påverkar den regionala strukturen på två sätt: både genom en förändring i sysselsättning och genom en förändring av serviceutbudet. Inom detaljhandeln räknar Svensk Handel med att antalet anställda minskar från 284 000 till någonstans mellan 243 000 och 265 000 redan år 2025. Antalet butiker förväntas under samma period minska från 57 000 till mellan 46 000 och 52 000. Vi talar alltså i det "värsta" scenariot om 15 procent färre anställda och om nästan 20 procent färre butiker på 7 år. Främst drabbas så kallade övriga butiker (dvs. butiker som inte ligger i köpcentra eller handelsområden), men även i köpcentra förväntas en minskning.

Vi kan anta att även Jämtland kommer att påverkas av denna utveckling. I synnerhet är risken betydande att vi får se en snabb minskning av antalet butiker och antalet anställda. Jämtlands butiksstruktur gör att minskningen kan komma att bli snabbare än för landet som helhet. Vi kan heller inte räkna med att de nya jobb som e-handeln skapar kommer att uppstå i Jämtland, även om e-handeln också skapar möjligheter för tillväxt i enskilda företag och enskilda orter. Samtidigt förändrar e-handeln förutsättningarna också för andra branscher genom att affärsmodeller omformas. Det blir t.ex. lättare för tillverkare att själva hitta direkt ut till kund via olika s.k. plattformar på nätet. Det gör att en tillverkare idag snabbt kan skapa sina egna globala försäljningskanaler där det tidigare krävdes stora investeringar i form av återförsäljarnätverk. Detta kan t.ex. gynna små tillverkare av

konsumentvaror, t.ex. inom de jämtländska sport- och fritidsföretagen eller för delar av den jämtländska livsmedelsindustrin (mathantverk).

Gränshandeln, dvs. norska besökares inköp i Sverige, har en relativt stor betydelse på enskilda orter i Jämtland. Totalt uppgår den norska handeln i Sverige till drygt 16 mdr per år. Merparten av handeln är riktad mot Strömstad och Charlottenberg. Ungefär 1 mdr NOK spenderas i svensk handel av norska medborgare bosatta i Tröndelag och vi kan anta att dessa pengar i hög grad fördelas på handeln i Åre, Östersund och Härjedalens kommuner. Även Strömsunds och Krokoms kommuner påverkas i viss utsträckning av gränshandeln (Statistisk Sentralbyrå). I Storlien i Åre kommun investeras just nu i en ny handelsplats, en investering som färdig förväntas uppgå till 400 MSEK. Hur gränshandeln kommer att påverkas av den övriga utvecklingen i handeln är svårt att säga, men antagligen kan vi förvänta oss att prisskillnaderna gentemot norsk internethandel kommer att vara stora även framöver. Norsk handel agerar dock för att utjämna prisskillnaderna mellan länderna.

En viktig bransch för Jämtlands län är besöksnäringen. Även här kommer digitaliseringen att få betydande konsekvenser. I vissa delar ligger dock utvecklingen där före den vi sett i detaljhandeln, men i andra avseenden kan stora förändringar förväntas framöver. Redan idag har bokningen av resor och logi i stort sett nästan helt flyttat över till internet. Plattformar gör researrangörerna onödiga, något som i huvudsak gynnat mindre aktörer. Vi kan förvänta att en sådan förändring fortsätter där fler tjänster, såsom incheckning, information, kringarrangemang mm också sköts digitalt. Även det gör det lättare för mindre aktörer att hålla en god service.

Besöksnäringen förväntas kanske i minst lika hög grad påverkas av klimattrenderna. En sådan påverkan kan förväntas ha två olika delar. För det första kan ett varmare klimat i sig påverka förutsättningarna för stora delar av besöksnäringen. Redan nu ser vi att de orter och anläggningar som är beroende av vinter, snö och kyla upplever utmaningar kopplade till allt varmare och kortare vintersäsonger. Behovet och utmaningarna med att säkra snötillgången i pister och spår växer. Kraven på att hitta alternativa aktiviteter, som fungerar och kan attrahera besökare såväl under snöfattiga vintrar som andra säsonger växer. Cykel, vandring, löpning och fiske är redan idag viktiga aktiviteter vid sidan om skidåkning och skoterkörning för många orter. Även kultur, nöjen och shopping tenderar att bli allt viktigare tillgångar för besöksnäringen.

För det andra påverkas besöksnäringen av dess egen påverkan på klimatet. En långsiktig hållbarhet inom näringen är idag en fråga om överlevnad också ur ett mer kortsiktigt kommersiellt perspektiv. Destinationerna behöver utveckla sin hållbarhet i alla avseenden, från hur man tar sig till och från dem, till utbudets innehåll och erbjudanden. En destination beroende av flyg och bil och utan ett ekologiskt tänkande kring mat och boende kommer i det omedelbara perspektivet få det svårare i konkurrensen. Om utvecklingen mot hållbara drivmedel för flyg och biltrafik förändras kan också detta förändras, men i det kortare perspektivet gynnar klimattrenden orter med tågförbindelser med sina viktigaste marknader.

Klimattrenden kan också innebära att fler svenskar väljer att semestra inom landet, såväl vinter som sommar. Jämtland har generellt ett bra läge för att

nås med idag hållbara transporter från de stora marknaderna i södra och mellersta Sverige. Inomregionalt är dock skillnaderna stora och enbart stråket Bräcke – Östersund – Åre har en god tillgång till tågförbindelser med de stora marknaderna. Ett utvecklingsarbete med klimatvänliga transporter pågår även för Vemdalen som destination.

3.2 BOENDEPREFERENSER

Vi noterade i inledningen att fler menar att människor idag i högre grad än tidigare väljer bostad och boendeort utifrån ett slags helhetsperspektiv. Där vi tidigare styrdes av tillgången till arbete är det idag fler och fler som har möjlighet att skapa sin egen försörjning, att arbeta på distans och/eller pendla över långa avstånd. Vi har oftare än tidigare specialiserade önskemål om vad mera än att arbeta som vi ska kunna göra där vi bor.

Som vi sett ovan så är den digitala utvecklingen en betydande drivkraft för att göra det möjligt för oss att i mycket större utsträckning än tidigare välja att bosätta oss var vi vill. Varken den lokala tillgängligheten till arbete eller service utgör idag samma restriktioner som för bara 5 – 10 år sen. Exakt vad detta betyder varierar från individ till individ.

För någon handlar det om att idag kunna välja att bo i jämtländsk glesbygd men ändå alltid kunna ha tillgång till samma utbud av kläder och skor som om jag bodde i storstad. För en annan handlar det om möjligheten att kunna bosätta sig några mil från jobbet, eftersom jag kan arbeta hemifrån 3 dagar i veckan. För en tredje är det möjligheten att kunna "träffa min läkare" via digitala medier som möjliggör för mig att bo kvar.

Allt detta har varit i princip möjligt under en tid nu. Men tekniken förbättras, tjänsterna blir fler, fler får tillgång till bredband med hög kapacitet, acceptansen för att utföra arbetet någon annanstans än "på jobbet" ökar för många yrken och så vidare. En ny generation fattar nya beslut. Mycket talar för att vi ännu inte sett den fulla effekten av att individernas boendepreferenser i högre grad kommer kunna styra var vi bor, och i mindre grad begränsas av fysiska avstånd. Samtidigt ska vi komma ihåg att våra preferenser hittills har handlat mycket om att bo tätare.

3.3 TRAFIKEN

Ett hett omdebatterat område är trafiken. Här driver både frågan om klimatet och digitaliseringen på i snabb takt. Klimatfrågan inverkar främst på vilka fordon vi väljer, hur fordonen ska drivas, vilka bränslen som ska dominera medan digitaliseringen i första hand påverkar effektiviteten i transportsystemen, främst genom utvecklingen av olika delningstjänster som kan antas öka utnyttjandegraden och sänka de fasta kostnaderna för transporter. Här finns också stora skillnader i förutsättningar mellan tätare och glesare befolkade områden.

En utgångspunkt för utvecklingen är målen om att den svenska transportsektorns utsläpp av koldioxid ska vara 0 år 2045 och ha minskat med 70 procent från 2010 år 2035. Detta förutsätter, menar de flesta bedömare, en snabb omställning mot elektrifiering av personbilsflottan och mot i första hand bibränslen för de tunga transporterna. Tekniken finns idag så det som främst påverkar utvecklingen är kostnader, styrmedel och i viss

mån planering och utbyggnadstakten för infrastrukturen. Sannolikt är en mix av olika klimatneutrala drivmedel fortsatt viktig på personbilssidan. Men vi ser nu en utveckling där andelen laddbara bilar ökar snabbt. I Norge väntas rena elbilar stå för mer än halva försäljningen av nya personbilar under 2019. Även i Sverige växer marknaden för rena elbilar nu mycket snabbt, då många nya modeller med längre räckvidd och lägre priser introduceras. Ett fortsatt prisfall på rena elbilar är enligt branschbedömare att vänta. Även det nuvarande bonus-malus-systemet driver på i riktning mot rena elbilar. En viktig fråga är förstås hur vi klarar att försörja en växande andel av fordonsflotta med el producerat på ett klimatneutralt och hållbart sätt.

Med nuvarande takt i omvandlingen kan vi redan om 10 – 20 år vara i ett läge då arbetsresor med moderna bilar inte längre ses som en klimatbelastning⁴. Elektrifieringen har också potential att sänka kostnaderna för bilresorna, åtminstone den rörliga delen. För ett län som Jämtlands innebär detta både en utmaning och en stor möjlighet. Å ena sidan innebär det sannolikt stora omställningskostnader och en potentiellt högre kostnad för dem som idag har bilar som använder bensin eller diesel. Å andra sidan möjliggör en övergång till elbilar att vi kan upprätthålla en klimatneutral pendling även i glesa strukturer och kanske till och med till en lägre rörlig kostnad än idag.

I debatten om trafiken nämns ofta utvecklingen av nya typer av mobilitet, som ett sätt att främja ett hållbart resande. I många svenska städer har de senaste åren t.ex. eldrivna sparkcyklar introducerats. Rätt utnyttjade är tanken att sådana fordon ska kunna ersätta resor med bil då tillgängligheten till exempelvis kollektivtrafiken skulle kunna öka genom en kombination av kollektiva färdmedel och sådana fordon. T.ex. skulle avstånden från tågstationer till slutmål spela mindre roll i valet av färdmedel.

Andra former av delningstjänster lyfts också fram som ett sätt att öka hållbarheten i resursanvändningen och att minska trängseln i gaturummet.

Vår bedömning är att den typen av teknisk utveckling sannolikt kommer att vara mindre betydelsefull i Jämtlands län än exempelvis i våra storstäder och storstadsregioner. Många av dessa typer av tjänster kräver en relativ täthet och har sina stora fördelar förknippade med att vara lösningar på olika typer av trängselproblem som inte finns i Jämtlands län.

Detta hindrar inte att mycket skulle kunna göras för att driva på enklare former av delningstjänster, t.ex. en utveckling av samåkningstjänster för inomregionala resor (t.ex. Skjutsgruppen).

3.4 PENDLINGEN

En nyckelfråga för den regionala strukturen ligger i skärningen mellan boende och arbete. Hur kommer de framtida lokala arbetsmarknaderna att se ut? Hur påverkas de av faktorer som arbetslivets digitalisering, utvecklingen av boendepreferenserna och av möjligheterna till ett klimatneutralt resande.

Erfarenheterna från snabbare och effektivare kommunikationer och digitalisering så här långt pekar i två riktningar: för det första att vi ”tar ut” en

⁴ De bilar som köps idag, och som drivs på fossila bränslen, kan förväntas rulla på vägarna i 10-20 år till.

del av vinsten genom att förstora våra individuella arbetsmarknader och för det andra att vi reser mindre fysiskt. Vi kan förvänta oss att dessa två trender stärks framöver.

Det betyder att vi kan förvänta oss att den långväga pendlingen ökar. I praktiken innebär det att vi kan förvänta oss att fler jämtlänningar arbetar i Stockholm, eller i andra mer centrala arbetsmarknader. Redan idag är det 1200 personer bosatta i Jämtland som har sitt arbetsställe i Stockholms län, och pendlingen har ökat med omkring 20 procent sedan tio år tillbaka. Långpendlingen har också andra mål, som Göteborg, Sundsvall, Trondheim och Umeå. Det finns också en viss pendling bland försvarsanställda till mer försvarspräglade orter på större avstånd, som Halmstad och Ronneby. En del av dessa veckopendlar, andra kan förväntas arbeta helt eller delvis på distans.

Vi bedömer att utvecklingen av de digitala kommunikationerna kommer att få till följd att andelen som arbetar på distans kommer att öka framöver. En del i denna ökning kommer kanske inte att synas som pendling, då flera i denna grupp kan tänkas arbeta i egna företag eller att arbetsgivare inrättar kontor på plats för att kunna anställa, behålla eller rekrytera kompetens. Framväxten av nya delade kontorslokaler i framför allt Östersund och Åre (t.ex. Norra station, Godmorgon Östersund och House Bee) kan ses som manifestationer av denna trend. Även i det inomregionala perspektivet kan vi se att denna utveckling förstärks. Fler får möjlighet att ha sina arbeten i exempelvis Östersund, utan att för den skull behöva vara på plats i Östersund.

Ur ett analysperspektiv påverkar detta också hur vi ska se på pendling. Pendlingsstatistik som tidigare i princip har kunnat omsättas i beräkningar av antalet resande i olika sträckor, måste framöver tolkas med större försiktighet. Och begreppet lokala arbetsmarknader blir allt mer diffust.

3.5 OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

Utbudet av offentlig och kommersiell service är en central del i varje strukturanalys. Samtidigt innebär den digitala tekniken att grundvillkoren för servicens lokalisering förändras totalt. Många tjänster försvinner helt från det fysiska rummet och flyttar helt ut på nätet (t.ex. betaltjänster eller skriftlig kommunikation och informationsflöden), för andra tjänster ändras produktionsvillkoren för utbudet så att exempelvis kostnadsbilden förändras (t.ex. genom att delar av en tjänst kan utföras på distans eller samordnas med en annan tjänst) och ibland förstärks behovet av andra fysiska tjänster som ett resultat av andra tjänster flyttar ut på nätet (t.ex. behovet av bredband och paketdistribution).

Det finns också andra förändringar som påverkar utbudet av service. Ett exempel skulle kunna vara övergången från förbränningsmotorer till eldrift av vår personbilsflotta. Detta förändrar villkoren för utbudet av drivmedel för förbränningsmotorer. Å ena sidan gör utvecklingen på sikt oss oberoende av den traditionella bensinstationen, när vi kan ladda elbilarna vid bostäder och arbetsplatser eller på någon av det växande antalet snabbaddare i länet. Å andra sidan riskerar den utvecklingen att snabba på nedläggningen av de traditionella bensinstationerna så att de som även om 5 – 10 år fortfarande

är beroende av bränsle till förbränningsmotorer kommer få ökade avstånd till dessa stationer.

När det gäller offentlig service menar vi att förutsättningarna för primärvården är de som sannolikt kommer att förändras mest. En del av tjänsterna har redan flyttat in i appar i våra mobiler, samtidigt som regionerna bygger ut tjänster där fysisk vård (som t.ex. provtagning på plats eller i mobila enheter) kan kombineras med digitala tjänster. Detta ökar möjligheterna att ha tillgång till primärvården på många olika platser, även i lands- och glesbygder. Det ökar också möjligheterna för delar av den specialiserade vården att komma ut i primärvårdens nätverk och kan bidra till att påverka relationerna mellan delar av primärvården och delar av specialistsjukvården.

Även skolorna påverkas av den digitala teknikens möjligheter. Man kan tänka sig att den digitala tekniken stärker mindre skolors möjligheter till överlevnad, när speciallärare, skolsköterskor och andra funktioner kan sköta en del av sina arbetsuppgifter på distans. Det stärker också den lilla skolans lärarkollegiums möjligheter till kollegial samverkan och vidareutbildning på ett sätt som gör den mindre skolans arbetsmiljö mer likvärdig större och mer centrala skolors.

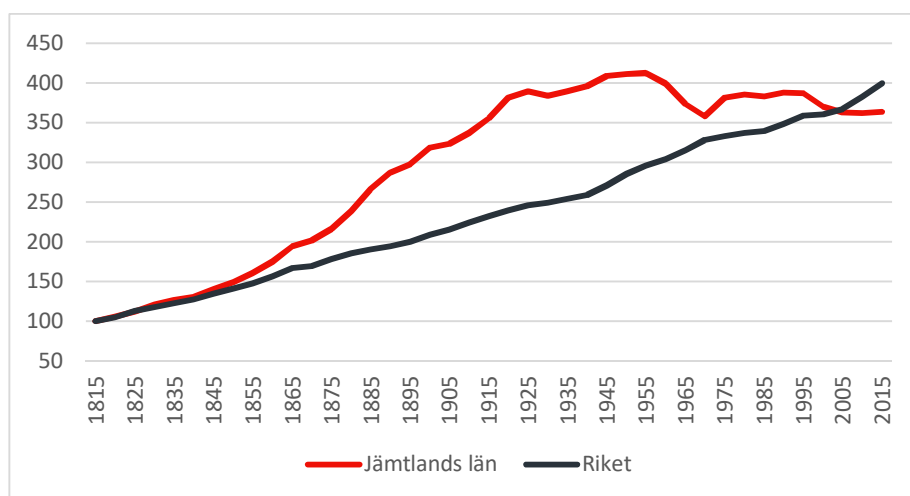
Samtidigt ser vi också att övergången till digitala tjänster riskerar att betyda att arbetstillfällena försvinner från ett län som Jämtlands. När tjänster som tillhandahålls av statliga myndigheter som Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan eller Kronofogdemyndigheten flyttar till nätet så innebär det en rationalisering och ibland också att arbetstillfällena flyttar.

Som illustrerades i diskussionen om arbetsmarknaderna ovan så kan vi förvänta oss både snabba och stora förändringar i utbudet av kommersiell service. Å ena sidan har redan näthandeln inneburit ett breddat utbud av varor och tjänster för de flesta i Jämtlands län, t.ex. vad gäller detaljhandel och sällanköpsvaror eller tjänster kopplade till bank, betalningsförmedling, bokning av resor, information och nöjen. Å andra sidan står vi med största sannolikhet inför en våg av nedläggningar av fysiska butiker i handelsområden, gallerior och i tätortskärnornas övriga lägen. Vår bedömning är att Jämtlands län är extra sårbart i många av dessa avseenden genom att butikerna redan initialt har små volymer och långa transporter jämfört med i många andra delar av landet.

Vi bedömer också att dagligvaruhandeln, som hittills inte påverkats av näthandeln i särskilt stor utsträckning, kan komma att påverkas påtagligt i det längre tidsperspektivet. Sannolikt kommer olika former av näthandel med dagligvaror att växa i de tätast befolkade delarna av länet – t.ex. i stråket längs E14 och i tätorter som Sveg och Strömsund. Att få en fungerande näthandel med dagligvaror i mer glesbefolkade delar av länet kommer dock sannolikt att kräva någon form av stödjande insatser – samordning av transporter, uppbyggnad av kylida utrymmen för utlämning av varor eller liknande. Utvecklingen innebär med stor sannolikhet ytterligare press på dagligvaruhandeln som den ser ut idag, i synnerhet på mindre platser som ligger på långt avstånd från större orter. Nya lösningar som automatiska butiker för dagligvaror har utvecklats och testats i några delar av landet och kan sannolikt bli viktiga för en fortsatt väl fungerande livsmedelsförsörjning i Jämtland.

4 DET ÖVERGRIPANDE REGIONALA PERSPEKTIVET

Jämtland Härjedalen är Sveriges tredje största län till ytan och näst minsta län sett till folkmängd. Länet ligger i mitt i Sverige – från Vemdalen är det ungefär lika till Trekröset som till Smygehuk fågelvägen – och korsas av transportstråk i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning. Området blev en del av Sverige i samband med freden i Brömsebro 1645 och bildades som län i början av 1800-talet då Jämtland och Härjedalen skildes från Gävleborgs och Västernorrlands län. Befolkningsmässigt hade länet en lång befolkningsmässig tillväxtperiod under hela 1800-talet och fram till mitten av 1900-talet (se figur 1). Därefter har länets totala befolkningstillväxt avstannat och krympt om vartannat, men de inomregionala skillnaderna är stora.



Figur 1: Befolkningsutveckling 1815-2015. Index 1815=100.

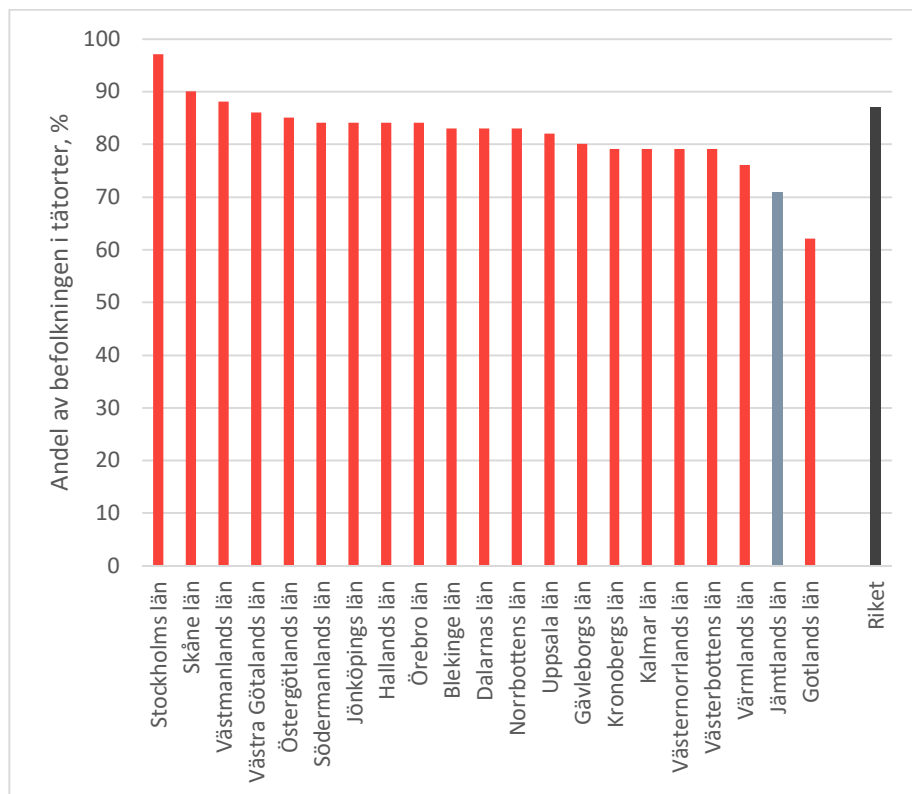
I följande avsnitt ges en övergripande bild av egenskaper och kännetecken som karakteriserar Jämtland Härjedalen. Syftet är att beskriva några karaktärsdrag som präglar länets geografiska strukturer och bidrar till att skapa olika utvecklingsförutsättningar i olika delar av länet. Avsnitten gör inte anspråk på att vara uttömmande och beskriva alla faktorer som har betydelse för länets regionala utveckling, men lyfter fram några centrala aspekter av länet och dess utvecklingsförutsättningar samt inomregionala variationer.



Figur 2: Orienteringskarta över Jämtland Härjedalen.

4.1 ORTSSTRUKTUREN: LANDSBYGDERNA, TÄTORTERNA OCH ÖSTERSUND

I Sverige som helhet bor 87% av befolkningen i tätorter⁵. Motsvarande siffra för Jämtlands län är 71% vilket gör länet till landets mest rurala län efter Gotland – se figur 3.



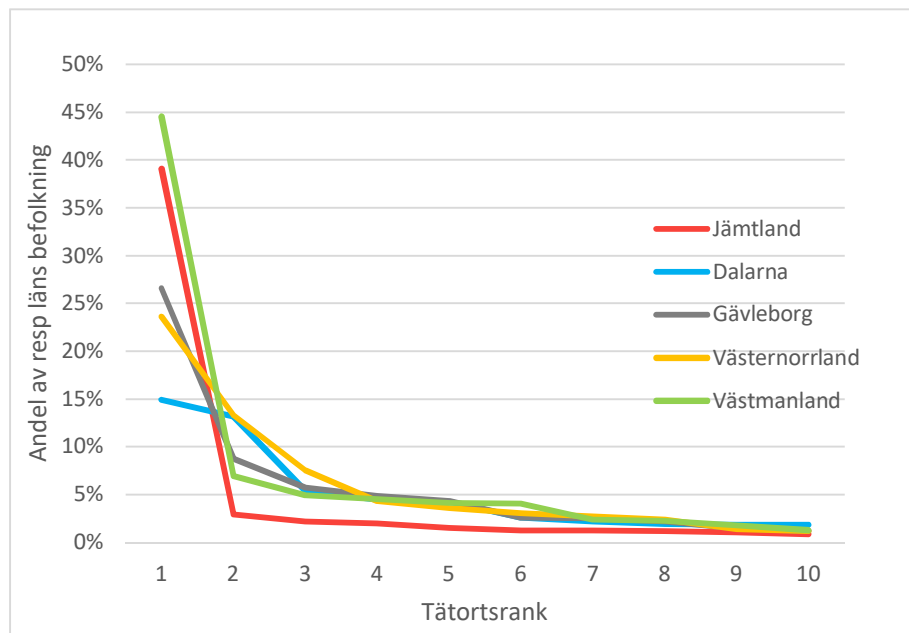
Figur 3: Tätortsgrad per län.

Med knappt 40% av länets befolkning bidrar Östersunds tätort till att Östersunds kommun höjer upp länsgenomsnittet till denna nivå, då alla kommuner utom Östersund har en betydligt lägre tätortsgrad än länsgenomsnittet. Bräcke, Ragunda och Bergs kommuner har alla en tätortsgrad på under 50%. I Bergs kommun återfinns den lägsta tätortsgraden, 39%, bland alla kommuner i hela landet.

Landsbygden står således för en relativt stor del av Jämtlands befolkning. Med undantag för Östersund är länets tätorter därtill förhållandevis små. 2015 hade 46 av 58 tätorter i länet en befolkning mellan på 200 och 1000 personer och ingen tätort utöver Östersund hade mer än 4000 invånare. Följaktligen är Östersunds tätort en mycket dominerande stad i länets geografiska struktur. Det framgår inte minst av nedanstående "rank-size" kurva (figur 4) som visar tätorternas andel av befolkning i ett urval län, där tätorterna är sorterade i storleksordning. Det första värdet i diagrammet

⁵ Tätorter definieras av SCB som områden med sammanhängande bebyggelse och en befolkning på minst 200 invånare. Det innebär att orter och byar med ett invånarantal nära 200 kan ändra status från år till år. Det innebär också att vissa platser och områden som i allmänhet betraktas som en sammanhängande ort kan definieras statistiskt som separata orter enligt SCB:s definition (t.ex. Hede/Norr-Hede, Västra och Östra Bispgården, Strömsund/Näsviken, mm). För att vara konsekvent har SCB:s definition använts genomgående i föreliggande rapport.

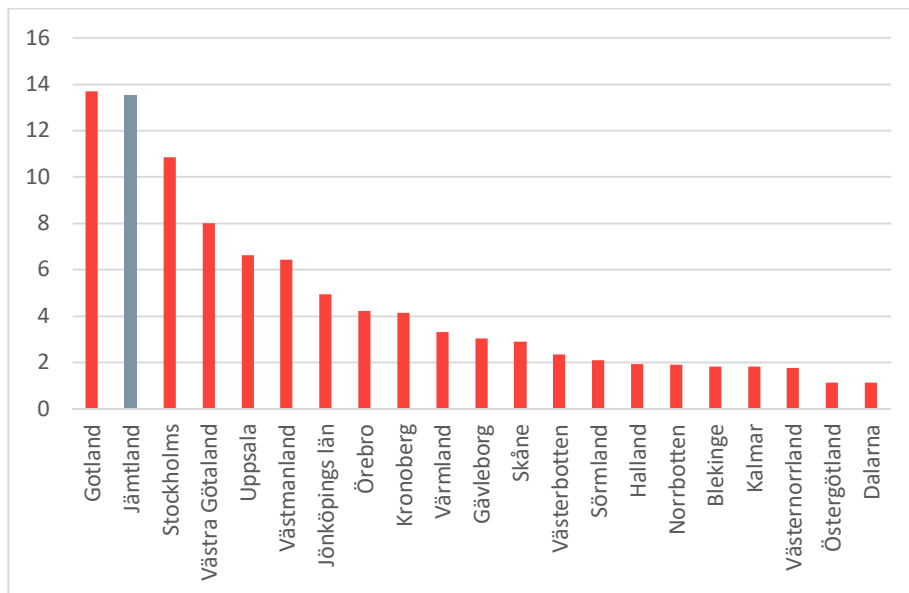
anger den största tätortens andel av befolkningen i respektive län, den andra punkten den näst största tätortens andel, osv. Om en kurva är plan betyder det att orterna i det länet är ungefär jämnstora. Kontrasten är en brant lutning mellan första och andra värdet vilket representerar en stor storleksskillnad mellan största och näst största tätorten.



Figur 4: Rank size för tätorterna i ett urval svenska län. Baserat på tätortsdata från SCB.

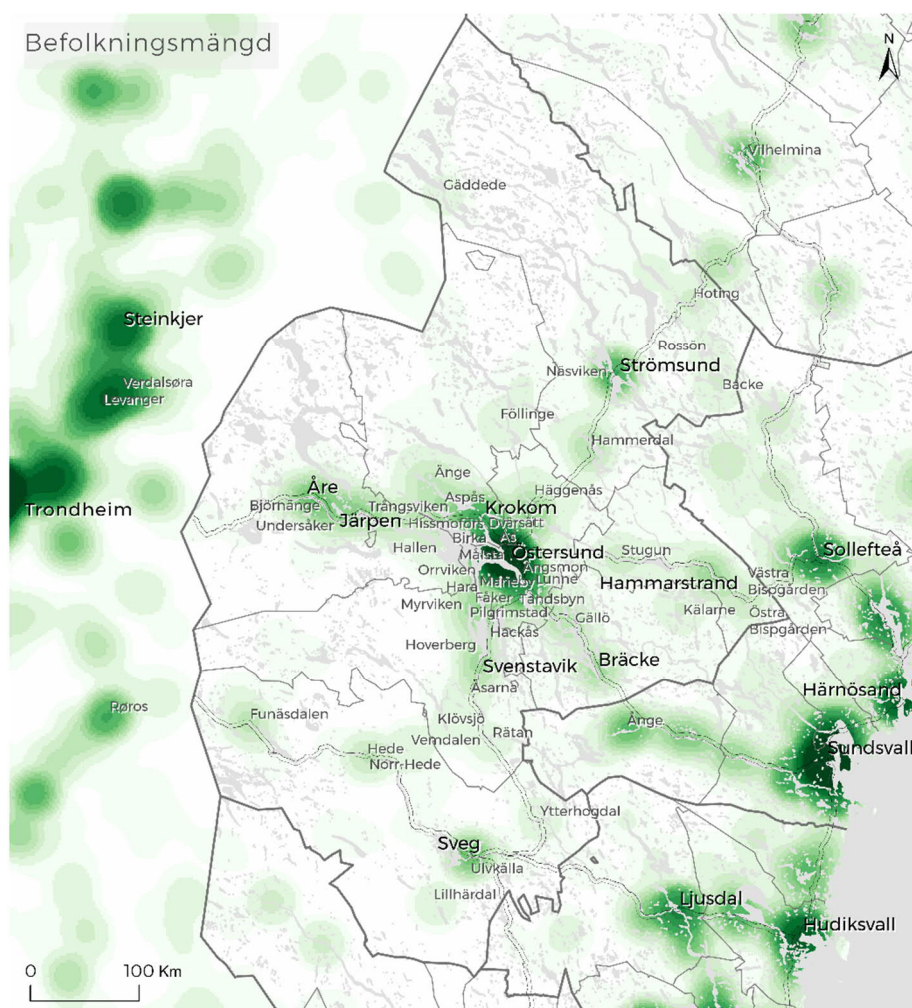
Den jämtländska kurvan utmärker sig för det första genom att börja högt och falla brant. Det speglar Östersunds höga andel av länets befolkning och att skillnaden mellan Östersund och Strömsund, som är länets näst största ort, är mycket stor. Det är ett mönster som liknar Västmanlands, där Västerås har en liknande dominans i Västmanlands ortstruktur, men skiljer sig kraftigt från ett län som Dalarna där flera orter är förhållandevis jämnstora och därför resulterar i en planare kurva som helhet. (Borlänge och Falun är ungefär lika stora och tredje orten Ludvika och därefter Mora och Avesta är även de förhållandevis stora). Men för det andra utmärker sig Jämtland även i jämförelse med ett län som Västmanland, som till skillnad från Jämtland har flera orter som är relativt stora för att vara just mindre orter (Köping, Sala, Fagersta, m.fl.).

För länet är således Östersund mycket dominerande i jämförelse med motsvarande förhållande i andra län. Östersunds tätort står för 39% av länets befolkning och nästan hälften (47%) av länets totala sysselsättning. Strömsunds tätort, som är länets näst största, är mindre än en trettondel så stor som Östersund – ett förhållande som endast har sin motsvarighet i Gotlands län. Inte ens Stockholms län har samma stora skillnad mellan största och näst största tätorten (figur 5).



Figur 5: Kvoten av folkmängden i största och näst största tätort i respektive län. Baserat på tätortsdata från SCB.

Bosättningsmönstren i Jämtland-Härjedalen kan således sägas kännetecknas av tre typer av strukturer: landsbygder, ett stort antal små tätorter och Östersund. På en karta över befolkningens geografiska fördelning i länet (figur 6) framträder dessa tre komponenter som en bild över Östersunds tydliga dominans, stora områden med gles befolkning samt mindre befolkningskoncentrationer.



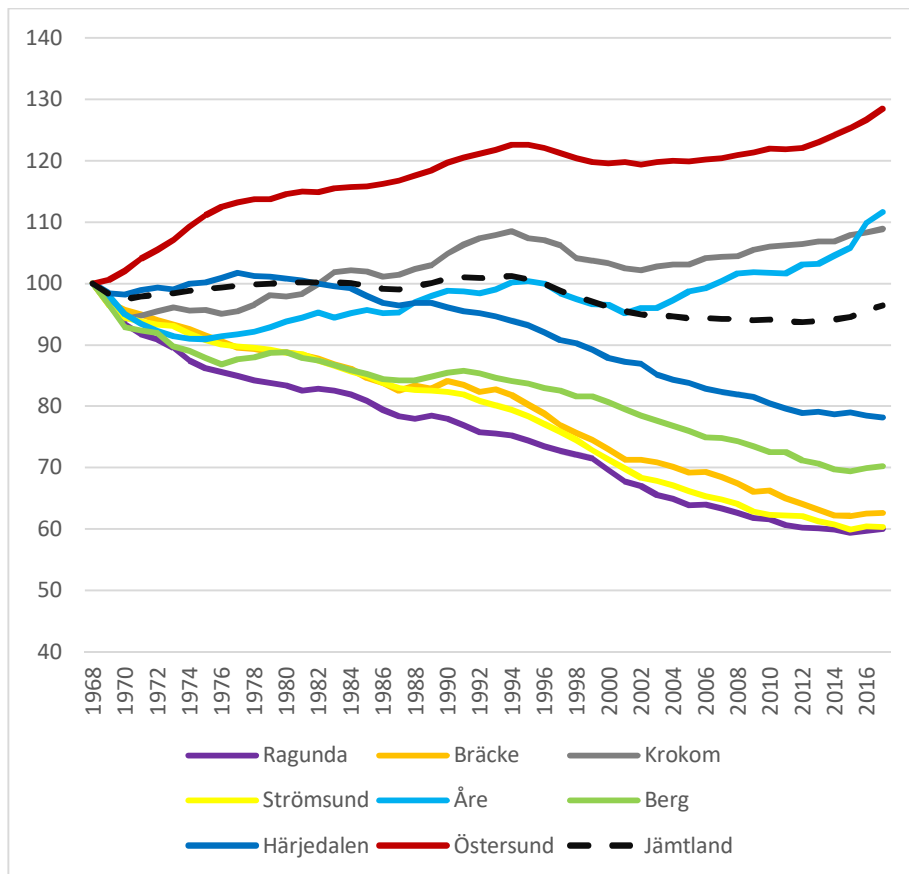
Figur 6: Bosättningsmönster i Jämtland Härjedalen med omland.

Dessa befolkningskoncentrationer sammanfaller ofta med de större transportstråk som korsar länet, framför allt det nord-sydliga E45-/Inlandsbanestråket (Sveg-Östersund-Strömsund) och de öst-västliga E14-/Mittbanestråket (Bräcke-Östersund-Åre/Storlien) samt 87-stråket (Bispgården/Hammarstrand-Östersund) – med Östersund i korsningen av dem. Att befolkningskoncentrationerna återfinns utmed transportstråken är ingen slump. Redan i slutet av 1800-talet styrdes Jämtlands befolkningstillväxt i hög grad av tillkomsten av "Norrländska tvärbanan" – järnvägen mellan Sundsvall och Trondheim, för att sedan under 1900-talets första decennier istället riktas om till Inlandsbanestråket i samband med att Inlandsbanan anlades⁶, om än inte lika påtagligt som i det öst-västliga stråket.

Framväxten av Östersund som länets självklara centrum har gått hand i hand med en generell urbaniseringsvåg under 1900-talet. Även under perioder då Jämtland som län har tappat befolkning har Östersundsområdet vuxit, i princip under hela det senaste seklet⁷ med undantag för vissa år, t ex åren mellan 1996 och 2002 – se figur 7.

⁶ Rolén (1990): Jämtlands och Härjedalens historia 1880-1980.

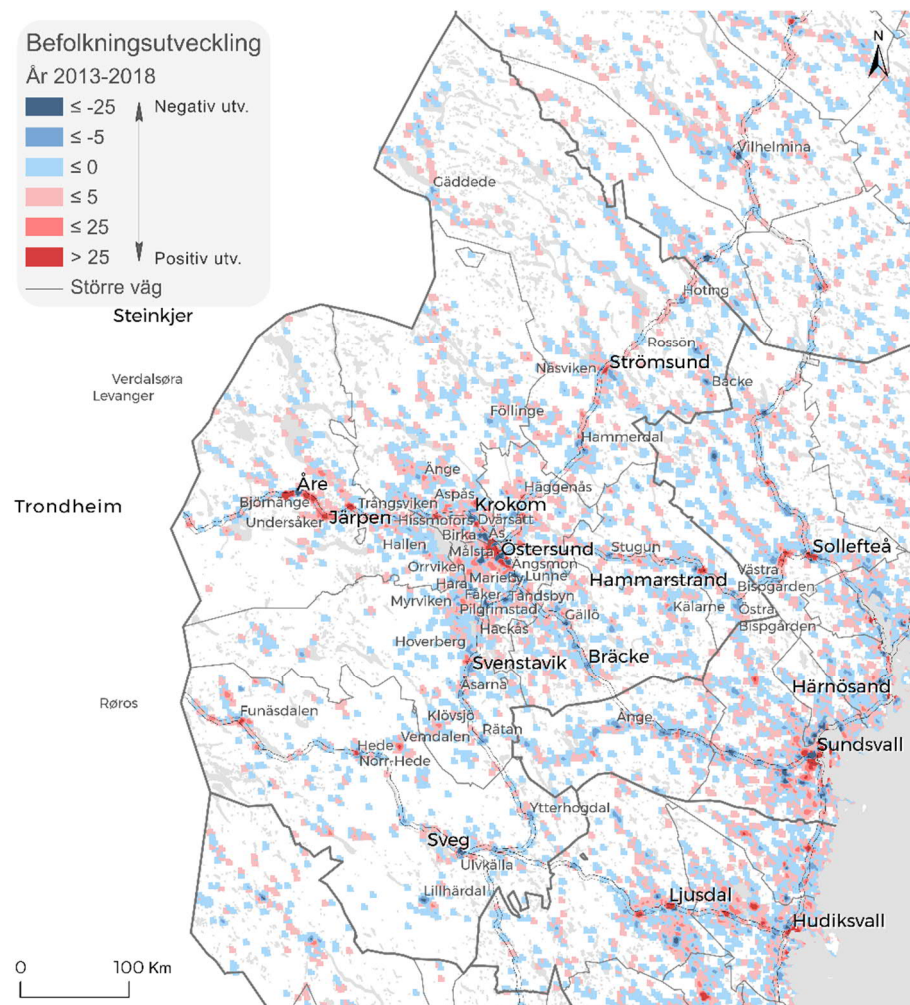
⁷ Rolén (1990)



Figur 7: Befolkningsutveckling i länets kommuner 1968-2017. Index 1968=100. Källa: SCB.

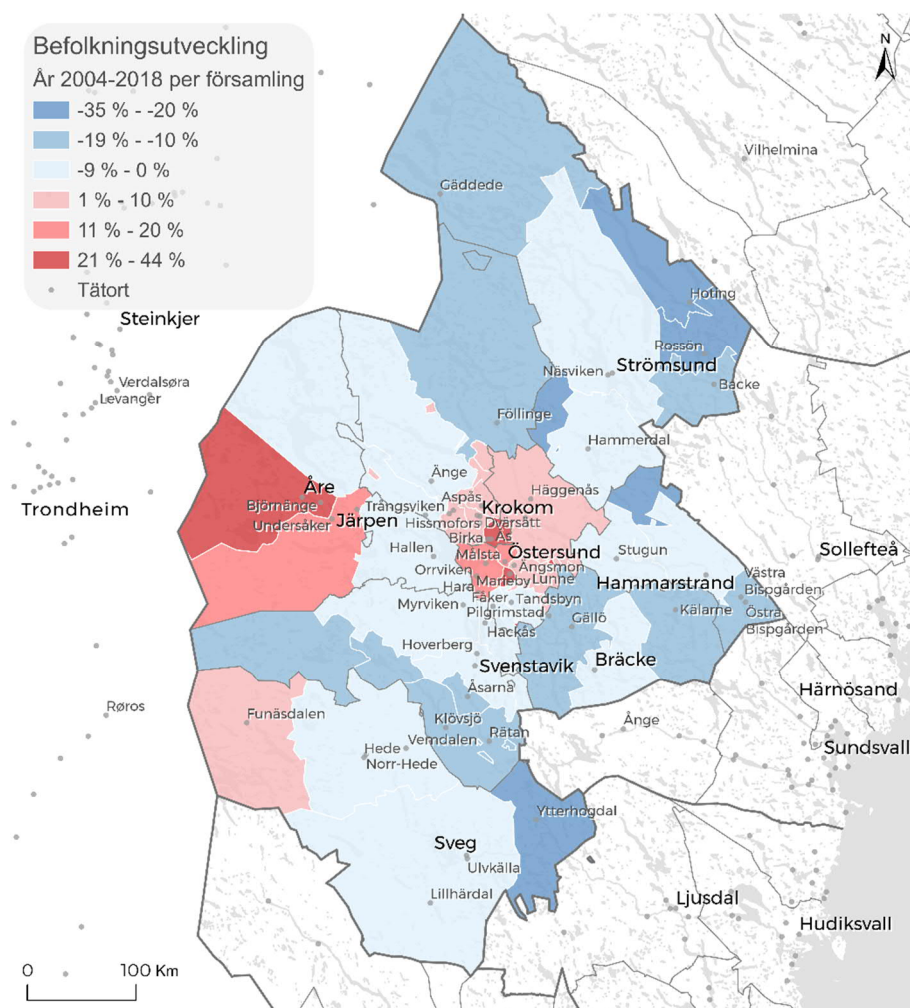
För de senaste åren är det möjligt att bryta ner befolkningsförändringarna på en betydligt mer detaljerad nivå. Av en sådan nedbrytning (se figur 8) framträder ett näst intill kalejdoskopiskt mönster med befolkningstillväxt och -minskning om vartannat över merparten av länets olika områden – både i tätorterna och på landsbygderna. På vissa håll är dock befolkningstillväxten tydligare än på andra. Det gäller inte minst i E14-stråket vid Åre-Undersåker, samt i Östersundsområdet, men även i ett antal centralorter som Svenstavik, Hammarstrand och Strömsund, samt i Vemdalen och Funäsfjällen. Det kan tilläggas att detta är en period då flyktinginvandringen till Sverige innebar en relativt stor utrikes inflyttning till flera kommuner i länet, vilket kan förklara delar av dessa mönster⁸.

⁸ Detaljerad data över var inom respektive kommun flyktinginvandringen har hamnat har inte funnits tillgängligt för detta uppdrag.



Figur 8: Befolkningsutveckling 2013-2018, baserat på rutnätsdata.

Något mer aggregerat kan man på församlingsnivå (figur 9) se lite mer långsiktiga inomregionala tendenser i befolkningsutvecklingen och konstatera att några av de mönster som framträder i den detaljerade kartan i figur 8 i hög grad är giltiga även över en något längre tidsperiod. Det är i och runt Östersund, i trakterna kring Åre, samt vid Funäsfjällen som länets befolkning framför allt har vuxit sedan början av 00-talet. I övriga delar har befolkningen minskat i högre grad än den ökat, även om det finns omfattande lokala variationer över hela länet.



Figur 9: Befolkningsutveckling 2004-2018, församlingsnivå.

Östersund har också under lång tid varit en dominerande inflyttningskommun gentemot de andra kommunerna i länet och är så än idag. Alla kommuner i länet har varierande flyttningsrelationer med andra delar av Sverige, men samtliga sju utanför Östersund har sin största nettoutflyttning till just Östersund. Östersund, å andra sidan, har sin största nettoutflyttning till andra större städer i Sverige⁹.

Förutom Östersund är det, som framgår av figur 7, Åre och Krokoms kommuner som har en befolkningstillväxt som håller i sig mer än några enstaka år. Nedbrutet på en lägre geografisk nivå framträder dock skillnader inom respektive kommun. Bland tätorterna har Åre och Undersåker störst relativa ökning sedan 2005 tillsammans med ett antal mindre orter i Östersunds närhet. Utöver ett antal tätorter i Östersunds, Åre och Krokoms kommuner är det framför allt tätorter i Bergs och Härjedalens kommuner som vuxit sedan 2005, samt centralorterna i Ragunda och Strömsunds kommuner och Hammerdal. På senare år (2015-2018) har den negativa befolkningsutvecklingen vänt upp, eller åtminstone avstannat, i ytterligare några mindre orter utanför Östersundsområdet och E14-stråket (t.ex. Gäddede, Backe, Sveg och Klövsjö).

Landsbygdernas befolkning har, i det lite längre tidsperspektivet (2005-2018), minskat relativt mycket i samtliga kommuner utom i Krokoms, men har

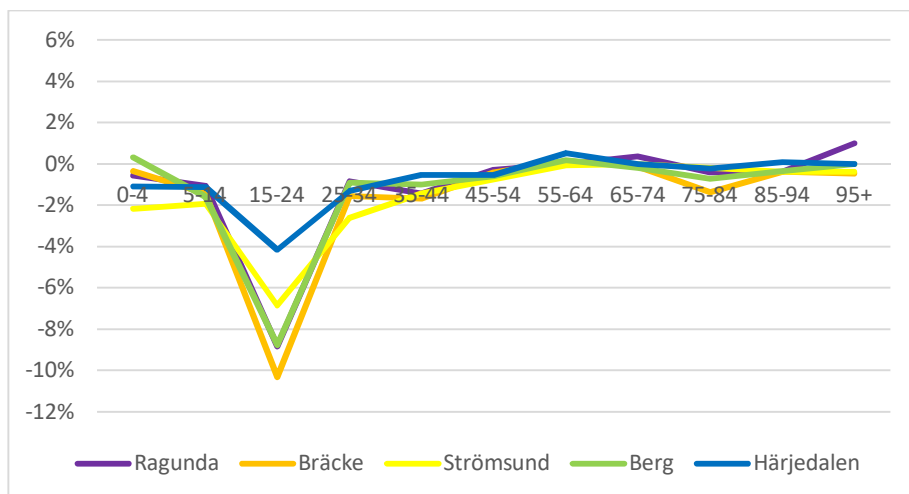
⁹ Avser summan av riktad inrikes flyttningsflöden under tioårsperioden 2009-2018.

liksom några av nämnda mindre orter stabiliserats under senare år. 2015-2018 har befolkningsutvecklingen på landsbygden varit positiv i Östersunds, Åre och Krokoms kommuner, i princip oförändrad i Bräcke, Strömsund, Berg och Härjedalen och negativ i Ragunda.

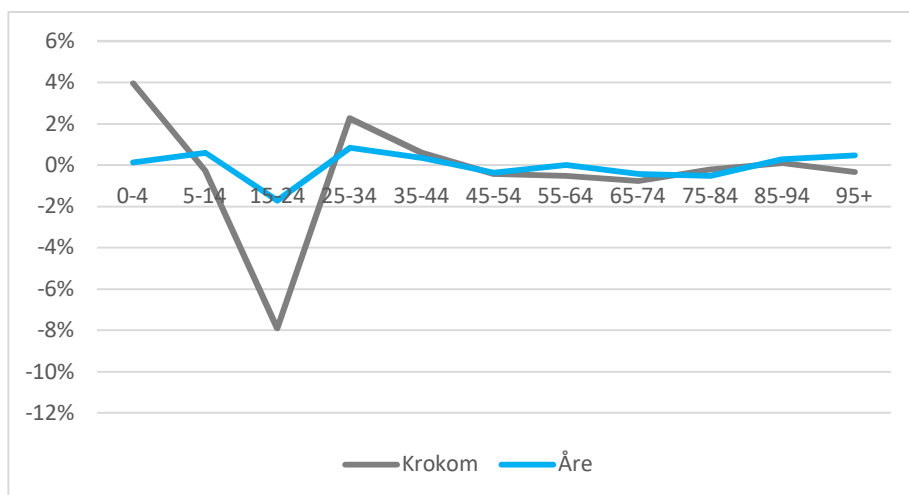
När det gäller flyttnettot inom Sverige, dvs inrikes flyttnettot, är det bara Östersund av länets kommuner som har ett positivt flyttnetto över en tioårsperiod. Fördelat på åldersgrupper uppvisar länets kommuner tre typer av mönster. Den ena typen representeras av Ragunda, Bräcke, Strömsund, Berg och Härjedalen (figur 10). Denna grupp av kommuner har ett påtagligt negativt flyttnetto för åldersgruppen 15-25 åringar. I övrigt ligger flyttnettot på minus, för att successivt närma sig 0 vid 55-64-årsåldern. Genomgående är den stora nettoutflyttningen av 15-25 åringar större bland kvinnor än män, men den avstannar också tidigare bland kvinnor än bland män, vars nettoutflyttning fortsätter högre upp i åldrarna.

Den andra typen representeras av Krokoms och Åre. Även för dessa kommuner dyker kurvan ner för gruppen 15-24 år, om än inte så mycket för Åre kommun (figur 11). Till skillnad från den förra gruppen kommuner är däremot flyttnettot för såväl de yngsta åldrarna som för 25-44-åringarna positivt. Barn och människor i familjebildande ålder flyttar således i högre grad till Krokoms och Åre medan dessa grupper i högre grad flyttar från de andra fem nämnda kommunerna.

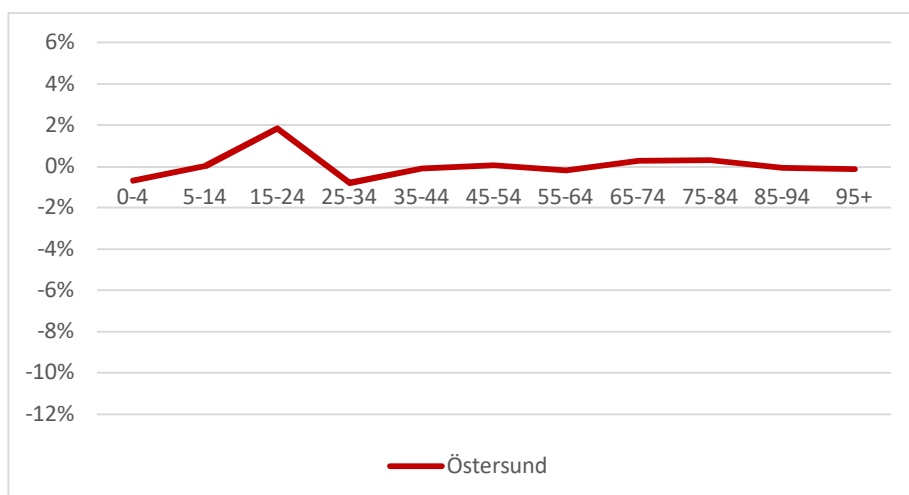
Det tredje mönstret står Östersund för (figur 12). Detta mönster står i stark kontrast till övriga kommuner, särskilt det mönster Krokoms och Åre uppvisar. I Östersund är flyttnettot positivt för gruppen 15-24, dvs studentåldrar där bl.a. Mittuniversitet med sina knappt 7000 studenter på campus i Östersund torde vara en viktig förklaring, men negativt i de familjebildande åldrarna samt för barn. Detsamma gäller gruppen 55-64-åringar, där den första kategorin kommuner hade sina mest positiva flyttnetton. I Östersund är nettoinflyttningen för 15-24-åringarna högre bland kvinnor än bland män.



Figur 10: Inrikes flyttnetto som andel av befolkningen per åldersgrupp för Ragunda, Bräcke, Strömsunds, bergs och Härjedalens kommuner. Genomsnitt för perioden 2009-2018.



Figur 11: Inrikes flyttnetto som andel av befolkningen per åldersgrupp för Krokoms och Åre kommuner. Genomsnitt för perioden 2009-2018.



Figur 12: Inrikes flyttnetto som andel av befolkningen per åldersgrupp för Östersunds kommun. Genomsnitt för perioden 2009-2018.

De största flyttströmmarna över kommungränsen går inom länet. Störst flöden går mellan Östersund och Krokom, med ett netto i riktning från Krokom till Östersund. Alla kommuner har sin största nettoutflyttning mot Östersund, medan Östersund har sin största nettoutflyttning mot Stockholm. Gemensamt för merparten av länets kommuner är att de har relativt stora flyttströmmar till och från Stockholm, Uppsala, Sundsvall och Umeå, även om tyngdpunkten varierar något mellan kommunerna.

4.2 DEN REGIONALA EKONOMIN – VAR PRODUCERAS DE EKONOMISKA VÄRDENA I JÄMTLAND HÄRJEDALEN?

Det finns flera faktorer som avgör arbetsmarknadernas utveckling. I princip avgörs det ekonomiska utfallet av dels hur omfattande sysselsättningen är, dels hur stora värden som produceras per sysselsatt. Storlek, branschstruktur och arbetskraftens sammansättning är exempel på faktorer som har betydelse i detta sammanhang.

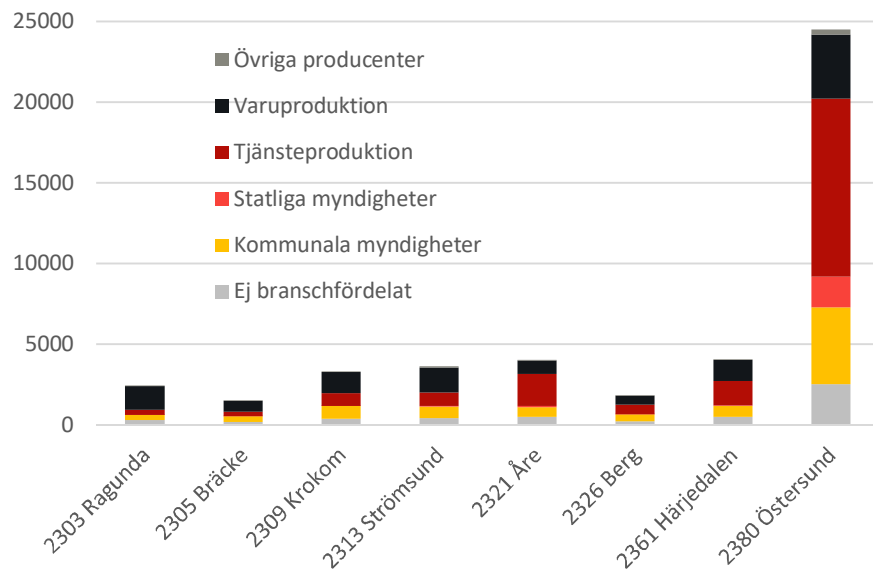
Generellt sett är förvärvsfrekvensen hög i länet. Endast Bräcke och Ragunda kommuner har en lägre förvärvsfrekvens i åldrarna 20-64 år än riket har och i flera kommuner ligger nivåerna flera procentenheter över riket (tabell 2). Bland Sveriges alla län har Jämtland den tredje högsta förvärvsfrekvensen efter Hallands och Jönköpings län. I sammanhanget kan det tilläggas att förvärvsfrekvensen inte enbart är en produkt av möjligheterna för befolkningen att få anställning.

I likhet med riket i stort är andelen sysselsatta högre bland män än bland kvinnor, men skillnaden mellan könen är generellt sett mindre i Jämtland, med i genomsnitt ca 1,4 procentenheter högre andel sysselsatta män än kvinnor. Ragunda är undantaget i detta avseende med en betydligt högre förvärvsfrekvens bland män än kvinnor.

Tabell 2: Andel förvärvsarbetande i åldrarna 20-64 år 2017.

Kommun	män	kvinnor	totalt
Ragunda	81%	76%	79%
Bräcke	79%	78%	78%
Krokom	86%	85%	86%
Strömsund	81%	80%	80%
Åre	84%	83%	83%
Berg	82%	81%	82%
Härjedalen	83%	83%	83%
Östersund	83%	81%	82%
Jämtlands län	83%	81%	82%
Riket	80%	78%	79%

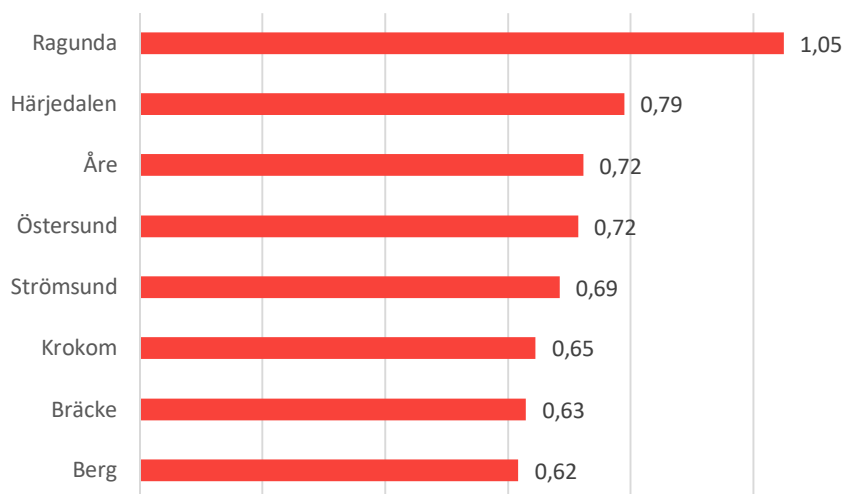
Men även produktiviteten har stor betydelse för arbetsmarknadernas utveckling. Produktivitet kan mätas i förädlingsvärde eller som bruttoregionprodukt (BRP). BRP är mått på regionens ekonomiska välstånd och mäter det ekonomiska utfallet i förhållande till arbetsinsatsen. Något förenklat innebär en högre produktivitet att resurserna används mer effektivt. En stor del av den långsiktiga produktivitetstillväxten i Sveriges arbetsmarknader (BRP per capita) har berott på ökad produktivitet snarare än en ökning av den genomsnittliga arbetsinsatsen.



Figur 13: BRP per kommun och sektor 2016 (mkr).

Figur 13 visar det ekonomiska värdet av de varor och tjänster som produceras i Jämtland Härjedalen. Figuren visar att Östersund har stor betydelse för den regionala ekonomin, både i absoluta och relativa termer. Östersunds andel av regionens totala BRP har vuxit från 49 procent år 2009, till 55 procent år 2016. Nära 80 procent av regionens BRP-tillväxt under samma period har skett i Östersund. I detta perspektiv framstår Östersunds ekonomiska betydelse för Jämtland Härjedalen som betydande.

Om man istället mäter de värden som varje sysselsatt skapar framträder ett delvis annorlunda mönster (figur 14). Produktiviteten i Ragunda är exempelvis betydligt högre än i Östersund. En del av förklaringen ligger i att näringslivet i Ragunda karaktäriseras av en förhållandevis stor andel sysselsatta inom varuproducerande näringar (där exempelvis energiproduktion ingår), och att dessa näringar (liksom i övriga Sverige) blivit allt mindre arbetskraftsintensiva. Däremot sjunker produktivitetstrenden för Ragunda. År 2010 producerade varje sysselsatt i Ragunda ett värde om ca 1,7 mkr. År 2016 hade detta värde minskat till drygt 1 mkr. Övriga kommuner har under samma period haft en positiv utveckling av förädlingsvärdet, och särskilt Östersund och Bräcke uppvisar en stark utveckling sedan 2009 (+22 procent).



Figur 14: BRP/sysselsatt 2016 (mkr).

4.3 DET REGIONALA NÄRINGSLIVET – NÅGRA SÄRDRAG

4.3.1 Skogs- och träindustrin

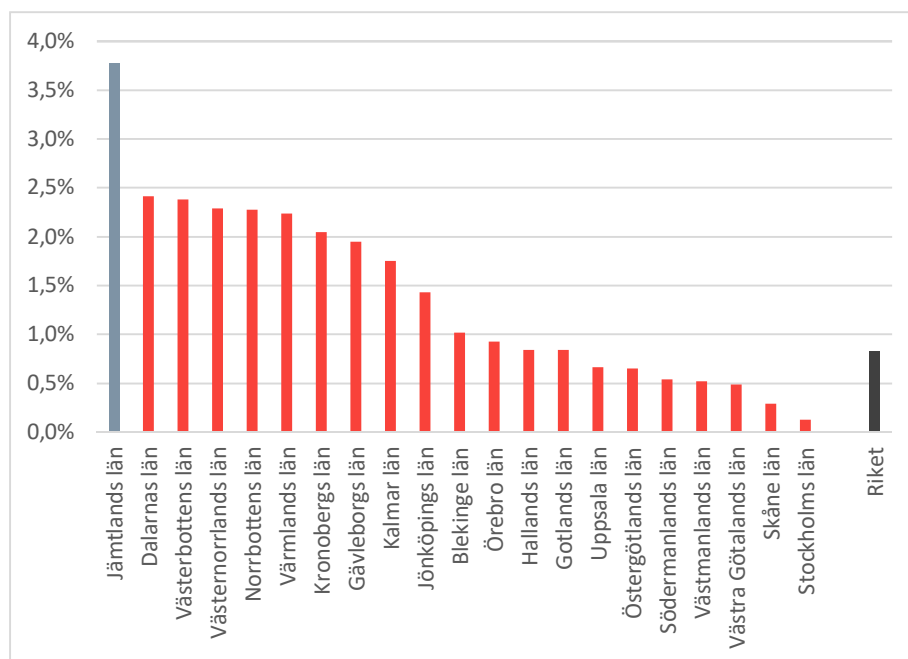
Som ett av landets mest rurala län är de primära näringarna en viktig del av näringslivsstrukturen. I jämförelse med riket som helhet är jordbrukssektorn relativt stor i Jämtland, men storstädernas påverkan på riksgenomsnittet förvränger bilden av sektorn i Sverige och om storstadslänen exkluderas från denna jämförelse är avvikelserna från genomsnittet för andra län inte särskilt stora. Flera län har högre andel sysselsatta inom jordbruket än vad Jämtland har – i vissa fall betydligt högre (exempelvis Kalmar, Halland och Gotland). 95% av länets totala areal utgörs av renbetesmark¹⁰ men med undantag för det är åker- och betesmarkens andel av länets totala landareal i genomsnitt endast en sjundedel av motsvarande andel för riket som helhet. Däremot utmärker sig Jämtland inom skogsbruket, något som bland annat är av central betydelse för transportsystemet i regionen. 71% av länets yta är täckt av skog (i Ragunda och Bräcke kommuner är denna andel ca 90%)¹¹ och andelen sysselsatta inom skogsbruk i Jämtlands län är 4,5 gånger högre än i riket som helhet. Även i jämförelse med riket exklusive storstadslänen är denna specialiseringskvot¹² hög – 2,5. Med 3,8% av sysselsättningen inom skogsbruket är Jämtland det län med i särklass störst skogsnäring i förhållande till total sysselsättning – se figur 15. Skogsnäringen är en relativt stor bransch i samtliga länets kommuner – över 5% av sysselsättningen i alla

¹⁰ SCB (2019): Markanvändningen i Sverige. Tre fjärdedelar är vinterbetesmark och resten åretruntmark. (Inklusive vattendrag).

¹¹ Markanvändningen i Sverige, hektar efter region, och markanvändningsklass 2015.

¹² Specialiseringskvot är ett specifikt mått på det vidare begreppet specialiseringsgrad, dvs en beskrivning av hur specialiserad en region är inom en viss bransch. Specialiseringskvoten anger kvoten av regionens andel sysselsatta i den aktuella branschen och rikets (eller annat jämförelseobjekts) motsvarande andel. En specialiseringskvot över 1 innebär att den aktuella branschen är "överrepresenterad" (relativt stor) i regionen, och en kvot under 1 att den är underrepresenterad (relativt liten) i regionen.

kommuner (8-9% i Ragunda och Bräcke) utom Åre och Östersund som ligger strax över 2%.



Figur 15: Skogsbrukets andel av sysselsättningen (2017).

Det ska tilläggas att SCB:s sysselsättningsstatistik inte ger en uttömmande bild av skogsbruket, som är en bransch med "lager på lager av entreprenad"¹³ där lokaliseringen av den faktiska arbetsinsatsen är svår att kartlägga statistiskt. Enligt Skogsstyrelsens statistik över årsarbetskrafter inom skogsbruket utförs ca hälften av alla årsverken inom skogsbruket av entreprenörer – en andel som vuxit över tid. Under den senaste 20-årsperioden har entreprenörsföretagens andel av de totala antalen årsverken nästan fördubblats¹⁴. Men Jämtlands roll som skogsbrukets mest dominerande län avspeglas inte bara i sysselsättningsstatistiken. Volymen avverkad skog är tredje högst i landet (2016) efter Västernorrland och Västra Götaland men i relation till antal årsverken ligger Jämtland i topp. Produktiviteten inom skogsbruket i Jämtland är således högre än i andra län. Detsamma gäller avverkningsvolym per capita, där antalet kubikmeter avverkad skog per invånare är 67% högre i Jämtland än i Västernorrland som ligger på andra plats¹⁵.

Skogsnäringsen har utgjort en central del av Jämtlands näringsstruktur under lång tid. Medan industrialisering tog fart runt om i Sverige under 1800-talet köptes stora delar av den jämtländska skogen upp av skogsbolag utanför

¹³ Formulering av en deltagare i uppdragets arbetsgrupp.

¹⁴ Skogsstyrelsen (2017): Sysselsättning i skogsbruket 2017. I Riket utförs 54% av alla årsverken inom skogsbruket av entreprenörer – en andel som stadigt ökar med någon eller några procentenheter varje år. I Jämtland motsvarande siffra i intervallet 48-69% under de senaste åren. Siffrorna, som är enkätbaserade, återger årsverken i de län där arbetet faktiskt utförs, och alltså inte enbart där entreprenörernas fasta arbetsställen är belägna.

¹⁵ Skogsstyrelsen. Bruttoavverkning (1000 m³sk) efter region och ägarkategori. År (3-årsmedeltal) 1996-2016 Prel.

länet. Detta har framhållits som en faktor som motverkat framväxten av en konkurrenskraftig lokal förädlingsindustri och har gjort att Jämtland vid denna tid har liknats vid en råvarubas till kustbygden. Fortfarande vid mitten av 1900-talet hade Jämtland en svag industriell utveckling och trävaruindustrin dominerades av små snickerifabriker och lokala sågverk¹⁶. Kopplat till skogsindustrin fanns dock även några massafabriker. Idag är andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin i Jämtland ca 7% – hälften av genomsnittet för riket exklusive storstadslänen¹⁷. Bara Strömsund och Ragunda ligger över detta genomsnitt – se tabell 3.

Tabell 3: Tillverkningsindustrins andel av sysselsättningen (2017).

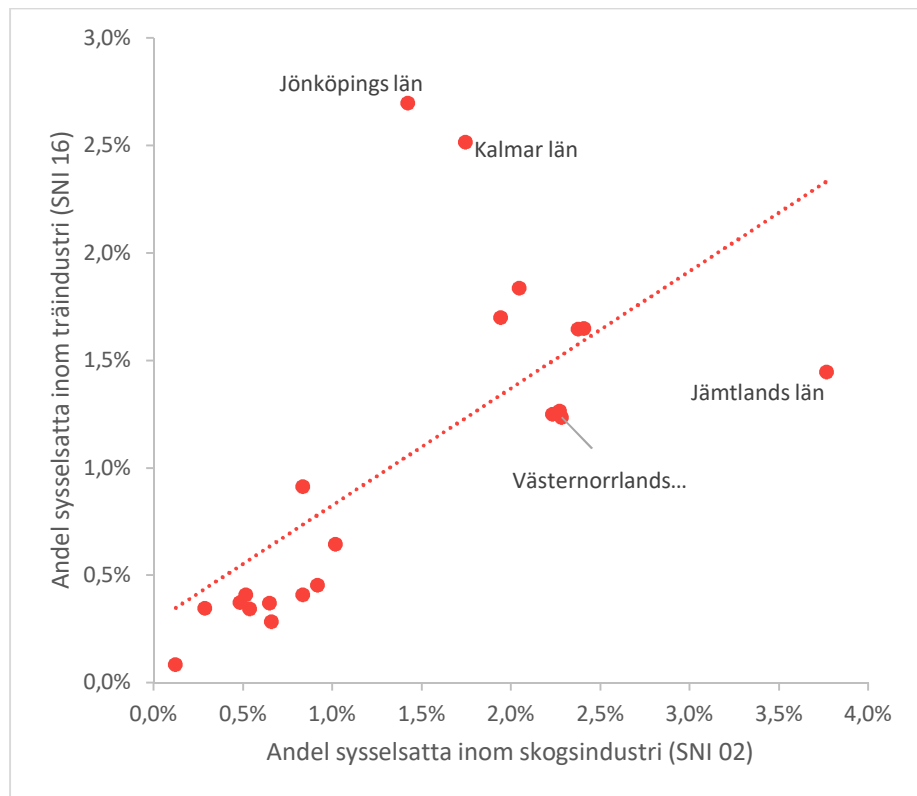
Kommun	Andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin
Ragunda	15%
Bräcke	13%
Krokom	11%
Strömsund	17%
Åre	6%
Berg	5%
Härjedalen	6%
Östersund	4%
Jämtland	7%
Riket	11%
Riket utom storstadslänen	14%

Inom tillverkningsindustrin är det framför allt inom träindustrin som Jämtland utmärker sig som län, med relativt stor sysselsättning i framför allt Bräcke och Strömsund men även Ragunda, Krokom och Berg. Men av de stora volymer skog som avverkas i länet sker 75% av timrets vidareförädling utanför länet¹⁸. I jämförelse med andra län i Sverige kännetecknas Jämtland således fortfarande mer av träråvaran än förädlingen av den – se figur 16.

¹⁶ Rolén (1990)

¹⁷ Förvärvsarbetande 16+ år (dagbefolkning) efter bransch (5-siffrig SNI2007) efter Bransch, tid och region. SNI 10-33.

¹⁸ Region Jämtland Härjedalen (2018): Länstransportplan för Jämtlands län 2018-2029.



Figur 16: Sysselsättning inom träindustri och skogsindustri i Sveriges län (2017).

Skogsbruket är en mycket mansdominerad bransch. I Jämtlands län är 79% av de sysselsatta inom skogsbruk män. För riket är motsvarande siffror snarlika, om än något jämnare. Skogsstyrelsen, som producerar egen statistik för branschen, framhåller att någon fullständig statistik över sysselsättningen inom skogsbruk inte finns att tillgå då data saknas för det småskaliga skogsbruket. Men av de siffror Skogsstyrelsen publicerat för sysselsättningen inom det storskaliga skogsbruket framgår att 85% av de sysselsatta är män, dvs en högre andel än i SCB:s statistik men fortfarande samma övergripande mönster. Skogsbruk är samtidigt en näring med stora säsongsvariationer och än tydligare blir skillnaden mellan män och kvinnor inom skogsbruket när dessa säsongsvariationer beaktas. Enligt Skogsstyrelsens uppgifter om det storskaliga skogsbruket utgör män 95% av de tillsvidareanställda, och kvinnor alltså endast 5%.

4.3.2 Energisektorn

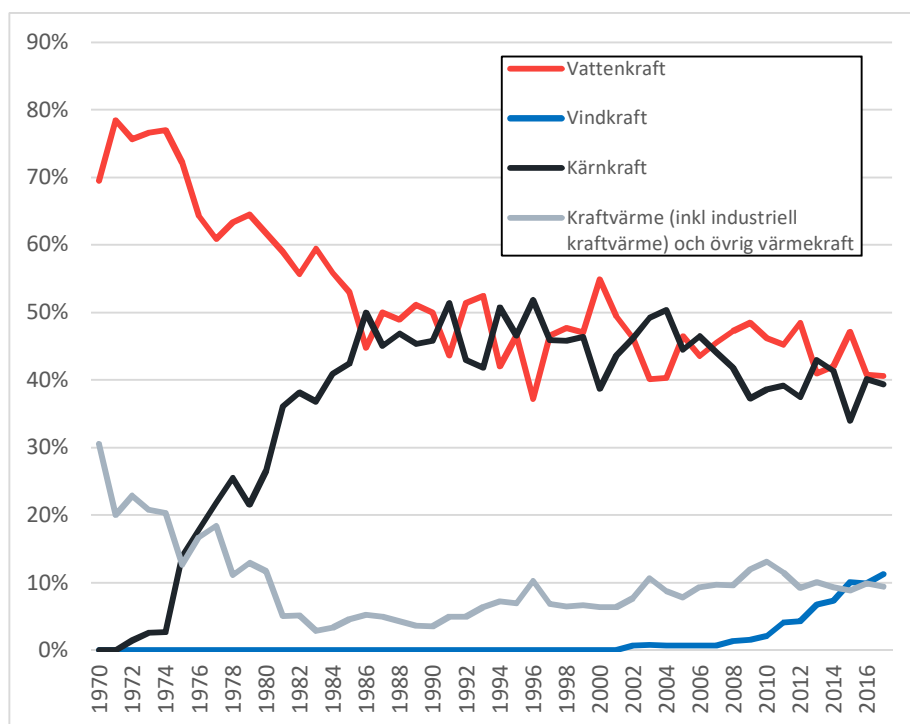
Jämtlands län, vars befolkning utgör 1,3% av Sveriges invånarantal, står för knappt 10% av all elproduktion i landet¹⁹. 87% av denna el kommer från vattenkraften. Efterkrigstidens snabba industriella utveckling skapade en hög efterfrågan på el i hela landet vilket medförde omfattande investeringar i vattenkraftsanläggningar i flera län, inklusive Jämtland-Härjedalen där kraftverk byggdes i såväl Indalsälven, Ljusnan, Ljungan och Faxälven²⁰. I takt med kärnkraftens intåg och växande protester mot intrången i de naturmiljöer som vattenkraftverken anlades i mattades utbyggnadstakten av

¹⁹ SCB: Elproduktion och bränsleanvändning (MWh) efter region, produktionsätt, bränsletyp och år

²⁰ Rolén (1990)

på 60- och 70-talet och på riksnivå har vattenkraftens andel av elproduktionen planat ut. Sen mitten av 1980-talet har vattenkraftens andel av landets totala elproduktion legat mellan 40 och 50% – ungefär samma nivå som kärnkraften under samma period²¹ (figur 17). I Jämtland utgör vattenkraften alltjämt en viktig komponent i såväl länets ekonomiska struktur som landskapsbild. Enligt vattenkraft.info finns det idag 70 vattenkraftverk i länet, varav en knapp tredjedel i Indalsälven. Det är framför allt Ragunda kommun som dominerar vattenkraftproduktionen i länet. Där produceras hälften av länets vattenkraftsel vilket motsvarar 10% av hela Sveriges elproduktion från vattenkraft²².

Sedan millennieskiftet har samtidigt vindkraften kommit att utgöra en allt större andel av den svenska elproduktionen – se figur 17 – en utveckling som varit särskilt påtaglig i Norrland. Under perioden 2008-2018 har Norrlandslänens andel av den totala vindkraftsproduktionen i Sverige ökat kraftigt. Över hälften av landets vindkraftsel produceras idag från Dalarna och norrut. För tio år sedan var motsvarande andel 15%. Jämtlands län stod 2018 för ca 10% av landets totala vindkraftsproduktion jämfört med endast 3% tio år tidigare²³. Under denna tioårsperiod har stora investeringar i vindkraft gjorts i merparten av länets kommuner och antalet vindkraftverk i Jämtland har ökat nästan tiofaldigt, från 27 st 2008 till 254 st 2018. Med pågående utbyggnad kommer ytterligare 200 vindkraftverk vara färdigställda inom några år. 2018 stod Strömsunds kommun för en knapp tredjedel av länets vindkraftsproduktion och Härjedalen för en femtedel²⁴.



Figur 17: Olika kraftslags andel av elproduktionen i Sverige 1970-2017.

²¹ Energimyndigheten: Elproduktion (nettoproduktion) per kraftslag fr.o.m. 1970.

²² SCB: Elproduktion och bränsleanvändning (MWh) efter region, produktionsätt, bränsletyp och år.

²³ Energimyndigheten: Antal verk, installerad effekt och vindkraftproduktion per län, 2003-

²⁴ Energimyndigheten: Antal verk och installerad effekt per kommun, 2003-

Ur ett nationellt perspektiv är således den jämtländska energiproduktionen av stor vikt. Däremot har inte kraftverken alltid gett motsvarande stora effekter på de lokala arbetsmarknaderna. Själva bygget av anläggningarna genererar en ansevärd ökning av sysselsättningen men sysselsättningseffekterna av driften och underhållet av dem är betydligt lägre, och även om företagen sysselsätter personal har merparten av länets arbetsställen inom branschen 0 anställda²⁵. De många vattenkraftverksbyggena under efterkrigstidens första decennier sysselsatte såväl lokalbefolkningen som en "vattenrallarkår" som flyttade från projekt till projekt, men när anläggningarna var färdiga reducerades behovet av arbetskraft²⁶.

Studier av vindkraftsetableringar visar relativt stora variationer i antal årsarbeten som genereras under anläggningsfasen, från någon enstaka per verk till över tio, och upp till ca 0,5 årsarbeten per verk (per år) i driftsfasen under en period på 20 – 25 år²⁷. Studierna visar samtidigt att det finns osäkerheter i hur stora multiplikatoreffekterna är, dvs omfattningen på de indirekta sysselsättningseffekterna, men indikerar att de ligger i närheten av 20-25%. I Jämtland, med drygt 250 verk 2018 och ytterligare några hundra inom ett par år, skulle det motsvara drygt 100 arbetstillfällen under driftsfasen 2018 och ytterligare ca 100 om några år med den utbyggnad som sker²⁸. I en rapport om vindkraftens påverkan på samhällsekonomin och näringslivet i Strömsunds kommun görs bedömningen att det kommer krävas ca 115 årsanställningar per år inklusive kringeffekter för att sköta 308 vindkraftverk i kommunen och dess gränstrakter när Åskälens vindkraftspark är utbyggd 2020²⁹.

Följaktligen är antalet sysselsatta inom energiproduktion hittills relativt begränsat i Jämtland – knappt 1% av länets sysselsatta dagbefolkning 2017³⁰, även om dessa verksamheter även ger upphov till indirekta sysselsättningseffekter i andra branscher, inte minst restaurang- och hotellbranschen. I flera kommuner i länet är branschens specialiseringskvot relativt hög, men endast i Ragunda kommun står branschen för mer än en 1% av sysselsättningen (se tabell 4). Utbyggnadstakten av vindkraften i länet är dock, som sagt, hög.

²⁵ Antal arbetsställen efter Bransch, region, tid och ant anställda. SNI 35110.

²⁶ Rolén (1990)

²⁷ Persson & Fernqvist (2016)

²⁸ När det gäller vindkraften förväntas dock möjligheterna med repowering av befintliga vindkraftverk kunna generera ett stort antal arbetstillfällen i takt efterhand som dagens verk når sin tekniska livslängd. (Vindkraftcentrum 2018: Fördjupad studie Drift och underhåll)

²⁹ Vindkraftcentrum (2019): Vindkraftens påverkan på samhällsekonomin och näringslivet i Strömsunds kommun.

³⁰ SCB: Förvärvsarbetande 16+ år (dagbefolkning) efter bransch (5-siffrig SNI2007), tid och region. SNI 35110.

Tabell 4: Sysselsättningen inom energiproduktion (2017).

Kommun	Andel av sysselsättningen	Specialiseringskvot (relativt riket utom storstadslänen)
Ragunda	2,6%	7,9
Bräcke	0,2%	0,7
Krokom	0,3%	0,9
Strömsund	0,7%	2,0
Åre	0,3%	1,0
Berg	0,4%	1,3
Härjedalen	0,6%	1,9
Östersund	0,9%	2,6
Jämtlands län	0,8%	2,3

Energiförsörjning är således en bransch av stor betydelse för Sverige utanför länet, och där specialiseringskvoten är relativt hög i flera av länets kommuner – i synnerhet i Ragunda – men där antalet sysselsatta är relativt litet. Den omfattande utbyggnaden av vindkraften i länet medför dock en betydande ekonomisk aktivitet i regionen under själva anläggningsfasen i synnerhet.

I likhet med skogsbruket är energisektorn mycket mansdominerad. Andelen kvinnor inom branschen ligger på ungefär samma nivå i de två branscherna – omkring en femtedel i Jämtland som län. Denna nivå höjs upp något av att andelen är högre i Östersund (28 % år 2017) än i övriga kommuner, där det inte är fler än tio kvinnor i någon av dem.

4.3.3 Turismen och besöksnäringen

Jämtland-Härjedalen är vida känt som turistlän för besökare från såväl övriga Sverige som utlandet. Mätt i antal kommersiella gästnätter³¹ är Jämtlands län Sveriges femte största turistdestination efter de tre storstadslänen och Dalarna. Mätt som antal fritidshus per invånare, eller fritidshus per bostadslägenhet (tabell 5), ligger Jämtland överst på listan över länen i Sverige. Härjedalen och Berg ingår i en grupp av endast sju kommuner i hela landet med fler fritidshus än bostadslägenheter. Knappt 5% av alla kommersiella gästnätter i Sverige, och drygt 5% av alla fritidshus i Sverige, kan tillskrivas Jämtland-Härjedalen – att jämföra med länets dryga 1% av landets befolkning. Enligt Tillväxtverkets årliga uppföljning av turismen i Sverige är dessutom logiintäkter per capita – ett mått på turismens bidrag till den lokala ekonomin - högst i Jämtland av alla län i Sverige³².

³¹ Avser samtliga hotell, stugbyar, vandrarhem, campingar, förmedlade privata stugor och lägenheter 2018.

³² Tillväxtverket (2018): Fakta om svensk turism 2018.

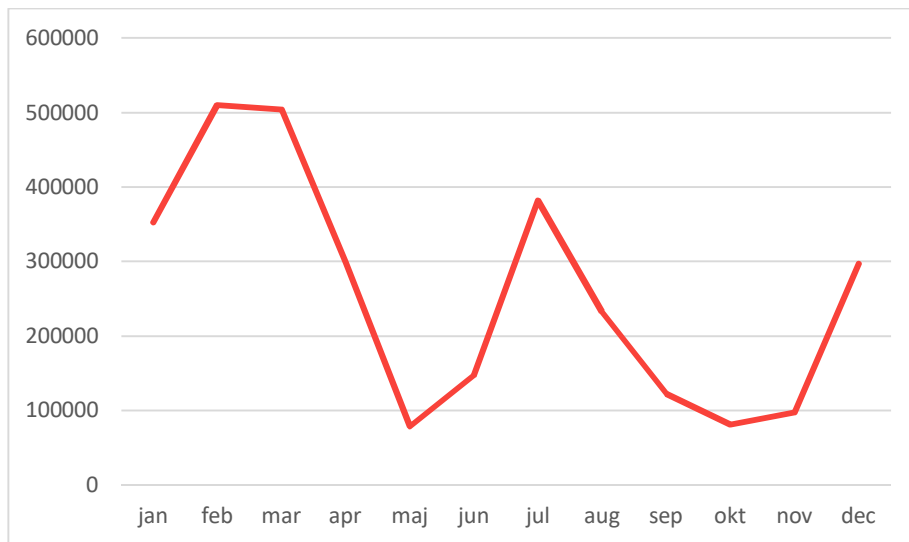
Tabell 5: Fritidshus i Jämtland kommuner.

Kommun	Fritidshus/invånare	Fritidshus/bostadslägenhet
Härjedalen	0,85	1,39
Berg	0,60	1,18
Åre	0,48	0,84
Bräcke	0,33	0,60
Strömsund	0,30	0,54
Ragunda	0,24	0,44
Krokom	0,19	0,42
Östersund	0,03	0,05
Jämtlands län	0,23	0,43
<i>Median bland Sveriges kommuner</i>	<i>0,07</i>	<i>0,15</i>

Turism- och besöksnäringen är en bransch som inte helt enkelt låter sig beskrivas statistiskt. För det första saknas en entydig definition av branschen som helhet. Turism mäts som regel från konsumtionssidan vilket innebär att det är vad som konsumeras snarare än vad som produceras som avgör vad som är turism. Vilka branscher som omfattas av turismen varierar däremot, och inte ens hotell- och restaurangverksamhet kan i sin helhet klassas som en del av turistbranschen då delar av det som produceras inom dessa verksamheter konsumeras av lokalbefolkningen³³. På samma sätt kan heller inte sportaffärer utan mätproblem klassificeras som en turistbransch då delar av deras försäljning sker till lokalbefolkningen, medan andra delar av försäljningen går till turister och tillfälliga besökare. Däremot kan olika typer av mått användas för att indikera turism- och besöksnäringens betydelse, utan att för den sakens skull ge en helhetlig bild. Med det syftet kan hotell- och restaurangverksamhet fungera som en indikator.

För det andra är turism- och besöksnäringen i många regioner mycket säsongsberoende vilket gör att den officiella sysselsättningsstatistiken endast speglar en del av sysselsättningen inom branschen. Besöksnäringens säsongsvariationer framgår tydligt av exempelvis statistiken över kommersiella gästnätter i Jämtland (figur 18).

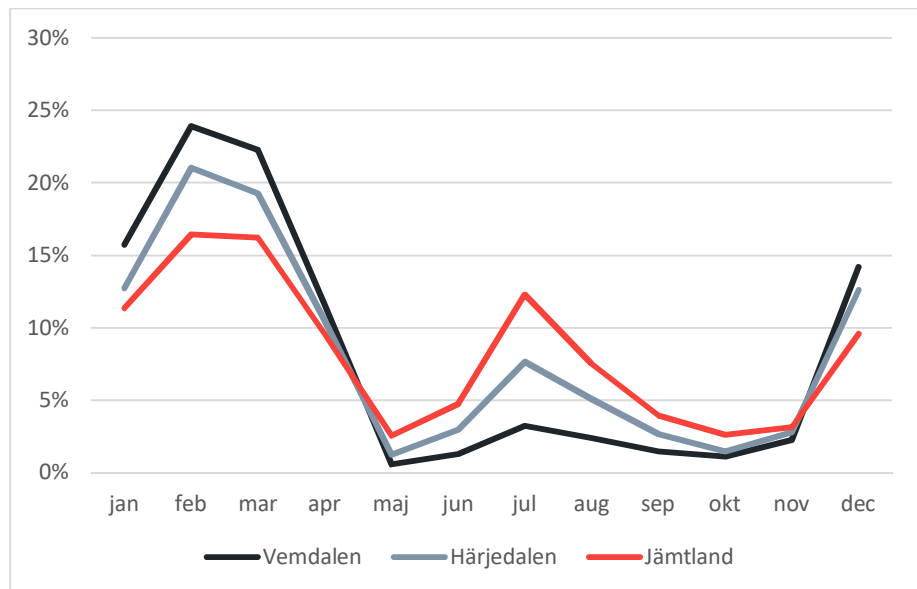
³³ Tillväxtverket (2018)



Figur 18: Kommersiella gästnätter i Jämtlands län jan-dec 2018. Källa: Jämtland Härjedalen Turism (2019).

Vinter- och sommarmånaderna utgör tydliga peakar medan senvåren och hösten utgör årets dippar. På två månader, från mars till maj, minskar antalet gästnätter med över 80%, för att två månader senare nästan femdubblas igen. Generellt sett är det svenskar som höjer upp nivåerna under vintermånaderna och utländska besökare som ligger bakom de höga nivåerna under sommarmånaderna. Bland dessa utländska besökares hemländer dominerar Norge som står för 11% av alla gästnätterna i Jämtland. En normal julimånad står de norska besökarna för 25-30% av antalet gästnätter i länet.

Går man ner på ännu mer detaljerad nivå framträder säsongsvariationerna än tydligare. Ett illustrativt exempel är Härjedalens kommun och Vemdalen som turistdestination – se figur 19.



Figur 19: Andel av årets kommersiella gästnätter per månad. Källa: Jämtland Härjedalen Turism (2019).

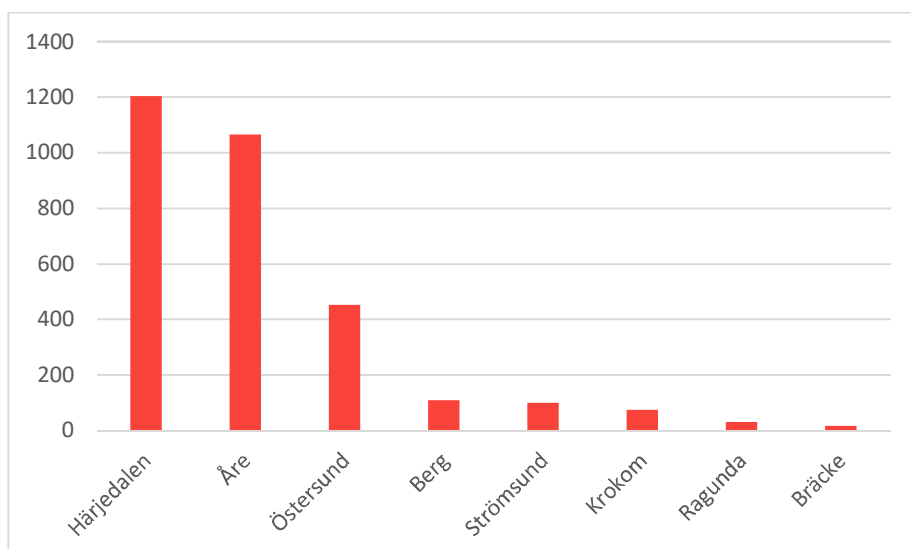
Det bör betonas att ovanstående siffror avser kommersiella gästnätter och fångar inte upp boende i hos exempelvis släkt och vänner eller i egna fritidshus. Skattningar av omfattningen på dessa typer av övernattnings, baserat på bl.a. stickprovsundersökningar, indikerar att antalet gästnätter i länet uppgick till 11 miljoner 2017, varav drygt 3 miljoner var kommersiella³⁴. Enligt de undersökningar som gjorts har antalet icke-kommersiella gästnätter ökat med 50% på 10 år – en snabbare takt än de kommersiella. Undersökningarna indikerar samtidigt att säsongsvariationerna är starkare för de kommersiella gästnätterna än för det totala antalet gästnätter då de icke-kommersiella minskar sin andel av totalen under vintersäsongen.

För det tredje finns det inte alltid en direkt koppling mellan det som attraherar besökare och det som gör besöksnäringen mätbar. Utförsåkning, evenemangsbesök, mm är exempel på platsbundna aktiviteter som är beroende av fysiska anläggningar och arbetsplatser, medan exempelvis fjällvandring, fiske, svamplockning, cykling, mm kan pågå utan en tydlig koppling till sysselsättningseffekter eller ekonomiskt mätbar produktion. Jämtländska kännetecken som jordbrukslandskapet runt Storsjön, den samiska kulturen, mm kan därför ha en stor betydelse för länets besöksnäring utan att nödvändigtvis kunna påvisas statistiskt.

Även om Jämtland som län är starkt präglad av turismen och besöksnäringen är det samtidigt en sektor med tydliga inomregionala variationer, något som framgår tydligt av figur 20. Åre och Härjedalen står tillsammans för 75% av länets samtliga gästnätter. Därtill kan det tilläggas att det bara är dessa två kommuner som har sin största andel av dessa gästnätter under vintersäsongen (tabell 6). Samtliga övriga sex kommuner har fler gästnätter under barmarkssäsongen än under vinterhalvåret. I Strömsund hör hela 80% av gästnätterna till barmarkssäsongen³⁵.

³⁴ Jämtland Härjedalen Turism (2018): Fakta om turismen. Samlad statistik från Jämtland Härjedalen.

³⁵ Jämtland Härjedalen Turism (2018)



Figur 20: Antal kommersiella gästnätter (1000-tal), 2017. Källa: Jämtland Härjedalen Turism (2018).

Tabell 6: Kommersiella gästnätters fördelning på säsong. Källa: Jämtland Härjedalen Turism (2019).

Kommun	vinter (nov-apr)	barmark (maj-okt)
Härjedalen	78%	22%
Åre	76%	24%
Östersund	35%	65%
Berg	45%	55%
Strömsund	20%	80%
Krokom	37%	63%
Ragunda	34%	66%
Bräcke	43%	57%

Även bland fritidshusen är de inomregionala variationerna stora. Dels varierar förekomsten av fritidshus mellan länets åtta kommuner (se tabell 5 över antalet fritidshus i länet), dels har fritidshusen olika funktioner i olika delar av länet. I en studie av olika typer av fritidshuslandskap i Sverige³⁶ har forskare bland annat konstaterat att fritidshusen i Östersunds närhet och vid östra Storsjöstranden domineras av "helgfritidshus" som ägs av personer som har sin permanentbostad relativt nära, medan länet i övrigt huvudsakligen domineras av områden med "semesterfritidshus" på längre avstånd från ägarnas permanentbostäder. I den senare kategorin är besöksfrekvensen ofta lägre, men beroende på var kan det vara frågan om helt olika typer av besökare. Delar av beståndet är bostadshus som omvandlats till fritidshus, något som är vanligt i många glesbygdsområden, medan andra delar av beståndet är fritidshus som byggts för just det ändamålet. Den senare typen är särskilt vanlig i populära semesterområden och utmärker exempelvis Härjedalen och stora delar av Bergs och Åre kommuner.

³⁶ Back & Marjavaara (2018): Den mångsidiga fritidshusturismen.

Säsongsvariationerna gör att den registerbaserade sysselsättningsstatistiken (RAMS), som avser situationen i november för respektive år, inte fångar upp turismens fulla sysselsättningseffekter i exempelvis vintersportkommuner som Härjedalen och Åre. Därför är det svårt att beskriva turism- och besöksnäringens inomregionala variationer med hjälp av enbart sysselsättningsstatistik. Enligt sysselsättningsstatistiken från SCB är Åre kommun visserligen kraftigt specialiserade inom hotell- och restaurangverksamhet (med 18% av kommunens totala sysselsättning jämfört med 3% i övriga riket exklusive storstadslänen), liksom Härjedalen (med 6% av sysselsättningen) men den samlade betydelsen för besöksnäringen kan förväntas vara avsevärt högre än så mot bakgrund av att november är en av de minst belagda månaderna i länets hotell, vandrarhem, stugbyar och campingar.

I avsnitten ovan om skogs- och energibranscherna konstaterades att det handlade om mansdominerade branscher. Det är inte fallet inom turism- och besöksnäringen som istället uppvisar tendenser till det motsatta. Inom hotell- och restaurangverksamhet i länet är andelen kvinnor ca 10% högre än andelen män. Inom handeln – en betydande bransch inom besöksnäringen – är andelen kvinnor än högre i relation till andelen män. På motsvarande sätt är även resebyrå- och researrangörsverksamhet en bransch med tydlig överrepresentation av kvinnor, även om just denna bransch inte sysselsätter någon större volym människor (128 personer i Jämtland 2017, varav 59% kvinnor).

För de delar av regionen som präglas av många tillfälliga besökare i form av turister och fritidshusägare är turism- och besöksnäringen oerhört viktig i den lokala ekonomin. Näringen påverkar stora delar av det lokala näringslivet, t.ex. inom byggbranschen och handeln, och genererar många arbetstillfällen vilket i sin tur ger skatteintäkter till de berörda kommunerna och regionen. 2014 stod turismen exempelvis för 73% av den totala lönesumman i Funäsfjällen och 80 % i Vemdalen³⁷. Enligt beräkningar som gjorts av Jämtland Härjedalen Turism (JHT) genererar turismen löneskatter till Jämtland-Härjedalen på totalt ca 675 milj kr per år, varav två tredjedelar tillfaller kommunerna och en tredjedel landstinget³⁸. Därtill medför verksamheterna att den lokala kommersiella servicen kan utökas under högsäsong på ett sätt som inte hade varit möjligt utan det stora antalet tillfälliga besökare.

De starka säsongsvariationerna ger samtidigt upphov till stora planeringsutmaningar. Enligt JHT var 39% av de som under 2016 fick lön från företag i Åre kommun folkbokförda utanför kommunen och därmed skattade de också någon annanstans än i Åre kommun³⁹. En annan undersökning har på motsvarande sätt visat att ca 40% av de som fick lön från arbetsställen inom destination Funäsfjällen eller destination Vemdalen 2014 var folkbokförda utanför Härjedalens kommun (och Bergs kommun i Vemdalens fall), varav den stora merparten utanför Jämtlands län⁴⁰.

³⁷ Nordanalys (2016): "Sprit-projektet" – En utredning av turismens betydelse i Funäsfjällen och Vemdalen.

³⁸ Jämtland Härjedalen Turism (2018)

³⁹ Jämtland Härjedalen Turism (2018)

⁴⁰ Nordanalys (2016)

Därtill genererar de påtagliga säsongsvariationerna betydande utmaningar i samhällsplaneringen för de orter som är mest berörda. Turismens säsongsvariationer är betydande för länet som helhet, men ännu mer betydande för de kommuner där de stora turistdestinationerna ligger – se exempel för Härjedalen och Vemdalen i figur 19. Tätorten Vemdalen har 564 invånare (2018). Därtill har Klövsjö 300 invånare och den närliggande landsbygden ytterligare ett antal. Men under vintermånaderna strömmar skidturisterna in och enbart under februari har destinationen över 150 000 gästnätter. Detta innebär en mycket ojämn belastning på exempelvis tekniska försörjningssystem och transportsystemet (se även avsnitt 7.4.1).

Turismen ger också upphov till målkonflikter med rennäringen i delar av länet. 95% av länets totala areal (inklusive vattendrag) utgörs av renbetesmark och en växande turism i fjällen påverkar bland annat renens möjlighet att beta och röra sig fritt. Samtidigt är den samiska kulturen också en faktor som bidrar till att attrahera turister till Jämtland och lyfts exempelvis fram i marknadsföringen av den jämtländska fjällvärlden. Däremot är organiserad samisk turism en relativt ny näring med få entreprenörer idag, något som Sametinget har lyft fram som en utvecklingsmöjlighet för det samiska näringslivet⁴¹.

4.3.4 Offentlig/statlig förvaltning

Bland länets kännetecken i en nationell kontext är, som ovan nämnts, den påtagliga koncentrationen av ekonomisk aktivitet till Östersund. Det är inte i första hand som följd av industriell utveckling som denna successiva koncentration till Östersund har skett. Som "Sveriges sist industrialiserade stad"⁴² har Östersund snarare haft rollen som förvaltnings- och servicecentrum, även i perioder under 1900-talet då urbaniseringen på många håll drevs av ekonomins omställning från jordbruks- till industrisamhälle. Rollen som förvaltnings- och servicecentrum består och även i jämförelse med andra residensstäder kännetecknas Östersunds arbetsmarknad idag framför allt av offentlig förvaltning, hälso- och sjukvård samt vissa företagstjänster⁴³.

Som förvaltnings- och servicecentrum i länet har staden en viktig roll som centrum för regionens hälso- och sjukvård med länets enda sjukhus som, under skidsäsongen, periodvis kan fördubbla antalet människor inom sjukhusets upptagningsområde⁴⁴. Förutom en stor kommunalt och regionalt driven verksamhet har staden även en påtaglig koncentration av statlig verksamhet, i hög grad en följd av de beslut som fattades om omlokalisering av statlig verksamhet till bl.a. Östersund som kompensation för avvecklingen av Östersunds garnison i samband med försvarsbeslutet 2004. I Östersund arbetar 10% av den sysselsatta dagbefolkningen inom statlig förvaltning (2017)⁴⁵. Det är en dubbelt så hög andel som riket har och bland de 14 kommuner i landet som har en ännu högre andel än så finns ett flertal mindre

⁴¹ Sametinget (2014): Analys av Sápmi. Regional SWOT inför Landsbygdsprogrammet och havs- och fiskeriprogrammet 2014 – 2020.

⁴² Rolén (1990, s 590)

⁴³ Förvärvsarbetande 16+ år (dagbefolkning) efter bransch (5-siffrig SNI2007) efter Bransch, tid och region.

⁴⁴ Region Jämtland Härjedalens hemsida om Östersunds sjukhus

⁴⁵ Förvärvsarbetande 16+ år med arbetsplats i regionen (dagbefolkning) (RAMS) efter region, år och arbetsställets sektortillhörighet

kommuner med en hög militär närvaro (t.ex. Karlsborg och Boden) samt städer med stora statliga universitet som Uppsala och Lund.

I länet är det dock endast Östersund som har en arbetsmarknad som är så präglad av just statlig verksamhet. Övriga kommuner i länet har endast ca 1% av sin sysselsättning inom statlig förvaltning. Däremot är den statliga närvaron ändå relativt hög i de jämtländska kommunerna. Sju av åtta kommuner (ej Krokoms kommun) har fler statliga arbetsställen per invånare än riksgenomsnittet⁴⁶. För många kommuner utom Östersund beror det framför allt på att invånarantalet är så pass lågt vilket ger ett högt värde per capita i kommunerna, men det speglar samtidigt en faktisk närvaro av framför allt myndigheter med ett tydligt serviceuppdrag till allmänheten. Fram till 2019 har det framför allt varit Arbetsförmedlingen, Polisen och Skogsstyrelsen som funnits representerad i nästan alla länets kommuner. Under 2019 har Arbetsförmedlingen dock lagt ner kontor i länet.

I Östersund, däremot, avspeglas stadens karaktär som förvaltningsstad i en påtaglig närvaro av såväl myndigheter med ett tydligt serviceuppdrag till allmänheten och som finns närvarande på många platser i landet (såsom Arbetsförmedlingen, Skatteverket, Försäkringskassan), som mer specialiserade myndigheter med ett fåtal kontor i landet (t.ex. Tillväxtanalys och Naturvårdsverket). Sammantaget har 35 myndigheter en fysisk närvaro i Östersund. Endast Stockholm, Göteborg, Umeå och Uppsala har fler av alla Sveriges kommuner⁴⁷. Även i jämförelse med andra residensstäder har således Östersund en mycket stark prägel av statlig förvaltning. Per invånare har endast Härnösand (med en folkmängd på 40% av Östersunds) fler statliga arbetsställen än Östersund bland landets residensstäder. Bland större statliga arbetsgivare i Östersund finns exempelvis Folkhälsomyndigheten, Försäkringskassan och Tillväxtverket. Till de statliga arbetsgivarna hör även Mittuniversitetet. Även Sametinget har ett av sina fyra kontor i Östersund och i februari 2019 beslutades även att Sametingets parlamentsbyggnad kommer att uppföras i staden⁴⁸.

Till och med bland residensstäder är Östersund en stad med en hög specialiseringskvot i offentlig förvaltning, vilket alltså i hög grad beror på den påtagliga närvaron av statlig verksamhet. Även om det finns andra städer med en högre andel sysselsatta inom statlig förvaltning än Östersund, så är den statliga närvaron således framträdande på flera sätt.

⁴⁶ SCB Företagsregistret

⁴⁷ SCB Företagsregistret

⁴⁸ Sametingets hemsida: <https://www.sametinget.se/parlamentsbyggnad> (190923)

5 ORTERNAS EGENSKAPER: VAD KÄNNETECKNAR ORTER OCH LANDSBYGDER I OLIKA DELAR AV LÄNET?

Vad kännetecknar egentligen livskraftiga orter och landsbygder? Vilka egenskaper visar sig vara gynnsamma för deras utveckling? Vilken betydelse har exempelvis åldersstruktur, utbildningsnivå eller branschstruktur för platsernas utvecklingsförmåga?

Detta kapitel kartlägger tätorternas och landsbygdernas utvecklingsförutsättningar med utgångspunkt från deras innehåll och karaktär. Med utgångspunkt i aktuell geografisk forskning och empiri inleds varje avsnitt med en kort beskrivning av hur dessa egenskaper påverkar platsernas utvecklingsförutsättningar. För att undersöka dessa frågor, undersöks det geografiska mönstret i Jämtland Härjedalen, och förutsättningarna för utveckling i olika delar av länet kartläggs.

Kartläggningen syftar till att illustrera hur de övergripande utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av länet med utgångspunkt från några grundläggande egenskaper:

- Befolkningsstorlek och utveckling
- Befolkningsutveckling
- Befolkningens åldersstruktur
- Bosättningsmönster på landsbygden
- Kompetens och matchningsförutsättningar
- Sysselsättning
- Branschstruktur och specialiseringsgrad
- Branschbredd

5.1 BEHOVET AV EN LÄGRE GEOGRAFISK ANALYSNIVÅ

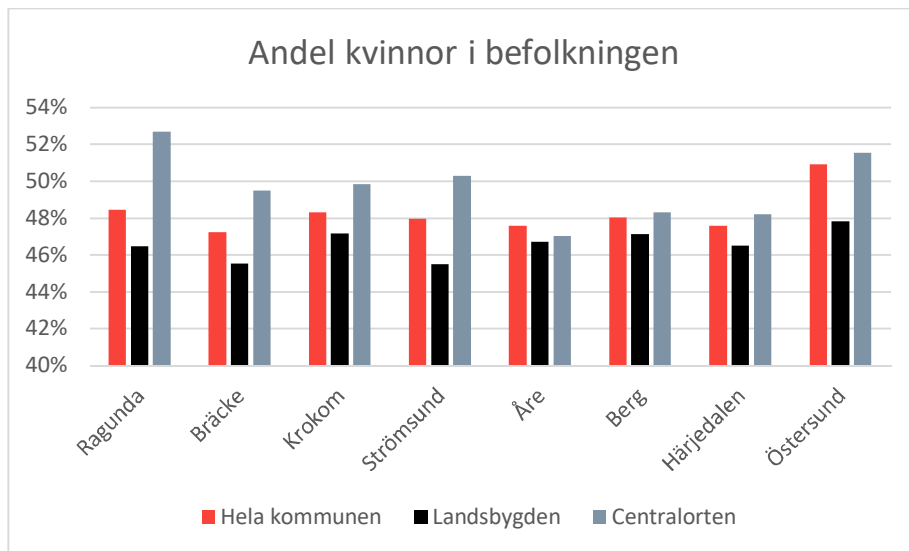
Det föregående kapitlet fokuserade på de övergripande mönstren i Jämtland Härjedalen. Kommunnivån ger dock liten vägledning om hur möjligheterna till utveckling varierar inom kommunerna. Förutsättningarna för att bo och verka (dvs. livsvillkoren) kan se olika ut inom kommunerna. Jämtland Härjedalen är inte likformigt, och egenskaper och förutsättningar varierar mellan olika delar av länet. För att belysa länets olikartade karaktär och funktionella egenskaper behövs en lägre geografisk analysnivå. I detta kapitel sätts därför fokus på tätorternas och landsbygdernas innehåll och karaktär, och i följande kapitel studeras hur orterna hänger ihop ur ett funktionellt perspektiv.

5.2 BOSÄTTNINGSMÖNSTER OCH BEFOLKNINGSSTRUKTURER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

5.2.1 Hur påverkar befolkningsstrukturen platsernas utvecklingsförutsättningar?

Befolkningens storlek, täthet och sammansättning är viktiga faktorer som visat sig påverka förutsättningarna för utveckling av olika platser. Ett av de grundläggande antagandena i den nya ekonomiska geografin är att en plats storlek är särskild betydelsefull för en plats långsiktiga utveckling. Teorierna anger att ju större, tätare och mer tillgänglig en plats är, desto starkare utveckling kan förväntas. Orsakerna till detta är att större platser generellt erbjuder fler funktioner än mindre platser, vilket visar sig vara attraktivt för både individer och företag. Det kan bland annat handla om utbud av service, nöjen och arbetsplatser. Det stora och varierade utbud som stora platser oftast erbjuder bidrar till platsens attraktionskraft och konkurrensförmåga. I Sverige som helhet har detta inneburit att större städer har vuxit –inte sällan på mindre platsers bekostnad. Detta är det övergripande utvecklingsmönstret som kan observeras på riksnivå. Men det innebär inte per automatik att alla mindre platser krymper befolkningsmässigt. Mindre orter och landsbygd har naturligtvis kvaliteter som större städer inte har. För det första vill inte alla bo i en större stad. Mindre orter och landsbygd kan bland annat erbjuda andra livsmiljöer, levnadsbetingelser och möjliggöra livsstilar som kan vara svåra att realisera i en större stad.

Men en stor befolkning är naturligtvis inte den enda faktorn som påverkar utvecklingsförutsättningarna. Befolkningens åldersstruktur har också stor betydelse. Eftersom yngre individer (särskilt kvinnor) är mest flyttningsbenägna har detta inneburit att många mindre orter (och landsbygden) överlag fått en allt högre andel äldre befolkning där män är överrepresenterade. Samtidigt består befolkningen i större orter i högre grad av en större andel yngre där kvinnorna är överrepresenterade. Av figur 21 nedan framgår just hur andelen kvinnor är högre i de större tätorterna än på landsbygderna. Som kommentar till grafen kan det tilläggas att de demografiska mönstren förstås än bättre ur ett regionalt perspektiv än ett kommunalt, vilket förklarar varför Östersund är den enda kommun i länet där andelen kvinnor är över 50%. Resonemanget om landsbygd respektive centralorter på lokal nivå har en parallell motsvarighet för centralorter respektive Östersund på regional nivå.



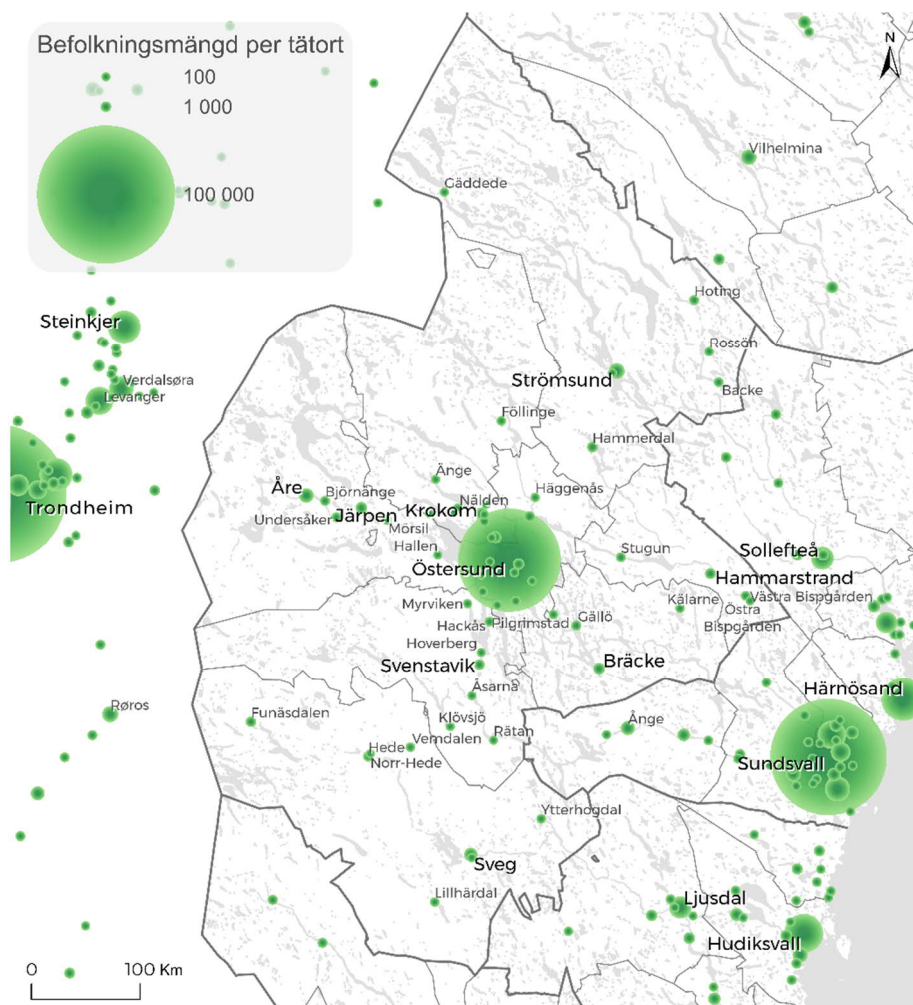
Figur 21: Andel kvinnor i befolkningen.

Denna utveckling är inte unik för just Jämtland Härjedalen, utan är en del av en nationell förändring av Sveriges åldersstruktur.

En utveckling mot en skev ålders- och könsstruktur förändrar också de långsiktiga behoven av samhällsservice och efterfrågan på övrigt serviceutbud på många platser. Platser med en allt högre andel äldre riskerar därför att stagnera, medan orter med en förhållandevis ung befolkning generellt visar sig ha bättre förutsättningar till utveckling. Platser som däremot har en hög andel av befolkningen i yrkesverksamma åldrar (20-64 år) har överlag bättre förutsättningar till en gynnsam utveckling än platser med en hög andel äldre, därför att en ung befolkning ofta åtföljs av högre sysselsättningsgrad.

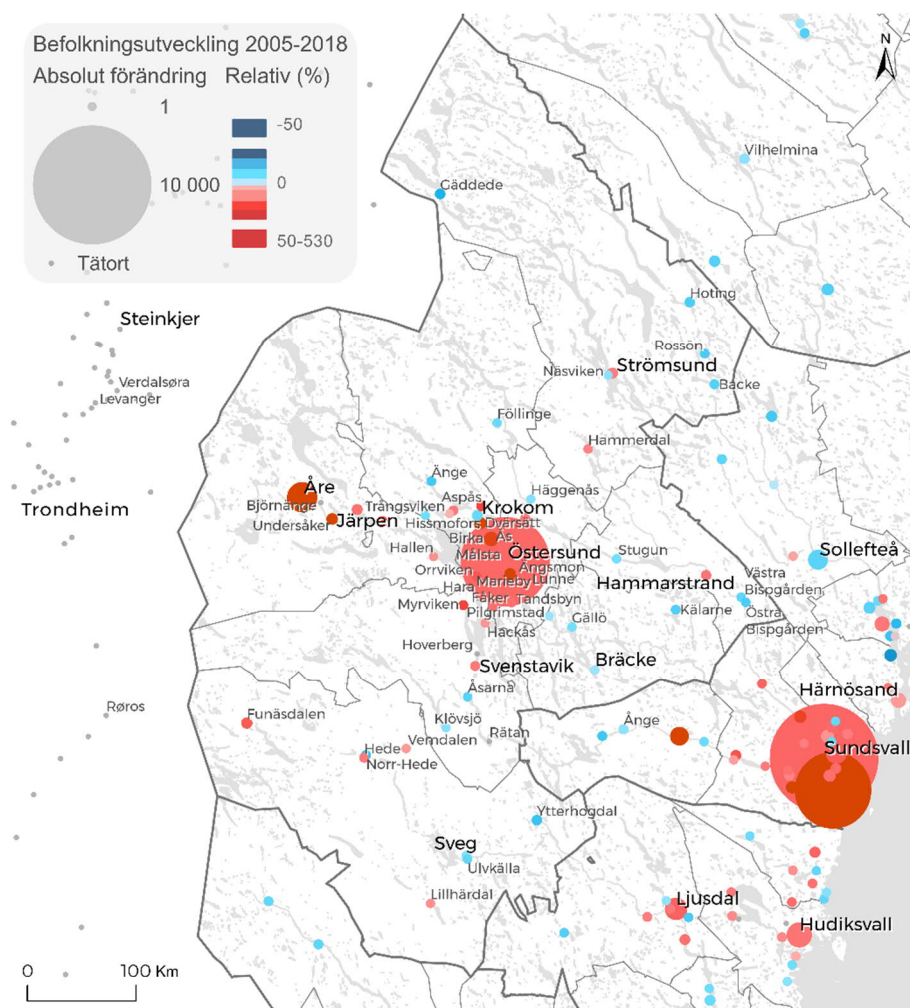
5.2.2 Befolkningsutvecklingen i Jämtland Härjedalens tätorter

En stor del av länets befolkning är koncentrerad till kommunhuvudorterna, där omkring hälften av regionens befolkning bor. Östersund utgör den absolut största orten med omkring 40 procent av länets befolkning. Kommunhuvudorterna är i huvudsak belägna längs de större transportstråken och det är längs dessa axlar som en stor del av den regionala aktiviteten sker. Övriga länet karaktäriseras av förhållandevis små orter.



Figur 22: Folkmängd i tätorter.

Befolkningsutvecklingen i länets tätorter ger visst stöd för att ortsstorleken gynnar befolkningsutvecklingen, även om utvecklingsmönstret inte är entydigt. De större orterna i länet har överlag haft en mer positiv befolkningsutveckling än de mindre orterna. Huvuddelen av den befolkningstillväxt som skett mellan 2005 och 2018 har ägt rum i regionens kommunhuvudorter. Av de orter som vuxit har Östersunds tätort ensam stått för omkring 60 procent av denna befolkningsökning. Samtidigt har befolkningen i många av de mindre orterna varit oförändrade eller minskat.



Figur 23: Befolkningsutveckling tätorter, 2005-2018. Cirklarnas storlek anger absolut förändring. Cirklarnas färger anger relativ förändring.

En slutsats av ovanstående resonemang är att ortstorleken är en faktor att ta hänsyn till för att förstå orternas utvecklingspotential, men den är givetvis inte den enda. En annan del av utvecklingsmönstret för länets tätorter kan förklaras av en generell urbaniseringstrend som i grunden har att göra med individers preferenser samt attraktiviteten hos stora platser. Detta ansluter väl till teorierna i den nya ekonomiska geografin, dvs. att stora och sammankopplade miljöer växer mer än mindre.

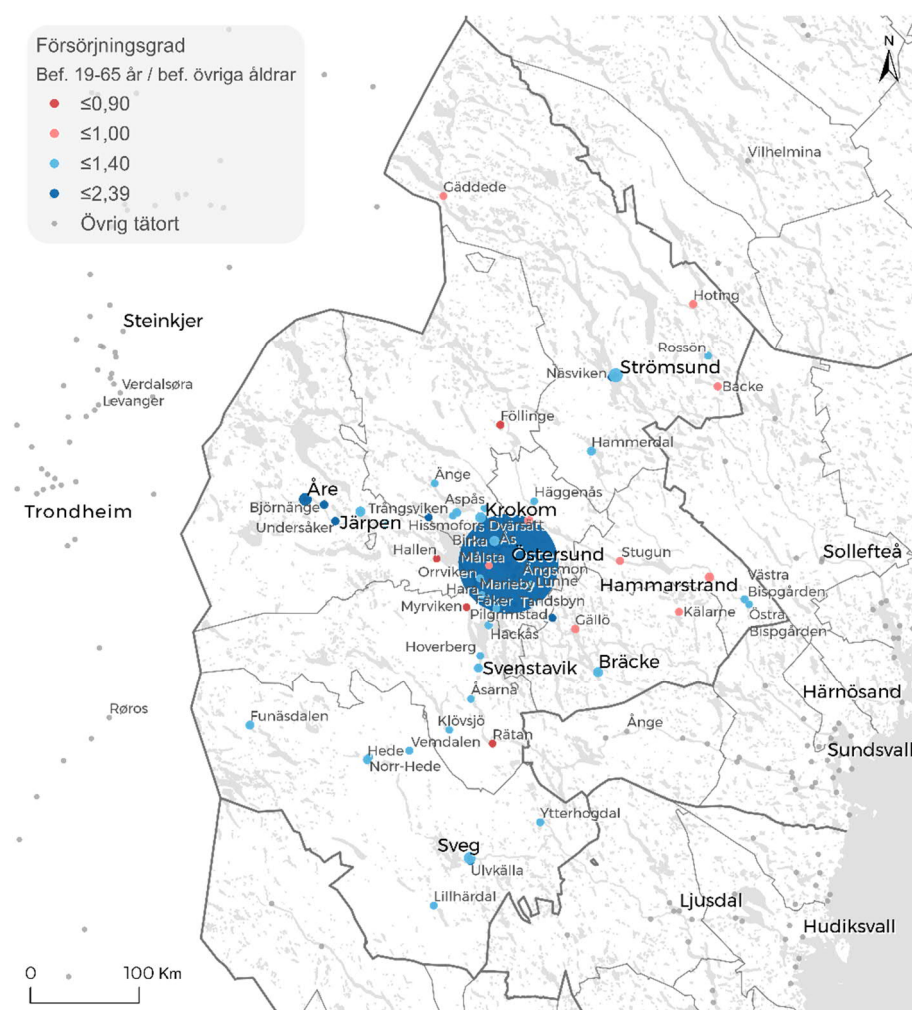
I ett regionalt sammanhang förefaller alltså Östersund och övriga större orter i regionen ha förhållandevis gynnsamma förutsättningar till fortsatt positiv befolkningsutveckling. Även om Östersund ur detta perspektiv har bland de bästa utvecklingsförutsättningarna i länet, så kan storleken naturligtvis inte ensamt förklara potentialen till fortsatt utveckling därför att sambandet mellan storlek och tillväxt inte är mekaniskt. Ortens utvecklingskraft påverkas naturligtvis av fler faktorer än befolkningens storlek. Det finns stora orter med låg tillväxt och små orter med hög tillväxt. Samtidigt finns det orter som växer kraftigt av andra orsaker (bl.a Åre). Förklaringarna behöver därför sökas på annat håll. I nästa avsnitt undersöks en av dessa faktorer, nämligen åldersstrukturens betydelse för utvecklingen i Jämtland Härjedalens tätorter.

5.2.3 Åldersstrukturen i Jämtland Härjedalens tätorter

Ett enkelt mått på orternas åldersstruktur är försörjningskvot (antal personer i yrkesverksamma åldrar i förhållande till antal yngre och äldre). Detta innebär att ju högre denna kvot är, desto mer gynnsam är åldersstrukturen. Platser som har låg försörjningskvot innebär enkelt uttryckt att få ska försörja fler. Detta mått är egentligen mest relevant på kommunnivå, eftersom det ger en indikation på det offentliga åtagandet (skola, äldreomsorg, mm). Men måttet ger ändå en översiktlig bild av variationerna i åldersstrukturen mellan olika platser, vilket i sin tur är en indikation på den framtida utvecklingspotentialen för orterna.

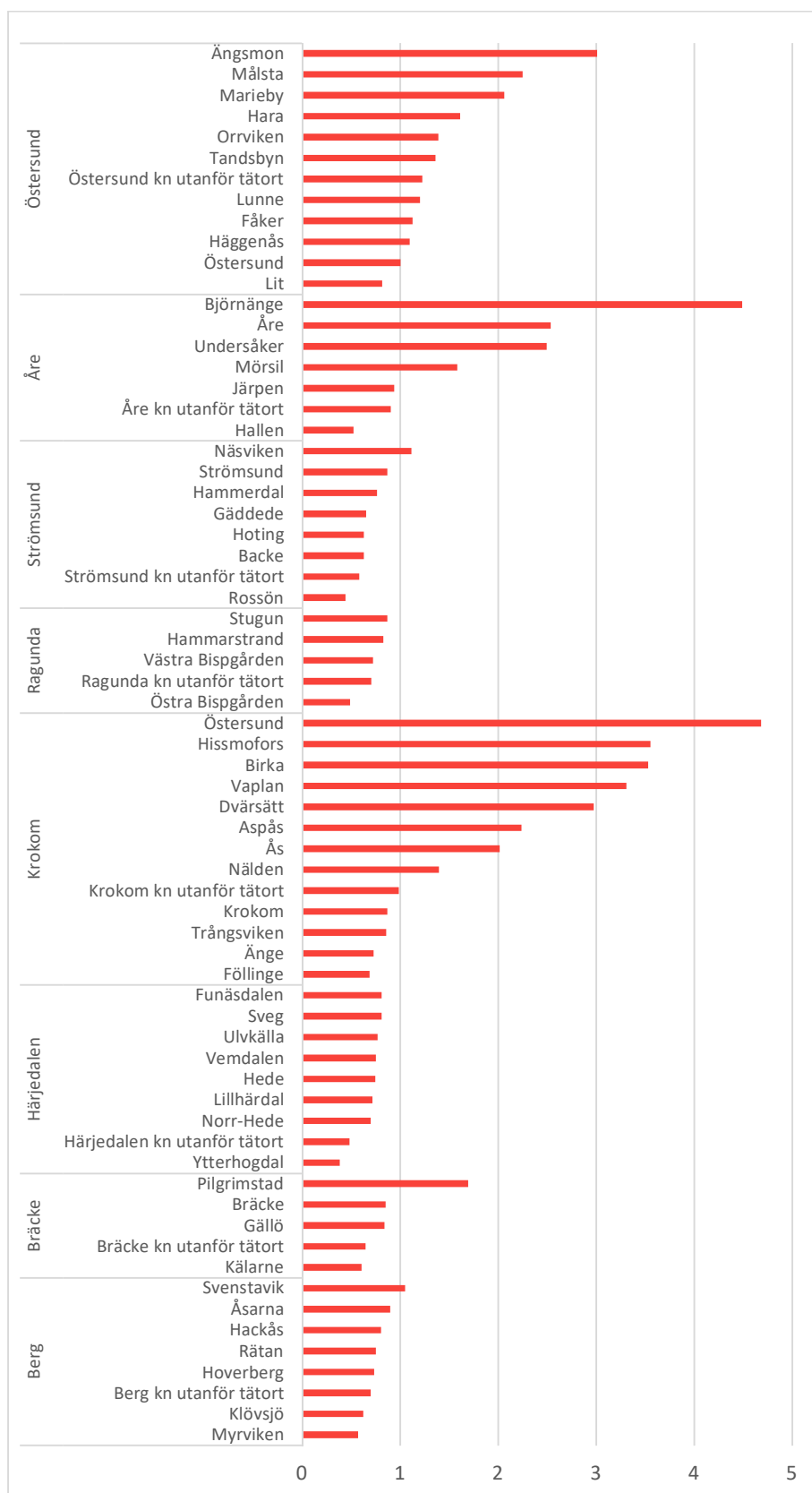
Åldersstrukturen i Jämtland Härjedalens tätorter visar att de större orterna generellt har en åldersstruktur som skapar mer gynnsamma förutsättningar till utveckling jämfört med de mindre orterna. Särskilt Östersund och Åre har en jämförelsevis hög försörjningskvot. Östersund uppvisar dessutom stora likheter i åldersstruktur med många andra regionhuvudorter.

Sett enbart till orternas demografiska profil har alltså de större orterna i Jämtland Härjedalen i allmänhet, och Östersund i synnerhet, bättre utvecklingsförutsättningar än mindre orter i regionen.



Figur 24: Försörjningsgrad mätt som befolkningen i arbetsför ålder i förhållande till övriga åldrar.

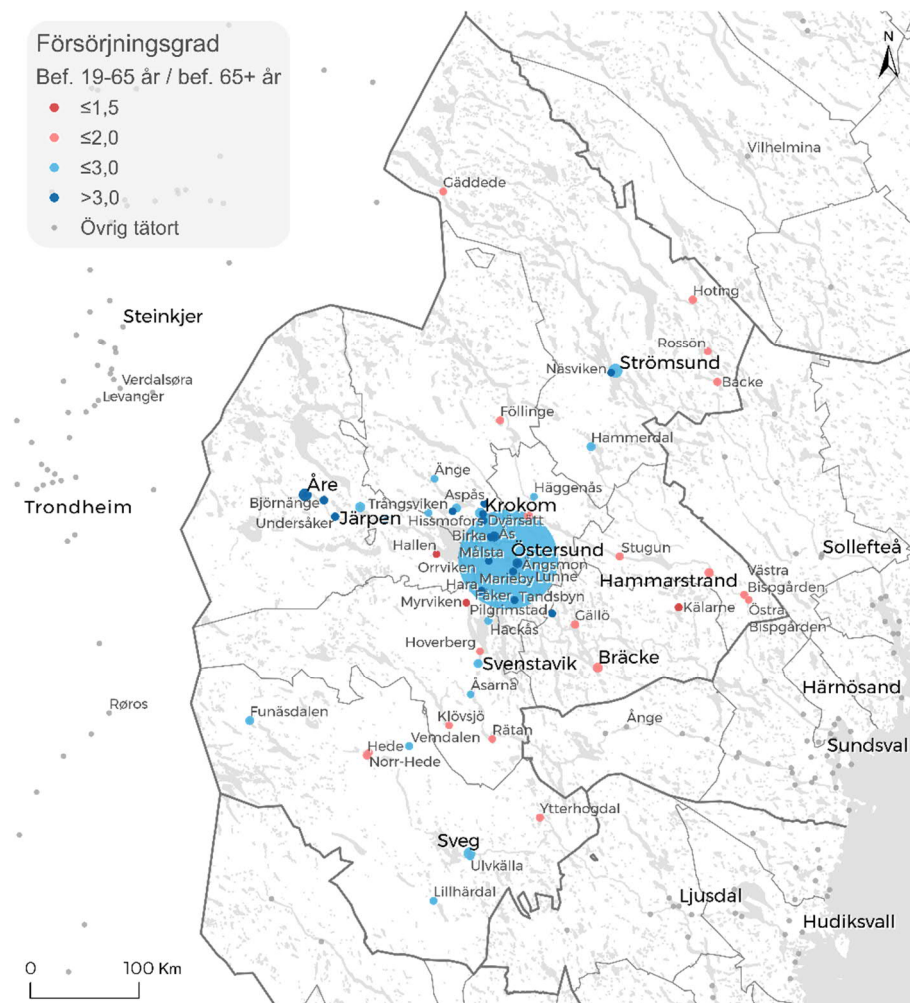
Bilden ovan visar försörjningskvoten i förhållandet mellan befolkningen i yrkesför ålder och yngre samt äldre. Men yngre och äldre är två demografiska grupper med väsentligt olika behov med olika konsekvenser för de regionala utvecklingsförutsättningarna. En jämförelse mellan storleken på dessa två grupper i länets tätorter, lands- och glesbygder visar stora geografiska skillnader inom länet.



Figur 25: Förhållandet mellan yngre och äldre i befolkningen. Kvot av 0-18 år/66-117 år i länets tätorter och områden utanför tätorter.

I grafen framträder Östersund-Krokom-Årestråket tydligt med många yngre i förhållande till äldre. I jämförelse med orterna i dessa kommuner har orterna i länets övriga fem kommuner en betydligt lägre kvot, dvs färre yngre i förhållande till antal äldre. Det tydligaste undantaget i dessa fem kommuner är Pilgrimstad i Bräcke kommun. Pilgrimstad är samtidigt en ort nära gränsen till Östersund och ur det perspektivet en ort som liknar många av orterna i Östersunds och Krokoms kommuner.

En variant av försörjningsgraden i kartan i figur 24 ovan är således motsvarande mått på förhållandet mellan befolkningen i yrkesför ålder och äldre (se figur 26). Ett sådant mått fäster ingen vikt vid andelen barn och indikerar den försörjningsbörd som uppstår av en åldrande befolkning.

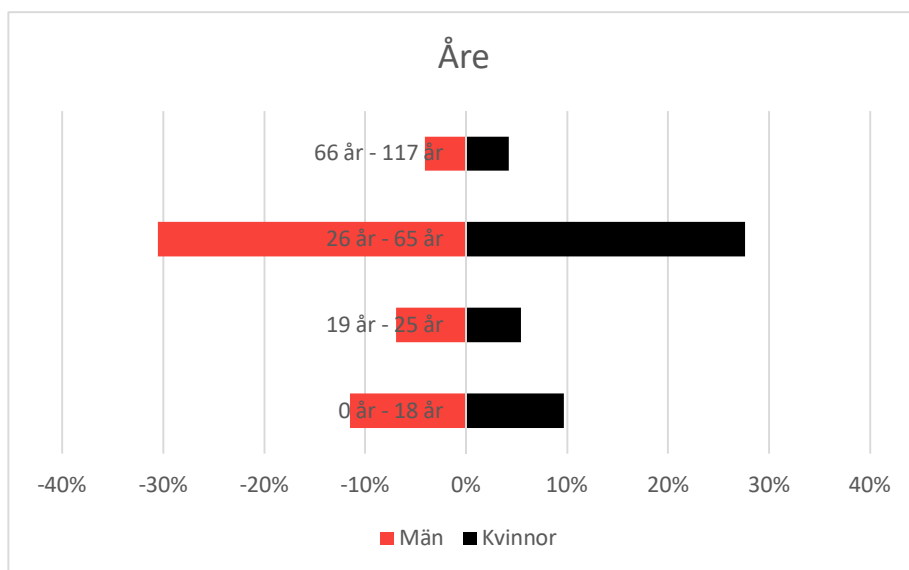
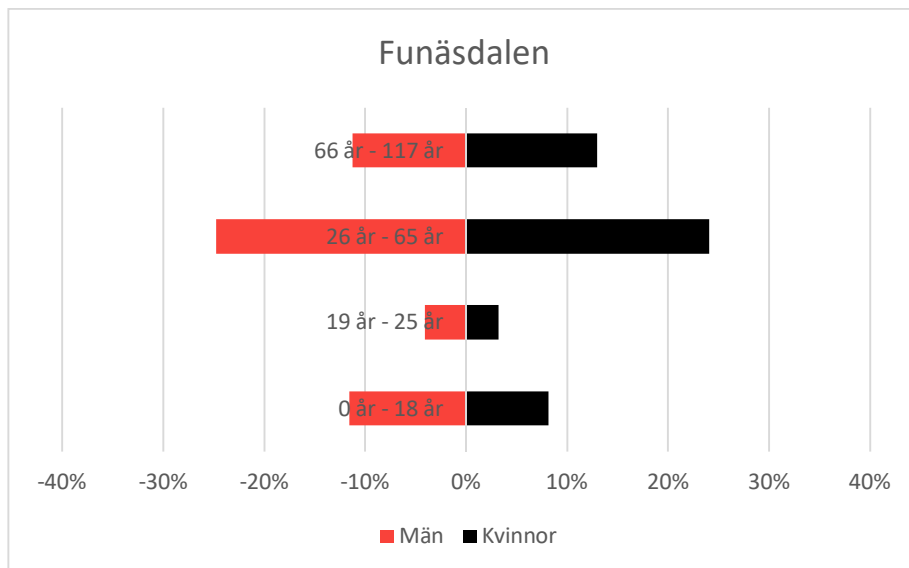
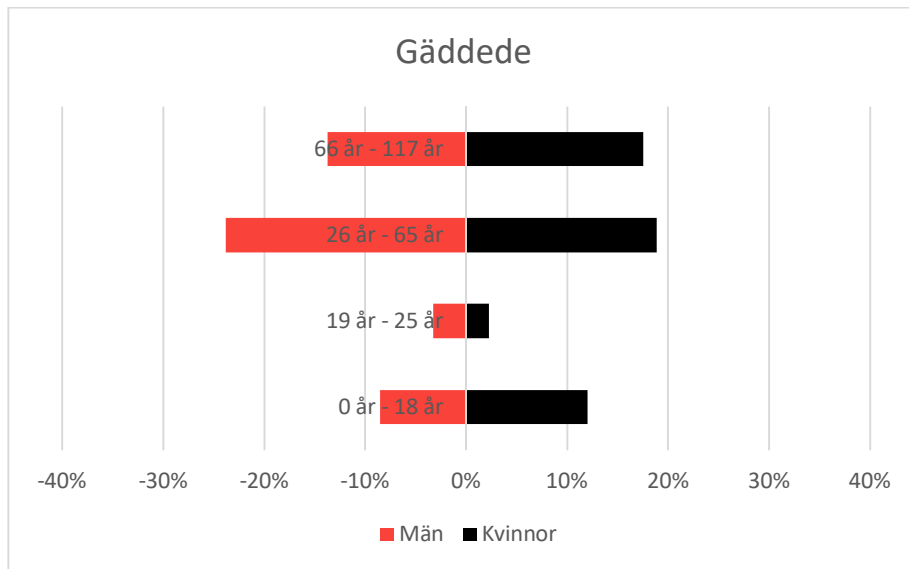


Figur 26: Försörjningsgrad mätt som befolkningen i arbetsför ålder i förhållande till äldre (65+ år).

I jämförelse med den tidigare kartan över försörjningsgrad är mönstret på några håll snarlikt, men flera skillnader framträder också. Vad som framför allt framgår av den senare bilden är en generellt sett lägre försörjningsgrad längre från Östersund. Merparten av orterna i Bräcke och Ragunda kommuner har låga värden liksom ett antal orter i Berg och Härjedalen samt Strömsund. Generellt sett har centralorterna relativt höga värden, men Bräcke och Hammarstrand avviker från detta mönster och ingår i ett större område i länets östra delar med relativt låga värden på samtliga orter. En

viss tendens till höga värden kan skönjas i E45-stråket, och mönstret från grafen i figur 25 återkommer i Storsjöbygden och E14-stråket från Östersund västerut som områden med positiva utvecklingsförutsättningar ur detta perspektiv.

Sammantaget kan det konstateras att den demografiska strukturen varierar påtagligt mellan länets olika delar. Ett vanligt sätt att illustrera demografiska strukturer på är med befolkningspyramider, som anger andel av befolkningen per kön och åldersgrupp och därmed visualiserar fördelningen på dessa olika grupper. Inom ramen för det aktuella projektet har inte fullt så detaljerad data som vanligtvis används i befolkningspyramider varit tillgänglig på tätortsnivå, men på en något aggregerad nivå kan tre typer av områden med förhållandevis skilda demografiska strukturer exemplifieras med en variant av befolkningspyramider för Gäddede, Funäsdalen och Åre (tätort). Gäddede representerar en ort med relativt hög andel äldre och där män är överrepresenterade i yrkesför ålder. Funäsdalen är istället en ort med en relativt sett lägre andel äldre och en mer balanserad könsfördelning i arbetsför ålder.

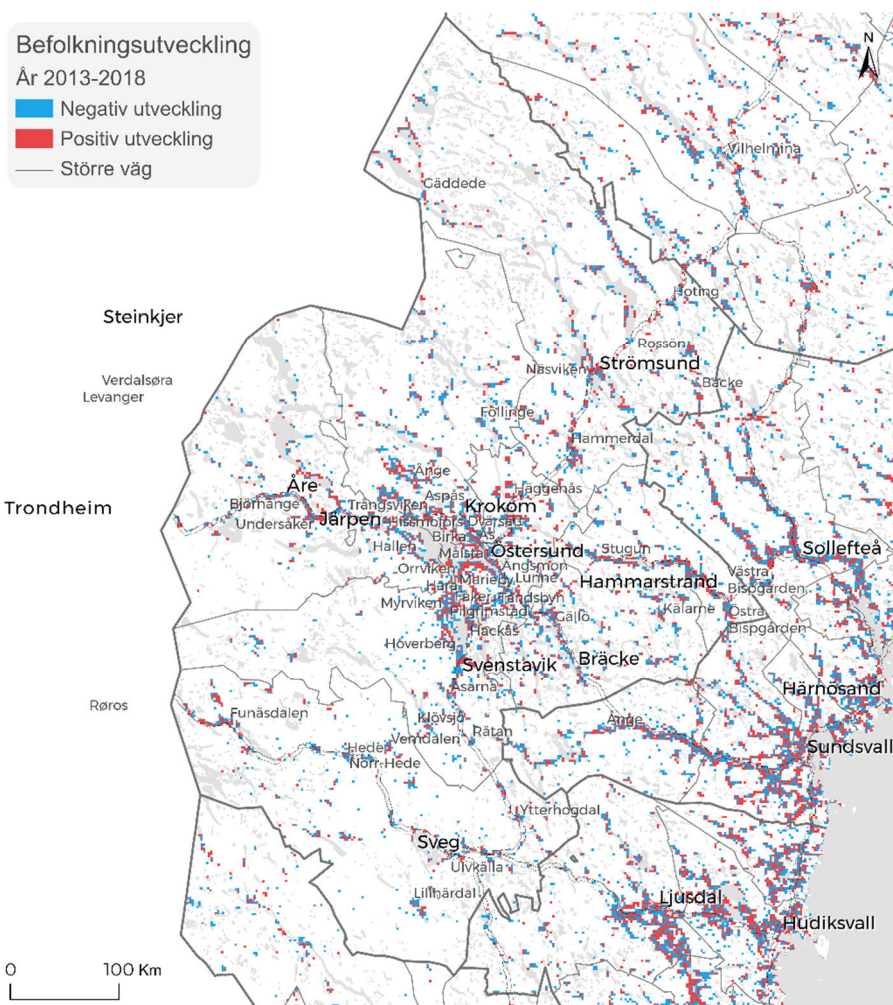


Figur 27: Befolkningens fördelning på kön och åldersgrupper i ett urval orter i Jämtland Härjedalen.

Ur ett utvecklingsperspektiv torde en struktur som Funäsdalens vara positiv då den ger relativt goda försörjningsförutsättningar även på sikt. Befolkningsutvecklingen sedan millennieskiftet ger stöd för denna tes och stöder antagandet att de demografiska strukturerna har stor betydelse för de regionala utvecklingsförutsättningarna. Ur det perspektivet tål Åre att framhållas som ett exempel på en ort med mycket goda utvecklingsförutsättningar. Med sin speciella karaktär som världskänd skid- och turistort kan Åre visserligen anses vara ett särfall, men som inte desto mindre utgör ett exempel på en ort med stor potential och vikt för den regionala utvecklingen, vilket kan synliggöras på olika sätt, inklusive ur ett demografiskt perspektiv.

5.2.4 Bosättningsmönster i Jämtland Härjedalens landsbygder

Så långt några reflektioner kring befolkningsutvecklingen i länets tätorter. Men hur ser utvecklingsmönstren utanför tätorterna, dvs. på länets landsbygder och glesbygder, ut? Som tidigare beskrivits karaktäriseras många av de större tätorterna i länet av en förhållandevis gynnsam utveckling och åldersstruktur. Betyder detta då samtidigt att landsbygderna saknar utvecklingsförutsättningar och att befolkningsutvecklingen stadigt minskar i dessa områden? Finns det glesa områden som uppvisar positiv utveckling?



Figur 28: Befolkningsutveckling 2013-2018, baserat på rutnätsdata. Binär kategorisering, dvs positivt eller negativt utan gradering.

Figur 28 illustrerar befolkningsutvecklingen i och utanför tätorterna i Jämtland Härjedalen. Den liknar figur 8 i avsnitt 4.1 men har, till skillnad från tidigare bild, en binär skala och visar inga gradskillnader i ökning respektive minskning. Kartbilden visar att det visserligen finns många områden utanför tätorterna där befolkningen minskar (blå), men också att det finns förhållandevis många glesa områden där befolkningen ökar (röd). Även om det generella mönstret är att befolkningen på lands- och glesbygderna som helhet minskar, så finns det alltså lokala undantag. Alla delar av landsbygderna avfolkas inte. Utvecklingsmönstret är komplext, men uppenbarligen har vissa delar av länets landsbygd också attraktionskraft som stimulerar bosättning och befolkningsökning.

Den geografiska spridningen mellan landsbygdsområden som växer och minskar är dock stor och det är svårt att se något tydligt mönster i fördelningen. Men det förefaller som att befolkningstillväxten på landsbygden är något koncentrerad till områden i närheten av de större orterna i länet (framför allt i Storsjöbygden), eller längs de större transportstråken mellan dessa orter. I praktiken kan dessa landsbygdsområden anses vara funktionellt sammankopplade med de större orterna och att de ingår i deras influensområde. I detta sammanhang kan det därför vara lämpligt att benämna dessa områden som tätortsnära landsbygd. Å andra sidan finns

det landsbygdsområden som ligger långt ifrån någon större ort, men som samtidigt växer, men det är svårt att identifiera något tydligt geografiskt mönster. I detta sammanhang kan dessa områden därför betraktas som glesbygd.

5.3 KOMPETENS OCH MATCHNING I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

5.3.1 Hur påverkar kompetensnivån platsernas utvecklingsförutsättningar?

Produktion och tjänster blir alltmer specialiserade. Allt färre jobb går i dag att klara utan de färdigheter som kommer av en grundläggande utbildning. Företagen behöver därför i allt högre utsträckning en välutbildad arbetskraft. Frågan om kompetens- och arbetskraftsförsörjning är central för landets regioner. På en arbetsmarknad med allt mer specialiserade kvalifikationskrav är befolkningens utbildningsnivå en viktig faktor för den regionala utvecklingspotentialen. Regioner med tydliga obalanser mellan näringslivets efterfrågan och arbetskraftutbudets kvalifikationer står inför stora utmaningar om inte efterfrågan kan mötas av en ökad inpendling.

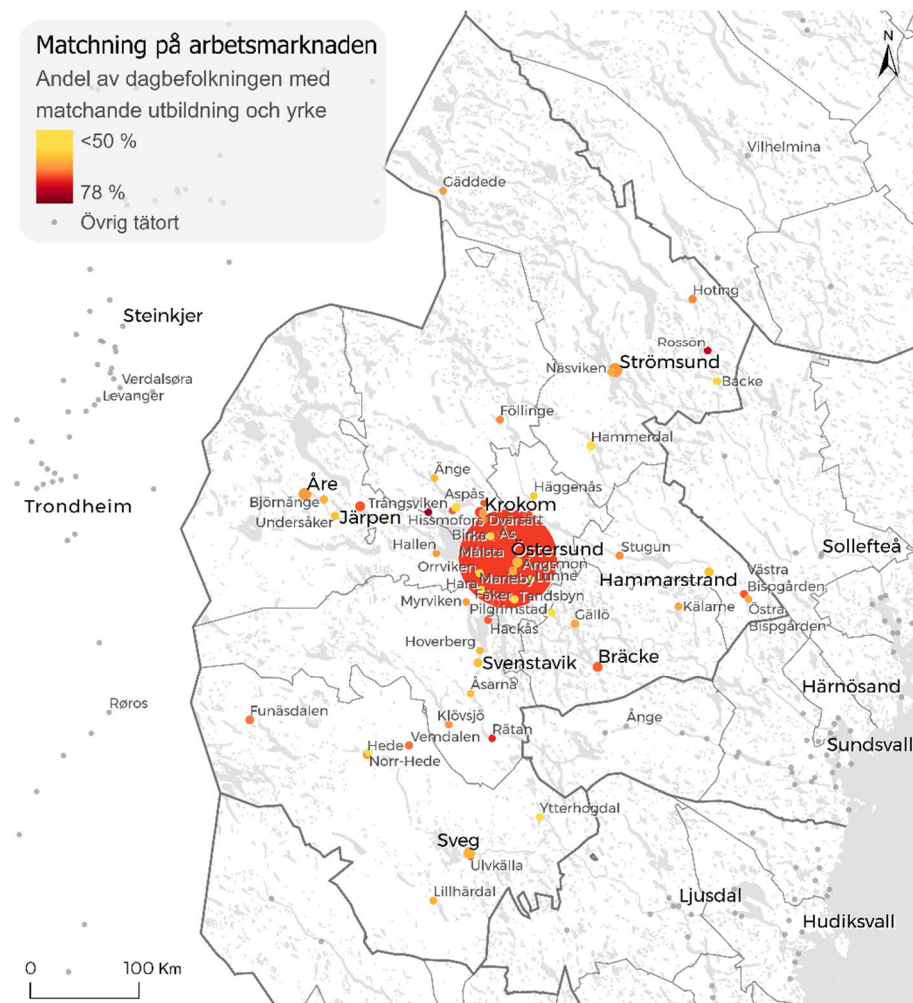
En väl utbildad befolkning, med kunskaper och färdigheter som motsvarar de krav som ställs på arbetsmarknaden, har stor betydelse för orternas utveckling. Personer med hög utbildning är i högre utsträckning i arbetskraften och i mindre grad arbetslösa. De är i högre utsträckning sysselsatta och har högre lön. Utbildning leder dock inte automatiskt till högre sysselsättning och lägre arbetslöshet, utan bidrar i första hand till högre produktivitet, vilket i sin tur ger högre löner och levnadsstandard. Utbildning samvarierar också positivt med de flesta andra arbetsmarknadsindikatorer. Hög utbildningsnivå visar sig också ha positiva effekter på sociala faktorer som hälsa och livslängd, samt produktiviteten i nästa generation. Individernas utbildning är alltså inte bara till nytta för dem själva utan också för samhällets välbefinnande.

Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att en ändamålsenlig kompetensnivå inte automatiskt är synonymt med högre teoretisk utbildning, utan utgörs av en utbildning som är *anpassad efter arbetsmarknadens behov*. Befolkningens möjligheter att matcha företagets olika kompetensbehov blir därmed allt mer central för utvecklingen av arbetsmarknaderna som helhet, och är därmed också viktig för den regionala utvecklingen. I Jämtland är andelen med minst tre års eftergymnasial utbildning över 20% i Krokom, Åre och Östersund och samtidigt mellan 10 och 15% i länets övriga fem kommuner.

5.3.2 Matchningsförutsättningar i Jämtland Härjedalen

Hur ser då förutsättningarna till matchning ut i olika delar av Jämtland Härjedalen? SCB tar årligen fram en bedömning av hur väl arbetskraften möter näringslivets behov, så kallad matchningsgrad. Denna är ett mått på arbetsmarknadens funktionssätt och speglar de övergripande förutsättningarna till företagets utvecklingsförmåga.

Matchningsgraden för Jämtland Härjedalen som helhet ligger idag på omkring 61 %⁴⁹. Men matchningsgraden skiljer sig betydligt åt mellan länets tätorter.



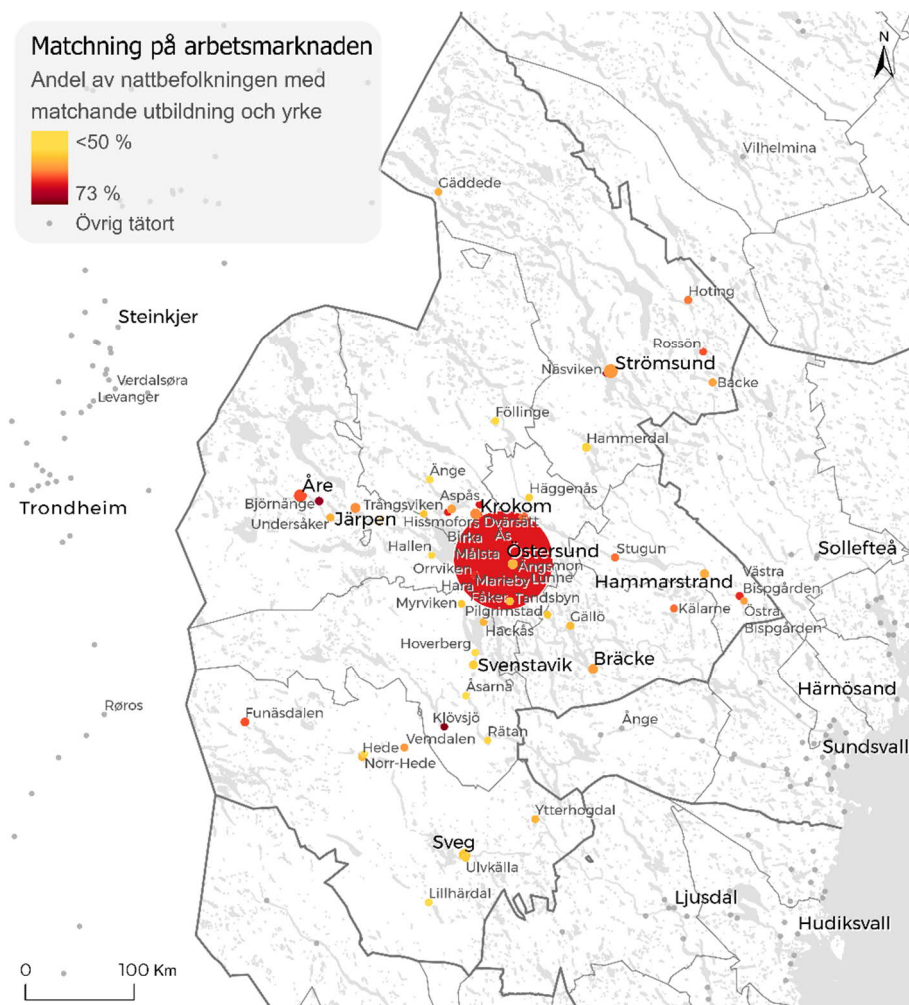
Figur 29: Andel av dagbefolkningen med matchande utbildning och yrke.

Överlag är matchningsgraden i länets tätorter förhållandevis låg, men de större orterna förefaller ha en något högre matchningsgrad än de mindre orterna. Särskilt Östersund, men även Bräcke, Krokoms och Järpen uppvisar förhållandevis höga matchningsgrader. Samtidigt finns orter som har tydligt låg matchning. Det finns flera tänkbara förklaringar till detta mönster. Dels är det inte nödvändigtvis ett strukturellt problem att vissa orter uppvisar en låg matchningsgrad, eftersom det kan bero på att orterna i huvudsak är boendeorter som är funktionellt kopplade till ett större arbetsmarknadscentrum där arbetstillfällena finns. Figur 29 antyder att detta sannolikt gäller många av Östersunds grannorter⁵⁰. Dels kan det lokala näringslivets karaktär på en viss ort kännetecknas av förhållandevis låga kvalifikationskrav, vilket innebär att arbetsuppgifterna kan utföras av fler potentiella arbetstagare, oavsett deras formella utbildning.

⁴⁹ 100 % matchningsgrad innebär att alla sysselsatta arbetar inom ett yrke som är anpassat efter deras formella kvalifikationer.

⁵⁰ Se nästa kapitel om orterna funktionella samband i Jämtland Härjedalen

Ovanstående resonemang avser dock dagbefolkningen, dvs. matchningsgraden på de platser där de sysselsatta arbetar. Men mönstret ser annorlunda ut om man istället ser till nattbefolkningens⁵¹ matchning (figur 30). Denna kartbild visar ett delvis annorlunda mönster. Mindre boendeorter som är funktionellt kopplade till de större orterna har överlag högre matchningsgrad jämfört med dagbefolkningen. Enkelt uttryckt förser dessa boendeorter de större centralorterna på arbetsmarknaden med kompetens.



Figur 30: Andel av nattbefolkningen med matchande utbildning och yrke.

⁵¹ Dagbefolkning avser var de sysselsatta *arbetar*, och nattbefolkning avser var de sysselsatta *bor*.

5.4 SYSSELSÄTTNINGSMÖNSTER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

5.4.1 Vad kännetecknar platser med positiv sysselsättningsutveckling?

Arbetsmarknaden i Sverige som helhet har sedan lång tid tillbaka genomgått en strukturomvandling från att domineras av varuproduktion till en allt större tjänsteproduktion. Denna process har skett i alla regioner, men i olika grad. Tjänstesektorns ökning sedan 1950-talet kan delvis förklaras av den offentliga sektorns framväxt. Men även den privata tjänstesektorn har ökat kraftigt. Handel, hotell och restaurang är nu den största privata tjänstebranschen i Sverige, följt av finansiella företag och företagstjänster. En del av ökningen i sysselsättning i den privata tjänstesektorn förklaras av att företag inom tillverkningsindustrin låter tjänsteföretag utföra tjänster som tidigare låg inom den egna verksamheten, t.ex. transporter, städning och ekonomi. Vidare har tjänsteinnehållet i tillverkningsföretagen ökat. Varuproduktionen i Sverige har sedan länge varit stark, men teknikutveckling och ökad produktivitet har gjort att antalet sysselsatta minskat. Samtidigt har sysselsättningen inom tjänstesektorn ökat markant, bland annat tjänster mot annan produktion och tjänster som riktar sig till hushåll. En annan förklaring till utvecklingen av de privata tjänsterna är ökade inslag av privata aktörer inom offentligt finansierade välfärdstjänster.

Under tioårsperioden 2007-2017 har sysselsättningen i Jämtlands län ökat med ungefär 6%. Länet tappade drygt 2000 arbetstillfällen i samband med finanskrisen 2008, men var tillbaka på 2007 års nivåer tre år senare. Som län drabbades Jämtland hårdare av finanskrisen än riket i stort, men de inomregionala variationerna är stora. Sedan 2007 har utvecklingen varit positiv i flera kommuner, men Åre är den enda av länets kommuner med en snabbare sysselsättningsstillväxt än riket – ett mönster som består sedan åtminstone början av 90-talet. Ragunda, Bräcke och Berg hade 2017 ännu inte kommit tillbaka till 2007 års sysselsättningsnivåer.

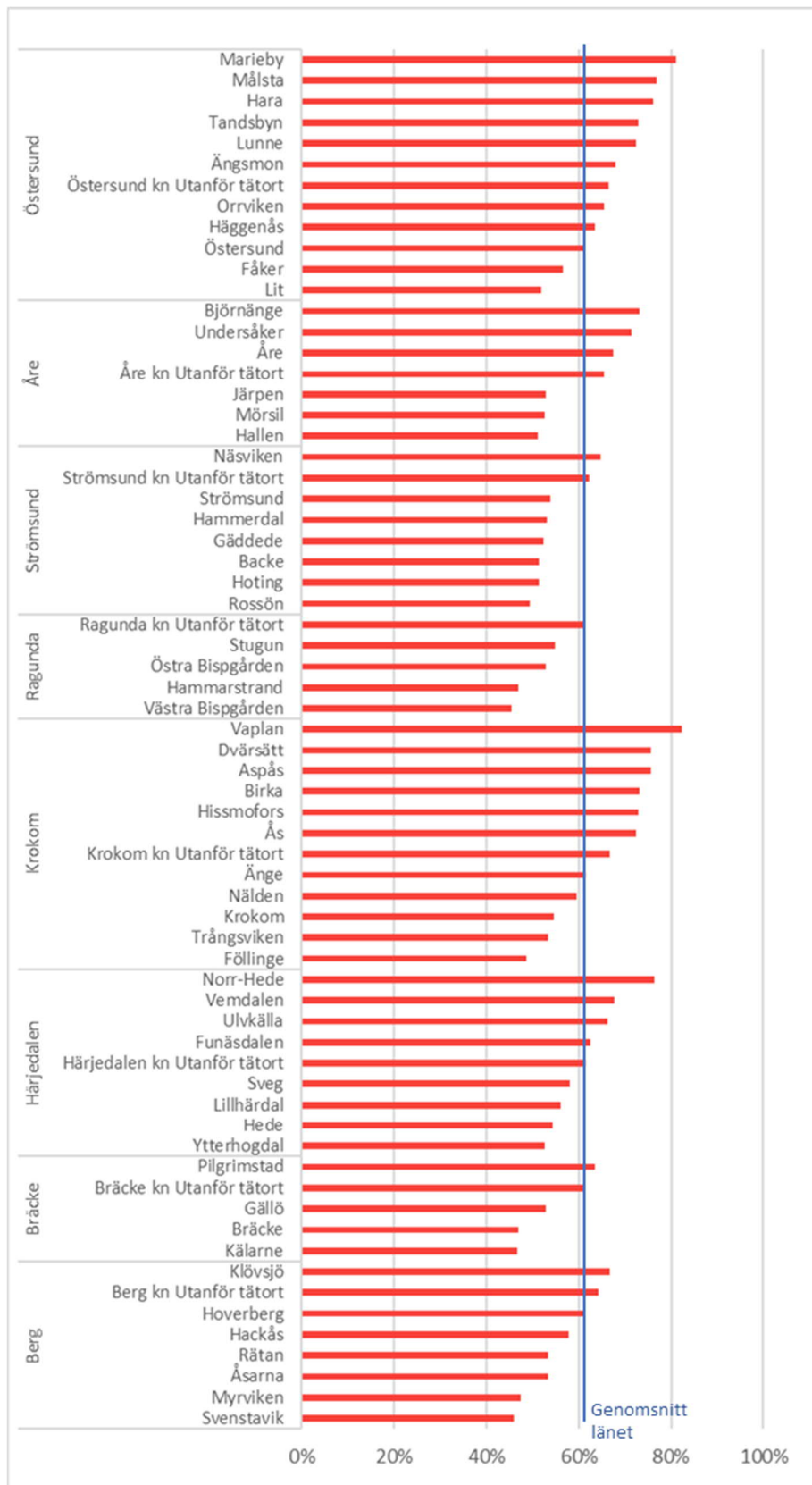
Storleken på, och utvecklingen av, sysselsättningen är en viktig indikator på förmågan att attrahera företag och arbetstillfällen. Storleken har betydelse eftersom ju fler sysselsatta som finns på en plats, desto större blir möjligheterna till matchning, delning och lärande. När de funktionella regionerna blir tillräckligt stora uppstår dessutom självförstärkande effekter genom ökad attraktivitet som ytterligare stärker regionens förmåga att locka nya företag.

Även arbetsmarknadens specialisering är en viktig faktor för att förstå arbetsmarknadernas funktionssätt. För att dra nytta av högt specialiserad kompetens krävs att kompetensen matchas mot arbetsuppgifter med motsvarande innehåll. På en liten arbetsmarknad kan detta vara svårt och matchningsprocessen kan förbättras om de funktionella arbetsmarknaderna vidgas geografiskt.

5.4.2 Sysselsättningsgrad i Jämtland Härjedalen

Som framgår av tabell 2 är förvärvsfrekvensen generellt sett relativt hög i länet. Endast Ragunda och Bräcke kommuner har lägre andel sysselsatta i

åldrarna 20–64 år än riket och framför allt Krokoms kommun, men även Åre och Härjedalen, ligger flera procentenheter över riksgenomsnittet. Motsvarande jämförbara data har inte varit tillgänglig på tätortsnivå men ett snarlikt mått, som anger det totala antalet sysselsatta i relation till åldrarna 19 år och uppåt, ger en indikativ bild av hur sysselsättningsgraderna varierar inom kommunerna.

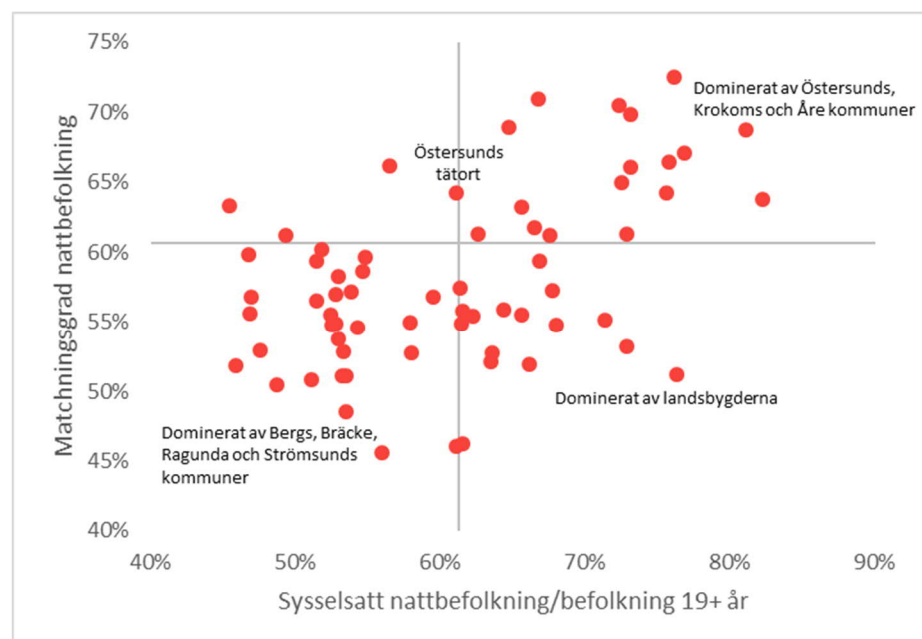


Figur 31: Sysselsatt nattbefolkning som andel av befolkningen 19+ år.

Ett mönster som framträder är generellt höga nivåer i Östersunds, Krokoms och delar av Åre kommun. Ett annat mönster är att kommunernas

centralorter tenderar att ha relativt låga värden. Till det bör poängteras att datan avser nattbefolkning och även om centralorterna som regel har en koncentration av arbetsplatser (se nästa avsnitt) så indikerar denna data alltså att människorna som arbetar där i hög grad bor i någon annan ort eller på landsbygden utanför. I samtliga åtta kommuner är sysselsättningsgraden högre bland befolkningen på landsbygden än i centralorterna. Som kommentar till enskilda staplar kan det tilläggas att de högsta värdena i Strömsunds och Härjedalens kommuner är Näsvisen resp Norr-Hede, dvs orter som är statistiskt avskilda orter men som i praktiken sitter ihop med större orter.

Det finns ett visst samband mellan detta mått på sysselsättningsgrad och ovanstående matchningsgrad för den sysselsatta nattbefolkningen. Ju högre matchningsgrad en tätort har desto högre tenderar sysselsättningsgraden att vara, vilket kan förklaras av att personer med rätt utbildning för arbetsmarknaden kan förväntas ha lättare att hitta ett arbete och därmed sysselsättas. Detta samband klarläggs också av det faktum att endast ett litet fåtal orter har hög matchningsgrad men låg sysselsättningsgrad. Men sambandet är inte hundraprocentigt (korrelationskoefficienten R^2 är ca 0,21) och i relation till länsgenomsnittet kan tätorterna i princip delas i fyra kategorier – se figur 32. Eftersom så pass få orter har kombinationen hög matchningsgrad men låg sysselsättningsgrad är det i praktiken dock snarare tre kategorier av orter.



Figur 32: Matchningsgrad och sysselsättning bland nattbefolkningen. Axlarna skär vid respektive genomsnitt för länet.

Av de tätorter med hög matchning och hög förvärvsfrekvens ligger den absoluta merparten i Östersunds eller Krokoms kommuner. Därutöver finns även Åre/Björnänge, Funäsdalen, Klövsjö och Näsvisen med i denna kategori. Här finns även Östersunds kommuns landsbygd. Det är således

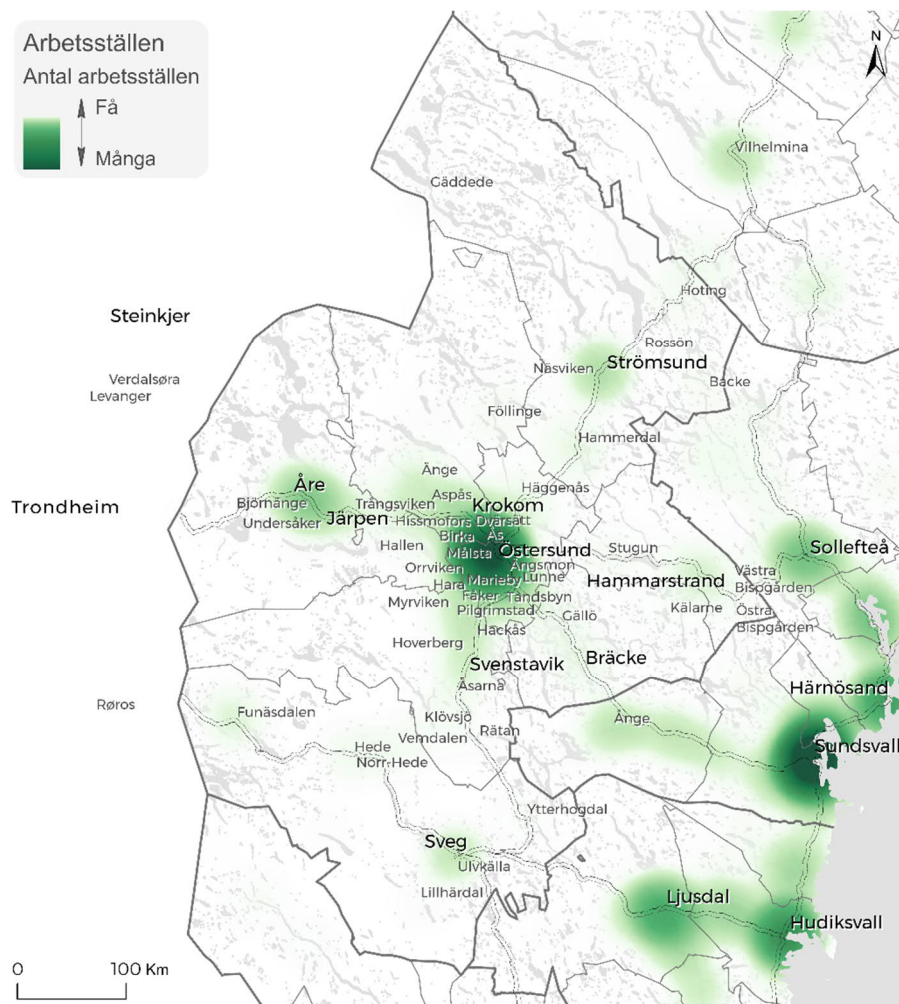
övervägande orter med närhet till Östersund samt i fjällområden. Näsvisen är det enda undantaget från detta övergripande mönster.

Den största gruppen finns i det nedre vänstra fältet av figur 32. Där återfinns hälften av länets tätorter. Merparten av orterna i Berg, Bräcke, Ragunda och Strömsund finns i denna kategori. Även Härjedalen har flera orter i detta fält, men till skillnad från de andra kommunerna är Härjedalens orter mer utspridda på flera fält – utöver det nedra vänstra framför allt även i det nedre högra. Matchningsgraden är med andra ord relativt låg i Härjedalen, men å andra sidan har stora delar av kommunen ändå en relativt hög sysselsättningsgrad.

Nio orter samt sju av länets landsbygdsområden har låg matchningsgrad men trots det relativt hög sysselsättningsgrad. Det som framför allt utmärker denna kategori i geografiska termer är det stora antalet landsbygdsområden. Landsbygderna har således relativt låg matchningsgrad, men ändå en hög sysselsättningsgrad. På motsvarande sätt som för de fåtal orter som befinner sig i det övre vänstra fältet är det svårt att i övrigt urskilja något tydligt geografiskt mönster för orterna i detta fält, som istället finns utspridda på fem av länets kommuner, ömsom nära andra orter, ömsom mer avskilt. Som noterats ovan har dock Härjedalen flera orter i denna kategori (t.ex. Vemdalen).

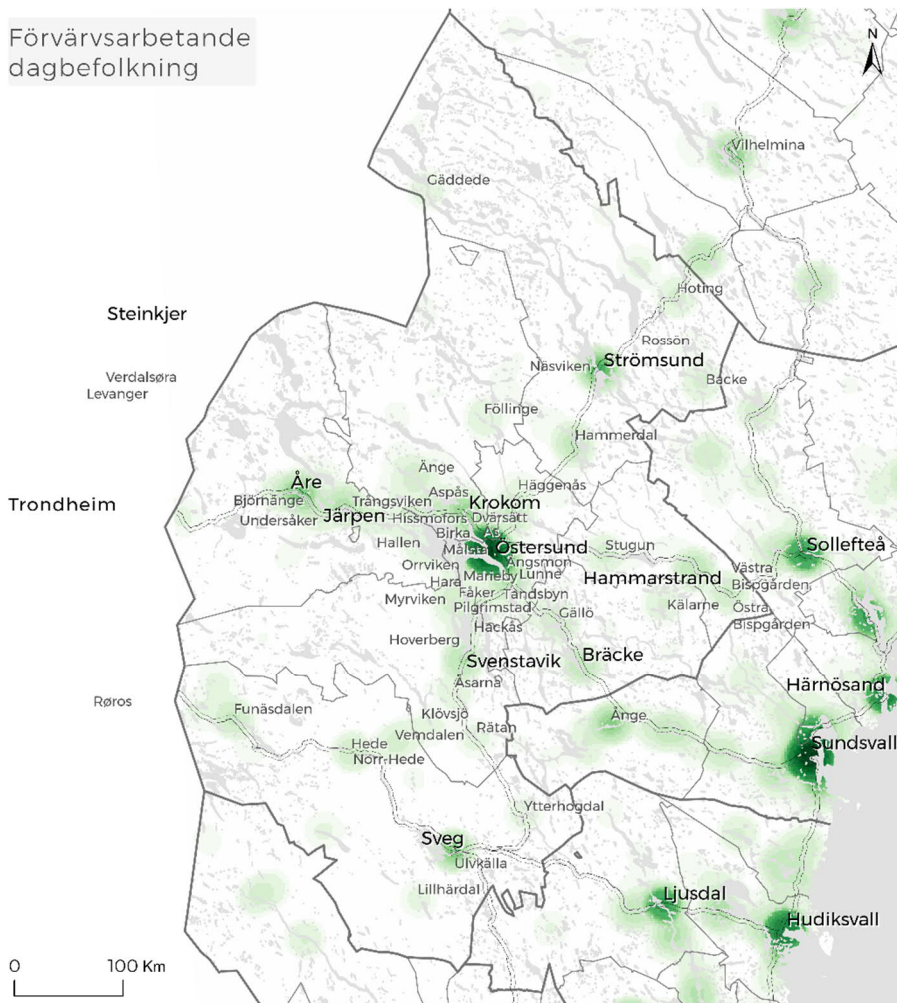
5.4.3 Arbetsställen i Jämtland Härjedalen

Arbetsställena i länet är precis som befolkningen tydligt koncentrerade kring Östersund med omgivningar. Här finns den största delen av länets sysselsättning. Bara i Östersunds tätort finns 47% av länets sysselsättning. Övriga arbetsställen i länet återfinns framför allt i länets tätorter, men även på landsbygderna.



Figur 33: Koncentrationer av arbetsställen.

En motsvarande bild av sysselsättningen ger samma övergripande mönster, och liknar figur 6 över befolkningen med skillnaden att sysselsättningen är lite mer koncentrerad till tätorterna. Exempel på områden som dock utmärker sig på sysselsättningskartan är Storlien och Ramundberget, där den folkbokförda befolkningen är liten men sysselsättningen är relativt stor.



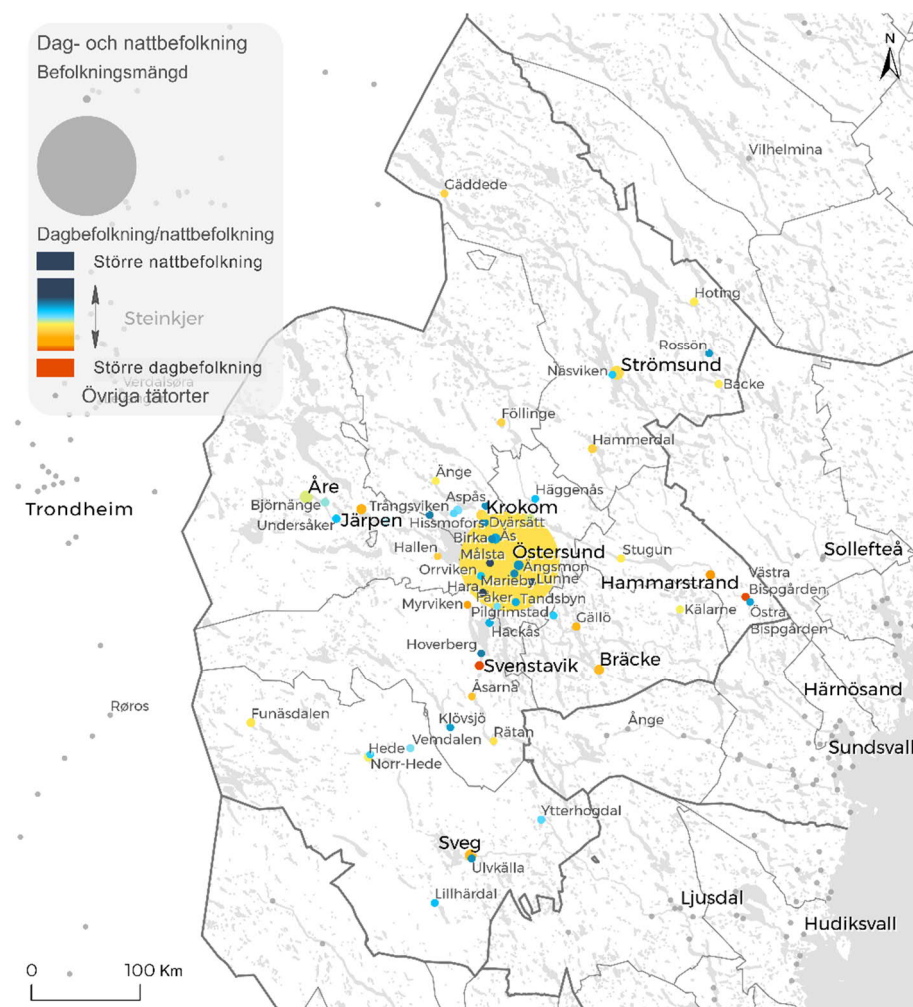
Figur 34: Förvärsarbetande dagbefolkning, dvs sysselsättning vid arbetsställe. Baserat på rutnätsdata.

Även om kartbilden ger en god bild av länets övergripande sysselsättningsmönster, så är det viktigt att påpeka att den inte ger en fullständigt representativ bild av var arbetstillfällena finns. Vissa delar av länet har en förhållandevis hög andel sysselsatta inom yrken som inte är knutna till en specifik geografisk arbetsplats. Detta är vanligt förekommande inom bland annat skogs-, bygg- och transportindustrin. Den platsberoende sysselsättningen är därmed besvärlig att redovisa i en karta eftersom arbetsplatserna ofta varierar i geografin.

5.4.4 Sysselsättningskvoter i Jämtland Härjedalen

Ett vanligt sätt att illustrera orternas olika karaktär på arbetsmarknaden är att undersöka balansen mellan den sysselsatta dagbefolkning och den sysselsatta nattbefolkning, s.k. sysselsättningskvot. Om kvoten är hög innebär det att orten i huvudsak är en arbetsort, dvs. att den har många arbetsplatser, men få boende. Om kvoten å andra sidan är låg kan orten betraktas som en boendeort med få arbetsplatser. Sysselsättningskvoten säger därmed något om ortens karaktär. Det geografiska mönstret för länets tätorter visar att det finns några orter som kan karaktäriseras som huvudsakliga arbetsorter. Detta gäller bland annat Svenstavik, Västra

Bispgården⁵², Hammarstrand, Myrviken och Trångsviken. Samtidigt finns det andra orter i länet som är utpräglade boendeorter. Det som karaktäriserar dessa orter är att de huvudsakligen är belägna i närheten av ett lokalt arbetsmarknadscentrum. Många av länets boendeorter i återfinns därför framför allt omkring Östersund. Östersunds tätort å sin sida karaktäriseras av en hög grad av blandning mellan boende och arbetsplatser.



Figur 35: Sysselsättningskvoter, dvs förhållandet mellan sysselsatt dagbefolkning och sysselsatt nattbefolkning, i tätorter. Gul-röd innebär att dagbefolkningen är större än nattbefolkningen; blå innebär att nattbefolkningen är större än dagbefolkningen. Gul-röda orter är således nettoinpendlingsorter, medan blå orter är nettoutpendlingsorter.

För landsbygderna, här definierat som de områden inom respektive kommun som ligger utanför tätorterna, är den sysselsatta dagbefolkningen ca hälften så stor som nattbefolkningen (kvoten är 0,5). Landsbygderna är således genomgående utpendlingsområden, även om det kan finnas undantag i mindre delar av landsbygderna. Det gäller samtliga kommuners landsbygder, med kvoter mellan 0,3 i Bräcke och Ragunda och 0,6 i Härjedalen.

⁵² Västra Bispgården är i praktiken sammankopplad med östra Bispgården, men SCB avgränsar tätorten i två geografiska enheter.

5.5 BRANSCHSTRUKTUR I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

5.5.1 Hur påverkar branschstrukturen platsernas utvecklingsförutsättningar?

En regions branschstruktur säger något om dess näringslivsprofil och hur långt regionen har kommit i strukturomvandlingen från varuproduktion till tjänsteproduktion. För att studera branschstrukturen mäter man vanligtvis hur många sysselsatta som finns inom olika branscher.

En annan faktor som påverkar förutsättningarna för lokal och regional utveckling som är nära kopplad till branschstrukturen är branschbredden. Branschbredden mäter hur många branscher som finns närvarande i en ort eller funktionell arbetsmarknadsregion. En hög branschbredd visar sig vara gynnsamt för utveckling eftersom den underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare –det finns helt enkelt fler möjligheter på arbetsmarknaden.

Orter med låg branschbredd har en stor fördel av att ingå i en funktionell region med hög branschbredd, eftersom de i praktiken kan dra nytta av utbudet på andra platser. Låg branschbredd och låg tillgänglighet till arbetsmarknader med hög branschbredd riskerar att hämma utvecklingen i orter som ligger i perifera och isolerade arbetsmarknadsregioner. Även här har arbetsmarknadens storlek betydelse för branschbredden. Regioner med många sysselsatta har i allmänhet ett mer varierat näringsliv än regioner med få sysselsatta. Orter och regioner med stor variation mellan olika typer av branscher är i allmänhet dessutom mer robusta mot konjunktursvängningar.

Följande avsnitt ger en översiktlig bild av branschstrukturen i Jämtland Härjedalen. För att åskådliggöra det övergripande mönstret illustreras två aspekter på branschstrukturen i länet; specialiseringsgrad och branschbredd.

5.5.2 Specialiseringsgrader i Jämtland Härjedalen

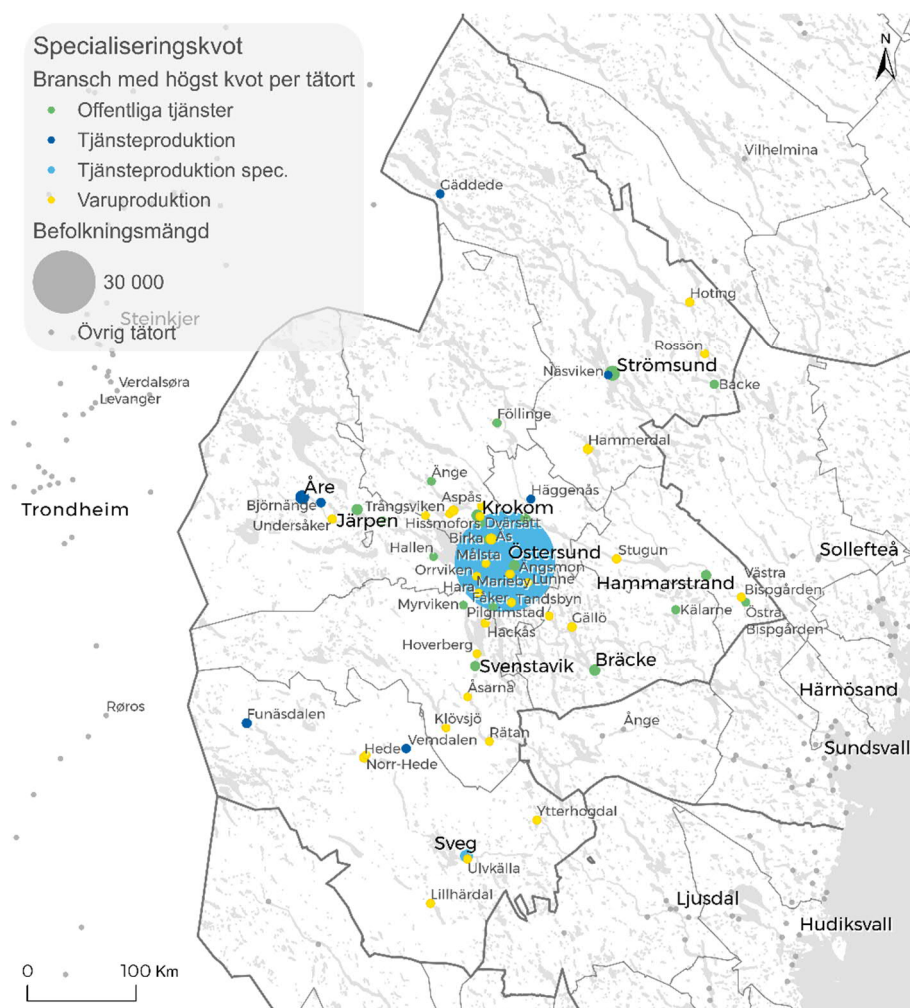
Ett sätt att illustrera orternas branschstruktur är att studera i vilken grad som näringslivet är koncentrerat mot vissa näringar. Specialiseringsgraden mäter hur vanligt förekommande en viss bransch är i en region i förhållande till riket. Hög specialisering för en viss bransch kan vara ett tecken på god konkurrenskraft, men det kan också innebära att arbetsmarknaden blir alltför beroende av denna bransch och därmed också mer känslig för konjunktursvängningar. Varuproducerande företag som verkar på internationella marknader är särskilt känsliga för vikande global efterfrågan eller svängningar i råvarupriser som prissätts på globala marknader, exempelvis trä-, pappers- och stålprodukter. Om tillverkningen på orten dessutom är koncentrerad till en stor arbetsgivare vars varor avses på en global marknad ökar känsligheten ytterligare. Stora orter med ett mer diversifierat näringsliv står bättre rustade för vikande efterfrågan i och med att alternativen på arbetsmarknaden är fler och att möjligheterna till omställning är större. Orter med ett diversifierat näringsliv är därför mer robusta mot konjunktursvängningar.

5.5.3 Dominerande näringar i Jämtland Härjedalen

Avsnitt 4.3 ovan beskrev ett antal näringsgrenar som kännetecknar Jämtlands branschstruktur på olika sätt. På en mer aggregerad nivå visar figur 36 visar vilka näringar som har högst specialiseringsgrad i länets tätorter. Näringarna är indelade i fyra kategorier:

- Offentliga tjänster, som består av olika typer av offentliganställda inom kommun, stat och region.
- Tjänsteproduktion, inom den *lågspecialiserade tjänstesektorn* som huvudsakligen består av service och hushållstjänster
- Tjänsteproduktion, inom den *specialiserade tjänstesektorn* som huvudsakligen består av privata kunskapsbaserade verksamheter.
- Varuproduktion, som består av en sammanslagning av varuproducerande näringar, huvudsakligen inom industri och primära näringar.

Näringslivets specialiseringsgrad i Jämtland Härjedalen ger anledning till några intressanta observationer. Kartläggningen visar att förhållandevis många orter i länet är specialiserade inom varuproducerande näringsgrenar. Detta gäller bland annat Stugun (träindustri), Undersåker (ex. livsmedelsproduktion), Hammerdal (trä, betong) och Hackås (metallvaror).



Figur 36: Orters relativa branschspecialisering i förhållande till övriga orter i länet. (Varuproduktion omfattar SNI A-F; Tjänsteproduktion G-J; Specialiserad tjänsteproduktion K-M; Offentliga tjänster O-S).

Till orter med hög specialisering inom lågspecialiserad tjänsteproduktion hör framför allt besöksrelaterade orter som Åre, Funäsdalen och Vemdalen. Det förklaras av att näringslivet inom besöksnäringen traditionellt är inriktat mot servicetjänster.

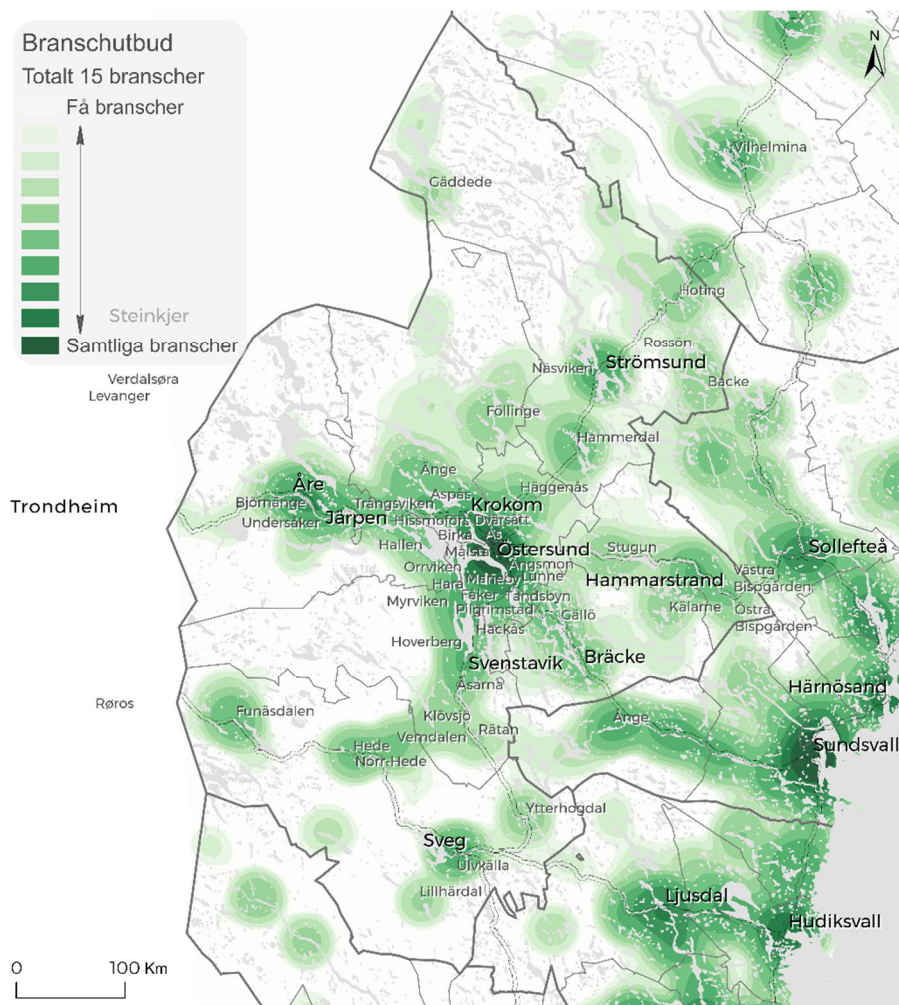
De flesta av kommunhuvudorterna i länet är specialiserade inom offentliga tjänster, vilket naturligtvis påverkas av den kommunala och regionala verksamheten inom kommunadministration, skola och sjukvård. Däremot utmärker sig Östersunds och Svegs tätorter från detta mönster. Dessa orter har istället en hög specialisering mot specialiserad tjänstesektor, vilket brukar känneteckna större orter och städer. I Svegs fall kan detta i hög grad härledas till underkategorin callcenterverksamhet. Som branschaggregat har den högspecialiserade tjänstesektorn vanligen tydliga lokaliseringpreferenser till större och täta miljöer.

5.5.4 Branschbredd i Jämtland Härjedalen

Branschbredden visar hur många branscher som finns representerade på en ort. En hög branschbredd underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare, vilket förbättrar arbetsmarknadens funktionssätt. Orter med många branscher är dessutom mer robusta mot konjunktursvängningar.

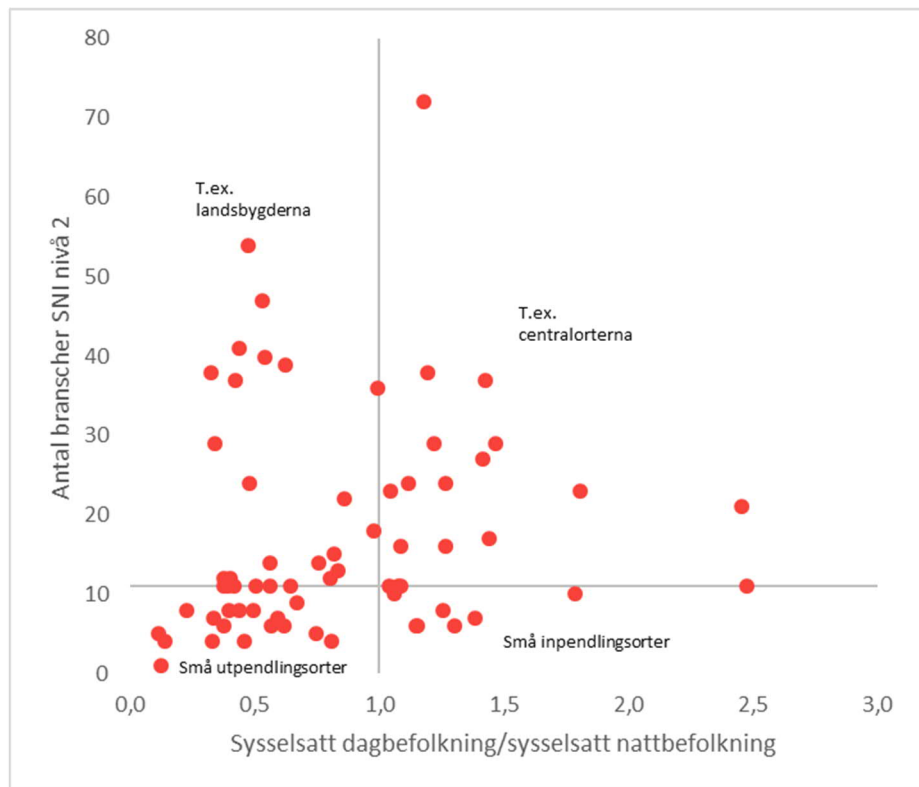
Orter med låg branschbredd har sämre utvecklingsförutsättningar, men kan kompensera för detta om de ingår i ett stort och funktionellt sammanhang med hög branschbredd. Genom att "koppla upp sig" och integreras med andra platser kan mindre orter få tillgång till ett större arbetsplatsutbud inom flera sektorer. Förbättringar av infrastrukturen är naturligtvis en viktig faktor för att skapa ökade möjligheter på arbetsmarknaden. För mindre och stagnerande orter är det därför en ändamålsenlig strategi att verka för en större integrering med större arbetsmarknader.

Enligt den nya ekonomiska geografin utvecklas större platser snabbare än mindre platser. Med ökad storlek så följer också vanligtvis högre branschdiversitet. Detta mönster stämmer väl in på Jämtlands ortsmönster där sambandet mellan ortsstorlek och branschbredd är mycket starkt. Figur 37 visar branschbredden i olika delar av länet. Av figuren framgår att Östersund, i egenskap av dess storlek och regioncentrum, också har den högsta branschdiversiteten bland länets alla tätorter.



Figur 37: Inomregionala variationer i branschbredd. Ju mörkare nyans desto större förekomst av flera branscher.

Däremot finns det inte något tydligt samband mellan branschbredd och graden av inpendling så som den diskuterades i avsnitt 5.4.4 om sysselsättningskvoter ovan. Detta framgår av figur 38 som visar sysselsättningskvoter i kombination med branschbredd.



Figur 38: Branschbredd och sysselsättningskvot i länets tätorter och landsbygder. X-axeln skär y-axeln vid medianen (11).

Det är alltså inte så att orter med en positiv nettoinpendling nödvändigtvis har en stor branschbredd. T.ex. är Åsarna en ort med större sysselsatt dagbefolkning än motsvarande nattbefolkning, dvs nettoinpendlingen är positiv, men antalet branscher som finns representerade där är relativt få. Inpendlingen sker således inom några få branscher (i Åsarnas fall framför allt energiproduktion samt vård och omsorg). I ett exempel som Gällö, å andra sidan, är den relativa inpendlingen ungefär lika hög som i Åsarna, men där finns en större bredd av branscher. På motsvarande sätt är det med samtliga centralorter i länet. Alla dessa har både en positiv nettoinpendling och en relativt stor branschbredd.

Dessa variationer innebär att länets orter kan delas in i fyra kategorier, baserat på deras egenskaper utifrån ett nettopendlingsperspektiv och branschbredd. Bland orter med hög nettoinpendling och stor branschbredd finns de större orterna i länet. Där ingår samtliga centralorter men även ett antal ytterligare orter, ofta på relativt stort avstånd från Östersund (t ex Hoting, Funäsdalen, Föllinge och Hammerdal). Samtliga landsbygder har det gemensamt att de har en nettoutpendling, något som alltså avspeglar det faktum att fler människor bor på landsbygderna än som jobbar där. Men de har också det gemensamt att de har en relativt stor branschbredd. Det är alltså inte så att landsbygderna enbart präglas av de primära näringarna. Tvärtom är landsbygderna – i den mån det bedrivs verksamhet där – platser för många olika typer av ekonomiska aktiviteter.

Därtill finns det, som exemplet med Åsarna ovan, en kategori orter med positiv inpendling men få branscher. Dessa ligger utspridda på olika avstånd från Östersund men har det gemensamt att de är små. I denna kategori

ingår, förutom Åsarna som redan nämnts, exempelvis Gäddede, Rätan, Hissmofors och Hallen. Den fjärde ortskategorin, som är något större, omfattar orter med nettoutpendling och liten branschbredd, något som i hög grad kännetecknar mindre orter i närheten av Östersund. Många av dessa orter ligger i just Östersunds och Krokoms kommuner, men till denna kategori hör även t.ex. Lillhärdal och Hoverberg, dvs orter med närhet till andra centralorter.

Enbart sett till branschbredden förefaller de större orterna i länet ha förhållandevis goda förutsättningar till utveckling. Samtidigt karaktäriseras många av de mindre orterna av en förhållandevis låg branschbredd. Men som framgår ovan innebär det inte att arbetsmarknaderna är sämre fungerande där, då ett fåtal branscher kan vara betydande för små orter. Men eftersom en smal branschbredd medför en generell sårbarhet för konjunktursvängningar har små orter ofta en större sårbarhet. Ur det perspektivet är det positivt med starka samband mellan orter, därför att så länge de små orterna ingår i förhållandevis stora och funktionella arbetsmarknader, kan de dra nytta av branschutbudet i andra orter. Den egna branschbredden blir därmed inte lika avgörande för utvecklingsförutsättningarna för små orter. Detta speglar fördelen av att ingå i ett funktionellt sammanhang. På en allt mer specialiserad arbetsmarknad kommer sannolikt nyttan av att vara uppkopplad granne att bli ännu mer betydelsefullt i framtiden. Orternas funktionella kopplingar i Jämtland Härjedalen undersöks därför i nästa kapitel.

6 ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND

Ett vanligt sätt att hantera behovet av ett funktionellt perspektiv i regionalekonomiska analyser och regionala strukturanalyser är att utgå från geografiska enheter och indelningar som bygger på pendlingsmönster och arbetsmarknadernas funktionssätt. SCB har utvecklat en metod för att definiera "Lokala arbetsmarknader" (LA) – geografiska områden som kännetecknas av pendlingsmönster som gör att de kan betraktas som relativt oberoende av omvärlden med avseende på utbud och efterfrågan av arbetskraft. Enligt SCB:s metod består lokala arbetsmarknader av kommuner med tillräckligt starka pendlingsrelationer sinsemellan för att det ska vara meningsfullt att betrakta just dessa kommuner som arbetsmarknadsmässigt mer sammankopplade än andra kommunkonstellationer. En lokal arbetsmarknad utgörs i princip av ett lokalt centrum och kringliggande utpendlingskommuner från vilka utpendlingen till det lokala centrumet är så pass högt att det dels överskrider vissa tröskelvärden, dels är högre än till andra lokala centra⁵³.

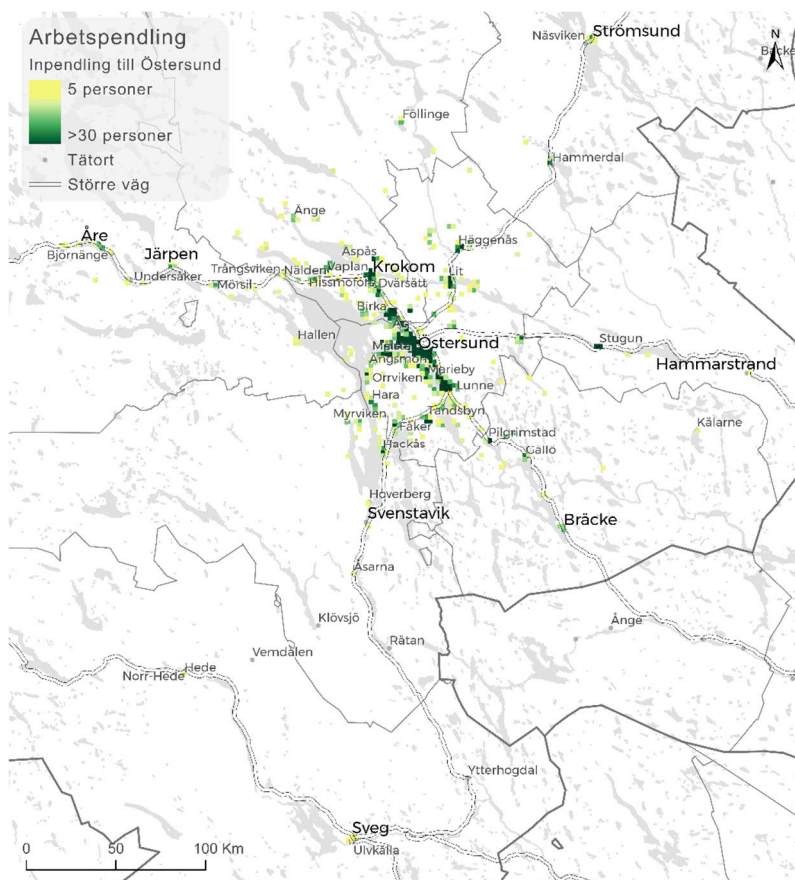
Med denna metod är Sveriges 290 kommuner indelade i 70 lokala arbetsmarknader (2017), men de regionala variationerna i hur dessa lokala arbetsmarknader ser ut är mycket stora. I de tre storstadsområdena består varje lokal arbetsmarknad av 27 eller fler kommuner, medan en dryg tredjedel av alla LA endast består av en kommun var. Majoriteten av dessa ligger i glesbygdsområden och merparten i Norrland. Drygt hälften av alla LA består av mellan 2 och 6 kommuner. I vissa fall är de lokala arbetsmarknaderna länsöverskridande (t.ex. Älmhult, Karlstad, Ludvika och Arjeplog), men merparten återfinns inom länsgränserna. Som följd av att pendlingsmönstren förändras över tid, dels i riktning, dels i avstånd, förändras också de lokala arbetsmarknadernas indelning. På vissa håll finns det LA som delas upp men den överordnade trenden är en generell regionförstoring som medför att antalet LA i Sverige minskar. Sedan 1985 har antalet LA minskat från 126 till 90 år 2000 till 70 år 2017.

Enligt SCB:s indelning finns idag tre lokala arbetsmarknader i Jämtland; Östersund, Strömsund och Härjedalen. Härjedalens och Strömsunds kommuner är egna "självständiga" lokala centra utan andra kommuner knutna till dem, medan Östersund är det lokala centrum till vilket Åre, Krokom, Berg, Ragunda och Bräcke är kopplade.

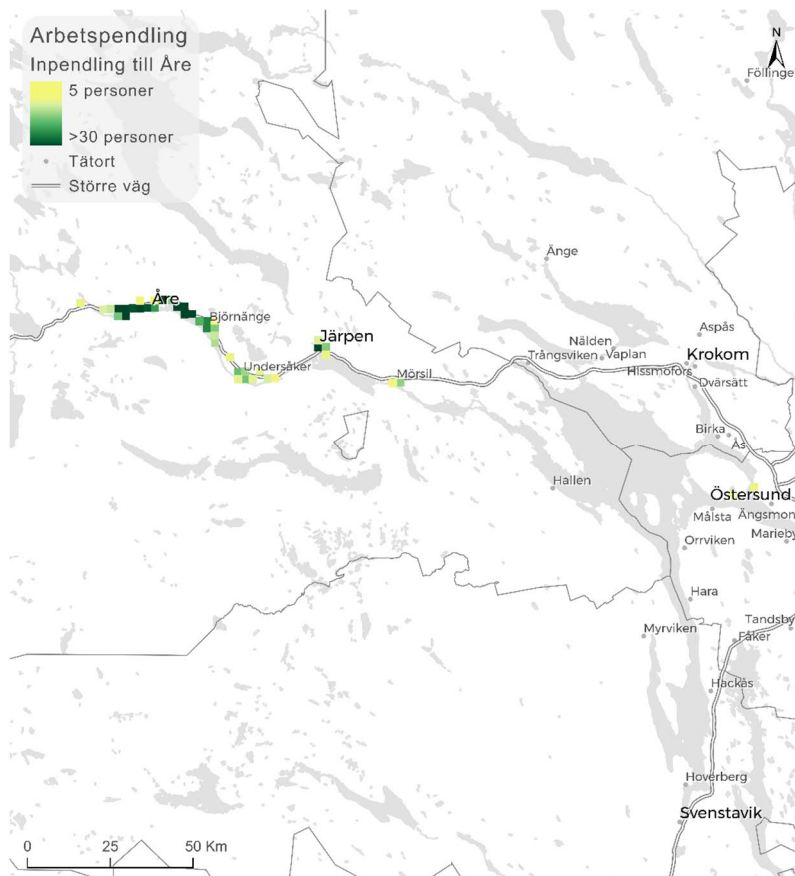
Då SCB:s indelning i LA konstitueras av kommuner som minsta byggsten uppstår analytiska utmaningar i områden där kommunerna är ytstora och avståndet mellan befolkningskoncentrationerna är långa. Som geografisk indelning för regionala analyser är därför kommunbaserade LA behäftade med vissa problem som försvårar en förståelse av de funktionella sambanden i vissa regioner. I Jämtlands fall avspeglas detta i att länet, trots de stora avstånden, endast består av tre lokala arbetsmarknader enligt SCB:s indelning. De kommuner som ingår i Östersunds lokala arbetsmarknad är dock så pass stora att LA-regionen blir relativt stor för att avspegla de funktionella sambanden inom länet, och som grund för analyser

⁵³ Se SCB-pm "Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA)" för en utförlig beskrivning av metodiken.

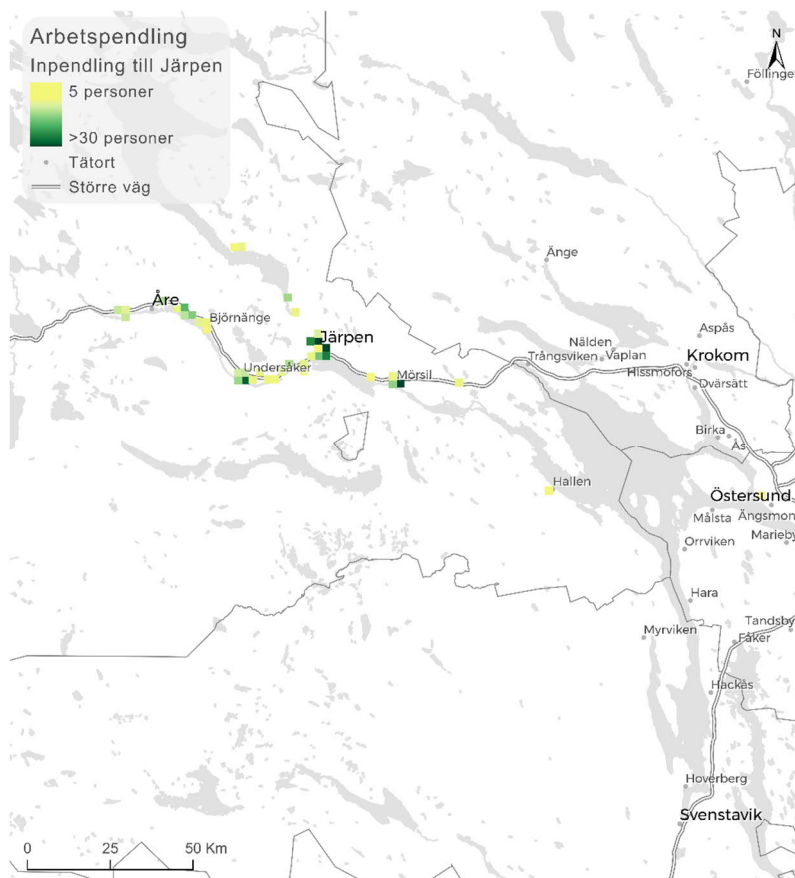
av just Jämtland är det därför en för grov indelning. En finmaskig inzoomning på inpendlingen till centralorterna i länet visar hur merparten av den inpendlande befolkningen bor i områden relativt nära och framför allt utmed de stora stråken till och från de flesta centralorter. Stråkberoendet är särskilt tydligt för centralorterna öster och väster om Östersund – se t.ex. E14:s tydliga avtryck i figurerna 40-42 för Åre, Järpen och Bräcke samt motsvarande avtryck av väg 87 för Hammarstrand. Vissa liknande tendenser kan skönjas för Svenstavik, även om det norrut inte i första hand är i E45-stråket från Östersund utan snarare 321-stråket mot Myrviken. I Härjedalen och Strömsund, däremot, uppvisas ett betydligt mer utspritt mönster med centralorterna som centrum i ett mer utbrett omland av mindre orter och landsbygd.



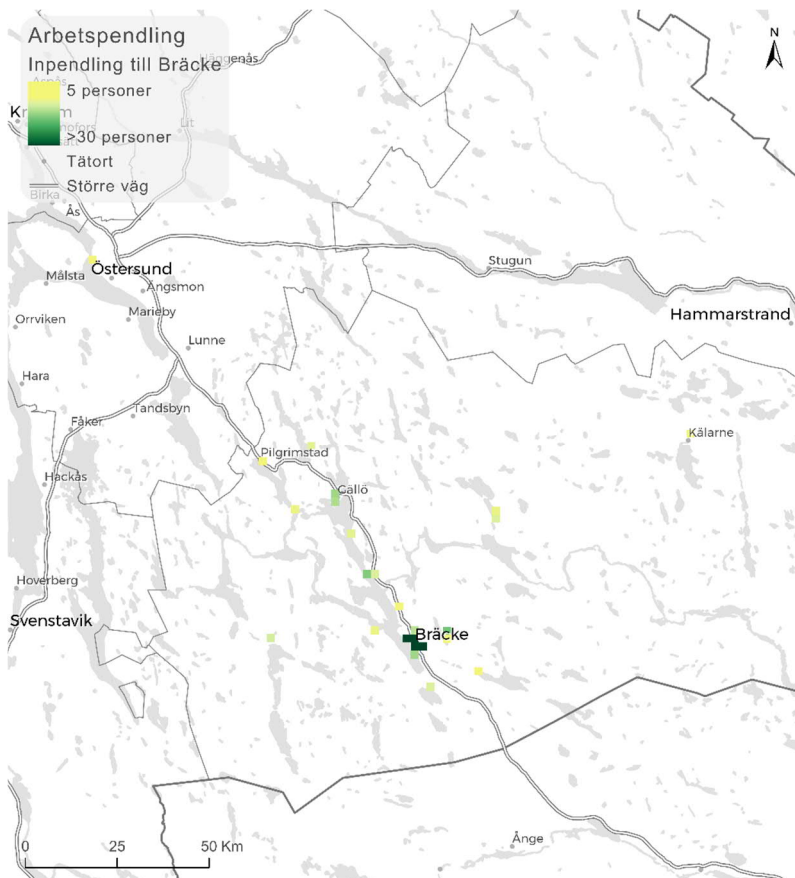
Figur 39: Inpendling till Östersunds tätort. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



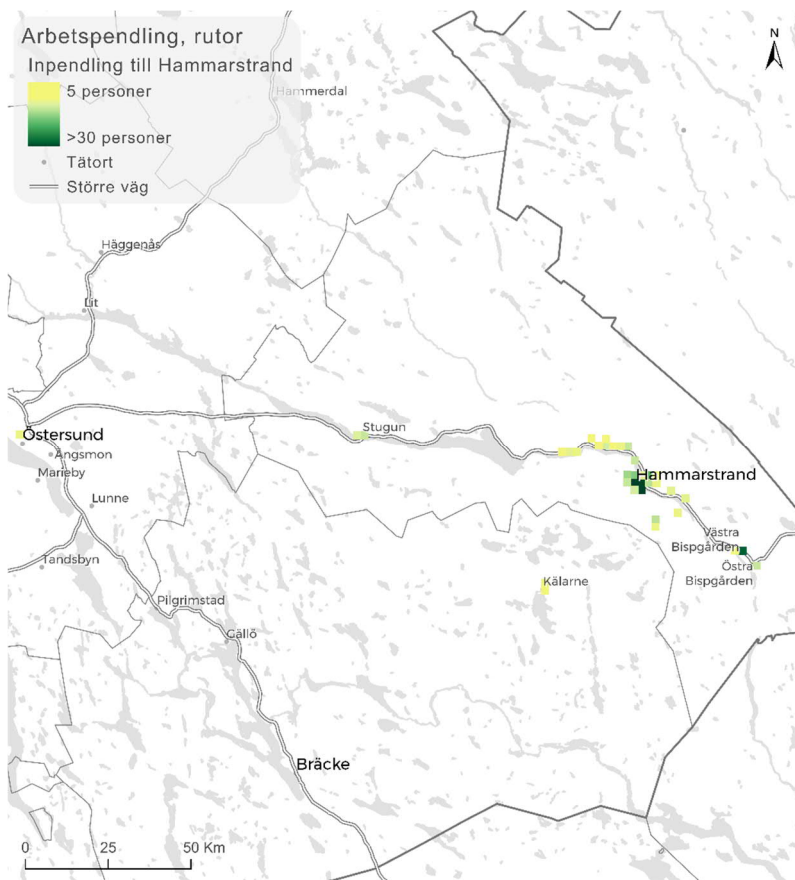
Figur 40: Inpendning till Åre tätort. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



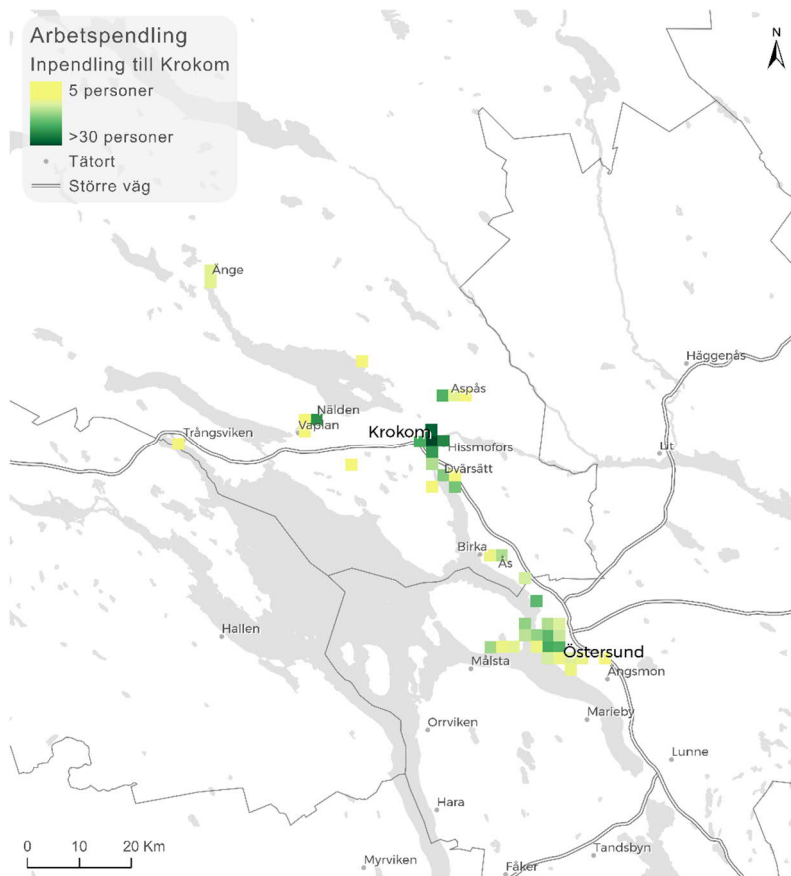
Figur 41: Inpendning till Järpen. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



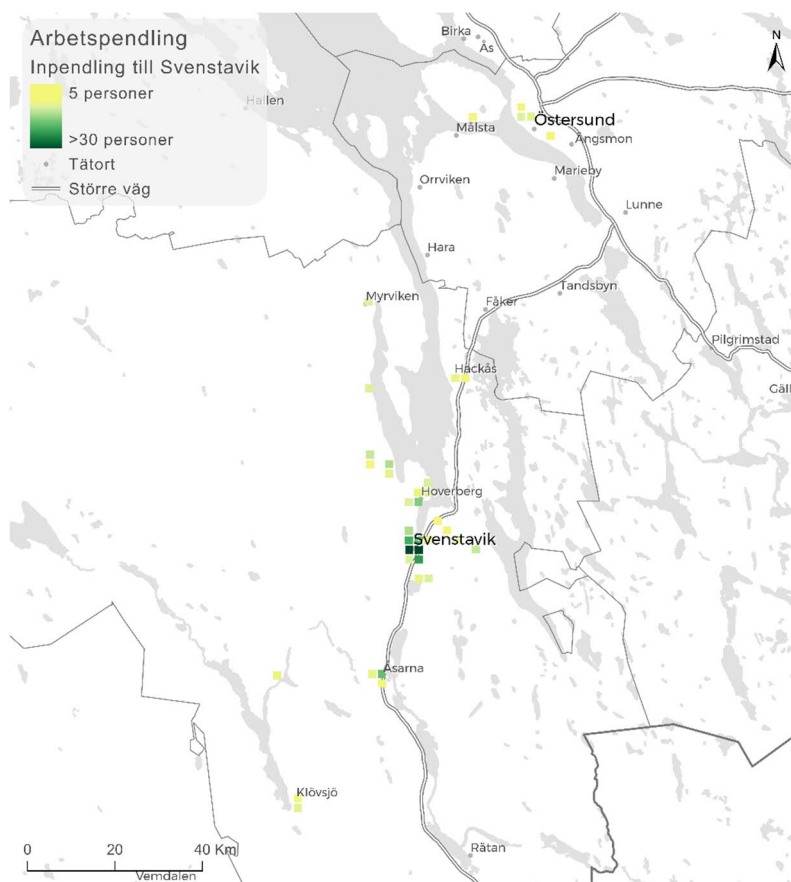
Figur 42: Inpendling till Bräcke tätort. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



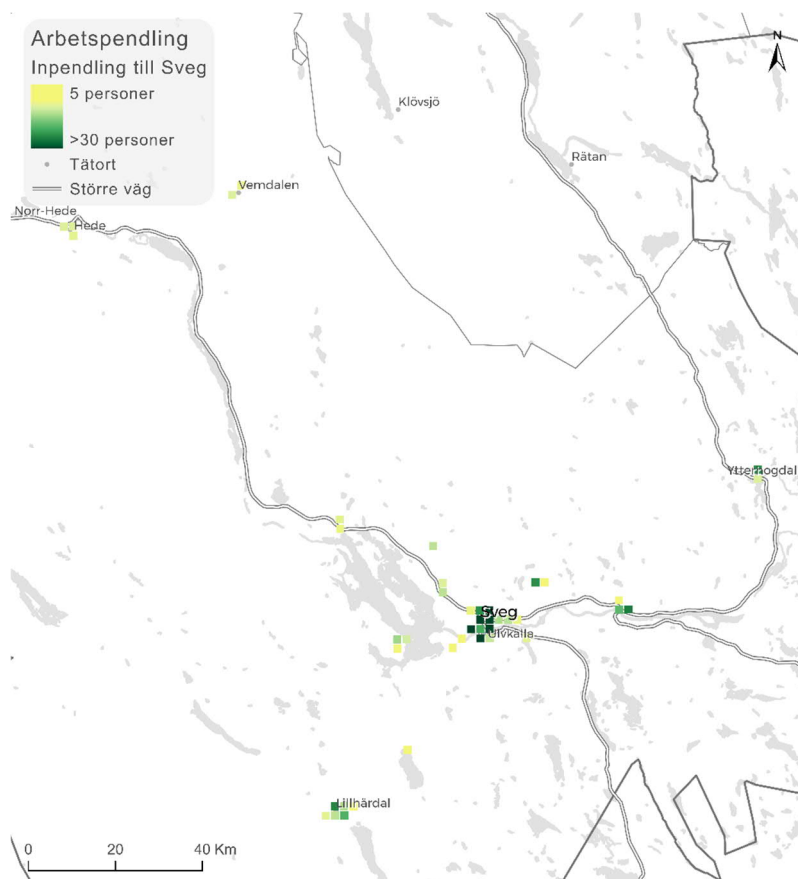
Figur 43: Inpendling till Hammarstrand. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



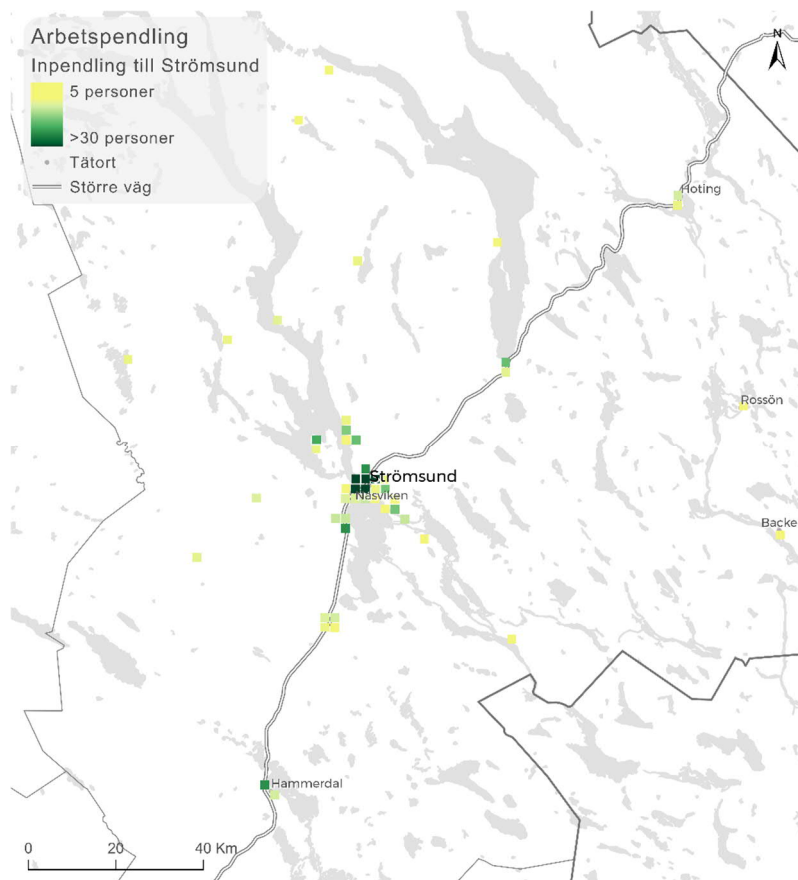
Figur 44: Inpendning till Krokoms tätort. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



Figur 45: Inpendning till Svenstavik. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



Figur 46: Inpendling till Sveg. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.



Figur 47: Inpendling till Strömsunds tätort. Figuren visar var i länet de som arbetar i tätorten är bosatta.

Baserat på dessa iakttagelser finns det anledning att bryta ner SCB:s indelning i kommunbaserade lokala arbetsmarknader på en lägre nivå för att beskriva länets funktionella geografi mer ingående. Genom att applicera samma metod på tätorter och landsbygderna som SCB använder med kommunerna som minsta byggsten kan bilden av Jämtlands lokala arbetsmarknader och funktionella geografi därmed nyanseras.

Det viktigaste momentet i skapandet av tätortsbaserade LA, eller pendlingsområden, är identifierandet av den största specifika pendlingsströmmen från en tätort till en annan, mätt som procentandel av sysselsatt nattbefolkning. Utifrån detta klassificeras alla tätorter till någon av följande fyra grupper och förs sedan samman⁵⁴:

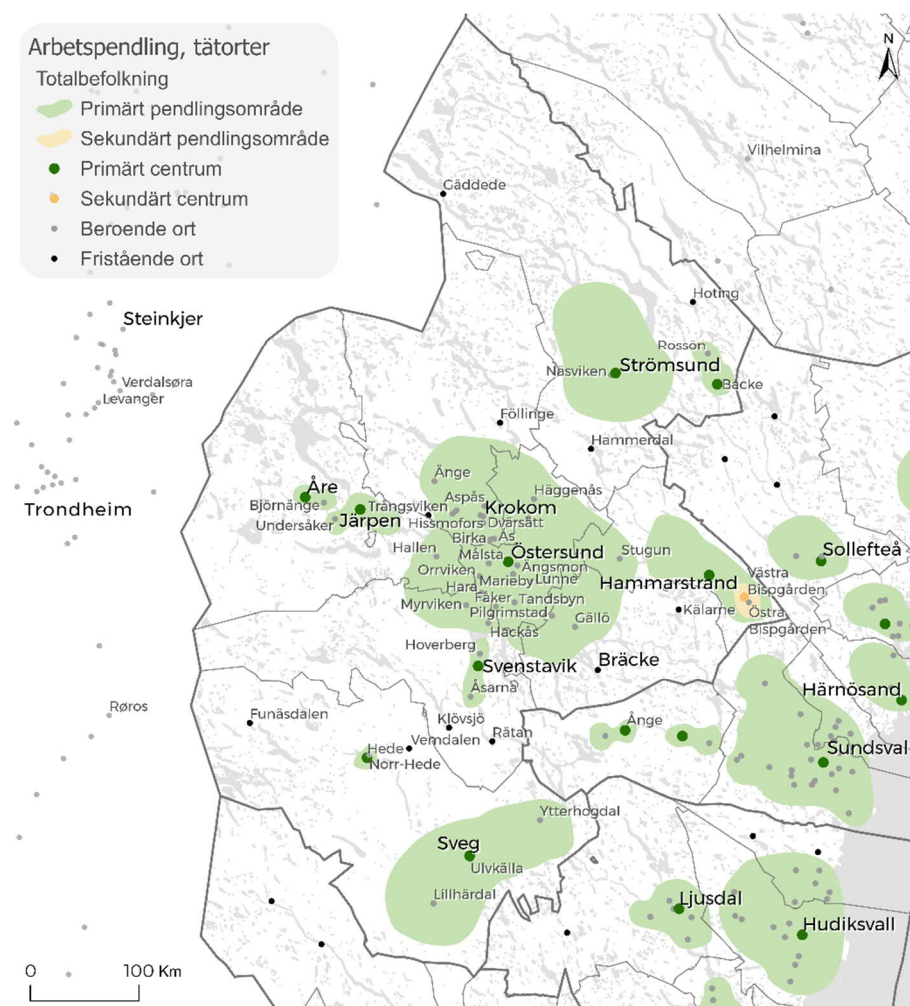
- Primära centrum: Kärnor som de flesta arbetsmarknadsregionerna byggs upp kring. Den största specifika utpendlingen till en annan ort är mindre än 15 procent och minst en annan ort är beroende av den.
- Sekundära centrum: Orter som i hög utsträckning är beroende av ett primärt lokalt centrum (utpendlingen till det är större än 15 procent), men andra orter är i sin tur beroende av det sekundära centrumet.
- Självständiga/fristående orter: Orter med liten utpendling (största specifika strömmen mindre än 15 procent), men utan andra orter som är beroende av den fristående orten.
- Osjälvständiga/beroende orter: Orter som är beroende av ett primärt eller sekundärt lokalt centrum (pendlingen dit är mer än 15 procent). Inga andra orter är beroende av den beroende orten.

Figur 48 visar denna tätortsbaserade LA-indelning av Jämtland-Härjedalen. Nedbrutet på denna finare nivå kan några saker konstateras. Figuren ger stöd till slutsatsen att det är relevant att identifiera Strömsund och Härjedalen som områden utanför Östersunds lokala arbetsmarknad. Det överensstämmer med mönstret i figur 46-47 där det framgår att inpendlingen till Sveg och Strömsund är riktad mot ett centrum i ett mer utspritt omland snarare än knuten till specifika stråk mellan större orter. Så långt visar alltså den tätortsbaserade kartan över lokala arbetsmarknader samma mönster som SCB:s kommunbaserade indelning.

Men till skillnad från den kommunbaserade indelningen är det väsentliga delar av övriga kommuner som inte heller ingår i Östersunds LA. Istället har såväl Åre som Järpen med sina respektive närmast kringliggande orter karaktären av egna små lokala arbetsmarknader. På motsvarande sätt är det med Hammarstrand, som är lokalt centrum i ett pendlingsområde där även Bispgården och Ragunda kommuns landsbygd ingår. Inte heller Svenstavik ingår i Östersunds pendlingsområde utan utgör istället ett lokalt centrum i ett omland där Hoverberg och Åsarna ingår. Bergs kommuns landsbygd är däremot kopplad till Östersund. Detsamma gäller, förutom för landsbygden i Östersunds kommun, även landsbygderna i Bräcke och Krokoms kommuner. Från dessa landsbygdsområden är kopplingen till Östersund alltså starkare än till de egna kommunernas centralorter.

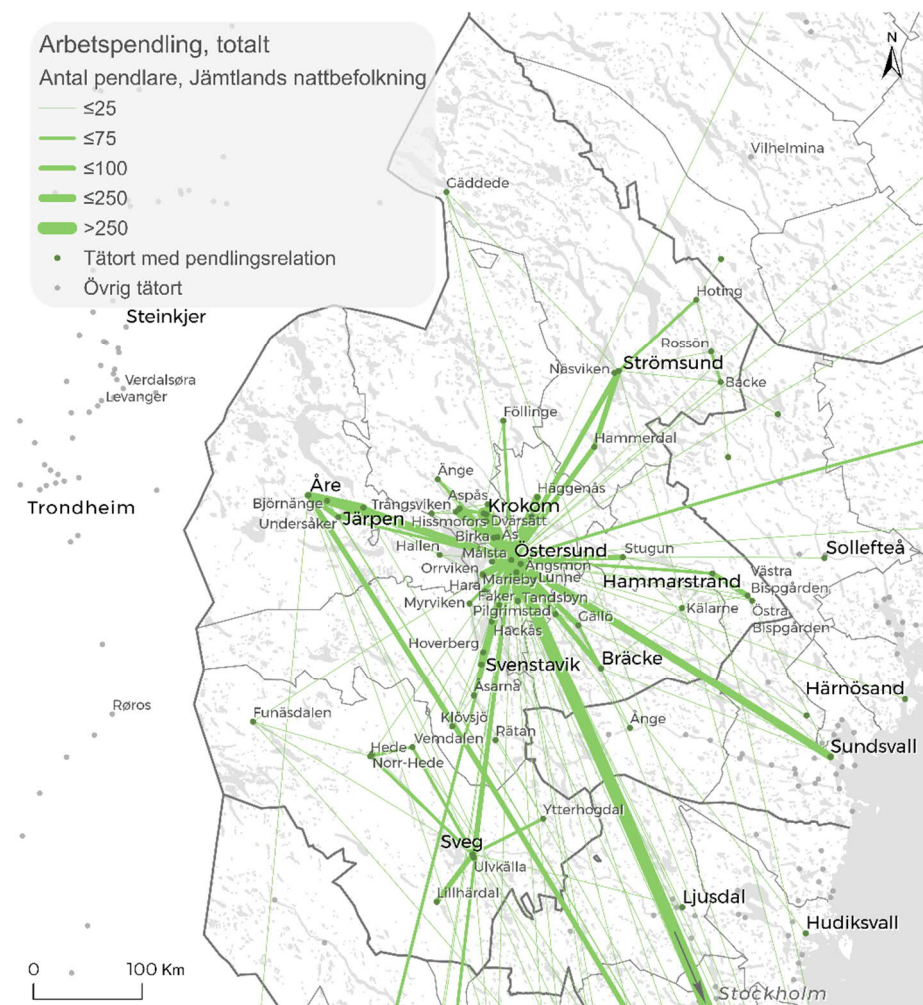
⁵⁴ Beräkningen bygger i grunden på samma metod som SCB använder sig av när de beräknar lokala arbetsmarknader på kommunnivå, men med justeringar av gränsvärden för pendlingsandelar för att anpassas till det faktum att geografierna som studeras (tätorter istället för kommuner) är mindre.

Intressant att notera är även det faktum att orter som Gäddede, Hoting och Funäsdalen, dvs orter på långt avstånd från Östersund, inte är knutna till någon annan ort till den grad att de ingår i större pendlingsområden enligt denna indelningsmetod. Antalet förvärvsarbetande som bor i dessa orter och har sin arbetsplats på samma ort är alltså så pass högt att de inte kan betraktas som beroende av någon enskild annan ort. Som framgår av figuren är det samtidigt inte enbart orter i länets periferi som har denna karaktär. Även ett antal orter i "mellanrummet", eller "mellanlägena", mellan större pendlingsområden har ett liknande mönster. Föllinge, Hammerdal, Bräcke, Rätan och Klövsjö är exempel på sådana orter, med Östersund ca en eller en dryg timmes körtid åt ena hållet och andra centralorter åt andra hållet. Till skillnad från de mer perifera orterna är tillgängligheten till arbetsplatser i dessa fall högre, dels för att Östersund ligger närmare, dels för att det även ligger större arbetsplatskoncentrationer åt fler håll än enbart mot Östersund. I Bräckes fall ligger dessa koncentrationer i Västernorrland, men pendlingsrelationerna till orterna där är relativt begränsade. Visserligen pendlar ett mindre antal personer från olika delar av Bräcke kommun till såväl Ånge som Sundsvall, men inte i närheten av den omfattning som arbetar i Bräcke tätort, eller ens i Östersund.



Figur 48: Pendlingsområden baserat på SCB:s metod för kategorisering av lokala arbetsmarknader (LA), men med tätorter och omgivande landsbygder som byggsten istället för kommuner.

En generell iakttagelse att notera är följaktligen att inga pendlingsflöden över länsgränsen är så pass stora att det ger upphov till länsöverskridande pendlingsområden enligt denna definition. Det bör dock betonas att vad dessa pendlingsområden visar är inte de totala pendlingsflödena utan just vilka pendlingsrelationer som är så pass starka att de uppfyller kraven för vad som definieras som pendlingsområden, eller lokala arbetsmarknader, med nämnda metodik. Ett alternativt sätt att beskriva de funktionella sambanden i termer av pendling är från ort till ort, där varje utpendlingsrelation från orter i länet visualiseras med en linje, vars tjocklek kännetecknar storleken på flödet. En sådan illustration – se figur 49 – ger en annorlunda bild av de jämtländska orternas koppling till varandra och omgivande län.



Figur 49: Pendlingsrelationer för orter i Jämtland. Kartan visar utpendling från orter i länet och linjerna i figuren kan därför vara dubbelriktade inom länet, men är enkelriktade över länsgräns.

Av figuren framgår att den länsöverskridande pendlingen från enskilda orter är relativt liten i volymtermer. Störst utomlänspendling står, som väntat, Östersunds kommun för. Därefter kommer Åre som också har en viss utpendling till Stockholm, men även Göteborg och ytterligare några orter i södra eller mellersta Sverige. Störst utpendling från länet går mot

Stockholms län och därefter Västernorrland. I båda dessa relationer är utpendlingen betydligt högre än inpendlingen.

En övergripande iakttagelse av pendlingsmönstren i Jämtland-Härjedalen är att länets Ortsstruktur gör sig påmind, med ett dominerande Östersund och ett stort antal mindre orter och landsbygder. De i särklass flesta och största flödena går i riktning till och från Östersund men på flera håll framträder även pendlingsmönster på andra ledder och i andra riktningar. Mest tydligt är dessa alternativa flöden i Härjedalen men även i Ragunda samt i E14-stråket vid Järpen-Åre samt runt Strömsund.

Vid en utblick mot andra län blir det tydligt att den Jämtländska Ortsstrukturen i hög grad skiljer sig från motsvarande i andra län⁵⁵. I betydligt högre grad än i Jämtland kännetecknas arbetsmarknaderna i län som Gävleborg, Dalarna och Blekinge av flera, till storleken mer likvärdiga, och avståndsmässigt inte lika åtskilda pendlingsområden, utan motsvarande omfattning på de "mellanrum" som präglar Jämtland-Härjedalen.

Sådana jämförelser belyser glesheten i den jämtländska Ortsstrukturen och aktualiserar frågan om olika orters och områdets lägeskvaliteter.

⁵⁵ Se t.ex. Region Gävleborg m.fl. (2018): Gävleborgs funktionella geografi. Ortsstruktur, tillväxtmotorer och funktionella samband.

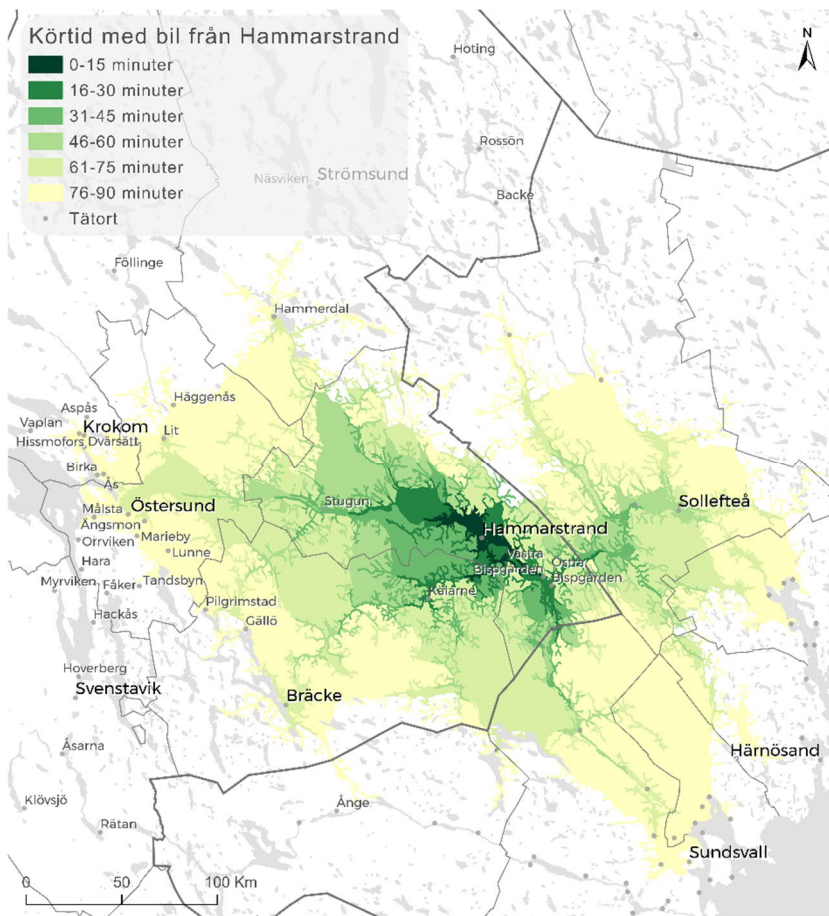
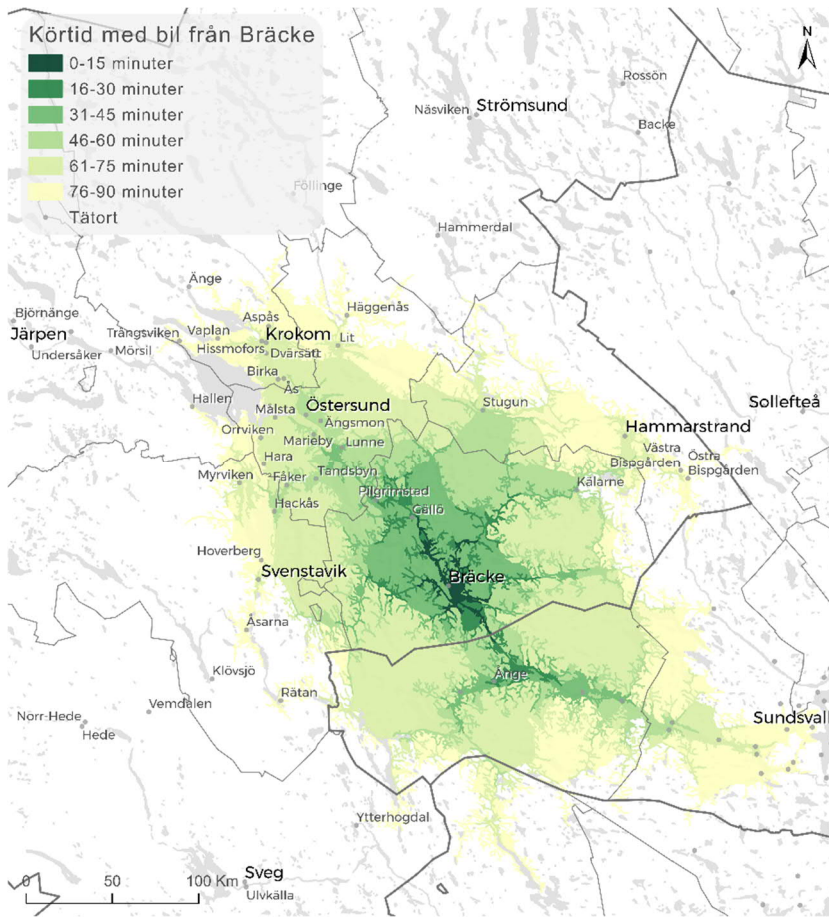
7 ORTERNAS TILLGÄNGLIGHET OCH LÄGESKVALITETER

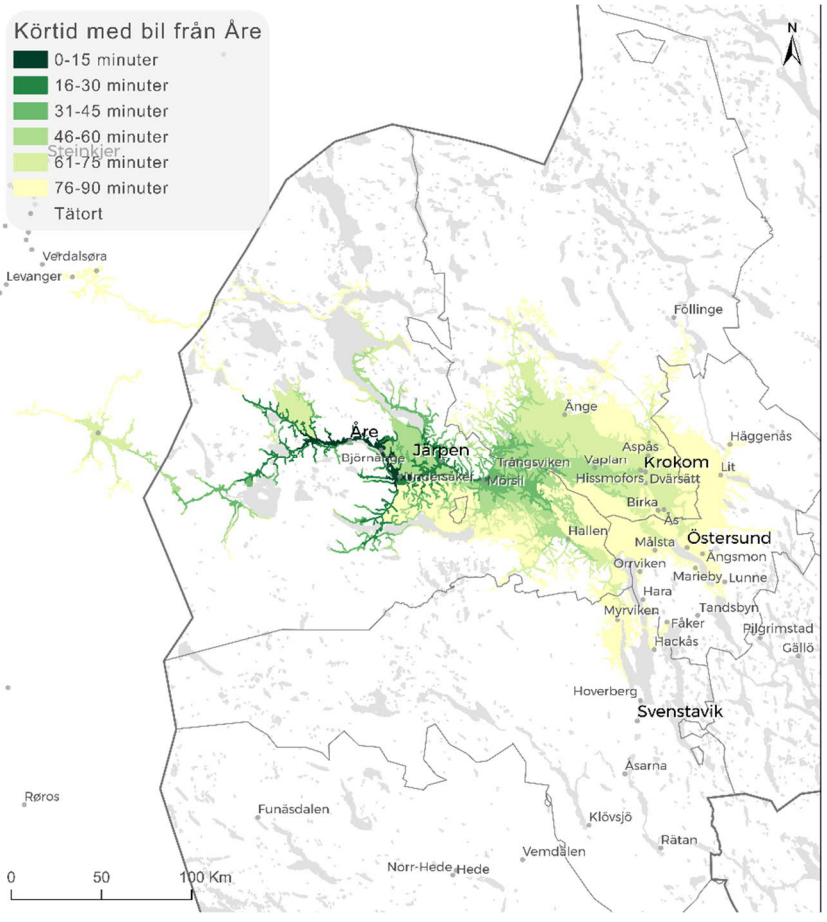
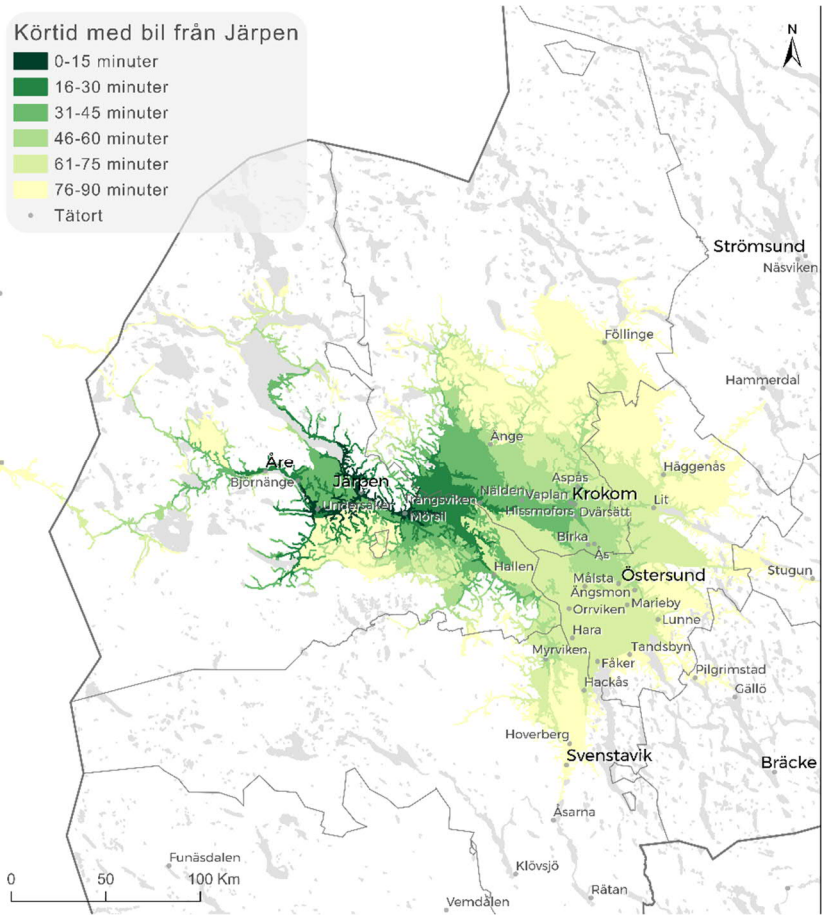
7.1 ORTERS GENERELLA TILLGÄNGLIGHET

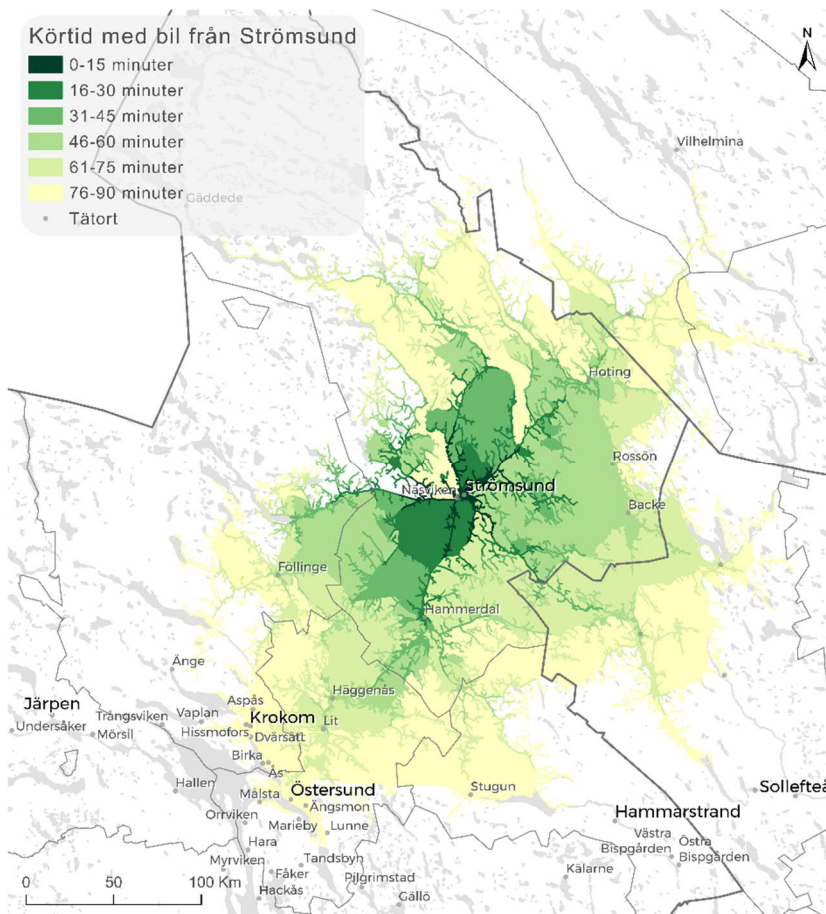
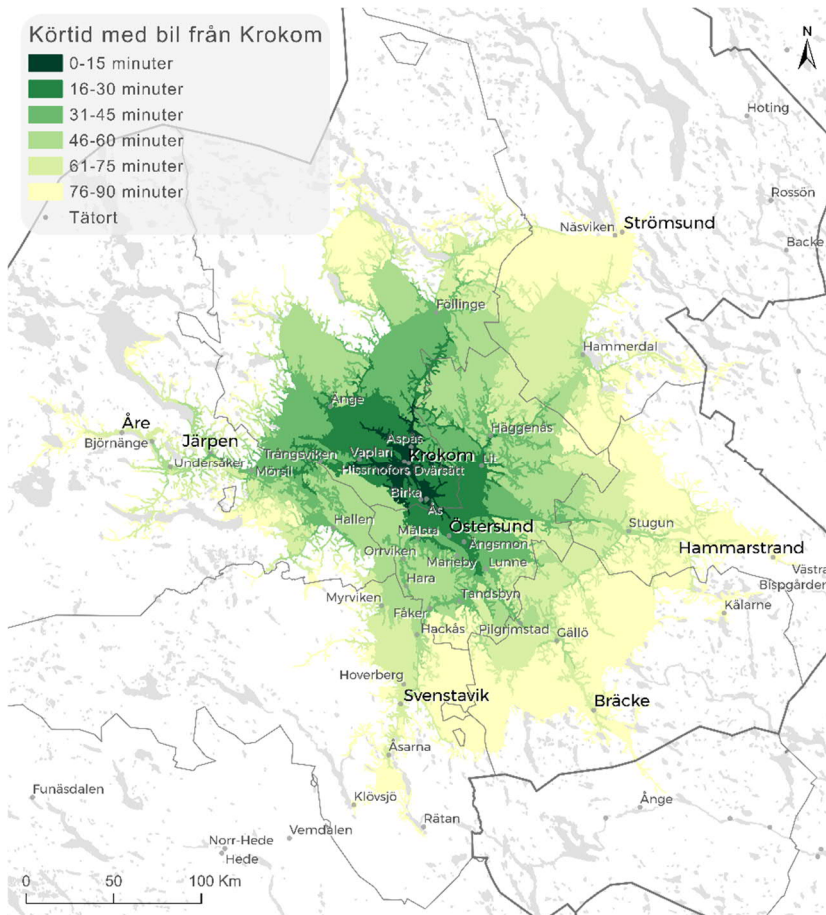
De stora avstånden och inomregionala variationerna i Ortsstruktur och ortsegenskaper aktualiserar en diskussion om regionala utvecklingsförutsättningar utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Begreppet tillgänglighet syftar på möjligheterna att ta del av något som eftersträvas eller som det finns ett behov av att tillgängliggöra sig. Tillgänglighet kan således betraktas som lättheten att tillgodogöra sig någon form av nytta, t.ex. arbetsplatser, offentlig service, kulturutbud, etc. Det innebär att tillgängligheten är beroende av dels transportsystemet och möjligheterna att ta sig mellan platser, dels det som finns på dessa platser. Tillgänglighet kan därför förstås som en form av relativ lägeskvalitet, där platsens läge i förhållande till andra platser är kärnan.

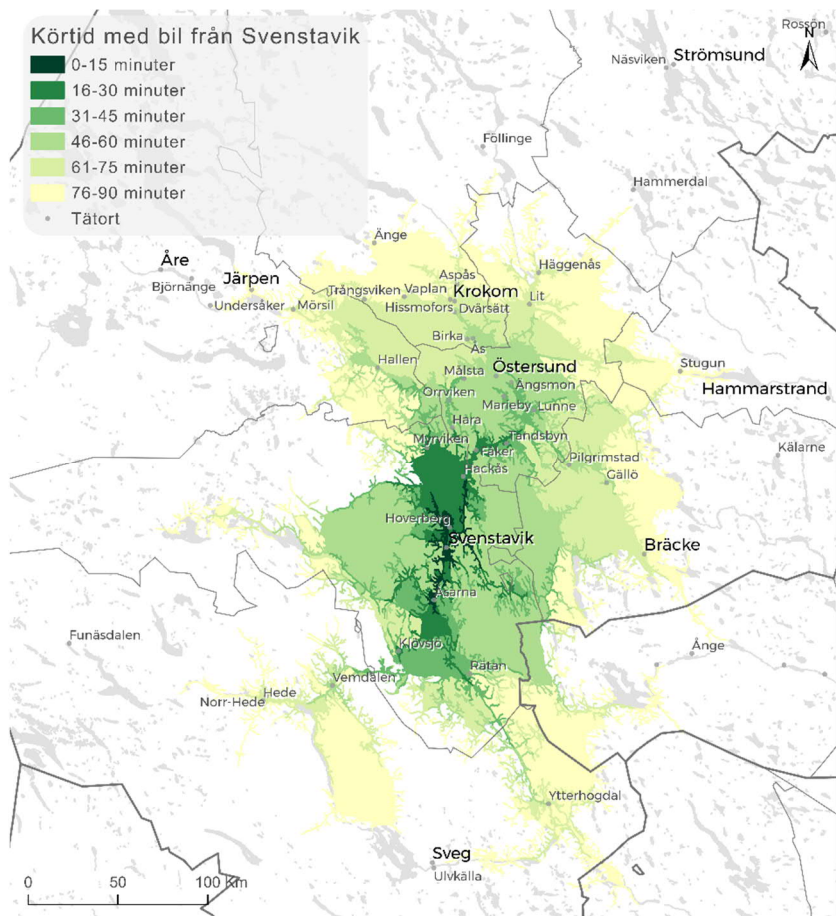
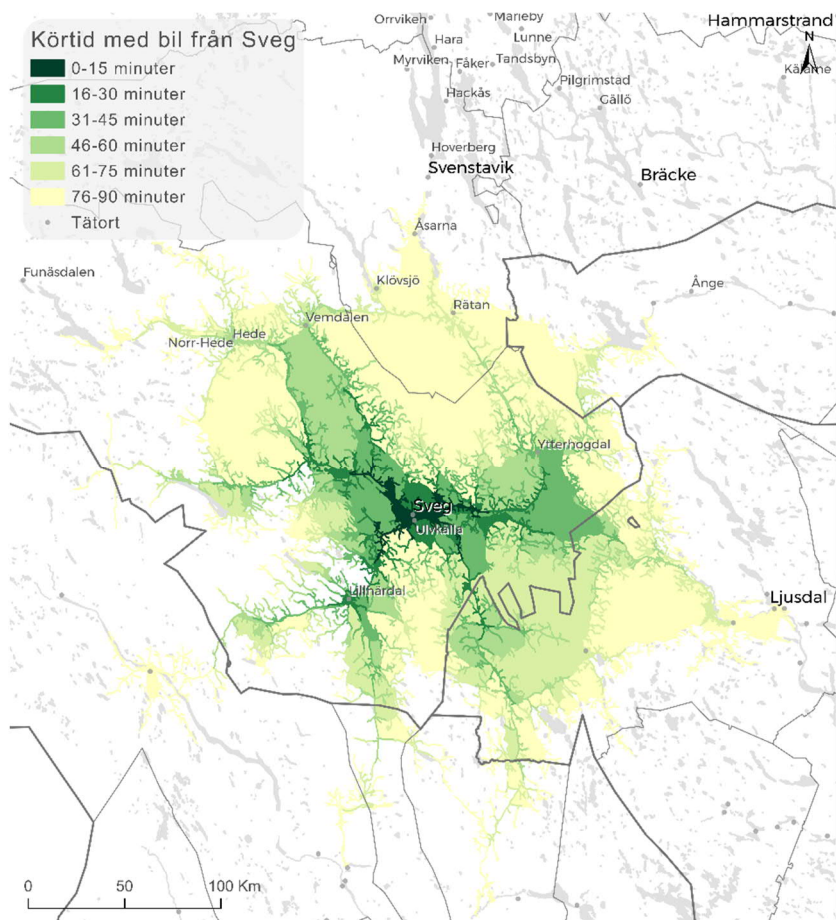
I en regional utvecklingskontext är ofta tillgänglighet till arbete den kanske viktigaste och mest centrala av alla aspekter som spelar roll för platsers utvecklingsförutsättningar, helt enkelt därför att det är så pass avgörande för individers möjligheter att försörja sig. Men omvänt är även tillgänglighet till arbetskraft lika viktigt för företagens möjligheter att överhuvudtaget bedriva verksamhet och rekrytera personal. Ett sätt att skapa en förståelse för platsers tillgänglighet är därför att kartlägga restidsavstånden från olika orter. I kartserien i figur 50 visualiseras restidsavstånden i olika intervaller från kommunhuvudorterna (samt Åre då Åre har centralortsliknande egenskaper i högre utsträckning än övriga icke kommunhuvudorter i länet) i de Jämtländska kommunerna⁵⁶.

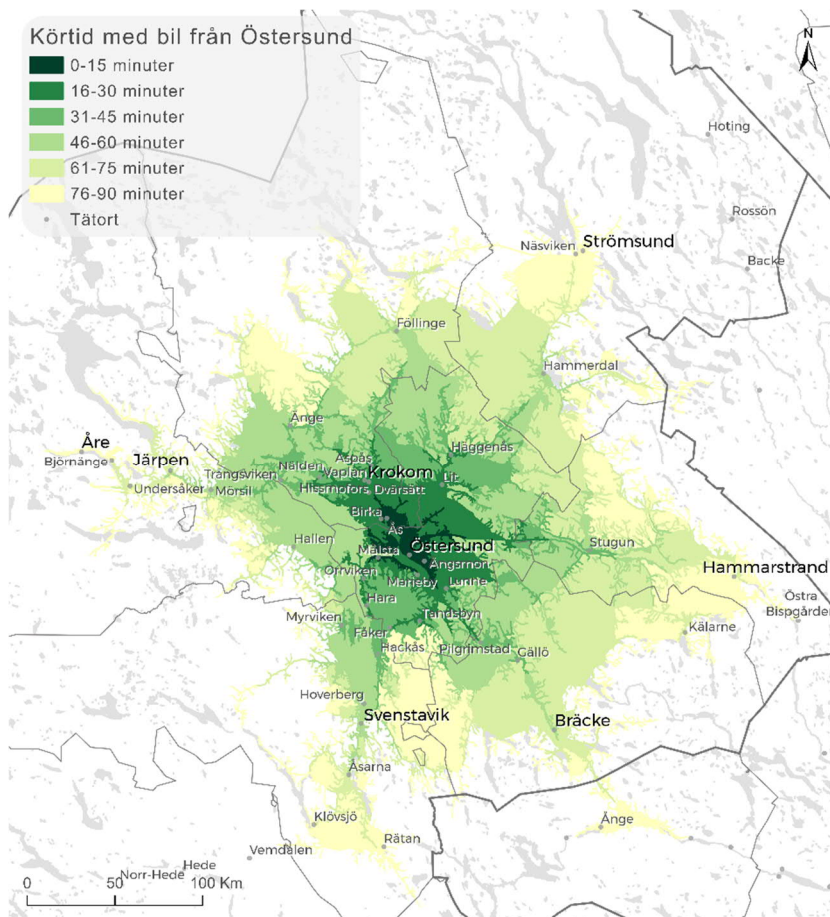
⁵⁶ Körtidskartorna bygger på vissa generaliseringar vid beräkningen av körtidsområdena vilket genererar mönster som kan avvika något från verkligheten. Följdfelen för dessa generaliseringar blir större ju längre bort från källan (startpunkten) man kommer. Därför är felen/olikheterna minst i intervallet 0-15 minuter och störst i intervallet 61-90 minuter. Kartorna ska därför inte tolkas på detaljnivå utan ses som en generell beskrivning av en Orts tillgänglighet till sitt omland.







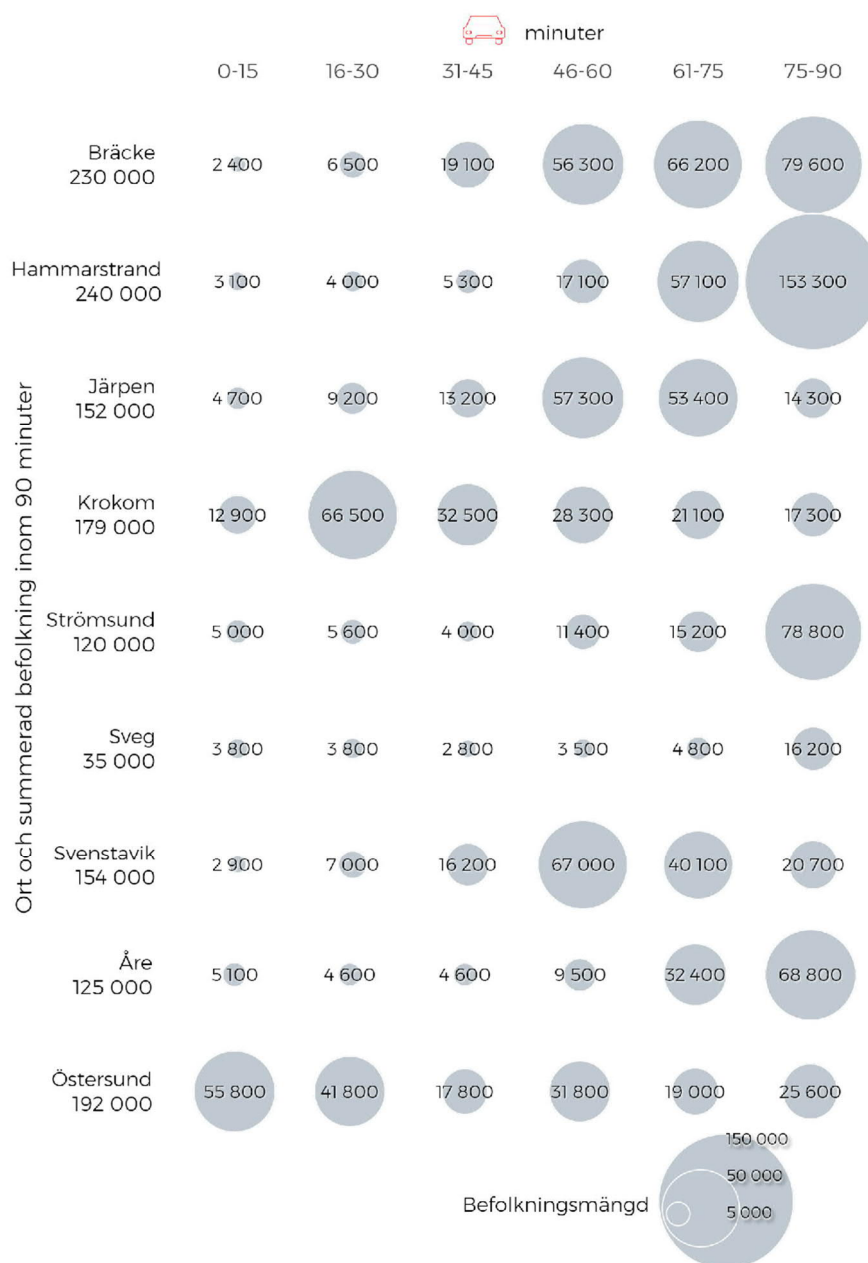




Figur 50: Kartserie med omland kring respektive ort som nås inom olika körtider från orten. Observera att de beräknade körtiderna bygger på vissa generaliseringar vilket genererar mönster som kan avvika något från verkligheten. Kartorna ska därför inte tolkas på detaljnivå utan ses som en generell beskrivning av orternas tillgänglighet till sitt omland och vice versa.

I kartserien framträder några geografiska förutsättningar. De mörkaste nyanserna av grönt uppträder, helt naturligt, vid de större transportstråken där möjligheterna att förflytta sig med bil är som störst. Av bilderna för fjällkommunerna i väster, särskilt i Åre, syns samtidigt fjällmassivens barriäreffekter på möjligheterna att ta sig utanför de större transportstråken. De stora körtidsavstånden blir synliga för särskilt Härjedalen, där det blir tydligt att möjligheterna att dagpendla från Sveg till Östersund är begränsade. På motsvarande sätt, om än inte i samma magnitud, blir de förhållandevis stora avstånden till Östersund från flera andra orter också tydliga, vilket förklarar varför de tätortsbaserade lokala arbetsmarknaderna i figur 48 i praktiken är betydligt fler än vad som fångas upp i lokala arbetsmarknader som baseras på kommuner som minsta byggsten, och varför det endast är Krokoms kommun, av alla centralorter, som knyts till Östersund i indelningen av pendlingsområdena.

Kartserien visar hur tillgängliga olika orter och områden är för varandra. När dessa körtidsintervall överlagras med befolkningen i de områden som är nåbara inom olika körtider erhålls ett mått på inomregionala skillnader i tillgänglighet som kompletterar bilden av regionens befolkningskoncentrationer (i t ex figur 6).



Figur 51: Befolkning inom olika körtidsintervall från kommunhuvudorterna (och Åre). Figuren visar hur många människor som är bosatta inom de körtidsintervall i minuter som anges i figurens topp från respektive ort, symboliserat av cirkelnas storlek. Siffran under ortnamnet till vänster anger den totala folkmängd som nås inom 90 minuters körtid.

Denna bild över orternas tillgänglighet ger underlag för några intressanta iakttagelser rörande hur den relativa tillgängligheten för olika orter varierar mellan olika körtidsintervall. De sätt som körtidsintervallen ger olika relativ tillgänglighet ger anledning att uppmärksamma orterna i fyra grupper:

- 0–15 minuter: Östersund
- 15–45 min: Krokoms
- 45–75 min: Bräcke, Järpen och Svenstavik
- 75–90 min: Hammarstrand, Strömsund, Åre och Sveg

Inom det kortaste intervallet, 15 minutersintervallet, är Östersund otvetydigt den tätort med högst tillgänglighet, och ingen av de andra centralorterna har

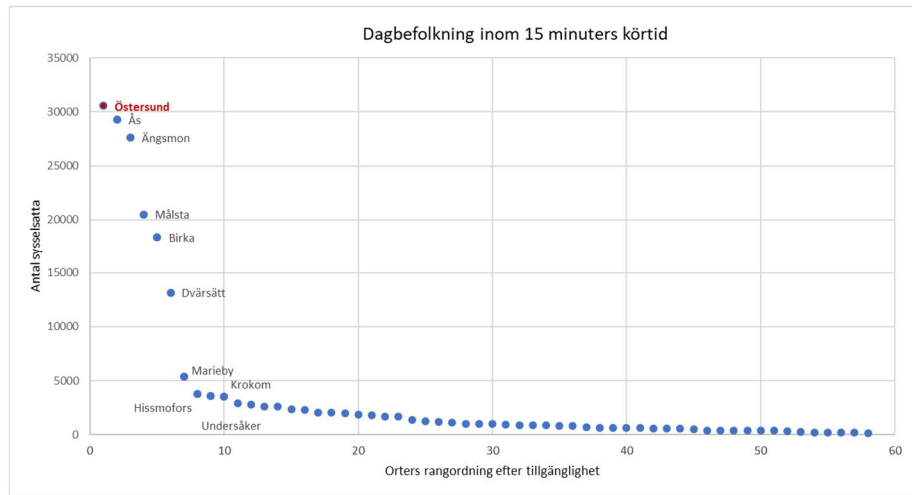
en tillgänglighet som kan betraktas som hög. Men i 15–30 minutersintervallet är Östersunds tätort inom räckhåll för Krokomsom där når en väsentligt ökad mängd människor. Summerat med ytterligare ett 15 minutersintervall (30–45) har Krokomsom och Östersund nästintill samma tillgänglighetsnivå.

Efter 45 minuters restid sker tydliga tillgänglighetskliv för Bräcke, Järpen och Svenstavik som i resor från 45 upp till 75 minuter når väsentligt större befolkningskoncentrationer på ett sätt som inte Östersund och Krokomsom gör. Sammantaget inom 0–75 minuters restid har Svenstavik och Bräcke bara 10–20% lägre tillgänglighet än Östersund.

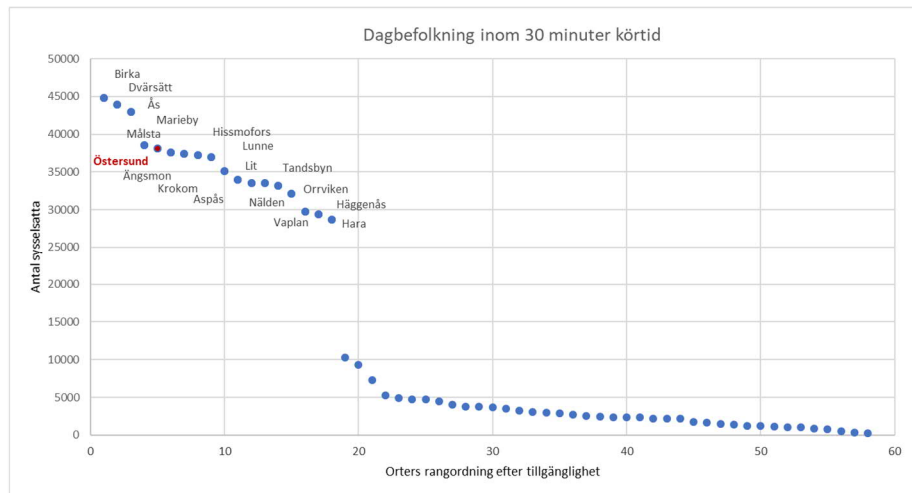
I spannet 75–90 minuter är Östersund inom räckhåll för Strömsund och Åre vilket innebär en kraftig tillgänglighetsökning där. Stora delar av Västernorrland är nu tillgängligt för Hammarstrand vilket ger ett stort kliv uppåt för dessa två orter. Fortfarande har Sveg för långa körtider för att nå några större befolkningskoncentrationer, men tillgängligheten fördubblas ändå nästan i detta intervall. Sundsvall ligger precis på 90-minutersgränsen för både Hammarstrand och Bräcke med följderna att dessa två orter har högst tillgänglighet av alla centralorter inom 90 minuters restid.

Sammantaget innebär detta att åtminstone två övergripande slutsatser av relevans för utvecklingsförutsättningarna i olika delar av regionen. För det första är inte Östersund nödvändigtvis den ort med bäst tillgänglighet. Inom ett kort restidsintervall, särskilt i intervall som möjliggör resor med gång och cykel är Östersund på en egen nivå i en Jämtlandskontext. Men med ett större restidsspann ändras bilden och efter tillräckligt lång restid finns det andra centralorter med högre tillgänglighet än Östersund. För det andra innebär det att orter i mellanlägena mellan större orter kan ha förhållandevis hög tillgänglighet. Ett tydligt exempel på det är Bräcke, som är en "självständig" ort enligt klassificeringen av tätortsbaserade lokala arbetsmarknader ovan, men som med lite längre restider än vad som kan betraktas som normalt pendlingsavstånd, har tillgång till platser med en sammanlagd befolkning som är större än vad Östersund har på motsvarande restid.

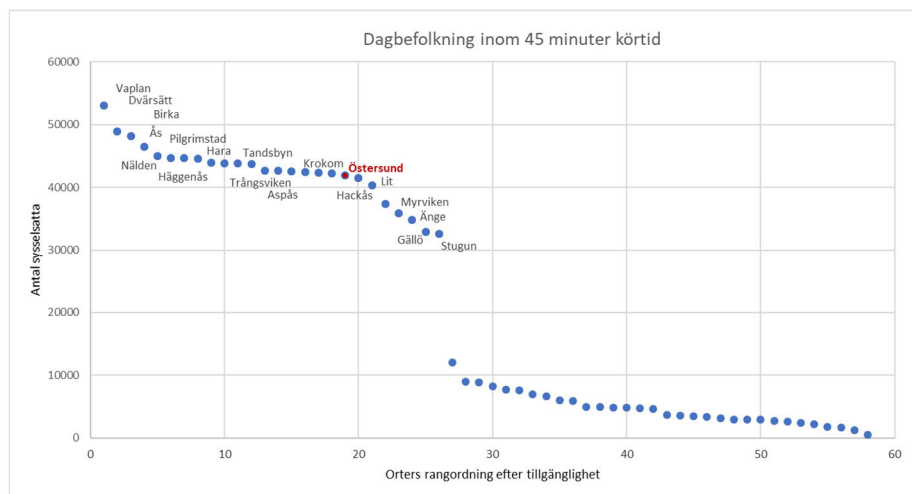
Ovanstående genomgång visar tillgänglighet till befolkning för länets centralorter (samt Åre). Genom att göra en liknande operation på samtliga orter i länet och relatera det till antal arbetstillfällen i olika restidsintervall kan orterna i länet rangordnas utifrån hur hög tillgänglighet de har ur ett arbetsmarknadsperspektiv. Beskrivningen kan ses som ett mått på antal arbetstillfällen inom en viss restid från en punkt. Som väntat i en sådan kartläggning, helt i enlighet med ovanstående resonemang, hamnar Östersund i topp bland länets tätorter med flest antal sysselsatta inom 15 minuters restid (figur 52), i princip utan konkurrens med undantag från platser alldeles intill Östersund, framför allt Ås. Få orter är i närheten av att ha samma tillgänglighet som Östersund. Efter hand som körtidsintervallen utökas förändras ortshierarkin i två avseenden. Dels är det inte längre Östersund som har den högst tillgängligheten, dels faller inte kurvan alls lika brant utan är betydligt planare inledningsvis. Det innebär att skillnaden i tillgänglighet inte är lika stor mellan orterna med hög tillgänglighet vid längre restider som vid kortare restider. I övergången från 75- till 90-minutersintervallet ändrar kurvan utseende igen då orterna i mellanlägena mellan Östersunds lokala arbetsmarknad och Västernorrlands lokala arbetsmarknader klättrar avsevärt till nivåer påtagligt ovanför Östersund.



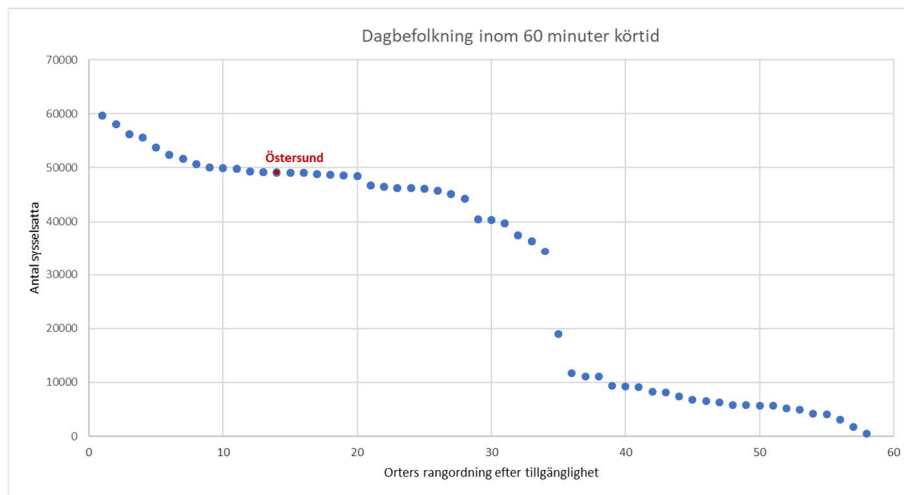
Figur 52: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 15 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.



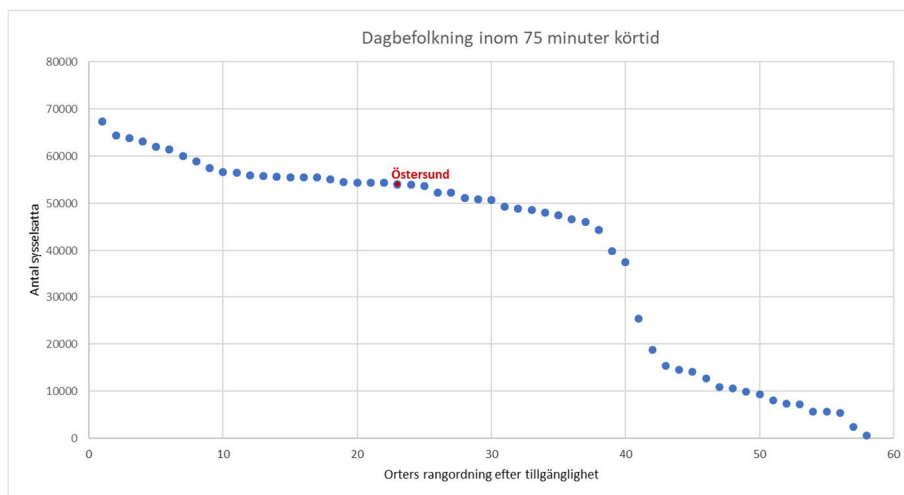
Figur 53: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 30 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.



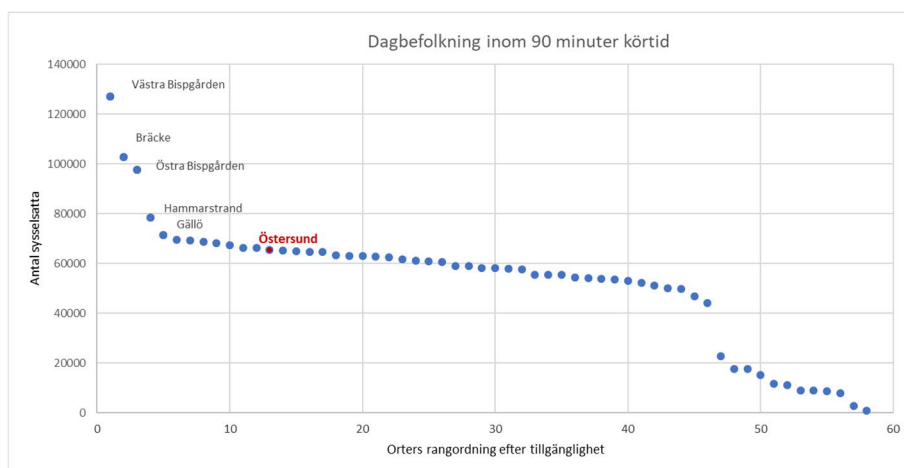
Figur 54: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 45 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.



Figur 55: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 60 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.



Figur 56: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 75 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.



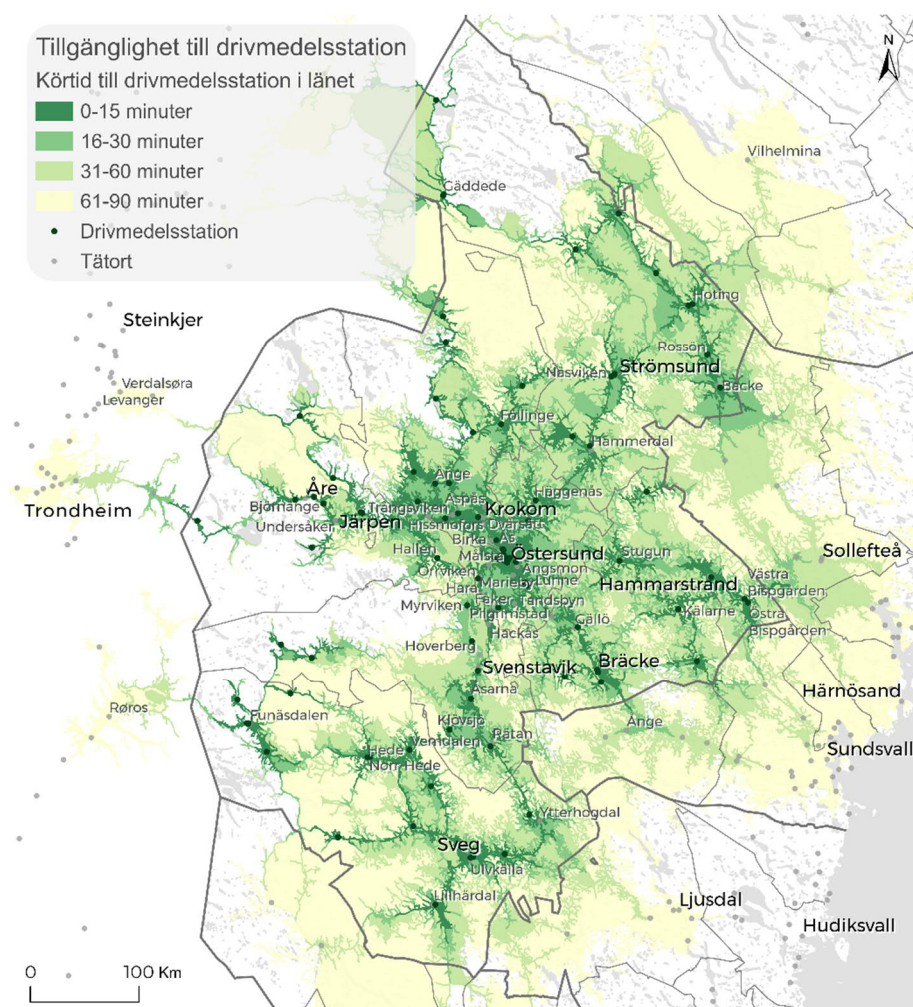
Figur 57: De jämtländska orternas tillgänglighet till arbete inom 90 minuters körtid. Sorterat efter antal arbetstillfällen som nås inom den aktuella körtiden.

Ur ett arbetsmarknadsperspektiv är orternas potentialer mycket olika, men inte naturgivna utan också beroende av pendlingsbenägenheten hos befolkningen. Med ökade möjligheter att arbeta på distans, att ta möten via skype och telefon, mm förändras förutsättningarna för sysselsättning i ortssystemet på ett sätt som inte nödvändigtvis behöver innebära samma fortsatta koncentration till Östersund. Även om den fysiska pendlingen inte helt kan ersättas av digital uppkoppling kan behovet av resor åtminstone avlastas och därmed underlätta arbete på betydligt större arbetsmarknader än vad som är nåbart inom de vanliga pendlingsintervallen upp till 45-60 minuter. För att vardagen ska fungera behöver samtidigt tillgängligheten till olika former av service samtidigt vara tillräckligt god, vilket är temat för nästa avsnitt.

7.2 TILLGÄNGLIGHET TILL SERVICE

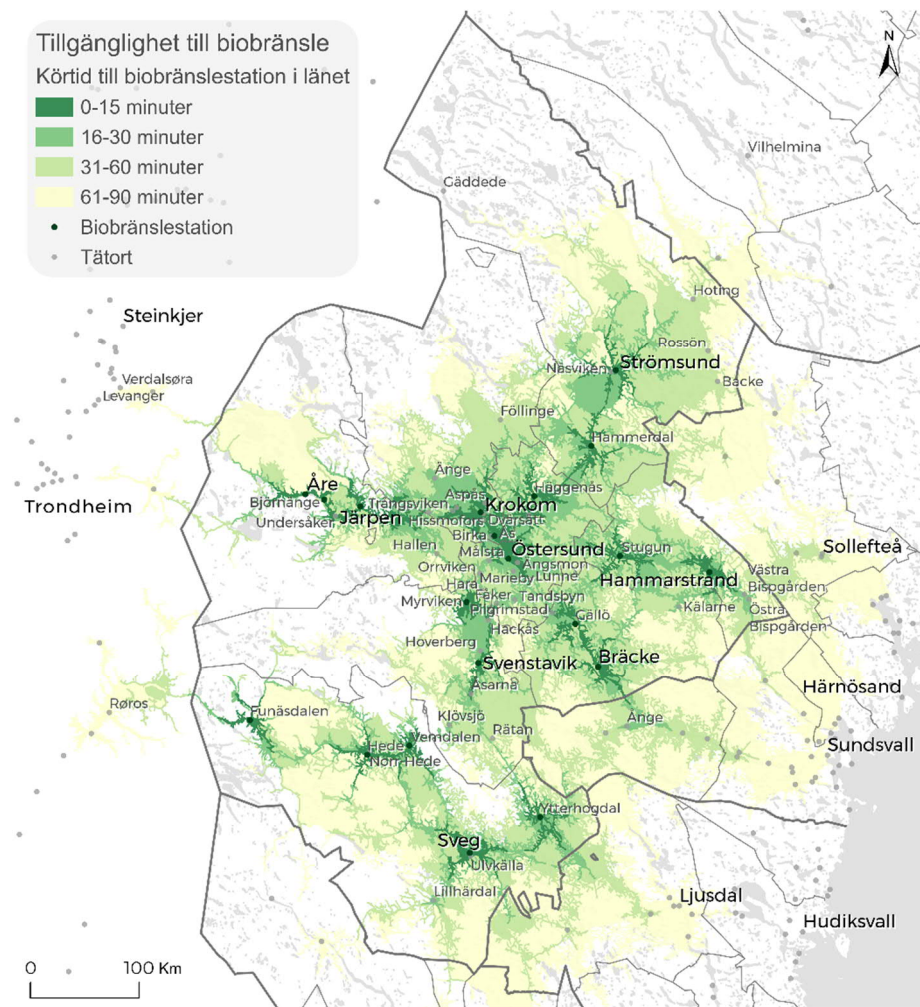
I en nationell kontext är Jämtland ett av Sveriges mest glesbefolkade län. En följd av det är att förutsättningarna för kommersiell och offentlig service är mer utmanande än i många andra län. Som illustrerande exempel kan nämnas att Jämtland är det län i Sverige vars befolkning har i särklass längst medelavstånd till handelsområden⁵⁷.

Inom länet är tillgängligheten till service mycket varierande. Figur 58 och 59 visar hur körtiden till drivmedelsstationer i länet varierar (biodrivmedel i figur 59). Även om hela länets yta inte ens täcks in av resor på upp till 90 minuter till närmsta drivmedelsstation så har majoriteten av befolkningen en drivmedelsstation inom 15 minuters bilresa. Även om antalet mackor med biodrivmedel är betydligt färre än övriga drivmedelsstationer har över 50% av befolkningen i alla kommuner utom Berg och Bräcke tillgång till biodrivmedel inom en kvarts bilresa (se diagram i figur 61).

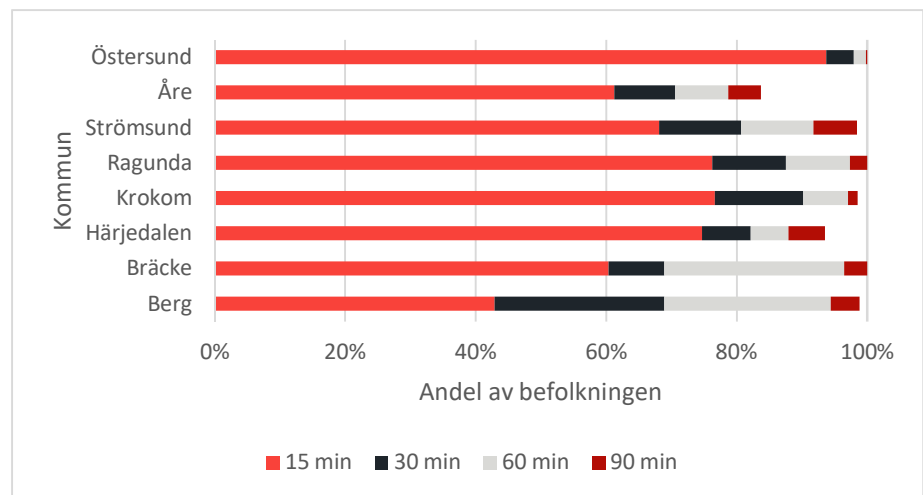


Figur 58: Tillgänglighet till drivmedelsstation. Områden som når minst en drivmedelsstation i länet inom olika körtider. Källa: Tillväxtverket (Pipos) och kommunerna.

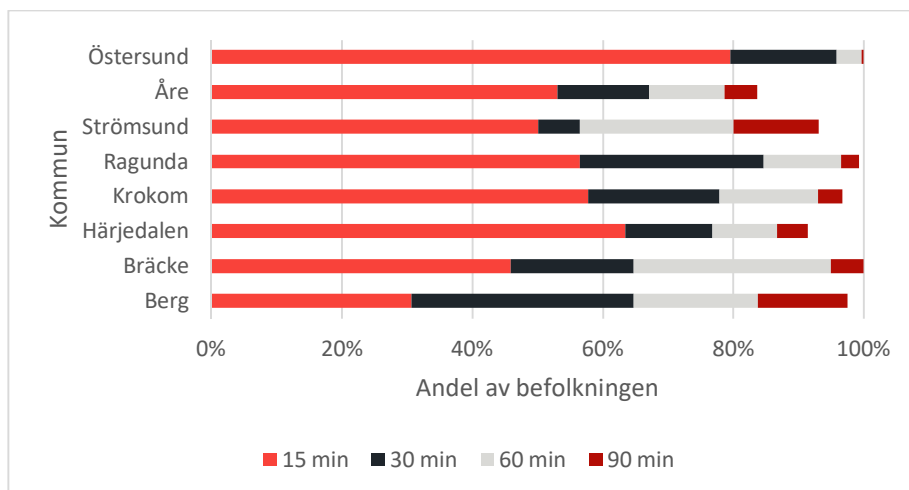
⁵⁷ Befolkningens avstånd till handelsområden: Medelavstånd, meter i jämna 100-tal efter region och vart 5:e år.



Figur 59: Tillgänglighet till drivmedelsstation med biobränslen. Områden som når minst en drivmedelsstation med biobränslen i länet inom olika körtider. Källa: Region Jämtland Härjedalen.

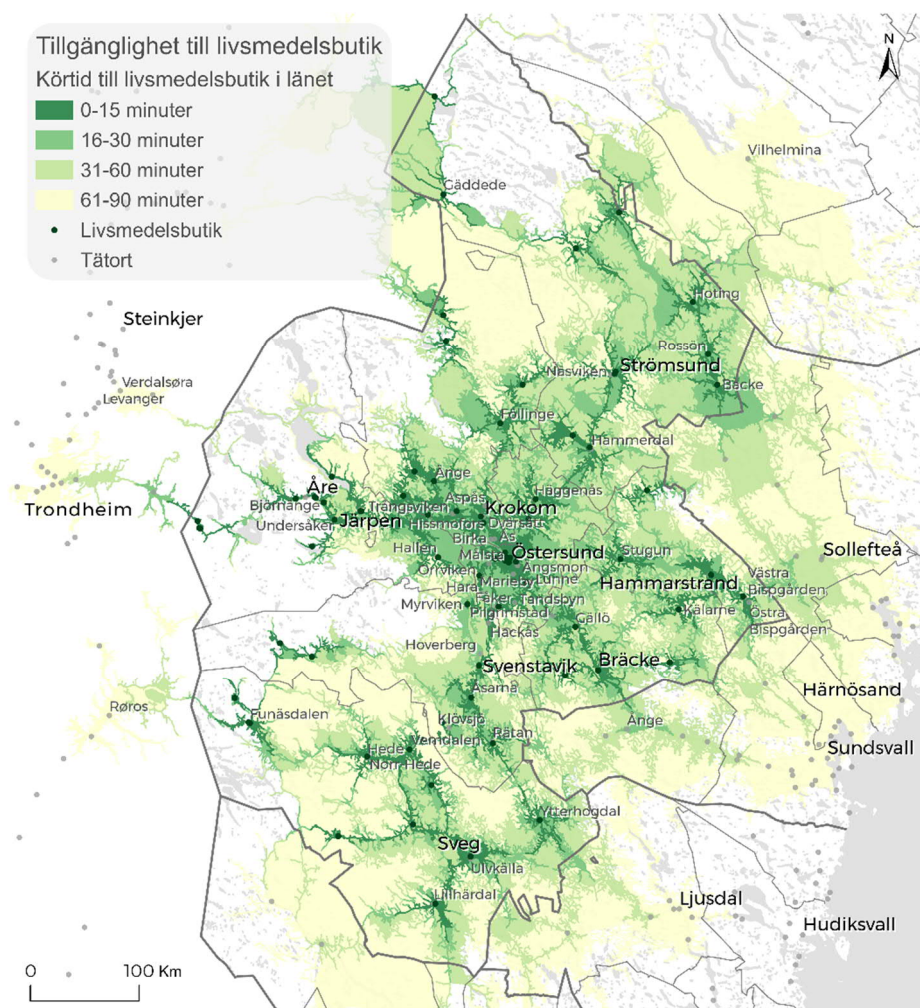


Figur 60: Andel av befolkningen med tillgång till minst en drivmedelsstation inom viss körtid. Baserat på data från Tillväxtverket (Pipos) och kommunerna.

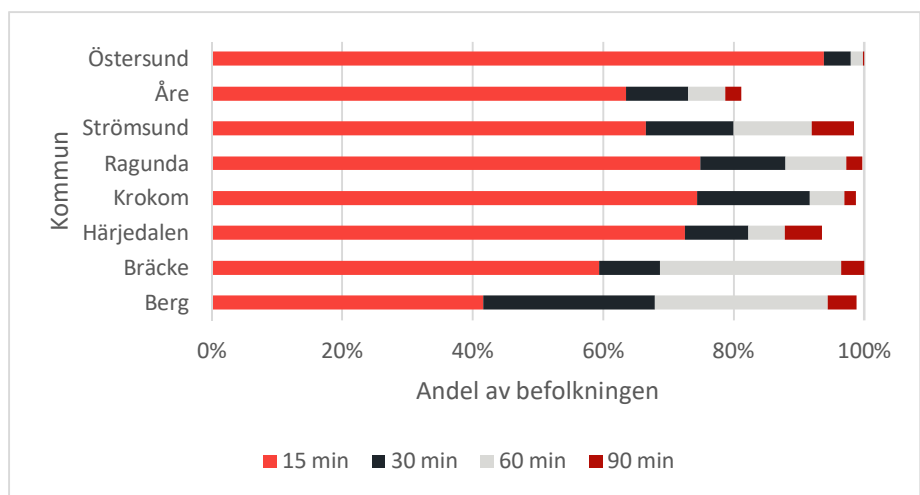


Figur 61: Andel av befolkningen med tillgång till drivmedelsstationer med biobränsle inom viss körtid. Baserat på data om drivmedelsstationer med biobränslen från Region Jämtland Härjedalen.

Motsvarande bild för tillgängligheten till livsmedelsbutiker (figur 62) uppvisar ett liknande mönster, delvis för att drivmedel och livsmedel ibland tillhandahålls på samma ställe. Men det beror också på att dessa typer av serviceställen tenderar att lokaliseras vid befolkningskoncentrationer vilket gör att antalet människor som når en livsmedelsbutik inom en viss körtid är ungefär samma som för drivmedel. I många delar av Jämtland utökas utbudet av livsmedel under säsonger med mycket tillfälliga besökare vilket medför att tillgängligheten, precis som trafikflödena, i viss utsträckning kännetecknas av säsongsvariationer. Under högsäsong, och med inräknandet av butiker som endast har ett begränsat sortiment av varor, ökar den samlade tillgängligheten i länet något, om än marginellt. Många av de butiker som har säsongöppet eller endast ett begränsat sortiment ligger relativt nära permanenta fullsortimentsbutiker vilket gör att tillgänglighetsförändringen, mätt som förändring av antal människor med en butik inom en viss körtid, är begränsad på de flesta håll i länet. Däremot kan en säsongöppen butik ha betydelse för den specifika orten, eller landsbygden i närheten av orten, även om det i dessa butiker ofta är ett begränsat utbud som gör att behovet av större inköp på andra platser kvarstår.

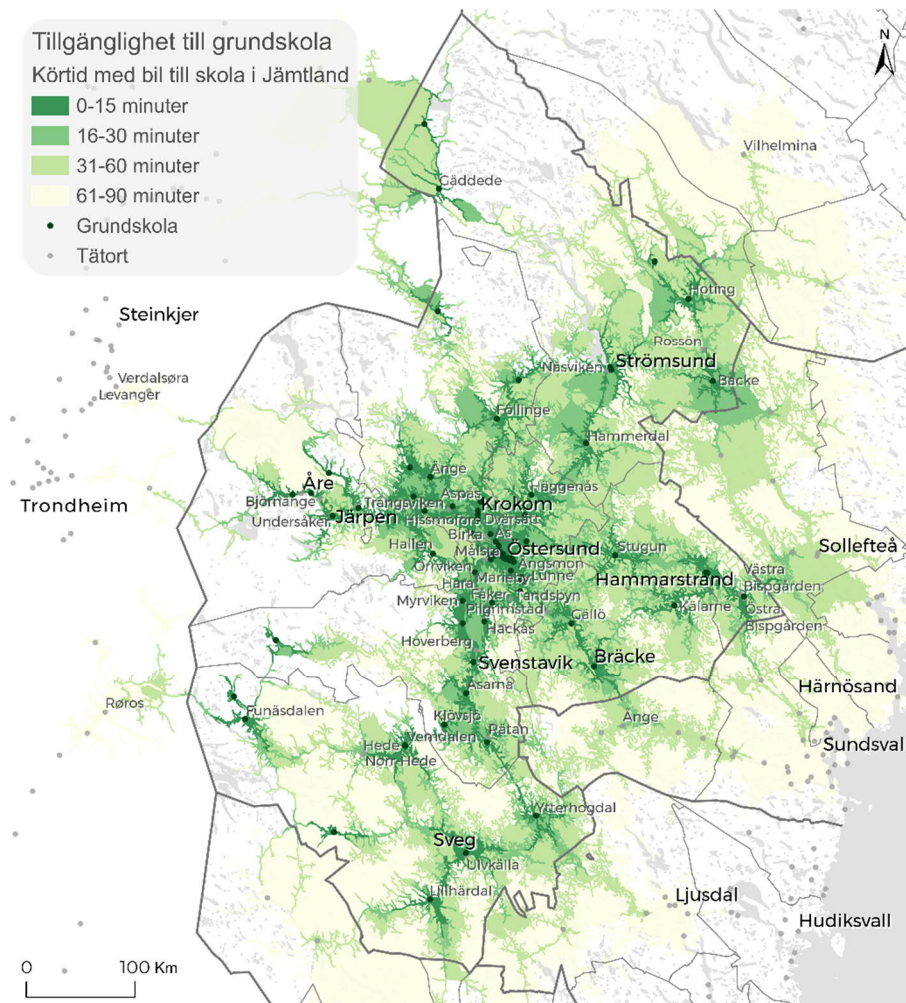


Figur 62: Tillgänglighet till livsmedelsbutiker. Ej inklusive butiker med begränsat utbud eller öppethållanden. Områden som når minst en livsmedelsbutik i länet inom olika körtider. Källa: Tillväxtverket (Pipos) och kommunerna.

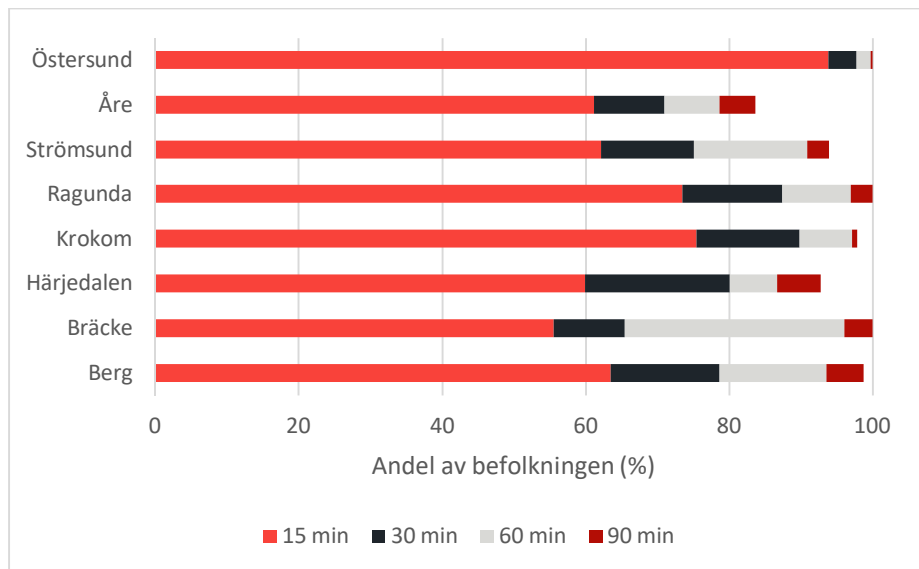


Figur 63: Andel av befolkningen med tillgång till minst en livsmedelsbutik inom viss körtid. Ej inklusive butiker med begränsat utbud eller öppethållanden. Baserat på data från Tillväxtverket (Pipos) och kommunerna.

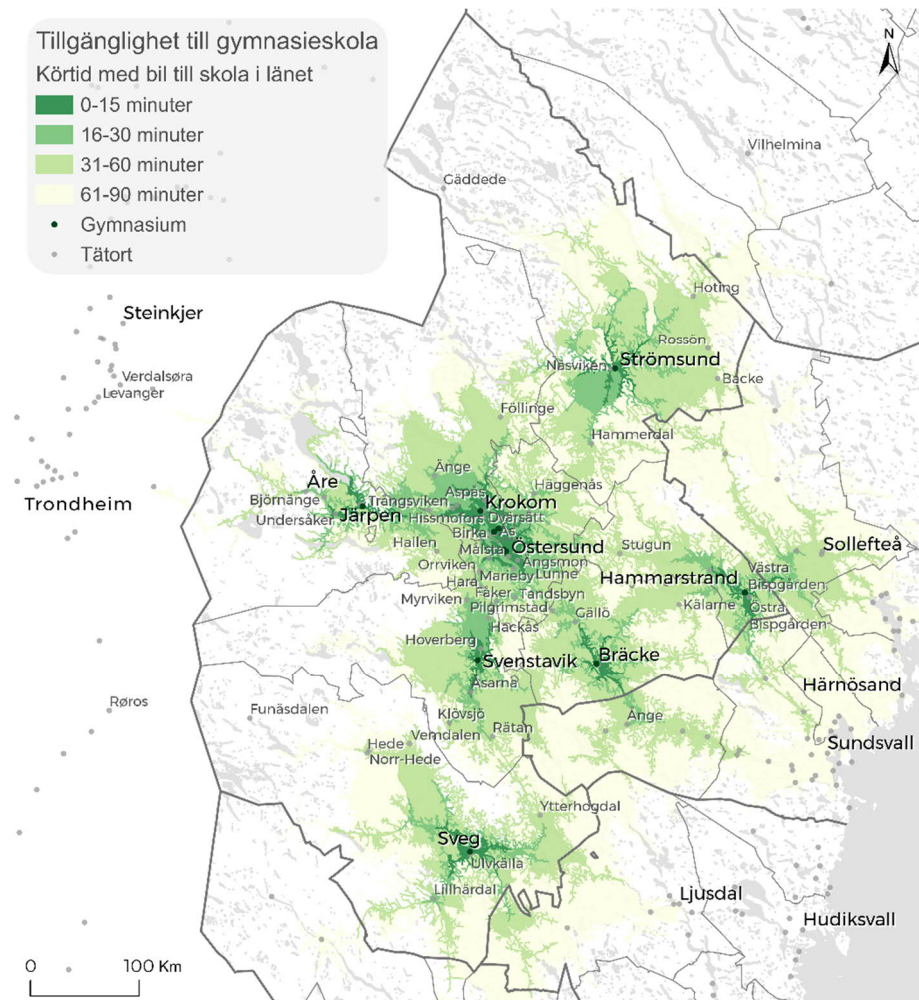
Samma övergripande regionala mönster framträder i motsvarande beskrivningar av offentliga serviceinstitutioner som skolor och hälsocentraler. Tillgängligheten är hög runt Östersund och Storsjöbygden och utmed länets dominerande transportstråk, särskilt E14, E45 och väg 87.



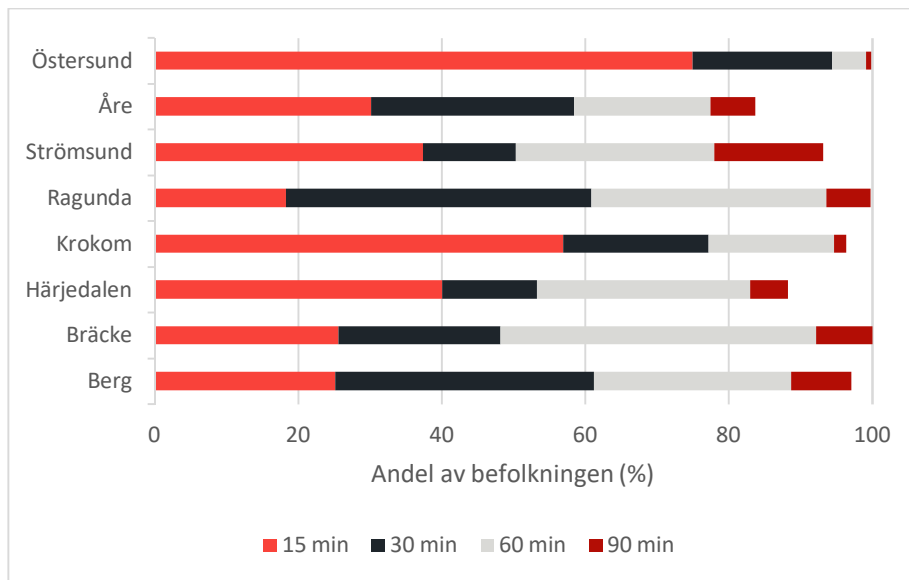
Figur 64: Tillgänglighet till grundskolor. Områden som når minst en grundskola i länet inom olika körtider. Källa: Region Jämtland Härjedalen.



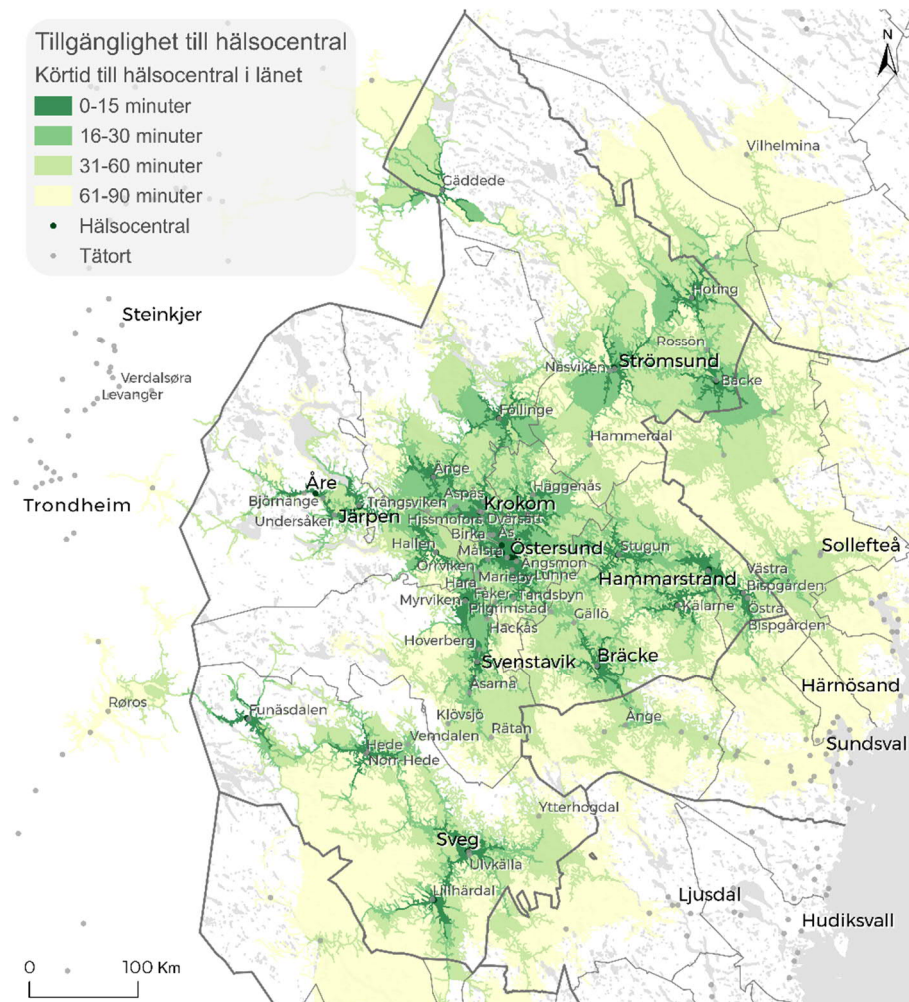
Figur 65: Andel av befolkningen inom viss körtid från grundskola. Baserat på data om grundskolor från Region Jämtland Härjedalen.



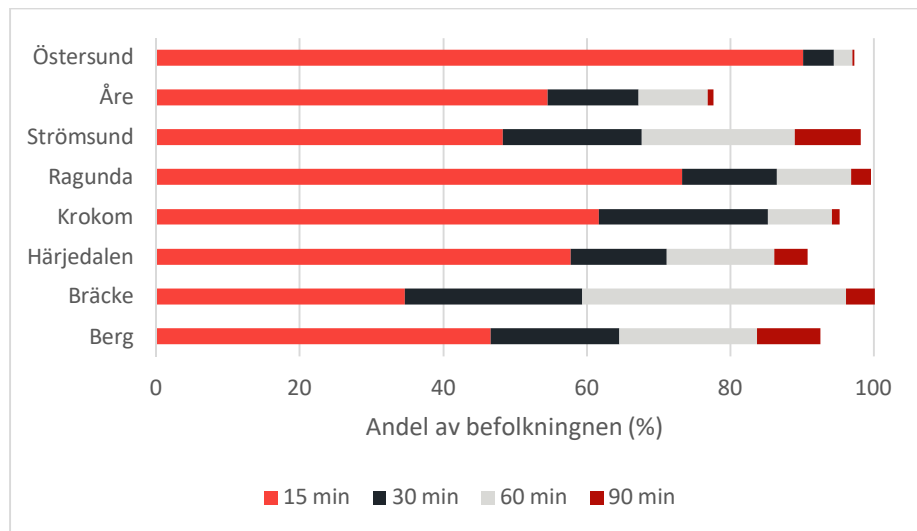
Figur 66: Tillgänglighet till gymnasieskola. Områden som når minst en gymnasieskola i länet inom olika körtider. Källa: Region Jämtland Härjedalen.



Figur 67: Andel av befolkningen inom viss körtid från gymnasieskola. Baserat på data om gymnasieskolor från Region Jämtland Härjedalen.



Figur 68: Tillgänglighet till hälsocentraler. Områden som når minst en hälsocentral i länet inom olika körtider. Källa: Region Jämtland Härjedalen.



Figur 69: Andel av befolkningen inom viss körtid från hälsocentral. Baserat på data om hälsocentraler från Region Jämtland Härjedalen.

När det gäller tillgången till hälso- och sjukvård är det värt att nämna att det i vissa delar av länet är närmare till vårdgivare på den norska sidan gränsen än på den svenska. En intressant utveckling är det avtal som finns mellan Region Jämtland Härjedalen och sjukhusen i Röros och Tynset i Norge. Avtalet innebär att patienter från västra Härjedalen i vissa fall kan remitteras till de mer närbelägna norska sjukhusen snarare än till Östersunds sjukhus.

7.3 EN UTVECKLAD SYN PÅ TILLGÄNGLIGHET?

Tillgänglighet kan i princip utvecklas på två sätt. För det första påverkas tillgängligheten av förändringar i de kvaliteterna och nyttor som eftersträvas. En ökning av serviceutbudet, antal arbetsplatser, mm innebär att tillgängligheten till service, arbete, mm ökar även om transportsystemet förblir oförändrat. Sådant är exempelvis resonemanget bakom regeringens aviserade öppnande av nya statliga servicekontor i regioner som hittills helt saknat servicekontor. Med dessa etableringar kommer tillgängligheten till statlig service öka avsevärt i områden runt exempelvis Storuman och Åsele, enligt regeringens budgetproposition för 2020, oavsett vilka investeringar som görs i transportsystemet där.

För det andra påverkas tillgängligheten av möjligheterna att faktiskt nå dessa eftersträfvade nyttor och kvaliteter. Förbättrade transportmöjligheter mellan två orter, A och B, medför att möjligheterna för befolkningen, företag, mm på orten A att ta del av exempelvis serviceutbudet i B förenklas. Därmed främjas tillgängligheten till service för A av exempelvis investeringar i infrastruktur och satsningar i kollektivtrafiksystemet.

Med den snabba teknikutvecklingen inom informationsteknologin och digitaliseringens genomslag inom allt fler samhällsområden är det inte heller bara genom fysiska transporter som möjligheterna att nå eftersträfvade nyttor förverkligas. Istället är det tvärtom så att allt mer av det vi behöver som medborgare, företagare, anställda, föräldrar, idrottsutövare, kulturkonsumenter, etc tillgängliggörs via nätet och digitala tjänster. Det

innebär att våra möjligheter att nå eftersträvade nyttor och kvaliteter inte enbart är en funktion av platsbundna fysiska nyttor och möjligheterna till fysiska förflyttningar. I allt större utsträckning är de istället helt beroende av vilka tjänster som tillgängliggörs digitalt och våra möjligheter att koppla upp oss på de digitala nätverken.

De två principiella sätten att utveckla tillgängligheten (nyttor resp möjligheterna att ta del av nyttorna) kan således anses bestå av två dimensioner – en fysisk och en digital. Sammantaget innebär det att tillgänglighet som utvecklingsförutsättning kan delas in i fyra komponenter enligt följande modell:

Tabell 7: Principiell tillgänglighetsmodell. Utifrån denna modell kan tillgängligheten utvecklas genom en förbättring inom någon av modellens fyra kategorierna.

Nyttor/kvaliteter		Möjligheter att ta del av nyttor
Fysiskt	Platsbundna varor och tjänster	Transporter
Digitalt	Digitala varor och tjänster	Uppkoppling

Med hänsyn till de olika geografiska förutsättningarna i länet kommer olika strategier vara olika lämpade i olika delar av länet och med denna modell blir det möjligt att identifiera strategier för att utveckla tillgängligheten på olika sätt.

Trots den snabba informationsteknologiska utvecklingen är mycket av den samlade tillgängligheten fortfarande beroende av platsbundna nyttor och fysiska transporter, inte minst genom behovet av att hämta upp varor som handlats på nätet, samt att post- och paketleveranser inte nödvändigtvis sker med samma frekvens och närhet i alla delar av länet. Följande avsnitt fokuseras därför inledningsvis på transportsystemet för att därefter vända blicken mot den digitala infrastrukturen.

7.4 TRANSPORTSYSTEMET I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Transportsystemet i Jämtland är uppbyggt kring ett omfattande vägnät, järnvägen och flyget.

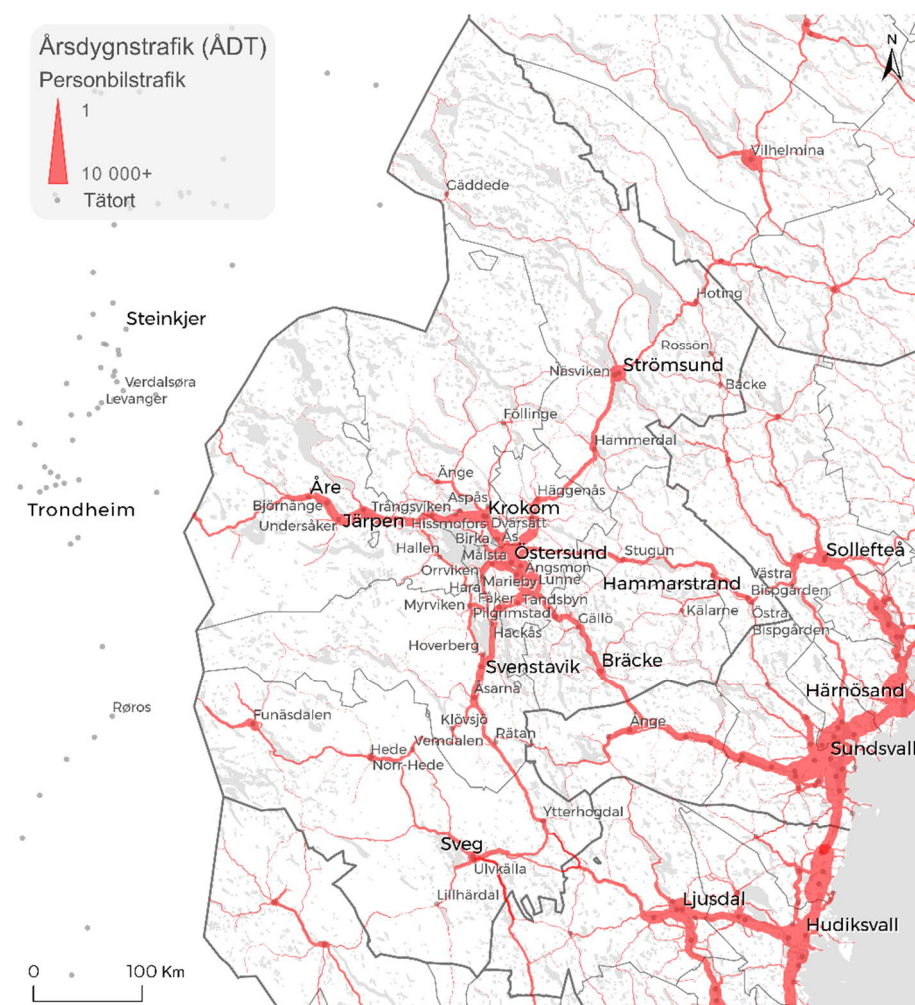
7.4.1 Väg

Vägnätet i länet uppgår till 41 000 km. Den stora merparten av detta vägnät (84%) utgörs av enskilda vägar. Resterande vägnät är huvudsakligen statligt (6000 km, motsvarande 15%) och ca 1% utgörs av kommunala vägar⁵⁸. Det enskilda vägnätet är således mycket omfattande och täcker stora ytor inom länet, medan de statliga vägarna binder samman orterna samt länet med andra delar av Sverige och Norge. De kommunala vägarna fyller i varierande grad funktioner inom tätorterna, och varierar i omfattning från kommun till kommun. I Östersunds kommun utgör t.ex. de kommunala vägarna ca 9 % av vägnätet, medan Bergs kommun inte har några kommunala vägar.

De största transportflödena på vägnätet är koncentrerade till ett antal väldefinierade stråk. Förutom de två Europavägarna gäller det framför allt väg 87 mellan Sollefteå och Östersund via Bispgården och Hammarstrand

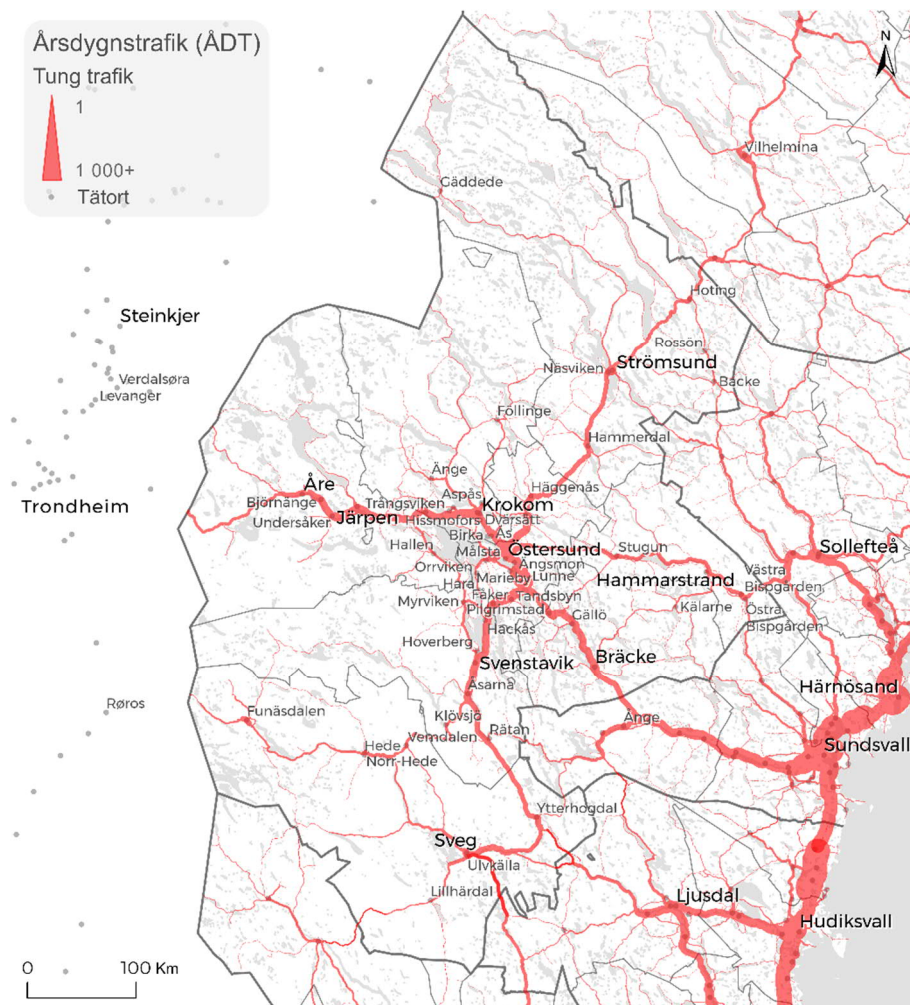
⁵⁸ Länstransportplanen 2018-2029

samt stråken västerut genom Härjedalen, framför allt väg 84 och 315/316 vid Vemdalen-Klövsjö (se figur 70). Ungefär samma mönster gäller för persontrafiken som för den tunga trafiken med vissa skillnader (jmf figur 70 och 71⁵⁹). En jämförelse mellan dessa två typer av trafik visar framför allt att persontrafiken är relativt sett större vid flera av de större tätorterna. Det är särskilt tydligt i Östersund-Storsjöområdet och Strömsund. Av jämförelsen framgår också att personbilstrafiken också är relativt sett större i E14-stråket mellan Östersund och Åre, samt vid exempelvis Funäsfjällen. För den tunga trafiken framträder särskilt de stora transportstråken men även ett antal mindre vägar utanför och mellan de större stråken som relativt sett viktiga (t.ex. mellan Bräcke och Hammarstrand, utanför Sveg, vid Föllinge och i Strömsunds kommun). Vad dessa flöden består i framgår inte av statistiken, men det är känt att exempelvis skogsnäringen står för en stor del av de tunga transporterna i länet och i hög grad är beroende av transporter på många av de mindre vägarna. I länstransportplanen har t.ex. Regionen dragit slutsatsen att mycket av det finmaskiga vägnätet av det skälet behöver ha hög bärighet och måste tåla 64 tons bruttovikt under hela året.



Figur 70: Trafikflöden på vägnätet, personbilar. Årsdygnsmedeltrafik (ÅDT). (Notera att skalan i färgmarkeringen är en annan än i motsvarande bild för tung trafik.) Källa: Trafikverket.

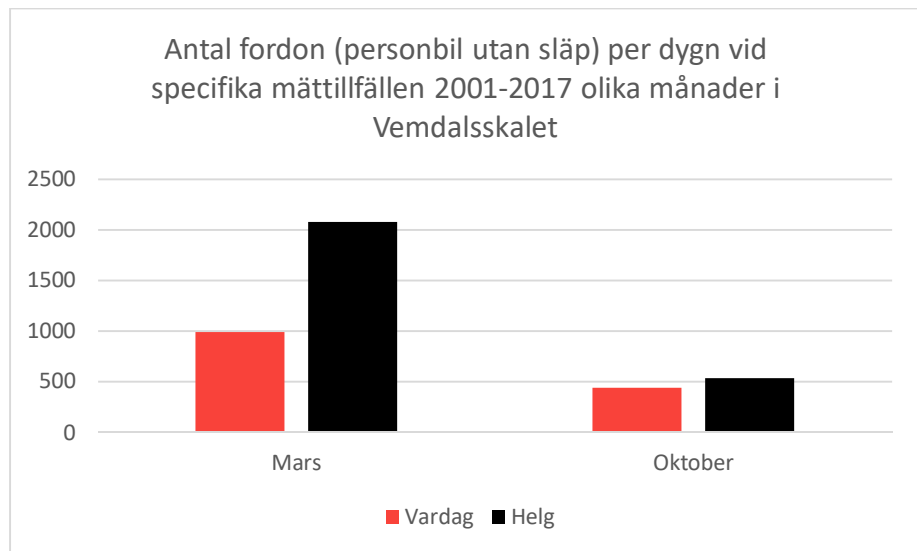
⁵⁹ Notera att skalan skiljer för trafikflödenas markering skiljer sig åt mellan de två kartorna. Det gör det möjligt att jämföra de geografiska mönstren i de två kartorna men inte antalet fordon. Mätt i antal fordon utgör den tunga trafiken en betydligt mindre del av de totala trafikflödena i länet än persontrafiken gör.



Figur 71: Trafikflöden på vägnätet, tung trafik. Årsdygnsmedeltrafik (ÅDT). (Notera att skalan i färgmarkeringen är en annan än i motsvarande bild för personbilar.) Källa: Trafikverket.

Den statistik som ligger till grund för ovanstående kartor visar årsdygnstrafik (ÅDT) som anger det genomsnittliga trafikflödet per dygn under ett år. En sådan kartbild ger alltså en bild av de samlade flödena under ett år, men avspeglar inte de bitvis omfattande säsongsvariationerna som karaktäriserar väsentliga delar av vägnätet i Jämtland, inte minst i kommunerna Åre, Berg och Härjedalen där besöksnäringens säsongsvariationer är mycket påtagliga (se t.ex. figur 19). Då den säsongsvaryerande statistiken för trafikflöden är bristfällig har det inte varit möjligt att ge en samlad bild av skillnader i trafikflöden mellan vinter- och sommarsäsongerna för länet som helhet men med hjälp av data för specifika mätpunkter vid enskilda mätillfällen går det att göra nedslag på utvalda vägvsnitt och därigenom exemplifiera hur säsongsvariationer kommer till uttryck. Följande exempel för väg 315 i mars och oktober i Vemdalskalet illustrerar dels de tydliga skillnaderna mellan olika tider på året⁶⁰, dels skillnaden mellan vardag och helg, då bytesdagarna i skidorternas boenden normalt inträffar. Givet de stora turistflödena till länets stora fjällområden finns det anledning att anta liknande mönster för andra vägar såsom väg 84 mot och vid Funäsfjällen och väg 321 från Svenstavik mot Årefjällen.

⁶⁰ Data från Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan.



Figur 72: Antal fordon (personbil utan släp) per dygn vid specifika mättilfällen 2001-2017 i mars resp oktober i Vemdalsskalet. Källa: Trafikverket, NVDB.

E14 och E45 ingår i det nationella stamvägnätet och planeras därför i den nationella planen, medan planeringen av övriga statliga vägar hanteras i länstransportplanen. I den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 ingår åtgärder på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet (i Jämtlands fall E14 och E45). På vägsidan ingår där investeringar i E45 Rengsjön–Älvros och reinvesteringar i Strömsundsbron.

Av de 521 miljoner kronor som finns till förfogande i länstransportplanen för perioden 2018-2029 har Regionen valt att lägga ca hälften på väginvesteringar, en tredjedel på gång- och cykel, och resterande ca 15% på olika typer av potter, inklusive medfinansiering av åtgärder för kollektivtrafik och trafiksäkerhet på de kommunala vägnäten.

7.4.2 Tåg och kollektivtrafik

Genom länet går fyra järnvägar – Mittbanan, Norra Stambanan, Inlandsbanan och Stambanan genom Övre Norrland. På Mittbanan trafikerar Norrtåg, som ägs av länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen, sträckan Sundsvall-Trondheim (med omstigning i Storlien). SJ har direkttåg till och från Stockholm och Göteborg (nattåg via Stockholm). Trafiken mellan Jämtland och Stockholm går dels på Norra Stambanan direkt via Ljusdal och Bollnäs, dels på Mittbanan med byte i Sundsvall och därifrån på Ostkustbanan. Vägen via Ljusdal och Bollnäs är den kortaste av de två. Norra Stambanan är också snabbtågsanpassad vilket gör att tåg av typen X2000 eller motsvarande kan nyttja sin kapacitet på banan. Med SJ snabbtåg tar resan Östersund-Stockholm i dagsläget knappt fem timmar, och med SJ Intercitytåg ca 5:30. Vägen via Sundsvall är längre och ger längre restider, både beroende på det längre avståndet och på den sämre standarden på delar av Mittbanan där tågen bara får framföras i 70 km/h.

Inlandsbanan trafikeras med godstransporter, i synnerhet timmertransporter, hela året. Persontrafik på Inlandsbanan bedrivs under sommaren samt vintertid med Snötåget från Stockholm (bl.a. med anslutande busstransfer

från Røjans station till skidorterna i Vemdalen), nattåget från Östersund samt till vissa evenemang (t.ex Jokkmokks marknad).

Mellan Stockholm och skidorterna i Härjedalen finns också en bussförbindelse med Härjedalingen, som från och med 2019 också har ett stopp på Arlanda.

Förutom den långväga kollektivtrafiken utgörs kollektivtrafikutbudet av interregional trafik (trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor), stomlinjetrafik mellan Östersund och kommuncentra, lokal trafik samt färdtjänst. Den interregionala trafiken och stomlinjetrafiken är särskilt betydelsefull för resor till och från arbete, studier, region- och länssjukvård, samt service-, besöks- och anslutningsresor. Stomlinjetrafiken är upplagd för att möjliggöra daglig arbetspendling mellan Östersund och kommunhuvudorterna Strömsund, Hammarstrand, Bräcke, Svenstavik, Krokomb och Järpen. Från Sveg är trafikutbudet upplagt för att medge hel- eller halvdagsvistelse i Östersund på vardagar, samt serviceresor och veckopendlingsresor lördagar och söndagar.

Den lokala trafiken omfattar trafiken i och runt Östersund, Åredalen, samt inomkommunal trafik med skolskjutslinjer som utgångspunkt. Närtrafiken är yt-täckande och bedrivs på orter och i områden med begränsad tillgång till övrig allmän trafik. Delar av den lokala trafiken och närtrafiken är anropsstyrd. I liten utsträckning förekommer även viss kommersiell säsongsbunden kollektivtrafik på några skidorter.

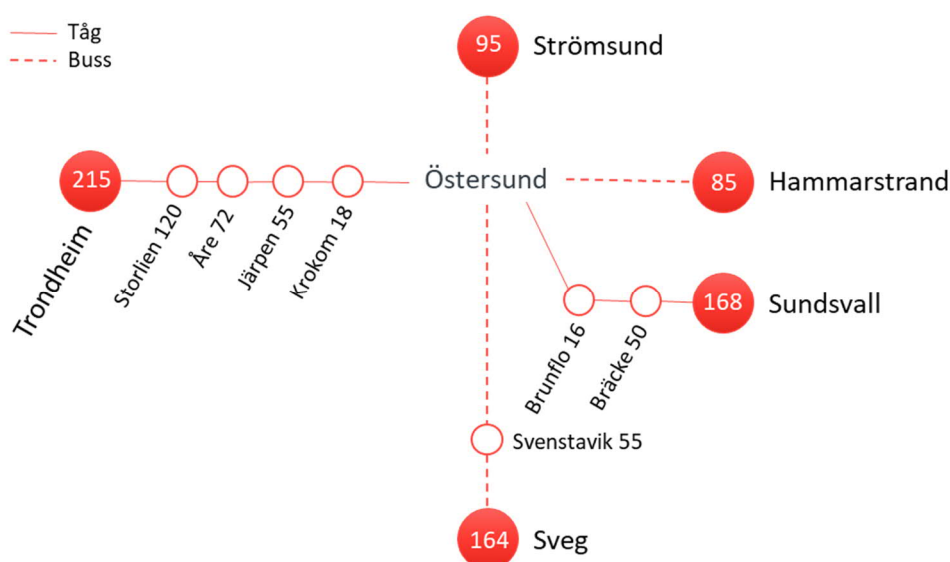
Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen är avhängig flera faktorer. En viktig aspekt är det faktiska utbudet av kollektivtrafik. Även om restiderna är korta kan inte kollektivtrafiken förväntas vara lika attraktiv i områden där utbudet är glest, något som är en stor utmaning i ett glest län som Jämtland. Uppgifter från Trafikanalys, som har sammanställt data över tillgången till kollektivtrafikavgångar på kommunnivå, visar att kollektivtrafikillgången i de jämtländska kommunerna tillhör de lägsta i Sverige. Minst en fjärdedel av befolkningen i alla länets kommuner utom Östersund saknar helt tillgång till kollektivtrafik i den kvadratkilometerruta där de bor (tabell 8), något de delar med merparten av Sveriges kommuner (därav delad 131:a i Sverigeranking). Bäst tillgång har befolkningen i Östersunds kommun och sämst tillgång har befolkningen i Strömsunds kommun, där hälften av invånarna i genomsnitt har 1,1 avgångar per dygn inom den kvadratkilometerruta där de bor.

Tabell 8: Kollektivtrafiktillgång. Visar genomsnittligt antal kollektivtrafikavgångar per dygn i de kvadratkilomterrutor där befolkningen bor. Nedre kvartilen omfattar den fjärdedel av befolkningen som har lägst tillgång till kollektivtrafik, medianen omfattar hälften av befolkningen och den övre kvartilen de 75% av befolkningen med högst tillgång. Källa: Trafikanalys.

Kommun	Antal avgångar/dygn			Rank bland Sveriges 290 kommuner		
	Nedre kvartil	Median	Övre kvartil	Nedre kvartil	Median	Övre kvartil
Ragunda	0,0	6,4	18,0	131	230	265
Bräcke	0,0	2,4	18,6	131	252	262
Krokom	0,0	6,0	71,1	131	233	192
Strömsund	0,0	1,1	11,9	131	261	278
Åre	0,0	17,3	35,4	131	187	234
Berg	0,0	2,3	18,5	131	253	264
Härjedalen	0,0	3,8	14,2	131	245	273
Östersund	116,1	392,1	593,4	28	28	42

En annan aspekt av kollektivtrafikens konkurrenskraft är tillgängligheten till och bytsemöjligheterna vid stationer och hållplatser. Detta "hela-resan"-perspektiv framhålls av Regionen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och förutsätter hög grad av samordning mellan den kommunala planeringen av det lokala trafiksystemet, inte minst gång- och cykelinfrastrukturen. Frågan är inte minst aktuell i Östersund där planer för ett nytt resecentrum diskuteras.

Ytterligare en central aspekt av kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restiderna. En grov skiss över dessa i kommunhuvudortsstråken till och från Östersund ser ut på följande sätt:



Figur 73: Restider med kollektivtrafik från Östersunds C. Avser snabbaste alternativet så länge det alternativet inte är ett undantag. Källa: Google maps.

Ett vanligt mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft är den s.k. restidskvoten, dvs restiden för kollektivtrafiken dividerat med restiden för bil

på samma sträcka. En kvot under 1,0 indikerar förhållandevis goda förutsättningar för kollektivtrafiken medan ett högre värde innebär att kollektivtrafiken kan förväntas ha svårare att stå sig i konkurrensen med bilen. Idag är restidskvoten generellt sett under 1,0 mellan Östersund och stationsorterna i Mittbanestråket och över 1,0 i de relationer där kollektivtrafiken utgörs av busslinjer mellan Östersund och kommunhuvudorterna. För Norrtågstrafiken finns det en målsättning att restidskvoten ska vara max 0,8 vilket den inte riktigt når ner till ännu. I syfte att minska restiderna med tåg bedrivs ett samarbete mellan kommunerna och regionerna i stråket, Trafikverket och Länsstyrelsen i Västernorrland inom projektet Mittstråket. Ett mål för projektet är exempelvis att restiden med tåg mellan Östersund och Sundsvall ska ner till max 2 timmar. Utmed Inlandsbanestråket samarbetar de 19 kommunerna i stråket från Kristinehamn till Gällivare, inklusive Härjedalen, Berg, Östersund och Strömsund, som ägare till Inlandsbanan AB med bland annat syftet att aktivt arbeta för att hela sträckan öppnas för spårbunden trafik.

Behovet av offentligt stöd är stort i den regionala kollektivtrafiken. 2017 hade stadsbussarna en självfinansieringsgrad på drygt 60% och Landsortstrafiken på knappt 40%⁶¹. I länstransportplanen är 1 miljon kr årligen avsatt för statsbidrag till kollektivtrafiken. Bland järnvägsåtgärderna i den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 ingår trimnings- och miljöåtgärder vid plankorsningar på Mittbanan. På förslag från Trafikverket har regeringen, i sitt fastställelsebeslut av planen, lagt till kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Ånge och Östersund (men har samtidigt prioriterat bort Trafikverkets föreslagna åtgärder på E14 Lockne – Optand). Trafikverket har också namngivit Inlandsbanan som en s.k. "Utpekad brist" för att uppmärksamma regeringen på att större åtgärder där sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan.

7.4.3 Flyg

Länet har två flygplatser varav Åre Östersund – landets 8:e största flygplats sett till antal passagerare – är statlig och Härjedalen Sveg är kommunal. Båda har direktförbindelser med Stockholm och flygplatsen i Östersund har dessutom direktflyg till Malmö, Göteborg och Umeå, samt ca 100–200 utrikesavgångar om året (varierande från år till år). Linjen Östersund–Umeå upphandlas av Trafikverket för att underlätta besök vid universitetssjukhuset i Umeå⁶².

Åre Östersunds flygplats ingår i det nationella basutbud av tio flygplatser som pekats ut av riksdagen i syfte att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Följaktligen är flygplatsen också utpekad av Trafikverket som riksintresse för kommunikationer. I och med att reguljära tågförbindelser saknas på Inlandsbanan är flygplatsen i Sveg viktig för tillgängligheten i länets södra delar.

Både Åre Östersund och Härjedalen Sveg är utpekade av Försvarmakten som riksintressen för totalförsvarets militära del.

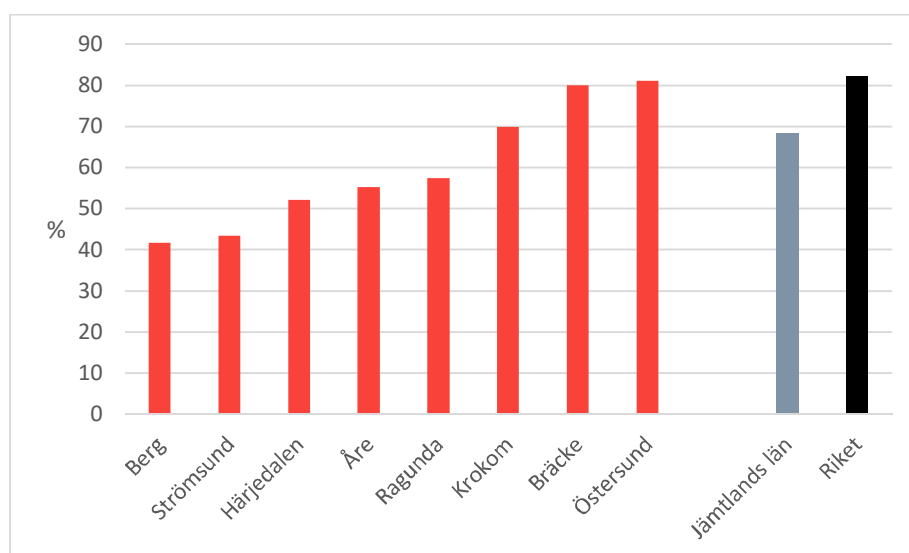
⁶¹ Länstrafiken i Jämtlands län (2018): Årsredovisning för Länstrafiken i Jämtlands län AB 2017.

⁶² Trafikanalys (2019): Flygplatser i fokus.

7.5 DIGITAL INFRASTRUKTUR

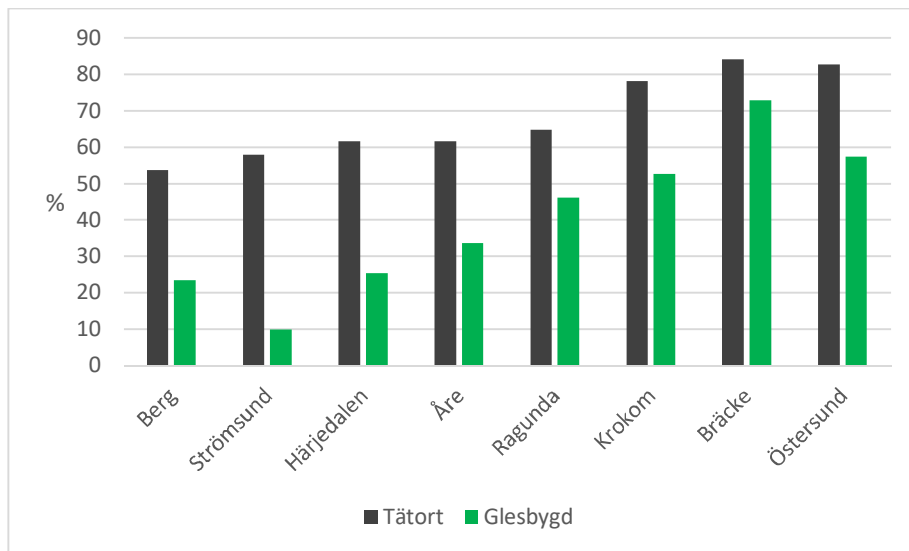
Under senare år har utvecklingen av den digitala infrastrukturen gått mycket fort. I ett län som Jämtland, där avstånden är långa och bosättningsmönstren glesa, torde detta vara en mycket viktig förutsättning för den samlade tillgängligheten. I likhet med riket har utbyggnaden av fiber med hög bandbredd skett i högt tempo och 2018 var andelen hushåll med tillgång till minst 100 Mbit/s knappt 70% i länet – en ökning med över 50% från motsvarande nivå fem år tidigare.

I breddbandsstrategin för Jämtlands län slår Regionen fast att 95% av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020 och år 2025 bör 98% ha tillgång till 1 Gbit/s. Ingen kommun har än så länge nått dessa målvärden och statistiken visar att kommunerna ligger olika nära i dagsläget, med Bräcke och Östersunds kommun på ca 80% men Berg och Strömsund på drygt hälften så stor andel av befolkningen (figur 74).



Figur 74: Andel hushåll med tillgång till minst 100 Mbit/s per kommun, 2018. Källa: Region Jämtland Härjedalens breddbandsstrategi.

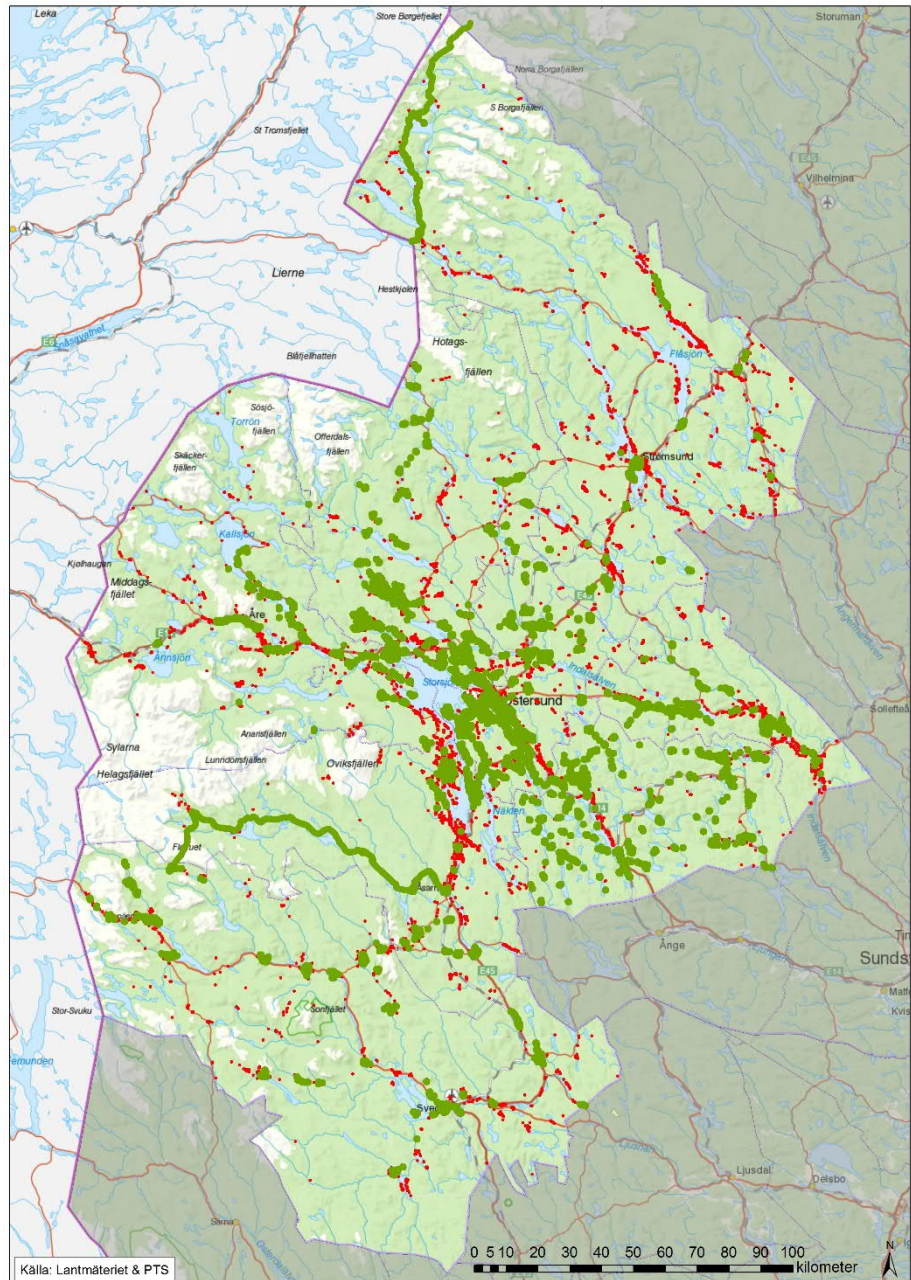
Som framgår av figur 75 är det stora skillnader mellan tätorter och glesbygd och i fem kommuner har under 50% av befolkningen på glesbygden tillgång till bredband på den nivån, och ytterligare två kommuner strax över 50%.



Figur 75: Andel hushåll med tillgång till minst 100 Mbit/s i tätort resp glesbygd per kommun, 2018. Källa: Region Jämtland Härjedalens bredbandsstrategi.

Bland de hushåll som inte har tillgång till nämnda bredbandshastighet finns samtidigt flera som relativt enkelt skulle kunna ansluta till ett fibernät med överföringshastigheter på 1 Gbit/s. Regionen har kartlagt hushåll med fiber i sin absoluta närhet. Genomgående i länet är potentialen i dessa närliggande nät ca 6-13%, dvs staplarna i figur 74 ovan skulle kunna öka med ca 6-13 procentenheter med den infrastruktur som finns idag.

På grövre geografisk nivå har Regionen även kartlagt hushåll inom och utanför s.k. buffrade områden, dvs områden 1 km från befintlig fiber. Sett på karta framgår att de befolkade områden som inte har fiber inom 1 km finns utspridda över hela länet, men att det samtidigt finns en koncentration av sådana platser utmed vissa stråk, till exempel E45-321-stråket från Rätan till Hallen och 87-stråket från Bispgården till Stugun. I synnerhet vid sådana platser, dvs befolkningskoncentrationer där det saknas fiber idag bör det kunna finnas potential att öka andelen uppkopplade hushåll.



Figur 76: Buffrade fiberområden. De röda ytor visar var det finns permanentboenden och där ingen i det området har fiber närmare än 1 km. De mörkgröna ytor visar områden inom 1 km från befintlig fiber. Källa: Region Jämtland Härjedalens bredbandsstrategi.

Med de variationer i tillgänglighet som belysts i avsnitt 7.1 ovan, bör den potential som finns i en utvecklad digital tillgänglighet betraktas som viktig att realisera och vidareutveckla. Alla delar av länet har nytta av en utvecklad digital tillgänglighet, men potentialen torde vara som störst i orter och landsbygder med långt till olika typer av serviceutbud, arbetsplatser och andra koncentrationer av funktioner.

8 GEOGRAFISKA STRUKTURER I JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Baserat på analysen i ovanstående avsnitt summeras här ett antal iakttagelser kring de geografiska strukturerna i Jämtland Härjedalen. Hur dessa strukturer bäst hanteras och utvecklas är en fråga som det inte finns ett (1) objektivt korrekt svar på. I ett regionalt utvecklingsarbete är det inte möjligt att göra allt och prioriteringar kommer att behöva göras. Vilka prioriteringar som bör göras är i grunden en politisk fråga som kommer att behöva hanteras i det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Som underlag för sådana prioriteringar finns det i detta sammanhang särskild anledning att lyfta fram ett antal alternativa strategiska möjligheter och vägval.

Detta avsnitt bör därför läsas som en uppsättning iakttagelser kring olika typer av områden i länet baserat på analysen i tidigare avsnitt, följt av möjliga strategier för regional utveckling med fokus på, och utgångspunkt i, det som utmärker respektive område. I enlighet med strukturanalysens ansats utgår sammanställningen från ett funktionellt snarare än ett administrativt perspektiv på den regionala geografin. Kategoriseringen är inklusiv i bemärkelsen att en ort eller ett område kan ingå i mer än en kategori. Syftet är således inte att dela upp regionen i olika områden utan snarare att belysa olika geografiska mönster som kännetecknar Jämtland Härjedalen som län och region. I sammanställningen görs heller ingen värdering av vilka områden som bör ges högre eller lägre prioritet i det regionala utvecklingsarbetet, endast konstaterandet att olika områden har olika utvecklingsförutsättningar och därför kräver olika prioriteringar om utvecklingen där ska främjas.

8.1 ÖSTERSUND/STORSJÖOMRÅDET

8.1.1 Iakttagelse: Östersund/Storsjöområdet är regionens naturliga och dominerande centrum

En första iakttagelse är den betydande ställning som Östersundsområdet har i den regionala strukturen. Som ett av landets mest rurala län och med en ortstruktur som utmärker sig i en nationell kontext – där endast Gotland har en större relativ skillnad mellan största och näst största stad – är Östersunds ställning som länets naturliga centrum både uppenbart och angeläget att betona. Det är den enda staden i länet med utpräglade urbana karaktärsdrag och den starka koncentrationen av funktioner, ekonomisk tillväxt, branschdiversitet, personer med hög utbildning, etc. är ett mönster som rimmar väl med den Nya ekonomiska geografins teorier om betydelsen av täthet och geografisk närhet för utvecklingsförutsättningar. En bördig mark runt Storsjön möjliggör lantbruk som i sin tur bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer på landsbygden och orterna i Storsjöområdet. Det är också till Östersunds kommun som de andra kommunerna i länet har sin största utflyttning. Stadens dominerande ställning befästs även av Mittuniversitetets närvaro samt det geografiska läget, mitt i länet, där de största kommunikationsstråken möts och där landets åttonde största flygplats ligger.

Östersunds betydelse och utveckling kan därför i hög grad förstås i ljuset av det teoretiska ramverkets betoning på täthet och tillgänglighet som diskuterades i kapitel 2.

8.1.2 Rekommenderad strategi: Utveckla tillgängligheten i och till Östersund/Storsjöområdet

Givet Östersundsområdets dominerande roll i den regionala Ortsstrukturen finns det anledning att bygga vidare på den storlek och täthet som kännetecknar Östersund som stad, och skapa så goda förutsättningar som möjligt för högt specialiserade och kunskapsintensiva näringar. Det innebär bl.a. satsningar som ökar tillgängligheten till omvärlden genom flyget och tågtrafiken. Företag, myndigheter och organisationer i regionen har ett stort behov av att snabbt kunna ta sig till och från Stockholm och inte minst även andra delar av landet. Små och medelstora företag som har Sverige i sin helhet som sin marknad har stort behov av en sådan kommunikationsmöjlighet. Men tillgängligheten är också viktig ur ett annat perspektiv. Butiker, restauranter och även olika slag av företagstjänster är idag ofta integrerade i stora nationella företag. För att Jämtland och Östersund ska vara intressant för dessa företag krävs en viss miniminivå av tillgänglighet. Medarbetarna måste kunna komma till möten och delta i utbildningar. Chefer och experter behöver på motsvarande sätt kunna besöka sina butiker och kontor. Utan en god tillgänglighet riskerar Östersundsområdet att prioriteras ned med negativa konsekvenser för såväl staden som regionen.

Satsningar på en utvecklad tillgänglighet i Östersund/Storsjöområdet innebär också åtgärder för att öka den lokala tillgängligheten och urbana attraktiviteten inom staden, exempelvis genom insatser i gång- och cykelnätet, men även i kollektivtrafiken mellan staden och kringliggande områden. Mot bakgrund av hur inpendlingen till Östersund ser ut geografiskt innebär det en uppmärksamhet på regionförstoring i ett område som sträcker sig över kommungränsen till orter och områden inom längre pendlingsavstånd.

8.2 ÖSTERSUND-KROKOM-ÅRE-STRÅKET

8.2.1 Iakttagelse: Som stråk uppvisar Östersund-Krokom-Åre-stråket strukturellt goda utvecklingsförutsättningar

Ur flera perspektiv framträder E14-/Mittbanestråket Östersund-Krokom-Åre som ett område med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar. I likhet med Östersund som regioncentrum är det i detta stråk som befolkningsutvecklingen visat sig vara mest stabilt positiv över tid. Krokom och Åre utmärker sig med positiv inflyttning av hushåll i familjebildande åldrar, på ett sätt som avspeglar ett funktionellt utbyte med Östersund inom stråket. Utbildningsnivåerna och sysselsättningsgraderna är relativt höga och de demografiska strukturerna balanserade. Branschstrukturen är förhållandevis bred och Åre är den enda av länets kommuner som relativt sett drabbades mindre hårt av finanskrisen 2008 än riket. De starka funktionella kopplingarna mellan Åre och platser utanför länet (inte minst

Stockholm), och den gynnsamma infrastrukturen för persontransporter i stråket, förstärker karaktären av Östersund-Krokom-Åre-stråket som ett område med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar även på längre sikt.

8.2.2 Rekommenderad strategi: Stärk kopplingarna inom Östersund-Krokom-Åre-stråket för att främja regionförstärkning i stråket som helhet

Att Östersund-Krokom-Åre-stråket är viktigt för den regionala utvecklingen idag betyder inte att det kan tas för givet eller att det inte kan bidra mer till en positiv utveckling av regionen som helhet. Givet stråkets karaktär som det stråk med starkast utvecklingsförutsättningar i regionen finns det därför goda skäl att förstärka de styrkor som redan finns i detta stråk. Samtidigt är tillgängligheten relativt begränsad, avstånden stora och i praktiken fungerar stråket som flera mindre lokala pendlingsområden. Med satsningar på utvecklade kopplingar inom stråket kan förutsättningar skapas för en regionförstärkning som medför ett intensifierat utbyte mellan orterna. Mittbanan ger särskilda förutsättningar att med kortare restider och förbättrat turutbud i regionaltågstrafiken bidra till både regionförstärkning och regionförstärkning i denna del av regionen. Det torde därför finnas en stor potential i att förstärka kopplingarna inom stråket än mer, dels för att underlätta pendlingen, dels för att stärka andra funktionella samband i stråket, t.ex. i form av ökat samarbete inom näringslivet, samverkan kring offentliga tjänster och inte minst inom besöksnäringen.

8.3 LANDSBYGDERNA

8.3.1 Iakttagelse: Landsbygderna är stora och glesta, men mångfacetterade och uppvisar olika utvecklingsmönster

En ytterligare iakttagelse, som i viss mån utgör en kontrast till den inledande iakttagelsen, är att länet karaktäriseras av stora, glesta och mångfacetterade landsbygdsområden. Utvecklingen i länets landsbygdsområden skiljer sig åt från område till område. Över tid har exempelvis befolkningen på den Östersundsnära landsbygden i Krokoms kommun vuxit, medan befolkningen i övriga kommuners landsbygder överlag har minskat. Samtidigt finns det lokala landsbygdsområden där befolkningen ökar, och utvecklingsmönstret på landsbygderna är därför inte entydigt. På vissa platser har negativa utvecklingstendenser planat ut på senare år, eller till och med vänt upp.

Generellt sett är matchningen mellan utbildning och yrkeskrav i den sysselsatta befolkningen låg på landsbygden, men näringslivet är förhållandevis diversifierat och sysselsättningsgraderna relativt höga. Landsbygdsbefolkningen förefaller således hitta sätt att försörja sig trots att utbildning och yrke inte alltid stämmer överens. De mönster som landsbygderna uppvisar speglar emellanåt potential som attraktiva platser för ett vardagsliv som möjliggör olika typer av livsstilar. Landsbygderna kan också i större utsträckning erbjuda boendemiljöer som de större städerna och orterna saknar. Dessa utgör exempel på några av landsbygdernas komparativa fördelar gentemot städerna och andra större orter.

8.3.2 Rekommenderad strategi: Utveckla den digitala infrastrukturen på landsbygderna för att möjliggöra hög tillgänglighet i områden med låg fysisk tillgänglighet

Mot bakgrund av landsbygdernas omfattning och gleshet men samtidigt mångfacetterade karaktär kan en utbyggnad av infrastrukturen för att öka den fysiska tillgängligheten vara samhällsekonomiskt kostsam och bidra till ökad klimatpåverkan. Den generella tillgängligheten kan dock öka genom satsningar på en utvecklad digital infrastruktur på landsbygderna, samt utvecklade offentliga digitala tjänster för att kompensera för en svagare fysisk tillgänglighet. Kommunerna i länet och Region Jämtland Härjedalen kan ha en ledande roll i en sådan utveckling. Bredbandsstrategins identifierade områden med avsaknad av fiber bör kunna vara en bra vägledning.

Landsbygderna är också i hög grad beroende av kringliggande orter och ett sätt att stärka utvecklingsförutsättningarna på landsbygden är därför att satsa på centralorterna i länet för att därigenom underlätta tillgängligheten till offentlig och kommersiell service för de som bor och verkar på landsbygderna. I områden nära den norska gränsen kan utvecklade samarbeten över nationsgränsen vara ett sätt att stärka den offentliga servicen, t ex så som man har arbetat med svenskt-norskt polissamarbete i Strömsund, Krokom, Lierne och Røyrvik inom projektet Vaajma.

Det bör samtidigt framhållas att landsbygdernas heterogena karaktär föranleder ett behov av fördjupade analyser av vad som bäst stärker olika delar av landsbygden, förslagsvis i särskilda studier med ett mer avgränsat syfte än en bred strukturanalys av länet som helhet.

8.4 CENTRALORTERNA

8.4.1 Iakttagelse: Centralorterna utgör viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar

Kartläggningen av ortsegenskaper och funktionella samband visar en mycket viktig roll hos länets centralorter (kommunhuvudorterna). Dessa orter är inte bara inpendlingsorter utan även tydliga centrum i kringliggande pendlingsområden. Det gäller samtliga centralorter med undantag för Krokom, som är tydligt knutet till Östersunds arbetsmarknad, och även i viss mån Bräcke, som visserligen är ett tydligt arbetsmarknadscentrum, men vars omgivning i högre grad är knuten till Östersund. Centralorterna är således viktiga ur ett arbetsmarknadsperspektiv, och därmed för att möjliggöra för en utveckling i områden utanför regionkärnan.

Men som kommunhuvudorter är centralorterna även betydelsefulla ur ett serviceperspektiv – inte bara för den egna orten utan även för kringliggande områden. Det är i centralorterna koncentrationen av offentlig service finns – inte minst skolor och hälsocentraler. Det är också där mycket av den kommersiella servicen är tillgänglig, åtminstone den service som nyttjas med hög frekvens, som livsmedelsbutiker och drivmedelsstationer. Möjligheten att tanka biodrivmedel är också än så länge bättre i just centralorterna än många andra delar av länet.

Som grupp visar centralorterna olika utvecklingsmönster över tid, men en gemensam nämnare är att centralorterna har betydelsefulla funktioner som inte bara är till nytta för invånarna på orten, utan även för de områden som ligger inom ortens funktionella influensområde. Centralorterna utgör viktiga centrum och tillhandahåller centrala funktioner för sina omgivningar, inte minst landsbygderna. Utvecklingen av exempelvis arbeten och service i centralorterna påverkar således utvecklingsförutsättningarna på fler platser.

Detta resonemang om centralorternas strategiska betydelse för sina respektive omland är särskilt aktuellt avseende kommunhuvudorterna. Men i ytstora kommuner där kommunhuvudorten inte ligger centralt i kommunen kan det principiella resonemanget vara applicerbart på motsvarande sätt på andra viktiga centrum i kommunerna, såsom exempelvis Änge och Föllinge i Krokoms kommun och Funäsdalen i Härjedalen.

8.4.2 Rekommenderad strategi: Utveckla befintliga huvudstråk för att säkerställa centralorternas nodfunktioner

Den jämtländska Ortsstrukturens omfattande landsbygder och många småorter gör att få områden har starka utvecklingsförutsättningar på egen hand. Som regel är varje liten ort och varje landsbygdsområde beroende av andra kringliggande orter. I det sammanhanget är särskilt centralorterna av stor betydelse, dels som arbetsmarknadscentrum, dels som centrum för offentlig och kommersiell service. Centralorternas utveckling är således viktig inte bara för sig själva och den kommun de tillhör, utan även för de kringliggande orterna och landsbygderna. För att bibehålla och stärka denna nodfunktion i den regionala utvecklingen finns det skäl att satsa på att utveckla länets befintliga huvudstråk (E45, E14, 87 samt Mittbanan och Inlandsbanan), då centralorterna har det gemensamt att de är belägna utefter dessa. I Mittbanestråket bör det vara prioriterat att korta restiderna och Inlandsbanestråket ger potential för mer regelbunden persontrafik på sikt.

8.5 STORREGIONALA "MELLANLÄGEN"

8.5.1 Iakttagelse: Några orter har lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala Ortsstrukturen

Varierande grad av närhet till kringliggande områden ger orterna i Jämtland olika grad av tillgänglighet. Orterna i Östersunds funktionella omland har en naturlig koppling till Östersund och orterna i närheten av andra centralorter har sin naturliga koppling till dessa. Men en eller en dryg timmes körtid från Östersund placerar ett antal orter utanför Östersunds praktiska pendlingsområde, samtidigt som andra orter ligger för långt bort för att vara naturliga centrum åt andra hållet. I dessa "mellanlägen" är beroendet av den lokala servicen och utbudet särskilt stort då alternativen är relativt få. Samtidigt kan just läget mellan större koncentrationer utgöra en lägeskvalitet om man kan nå flera grannorter inom rimliga restider. Tillgängligheten för dessa platser kan därför vara relativt hög, trots ett perifert läge. Ur det perspektivet har orter som exempelvis Hammerdal, Rätan, Hammarstrand och inte minst Bräcke en potential i de lite längre avstånden. Denna potential är särskilt stor i länets östra delar där körtider en bit över timmen

tillgängliggör stora befolkningskoncentrationer i både Östersund och i Västernorrlands stadsområden. Inom 90 minuters restid når man fler människor, arbetsplatser och service från såväl Bräcke som Bispgården och Hammarstrand än man gör från någon annan ort i hela Jämtland. Samtidigt bör det påpekas att mellanlägen också kan ses i förhållande till större orter i Norge, tex. Röros som är viktig för västra Härjedalen.

Huruvida egenskapen av mellanläge är positiv eller negativ är dels en relativ och subjektiv fråga, dels är det en fråga om huruvida potentialerna i dessa lägen kan tas tillvara. När avståndet för daglig arbetspendling är för stort kan den digitala tillgängligheten i viss mån kompensera för en begränsad fysisk tillgänglighet och skapa möjligheter som hittills inte funnits. Att Bräcke kommun (tillsammans med Östersund) har bäst tillgång till bredband i länet kan ses som en strategiskt viktig utvecklingsförutsättning, särskilt i en kommun med Bräckes läge i den storregionala Ortsstrukturen.

8.5.2 Rekommenderad strategi: Utveckla den digitala tillgängligheten i "mellanlägena" och utveckla samarbetena och kopplingarna över länsgränsen

Karaktären av "mellanläge" mellan större orter och arbetsmarknadsområden, där avstånden är för stora för att generera några större pendlingsflöden innebär å ena sidan en tendens till isolering från övriga regionen, men å andra sidan samtidigt en stor potential i tillgängligheten till flera större centrum. Möjligheterna att tillvarata denna potential kan förväntas öka efterhand som arbetslivet blir allt mer mobilt och mindre bundet av fasta arbetstider samtidigt som möjligheterna att nyttja olika typer av tjänster på nätet förbättras. För att potentialen i "mellanlägena" ska kunna realiseras finns det anledning att prioritera en utvecklad digital infrastruktur i dessa mellanlägen. I östra Jämtland kan satsningar på utvecklade samband med städerna i Västernorrland i kombination med Östersund därtill ge exempelvis Bräcke en relativt hög tillgänglighet i ett storregionalt perspektiv. Den relativt välutbyggda bredbandsinfrastrukturen i Bräcke indikerar en utveckling i denna riktning och i Ragunda kommun framstår potentialen till kostnadseffektiv utbyggnad i särskilt 87-stråket från Bispgården till Stugun som relativt stor. I kombination med förbättrad bredbandsinfrastruktur kan på motsvarande sätt stärkta kopplingar till Norge stärka potentialen i områden i västra Jämtland.

8.6 FJÄLLOMRÅDENA

8.6.1 Iakttagelse: Fjällområdena är betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongvariationer i befolkning och aktivitet

Fjällkedjan bidrar till att ge länets kommuner mycket olika karaktär och därmed också förutsättningar för helt olika branscher i olika delar av länet. Den starka besöksnäringen i fjällområdena, framför allt på vintern men i växande utsträckning även på sommaren, tillhör ett av länets främsta kännetecken. Besöksnäringen ger arbetstillfällen till ett stort antal människor i särskilt Åre och Härjedalen, som tillsammans står för 75% av länets

kommersiella gästnätter under ett år. Därtill tillhör Härjedalen och Berg de kommuner i Sverige med högst andel fritidshus, vilket genererar ett stort antal tillfälliga besökare under begränsade perioder under året. I områden som är särskilt präglade av tillfälliga besökare i form av turister eller fritidshusägare, som Funäsfjällen, Vemdalen och Åre, utgör besöksnäringen den absolut viktigaste delen av den lokala ekonomin. Ur ett sysselsättningsperspektiv är branschen också viktig för kvinnor som är överrepresenterade inom de företag som kan knytas till näringen.

Samtidigt innebär de starka säsongsvariationerna stora planeringsutmaningar för berörda kommuner, dels för att infrastrukturen och de tekniska systemen belastas mycket ojämnt under året, dels för att stora delar av de ekonomiska värdena som genereras av turismen inte kommer de berörda kommunerna till del då arbetstagarna i stor utsträckning skattar i andra kommuner, ofta utanför Jämtlands län.

8.6.2 Rekommenderad strategi: Satsa på väg- och järnvägsnätet för persontransporter i fjällturism-stråken

Fjällturismen är ett av länets profilområden, med stor betydelse för de lokala ekonomierna och den regionala utvecklingen. Trots strategiska satsningar på en växande åretruntturism i dessa områden kan säsongsvariationerna förväntas bestå på ett sätt som ger påtagliga belastningar på transportsystemet under specifika perioder även fortsättningsvis. För att möjliggöra en fortsatt utveckling av detta regionala styrkeområde finns det anledning att satsa på att stärka och utveckla de stråk som är viktigast för persontrafiken till och från de mest välbesökta fjällområdena (framför allt E14, E45, 84, 321 och 315/316). I konkurrensen om investeringsmedel till infrastruktur är inte ökade satsningar på vägtransportsystemet i fjällområdena en självklarhet, men kan vara av stor betydelse för turismnäringen i Jämtland. Ett växande behov av hållbara transporter motiverar också ett fortsatt utvecklingsarbete kring järnvägssatsningar för persontransporter till fjällen, såsom Snötåget och andra tågförbindelser till fjälldestinationer, men även kollektivtrafiklösningar för såväl besökare och personal till och i de större turistdestinationerna.

8.7 SKOGS- OCH VINDKRAFTSOMRÅDEN

8.7.1 Iakttagelse: Stora områden är centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad

Få län i Sverige är så dominerade av skogsnäringen som Jämtland. Inget annat län har så hög andel av den totala sysselsättningen inom skogsbruket som Jämtland har. Det är en näringsgren som är viktig för samtliga kommuner i allmänhet och för Ragunda och Bräcke i synnerhet. Som areell näring kräver skogsbruket stora ytor och är följaktligen beroende av omfattande tunga transporter på stora delar av det mindre vägnätet. Samtidigt växer vindkraftsproduktionen i länet och nya vindkraftparker byggs ut i högt tempo, något som även det ställer stora krav på tunga transporter på såväl stora som mindre vägar. Samtidigt som dessa näringar alltså är centrala i den regionala ekonomin medför de således stora utmaningar i infrastrukturplaneringen, där behovet av resurser för underhåll och

bärighetsinvesteringar är begränsade men nödvändiga över stora områden i hela länet för att möjliggöra godstransporter.

8.7.2 Rekommenderad strategi: Säkerställ förutsättningarna för tunga transporter i det småskaliga vägnätet och de regionalt viktigaste godstransportstråken

Länets skogsområden är omfattande och utbredda, samtidigt som skogsbruket är en viktig del av näringslivet i merparten av länet. Skogsnäringen är samtidigt beroende av timmertransporter på stora delar av det kapillära vägnätet såväl som på de större transportstråken. Det är också i de glesa delarna av länet som vindkraftsparker byggs ut. Anspråk på infrastrukturinvesteringar är förvisso många, men dessa naturråvarunärningar, är i hög grad dimensionerande för behovet av åtgärder i godstransportsystemet, och ur ett godstransportperspektiv finns det därför anledning att särskilt satsa på de stråk och vägar som är särskilt viktiga för skogsnäringen, samt att utveckla omlastningsterminaler för gods mellan väg och järnväg.

8.8 GEOGRAFISKA STRUKTURER OCH STRATEGISKA VÄGVAL – ÖVERSIKT

Ovanstående analys och sammanställning kan översiktligt sammanfattas i följande tabell:

Tabell 9: Geografiska strukturer och strategiska vägval – översikt.

Geografisk struktur	Kännetecken ur ett regionalt utvecklingsperspektiv	Rekommenderad strategi för en stärkt regional utveckling
Östersund/Storsjöområdet	Regionens naturliga och dominerande centrum	Utveckla tillgängligheten i och till Östersund/Storsjöområdet
Östersund-Krokom-Åre-stråket	Stråk med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar	Stärk kopplingarna inom stråket för att främja regionförstärkning i stråket som helhet
Landsbygderna	Stora och glesa, men mångfacetterade och med olika utvecklingsmönster	Utveckla den digitala infrastrukturen på landsbygderna för att möjliggöra hög tillgänglighet i områden med låg fysisk tillgänglighet
Centralorterna	Viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar	Utveckla befintliga huvudstråk för att säkerställa centralorternas nodfunktioner
Storregionala "mellanlägen"	Lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala Ortsstrukturen	Utveckla den digitala tillgängligheten i "mellanlägena" och utveckla samarbetena och kopplingarna över länsgränsen
Fjällområdena	Betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet	Satsa på väg- och järnvägsnätet för persontransporter i fjällturism-stråken
Skogs- och vindkraftsområden	Centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad	Säkerställ förutsättningarna för tunga transporter i det småskaliga vägnätet och de regionalt viktigaste godstransportstråken

Sammanfattningsvis kan Jämtland Härjedalen betraktas som ett län som kännetecknas av många olika typer av geografiska strukturer. Dessa olika typer av områden överlappar varandra och ger en bild av ett län med stor bredd i karaktärsdrag och egenskaper. Som påtalats ovan är syftet med att lyfta fram dessa geografiska strukturer att belysa olika geografiska mönster som kännetecknar Jämtland Härjedalen, snarare än att dela upp länet i olika

statiska områden. Delar av Storsjöbygden är landsbygd men ingår samtidigt i det funktionella Östersundsområdet. Vissa orter har karaktären av "mellanlägen" men är samtidigt centralorter med stor betydelse för omgivningarna. En viktig del av Östersund-Krokom-Åre-stråkets starka utvecklingsförutsättningar är attraktiviteten i fjällmiljön. Och så vidare. Jämtland är ett län med många typer av geografiska egenskaper som alla behöver hanteras och utvecklas utifrån sina olika förutsättningar. Med den sammanställning som görs här är förhoppningen att dessa olika typer av utvecklingsförutsättningar kan synliggöras och underlätta det fortsatta regionala utvecklingsarbetet. Vilka prioriteringar som bör göras i detta utvecklingsarbete ges inga svar på här. Det är en politisk fråga som kommer att behöva hanteras i det arbete som bedrivs och bli föremål för ställningstaganden av regionens aktörer.

9 AVSLUTANDE REKOMMENDATIONER

Analysen ovan visar på en mängd utmaningar och möjligheter för länets utveckling. Mot bakgrund av de insikter som gjorts under arbetet med denna analys finns det skäl att framhålla ett antal principiella förhållningssätt till länets utvecklingsförutsättningar och det fortsatta arbetet som kan förväntas gynna en regional utveckling på lång sikt.

9.1 UTGÅ FRÅN DET REGIONALA PERSPEKTIVET: SATSA TILLSAMMANS PÅ REGIONALT VIKTIGA OMRÅDEN

En sådan generell princip är att utvecklingsarbetet i regionen bör ta sin utgångspunkt i just ett regionalt funktionellt perspektiv. Medborgarnas och näringslivets aktiviteter utgår från de geografiska strukturerna snarare än de administrativa, även om den offentliga sektorns mandat och resurser bottnar i administrativt indelade områden. Analysen ovan visar tydligt att exempelvis Östersund är av särskilt central betydelse för Jämtland som län, att centralorterna är viktiga för sina respektive omland och att vissa utvecklingsområden har karaktären av stråk snarare än platser. Analysen visar också att det finns en potential i komplementariteten mellan orter, inte minst mellan orter med olika karaktär, där möjligheterna för partners i arbetsför ålder att bosätta sig på en plats kan vara beroende av arbetsmarknaderna på orter i olika kommuner, eller på andra sidan länsgränsen. En positiv utveckling i en del av regionen är också positivt för regionen som helhet då det stärker förutsättningarna för andra områden att dra nytta av ett ökat utbud, ökade skatteintäkter, och stärkta möjligheter för det regionala näringslivet.

Dessutom innebär en regional samsyn som regel bättre förhandlingsläge gentemot andra aktörer – inte minst staten i förhandlingar om resurser för exempelvis infrastruktur. Ur det perspektivet finns det goda skäl att lyfta blicken över kommungränserna och prioritera det som är viktigt för regionen som helhet, även om det kan innebära att vissa delar av länet gynnas mer än andra av enstaka åtgärder.

9.2 UTGÅ FRÅN OCH TA VARA PÅ JÄMTLAND HÄRJEDALENS SPECIFIKA UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Olika teorier lyfter fram olika drivkrafter för regional utveckling. I perioder har naturgivna förutsättningar och fysisk infrastruktur varit dominerande faktorer i regionala utvecklingsmönster. I andra perioder har humankapital, kunskap och urban täthet varit den huvudsakliga drivkraften. I andra sammanhang utgör människors livsmiljö den huvudsakliga förklaringen till varför vissa platser växer och andra inte. I praktiken finns det inga givna svar, och olika

förklaringsmodeller har olika giltighet i olika kontexter. Analysen ovan visar att Östersunds styrka som centrum i den regionala utvecklingen i Jämtland i hög grad kan förklaras av den tillgänglighet som större städer kännetecknas av. Stadens storlek och täthet skapar gynnsamma förutsättningar för näringslivet och en arbetsmarknad där invånarna har goda möjligheter att arbeta inom områden som man valt att specialisera sig inom och därmed bidra till en hög produktivitet i kunskapsintensiva branscher. Men den positiva utvecklingen i Åre drivs inte av samma mekanismer som Östersunds utveckling. Åre är tvärtom en förhållandevis perifer ort med relativt låg tillgänglighet jämfört med många andra orter i Jämtland. I Åres fall är det istället helt andra faktorer präglar ekonomin, inte minst de naturgivna egenskaperna. Med den växande befolkningen i fjällområdena som förebilder finns det därför anledning att ta vara på landsbygdernas attraktivitet och lokala kvaliteter där det finns potential för det.

En utvecklad tillgänglighet kommer att vara gynnsamt för alla delar av länet, men som diskuterats ovan kan detta göras på olika sätt. Där det finns förutsättningar att ta vara på täta miljöers kvaliteter finns det anledning att utveckla den tätheten. Där tätheten är lägre men där det finns en potential i komplementariteten mellan orter – inte minst större orter i länet – kan tillgängligheten utvecklas genom stärkta samband mellan dessa orter. I glesa områden blir istället den digitala tillgängligheten central för möjligheterna att bedriva ekonomiska verksamheter såväl som övriga vardags- och fritidsbestyr. Som ett led i utvecklandet av den digitala tillgängligheten har också regionens aktörer möjlighet att utveckla de digitala lösningar som länets invånare, näringsliv och besökare kan ha nytta av. Det gäller inte minst på hälso- och sjukvårdsområdet, där möjligheterna till vård på nätet växer i takt med nya digitala vårdtjänster och där Region Jämtland Härjedalen dessutom har en påtaglig rådighet. Med sina stora glesbygdsområden skulle länet kunna utgöra en intressant testbädd i utvecklandet av nya digitala tjänster inom detta område. Ur det perspektivet skulle tillvaratagandet av glesheten kunna ses som en utvecklingspotential för länet.

Med både järnvägar och flygplatser inom länet samt närheten till Norge finns det också en stor potential i kopplingarna till omvärlden genom utvecklad interregional och internationell tillgänglighet. Just närheten till Norge är en också en tillgång som det finns anledning att utforska möjligheterna ytterligare i, t ex genom fördjupade samarbeten av de slag som redan pågår kring forskning och näringslivsutveckling mellan Jämtland och Trøndelag och mellan och Mittuniversitetet och NTNU. För ett län som Jämtland, med sin speciella Ortsstruktur, finns det därför starka skäl att bejaka en bredd av drivkrafter för regional utveckling.

9.3 UTGÅ FRÅN OCH TA VARA PÅ STYRKORNA JÄMTLAND HÄRJEDALENS NÄRINGSSTRUKTUR

Regionen har idag framträdande styrkor inom flera branscher som bör värnas, tillvaratas och vidareutvecklas, inte minst i ljuset av klimatutmaningen. I en ökad betoning på hållbar turism kan exempelvis Jämtland Härjedalens besöksnäring ha en växande potential som

åretruntnäring om exempelvis efterfrågan på flygresor skulle minska. I en marknad där efterfrågan på klimatsmarta byggmaterial kan förväntas öka har länets skogsnäring en stor potential att bibehålla och vidareutvecklas som bransch. Intresset för trähusbyggande har exempelvis ökat markant i Sverige under senare år och har bedömts ha en stor potential för hållbart byggande. På motsvarande sätt kan länets omfattande och växande produktion av förnybar el vara helt central i en framtida energiförsörjning där Sveriges klimatpåverkande nettoutsläpp ska vara noll år 2045.

Även den starka prägeln av offentlig sektor och statlig verksamhet kan ses som en styrka att bejaka och ta vara på. Som "Sveriges sist industrialiserade stad"⁶³ har inte Östersund någon lång tradition av industriell verksamhet, på motsvarande sätt som många andra städer av Östersunds storlek har. Som förvaltnings- och servicecentrum finns det däremot en styrka i att kunna erbjuda arbetstillfällen inom områden som ofta kräver hög utbildning och kvalificerad arbetskraft, en styrka som också förstärks av Mittuniversitetets närvaro i regionen. Precis som i resonemanget om komplementariteten mellan orter med olika branschstruktur kan den statliga närvaron i länet bidra till alternativa sysselsättningsmöjligheter till hushåll där flera i familjen är beroende av olika typer av arbetsgivare.

Det bör samtidigt betonas att sådana branscher som lyfts fram särskilt här inte ska uppfattas som de enda av viktiga för länets utveckling. Även om Jämtland inte har samma historiska tradition av exempelvis industriell verksamhet som vissa andra län innebär inte det att det saknas viktiga och framgångsrika industriföretag i länet. På motsvarande sätt finns det IT-företag, textilföretag, och flera andra typer av verksamheter av central betydelse för den regionala utvecklingen inom fler branscher än de som lyfts fram särskilt här. Bredden av branscher är i sig något att bejaka då det bidrar till en robusthet i den regionalekonomiska strukturen.

9.4 FÖRDJUPA STRUKTURANALYSEN INOM UTVALDA FOKUSOMRÅDEN

Arbetet med denna strukturanalys har präglats av återkommande avvägningar mellan å ena sidan behovet av en bredd i frågeställningar, metodik och perspektiv, och å andra sidan behovet av ett djup i analysen av företeelser, fenomen och strukturer som inte låter sig tecknas med den data som är tillgänglig genom gängse statistiska källor. Då syftet har varit att analysera strukturella utvecklingsförutsättningar ur ett regionalt perspektiv har i praktiken behovet av bredd prioriterats framför behovet av fördjupning, även om bitvis omfattande tid har ägnats åt enskilda frågor under arbetets gång.

Det finns därför anledning att följa upp denna strukturanalys med fördjupade analyser av sådana aspekter som inte har kunnat analyseras på djupet i detta arbete. Sådana fördjupade studier behöver med nödvändighet vara avgränsade – geografiskt eller tematiskt – för att inte ställas mot motsvarande behov av bredd som denna strukturanalys har präglats av. En rekommendation från detta arbete är således att initiera fördjupade analyser av något eller några utvalda fokusområden. Om dessa fokusområden väljs

⁶³ Rolén (1990), s 590.

geografiskt kan de geografiska strukturer som diskuterades i föregående avsnitt förslagsvis fungera som utgångspunkt. Om fokusområden istället väljs tematiskt finns det särskilt två områden där behovet av fördjupning har aktualiserats vid återkommande tillfällen inom ramen för detta arbete.

För det första finns det ett behov av *fördjupade studier av betydelsen av säsongsvariationer* inom framför allt turist- och besöksnäringen (men även exempelvis skogsnäringen) för den regionala ekonomin, den kommunala samhällsplaneringen och infrastrukturplaneringen. Den registerbaserade sysselsättningsstatistiken fångar bara upp delar av sysselsättningen inom branscher som är säsongsberoende, befolkningsstatistiken omfattar endast den folkbokförda befolkningen och trafikmätningar redovisas som regel som årsdygnsmedeltrafik. Detta medför att studier av aktiviteter, trafikflöden, folkmängd, mm vid utpräglade turistdestinationer behöver baseras på alternativa metoder. I denna studie har detta hanterats med hjälp av framför allt statistik över kommersiella gästnätter fördelade över årets månader, med hänvisningar till andra studier där särskilda fallstudier gjorts av vissa turistdestinationer, med en särskild genomgång av trafikmätningar vid olika tidpunkter i Vemdalskalet som case, samt genom kvalitativa dialoger med aktörer i regionen. En mer ingående analys av säsongsvariationerna skulle kunna ge utrymme för användandet av fler typer av såväl kvantitativa som kvalitativa datakällor.

För det andra finns det ett behov av att *fördjupa analyserna av landsbygdernas heterogenitet* i länet. Mycket av den officiella statistiken är antingen kommunbaserad eller tätortsbaserad, vilket ger upphov till svårigheter att analysera landsbygdernas särarter i olika delar av kommunerna och de planeringsutmaningar som följer av det. Viss data finns på rutnätsnivå men tillgången till denna data har varit relativt begränsad, i synnerhet för längre tidsserier vilket ofta är nödvändigt för att avtäckas rumsliga strukturer. I detta arbete har denna utmaning bemötts genom att antingen hantera landsbygderna som kommunerna minus tätorterna, med hjälp av data för kilometerrutor där det har varit tillgängligt, samt även här genom kvalitativa dialoger med aktörer i regionen. Det har möjliggjort vissa analyser av landsbygderna, men fortfarande på en nivå där djupare analyser hade varit meningsfullt. Sådana fördjupade analyser skulle dock behöva andra metoder och ett angreppssätt som är svårt att samtidigt förena med en bred analys av den stora mängd frågor som ingår i en strukturanalys som denna. Ett inslag som med fördel skulle kunna ingå i en sådan studie är en jämförande analys av regionala utvecklingsmöjligheter och planeringsutmaningar i regioner med liknande bosättningsmönster som Jämtlands.

REFERENSER

Hänvisningar till statistik görs löpande i texten. Där inget annat anges är det data från SCB som ligger till grund för de diagram, tabeller och kartor som presenteras i rapporten.

SKRIFTLIGT UNDERLAG

Back & Marjavaara (2018): Den mångsidiga fritidshusturismen. Tidskriften Ikaros, 2018:1, 9-13.

Jämtland Härjedalen Turism (2018): Fakta om turismen. Samlad statistik från Jämtland Härjedalen.

Jämtland Härjedalen Turism (2019): Gästnattsstatistik Jämtland Härjedalen Slutligt 2018.

Länstrafiken i Jämtlands län (2018): Årsredovisning för Länstrafiken i Jämtlands län AB 2017.

Nordanalys (2016): "Sprit-projektet" – En utredning av turismens betydelse i Funäsfjällen och Vemdalen. Februari 2016.

Persson & Fernqvist (2016): Socioekonomiska konsekvenser av vindkraftsetablering och tillämpningen av vindbonus – en kunskapssammanställning. SLU, Alnarp.

Region Gävleborg m.fl. (2018): Gävleborgs funktionella geografi. Ortsstruktur, tillväxtmotorer och funktionella samband.

Region Jämtland Härjedalen (2018): Länstransportplan för Jämtlands län 2018-2029.

Region Jämtland Härjedalen (2019): Jämtlands län helt uppkopplat – Bredbandsstrategi för Jämtlands län – Mot år 2025.

Region Jämtland Härjedalens hemsida om Östersunds sjukhus <https://www.regionjh.se/omoss/ostersundssjukhus> (191015)

Region Östergötland (2019): Östergötlands hållbara geografi: En analys av funktionalitetens betydelse för Östergötlands utveckling.

Rolén (1990): Jämtlands och Härjedalens historia 1880-1980.

Sametinget (2014): Analys av Sápmi. Regional SWOT inför Landsbygdsprogrammet och havs- och fiskeriprogrammet 2014 – 2020.

Sametingets hemsida: <https://www.sametinget.se/parlamentsbyggnad> (190923)

SCB: Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA)

SCB (2019): Markanvändningen i Sverige.

Skogsstyrelsen (2017): Sysselsättning i skogsbruket 2017.

Tillväxtverket (2018): Fakta om svensk turism 2018.

Trafikanalys (2019): Flygplatser i fokus. PM 2019:6.

Vindkraftcentrum (2018): Fördjupad studie Drift och underhåll

Vindkraftcentrum (2019): Vindkraftens påverkan på samhällsekonomin och näringslivet i Strömsunds kommun.

KOMMUNDIALOGER

Östersund, 190503

Krokom, 190509

Ragunda, 190515

Härjedalen, 190521

Berg, 190522

Bräcke, 190524

Strömsund, 190610

Åre, 190820

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

