

A woman with her hair in a ponytail is looking out of a window on a train. The train is moving, as indicated by the blurred background. The scene is captured in a cinematic style with strong lighting.

DALABANAN GÖR SKILLNAD FÖR SVERIGE



DALABANANS
INTRESSENER

EN RAPPORT OM VINSTERNA OCH FÖRDELARNA MED ATT INVESTERA
I JÄRNVÄGEN MELLAN STOCKHOLM OCH MORA



MORA

RÄTTVIK

LEKSAND

GAGNEF

BORLÄNGE

SÄTER

HEDEMORA

AVESTA

HEBY

UPPSALA

SALA

ARLANDA

STOCKHOLM

OM RAPPORTEN

Dalabanans Intressenter* har under sin tioåriga verksamhetstid genomfört ett stort antal utredningar, som utifrån olika perspektiv har beskrivit Dalabanans funktion och pekat på behov av åtgärder. För att ännu bättre belysa varför det är nödvändigt att investera i och genomföra åtgärder av Dalabanen har Dalabanans Intressenter tagit initiativ till denna rapport, som är genomförd av WSP Analys & Strategi. Rapporten beskriver vilken betydelse Dalabanen har för tillväxten och samhällsutvecklingen i Sverige.

Rapporten är indelad i tre delar. Den första delen beskriver det viktiga samspelet mellan storstad och omkringliggande regioner samt hur tillväxt skapas. Den andra delen redogör för Dalabanans sträckning och vad som kännetecknar de olika områdena utmed stråket. I den tredje delen framställs några goda skäl till varför utvecklingen av Dalabanen är angelägen och bör påskyndas.

Rapporten baseras på intervjuer med nyckelpersoner inom kommuner, experter i samhällsutveckling och med Stockholms Handelskammare. Till sina analyser har WSP använt en rad databaser och analysverktyg. Däribland kan trafikprognosmodellen Samper, SCB:s statistik och Trafikverkets databaser nämnas. Dessutom har WSP använt Tillväxtanalys officiella databas för regional statistik (rAps-RIS) för att bedöma regional tillväxt.

** Dalabanans Intressenter består av följande kommuner: Avesta, Borlänge, Falun, Gäddede, Heby, Hedemora, Leksand, Mora, Orsa, Rättvik, Sala, Säter, Uppsala och Älvdalen. Dessutom ingår även Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Västmanlands län, Region Dalarna och Regionförbundet Uppsala län.*



Under mer än tio år har Dalabanans Intressenter arbetat för att skapa förutsättningar för kortare åktider och tätare trafik utmed hela Dalabanan. Skälet till detta är enkelt. Vi är övertygade om att en utveckling av såväl regional som långväga trafik bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft. Det är ett faktum att flera företag på orterna utmed, eller i närheten av Dalabanan, verkar på de globala marknaderna och är världsledande inom sina respektive branscher. De stora företagen fungerar som motorer för den lokala och regionala utvecklingen. Företagen skapar förutsättningar för sysselsättning och gynnar tillväxten hos små och medelstora företag, eftersom de i många fall är underleverantörer till de större verksamheterna. En förutsättning för att alla företag ska utvecklas är att de har tillgång till arbetskraft med hög kompetens. Dessutom finns det i dag många fler tjänsteinriktade företag, myndigheter och andra offentliga verksamheter som på samma sätt som producerande företag förutsätter mer specialiserad kompetens hos sina anställda.

Trafikutvecklingen på Dalabanan har varit positiv men det finns potential att vidareutveckla både den långväga och regionala trafiken. Genom kortare restider och ökad turtäthet på järn-

vägen kan orter och regioner längs Dalabanan knytas samman på ett effektivt sätt. Dessutom skulle befintliga arbetsmarknadsregioner utvidgas och integreras.

Problemet är att Dalabanans prestanda inte medger att trafiken utvecklas i nödvändig riktning. Trots moderna snabbtåg går det varken att köra snabbare eller med en högre turtäthet på banan. Det sätter käppar i hjulen för att skapa en attraktiv och effektiv trafik. I och med att Dalabanan är viktig för såväl regionens, som för hela Sveriges tillväxt är vi övertygade om att Dalabanan måste få en högre prioritet i planeringen och utvecklingen av Sveriges infrastruktur.

Med den här rapporten vill vi beskriva hur trender i samhällsutvecklingen förutsätter att Dalabanan utvecklas. Rapporten visar vilken betydelse Dalabanan har för det regionala näringslivet, men också för hela det svenska näringslivet och dess konkurrenskraft. Här visas en rad positiva följd effekter på allt från arbetsmarknadsregioner och turism till ett mer hållbart Sverige. Vi hoppas att rapporten ska öka kunskapen om att Dalabanan är mer än enbart ett järnvägsspår till Dalarna och att vi alla har mycket att vinna på en utveckling av den.

BORLÄNGE, DEN 20 SEPTEMBER 2013

ABBE RONSTEN

Ordförande Dalabanans Intressenter

MAGNUS LANDSTRÖM

Projektledare Dalabanans Intressenter



SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Stockholmsområdet och Dalarna kopplas samman genom Dalabanan, ett järnvägsstråk som går från Stockholm via Uppsala, Heby, Sala, Avesta, Hedemora, Säter, Borlänge/Falun, Gagnef, Leksand, Rättvik och Mora. Orterna och regionerna utmed banan är olika varandra, men alla bidrar till Sveriges välfärd. I Dalarna är många människor sysselsatta inom råvarubaserad tillverkningsindustri. Därtill kommer Dalarnas unika besöksnäring. I Stockholm- och Uppsala-regionen dominerar olika former av tjänsteverksamheter.

En satsning som möjliggör snabbare och tätare kommunikationer längs Dalabanan skulle på flera sätt öka Sveriges välfärd. Tre viktiga argument för en sådan satsning är att:

- Dalabanan knyter ihop och utvecklar arbetsmarknaden i Dalarna.
- Dalabanan stärker tillväxten i Stockholm-Uppsala-regionen.
- Dalabanan är en hållbar framtidsinvestering.

De nödvändiga åtgärderna handlar framför allt om att det måste bli enklare för människor att resa mellan bostad och arbete. Det finns redan i dag en betydande arbetspendling utmed Dalabanan, men järnvägens potential är inte tillräckligt utnyttjad. Arbetsmarknadsregionerna utmed Dalabanan växer, men pendlingen

hänger inte med i samma takt. Med snabbare och tätare järnvägstrafik, både för personer och gods, kan regionen behålla och öka sin attraktionskraft för människor och företag. Detta leder i sin tur till att regionen ökar sitt bidrag till Sveriges tillväxt.

Förbättrade pendlingsmöjligheter har även betydelse för Stockholm och Uppsala. Människor som vill jobba i Stockholmsregionen får en större bostadsmarknad att röra sig på. Dessutom blir det enklare för konkurrenskraftiga företag, framför allt inom specialiserad rådgivning att hitta kompetent arbetskraft och avsättning för sina tjänster. En väl fungerande infrastruktur är också nödvändig för att människor ska kunna förflytta sig, både i vardagen och i rekreationssyfte. Dalarna är som bekant en viktig turistdestination, såväl sommar som vinter.

Sverige är beroende av att landets olika delar fungerar väl och kan samspela med varandra. Dalabanan har en viktig roll att spela i det samspellet och kan göra skillnad för Sverige, om den får rätt förutsättningar.





1

DET LIVSVIKTIGA SAM SPELET

Tillväxten i Sverige karakteriseras av två trender:

- Befolkningen i storstäder och residensstäder växer, samtidigt som övriga regioner har oförändrad eller minskad befolkningsmängd.
- Tjänstesektorn och i synnerhet företagstjänster växer snabbare än andra branscher.

Utifrån dessa trender finns det risk att dra den förenklade slutsatsen att det är storstädernas och tjänsternas fortsatta tillväxt, i städerna, som ska gynnas. I sammanhanget har dock storstadsregionernas beroendeförhållande till andra regioner betydelse. För att fortsätta vara tillväxtmotorer behöver storstadsregioner, med mycket tjänsteproduktion, ett fungerande samspel med omkringliggande regioner. Anledningen är att en stor del av basindustrin är lokaliserad i dessa regioner. Dessutom är alla delar av Sverige beroende av och viktiga för varandra. Sverige som helhet stärks av bra kommunikationer som skapar god rörlighet av människor och gods.

Sverige har en framtid som både industri- och tjänstenation. Samtidigt som tjänstesektorn växer ökar möjligheterna att locka hit internationella produktionsföretag. I dag har storleken på

länders marknad inte avgörande betydelse när företag ska fatta etableringsbeslut. Istället har faktorer som förekomst av starka lokala kluster, med tillgång till arbetskraft och närhet till andra aktörer med relevant kompetens, stor betydelse. Detta gynnar Sverige, som är geografiskt avskilt och som har en liten hemmarknad. Ytterligare en faktor som talar för Sverige som etableringsland är att kostnaderna för transporter generellt har minskat genom till exempel avskaffande av tullar och kvoter, mindre gränsformaliteter och en gemensam valuta i EU.

Sverige har skapat en intressant position på världskartan tack vare integration, teknikutveckling och kompetens. Samtidigt är det nödvändigt med ett antal åtgärder för att ytterligare stärka denna position. Exportkostnaderna måste vara fortsatt låga eller ytterligare minska. Därför måste det skapas förutsättningar som stärker såväl industrins som tjänstesektorns utvecklingsförmåga och som dessutom underlättar integration av varu- och tjänsteproduktion. Möjligheterna att transportera gods måste vara tillräckligt goda för att möjliggöra att insatsvaror kan förädlas samt att färdiga varor når sina marknader i rätt tid. Människor måste också leva och utvecklas, vilket i korta drag handlar om att ha tillgång till bra boende, utbildning av hög klass och intressanta arbeten.

-
- ! I dag bor 50 procent av världens befolkning i städer.
 - År 2030 förväntas andelen vara 70 procent.
-

- ! Redan på 1930-talet bodde fler människor i Sverige i tätort jämfört med på landsbygd. År 2020 beräknas drygt 7,5 miljoner människor bo i tätort och endast cirka 1,5 miljoner utanför tätort.
-

TILLVÄXT DRIVS AV JAKTEN PÅ KUNSKAP

Den ekonomiska tillväxten i storstadsregionerna drivs av att globala företag i allt större utsträckning måste använda kunskap som konkurrensmedel. Företagen behöver utveckla nya varor, tjänster och processer, vilket medför att tillgång till kunskap och kompetens har avgörande betydelse. De regioner som kan erbjuda välutbildad arbetskraft blir därför attraktiva etableringsorter och får en positiv tillväxtspiral. Ju fler företag som etablerar sig på en ort, desto större blir efterfrågan på arbetskraft, vilket i sin tur får positiva följd effekter. Förvärvsarbetande flyttar till regionen med sina familjer och studenter attraheras av den kunskapsintensiva miljön. Dessutom ökar konsumtionen, vilket i sin tur medför att efterfrågan på arbetskraft ökar hos mindre kunskapsintensiva verksamheter. Exempel på sådana verksamheter kan vara regionalt producerade tjänster och olika serviceverksamheter, både offentliga och privata.

De fördelar som företag upplever med att vara lokaliserade nära hushåll kan förklaras med begreppen *delning*, *matchning* och *lärande*. Med *delning* menas att hushåll och företag kan få skalfördelar genom att dela på kostnader för investeringar som till exempel transportinfrastruktur, simhallar och konserthus.

Skalfördelarna innebär även att hushåll och företag som är tätt belägna kan nå en stor regional marknad, vilket möjliggör både specialisering och diversifiering av arbetsmarknad och regionalt tjänsteutbud. Det ger i sin tur produktivitetsvinster för företagen och högre löner till de anställda. Samtidigt skapas utrymme för ett större serviceutbud.

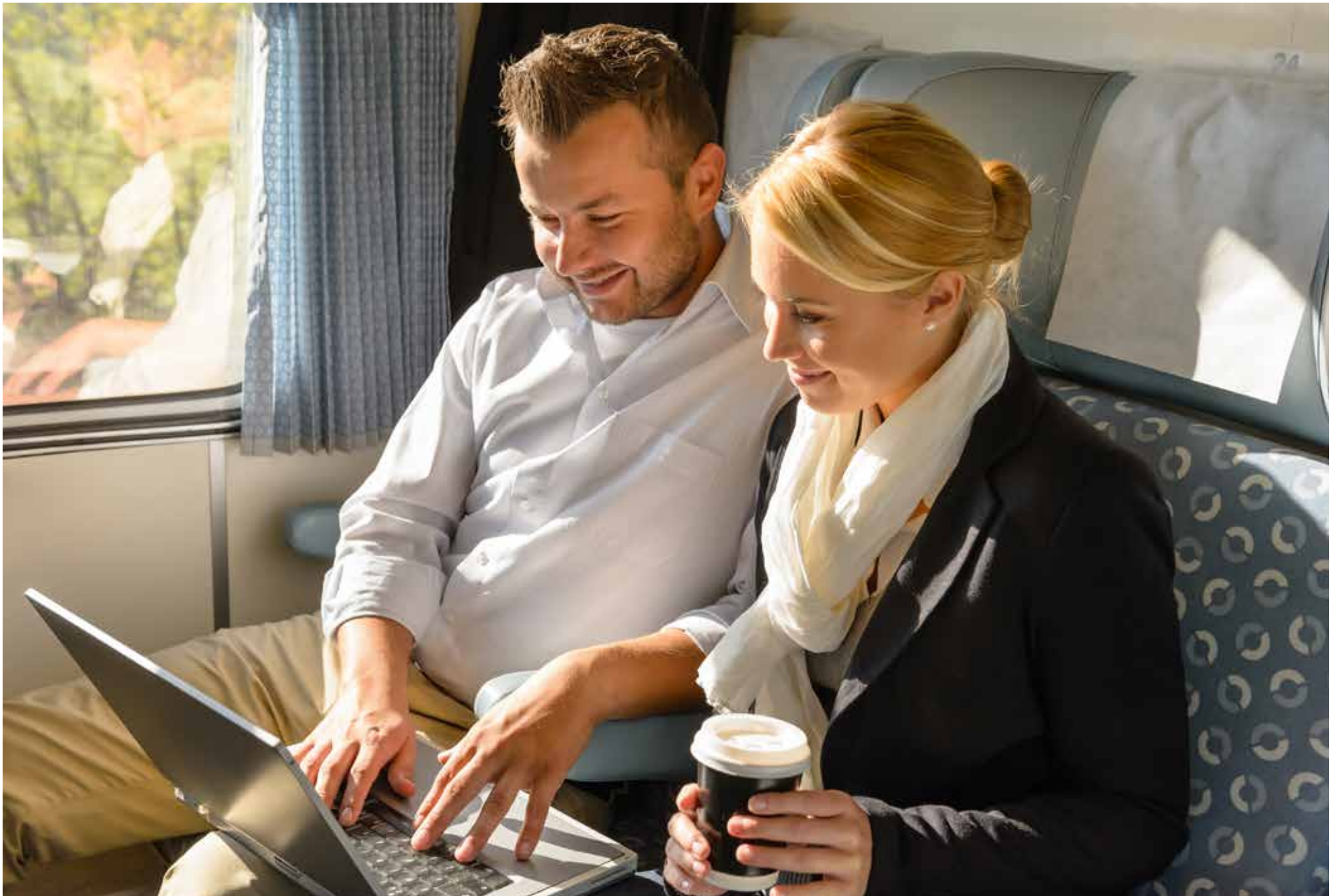
Matchning innebär att ju större den tätbefolkade regionen är, desto enklare är det för arbetskraft och företag att hitta varandra på arbetsmarknaden. Detta höjer produktiviteten och ger ökade löner och vinster.

Lärandet påskyndas ju större regionen är. I en stor region skapas fler möten mellan människor med olika kompetenser, vilket leder till snabbare kunskapsuppbyggnad och en snabbare omvandling av kunskap till nya innovationer. Följden blir att produktion och konsumtion ytterligare koncentreras till några få städer i varje län och att städer i storstadsregioner växer utmed stora infrastrukturstråk.

Varuproduktion och tjänsteproduktion är tätt sammanvävda i nätverk av företag. En förutsättning för tillväxt är ett väl fungerande samspel mellan stad och omgivande områden. De kunskapsintensiva, kontaktintensiva och innovativa verksamheterna i

storstadsregionerna driver ut mindre kunskapsintensiva, men ytkrävande verksamheter, till omgivande områden som har mer ledig yta och lägre markpriser. Koncentrationen av företag driver också upp bostadspriser i centrum, vilket innebär att arbetskraften måste rekryteras från andra orter.

Om alla former av företagsverksamheter ska kunna fortsätta växa i Sverige måste pendlingen fungera bra och inte vara alltför kostsam. Infrastrukturen är därför av avgörande betydelse för en optimalt fungerande arbetsmarknad med effektiv matchning mellan utbud och efterfrågan.





2

JÄRNVÄGSSTRÅKET DALABANAN

Dalabanan är en 265 kilometer lång järnvägssträcka som förbinder Stockholmsregionen med Dalarna. Järnvägen sträcker sig från Uppsala via Heby, Sala, Avesta, Hedemora, Säter, Borlänge/Falun, Gagnef, Leksand, Rättvik till Mora.

Banan har en brokig historia och har byggts upp av delsträckor under flera etapper. Den första delsträckan, mellan Uppsala och Avesta Krylbo, öppnades för trafik 1873. Därefter byggdes järnvägen etappvis vidare norrut. När sträckan mellan Rättvik och Mora invigdes 1891 blev banan en viktig trafikförbindelse. Fram till slutet av 1960-talet gick merparten av trafiken mellan Stockholm och Norrland via Krylbo. Efter millennieskiftet tillkom Arlandabanan och därmed knöts Arlanda, som är en växande arbetsplats för över 15 000 personer, närmare Stockholm och Uppsala. Tågförbindelsen till Arlanda har medfört att hela området längs Dalabanan numera är lättillgängligt ur ett internationellt perspektiv.

ARBETSMARKNADSREGIONERNA VÄXER

I takt med att företag lokaliseras i kluster och blir alltmer specialiserade, måste människor resa allt längre för att hitta arbeten som passar deras kompetens. Denna utveckling är tydlig längs

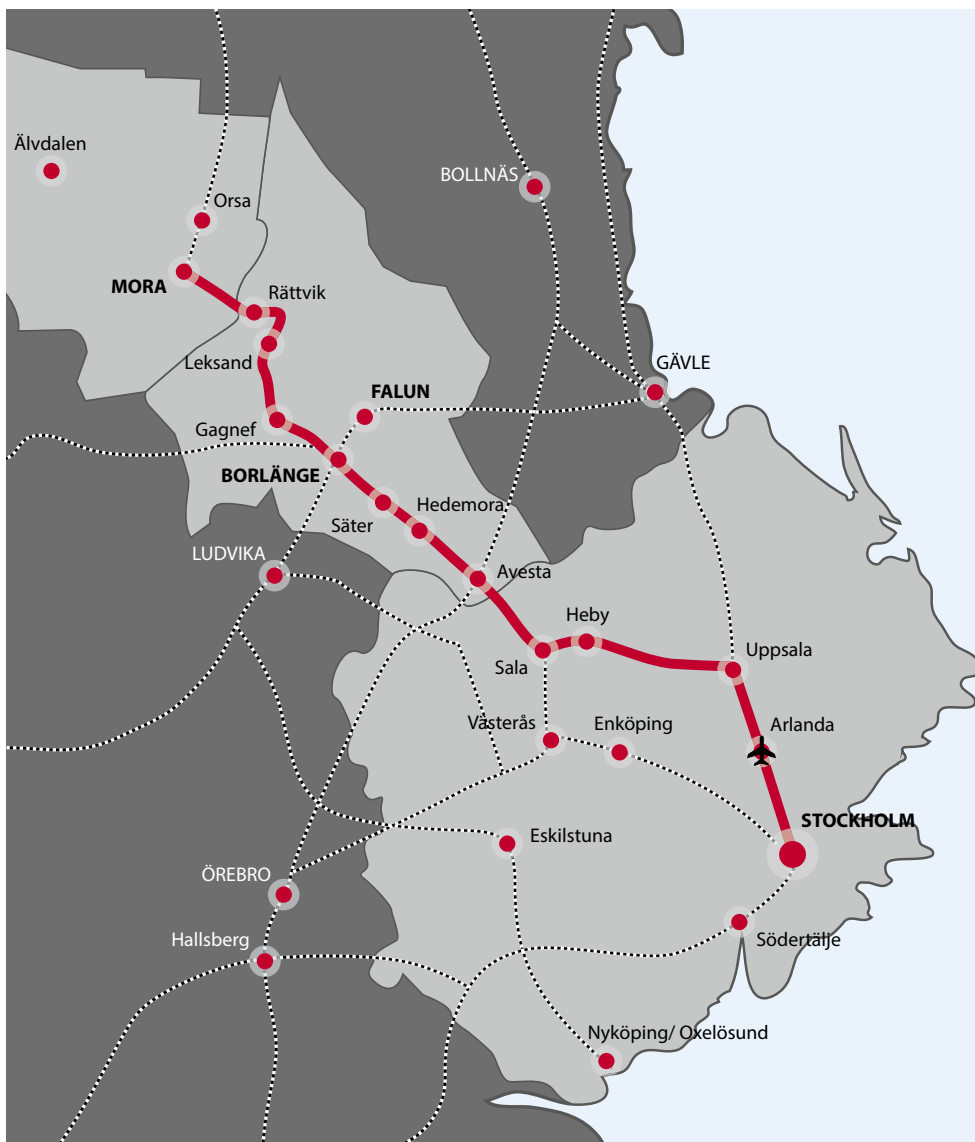
! Namnet Dalabanan fastställdes först 1990, men det har bedrivits järnvägstrafik längs banan sedan 1873.

Dalabanan. Ett sätt att mäta utvecklingen är att studera lokala arbetsmarknadsregioner, det vill säga funktionella regioner som avgränsas utifrån statistik över arbetspendling mellan kommuner. Inom en sådan region fungerar det bra att både bo och arbeta.

Antalet lokala arbetsmarknadsregioner blir successivt färre och ytmässigt större i hela Sverige. 2030 kommer det enligt Tillväxtverket att finnas tre stora arbetsmarknadsregioner i stråket längs Dalabanan:

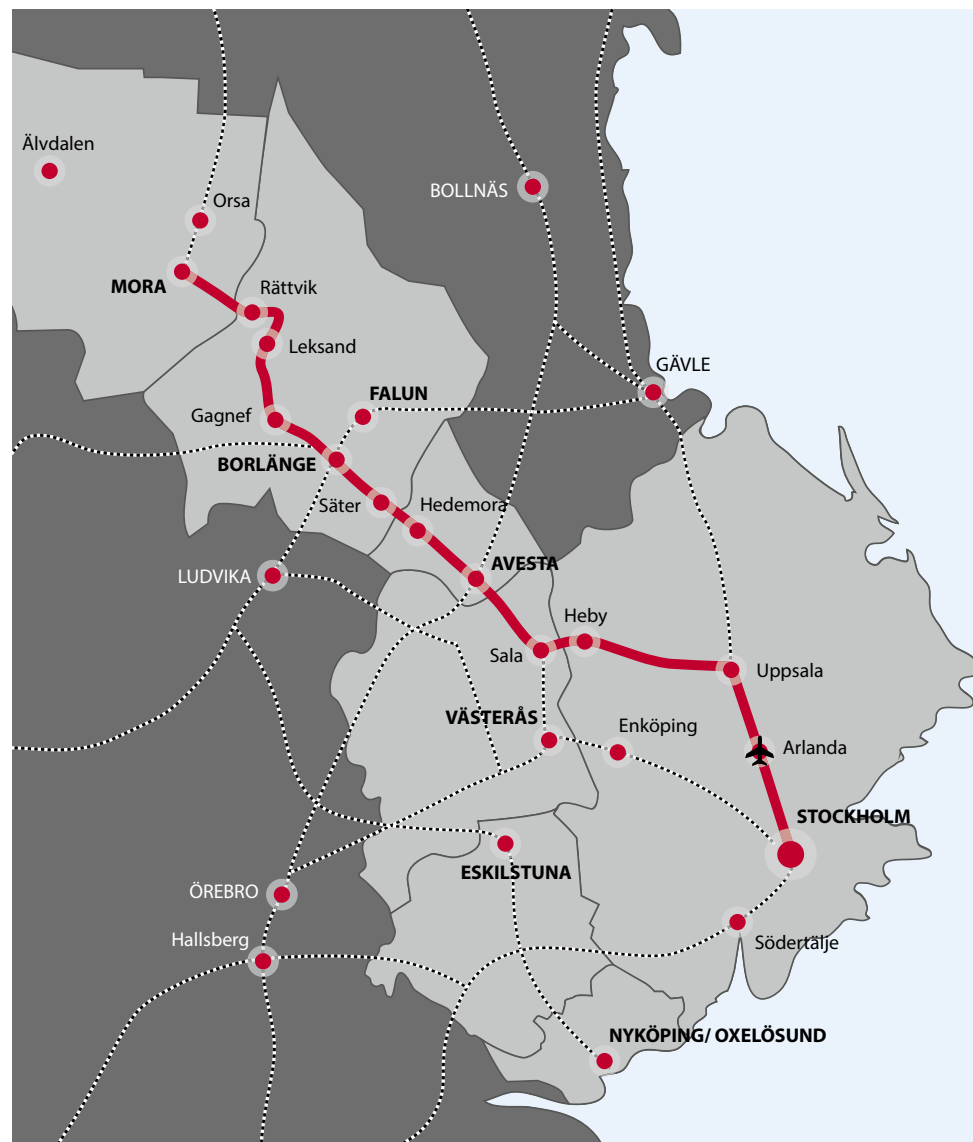
- Stockholm, där bland annat Arlanda, Uppsala, Heby och Sala ingår.
- Falun-Borlänge, där Avesta, Hedemora, Säter, Gagnef, Leksand och delvis Rättvik ingår.
- Mora, där Orsa och Älvdalen ingår.

2008 fanns det inom samma område sju arbetsmarknadsregioner: Mora, Falun-Borlänge, Avesta, Västerås, Eskilstuna, Nyköping och Stockholm. Det kan jämföras med att det under 1970 fanns 30 arbetsmarknadsregioner inom exakt samma område.



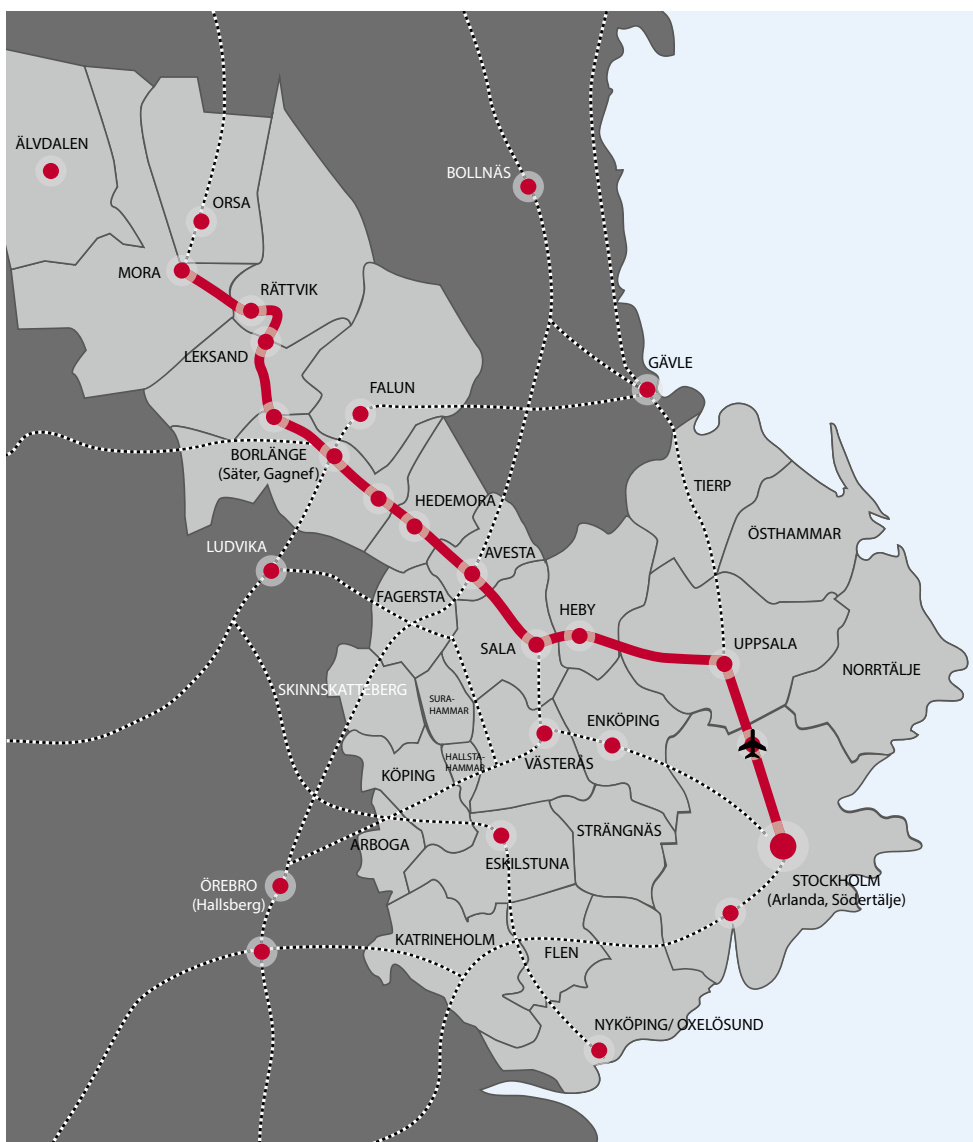
Figur 1: Lokala arbetsmarknadsregioner 2030.

Källa: Tillväxtverket och WSP



Figur 2: Lokala arbetsmarknadsregioner 2008.

Källa: SCB och WSP

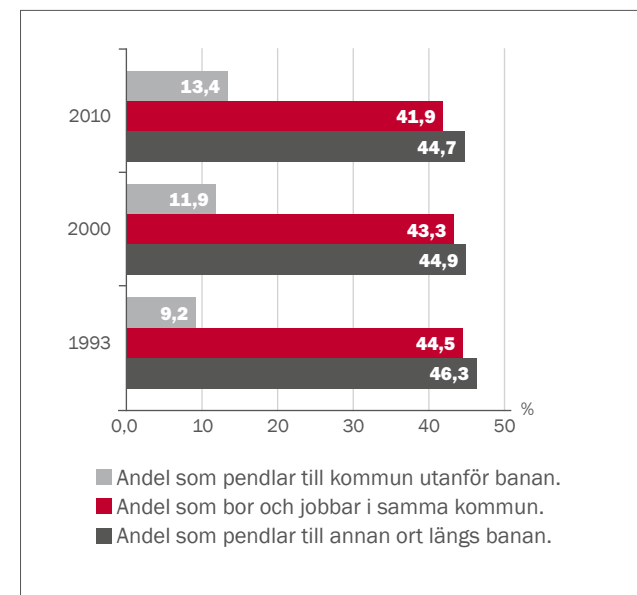


Figur 3: Lokala arbetsmarknadsregioner 1970.

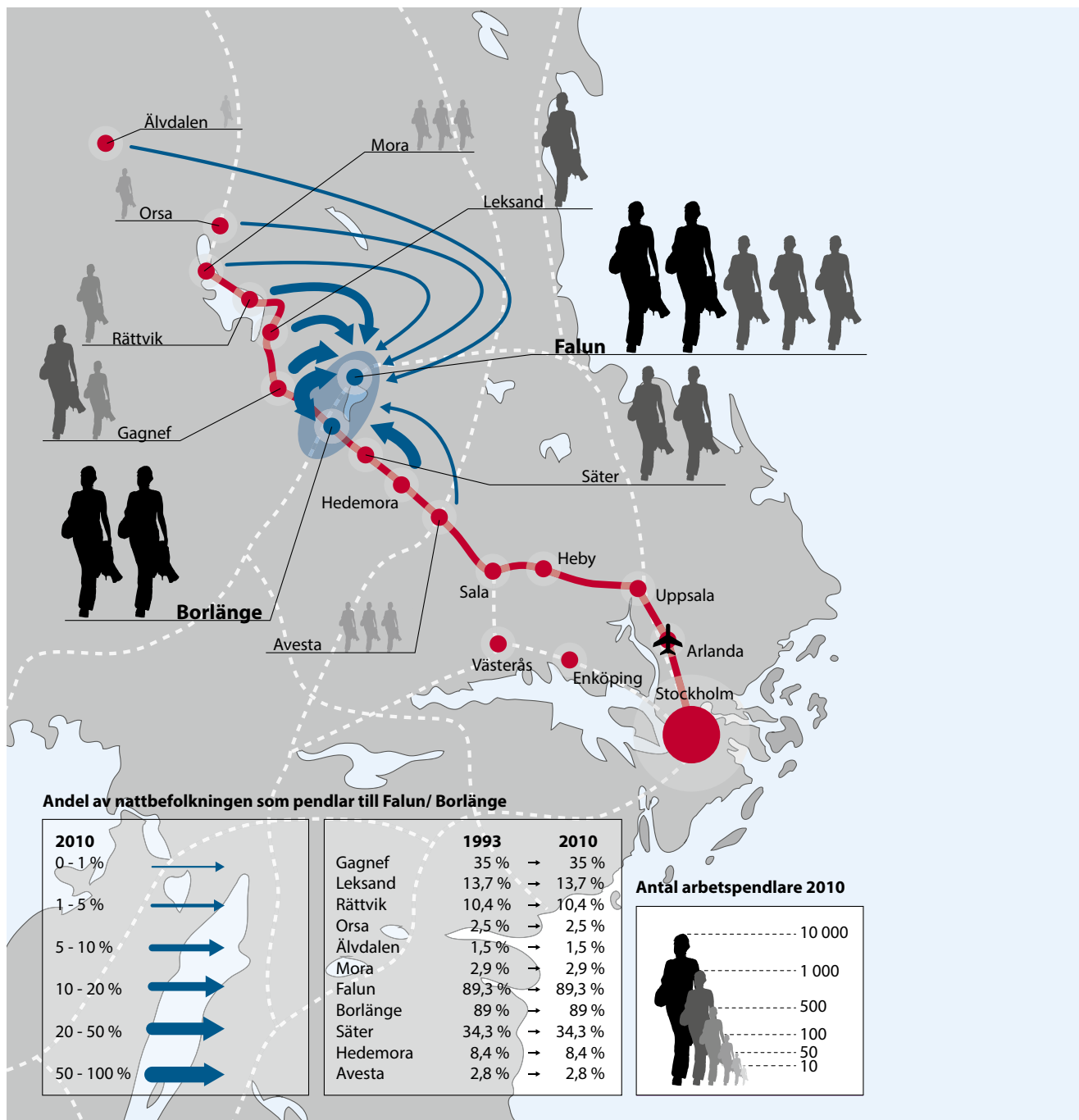
Källa: SCB och WSP

FLER PENDLAR, MEN INTE LÄNGS DALABANAN

De växande arbetsmarknadsregionerna visar att invånarna i orterna längs Dalabanan i allt större utsträckning pendlar till ett arbete utanför den egna kommunen. Figuren nedan visar dock att pendling till orter som ligger utanför banans område ökar (översta ljusa stapeln), medan pendling längs banan minskar (mörkaste stapeln längst ner). Pendlingen mellan orter längs Dalabanan minskade från 46,3 procent (1993) till 44,7 procent (2010). Det visar att orterna inte är förenade i den utsträckning som de skulle kunna vara, trots att en järnväg sammanbinder dem. Då arbetsmarknadsregionerna i Dalarna ändå växer är det uppenbart att många människor använder bilen när de pendlar. Samtidigt har järnvägen potential att ersätta biltrafiken. En snabbare järnvägstrafik med tätare turer skulle med stor sannolikhet bidra till en mer hållbar utveckling av arbetsmarknaderna.



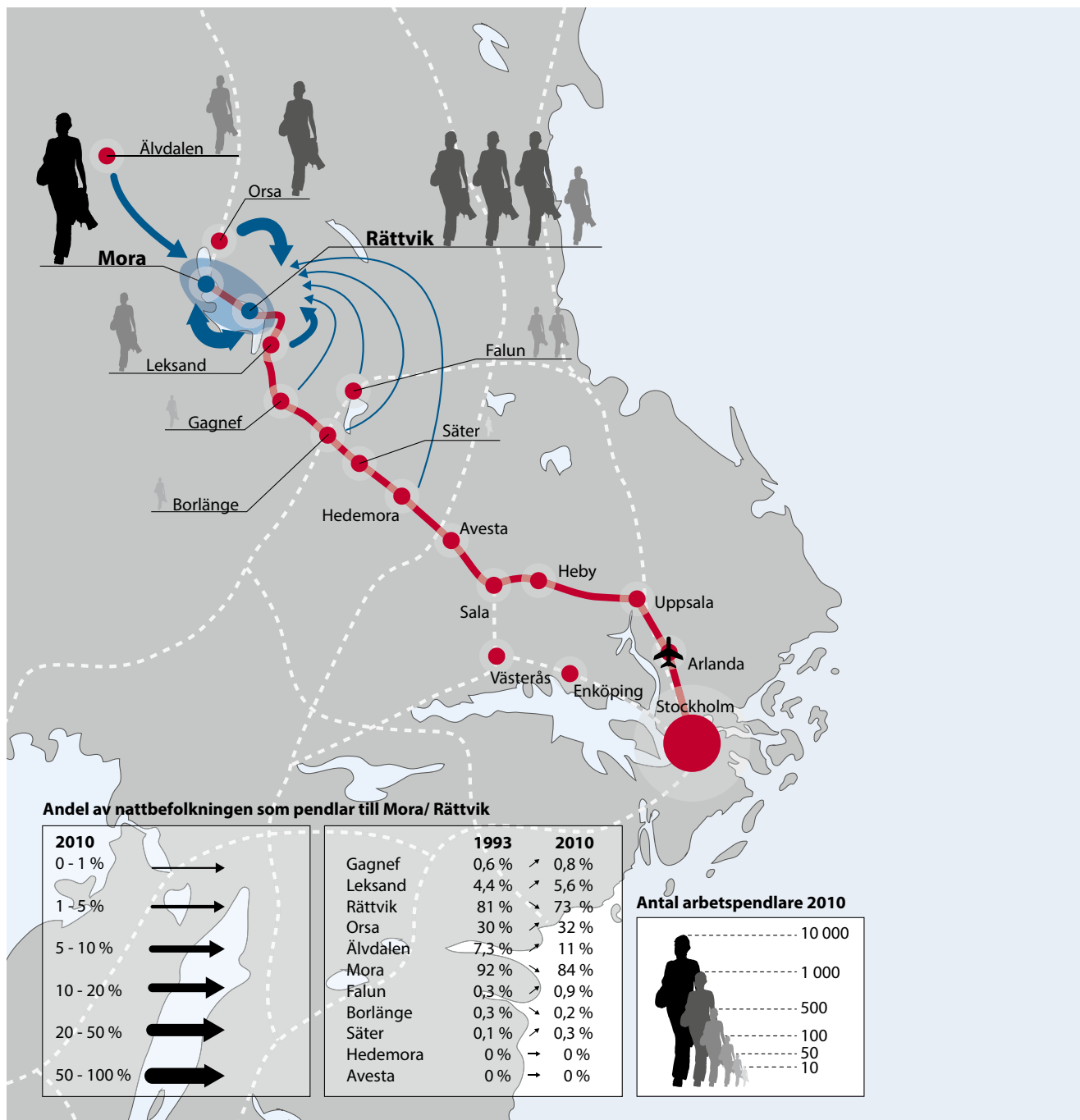
Figur 4: Pendlingen som andel av nattbefolkningen (det vill säga förvärvsarbetande i kommunen) för alla transportsätt (1993, 2000, 2010) från Uppsala till Älvdalen, inklusive alla kommuner däremellan, utmed banan. Källa: RAPS-RIS och WSP



PENDLING TILL FALUN OCH BORLÄNGE

Pendlingen till Falun och Borlänge från övriga kommuner längs Dalabanan var densamma 2010 som 1993, mätt i andel av förvärvsarbetande invånare, den så kallade nattbefolkningen. För att Falun-Borlänge ska växa som centralort krävs att fler människor från andra kommuner väljer att pendla dit. De lokala företagen kommer i annat fall att få problem att hitta arbetskraft. Nästan 90 procent av alla som bor i Falun och Borlänge arbetar också där. De flesta som pendlar dit från andra kommuner längs banan kommer från Säter (drygt 34 procent av nattbefolkningen), Gagnef (drygt 35 procent av nattbefolkningen) och Leksand (14 procent av nattbefolkningen). För kommunerna Avesta, Mora och Orsa är pendlingen till Falun och Borlänge mindre än tre procent av nattbefolkningen trots det relativt korta avståndet. Exempel: Orsa (cirka elva mil till Borlänge), Mora (cirka tio mil) och Avesta (cirka sex mil).

Figur 5: Pendling till Falun/Borlänge från övriga kommuner i Dalarna längs Dalabanan 1993 och 2010 (alla trafikslag).
Källa: RAPS-RIS och WSP

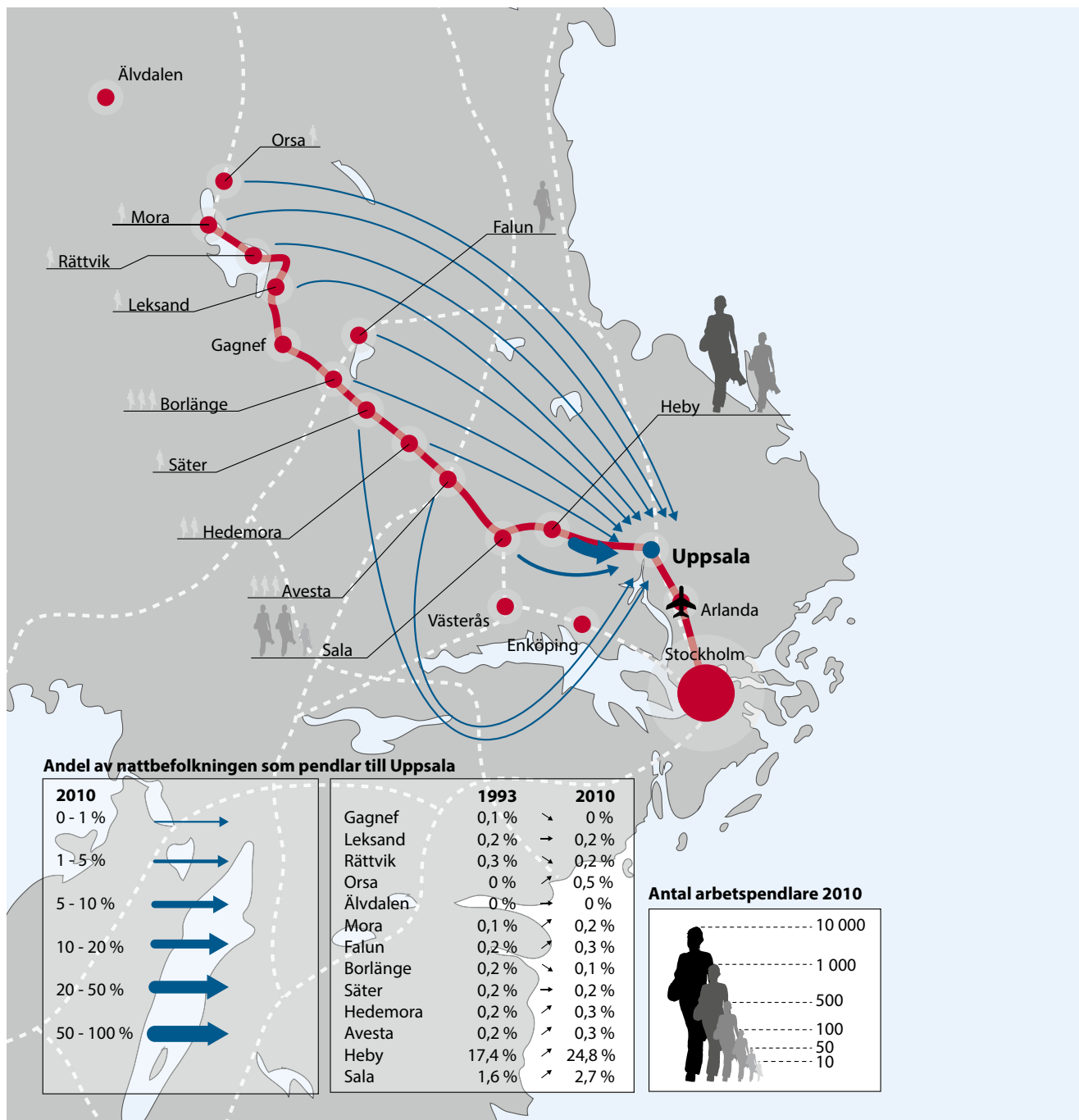


PENGLING TILL MORA OCH RÄTTVIK

Det är fler som pendlar till Mora och Rättvik från övriga Dalarna, jämfört med hur många som pendlar i motsatt riktning. Skillnaden mellan in- och utpendlingen har dock mer än halverats 2010, jämfört med 1993. Dessutom pendlar allt fler från Mora och Rättvik till andra delar av Sverige. 1993 arbetade 92 procent av nattbefolkningen i Mora antingen där, eller i Rättvik. 2010 hade andelen sjunkit till 84 procent. Samma siffror för Rättvik var 81 procent (1993), respektive 73 procent (2010). Med en sådan utveckling blir det allt svårare för företagen i Mora och Rättvik att hitta rätt arbetskraft.

Figur 6: Pendling från kommuner längs Dalabanan till Mora och Rättvik 1993 och 2010 (alla trafikslag).

Källa: RAPS-RIS och WSP



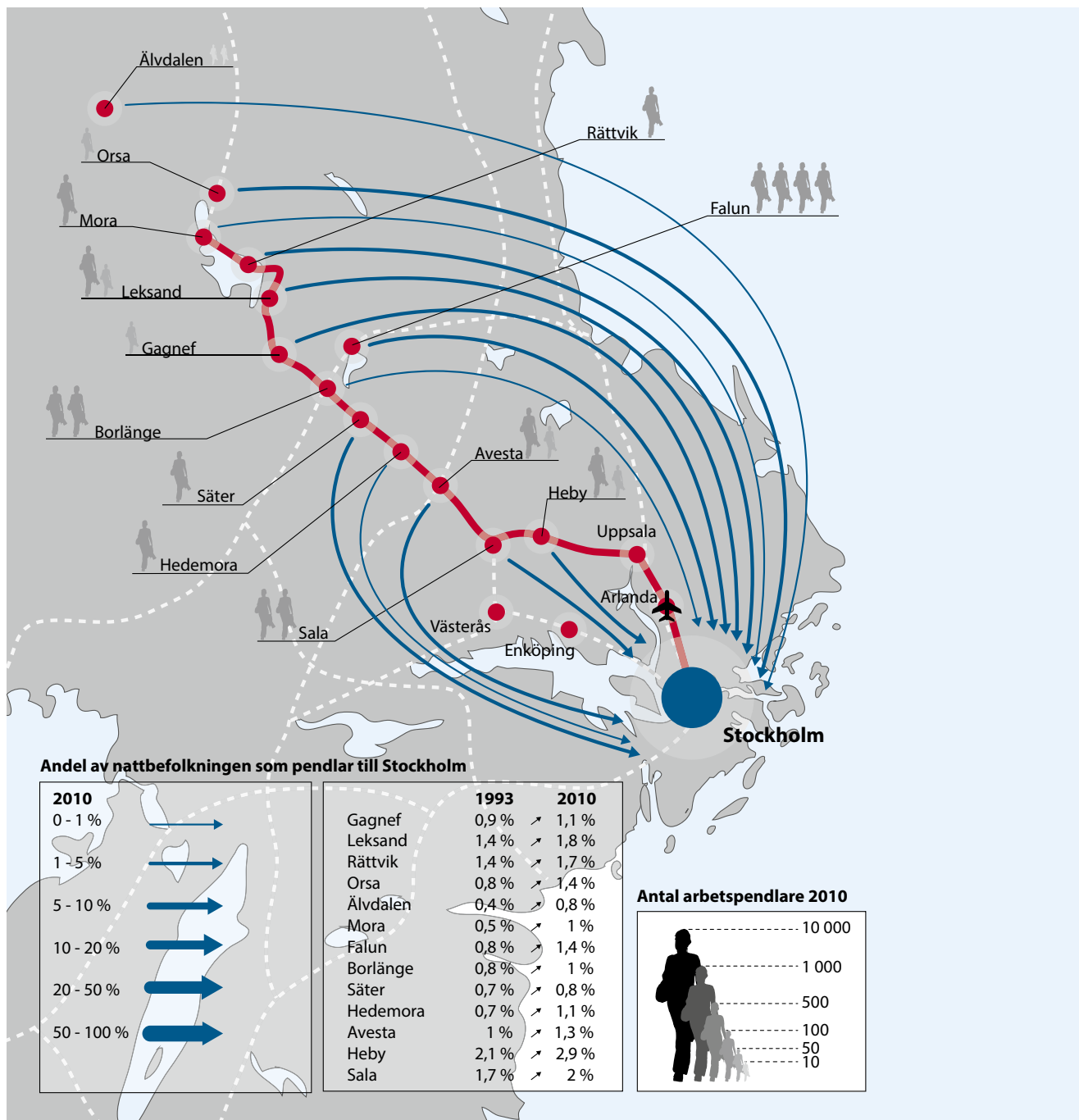
PENDLING TILL UPPSALA

Pendlingen till Uppsala från orter norrut längs Dalabanan är under en halv procent av de förvärvsarbetande invånarna (nattbefolkningen), med undantag av Heby och Sala. Under 1993 pendlade 17,4 procent av Hebys nattbefolkning till Uppsala. Under 2010 hade andelen ökat till nästan 25 procent. Samma siffror för Sala var 1,6 procent (1993), respektive 2,7 procent (2010). Mätt i antal personer är ökningen nästan 60 procent i Heby. I Sala handlar det om en fördubbling 2010, jämfört med 1993. Observera att den senaste trafikförbättringen, med SL (Storstockholms Lokaltrafik) och UL (Upplands Lokaltrafik), inte är inräknad i siffrorna.

Numera kör SL pendeltåg mellan Älvsjö och Uppsala och UL kör mellan Uppsala och Sala. Beläggningen på dessa tåg är hög. Heby är beläget drygt sex mil från Uppsala och Sala knappt fem mil. I båda kommunerna finns tillgång till väsentligt billigare bostäder jämfört med i Uppsala.

Figur 7: Pendling till Uppsala 1993 och 2010 (alla trafikslag) från andra kommuner längs Dalabanan.

Källa: RAPS-RIS och WSP



PENGLING TILL STOCKHOLM

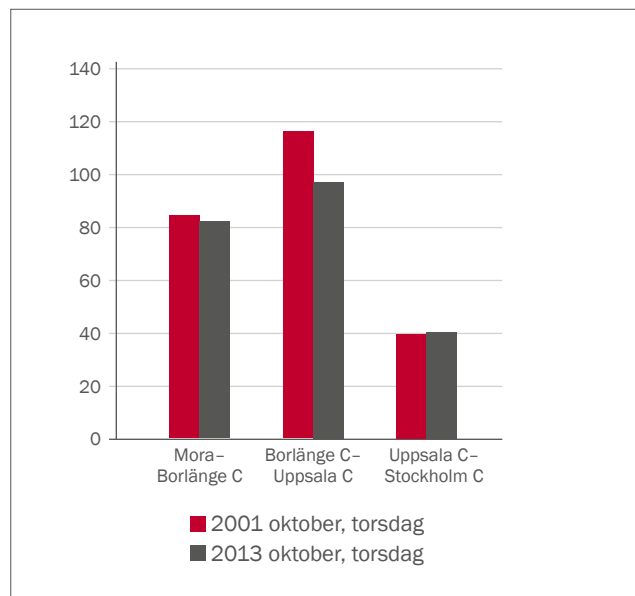
Det är få som pendlar till Stockholm från orter längs Dalabanan, med undantag för Uppsala. I samtliga andra kommuner har dock andelen pendlare till Stockholm ökat under 2010, jämfört med 1993. I Heby pendlade 2,9 procent av nattbefolkningen till Stockholm 2010, jämfört med 2,1 procent 1993.

Falun är den ort längs Dalabanan som har flest pendlare till Stockholm. Under 2010 pendlade cirka 400 personer från Falun till Stockholm. Borlänge, med näst flest pendlare, hade under samma år cirka 200 pendlare till och från Stockholm. På samma sätt som för Uppsala finns det möjligheter för Stockholm att på ett bättre och effektivare sätt matcha efterfrågan och utbud på bostads- och arbetsmarknaden om förutsättningarna för pendling förbättras. Ett exempel är utvecklingen av Arlanda flygplats, som innebär att arbetskraft kommer att behöva rekryteras inom ett stort upptagningsområde.

Figur 8: Pendling till Stockholm 1993 och 2010 (alla trafikslag) från andra orter längs Dalabanan (Uppsala är inte inkluderat).
Källa: RAPS-RIS och WSP

KORTARE ÅKTID GER FLER JOBB

En jämförelse av åktider för tåget mellan Mora och Borlänge, Borlänge och Uppsala samt Uppsala och Stockholm visar att vissa förbättringar har skett mellan 2001 och 2013, framför allt på sträckan mellan Borlänge och Uppsala. 2001 var åktiden på sträckan 115 minuter, vilket kan jämföras med att samma sträcka

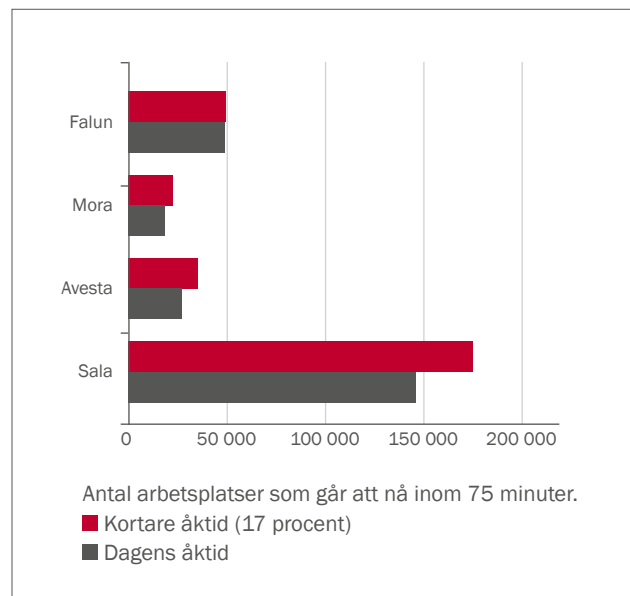


Figur 9: Åktid i minuter.

2001: IC tåg 851 med avgångstid 06:00 från Mora.
2013: IC tåg 41 med avgångstid 06:25 från Mora.

tar 95 minuter i dag. Mellan Uppsala och Stockholm tar det dock någon minut längre att resa 2013 jämfört med 2001.

En fortsatt förkortning av åktiden har stor betydelse för människors möjligheter att välja arbete inom rimligt avstånd från hemorten. Det viktigaste är att underlätta resmöjligheterna under tiderna då arbetspendlingen är mest intensiv. Om tågets hastighet



Figur 10: Antal arbetsplatser som går att nå inom 75 minuter med dagens åktid, respektive om den minskade med 17 procent (vilket motsvarar en ökning av tågets hastighet med 20 procent).

Källa: Sampers och WSP

ökar med 20 procent minskar tiden för resenären på tåget med 17 procent. Om denna förändring genomfördes längs hela Dalabanan skulle arbetsmarknaden utvidgas och möjligheterna att nå fler arbetsplatser öka väsentligt. I dag går det att nå drygt 66 000 arbetsplatser från Sala inom en timme. Om åktiden förkortades med 17 procent skulle det vara möjligt att nå närmare 100 000 arbetsplatser, det vill säga ungefär 50 procent fler.

Om åktiden förkortades med 17 procent skulle tillgängligheten till antalet arbetsplatser inom 75 minuter öka enligt följande:

- Från Sala skulle invånarna nå nästan 20 procent fler arbetsplatser (+ cirka 25 000).
- Från Avesta skulle invånarna nå 45 procent fler arbetsplatser (+ cirka 8 400).
- Från Mora skulle invånarna nå 25 procent fler arbetsplatser (+ cirka 3 400).

Grafen visar att det behövs kraftiga förkortningar av åktiderna för att arbetsmarknaden längs Dalabanan ska växa geografiskt.

! I Älvdalen, Heby, Rättvik, Avesta, Hedemora och Gagnef är andelen som arbetar i internationellt konkurrenskraftiga industriföretag mer än 90 procent större jämfört med hela landet. Viktiga företag utmed banan är till exempel Avesta Outokumpu, SSAB, Kvarnsvedens pappersbruk och Claes Ohlsson.

! Dalarna är Sveriges tredje största turistmål. Dessvärre reser 95 procent av alla turister med bil till fjälltrakterna.

DET LOKALA NÄRINGSLIVET AGERAR PÅ EN INTERNATIONELL MARKNAD

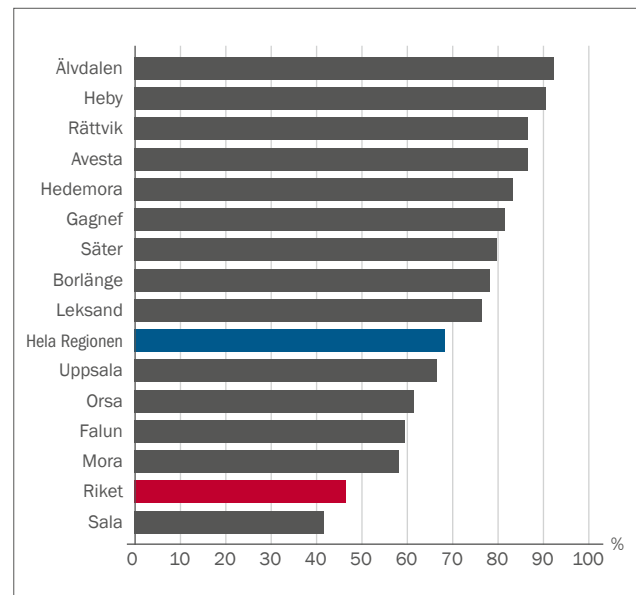
Det går att mäta hur konkurrenskraftig en bransch är genom att jämföra det som företagen i branschen gemensamt producerar, med hur mycket av produkterna som efterfrågas av hushåll, företag och offentlig sektor i det egna landet. Om kvoten är större än ett (1) är branschen internationellt konkurrenskraftig. Under 2011

arbetade cirka 47 procent av alla sysselsatta i Sverige inom sådana branscher. Motsvarande siffra för området längs Dalabanan var 69 procent. Dessutom var en större andel av befolkningen i 13 av områdets 14 kommuner sysselsatta i dylika industribranscher. Företagen längs Dalabanan svarar därmed för en stor andel av Sveriges exportinkomster. I de mindre orterna producerar och exporterar företagen framför allt trä- och skogsprodukter.

INDUSTRIN BIDRAR MER TILL BNP JÄMFÖRT MED GENOMSNITTET I SVERIGE

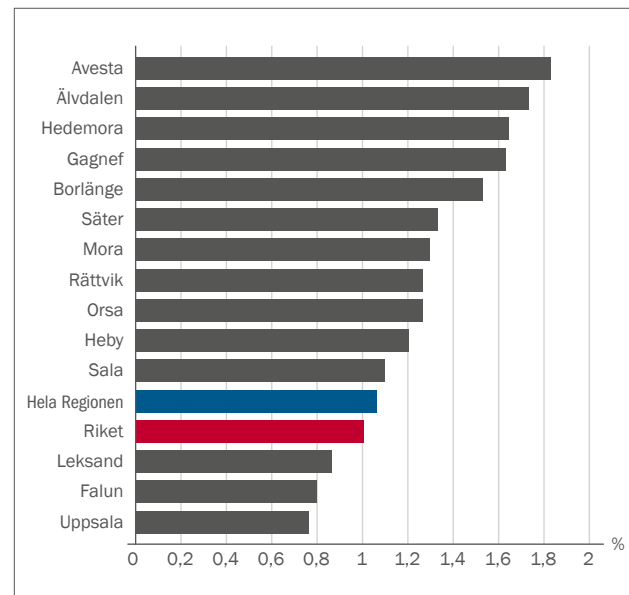
Ett annat sätt att mäta en regions bidrag till den nationella ekonomin är bruttoregionprodukten (BRP), som är summan av alla löner och vinster vid regionens arbetsplatser. Summan av alla regioners BRP är lika med rikets BNP. BRP kan också uttryckas som summan av arbetsplatsernas förädlingsvärden. Kommunerna längs Dalabanan har ett högre förädlingsvärde per sysselsatt i varuproduktion jämfört med riket. 2008 var värdet 795 000 kronor, jämfört med 752 000 kronor i Sverige som helhet.

Industrin i kommunerna längs Dalabanan bidrar därmed mer till Sveriges BNP än vad den genomsnittliga svenska industrin gör. Hela Sveriges industri står för cirka 25 procent av Sveriges BNP. I grafen till vänster är denna siffra satt som jämförelseindex 1 (röd stapel). För orterna utmed Dalabanan är motsvarande bidrag till BRP högre i elva av 14 kommuner. I Avesta kommun står industriföretag för 45 procent av BRP (index 1,8 i grafen). I Älvdalen är samma siffra 43 procent (1,77), i Hedemora och Gagnef cirka 41 procent (1,65). Därtill kommer det indirekta bidraget via tjänstesektorn eftersom industrin outsourcar en växande mängd tjänster, vars produktion och sysselsättning redovisas som tjänster.



Figur 11: Andel sysselsatta inom internationellt konkurrenskraftiga industribranscher.

Källa: RAPS-RIS och WSP



Figur 12: Industrins bidrag till BRP. I hela Sverige bidrar industrin med 25 procent till BNP, vilket är satt som jämförelseindex 1 i grafen. Källa: RAPS-RIS och WSP

! Under 2011 spenderade utländska besökare (38 procent) och svenska resenärer (62 procent) totalt 265 miljarder kronor i Sverige. Det är mer än både järn och stål-, livsmedel- eller bilindustrin tillsammans.

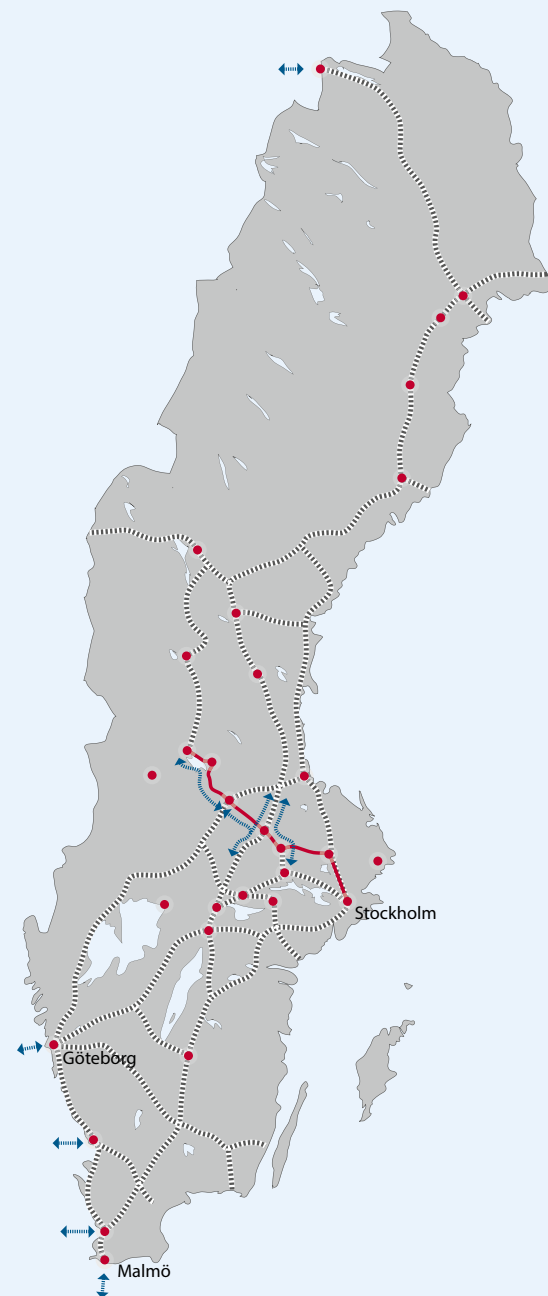
TURISTNÄRINGEN VÄXER

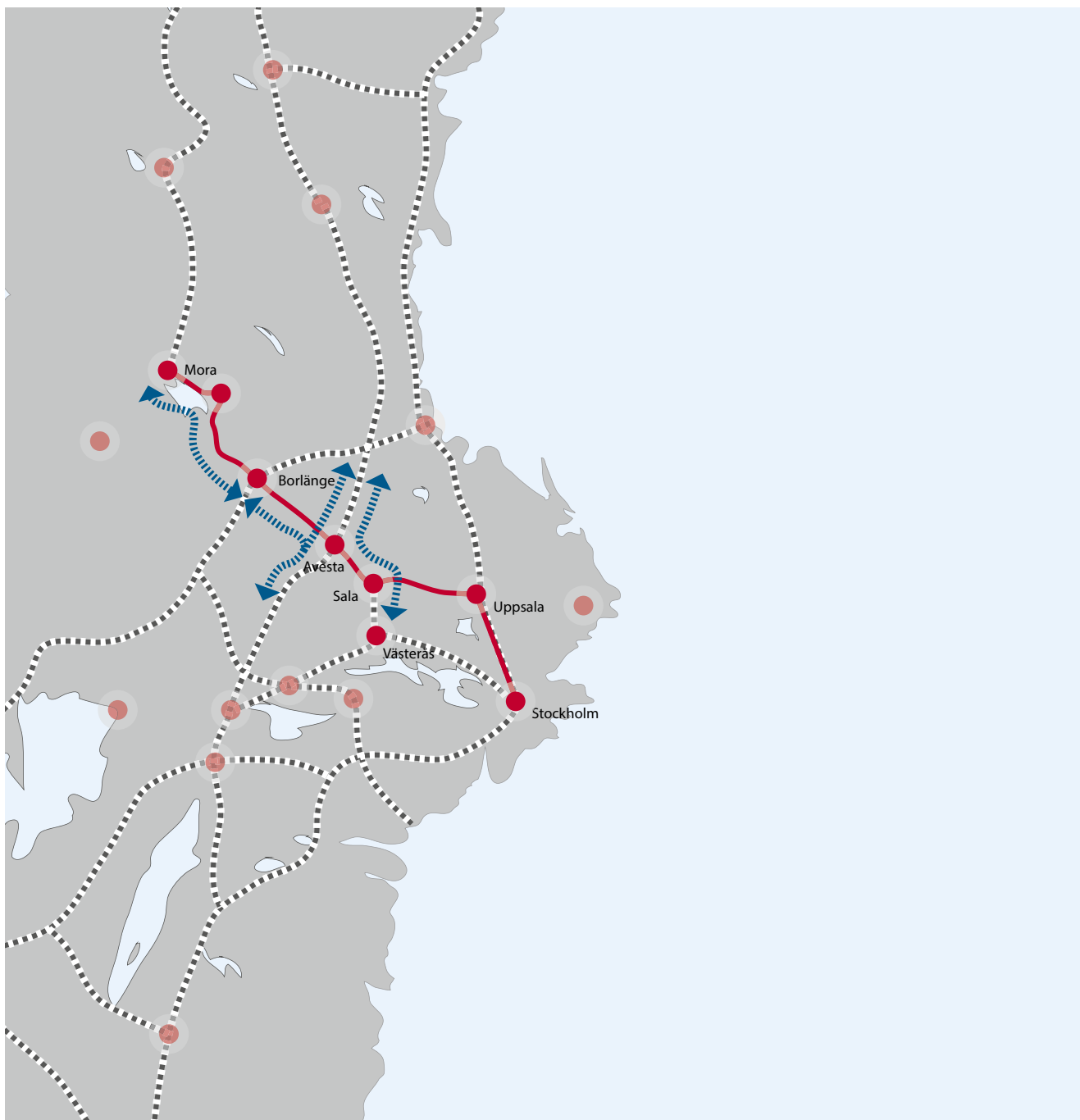
Turism och rekreation har stor betydelse för hela Sverige, eftersom de genererar inkomster till näringslivet, sysselsättning för människor och inte minst upplevelser. Sedan år 2000 har sysselsättningen inom turistnäringen ökat med 24 procent, vilket kan jämföras med en ökning på 7 procent för Sveriges totala sysselsättning. Dalarna är ett välbesökt län och endast Stockholm och Västra Götaland har fler besökare. På flera ställen runt Dalarna planeras stora investeringar för att öka antalet bäddar. Besöksnäringen i norra Dalarna är på samma sätt som industrin mycket konkurrenskraftig.

GODSET PÅ DALABANAN KOMMER FRÅN ELLER SKA TILL HELA SVERIGE

Godset som transporteras på Dalabanan kommer från företag runtom i hela Sverige. Flera godsflöden är dessutom internationella. Det syns på kartan till höger, som visar start- och målpunkter för de godståg som enligt tidtabellen år 2012 har trafikerat Dalabanan. Sträckan mellan Mora och Avesta är särskilt godsintensiv. Vissa godståg följer hela Dalabanan från Mora i väster till Uppsala/Stockholm i öster, men de flesta godståg färdas endast på delar av Dalabanan.

Figur 13: Start- och målpunkter för gods på Dalabanan.
Källa: "tidtabells-databasen för tidtabellen T12.1" och WSP





De blå pilarna på bilden visar de dominerande dragen i de godsflöden som berör Dalabanan. Längst i väster går betydande timmerflöden mellan Mora/Vansbro och Borlänge. Borlänge har främst gods som startar och kommer söderifrån. De godsflöden som kommer norrifrån passerar antingen Dalabanan vid Avesta, eller viker av och följer Dalabanan mellan Avesta och Sala för att vika av i riktning mot Västerås. Allt gods som ska till och från Inlandsbanan är beroende av Dalabanan.

Längs Dalabanan med omnejd finns gott om råvaror i form av skog, torv och kalk. När fler värmeverk öppnas, eller när tillverkningen av biobränslen utvecklas, finns det starka indikationer på att järnvägstransporterna längs både Inlandsbanan och Dalabanan kommer att öka. En annan pådrivande faktor är möjligheten att på sikt bryta kalk i Orsa, för att ersätta den kalk som inte längre bryts på Gotland.

Tågen har blivit allt längre och tyngre vilket innebär att järnvägstransporter för gods blir allt effektivare. Samtidigt medför otillräcklig tillförlitlighet att många företag ändå väljer lastbil för sina transporter, trots att det är ett dyrare alternativ med högre miljöpåverkan.

Figur 14: Huvudsakliga godsflöden längs Dalabanan.

Källa: WSP





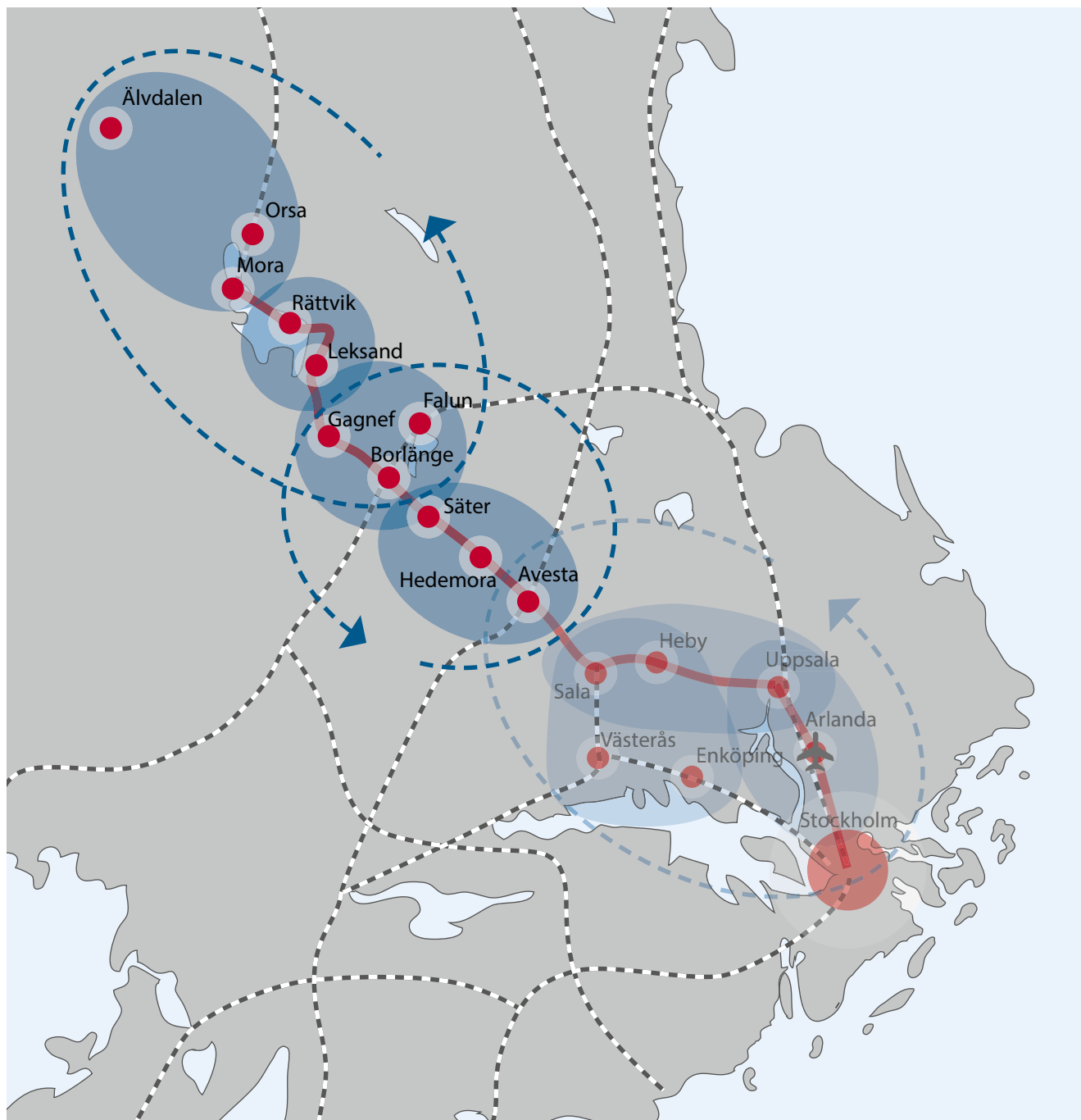
3

GODA SKÄL TILL ATT SATSA PÅ DALABANAN

Det finns många goda skäl till att satsa på järnvägen för att förflytta människor och gods på ett effektivt sätt. När det gäller Dalabanan kan tre huvudargument lyftas fram.

1. Järnvägen utvecklar arbetsmarknaden i Dalarna genom att företag får bättre möjligheter att hitta arbetskraft med rätt kompetens.
2. Järnvägen kan på flera sätt stärka tillväxten i Stockholm- och Uppsalaregionen.
3. Järnvägen är en hållbar framtidsinvestering som borde få bättre möjligheter att konkurrera med mindre hållbara transportalternativ.





JÄRNVÄGEN UTVECKLAR ARBETSMARKNADEN I DALARNA

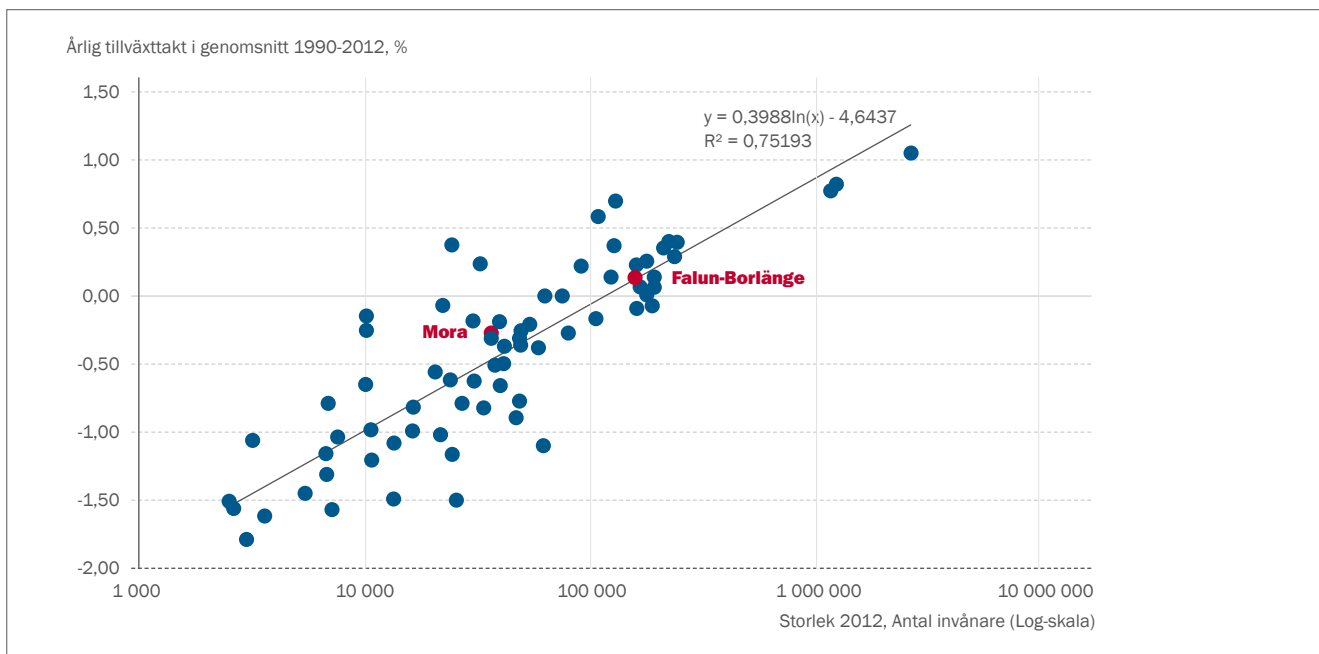
Det viktigaste för att stärka utvecklingen av arbetsmarknadsregioner längs Dalabanan och därmed skapa tillväxt, är att stärka tillgängligheten till de stora kommunerna. De måste dels kopplas ihop internt i Dalarna, dels med regioncentra i Mälardalen och Stockholm/Uppsala. Genom tätare och snabbare kommunikationer kan de lokala företagens kompetensförsörjning och behov av tillförlitliga godstransporter säkras. En sådan utveckling är bra för hela Sveriges exporttillväxt.

Resonemanget gäller i synnerhet Falun-Borlänge, som har låg tillgänglighet jämfört med andra regioner med samma funktion i andra län. Dessutom är det viktigt att göra den norra delen av Dalarna större genom att koppla samman Rättvik, Leksand, Mora, Orsa och Älvdalen. Rättvik och Leksand kan bindas samman både i söder och norr med de två nuvarande arbetsmarknadsregionerna Falun/Borlänge och Mora (där Orsa och Älvdalen ingår). Avesta kan få en viktig funktion genom att bli en länk både söderut mot Sala och Heby, som ingår i Stockholms och Uppsalas arbetsmarknad, och norrut mot Falun-Borlänge.

Figur 15: Pendlingsrörelser längs Dalabanan (streckade linjer) och viktiga arbetsmarknader (blå plattor) norr om Stockholm.

Källa: WSP

! STARKT SAMBAND MELLAN STORLEK OCH TILLVÄXT FÖR SVENSKA REGIONER
75 procent av befolkningstillväxten mellan 1990 och 2012 kan förklaras utifrån antalet invånare i en region. Ingen region med färre än 20 000 invånare har en positiv tillväxt och ingen region med fler än 170 000 invånare har en negativ tillväxt. Det kan sammanfattas med att desto större en region är, desto större är tillväxtpotentialen. Om Falun-Borlänge skulle öka sin befolkning till 200 000 invånare (från dagens 152 000) skulle tillväxttakten fördubblas.



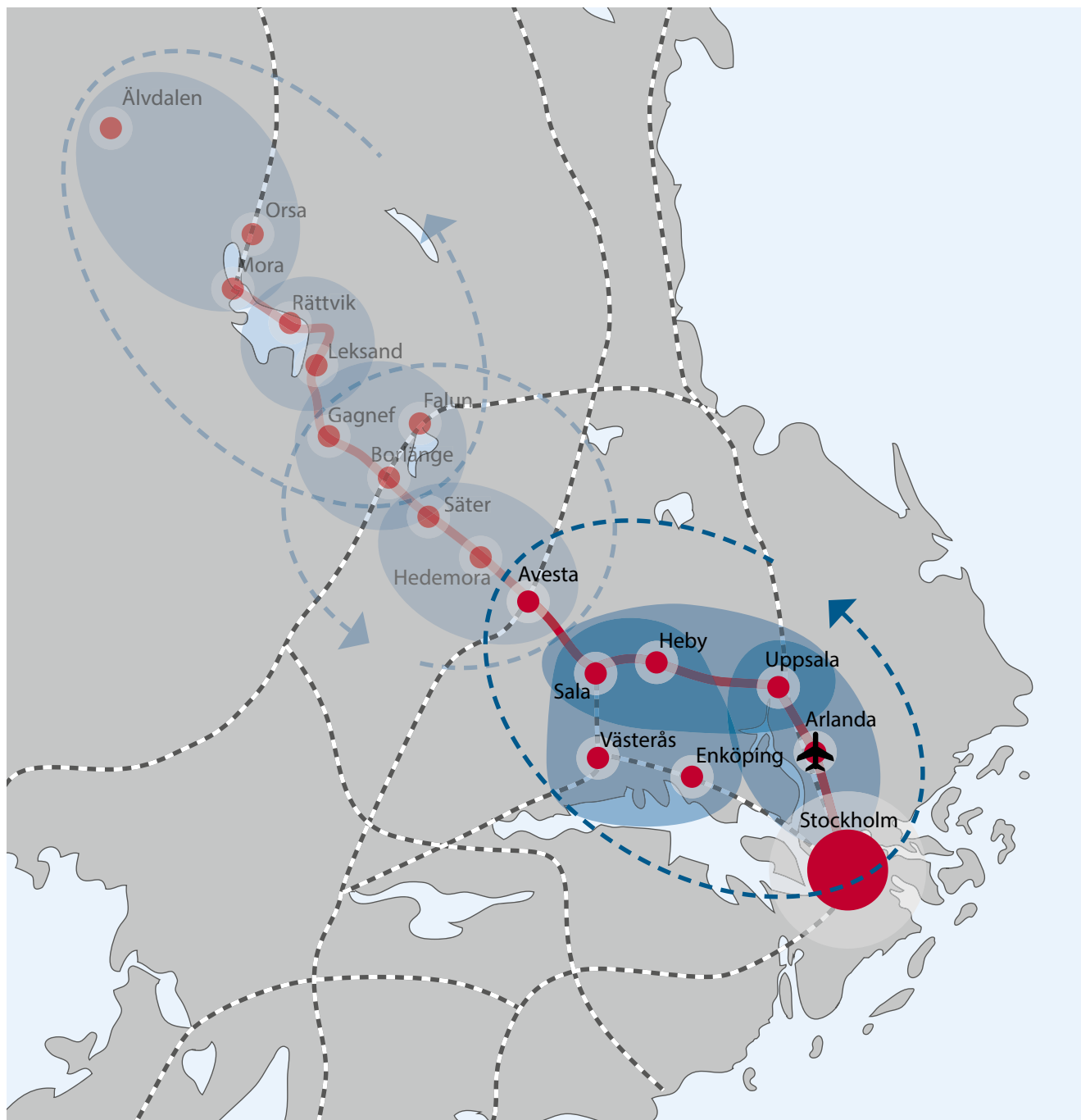
Figur 16: Sambandet mellan storlek och tillväxt för svenska regioner.

Källa: SCB, WSP

Det är delvis outsourcing av tjänster som har möjliggjort den snabba produktivitetstillväxten hos de internationellt konkurrenskraftiga företagen i området längs Dalabanan. För att outsourcing fortsatt ska ge produktivetsförbättringar krävs att persontransporter fungerar optimalt. I dag har den privata tjänstesektorn i Dalarna en låg specialiseringsgrad*. Anledningen är att området historiskt sett haft svårt att attrahera både människor och företag, jämfört med andra delar av Sverige. Regionens konkurrenskraft för privata tjänsteföretag kan öka genom att förbättra trafiken på Dalabanan.

*Specialiseringsgrad är ett mått som används för att mäta regioners konkurrenskraft. Kvoten anger andelen sysselsatta i en viss bransch, i en viss kommun dividerat med andelen sysselsatta i samma bransch i hela landet.





JÄRNVÄGEN STÄRKER TILLVÄXTEN I STOCKHOLM-UPPSALAREGIONEN

Förbättrade möjligheter till pendling längs Dalabanan skulle också underlätta för den snabba tillväxten i Stockholm och Uppsala. I Stockholm finns världsledande forskning, design, företagande och kultur. Uppsala ingår numera i Stockholms arbetsmarknad och är i sig en av Sveriges fyra storstadsregioner med 200 000 invånare. Inom samma marknad finns även Arlanda, som är en stor arbetsgivare och ett internationellt nav.

Stockholm växer snabbt, vilket skapar problem. Bostadsmarknaden fungerar allt sämre, trycket på transportinfrastrukturen har aldrig varit större och efterfrågan på barnomsorg och andra tjänster sätter press på välfärdssystemet. Det i sin tur leder till att det i närtid och framtid finns ett stort rekryteringsbehov inom vård och omsorg.

Stockholm och Uppsala behöver regionerna runtomkring sig för att fortsätta vara tillväxtmotorer i Sverige, både i dag och i framtiden. Den problematiska bostadsmarknaden i Stockholmsområdet bidrar till att det är angeläget att pendling med tåg underlättas till och från orterna längs Dalabanan, för att regionen ska kunna växa åt alla håll.

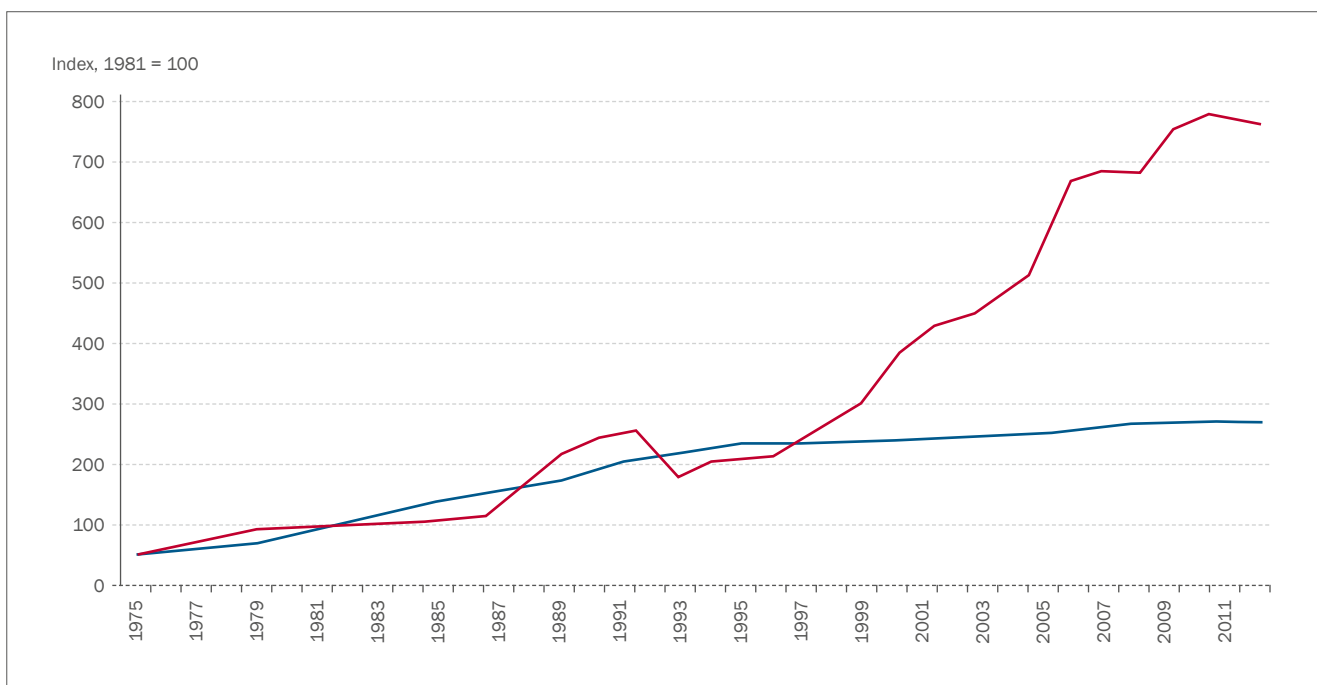
Figur 17: Pendlingsrörelser längs södra delen av Dalabanan.

Källa: WSP



STOCKHOLM TOPP FEM

Stockholm är en av de fem snabbast växande städerna i Europa. Tillsammans med Uppsala och Arlanda bildar Stockholm Sveriges största arbetsmarknadsregion.



Figur 18: Fastighetsprisindex för småhus i Stockholmsregionen 1975-2012 i jämförelse med KPI.

Källa SCB, WSP

Med bättre pendlingsmöjligheter, det vill säga högre komfort, bättre turtäthet och kortare åktid, kan företag och organisationer enklare hitta kompetent arbetskraft inom ett större geografiskt område. Specialister, till exempel konsulter och läkare, baserade i Stockholm kan få en större marknad att arbeta inom. Samtidigt kan anställda inom välfärden i Stockholmsområdet hitta bostäder till rimliga priser och på rimligt avstånd till sitt arbete.

Den allmänna löneutvecklingen för offentligt anställda motsvarar ungefär KPIs utveckling, det vill säga en mycket blygsam ökning. Däremot har småhuspriserna i Stockholmsregionen fördubblats sedan år 2000. Det kan jämföras med att före krisen i början av 1990-talet utvecklades småhuspriserna i samma takt som den allmänna prisutvecklingen.

Regionförstoringen i Mälardalen har varit påtaglig under den senaste tjugoårsperioden och arbetspendling, som definieras som pendling över minst en kommungräns, har ökat stadigt. De lokala arbetsmarknaderna i Mälardalen växte i storlek och minskade i antal, från elva till sju, under perioden 1993 till 2010. Regionförstoringen har möjliggjorts genom såväl förändrat arbetsmarknadsbeteende som genom en rad infrastrukturförbättringar.

Svealandsbanan (från Södertälje, längs södra sidan av Mälaren, till Valskog väster om Mälaren) är ett exempel på att förbättringar i järnvägsinfrastrukturen har resulterat i ökade möjligheter för människor att arbeta och bo på olika orter. Svealandsbanan öppnades för trafik under 1997 och har möjliggjort en kraftigt ökad pendling, inte minst till och från Eskilstuna. Från 1996 till

2000 ökade pendlingen med tåg från Eskilstuna till Stockholm med 125 procent och pendlingen i motsatt riktning ökade med 80 procent. Andelen pendling med bil minskade samtidigt signifikant. Dalabanan kan ha motsvarande betydelse för att knyta samman Heby och Sala med Uppsala och norra Stockholmsregionen och därmed bidra till att minska bilpendlingen.

Det går naturligtvis att ifrågasätta det rimliga i långa pendlingssträckor till och från arbetet. Samtidigt är pendling ett effektivt sätt att tillgodose alltmer specialiserade behov på arbetsmarknaden. Dessutom är pendling starkt kopplad till utvecklingen av välutbildad arbetskraft. Enligt en studie om Mälardalen ökade till exempel andelen pendlare i nästan samma takt som andelen högutbildade mellan 1993 och 2010. Dåliga pendlingsmöjligheter riskerar därmed att förhindra tillväxt och utveckling.

JÄRNVÄGEN ÄR EN HÅLLBAR INVESTERING

Tillväxten i storstadsregioner som Stockholm och Uppsala samt i produktionsregioner som Dalarna är beroende av fungerande arbetsmarknader. Samtidigt är tillgång till kvalificerad arbetskraft inte enbart viktigt för att hålla igång industrin och andra traditionellt sett konkurrensutsatta verksamheter. Kvalificerad arbetskraft behövs även för att skapa ett socialt hållbart samhälle där medborgarna kan få den service de behöver och kräver. Det handlar om vård, omsorg och skola, men också om handel, kultur och rekreation.

För området utmed Dalabanan är detta en viktig utmaning eftersom demografin ser ganska problematisk ut. Fram till 2030 bedöms andelen som inte är i arbetsför ålder öka i samtliga berörda kommuner. I åtta av de 14 kommunerna längs Dalabanan förutspås en majoritet av befolkningen vara utanför arbetsför ålder år 2030. Förbättrade pendlingsmöjligheter på järnväg bidrar till att lösa dessa utmaningar, inte minst genom att det ökar kommunernas attraktionskraft, vilket i sin tur kan leda till nyinflyttning. Ju närmare områdena kommer varandra, desto enklare blir det att hjälpas åt med kommunala kostnader som kommer att uppstå i framtiden.

I sammanhanget är det också viktigt att tågtrafiken erbjuder resmöjligheter åt människor som av olika skäl inte använder bil. Barn, äldre, studerande och personer på väg in i arbetslivet, inte minst unga och utlandsfödda, får på detta sätt resmöjligheter.

Många reser redan i dag kollektivt till sina semester mål eller för att i andra sammanhang komma närmare naturen. Med en sådan utveckling finns det potential för ytterligare utnyttjande av kollektivtrafiken och järnvägen. Det finns flertalet trender som talar för minskad andel bilburna turister:

- Stigande bränslepriser.
- Ungdomar i större städer tar körkort allt senare och ännu fler väljer att inte köpa bil.
- Klimatfrågans ökande betydelse, som förutom förväntade ekonomiska styrmedel, kan tänkas leda till att den egna bilen väljs bort.

- Uttalade ambitioner om att kollektivtrafikresorna ska öka. Anläggningarna, trafikoperatörerna och Region Dalarna har sådana ambitioner.

Det finns också en tendens att fler människor från andra (ofta tätbefolkade) regioner i Europa söker sig till ett liv närmare naturen, vilket kan erbjudas i olika delar av Sverige. Detta ger möjligheter till ny utveckling av näringsliv och stärker naturligtvis också skälen för satsningar på en hållbar och fungerande infrastruktur. Samtidigt får resan med tåg från Arlanda till turistmålet i Dalarna inte ta alltför lång tid.

MER LÄSNING OM REGIONAL UTVECKLING OCH INFRASTRUKTURENS BETYDELSE

- Infrastrukturskulden, *Svenskt Näringsliv (2013)*
- Så förändras Dalarnas näringsliv, *Länsstyrelsen i Dalarna (2013)*
- Näringslivets transporter, *Transportgruppen/KTH (2013)*
- Tätare Skåne, *Region Skåne (2013)*
- Är järnvägen på rätt spår? *Fem sanningar om Järnvägen, WSP (2013)*
- Triumph of the City, *MacMillan (2011)*
- Pendlare utan gränser, *SKL och Arena för tillväxt (2008)*
- Rörlighet, pendling och regionförstoring för bättre kompetensförsörjning, sysselsättning och hållbar tillväxt, *Vinnova (2010)*
- Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälarenregionen, *Länsstyrelserna i Stockholm Mälarenregionen (2003)*
- Government's role for Transport Infrastructure, *Björn Hasselgren, KTH (2013)*
- Planning and Sustainable Urban Development in Sweden, *PLAN – Föreningen för samhällsplanering, (2013)*
- Försörjningskvoten i olika delar av Sverige – scenarier till år 2050, *Stadsrådsberedningen (2012)*
- RUFSS 2010 – Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen, *TMR – Tillväxt, Miljö och Regionplanering (2010)*
- Fjällpaketet Dalarna, Resandet till och från anläggningarna i Sälen och Idre, *Region Dalarna, 2013*
- Dalabanen – Ideer för utveckling av stationsorter, *Dalabanans Intressenter, 2011*
- Turisttrafik på Dalabanen, *Dalabanans Intressenter, 2009*





En investering för framtiden

