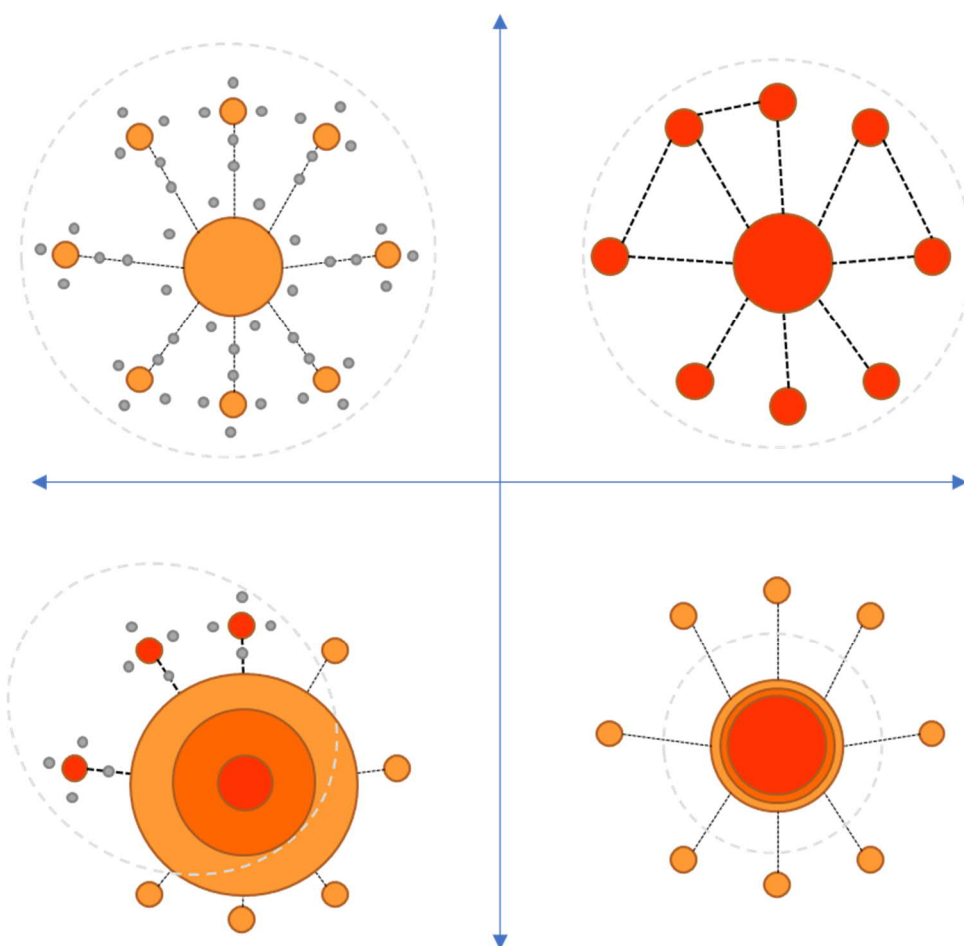


STRUKTURBILDER FÖR JÄMTLAND HÄRJEDALEN – FYRA SCENARIER FÖR LÄNET

DISKUSSIONSUNDERLAG FÖR DET REGIONALA
UTVECKLINGSARBETET I JÄMTLAND HÄRJEDALEN



2020-03-24

STRUKTURBILDER FÖR JÄMTLAND HÄRJEDALEN – FYRA SCENARIER FÖR LÄNET

Diskussionsunderlag för det regionala utvecklingsarbetet i
Jämtland Härjedalen

KUND

Jämtlands Läns Landsting

KONSULT

WSP Advisory

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

wsp.com

UPPDRAGSNAMN
Strukturanalys Jämtland
Härjedalen

UPPDRAGSNUMMER
10281181

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

DATUM
2020-03-24

KONTAKTPERSONER

Jan Molde, Region Jämtland Härjedalen
Patrik Tornberg, WSP Advisory

Förord

Region Jämtland Härjedalen håller för närvarande på 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 underlag till dessa arbeten uppdrog Regionen åt konsultföretaget WSP att ta fram en så kallad "Strukturanalys" för Jämtlands län som skulle belysa utvecklingsförutsättningarna i olika delar av länet. Rapporten, som färdigställdes hösten 2019, beskrev tillståndet i länet utifrån ett antal olika aspekter med hjälp av tillgänglig statistik och aktuella kunskaper. Utifrån denna "Strukturanalys" har arbetet fortsatt med att ta fram ett antal scenarier med tillhörande "strukturbilder". Det är dessa som presenteras i den rapport du nu har i handen.

De fyra scenarier med tillhörande kartor – strukturbilder – som presenteras i rapporten är inte avsedda att spegla politiska visioner. De ska inte heller betraktas som troliga i sina renodlade former. De är snarare illustrationer av åt vilket håll utvecklingen kan gå utifrån olika förutsättningar i omvärlden. Strukturbilderna är tänkta som bränsle till diskussionerna om hur den nya Regionala utvecklingsstrategin ska utformas och väcker bland annat frågor om hur klimatmålen kan nås utifrån olika utvecklingsriktningar. De väcker förhoppningsvis också frågor om hur Regionen och kommunerna ska prioritera när det gäller både transportinfrastruktur, kollektivtrafik och sina åtaganden när det gäller bland annat sjukvård, utbildning och olika former av omsorg utifrån olika riktningar i utvecklingen i olika delar av länet.

Vilken riktning utvecklingen tar på olika håll styrs till stor del av marknaden och enskilda personers olika val. Det offentliga samhällets möjligheter att styra de stora dragen i utvecklingen är begränsade. Däremot är det viktigt för både stat, regioner och kommuner att förhålla sig till de stora dragen i utvecklingen på ett klokt sätt genom att undanröja hinder för, och förstärka, positiva trender och försöka hindra eller begränsa oönskade effekter av andra trender. Det är min förhoppning att denna rapport kan bidra till konstruktiva samtal utifrån dessa förhållanden.

Arbetet med både strukturanalysen och strukturbilderna, som skett i nära samverkan med länets kommuner, har möjliggjorts genom ekonomiskt stöd från Tillväxtverket inom ramen för deras insatsområde "Tillväxtskapande samhällsplanering".

Anders Byström

Regional Utvecklingsdirektör

Innehåll

Förord	3
Bakgrund och syfte med strukturbilder för Jämtland Härjedalen	7
Syfte med strukturbilder för Jämtland Härjedalen	7
Arbetsprocess	7
Allmänt om skapandet av scenarier och strukturbilder för Jämtland Härjedalen	8
Två rumsliga dimensioner som grund för skapandet av scenarier för Jämtland Härjedalen	9
Framtidens transportbehov: Utvecklingen av avståndsberoende tillgänglighet	9
Framtidens transportmöjligheter: Utvecklingen av generaliserade transportkostnader	12
Fyra typer av scenarier	15
1. Hög avståndsberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Utveckling i hela länet	15
2. Hög avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling	16
3. Låg avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Regional centralisering	17
4. Låg avståndsberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Regionförstoring i Storsjöområdet	18
Strukturbilder för Jämtland Härjedalen	21
1. Hög avståndsberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Utveckling i hela länet	22
2. Hög avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling	24
3. Låg avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Regional centralisering	26
4. Låg avståndsberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Regionförstoring i Storsjöområdet	28
Avslutande kommentarer till strukturbildernas roll i det fortsatta regionala utvecklingsarbetet	31

Bakgrund och syfte med strukturbilder för Jämtland Härjedalen

Syfte med strukturbilder för Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen är mitt uppe i revideringen av sin regionala utvecklingsstrategi. En omfattande process har pågått sedan början av 2019, och som ett inspel i denna process finns det anledning att diskutera utvecklingen av länets rumsliga strukturer. Arbetet med strukturbilder är tänkt att utgöra ett sådant inspel. De strukturbilder som presenteras i denna rapport ska således inte tolkas som RUS:ens rumsliga uttryck, då RUS:en fortfarande är under framtagande. I den mån sådana bilder ska tas fram behöver det göras när regionens aktörer är överens om vilken regional utveckling som bör eftersträvas i Jämtland Härjedalen.

Syftet med strukturbilderna är istället att utgöra bränsle till diskussionerna om den nya Regionala utvecklingsstrategin och illustrera effekter av både pågående trender och prognoser och av de insatser som kan göras för länets utveckling. Därmed ska strukturbilderna väcka tankar om den regionala utvecklingen och drivkrafterna bakom förändringar i olika typer av områden samt ge underlag till diskussioner om riktningen för en önskvärd utveckling av regionen.

Begreppet utveckling är i sig mångfacetterat och även om olika aspekter av utveckling, såsom befolkningsutveckling och ekonomisk tillväxt, ofta sammanfaller kan utveckling också förstås i bredare termer. Vilken typ av utveckling som eftersträvas i Region Jämtland Härjedalen behöver de regionala aktörerna mejsla fram inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet och föreliggande rapport syftar även till att vara underlag till en sådan diskussion.

Arbetsprocess

Framtagandet av strukturbilder utgör en fortsättning på det analysarbete under 2019 som resulterade i "Strukturanalys för Jämtlands län – Regionala utvecklingsförutsättningar i Jämtland Härjedalen" och som presenterades på Regiondagen i Jämtland i november 2019. Strukturanalysen byggde på ett omfattande dataunderlag kring de rumsliga strukturerna i Jämtland Härjedalen och sammanfattade ett antal olika typer av områden i länet i form av geografiska strukturer i regionen.

Med strukturanalysen som utgångspunkt vändes i november 2019 blicken framåt med fokus på hur de rumsliga strukturerna i regionen kan utvecklas framöver och förväntas se ut i framtiden. I en serie arbetsgruppsmöten med företrädare för Regionen, kommunerna och Tillväxtverket under vintern 2019-2020 har diskussioner förts kring förutsättningarna för utveckling i olika typer av områden, vilken rådighet offentliga aktörer har över dessa utvecklingsmöjligheter, och inte minst hur olika aspekter av samhällsutvecklingen kan förväntas påverka olika delar av länet. Mot slutet av december började dessa diskussioner översättas till kartsquisser som fortsatte att diskuteras under januari och februari för att slutligen resultera i de scenarier och strukturbilder som sammanställts i denna rapport.

Rapporten utgör således en redovisning av ett uppdrag men inte en slutgiltig framställan av regionens syn på sin utveckling. Diskussionerna om den regionala utvecklingen fortgår inom ramen för arbetet med den regionala utvecklingsstrategin och denna rapport kan således snarare betraktas som ett diskussionsunderlag som tagits fram i ett

pågående arbete som har sin tydligaste manifestation i en ny regional utvecklingsstrategi senare under 2020. Det är RUS:en som uttrycker den politiska viljan i och för länet medan de scenarier och strukturbilder som presenteras här utgör bränsle till den diskussion som ska resultera i en ny regional utvecklingsstrategi.

Allmänt om skapandet av scenarier och strukturbilder för Jämtland Härjedalen

De scenarier som arbetats fram, och de strukturbilder som illustrerar dem, är i grunden rumsliga, vilket innebär att de målar upp tänkbara rumsliga och geografiska strukturer för Jämtland Härjedalen på lång sikt. De är olika till sin karaktär, men inte normativa i sig och har inte tagits fram med avsikt att representera några särskilda politiska visioner. Olika politiska, ideologiska eller på annat sätt intressebaserade uppfattningar om vilken utveckling som är bra eller dålig kommer dock påverka hur olika aktörer uppfattar scenarierna, t ex avseende vilka som är mer eftersträvansvärda än andra. Men det har varit en genomgående ambition under arbetets gång att inte formulera scenarier i värdeladdade ord och termer av "bättre-sämrre", "bra-dåligt", osv. En utgångspunkt har till exempel varit att det inte finns ett (1) "rätt" sätt att lösa specifika samhällsproblem på. En fråga som exempelvis klimatutmaningen kommer istället behöva hanteras på olika sätt beroende på vilken väg samhällsutvecklingen tar och således vilket scenario som antas vara mest sannolikt. Det innebär också att uppfyllandet av de globala målen och Agenda 2030 inte är förknippat med ett specifikt scenario utan snarare att den typen av måluppfyllelse kommer ta sig olika rumsliga uttryck i olika scenarier.

En synpunkt som framförts från projektets arbetsgrupp under arbetets gång är att det är viktigt att strukturbilderna är tydligt olika. Som respons på det har scenarierna emellanåt dragits ut förhållandevis långt för att vara principiellt olika, och scenarierna kan därför antas ha olika grad av realism. I praktiken är det heller inte sannolikt att framtiden faktiskt kommer ta formen av ett enskilt scenario, men mer sannolikt att framtiden uppträder som en kombination av komponenter från olika scenarier. Det kan exempelvis vara så att utvecklingstendenser och drivkrafter kommer att se olika ut i olika delar av regionen, och om ett scenario förväntas vara mest sannolikt i de södra länsdelarna är det inte nödvändigtvis så att samma scenario är mest sannolikt i länets norra delar. I den diskussion som scenarierna syftar till att vara underlag för kan det därför finnas anledning att ytterligare nyansera bilderna av länets framtid, liksom realismen i olika scenarier. Dessa scenarier kan då ge ett ramverk att föra diskussionerna inom.

Scenarierna är långsiktiga men inte tidsatta. Detta för att de snarare syftar till att spegla riktningen för tänkta utvecklingsalternativ snarare än specifika samhällsstrukturer vid ett visst årtal. Därför bygger inte scenarierna heller på konkreta tekniska lösningar och specifikt antagna innovationer. Istället är scenarierna uppbyggda kring generella antaganden kring utvecklingen. Vi kan exempelvis förvänta oss att teknikutvecklingen kommer påverka vårt behov av fysiska resor, men om det är genom väl utbyggd fiber eller mobila lösningar preciseras inte. På motsvarande sätt kan vi förvänta oss ett förändrat transportsystem i framtiden men med vilken teknik förblir osagt.

Två rumsliga dimensioner som grund för skapandet av scenarier för Jämtland Härjedalen

I detta avsnitt presenteras de två dimensioner som ligger till grund för formulerandet av fyra scenarier för regionen och dessa scenariers omtolkning i fysiska strukturbilder.

En central iakttagelse i strukturanalysen för Jämtland Härjedalen rör den regionala ortsstrukturen. Få regioner är så dominerade av en stad och samtidigt så präglade av lands- och glesbygd som Jämtland Härjedalen. I strukturanalysen sammanfattades denna iakttagelse med konstaterandet att den jämtländska ortsstrukturen kännetecknas av omfattande och mångfacetterade landsbygder, Östersund och ett antal förhållandevis små tätorter. Det innebär att länet präglas av betydande samspel mellan befolkningskoncentrationer och glesbygd, mellan tätorter och landsbygder, men också av tydliga kontraster däremellan. Till exempel förekommer en omfattande inpendling till Östersunds tätort, som står för nästan hälften av länets arbetsplatser, samtidigt som det bedrivs ekonomiska verksamheter i stora delar av länet i såväl tätorter som landsbygder som i sin tur genererar aktivitet i Östersund.

Hur den jämtländska ortsstrukturen kommer se ut i framtiden beror på en mängd omständigheter och drivkrafter. Här diskuteras två centrala sådana faktorer:

- Avståndsoberoende tillgänglighet: Vårt *behov* av att förflytta oss fysiskt.
- Generaliserade transportkostnader: Våra *möjligheter* att förflytta oss fysiskt och kostnaderna för att göra det.

Båda dessa faktorer berör betydelsen av fysiska avstånd. Utgångspunkten i en diskussion om avstånd och fysiska förflyttningar innebär att fokus hamnar naturligt på frågor av rumslig karaktär i regionen såsom landsbygdernas utveckling, tätorternas roll och Östersunds betydelse. Ett annat tillvägagångssätt, t ex om scenarierna tog sin utgångspunkt i olika antaganden om näringslivets utveckling och hur olika branscher kan förväntas utvecklas, hade kunnat resultera i en annan typ av scenarier. Fysiska avstånd är centralt för de rumsliga strukturerna i alla typer av regioner, men i ett glest befolkat län som Jämtland, med långa genomsnittliga avstånd mellan platser, människor och olika regionala funktioner – både inom länet och till de större marknaderna utanför – får avstånden en helt avgörande betydelse för den regionala utvecklingen. Nedan fördjupas därför diskussionen om de två ovan nämnda faktorer som ligger till grund för skapandet av scenarierna.

Framtidens transportbehov: Utvecklingen av avståndsoberoende tillgänglighet

Här utvecklas resonemanget om den dimension som handlar om behoven av transporter och fysiska förflyttningar i framtiden. Denna dimension är avgörande för i vilken utsträckning den regionala utvecklingen kan förväntas ske utspritt över många områden eller koncentrerat till få platser.

En avgörande fråga i detta sammanhang är betydelsen av geografiska avstånd för tillgängligheten till och inom regioner. Begreppet tillgänglighet syftar på möjligheterna att ta del av olika typer av funktioner eller nyttigheter som efterfrågas. Tillgänglighet kan således betraktas som lättheten att tillgodogöra olika former av utbud, t.ex. arbetsplatser, offentlig service, kulturutbud, etc. Det innebär att tillgängligheten är nära

knuten till dels transportsystemet och möjligheterna att ta sig mellan platser, dels det utbud som finns på dessa platser.

I en regional utvecklingskontext är tillgänglighet till arbete en av de viktigaste och mest centrala av alla aspekter som spelar roll för platsers utvecklingsförutsättningar därför att det är så pass avgörande för individers möjligheter att försörja sig. Omvänt är tillgänglighet till arbetskraft lika viktigt för företagens möjligheter att överhuvudtaget bedriva verksamhet och rekrytera personal med rätt kompetens.

Med den snabba teknikutvecklingen inom informationsteknologin och digitaliseringens genomslag inom allt fler samhällsområden är det inte bara genom fysiska transporter som möjligheterna att nå eftersträvade 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 efterfrågade 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 digitala nätverk.

Ett annat exempel på en utveckling som kan minska behovet av fysiska förflyttningar av människor är *automatiseringen*. Utvecklandet av allt mer automatiserade lösningar för produktion av tjänster och varor innebär att färre av dessa tjänster och varor kräver mänsklig arbetskraft för att produceras och levereras. Yrken vars innehåll bygger på standarder och rutiner som kan kodifieras och omvandlas till digitala strukturer kan komma att slås ut och behovet av exempelvis kommersiell och offentlig service kan tillgodoses utan beroendet av människors förflyttningar till och från arbetsplatser eller serviceställen. Ett aktuellt exempel är utvecklingen av självkörande fordon och drönare som potentiella komplement till traditionella transporttjänster. I den mån dylika tjänster utvecklas kostnadseffektivt kan möjligheterna att tillgodogöra sig nyttor öka utan att fysiska avstånd blir lika avgörande för platsers tillgänglighet.

Sammantaget finns det ett antal områden där den tekniska utvecklingen har stor betydelse för hur avgörande avstånd är för platsers utvecklingsförutsättningar. Teknikutvecklingen på dessa områden har potential att ha betydande inverkan på tillgängligheten i samhället och dess rumsliga strukturer, men hur fort denna utveckling kommer gå under kommande decennier är svårt att sja om. Det ger anledning att formulera scenarier som bygger på olika antaganden om denna utveckling.

Här används begreppet *avståndsoberoende tillgänglighet* som benämning på möjligheterna att tillgodogöra sig olika typer av nyttor utan fysisk förflyttning, framför allt som följd av digitalisering men även automatisering och andra fenomen som påverkar betydelsen av fysiska avstånd för tillgängligheten. En distinktion görs mellan hög och låg avståndsoberoende tillgänglighet, men mot bakgrund av den snabba teknikutveckling som sker kan dessa kategorier också tolkas som snabb respektive långsam utveckling av avståndsoberoende tillgänglighet.

Hög avståndsoberoende tillgänglighet

Om digitaliseringen, och annan teknikutveckling som gör oss mindre beroende av avstånd, går fort kommer långa avstånd att ha relativt sett mindre betydelse för platsers utvecklingsförutsättningar framöver. Det kan frigöra potentialer i kvaliteter som landsbygder och mindre tätorter besitter, dvs. i områden som tidigare påverkats negativt av långa avstånd, framför allt i glesbygdsområden. Ur ett demografiskt perspektiv kan

det exempelvis underlätta för människor att låta livsmiljön och aspekter såsom tillgången till natur, tystnad, lugn, småskalighet mm, snarare än arbetsmarknaden, avgöra var man bosätter sig. Återflyttning till hembygder och andra typer av identitetsdrivna bosättningsmönster liknande tidigare perioders ”gröna vågar” kan vara uttryck för en sådan utveckling. Detta öppnar upp stora möjligheter för boende på hittills relativt otillgängliga områden, helt enkelt därför att mycket av vardagens behov kan tillgodoses över nätet och arbete kan skötas på distans. Redan idag kan den positiva utvecklingen i exempelvis Åre och Funäsdalen – platser med höga lokala värden men relativt låg fysisk tillgänglighet – ses som uttryck för dessa möjligheter.

Ur ett ekonomiskt perspektiv kan det handla om tillgången till låga markpriser och lokalhyror, samt närheten till råvaror och naturresurser såsom skog, jord och vatten. I en framtid där exempelvis klimatutmaningen kan komma att medföra ökad efterfrågan på lokalproducerade livsmedel eller växande intresse för fritidsvistelser och semesterande i närområdet snarare än utomlands kan en hög digital tillgänglighet göra det möjligt att realisera potentialen i områden som kan bidra med just sådana kvaliteter. Hög digital tillgänglighet kan också underlätta längre vistelser i fritidshus där distansarbete i anslutning till semesterar och ledigheter kan öka livskvaliteten för personer som helst vill tillbringa sin tid i fritidshuset. Det innebär potentiellt större tillfällig befolkning i områden med ett stort antal fritidshus till nytta för viss lokal service men också med utmaningar för andra typer av exempelvis offentlig service och teknisk infrastruktur.

Sammantaget kan hög (eller snabb utveckling mot) avståndsberoende tillgänglighet förväntas öppna upp möjligheter på fler platser i länet och utgöra en drivkraft för inomregional *spridning* av den regionala utvecklingen.

Låg avståndsberoende tillgänglighet

Om teknikutvecklingen istället stannar av kommer framtiden fortsättningsvis vara beroende av tekniska lösningar som liknar dagens, där tillgänglighet till arbete och service huvudsakligen är beroende av fysiska förflyttningar och närhet, och med förändrade krav på samhället som följd av exempelvis klimatutmaningen kommer platser som är beroende av långväga transporter utmanas av de stora avstånden.

I ett sådant scenario kan samhällsutvecklingen förväntas drivas av sådana agglomerationsfördelar som primärt främjas av att befolkning och ekonomiska aktiviteter koncentreras till täta urbana miljöer. Beroendet av arbetspendling är högt när förutsättningarna för distansarbete är dåliga och när få tjänster kan tillhandahållas på nätet behöver behoven av dessa tillgodoses på givna platser. Mångfalden av arbetstillfällen i städer gör det lättare för arbetstagare att hitta arbete där och för arbetsgivare är det lättare att rekrytera arbetskraft där det finns en stor lokal befolkning.

Sammantaget kan därmed en låg (eller långsam utveckling mot) avståndsberoende tillgänglighet förväntas driva på en utveckling som kännetecknas av *koncentration* till ett fåtal områden.

Framtidens transportmöjligheter: Utvecklingen av generaliserade transportkostnader

Här utvecklas resonemanget om den dimension som handlar om möjligheterna att förflytta sig rent fysiskt och individuella och samhälleliga kostnader för att göra det. Denna dimension är avgörande för om utvecklingen kan förväntas domineras av tätta eller glesa miljöer, dvs tätorter eller landsbygd.

Relaterat till ovanstående resonemang om transporter är frågan om hur transportsystemet kommer att utvecklas framöver. Hur kommer möjligheterna att fysiskt förflytta sig förändras? Kommer en fysisk förflyttning innebära en större eller mindre uppoffring i framtiden? Detta kan diskuteras i termer av transportkostnader, eller mer rättvisande med hjälp av begreppet *generaliserade transportkostnader*. Generaliserade transportkostnader används som samlingsbegrepp för olika typer av kostnader och negativa effekter som förknippas med transporter, såväl för individer och näringsliv som för samhället i stort. Den ekonomiska terminologin är relevant därför att den samlar alla dessa olika typer av effekter i ett begrepp som representerar de totala kostnaderna som kan förknippas med transporter.

Vissa kostnader är en direkt följd av aktörers transportbeteende och har då en lika direkt inverkan på aktörernas benägenhet att utföra dessa beteenden. Så är fallet med kostnader som hänger samman med biljett- eller bränslepris, komfort, tidsåtgång, mm. En dyr, obekväm och tidskrävande resa är mindre sannolik att bli av än en billig, bekväm och tidseffektiv resa i samma syfte. Andra typer av kostnader har mer karaktären av negativa externaliteter som inte drabbar individen på samma direkta och kan därför inte förväntas ha samma direkta påverkan på individens beteenden och val. Det gäller exempelvis miljö- och hälsoeffekter, men även kostnader för investeringar i transportsystemet. Dessa typer av effekter drabbar snarare samhället som helhet och kan behöva omsättas till en kostnad för individen för att verka styrande på individens beteenden och val, exempelvis genom skatter, avgifter eller subventioner av alternativ. Idag är exempelvis elbilar dyra att köpa men billiga att köra, vilket medför att tillgången till elbilar i praktiken är ojämlig. På lång sikt är det dock inte orimligt att klimatnyttan av elbilar är så stor att det offentliga subventionerar dessa för att göra dem tillgängliga för en större allmänhet om det inte sker på marknadens villkor.

Transportkostnader är således inte enbart en fråga om fysisk tillgänglighet, som avser individens möjligheter att nå olika typer av nyttor rent fysiskt. Lång restid är exempel på en faktor som påverkar den fysiska tillgängligheten och transportkostnaderna. Även buller, olycksrisk, utsläpp, och andra externaliteter påverkar de generaliserade transportkostnaderna men inte den fysiska tillgängligheten. När begreppet transportkostnader används i detta sammanhang är det denna vidare tolkning av generaliserade transportkostnader som avses.

Hur höga de generaliserade transportkostnaderna är beror på en mängd faktorer. Ett exempel på det är frågan om infrastrukturinvesteringar, som underlättar resor i berörda stråk och därmed sänker transportkostnaderna för de som använder infrastrukturen. Samtidigt är utgifterna stora vilket innebär höga kostnader för samhället antingen uttryckt i högre skatter, uteblivna andra investeringar, särskilda avgifter, eller något annat som i slutändan påverkar individens livsmöjligheter. Varje investering minskar möjligheterna att genomföra andra investeringar och det blir samhällets uppgift att välja hur dessa kostnader ska tas ut och fördelas. Begränsade resurser för infrastrukturinvesteringar innebär ett behov av prioriteringar. Minskade

transportkostnader i ett stråk kan indirekt innebära relativt sett ökade transportkostnader i ett annat om potentialer där uteblir.

Ett annat exempel på faktorer som påverkar de generaliserade transportkostnaderna är den klimatutmaning samhället står inför idag. Enligt många medför den omfattande krav på en omställning av dagens trafikgenererande samhällsstrukturer och fossilberoende fordonsflotta till ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt sker delar av samhällsutvecklingen med utgångspunkt i ett allt större bilberoende. Orsakerna bakom detta är komplexa, men sammantaget medför spänningsfält som detta att två principiellt olika typer av scenarier kan urskiljas ur ett transportperspektiv. Ett scenario karaktäriseras av att fysiska transporter är enkla och billiga att genomföra, och där de negativa effekterna för miljö, hälsa och säkerhet är begränsade. I ett sådant scenario är de generaliserade transportkostnaderna låga. I ett motsatt scenario är transporterens klimatpåverkan hög, kostnaderna för att genomföra en resa höga och varje transport eller resa innebär en stor uppoffring för individen, företaget, samhället, etc. I ett sådant scenario är de generaliserade transportkostnaderna höga.

Höga generaliserade transportkostnader

Höga generaliserade transportkostnader innebär att transportarbete är kostsamt, obekvämt, tidskrävande, klimatpåverkande, utsläppsgenererande, hälsovådligt, osäkert, mm. Det leder till en generell strävan efter att undvika transporter och när väl transporter behövs sker de primärt med så effektiva transportslag som möjligt.

Persontransporter sker primärt med kollektiva färdmedel och godstransporter främst med järnväg eller med hög grad av samordning på lastbil. Transportinvesteringar styrs primärt till järnväg och kollektivtrafik och utrymmet för väginvesteringar är generellt litet, i synnerhet till mindre vägar med lite trafik. I den mån väginvesteringar görs är det främst på stamvägarna – framför allt E14 och E45.

Det innebär att en relativ förstärkning av utvecklingsförutsättningarna sker i tätorter, framför allt utmed de stora transportstråken och i bra kollektivtrafiklägen, men att bilburna landsbygdsområden i särskilt glesa delar av länet utmanas kraftigt av en låg fysisk tillgänglighet.

Låga generaliserade transportkostnader

Låga generella transportkostnader innebär att en resa kan genomföras utan större uppoffringar i form av tid, pengar, komfort, etc. och endast begränsat negativa konsekvenser för exempelvis miljön. För godstransporter gäller på motsvarande sätt att varor kan transporteras med låg belastning på ett företags eller en individs ekonomi, utan olägenhet och med endast liten negativ påverkan på övriga mål för samhället.

När transportkostnaderna är låga är inte transportarbete ett problem och det finns få drivkrafter att minimera eller undvika resor. Ur klimatsynpunkt kan det exempelvis innebära att fordonsflottan är elektrifierad till den grad att en bilresa i princip inte medför några utsläpp (förutsatt att elen är producerad på ett klimatvänligt sätt och att tillverkningen av fordonet har skett med hög grad av cirkularitet så att även den produktionsprocessen är klimatsmart). En annan drivkraft kan vara en snabb utveckling av fossilfria drivmedel.

En förutsättning för låga transportkostnader är att transportsystemet är väl utbyggt och underhållet så att transporter kan genomföras enkelt, gent och utan större risk för

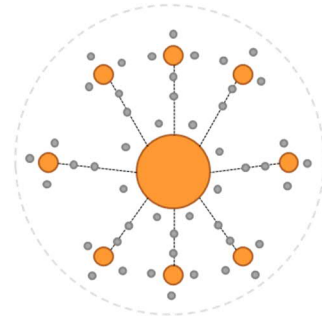
olyckor, skador, slitage, och annat som kan förknippas med låg vägstandard. I ett sådant scenario är individuella transporter förmånliga och attraktiva vilket påtagligt underlättar boende och verksamhet på landsbygd. Investeringar i transportsystemet prioriteras på ett sätt som underlättar ett ökande transportarbete vilket bland annat gynnar utvecklingen av det småskaliga vägnätet och branscher som är transportintensiva, inte minst skogsindustrin.

Fyra typer av scenarier

Beroende på vilka antaganden som görs kring utvecklingen utmed ovanstående två dimensioner kommer olika scenarier att genereras. Genom att kombinera de två kan därmed fyra principiellt olika scenarier skapas.

1. Hög avståndsoberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: **Utveckling i hela länet**

I detta scenario är de digitala tjänsterna välutvecklade, automatiseringen långt gången och samhällets behov kan därigenom tillgodoses utan omfattande förflyttningar. Samtidigt är de förflyttningar som faktiskt genomförs enkla, billiga och har begränsade konsekvenser för miljö, säkerhet och hälsa. Detta scenario gör det möjligt att i princip bo var som helst utan att det innebär några större problem ur försörjnings- eller servicesynpunkt. För företagen är det lätt att rekrytera oavsett var de är belägna eller var

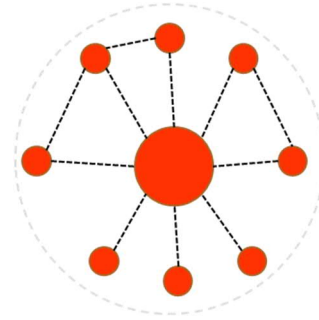


arbetskraften finns. I den mån resor och transporter behövs kan det ske med hög grad av automatisering, eller med färdmedel som drivs effektivt av fossilfria bränslen på väl underhållna vägar vilket gör det individuella resandet förmånligt och attraktivt. I detta scenario är det lätt att bo och leva i hela länet därför att kvaliteten på digitala tjänster är hög liksom möjligheterna att arbeta på distans. Resor behöver sällan göras och när de väl behövs är inte långa avstånd något problem.

Detta scenario innebär ett decentraliserat Jämtland, där landsbygderna erbjuder möjligheter som tidigare varit svåra att tillvarata pga. långa avstånd, t.ex. inom jord- och skogsbruk och andra naturbaserade näringar. Scenariot ger möjligheter att realisera potentialer i framför allt landsbygderna, fjällområdena, de storregionala mellanlägena och mindre tätorter långt från större befolkningskoncentrationer. Transportintensiva näringar har goda förutsättningar vilket gynnar orter med varuproducerande industri i alla delar av länet. Östersund kommer, i kraft av sin storlek och historiska funktion som centrum i regionen, fortsätta vara länets största befolkningskoncentration men stadens dominans i länets utveckling avtar och attraktiva boendemiljöer i Östersunds omgivning kommer bära en relativt sett större del av Östersunds/Storsjöområdet utveckling. I kartform syns många orter över hela länet, i princip oberoende av fysisk tillgänglighet. Med livskraftiga landsbygder är endast de större centralorterna så pass viktiga att de får en särställning som centrum, medan övriga orter symboliserar en förhållandevis jämnt fördelad tillgänglighet i hela länet.

2. Hög avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: **Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling**

En god digital tillgänglighet gör, liksom i föregående scenario, de rumsliga strukturerna mindre beroende av specifika platser, därför att merparten av samhällets behov kan tillgodoses utan förflyttningar. De förflyttningar som behöver göras innebär däremot höga kostnader. Ett exempel på drivkraft bakom ett sådant scenario kan vara att klimatutmaningen är så pass allvarlig att hårda styrmedel har införts för att begränsa transportarbetet. Det kan också vara att utbudet av drivmedel på de globala marknaderna avtar samtidigt som teknikutvecklingen inom transportsektorn eller utvecklingen av alternativa drivmedel avstannar på ett sätt som gör att vårt beroende av dagens transportsystem och teknik kvarstår samtidigt som kraven på en omställning ökar.



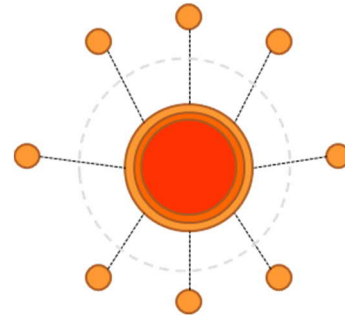
I ett sådant scenario antas de rumsliga strukturerna i första hand vara kollektivtrafikbaserade och därmed knutna till tätorter i stråk med goda möjligheter till effektiv kollektivtrafikförsörjning och där de genomsnittliga avstånden med bil är korta, snarare än präglade av omfattande utveckling på landsbygderna.

Den höga avståndsberoende tillgängligheten begränsar samtidigt behovet av transporter och det är därför inte nödvändigtvis så att all utveckling sker i Östersund, som i scenario 3 nedan, även om Östersunds täthet gör staden till en viktig komponent i den regionala utvecklingen. En hög avståndsberoende tillgänglighet underlättar distansarbete vilket gör det sannolikt att platser som attraherar många besökare, t.ex. i fjällvärlden, kan förväntas få en ökning av en befolkning som förlänger fritidshusvistelser och andra tillfälliga besök genom att kombinera semesterar och distansarbete. Sådana platser som dessutom har bra förbindelser med större befolkningskoncentrationer, t.ex. Storlien om tågförbindelserna i båda riktningar förbättras, kan förväntas få en mer central roll i det regionala ortssystemet, på motsvarande sätt som de storregionala mellanlägena i länets östra delar. Centralorterna i de större transportstråken, i synnerhet de med goda kollektivtrafikförbindelser, kommer vara noder i ett nätverk av tätorter. Även Östersund-Krokom-Åre-stråket exemplifierar områden som kan förväntas få en positiv utveckling i detta scenario, då den höga tillgängligheten gör orterna i stråket livskraftiga samtidigt som infrastrukturen i stråket ger förutsättningar att utveckla goda möjligheter att ta sig till och från Östersund. Inlandsbanan kan komma att få en större betydelse för det inomregionala resandet.

Ur ett vidare globalt perspektiv gör den höga digitala tillgängligheten Jämtland relativt sett mindre perifer i relation till andra regioner i Sverige, Norden, Europa och världen. Samtidigt innebär begränsningarna för resor och transporter att Östersund tillgänglighet till omvärlden blir viktig för länet som helhet.

3. Låg avståndsberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: **Regional centralisering**

Om den digitala, eller i övrigt avståndsberoende, tillgängligheten är låg präglas samhället av ett stort behov av antingen fysiska transporter eller fysisk närhet. Om samtidigt transportkostnaderna av olika skäl hålls uppe på en hög nivå kan det förväntas leda till samhällsstrukturer som är så sparsamma som möjligt med transporter – särskilt individuella transporter. Det innebär att fysisk närhet blir den dominerande principen för utvecklingen av de rumsliga strukturerna. Ett sådant scenario kan betraktas som motsatsen till scenario 1, som i princip innebar likvärdiga utvecklingsförutsättningar i alla delar av länet.

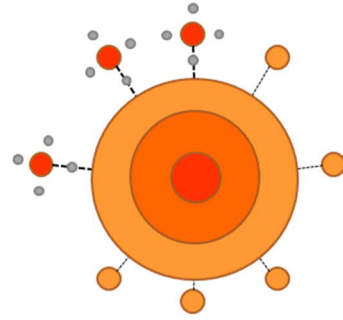


Detta scenario innebär ett centraliserat Jämtland, med en utveckling som i hög grad koncentreras till regionens dominerande centrum – Östersunds tätort, i synnerhet dess centrala delar, möjligen kompletterat av orter i Östersunds närhet med goda kollektivtrafikförbindelser. Landsbygderna och de storregionala mellanlägena blir svårtillgängliga. Tillgängligheten till fjällområdena kan förväntas vara relativt begränsad med negativa effekter för besöksnäringen, men med fördelar ur ett naturbevarande perspektiv. På karta avspeglas detta scenario bland annat i att endast orter av mycket central betydelse i Ortsstrukturen framhålls. Östersund får därmed en ännu starkare särställning än idag. Utöver Östersund är det i princip endast centralorterna som framträder, men även Åre p.g.a. sin unika roll i den svenska och jämtländska besöksnäringen och Funäsdalen som markering av den pågående tyngdpunktsförskjutningen västerut i de södra länsdelarna.

I ett större nationellt (eller globalt) sammanhang innebär en generell låg digital tillgänglighet och höga transportkostnader att ett län som Jämtland kommer utmanas av ett relativt perifert läge i förhållande till omvärlden och marknaderna på ett sätt som gör länet mycket beroende av de täta urbana områden som finns att tillgå, primärt Östersund.

4. Låg avståndsoberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: **Regionförstoring i Storsjöområdet**

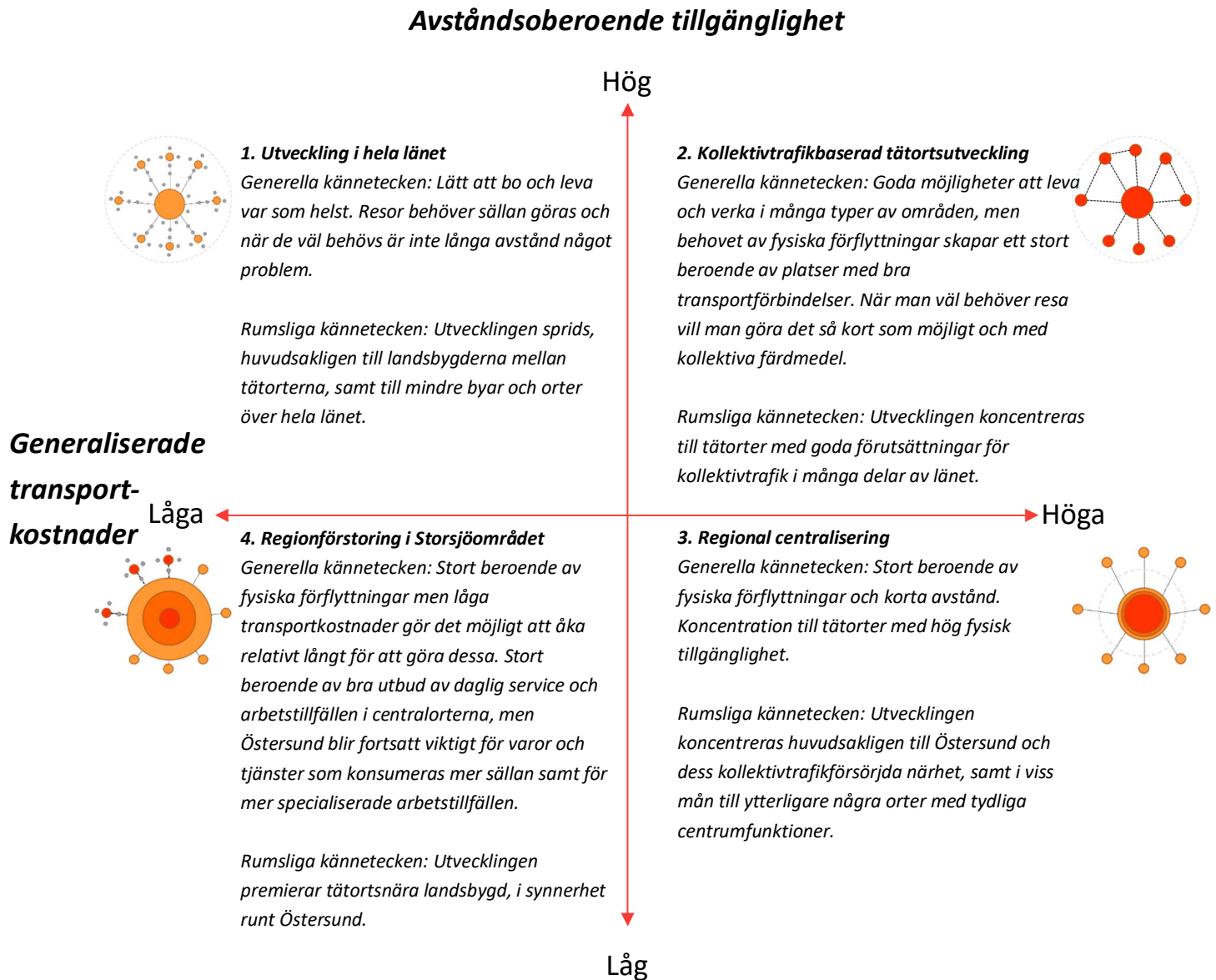
Det fjärde scenariot innebär en kombination av låg digital tillgänglighet och låga transportkostnader. Det medför ett fortsatt stort beroende av fysiskt tillhandahållen service, arbetspendling, m.m. men de låga transportkostnaderna gör att det inte är något större problem att förflytta sig när fysiska resor väl behövs.



I detta scenario upprätthålls gravitationskraften i arbetsmarknadscentrum och driver på en koncentration av befolkning, service och ekonomiska aktiviteter till ett fåtal platser och områden. I Jämtlands fall är det framför allt mot Östersundsområdet denna koncentration sker, men som följd av de låga transportkostnaderna ges stor valfrihet för individer att bosätta sig och företag att lokaliseras. Som följd av det förväntas särskilt utvecklingen av den tätortsnära landsbygden runt Östersund fortgå och Storsjöområdet som helhet växer. Kommunhuvudorterna bibehåller sina roller som viktiga arbetsmarknadscentrum men mindre orter på längre avstånd från större arbetsmarknadscentrum får svårt att erbjuda de möjligheter som kännetecknar livskraftiga orter, med undantag för sådana orter som attraherar större mängder tillfälliga besökare.

En principiell sammanställning av dessa fyra scenarier ges i följande figur:

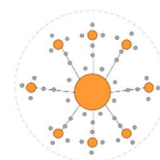
Figur 1: Fyra scenarier för Jämtland Härjedalen.



Strukturbilder för Jämtland Härjedalen

I "Strukturanalys för Jämtlands län – Regionala utvecklingsförutsättningar i Jämtland Härjedalen" från november 2019 summerades analysens iakttagelser i en sammanställning av ett antal olika geografiska strukturer som kännetecknar länet. I de scenarier som presenterats ovan kommer dessa geografiska strukturer att utvecklas på olika sätt och i detta avsnitt omtolkas därför scenarierna till rumsliga strukturbilder. Strukturbilderna utgör schematiska visualiseringar av de resonemang som förts ovan och ska läsas som principiellt olika typer av rumsliga utvecklingsmönster.

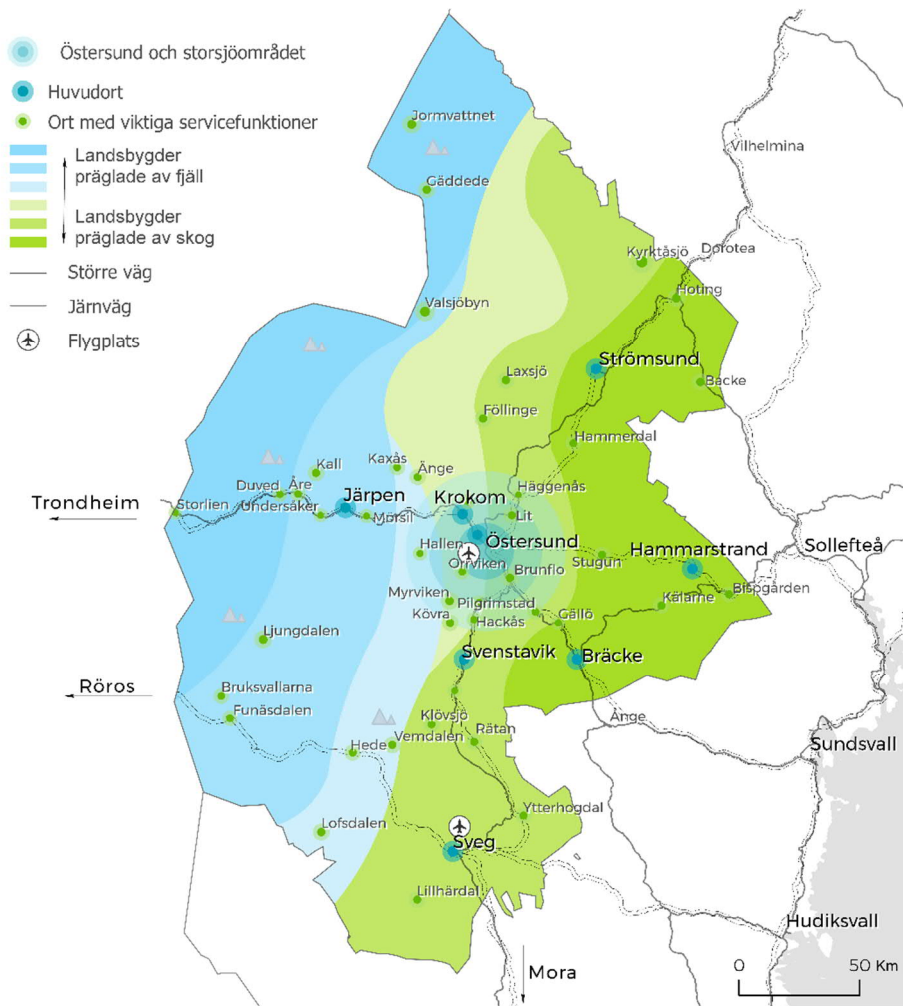
1. Hög avståndsoberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Utveckling i hela länet



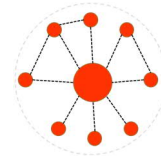
Tabell 1: Konsekvenser för Jämtland Härjedalens geografiska strukturer av scenario 1.

Geografisk struktur enligt strukturanalysen	Kännetecken idag enligt strukturanalysen	Kännetecken i scenario 1: Hög avståndsoberoende tillgänglighet/låga transportkostnader "Utveckling i hela länet"
Östersund/ Storsjöområdet	Regionens naturliga och dominerande centrum	Fortsättningsvis länets största befolkningkoncentration men stadens dominans i länets utveckling avtar och attraktiva boendemiljöer på landsbygden och i orterna runt Storsjön och i Östersunds omgivning kommer bära en relativt sett större del av utvecklingen än Östersund som tätort.
Östersund- Krokom-Åre- stråket	Stråk med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar	Utvecklingen i västra delen av stråket ökar och sträcker sig ännu längre västerut mot norska gränsen. Landsbygdsområdena i stråket tillgängliggörs än mer och stråket som helhet vidgas.
Landsbygderna	Stora och glesa, men mångfacetterade och med olika utvecklingsmönster	Potentialer i naturbaserade näringar och boendemiljöer realiseras och ger möjligheter för många områden i stora delar av länet.
Centralorterna	Viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivning	Primär funktion som centrum för vissa servicefunktioner i sina respektive omland men relativt sett mindre viktiga till förmån för omgivande landsbygdsområden. I princip lika goda förutsättningar i alla delar av länet.
Storregionala "mellanlägen"	Lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala ortsstrukturen	De storregionala mellanlägena utvecklas till storregionala överlapp, då såväl arbete som service är tillgängligt på distans och både Östersund och Sundsvallsområdet är lätta att nå fysiskt.
Fjällområdena	Betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongvariationer i befolkning och aktivitet	Utvecklas i ökad utsträckning från primärt besöksorter till både besöks- och boendeorter.
Skogs- och vindkraftsområden	Centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad	Skogsindustrins beroende av tunga transporter är relativt oproblematiskt men en snabb teknikutveckling medför automatisering som minskar behovet av lokal arbetskraft för transporter och drift av industriella anläggningar.

Karta 1: Strukturbild för Jämtland Härjedalen – scenario 1: Utveckling i hela länet.



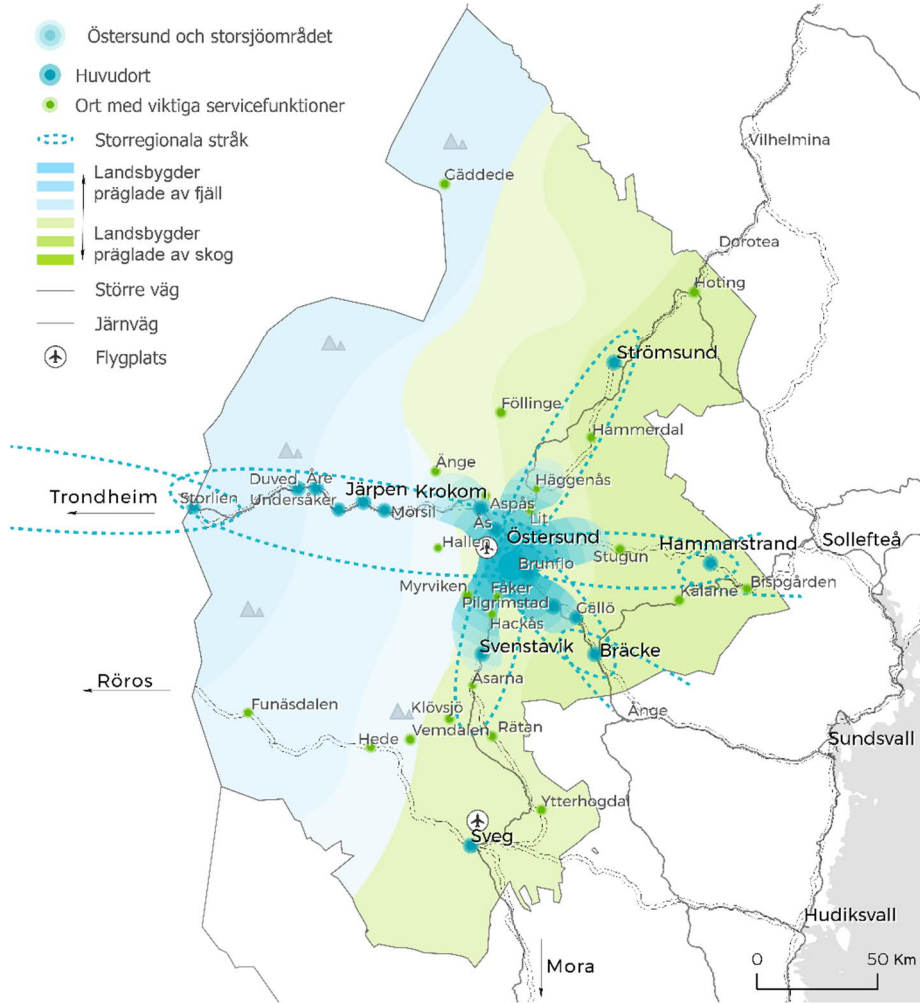
2. Hög avståndsoberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling



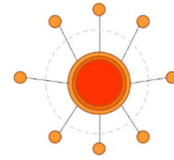
Tabell 2: Konsekvenser för Jämtland Härjedalens geografiska strukturer av scenario 2.

Geografisk struktur enligt strukturanalysen	Kännetecken idag enligt strukturanalysen	Kännetecken i scenario 2: Hög avståndsoberoende tillgänglighet/höga transportkostnader "Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling"
Östersund/ Storsjöområdet	Regionens naturliga och dominerande centrum	Som nod i ett globalt nätverk av städer är Östersund centralt för utvecklingen av hela Jämtland, samtidigt som dess utveckling i hög grad sker i mindre orter med bra kollektivtrafiklägen runt omkring staden och Storsjön.
Östersund- Krokom-Åre- stråket	Stråk med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar	Infrastrukturen i stråket ger förhållandevis goda förutsättningar i orterna men mindre i landsbygdsområdena. Tyngdpunkten ligger i stråkets östra delar.
Landsbygderna	Stora och glesa, men mångfacetterade och med olika utvecklingsmönster	Tätortsnära landsbygd attraherar invånare i stora delar av länet, men utpräglad glesbygd blir i högre utsträckning platser för fritidsvistelser än permanentboende. Besökare kan dock förväntas tillbringa mer tid här, förlänga semester, etc. och arbeta på distans härifrån.
Centralorterna	Viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar	Småstadens motsvarighet till Östersund. Tätorter med bra kollektivtrafikförbindelser är livskraftiga. Tillgängligheten till såväl arbete som service är god, men utvecklingen för enskilda orter är beroende av lokal platsutveckling och beroendet av Östersund som gateway till omvärlden kvarstår.
Storregionala "mellanlägen"	Lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala ortsstrukturen	Avstånden till kringliggande urbana centra blir relativt sett mindre viktiga vilket ger en stor potential för integrering i större regionala arbetsmarknader. Tätorter i bra kollektivtrafiklägen utgör mycket viktiga noder i sina omland.
Fjällområdena	Betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet	Fortsatt viktiga destinationer för besökare och turister från övriga Sverige och utlandet, som i högre utsträckning förlänger sina vistelser och arbetar på distans härifrån. Förutsättningarna för permanentboende bra i vissa fjällorter, men sämre i mer rurala delar av fjällerna.
Skogs- och vindkraftsområden	Centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad	Viktiga i produktionen av energi och material för export till områden utanför länet, men utmanas av höga transportkostnader och av att medel till investeringar i det småskaliga vägnätet är begränsat. Genererar stora värden men få lokala arbetstillfällen som följd av att drift och transporter hanteras på distans.

Karta 2: Strukturbild för Jämtland Härjedalen – scenario 2: Kollektivtrafikbaserad tätortsutveckling.



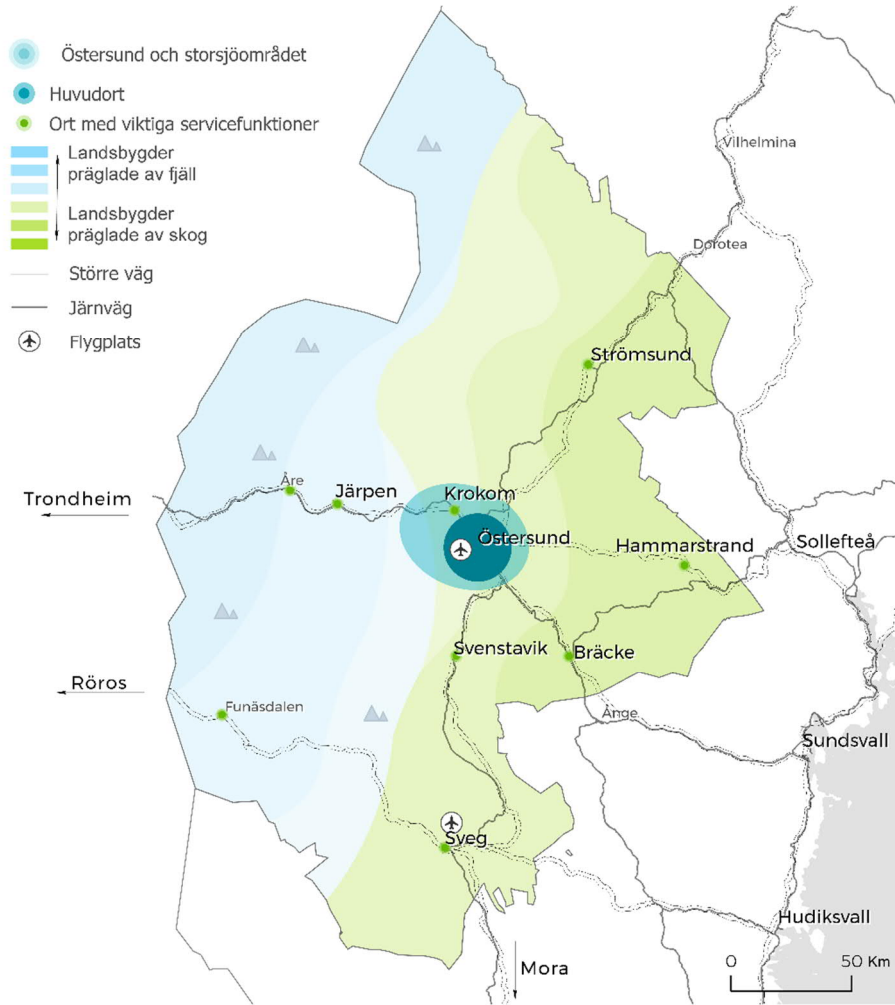
3. Låg avståndsoberoende tillgänglighet/höga generaliserade transportkostnader: Regional centralisering



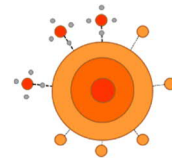
Tabell 3: Konsekvenser för Jämtland Härjedalens geografiska strukturer av scenario 3.

Geografisk struktur enligt strukturanalysen	Kännetecken idag enligt strukturanalysen	Kännetecken i scenario 3: Låg avståndsoberoende tillgänglighet/höga transportkostnader "Regional centralisering"
Östersund/ Storsjöområdet	Regionens naturliga och dominerande centrum	Än mer dominerande i regionen än idag. Utvecklingen koncentrerad till Östersunds tätort. Avgörande betydelse som länk mellan ett sårbart Jämtland och omvärlden.
Östersund- Krokom-Åre- stråket	Stråk med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar	Avstannad utveckling i stråket, men de större och väl kollektivtrafikförsörjda orterna i stråket, framför allt i dess östliga delar, bibehåller vissa av dagens utvecklingsförutsättningar tack vare en relativt hög tillgänglighet till Östersund.
Landsbygderna	Stora och glesa, men mångfacetterade och med olika utvecklingsmönster	Landsbygderna blir relativt sett mer svårtillgängliga. Landsbygdsområden som attraherar besökare från andra områden blir viktiga som rekreativmiljö och som alternativ bostadsort, medan andra typer av landsbygdsområden tappar befolkning och verksamheter.
Centralorterna	Viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar	Omständigheterna gynnar särskilt större och väl kollektivtrafikförsörjda orter med en hög tillgänglighet till Östersund, framför allt i de större transportstråken, medan orter omgivna av glesbygd får svårt att upprätthålla arbete och service.
Storregionala "mellanlägen"	Lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala ortsstrukturen	Karaktären av mellanlägen utvecklas till mellanrum snarare än överlappande regioner, med undantag för platser där transportförbindelser har fortsatt att utvecklas. Orternas funktioner är huvudsakligen lokala.
Fjällområdena	Betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet	Tillgängligheten begränsad med negativa effekter för besöksnäringen, men med fördelar ur ett naturbevarande perspektiv.
Skogs- och vindkraftsområden	Centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad	Svag utveckling som följd av att det är dyrt att upprätthålla och utveckla transportintensiva näringar.

Karta 3: Strukturbild för Jämtland Härjedalen – scenario 3: Regional centralisering.



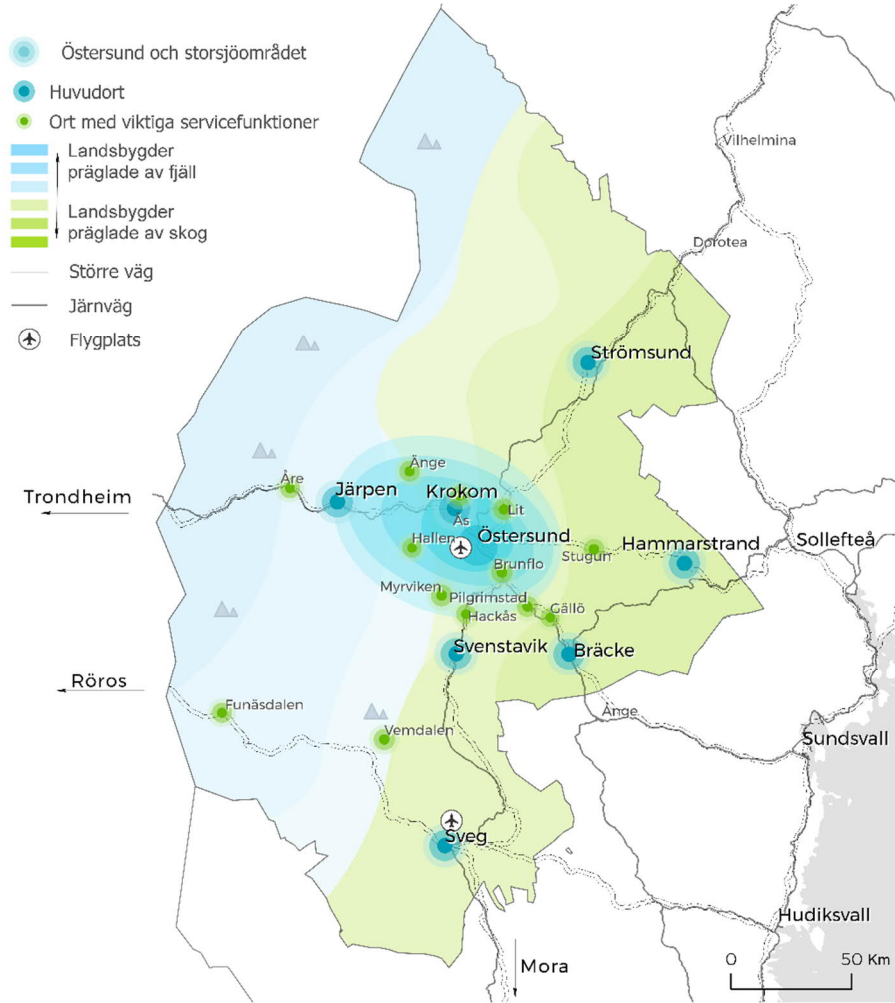
4. Låg avståndsoberoende tillgänglighet/låga generaliserade transportkostnader: Regionförstoring i Storsjöområdet



Tabell 4: Konsekvenser för Jämtland Härjedalens geografiska strukturer av scenario 4.

Geografisk struktur enligt strukturanalysen	Kännetecken idag enligt strukturanalysen	Kännetecken i scenario 4: Låg avståndsoberoende tillgänglighet/låga transportkostnader "Regionförstoring i Storsjöområdet"
Östersund/ Storsjöområdet	Regionens naturliga och dominerande centrum	Östersundsområdet fortsatt mycket dominerande i länet, med en huvudsaklig utveckling på i kringliggande landsbygdsområden, dels naturnära runt storsjön, dels på längre avstånd i de större vägtransportstråken.
Östersund- Krokom-Åre- stråket	Stråk med strukturellt goda utvecklingsförutsättningar	Transportförbindelserna ger stråket relativt goda möjligheter till pendling och som destination för tillresande från andra regioner. Stråket blir en form av "västligt förortsområde" till Östersund. Möjlighet till viss vidgning utmed E14 österut.
Landsbygderna	Stora och glesa, men mångfacetterade och med olika utvecklingsmönster	Stort beroende av pendlingsmöjligheter till särskilt Östersund och andra större tätorter. Distansarbete är svårt men acceptans för pendling är hög. Tätortsnära – särskilt Östersundsnära – landsbygd har goda utvecklingsförutsättningar, men landsbygder i glesbygd i hög grad beroende av lokalt entreprenörskap, självhushållning och bygdegemenskap.
Centralorterna	Viktiga centrum och noder med centrala funktioner för sina omgivningar	Huvudsaklig funktion som centrum för arbetsmarknad och service snarare än boende, som istället dominerar landsbygderna runtomkring.
Storregionala "mellanlägen"	Lokala roller med goda lägeskvaliteter i den storregionala ortsstrukturen	Utvecklingen i hög grad beroende av befolkningens pendlingsbenägenhet, då avstånden är långa till såväl service som arbete och möjligheterna att arbeta på distans, hantera ärenden hemifrån, etc. är begränsade.
Fjällområdena	Betydelsefulla för en av länets viktigaste näringar men präglade av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet	Besöksmål för kortare tillfälliga besök men inte för vidgade vistelser och som bas för distansarbete och/eller säsongboende. Platser som attraherar besökare nischas allt mer som rena besöksorter, medan andra delar av fjällerna – särskilt områden långt från befolkningskoncentrationer – förblir orörda.
Skogs- och vindkraftsområden	Centrala för skogsnäringen i hela länet och viktiga i vindkraftens snabba utbyggnad	Karaktären som renodlade skogs- och vindkraftsområden stärks dels av att låga transportkostnader är gynnsamma för näringslivets transportbehov, dels av att företagens rekrytering av arbetskraft för att säkerställa utveckling, drift och underhåll av anläggningar huvudsakligen sker lokalt.

Karta 4: Strukturbild för Jämtland Härjedalen – scenario 4: Regionförstoring i Storsjöområdet.



Avslutande kommentarer till strukturbildernas roll i det fortsatta regionala utvecklingsarbetet

Strukturbilderna i denna rapport är inte sanningar om framtiden utan tänkbara alternativa framtider baserat på några principiellt avgörande resonemang om behov av och möjligheter att fysiskt förflytta sig i framtiden. Scenarierna och strukturbilderna är tänkta att utgöra bränsle till diskussioner om vilken typ av regional utveckling som är önskvärd såväl som sannolik och inte minst vad olika sätt att se på framtiden medför i termer av krav och förväntningar på regionens aktörer. Framtagandet av dessa scenarier och strukturbilder har präglats av insiktsfulla, initierade och engagerade diskussioner bland företrädare för Regionen och länets samtliga kommuner. Ambitionen är att dessa diskussioner fortgår och att föreliggande rapport kan bidra till att dessa diskussioner både breddas och fördjupas för att på så sätt bidra till utvecklandet av den regionala utvecklingsstrategin inför dess kommande antagande.

Framtagandet av strukturbilderna har väckt flera frågor som det finns anledning att särskilt fokusera vidare på i det fortsatta arbetet med regionens utveckling. Ett exempel på en sådan fråga är hur Regionen ska tänka kring prioriteringen mellan olika typer av satsningar på transportsystemet. Kunskapen om nyttor och kostnader mellan olika åtgärder behöver analyseras för att kunna göra rätt typ av prioriteringar.

En annan fråga som väckts under arbetet och som det finns anledning att påminna om i det fortsatta arbetet är huruvida den regionala utvecklingen styrs av samma drivkrafter i hela länet eller om det är mer realistiskt att förvänta sig olika scenarier i olika länsdelar. Till exempel har det framförts förväntningar på en fortsatt tyngdpunktsförskjutning i västerut i länets södra ortsstruktur, mot fjällområden där besöksnäringen är omfattande men längre från de stora transportstråken, medan det i länets norra delar har noterats en trend där exempelvis Strömsund får en allt större betydelse som nod i ett större omland – i synnerhet om transportsystemet utvecklas i riktning mot en ökad tillgänglighet. Detta skulle kunna vara ett uttryck för att en avståndsberoende tillgänglighet är särskilt drivande i vissa områden medan transportkostnadsperspektivet är relativt sett viktigare i andra områden.

Ytterligare en fråga som det finns god anledning att ägna särskild uppmärksamhet åt i de kommande diskussionerna är vad som krävs av samhällets offentliga aktörer för att målen i Agenda 2030 ska nås i de olika scenarierna. De utmaningar som identifierats i Agenda 2030 kan mötas på olika sätt och varje scenario ger sina förutsättningar för dessa att hanteras. Lösningen på vissa av de globala målen kan exempelvis vara teknikutveckling medan den för andra mål förutsätter en förändring av samhällets rumsliga strukturer. Samtidigt är rådigheten över stora delar av såväl den tekniska som rumsliga utvecklingen begränsad vilket aktualiserar behovet av en beredskap att hantera olika, idag okända, framtider i länet. Frågan är således inte vilket scenario som är mest förenligt med Agenda 2030 utan snarare hur Regionen och kommunerna bör agera för att möta dessa utmaningar, givet *olika* scenarier och rumsliga strukturer i länet.

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

