

DALABANAN

IDÉER FÖR UTVECKLING AV STATIONSORTER





DALABANAN

IDÉER FÖR UTVECKLING AV STATIONSORTER

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonder



DALABANANS
INTRESSENER
www.dalabanan.com

REGION
dalarna

REGIONFÖRBUNDET
Uppsala län



Länsstyrelsen
Västmanlands län

PROJEKTLEDARE

Hans-Gunnar Jonsson

STYRGRUPP

Region Falun/Borlänge, Erik Bransell

Mora kommun, Gunnar Israelsson

Sala kommun, Anders Johansson

Region Uppsala, Ola Karlström

ARBETSGRUPP

Elin Henriksson, White arkitekter

Kerstin Lagnefeldt, White arkitekter

Margaretha Nilsson, White arkitekter

Ivar Suneson, White arkitekter

Johan Klaesson, Internationella Handelshögskolan i Jönköping

Lars Pettersson, Internationella Handelshögskolan i Jönköping

REFERENSGRUPP

Avesta kommun

Borlänge kommun

Falu kommun

Gagnefs kommun

Heby kommun

Hedemora kommun

Leksands kommun

Mora kommun

Orsa kommun

Rättviks kommun

Sala kommun

Säters kommun

Uppsala kommun

Älvdalens kommun

Länsstyrelsen i Västmanland

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Uppsala län

Region Falun/Borlänge

Regionförbundet Uppsala län

Falun Borlänge-regionen

Region Dalarna

white

INNEHÅLL

INLEDNING	5
SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	7
BAKGRUND	9
Effektiv markanvändning stationsnära	9
Stationsnärhetsprincipen	9
Resor till jobb, kultur och natur	10
Vilka effekter kan planerade investeringar i Dalabanan ge?	10
Regioner utmed Dalabanan	11
Arbetsmarknadsregioner	12
Ekonomisk integration och arbetstillfällen utmed Dalabanan	12
Investeringar i Dalabanan – kan ge fler arbetstillfällen	12
Investeringar i Dalabanan – kan ge befolkningstillväxt	13
Investeringar i Dalabanan – kan ge ökad handel	14
IDÉERNA	19
Kartläggning av stationsorterna	19
Typologi och täthet	21
Mora	22
Rättvik	26
Leksand	30
Djurås	34
Falun	38
Borlänge	42
Säter	46
Hedemora	50
Avesta	54
Avesta - Krylbo	58
Sala	62
Heby	66
Vänge	70
Uppsala	74
APPENDIX	77



INLEDNING

Resandet med kollektivtrafik har under senare år visat på en klart positiv utveckling. Detta gäller även för Dalabanan. Man reser mer och man reser längre.

I takt med att samhället förändras, ändras även resandet. Man pendlar i dag längre sträckor till arbete och studier och man väljer allt oftare att använda restiden som arbetstid. Veckopendlingen ökar samtidigt som fler väljer tåget för fritidsresor. Närheten till en väl fungerande knutpunkt för kollektivtrafik blir därför allt mer värdefull. Forskning visar tydligt på att stora regioner med bra kommunikationer uppvisar en positiv utveckling för befolkning och tillväxt.

Längs Dalabanan finns ett antal järnvägsstationer, resecentra, som när järnvägen växte fram oftast var ett centrum kring vilka samhällen växte upp. Under bilismens utveckling har järnvägsstationerna i många fall fått en mindre central roll och viktiga samhällsfunktioner har utvecklats på andra håll än med järnvägens stationer som utgångspunkt. Samtidigt har det medfört att det runt våra resecentra finns stora utvecklingsbara resurser i form av mark mm som rätt utnyttjat kan skapa nya förutsättningar för boende och verksamheter i nära anslutning till väl fungerande kollektivtrafik.

I rapporten, "Dalabanans resecentra, Analyser och idéer för utveckling av stationsområden", White 2008, utvärderades Dalabanans befintliga resecentra och idéer och förslag till utveckling presenterades. Rapporten har blivit en viktig inspirationskälla för kommunerna och har lett till att en översyn och upprustning av resecentra längs Dalabanan nu pågår i de flesta kommuner. Förslag på öppnandet av nya hållplatser har även väckts.

I föreliggande rapport "Dalabanan- idéer för utveckling av orter längs järnvägen" görs en genomgång av möjlig utveckling i omgivningen runt våra Resecentra och hur den kan påverka Dalabanans utveckling och den regionförstoring som pågår längs banan. Arbetet med rapporten har bedrivits i samverkan med kommuner och regioner längs Dalabanan. I två workshops har frågor stötts och blötts.

Rapporten presenterar en rad kreativa utvecklingsmöjligheter för bebyggelse och verksamheter i anslutning till Dalabanans resecentra. Förslagen är rapportförfattarnas, White arkitekters, idéer på en framtida utveckling av områdena i anslutning till resecentra. Vår förhoppning är att även denna rapport ska bli en inspirationskälla för kommuner och andra i utvecklingen av Dalabanan och dess omgivningar.

Borlänge, 11 februari 2011

Anders Ahlgren
Ordförande Dalabanans Intressenter

Hans-Gunnar Jonsson
Projektledare Dalabanans Intressenter



SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

1

STATIONEN ÄR EN UNIK TILLGÅNG - SATSA PÅ DEN!

Att ha tillgång till en tågstation som är i drift är en unik tillgång värd att vårda ömt. En station är en framtidsförsäkring och en länk till omvärlden. Den skapar möjligheter för en hållbar livsstil med god tillgänglighet till arbetstillfällen och upplevelser.

Det finns mycket man kan göra genom samhällsplanering, för att det ska vara smidigt och attraktivt att pendla. Om det ska byggas nya bostäder, mer handel och nya verksamheter är det bra om dessa kan inordnas i en tät och blandad struktur i så nära anslutning till stationen som möjligt. På så vis skapas bättre förutsättningar för pendling för de som flyttar in. Det blir möjligt för fler att handla på väg från jobbet och verksamheter får ett större upptagningsområde – mer potentiell arbetskraft.

2

STÄRK KÄRNORNA!

Starka regionala kärnor kan gynna hela Dalabaneområdet.

Städerna Falun och Borlänge är Dalaregionens urbana nav med ett influensområde som sträcker sig upp mot Siljansbygden och ned mot Avesta. För att stärka den ekonomiska integrationen, där transportinfrastrukturen spelar en stor roll, är det viktigt med en stark kärna. Kopplingen mellan städerna Falun och Borlänge behöver förstärkas så att de komplementariteter städerna erbjuder kan utnyttjas. En gen och snabb tågförbindelse mellan orterna är därför en viktig satsning för hela Dalaregionen.

Den södra delen av Dalabaneområdet, från Sala räknat, har en större koppling till Mälardalsregionen (Uppsala-Västerås-Stockholm). De satsningar som Uppsala gör i anslutning till det nya resecentrumet innebär ökade möjligheter för orterna norrut längs med järnvägen.

3

SIKTA UNDER TIMMEN!

Pendlingsbenägenheten minskar drastiskt om restiden, dörr till dörr, är över en timme. Då det gäller dagspendling spelar det inte lika stor roll om man lyckas pressa tiden från 1h 30min till 1h 25 min som det gör om man pressar tiden från 45-40 minuter. Det talar för att det är viktigt att göra det möjligt att bo, jobba och studera nära stationen.

4

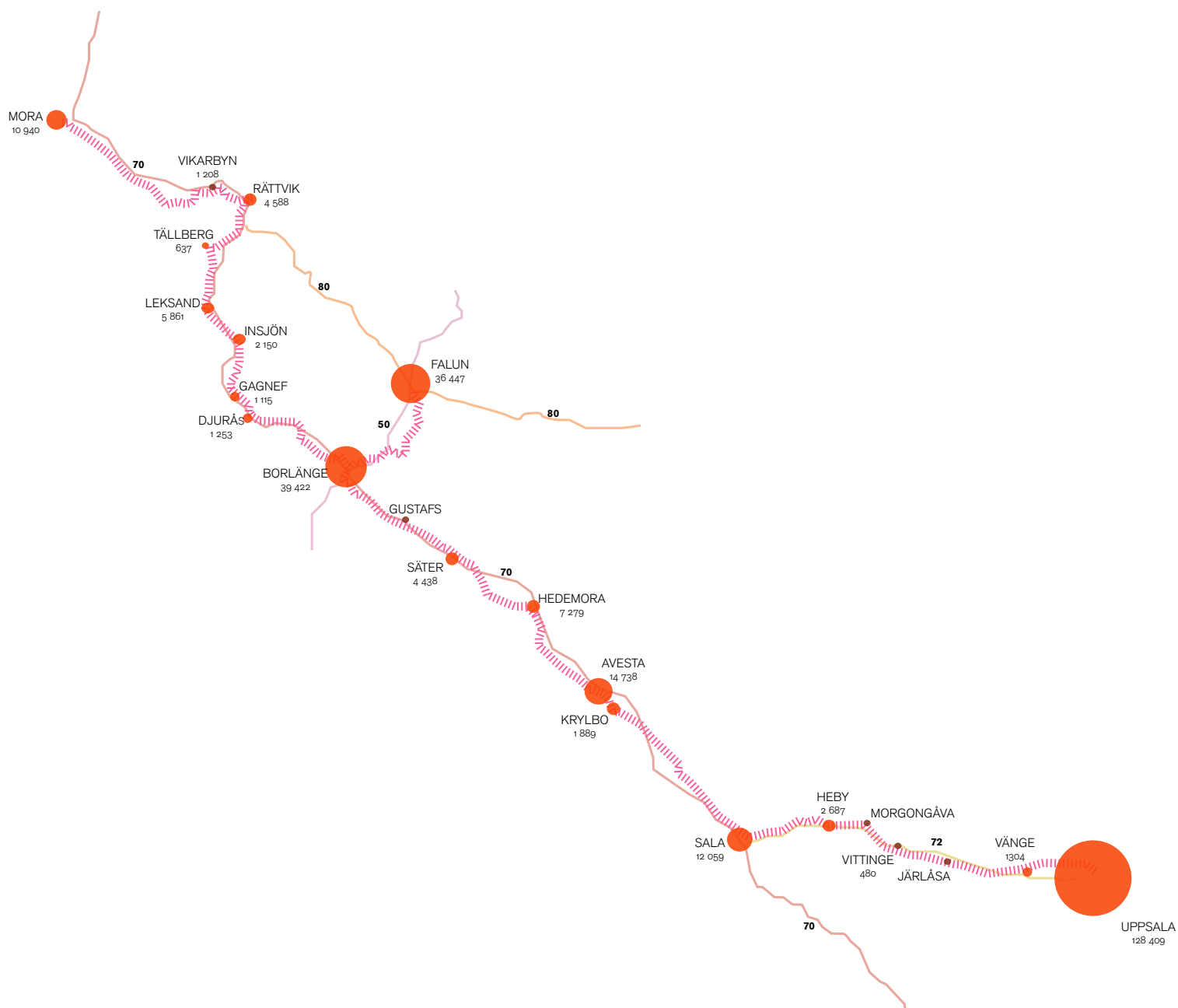
TÅGTURISM = GRÖN TURISM!

Dalarna är Sveriges tredje största turismslän, bara storstadregionerna är större. Endast en försvinnande liten del av turisterna reser med tåg. Det finns mycket att göra för att erbjuda tåget som ett modernt och effektivt sätt att resa. Det kan både handla om samhällsplanering och om organisationen hos turismentreprenörer. Nu när Dalarna pekats ut av regeringen som pilotlän för grön utveckling, med extra resurser 2010-2013 finns all anledning att arbeta för detta.

5

UTBILDNING ÄR FRAMTIDEN

Utbildning och kompetensförsörjningsfrågor kan antas spela en viktig roll för Dalabaneområdets långsiktiga utveckling. Det handlar om olika frågor såsom (1) ungdomars benägenhet att söka sig till högre utbildning, (2) Högskolan i Dalarnas lokalisering i framförallt Falun och Borlänge som sannolikt skulle kunna vinna mycket på att tidsavstånden mellan dessa städer förkortades, (3) kompetensförsörjning för det regionala näringslivet. Givetvis är även tillgängligheten till de utbildningsmöjligheter som finns i Uppsala betydelsefulla, särskilt för de södra delarna av Dalabaneområdet.

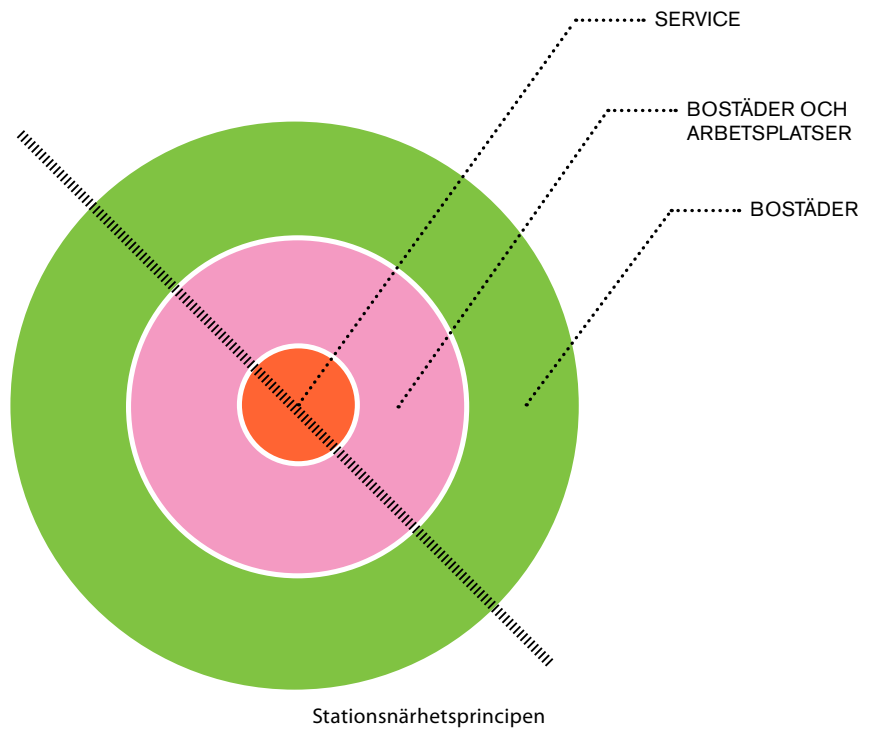


Orter och invånare längs Dalabanan

Dalabanan går som en pulsåder från Mora till Uppsala. Varje dag färdas människor och gods längs sträckan på 263 km. Dalabanan är en förutsättning för en växande arbetsmarknad, ökad turism och ett näringsliv i fortsatt tillväxt. Av de 50 000 personer som rör sig längs Dalabanan varje dag är det bara en av tio som väljer tåget. Om det istället skulle vara två av tio som valde tåget skulle utsläppen av koldioxid minska med i runda tal 75 ton/dygn. På ett år skulle minskningen bli över 27 000 ton.

källa: www.dalabanan.com

DALABANAN



BAKGRUND

Det finns stora utmaningar för planeringen längs med Dalabanan. Dalarna har av regeringen pekats ut som pilotlän för grön utveckling. Vilket gör det än mer angeläget att gemensamt verka för en kraftig minskning av koldioxidutsläppen, genom att fler människor får möjlighet att välja tåget framför bilen för sina dagliga resor. Vi vill samtidigt medverka till en positiv utveckling i stationssamhällena längs med järnvägen.

EFFEKTIV MARKANVÄNDNING STATIONSNÄRA

Det är viktigt att hushålla med de resurser som finns. Att nyttja redan gjorda och kommande investeringar i infrastrukturen fullt ut samt att värna värdefull åkermark, natur och områden av riksintresse.

För att kunna överföra transporter från bil till tåg är en effektiv markanvändning i stationsnära områden absolut nödvändig. Det är också en nödvändighet om vi ska kunna förverkliga regionförstoring med kollektiva färdmedel. Givetvis har även andra faktorer stor betydelse för valet av transportmedel, men fokus i projektet har legat på det vi direkt kan påverka genom fysisk planering. Det vill säga framförallt markanvändningen.

Effektiv markanvändning innebär enligt oss att aktiviteter koncentreras inom gångavstånd till stationen, samtidigt som tillgängligheten till stationen som en lokal målpunkt förbättras och stationen och det stationsnära området integreras med omgivande stadsdelar.

Det finns ett antal stationer som ligger i (och i vissa fall i utkant av) mycket små samhällen som, trots sin närhet till

kollektivtrafik inte har så stora möjligheter att växa. I dessa orter kan det ändå vara så att en yteffektiv utbyggnad nära stationen är bättre ur ett hållbarhetsperspektiv än ytkrävande och bilalstrande utbyggnad på andra håll.

Vi har hämtat definitionen på ett stationsnära läge från en dansk studie: *Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter*. I denna visas att om bostad och arbetsplats ligger inom en zon av 600 meter från en järnvägsstation är chansen att man ställer bilen och istället åker kollektivt som störst. Allra viktigast för en positiv effekt på resandet med kollektivtrafik är att arbets- och besöksintensiva verksamheter lokaliseras inom 600 meters avstånd från en station.

En generell tumregel kan vara att det är dubbelt så många som nyttjar kollektivtransporter till en stationsnära arbetsplats eller en bostad inom 600 respektive 1000 meter till en station. De absoluta nivåerna varierar dock mellan olika platser då val av färdmedel även påverkas av socioekonomiska faktorer, tillgång till parkeringsplatser, de kollektiva färdmedlens relativa effektivitet, typ av arbetsplats m.m. Erfarenheter från Danmark visar att bilanvändningen kan minska med upp till 10 km/dygn per anställd om arbetsplatsen ligger i ett stationsnära läge.

STATIONSNÄRHETSPRINCIPEN

Att lokalisera bebyggelsen kring stationen så att förutsättningarna att åka tåg blir de bästa möjliga brukar kallas stationsnärhetsprincipen.

Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen. Detta förstärker knutpunktens roll och gör också att man kan utnyttja denna service på väg till och från stationen.



Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från stationen. Det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel.

Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång eller cykelavstånd (max cirka 1–2 km) från stationen. Bebyggelsen ska vara tätast närmast stationen.

Dessa lokaliseringsstrategier innebär att man låter bebyggelsen och knutpunkten ömsesidigt dra nytta av varandra. Den fysiska lokaliseringen av arbetsplatser och bostäder behöver naturligtvis inte följa en strikt radiell princip, och gränserna mellan arbetsplats- och bostadsbebyggelse bör inte heller vara knivskarpa.

Stationsnärhetsprincipen bör kombineras med en funktionsblandad stad. Närmast stationen bör tyngdpunkten ligga på service, därutöver på personalintensiva arbetsplatser och ytterst på bostäder. Det kan finnas flera skäl att lokalisera bostäder till det stationsnära området. En inblandning av bostäder i anslutning till stationen bidrar till liv och aktivitet under en större del av dygnet. Ligger bostäderna alldeles intill stationen kan det bidra till att öka känslan av trygghet vid själva stationen.

Ett annat skäl är att en blandning av bostäder och arbetsplatser i det stationsnära området bidrar till en spridning av resor i tid och ett effektivare nyttjande av trafiksystemet. I Köpenhamn har man sedan länge arbetat med stationsnärhetsprincipen. Grunden lades redan 1947 i fingerplanen, som innebar stadsutveckling i radiella stråk kring stationer längs järnvägsnätet. Detta har lett till att en flerkärnig struktur har utvecklats och att biltrafiken genom centrum är mindre än i de flesta andra större städer.

Stationsnärhetsprincipen tillämpas också på många andra

håll i Europa. Samma principer används med framgång i såväl storstäder som i mindre orter.

RESOR TILL JOBB, KULTUR OCH NATUR

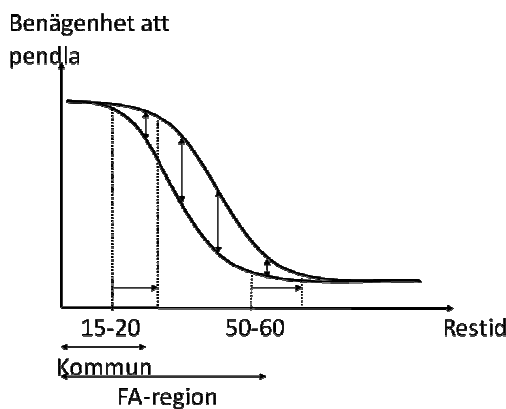
Ett välplanerat stationsnära läge ger invånarna större möjligheter att på ett miljövänligt sätt pendla inom ett större arbetsmarknadsområde och därmed nå fler arbetsplatser. En större arbetsmarknad leder till att fler kan hitta arbete som motsvarar deras kompetens. De åtgärder som minskar restiden mellan bostad och arbete i intervallet 20-40 minuter (från dörr till dörr) får enligt Tillväxtverket störst effekt på resandet. Även åtgärder ner till 60 minuter får viss effekt på resandet. Samordningen mellan transportplanering och övrig samhällsplanering är mycket viktig.

Genom att bygga bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen kan restider kortas och fler kan ta del av en större arbetsmarknad. Det finns en utmaning i att skapa hållbar regionförstoring med hänsyn tagen till ekologisk och social hållbarhet. Ökat bostadsbyggande i stationsnära läge kan vara en del i att lösa denna utmaning.

Små orter har svårt att konkurrera med större i fråga om kulturutbud och det omvända gäller för naturutbudet. Ett stationsnära boende skapar förutsättningar ett utvidgat kultur- och naturutbud.

VILKA EFFEKTER KAN PLANERADE INVESTERINGAR I DALABANAN GE?

Det finns en stark önskan i kommuner och orter längs med Dalabanan att investeringar görs för att förbättra järnvägens standard, minska restider och öka turtätheten. Vi har analyserat effekterna av tänkta förbättringar för utvecklingen i orterna längs med järnvägen. Resultatet visas som antal boende och arbetstillfällen, och i ytor för nya bostäder,



Figur 1: Benägenhet att pendla och regionförstoring

verksamheter och handel. Resultaten ska inte ses som ett facit för hur mycket som kan planeras och byggas. Snarare kan man se det som en av pusselbitarna som påverkar utvecklingen. Andra investeringar samt fysiska och sociala förutsättningar påverkar också orters utvecklingspotential.

En viktig utgångspunkt för analysen i detta arbete är i vilken utsträckning som Dalaregionen och kommunerna/städerna längs med Dalabanans sträckning kan ses som en funktionell region.

Med funktionell region menar vi ett geografiskt område som har:

- en gemensam arbetsmarknad
- en gemensam bostadsmarknad
- en gemensam marknad för handel
- gemensamma mötesplatser

Med andra ord är en funktionell region ett geografiskt område som i flera perspektiv är ekonomiskt och socialt integrerad. Graden av integration visar sig i olika former av ömsesidiga utbyten mellan regionens olika delar. Det handlar exempelvis om pendlingsströmmar som går mellan kommuner som speglar hur människor reser mellan bostäder och arbetsplatser. Det handlar också om att det finns handelsströmmar inom detaljhandeln som går mellan kommuner och platser.

Benägenhet för att pendla mellan arbetsplatser och bostäder i Sverige följer en icke-linjär fördelning beroende på restiden. Då restiderna enbart är några minuter påverkas inte viljan att pendla i någon större omfattning av en restidsförkortning. Detsamma gäller när tidsavstånden är långa.

Studier visar att pendlingsbenägenheten är särskilt känslig för restidsförbättringar inom intervallet där restiderna mellan



Figur 2: Geografisk avgränsning vid beräkning av dynamiska tillväxteffekter.

arbetsplatser och bostäder är mellan 15-20 minuter och mellan 50-60 minuter. I figuren visas hur pendlingsbenägenheten (kurvan) förskjuts utåt när restider förkortas med hjälp av investeringar i transportinfrastruktur.

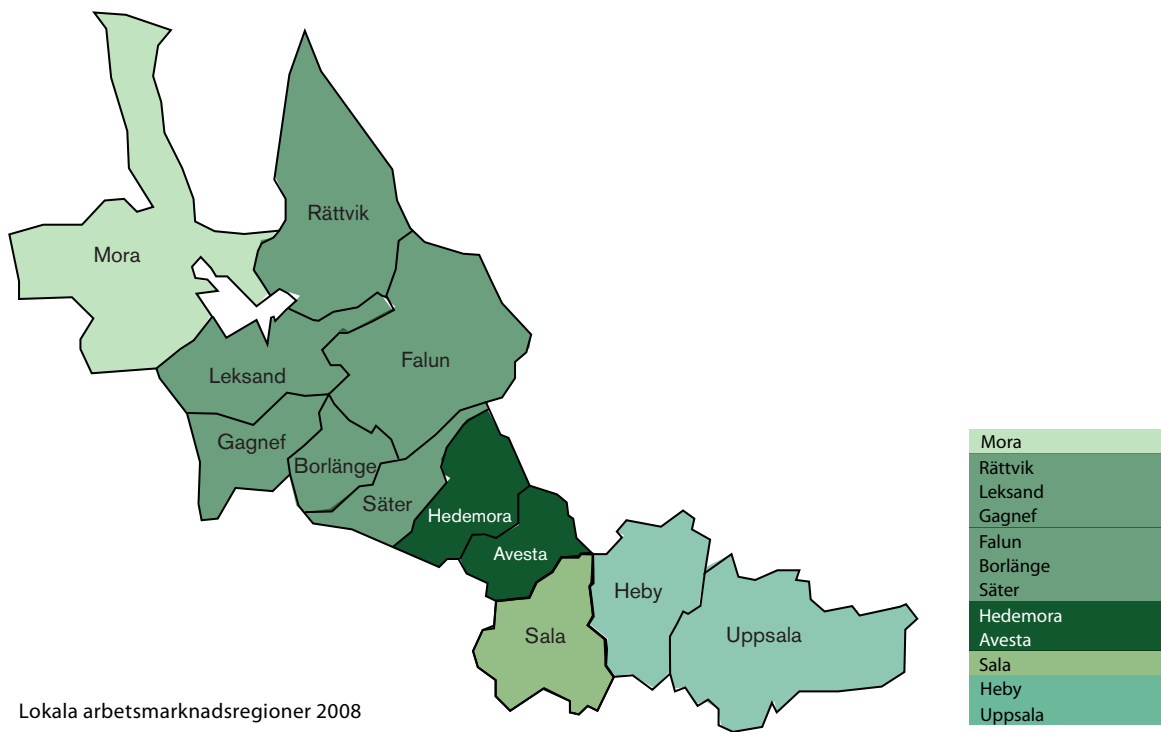
Avstånd från stationen till arbetsplatser och bostäder är också viktigt att beakta. Rimligt gångavstånd till arbetsplatser brukar vara maximalt ca 600 m i en stadsmiljö. Från sitt hem till stationen är man beredd att röra sig längre, upp till ca 1 km. När avstånden är längre krävs normalt kollektivtrafiklösningar, cykel eller bil och tidskänsligheten växer då också på ett motsvarande sätt som i figur 1.

REGIONER UTMED DALABANAN

Utmed Dalabanan finns det i dag åtminstone fyra funktionella regioner. Mora utgör centralort i norr. I den centrala regionen i Dalarna bildar två städer tillsammans en kärna, Borlänge och Falun som också utgör kärnan i Dalaregionen. Det är ovanligt att en regional kärna består av två städer som dessutom är av ungefär samma storlek och ligger mycket nära varandra.

En viktig förutsättning för Dalaregionens framtida utveckling är att Falun och Borlänge kan integreras så mycket som möjligt eftersom dessa städer tillsammans måste bilda den samlade kärnan för regionen. Detta ställer krav på samarbete som kommer att ha stor betydelse för vilka utvecklingsförutsättningar som hela Dalaregionen kommer att möta i framtiden. Ett exempel på en mycket viktig förutsättning för utvecklingen är om en effektiv järnvägsförbindelse kan etableras mellan Falun och Borlänge, med tät trafikering och kort restid från centrum till centrum.

En sådan järnvägsförbindelse skulle kunna stärka hela regionen och gynna t.ex. högskolan som finns etablerad i båda orterna. De båda städerna skulle också kunna komplettera



Lokala arbetsmarknadsregioner 2008

varandra ytterligare.

I södra delen av Dalabananestråket finns dels Uppsala-Stockholmsregionen, dels Västeråsregionen. De mindre kommunerna som finns utmed den södra delen av Dalabanan har i flera fall goda utsikter att kunna dra fördel av systemförbättringar vilket ger resor med mindre risk för förseningar och förbättringar i turtäthet. Fastighetspriserna är lägre i dessa orter än i Uppsala, Stockholm och Västerås vilket gör dem intressanta för boende. Dessutom är tillgängligheten till arbetsplatser i stora delar av Mälardalen förhållandevis god.

Den geografiska avgränsningen vi gör när vi beräknar de ekonomiska effekterna av de beslutade och planerade kvalitetsförbättringarna av Dalabanan framgår av figur 2.

De kommuner och orter som ingår i tillväxtprognosen är: Uppsala, Heby, Sala, Avesta, Hedemora, Säter, Borlänge, Falun, Gagnef (Djurås), Leksand, Rättvik och Mora.

ARBETSMARKNADSREGIONER

Vad gäller arbetspendling är kommunerna längs med Dalabanan i många avseenden redan relativt väl integrerade med varandra. Trenden de senaste 20 åren är att arbetsmarknadsregionerna förstoras. Mora bildar en region tillsammans med Orsa och Älvdalen, två kommuner som faller utanför den här genomförda analysen. I de centrala delarna av Dalabane-regionen bildar hela 6 kommuner en gemensam funktionell region med Falun och Borlänge som centrum. De övriga kommunerna är Rättvik, Leksand och Gagnef i norr och Säter i söder. Avesta och Hedemora bildar en region. Både Heby och Uppsala ingår numera i Stockholmsregionen som ju är den största regionala arbetsmarknaden i Sverige.

EKONOMISK INTEGRATION OCH ARBETSTILLFÄLLEN UTMED DALABANAN

I tabell 1 visas hur många arbetstillfällen som finns i de olika kommunerna längs med Dalabanan och hur stor inpendling-

en är till respektive kommun från omgivande grannar. Kvoten av dessa två siffror beskriver hur beroende kommunen är av sina grannar och hur väl integrerade kommunerna är med varandra. Vi kan då avläsa att en kommun som Borlänge har en väsentligt större relativ inpendling till arbetsplatserna i kommunen jämfört med Rättvik eller Avesta osv. Att andelen inpendlare är relativt hög i förhållande till arbetstillfällena i en kommun är ett tecken på att staden/kommunen har en funktion som centralort i det regionala systemet av orter. Denna roll har exempelvis Borlänge i Dalaregionen. Vi kan i detta sammanhang också konstatera att Faluns roll borde ha en förutsättning att utvecklas ytterligare i detta perspektiv.

INVESTERINGAR I DALABANAN

– KAN GE FLER ARBETSTILLFÄLLEN

När förutsättningarna för tågresande förbättras innebär detta förutsättningar för en stärkt ekonomisk integration mellan berörda kommuner och orter. Utvecklingskraften blir också kopplad till de stationer som finns utmed banan. I analysen som följer nedan har vi tillämpat en modell, som heter DYNLOK. Enkelt beskrivet visar resultatet vilka effekter som kan förväntas uppstå när tidsavstånden minskas och resevillkoren förbättras. Vi ser framförallt till förhållanden som avgör benägenheten att pendla mellan arbetsplatser och bostäder. Vi tittar också på hur olika marknader påverkas när geografiska marknadsunderlag vidgas.

Resultatet från analyserna med DYNLOK ska betraktas som den potential förbättringarna av Dalabanan har. Investeringar i transportinfrastruktur stimulerar tillväxt men det krävs att planeringen av orters utveckling med arbetsplatser, bostäder, handel och mötesplatser förmår att utnyttja potentialen i infrastrukturinvesteringarna. Markanvändningen i de stationsnära lägena blir ur det här perspektivet extra intressant, men även planeringen i andra delar av kommunen eller orten som påverkar våra resmönster och val i vardagen.

Effekterna som kan förväntas uppstå när Dalabanan förbättras och utvecklas ytterligare består av de nya arbetstillfällen

KOMMUN	ARBETSTILLFÄLLEN (2008)	INPENDLING	INPENDLING/ ARBETSTILLFÄLLE
Stockholm	570 377	261 523	0,46
Sigtuna	26 812	16 609	0,62
Knivsta	3421	1444	0,42
Heby	4243	934	0,22
Uppsala	88 888	17 385	0,20
Sala	8282	1799	0,22
Gagnef	3059	683	0,22
Leksand	6514	1436	0,22
Rättvik	3979	702	0,18
Mora	10 624	2406	0,23
Falun	27 552	6244	0,23
Borlänge	26 070	8523	0,33
Säter	3357	877	0,26
Hedemora	6833	1684	0,25
Avesta	10 448	2004	0,19
SUMMA	800 459	324 253	-

TABELL 1: Antal arbetstillfällen, inpendling och integration i kommunerna

KOMMUN	ARBETSTILLFÄLLEN 2008	TILLVÄXANDE ARBETSTILLFÄLLEN	PROCENTUELL EFFEKT
Stockholm	570 377	363	0,1
Arlanda (Sigtuna)	26 812	1153	4,3
Heby	4243	174	4,1
Uppsala	88 888	374	0,4
Sala	8282	106	1,3
Gagnef	3059	40	1,3
Leksand	6514	38	0,6
Rättvik	3979	38	1
Mora	10 624	17	0,2
Falun	27 552	95	0,3
Borlänge	26 070	77	0,3
Säter	3357	71	2,1
Hedemora	6833	70	1
Avesta	10 448	70	0,7
TOTALT	800 459	2686	0,3

TABELL 2: Antal arbetstillfällen och tillväxande arbetstillfällen

som kan antas växa fram tack vare den ekonomiska integrationen som Dalabanan bidrar till.

I tabell 2 visas de uppskattade effekterna av en förbättring av Dalabanan i antal tillväxande jobb (arbetstillfällen) som kan förväntas uppkomma inom en tioårsperiod efter investeringens färdigställande. Vi har haft som utgångspunkt att restiderna förändras så att en ny restid är 90 procent av den ursprungliga (t. ex. en 30 minuters resa går på 27 minuter). Vi har utgått från restider från Trafikverket och beräknat förbättringar utifrån dessa. Dessa förbättringar kan uppnås genom högre hastigheter och/eller ökad turtäthet.

Det viktigaste med beräkningarna är själva förändringen från det ursprungliga till det nya. Prognosen för tillväxande arbetstillfällen baseras på två skilda prognoser. En utan investeringar (restidsförbättringar) och en med dessa förbättringar. Vår prognos är sedan skillnaden mellan dessa två prognoser.

Totalt sett i hela regionen kan det förväntas växa fram ungefär 500 arbetstillfällen enbart som en effekt av investeringar i Dalabanan. Det motsvarar en tillväxt i antal jobb på cirka 0,5 procent. För att visa vilken betydelse denna effekt motsvarar kan vi jämföra med att ett genomsnittligt jobb i Sverige motsvarar ett värde omkring 650 000 kr. 500 arbetstillfällen



multipliserat med 650 000 kr motsvarar ett värde av 325 miljoner kronor för ett års produktion i dessa arbeten.

De relativt sett största effekterna uppstår i Säter (71) och i Avesta (70). Minst är effekten i Mora (17). Att effekten blir begränsad i Mora beror helt enkelt på att systemförbättringarna som beslutats och planeras inte berör de delar av Dalabanan som är nära Mora och att avstånden/restiderna till Dalaregionens centrala delar (Falun-Borlänge) är jämförelsevis långa. Man kan observera att modellen predicerar en stor tillväxt för Arlanda (Sigtuna).

INVESTERINGAR I DALABANAN – KAN GE BEFOLKNINGSTILLVÄXT

I tabell 3 visas investeringarnas potential med avseende på tillväxt av jobb, tillväxt av sysselsatta och tillväxt av befolkning i de berörda kommunerna och orterna. Eftersom stationerna finns i orterna med samma namn som kommunerna finns också utvecklingspotentialen i första hand på dessa platser. Med undantag för Gagnef (Gagnef och Djurås) och Avesta (Avesta och Avesta/Krylbo). I tabellen nedan har vi också inkluderat förbindelsen till Stockholm, dvs. platser som vi inte är primärt intresserade av utifrån uppdragets avgränsning.

I tabell 3 redovisas återigen den förväntade tillväxten i antal arbetstillfällen i varje kommun i den första kolumnen. Det är intressant att få en uppfattning om var de personer som varje arbetstillfälle utgör väljer att bosätta sig. Man kan anta att en del väljer att bosätta sig i andra kommuner än de där själva arbetstillfällena växer till. Detta är intressant av flera olika skäl. Bland annat betalas kommunalskatten till boendekommunen och inte till den kommun där man jobbar. Fler invånare genererar inte bara efterfrågan på boende utan även på varor och tjänster. Vid beräkningen av relationen mellan boende- och jobbkommun har vi utnyttjat befintliga

mönster för pendlingen. Att summan inte blir densamma i de två kolumnerna beror på att en del personer kommer att bosätta sig utanför Dalaregionen. Den sista kolumnen visar den förväntade tillväxten i befolkning kopplat till nya förvärvsarbete. Vi har här använt de observerade relationerna på kommunnivå mellan sysselsatta och befolkning. Det skiljer sig en del mellan kommuner men relationen är ungefär 2, dvs. befolkningen är ungefär dubbelt så stor som antalet sysselsatta.

Utifrån resultaten ovan får vi en god indikation om tillväxten i antalet jobb, antalet sysselsatta och befolkning. Detta kan vi utnyttja för att analysera frågor om exploatering, och markanvändning för dessa verksamheter (dvs. arbetsplatser och bostäder). När vi ser till frågan om vilka verksamheter som kan utvecklas finns det skäl att göra en distinktion mellan olika delar av näringslivet. En del av sysselsättningen som är betydelsefull med avseende på närhet till stationer är kontorsarbeten och kontaktintensiva verksamheter.

För att den funktionella regionens olika delar ska vara väl integrerade har det betydelse att arbetsplatser finns inom gångavstånd från stationerna/resecentrum. Alternativt måste det finnas mycket goda kollektivtrafiklösningar från stationer till arbetsplatserna. Byten mellan transportslag innebär generellt att resandeströmmar reduceras, vilket betyder att dessa i så stor utsträckning som möjligt bör minimeras.

INVESTERINGAR I DALABANAN – KAN GE ÖKAD HANDEL

En annan del av ekonomin som är särskilt intressant med avseende på lokaliseringar i förhållande till stationer är delar av detaljhandeln, framförallt delar av sällanköpshandeln. Eftersom stationer och resecentrum betyder flöden av människor finns det också ett marknadsperspektiv på att utveckla dessa områden.

KOMMUN	TILLVÄXT ARBETSTILLFÄLLEN	TILLVÄXT SYSSELSÄTTA	TILLVÄXT BEFOLKNING
Stockholm	363	344	667
Arlanda (Sigtuna)	1153	447	914
Heby	174	186	405
Uppsala	374	476	974
Sala	106	94	200
Gagnef	40	40	85
Leksand	38	40	86
Rättvik	38	37	83
Mora	17	16	33
Falun	95	92	189
Borlänge	77	75	162
Säter	71	66	136
Hedemora	70	66	143
Avesta	70	65	140
SUMMA	2686	2044	4217

TABELL 3: Potentiell tillväxt i antal jobb, sysselsatta och befolkning

	GAGNEF	LEKSAND	RÄTTVIK	MORA	FALUN	BORLÄNGE	SÄTER	HEDEMORA	AVESTA
Dagligvaror	0,68	0,91	1,00	1,19	1,00	1,17	0,60	0,90	0,94
Sällanköpsvaror	0,31	0,74	0,36	1,12	0,97	1,71	0,41	0,70	0,77
TOTALT	0,49	0,82	0,68	1,15	0,98	1,44	0,50	0,80	0,85

TABELL 4: Beräknade index för detaljhandeln i kommunerna i Dalaregionen, omsättningen i respektive kommun jämförs med den regionala marknaden

Beräknade handelsindex i tabellen är ej inkomstväktade utan enbart baserade på befolkning. Indexvärdet i respektive kommun motsvarar kommunens verkliga omsättning dividerad med förväntad omsättning i respektive kommun. Den förväntade omsättning har räknats fram utifrån antagande om omsättningen skulle vara helt proportionell mot kommunens befolkningsstorlek multiplicerat med genomsnittlig omsättning per capita i regionen inom dagligvaruhandeln.

	STOCKHOLM	ARLANDA (SIGTUNA)	HEBY	UPPSALA	SALA
Dagligvaror	0,93	1,12	0,76	0,99	0,87
Sällanköpsvaror	1,41	0,61	0,42	1,23	0,58
TOTALT	1,18	0,85	0,58	1,11	0,72

TABELL 5: Beräknade index för detaljhandeln i kommunerna i södra delen av Dalabanan. Index har beräknats utifrån jämförelse med riksgenomsnitt.

Beräknade handelsindex i tabellen är ej inkomstväktade utan enbart baserade på befolkning. Indexvärdet i respektive kommun motsvarar kommunens verkliga omsättning dividerad med förväntad omsättning i respektive kommun. Den förväntade omsättning har räknats fram utifrån antagande om omsättningen skulle vara helt proportionell mot kommunens befolkningsstorlek multiplicerat med genomsnittlig omsättning per capita i regionen inom dagligvaruhandeln.

Stationer är typiska och viktiga delar av städernas centralortsfunktioner och är därmed också viktiga delar av stadskärnorna. Områdena omkring stationerna är också naturliga mötesplatser som normalt har goda förutsättningar för att utveckla handel.

I tabell 4 presenteras en enkel analys av handeln i Dalaregionen inklusive Mora. Indexvärden som presenteras i tabellen ger en indikation om huruvida kommunerna har en omsättning inom dagligvaru- respektive sällanköpsvaruhan-

deln som motsvarar kommunens proportionella folkmängd i Dalaregionen. Ett indexvärde som är mindre än 1 visar att omsättningen är lägre än vad som kan förväntas givet kommunens storlek på befolkning. Borlänges omsättning är med andra ord så stor att den innebär att en omfattande ström av inkommande kunder handlar i kommunen och dessa kommer från kommunens omland/grannkommuner och besökare som är på genomfart.

Mindre orter har i regel begränsad marknad och därför svårt att konkurrera med större orter om sällanköpshandel.

KOMMUN	DAGLIGVARUHANDEL, KVADRATMETER	SÄLLANKÖPSVARUHANDEL, KVADRATMETER	BOENDEYTA, KVADRATMETER	BOSTÄDER, ANTAL (45 KVM/PERS)	KONTORSARBETSPLATSER, KVADRATMETER (20 KVM/KONTORSARBETARE)
Heby	300	700	18 000	150	450
Uppsala	700	1700	44 000	375	8000
Sala	150	350	9000	80	250
Gagnef (Djurås)	60	75	3800	30	110
Leksand	60	150	3900	30	250
Rättvik	60	150	3700	30	175
Mora	25	60	1500	15	250
Falun	140	330	8500	70	2500
Borlänge	160	475	7300	60	2900
Säter	100	120	6100	50	175
Hedemora	100	250	6400	50	175
Avesta	100	250	6300	50	175
<i>Summa</i>	1955	4610	11 8500	990	15 410

TABELL 6: Potential för utveckling av detaljhandel, boendemarknad och kontorsytor.

Det finns naturligtvis undantag varav Insjön utgör ett utmed Dalabanan. Däremot är en vanlig ambition även för de mindre städerna/platserna att vara självförsörjande inom dagligvaruhandeln.

Tabell 4 visar att Borlänge och Mora utgör de starkaste centralorterna ur handelsperspektiv i Dalaregionen och i norra Dalarna. Tabellen visar också att grannkommuner till Borlänge tappar mycket köpkraft (till Borlänge), framförallt inom sällanköpsvaror. Borlänge är extra intressant eftersom större delen av handeln ligger på gångavstånd från stationen. I Mora däremot, nås köpcentrena med buss eller bil.

En motsvarande analys av detaljhandeln presenteras också i tabell 5 för den södra delen av Dalabanan. Även Uppsala är en stark centralort för handel med sällanköpsvaror som drar till sig köpkraft från sitt omland. Samma sak gäller även för Västerås som ligger i närheten av kommunerna i södra delen av Dalabanan. Västerås är starkare än Uppsala med avseende på att locka till sig köpkraft från omlandet, men inte lika stark i relativa termer som Borlänge.

DYNLOK-modellen visar hur handeln är strukturerad i kommunerna och platserna längs med Dalabanan. Detta kan sedan kopplas till frågor om hur stor potential som den planerade och beslutade investeringen på Dalabanan har med avseende på utveckling av ytor.

Förutom de potentiella ytor som anges i tabell 6 tillkommer också ytor för parkering och trafiklösningar. Dessa ytor kan vara omfattande, det gäller exempelvis när etableringar av dagligvaruhandel. Resultatet ska som tidigare nämnts tolkas som potentiella förutsättningar. Med bra planering och attraktiv utformning av miljöer för boende, arbete och service kan det finnas förutsättningar för att göra mer omfattande exploatering än vad som kan utläsas av tabellen ovan.

Potentialen för att exploatera mark, bygga bostäder och arbetsplatser måste också ses i förhållande till marknadsförutsättningarna i övrigt på lokala och regionala fastighetsmarknader. Ett grundläggande förhållande på fastighetsmarknaden är att investeringar kan förväntas göras om de långsiktigt kan beräknas bli lönsamma och att det finns en förväntad positiv utveckling av fastighetsvärdena. Detta betyder att på marknader där priserna på befintliga fastigheter är låga i relation till kostnader för nybyggnation kan vi normalt förvänta oss en väsentligt lägre aktivitet i byggandet än om priserna på befintliga fastigheter är höga.

För fördjupning i den ekonomiska teorin, analyser av regional tillväxt samt en beskrivning av DYNLOK-modellen, se Lars Petterssons och Johan Klaessons texter i Appendixen s. 77.





skisser från den "speedplanning" som genomfördes på den första workshopen med kommunerna

DALABANAN



Per Grundström visar en snabb skiss från Falun

IDÉERNA

I vårt uppdrag ingick att utreda hur man på ett kreativt sätt kan utveckla befintliga knutpunkter, och dess omgivning, med bebyggelse och verksamheter som kan stärka järnvägen, leda till regionförstoring och bättre fungerande arbetsmarknader. Målsättningen är att initiera kreativ planering i kommunerna längs Dalabanan och därmed bidra till den pågående regionförstoringen.

Med hjälp av tjänstemän från kommunerna längs med Dalabanan har vi kartlagt och tagit fram visioner för stationsorterna. Det kan vara bra att ha i åtanke att det är just visioner och att tidsperspektivet i vissa orter kan vara mycket långt. Idéerna är framtagna med grund i analyserna som beskrivs nedan, samt det som kommit fram vid workshops där vi träffat kommunerna.

Vi har under arbetets gång analyserat styrkor, svagheter, möjligheter och hot i form av SWOT-analyser. Vi har också gemensamt genererat snabba idéer med en metod vi kallar för speedplaning. De snabba skisserna bearbetades vi sedan innan vi träffades ytterligare en gång för att vidareutveckla idéerna.

KARTLÄGGNING AV STATIONSORTERNA

Här följer en beskrivning av de olika perspektiv, ur vilka vi analyserat de olika stationsorterna.

I dialog med Dalabanans intressenter har vi valt att fördjupa oss i 12 av Dalabanans 16 befintliga stationsorter, samt Heby och Vänge där tågen inte stannar i dagsläget. Avgränsningen beror främst på att många kommuner har fler stationsorter och då valt att fokusera på den som de tycker

är mest angelägen.

Utmed banan finns också önskemål om nya stationslägen i t.ex. Gustavs i Sätters kommun och Vikarbyn i Rättviks kommun. Vi har i samråd med Dalabanans intressenter valt att inte inkludera dessa då orterna i dagsläget har för litet resandeunderlag och den utbyggnad som planeras är för liten för att motivera den investering som en ny station innebär.

Bebyggelse

Vi har tagit fram kartor som visar hur stor del av området inom 1 km från respektive ort som upptas av bebyggelse. Med hjälp av Länsstyrelsen i Dalarna har vi också räknat ut hur stor andel av marken som är bebyggd, det vill säga upptas av bebyggelse. Genomsnittet för samtliga orter är 8%.

Obebyggd mark

Vi har också kartlagt vad den obebyggda marken, 82% av ytan, består av. Det faktum att den inte är bebyggd betyder ju inte automatiskt att den är byggbar. Vi har valt att fokusera på ett par kategorier som vi tror är relevanta i en bedömning av värdet i den pågående markanvändningen. Privata trädgårdar och bostadsgårdar är undantagna och syns bara som vita fält.

Vi har valt att redovisa:

- Kyrkogårdar/Skolgårdar,
- Torg(utan parkering),
- Odlad mark(åker),
- Övrigt(impediment framförallt grusytor och hårdgjorda ytor),
- Grönyta(ej park),
- Trädbestånd(grönyta, ej park men med träd ibland skog),
- Sport/rekreation,
- Park(gröna ytor som benämns som park),
- Parkering(markparkering).

Avstånd

Förutom markanvändningen har stationens integration i ortens gatustruktur betydelse för viljan att välja tåget. Det kan handla om gena gång- och cykelstråk och kanske framförallt om möjligheten att korsa järnvägen och även andra trafikleder. På många håll är det väldigt stor skillnad på 1km fågelvägen och hur långt man faktiskt kommer om man rör sig på de vägar som finns. Detta talar för att justeringar i gång- cykelstråk, som exempelvis en ny bro över järnvägen, kan göra stor skillnad för hur tillgänglig stationen blir för hela orten.

Hinder och hänsyn

Det finns en mängd olika faktorer att ta hänsyn till vid utbyggnad i stationsnära lägen, en mängd olika intressen som gör anspråk på marken. Det kan vara bevarandevärden av olika slag, skyddsavstånd till verksamheter, markägoförhållanden eller kvaliteter som är värda att värna på just den platsen. Vi har försökt att i viss mån kartlägga hinder och hänsynstaganden vid stationsnära utbyggnad i de aktuella orterna.

Det vi har kunnat visa är riksintressen, översvämningsområdet och ett schablonmässigt riskavstånd till järnvägen på 70m. Det faktiska avståndet beror på en rad olika faktorer som om det transporteras farligt gods på järnvägen och vad det är man vill bygga för något. I många fall kan en exploatering närmare järnvägen vara genomförbar. Generellt brukar man säga att man inom 100m behöver göra en riskbedömning för att se om det behövs åtgärder i bebyggelsen.

Andra aspekter, som i många fall är viktiga att studera, kan vara verksamheter med miljötillstånd och bebyggelse med olika typer av skydd. Att ett område exempelvis är klassat som riksintresse behöver inte innebära att det är omöjligt med utbyggnad. Det betyder snarare att det finns specifika värden som man behöver ta hänsyn till vid en utbyggnad. Värdefull jordbruksmark kan i takt med klimatförändringarna bli än mer värdefull i framtiden. Att väga utbyggnad

i stationsnära områden mot värdet av jordbruksmarken på lång sikt är inte en lätt uppgift. Kanske är det enbart i de stationsnära områdena som utbyggnad på jordbruksmark kan vara befogad? Förutsett att den sker så yteffektivt som möjligt.

Buller

En farhåga med stationsnära byggande är exponering för höga bullernivåer. Kontor kan generellt klara av situationen med byggnadstekniska åtgärder eftersom bullerriktvärdena endast gäller inomhusmiljön. Att bygga i närheten av järnvägen kan då innebära en skärmande effekt för annan bebyggelse, dvs mindre bullerexponering. Utformningen av bebyggelsen (punkthus eller kvartersbebyggelse mm) och dess höjd påverkar den skärmande effekten.

För planering av exempelvis bostäder och skolor finns även riktvärden utomhus som kan vara svårare att innehålla, varför bullerreducerande åtgärder (skärm, plank etc.) kan vara en förutsättning i lägen närmast järnvägen. Generellt är skärmning mer effektivt än avstånd för att minska buller. Även vid bostadsbebyggelse har självklart utformningen stor betydelse för bullersituationen. Om man kan åstadkomma en tyst eller ljuddämpad sida, som också kan fungera som utemiljö för de boende, och planerar lägenheterna så att sovrummen orienteras mot den tysta sidan, finns möjlighet att tolerera högre bullernivåer än i normalfallet. Dessa avsteg från de generella riktlinjerna är framförallt avsedda just för goda kollektivtrafiklägen.

Säkerhet

Hänsyn till risk med transporter av farligt gods är en viktig aspekt i stationsnära bebyggelseplanering. Trafikverkets strategi för farligt gods utgår från att det ska vara möjligt att transportera farligt gods på i princip alla banor. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods. Ju närmare en järnväg det finns



STAD
e 1-1,5



SMÅSTAD
e 0,5-0,7



TRÄDGÅRDSSTAD
e 0,2-0,35



VILLASTAD
e 0,1-0,2

människor desto högre är risken för den enskilda individen (individrisk) och ju fler människor det finns i järnvägens närhet desto högre är risken för samhället (samhällsrisk).

En exploatering intill järnvägen kan också innebära lägre risk för de verksamheter som redan fanns i området i och med att riskreducerande åtgärder kan genomföras, vilka kan gynna mer än den tillkommande bebyggelsen.

Överflyttning av persontrafik från väg till järnväg kan få till följd att olyckorna på väg minskar, vilket i så fall innebär säkerhetsfördelar med stationsnära byggande.

TYOLOGI OCH TÄTHET

Vi har arbetat fram en typologi för Dalabanans stationsorter, där vi tittat på olika grader av exploatering för att hitta en nivå som känns rimlig för de här orterna. Genom att besöka alla orter har vi skapat oss en bild av den befintliga bebyggelsen. Med utgångspunkt i det har vi resonerat kring vilka kompletteringar som skulle kunna stärka attraktiviteten och maximera potentialen.

Bebyggelse typerna har vi även valt att översätta till exploateringstal, för att genom det kunna räkna på vad våra skisser kan ge för utfall i form av nya arbetstillfällen och invånare. Exploateringstal är en siffra som beskriver hur stor andel av marken som är bebyggd. Man kan säga att om exploateringstalet är 1 kan man tänka sig att hela markytan är bebyggd med 1 vån, eller halva ytan med två våningar och så vidare. De exploateringstal vi anger omfattar såväl bebyggelsen som gator, bostadsgårdar och parkeringsytor med mera.

Skissernas röda delar innehåller en blandning av bostäder (60%), handel (25%) och andra verksamheter (15%). I de orangea delarna ryms en blandning av bostäder (70%) och verksamheter (30%). De gula delarna är rena boendemiljöer och de bruna är rena verksamhets/handelsområden.

När vi räknat på antal boende och arbetstillfällen har vi utgått från den framräknade byggnadsytan. Vi har räknat på att 100kvm byggnadsyta blir en genomsnittlig bostad (3rok) och att det i en sådan bor i snitt 2 personer. När det kommer till arbetstillfällen har vi beräknat en person/100kvm byggnadsyta. Givetvis kan detta skilja sig mycket från verksamhet till verksamhet. Våra siffror är bara en grov skattning.

Observera att de siffror som redovisas som resultat av investeringar i järnvägen (de som räknats fram via DYNLOK-modellen) är den faktiska bostadsytan resp. butiksytan. Dessa går alltså inte att jämföra rakt av med de siffror vi räknat fram i skisserna. I byggnadsytan ingår bla. även biytor som trapphus, hisschakt osv.

STAD, EXPLOATERINGSTAL 1- 1,5

Det här är de tätaste miljöerna vi föreslår, framförallt i Falun och Borlänge. Bebyggelse i tre till fyra våningar i kvarter med en blandning av bostäder, handel och verksamheter.

SMÅSTAD, EXPLOATERINGSTAL 0,5 - 0,7

Den här typen av miljöer föreslår vi i många orter. Bebyggelse i två till tre våningar som följer gatulivet och ibland bildar kvarter. Gärna med en blandning av bostäder, handel och andra verksamheter.

TRÄDGÅRDSSTAD, EXPLOATERINGSTAL 0,2-0,35

Dessa miljöer utgörs av relativt täta kvarter med enfamiljsbostäder. Bebyggelse i en till två våningar och mer intima gaturum med entréer direkt in i bostäderna, eventuellt med en liten förgård.

VILLASTAD, EXPLOATERINGSTAL 0,1-0,2

Här återfinns de friliggande villorna med lite större trädgårdar. Dessa miljöer utgör framförallt rena boendemiljöer och föreslås enbart i mindre orter och främst i utkanten av det stationsnära området.

MORA ANALYS



STATIONSLÄGE

Mora ligger utmed Siljans norra strand. Orten delas av Österdalälven med lasarettet på den östra sidan och centrum med gågata och handel på den västra. Mora har uppstått ur en handelsplats och bebyggelsen är låg och gles med några lite tätare kvarter i centrum. Inne i tätorten får man intrycket att många byggnader vänder baksidan utåt. Vattenkontakten är till viss del en utnyttjad resurs då järnvägen utgör en barriär mellan bebyggelsen och vattnet.

Genomfarten på väg 70 utgör en trafikpropp under vissa perioder. Detta är ett stort problem som man utreder. En tanke är att på lång sikt lägga vägen utanför stadskärnan. Det bör nog studeras då det kan dränera centrala delar på handel och folkliv. Stationens läge utreds också. Man tittar på om det är möjligt att flytta stationen närmare centrum. Mora är starkt förknippat med Vasaloppet. Den stora mängd turister som kommer till- och passerar Mora skulle kunna skapa underlag för en klimatsmart fjällturism där man ersätter bilen med tåg och buss.

Mora är en inpendlingsort i liten skala med inpendlare framförallt från Rättvik. Det finns ingen betydande utpendling från Mora. Befolknings och sysselsättningsutvecklingen har varit förhållandevis stabil i Mora sedan slutet av 1990-talet. Mora har en intressant funktion som en mindre centralort i norra Dalarna. Det är viktigt att det planerade resecentrumet får en stark koppling till Moras kommersiella centrum.

- Den beslutade investeringen innebär inte någon betydande restidsförkortning för tågresande till och från Mora. Emellertid innebär investeringarna kvalitetsmässiga systemförbättringar.

- Moras utveckling –och markanvändning – bör ses i ett långsiktigt perspektiv som också ger möjlighet att i framtiden kunna utnyttja en potential i form av ytterligare investeringar i Dalabanan och förstärkt ekonomisk integration i Dalaregionen.
- Servicesektorn, besöks- och turismrelaterade näringar kan förväntas växa i relativ betydelse för Mora i framtiden. "Ytpotentialen" för exploatering och byggnation kopplat till den studerade utvecklingen för Dalabanan har i denna studie uppskattats till att omfatta ca 300 kvadratmeter inom handel, service och arbetsplatser i övrigt.
- Området inom nuvarande bangård har en god potential för att utvecklas till ett attraktivt område för i första hand boende. Studien indikerar att "ytpotentialen" för att bygga bostäder kan uppskattas till att motsvara omkring 15 bostäder kopplat till investeringarna i Dalabanan.
- Moras funktion som en mindre centralort för sitt omland innebär också att detaljhandeln är förhållandevis utvecklad. Emellertid innebär den begränsade storleken hos marknaden att det är rimligt att utgå från att i första hand låta befintligt centrum och handelsplatser utvecklas vidare. Enbart lokaliseringen av en station eller ett resecentrum kan inte antas vara en kraft som ändrar på den urbana strukturen med avseende på att förskjuta centrumets placering.
- Ur ett "ekonomiskt" planeringsperspektiv förefaller det som klokt att arbeta för att förstärka stråkbildningar mellan centrum i Mora och ett nytt resecentrum.

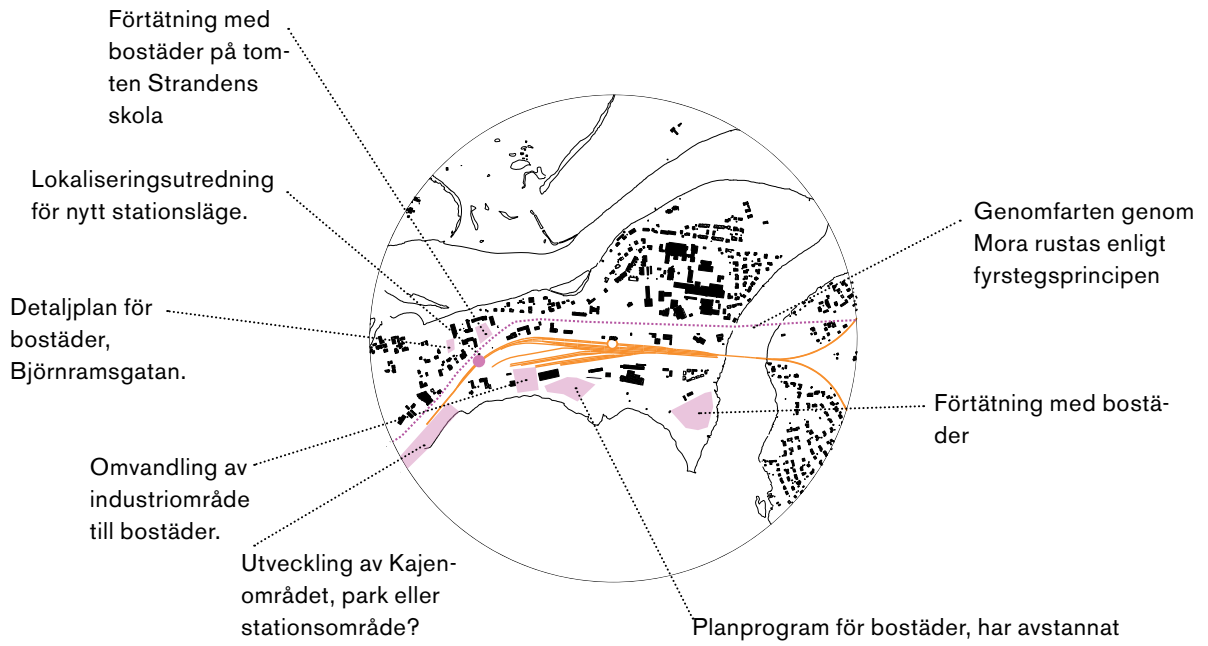


GUSTAV VASA STATYN I MORA FRÅN TÅGFÖNSTER

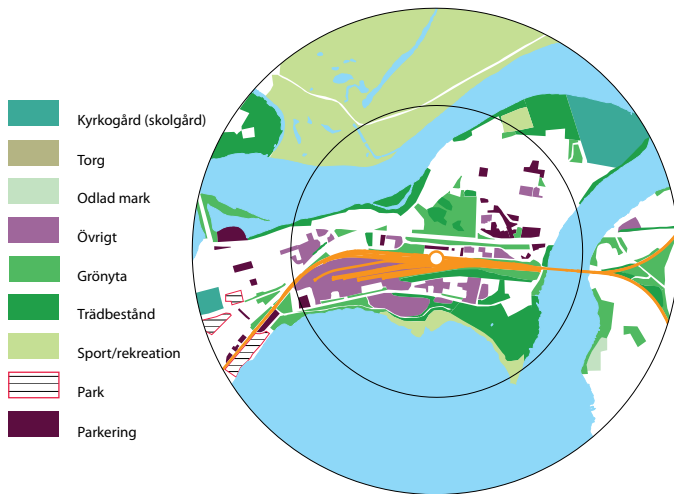


YTOR FÖR GATA OCH PARKERING CENTRALT

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER



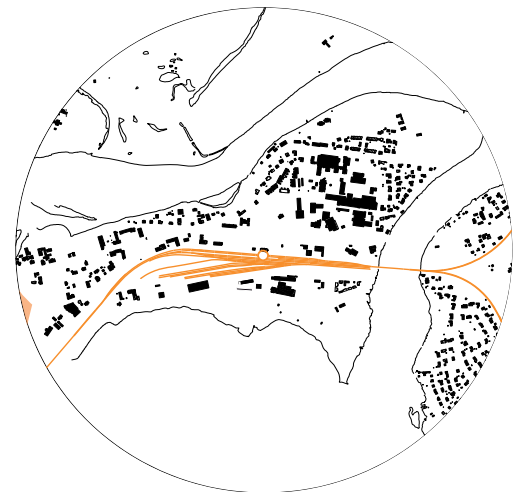
OBEBYGGD MARK



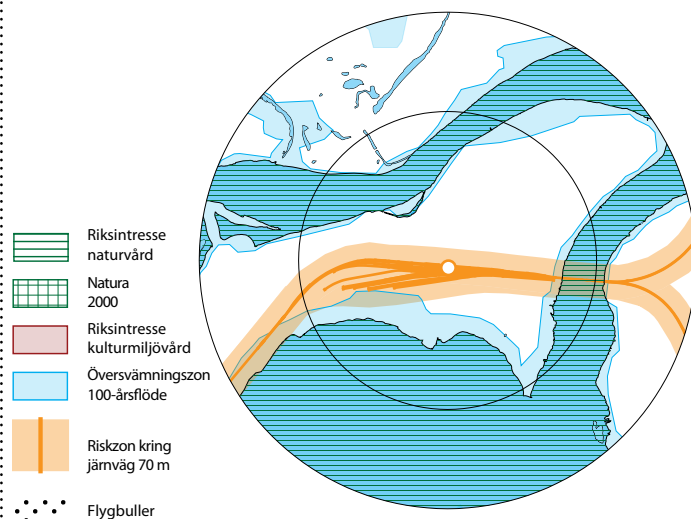
ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

4%

■ bebyggelse
■ centrum

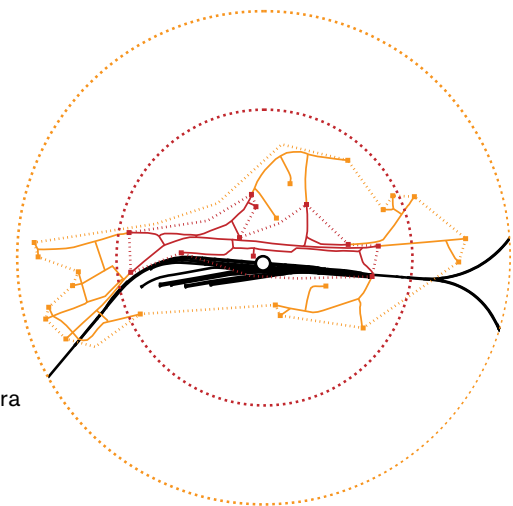


HINDER OCH HÄNSYN

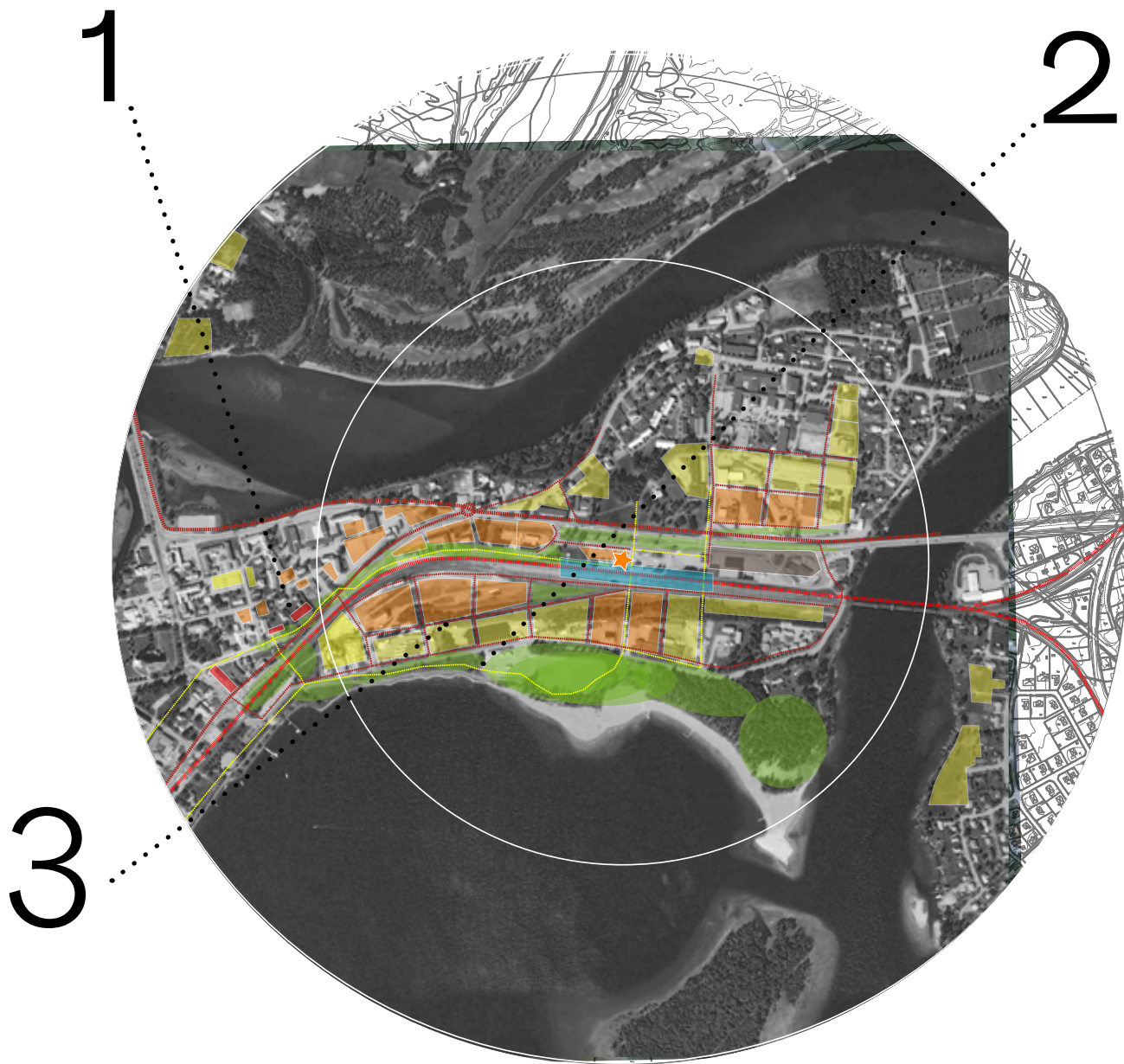


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



MORA IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

1 224 boende
 196 arbetstillfällen
 61 279 kvm bostäder
 5 436 kvm butik
 14 170 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Centrala Mora präglas av stora tomma asfaltsytor. Tätorten känns trång trots att fler centrala delar är relativt glest bebyggt. Första steget vore att utreda och ta fram en vision hur man kan klara det utrymme som parkering och tillfälliga verksamheter kräver under Vasaloppsveckan och sedan fundera på om dessa kan rationalieras för att inte behöva ta så mycket central mark i anspråk. På dessa ytor skulle man då kunna förtäta och därmed skapa bättre koppling mellan station och centrum. Här finns potential att skapa ett stråk med bostäder, verksamheter och handel. Ett tydligt gång- och cykelstråk som landade i målgången för Vasaloppet vore en fin entré till orten. Vägarnas dragning skulle naturligtvis behöva studeras i och med detta. I en sådan planering skulle man också ta höjd för en eventuell flytt av resecentrum i framtiden.

2

Bygg nya övergångar över järnvägen och utveckla strandstråket med en strandpark/strandpromenad.

För att utnyttja marken ner mot vattnet på ett bättre sätt än idag, skulle godshanteringen kunna förläggas vid Noret och en del av spåren tas bort.

3

På sikt bygger man i det strandnära läget med blandad bebyggelse men främst bostäder. Risken för översvämning, i samband med kommande klimatförändringar är något man får gardera sig mot då man bygger på denna sida av järnvägen.

RÄTTVIK ANALYS



STATIONSLÄGE

Rättvik ligger fantastiskt vid Siljans strand och erbjuder en tätortsnära långsträckt och långgrund badplats. Långbryggan i Rättvik är över 600 meter lång och ett kännetecken för orten. Rättvik är en stor turistkommun och har förutom stranden många andra attraktioner inom kommunen inom natur, kultur och sport.

Classic car week är ett årligt evenemang för veteranbilfantaster. Rättviks marknad är en annan stor attraktion med gamla anor i centrala Rättvik. Dahalla, ett nedlagt kalkbrott, har på senare år blivit en koncertscen som varje sommar lockar en stor publik. Till Dahallas konserter finns potential för chartertåg. Kyrkan i Rättvik bidrar också till en stor ström av besökare, bland annat för sina populära konfirmationsläger.

Riksväg 70 och järnvägen ligger som barriärer mellan centrum och stranden. Detta har man försökt åtgärda i och med projektet "Vackra Rättvik" där man tonade ner riksvägens "vägkaraktär" och rustade upp stationen och framförallt skapade en tydlig axel som en "röd matta" med markbeläggning mellan långbryggan och centrum där den får råda över väg och järnväg. Resultatet blev mycket lyckat.

Rättvik är i första hand en utpendlingsort. Utpendling sker i framförallt till Mora, Falun och Leksand. En viss inpendling kommer också till Rättvik från Leksand. Befolkningsutveckling i Rättvik har varit svagt vikande det senaste decenniet, samtidigt som sysselsättning ökade perioden 2004-2008. Rättvik har, som andra orter omkring Siljan en god potential som turistort. Stads kärnan förefaller ha en axel (eller en potential att utveckla en axel) som sträcker sig från hamnpiren genom centrum till marknadsplatsen.

- För resande mellan Rättvik och Falun kommer sannolikt inte tåg att kunna konkurrera ut bilåkande kopplat till investeringen. Restiden mellan Rättvik och Falun kommer fortsatt att vara väsentligt mer än vad som normalt kan ses som en pendlingstid för de flesta arbetspendlare.
- Restid med tåg från Rättvik till Borlänge är (som bäst) mellan 45 och 50 minuter. Detta betyder att tidsavståndet är i överkant av det intervall där arbetspendlare kan antas vara känsliga för tidsförbättringar. Framförallt kan Rättvik antas dra fördela av de kvalitetsmässiga systemförbättringar som investeringarna i Dalabanan innebär i denna fas.
- Frågor som rör stationsläge och resecentrumfunktion bör ses i ett långsiktigt perspektiv. Med förstås att stadsutvecklingen i Rättvik och bebyggelsestrukturen måste kunna tänkas vara uthållig och ändamålsenlig i framtiden. Utvecklingspotentialen för orten måste finnas om/när Dalabanan förbättras i kommande utvecklingsfaser. Detta innebär exempelvis att tillgänglighetsförhållanden ska vara goda för stationen i förhållande till bostäders lokalisering.
- Stadens möte med Siljan är en viktig tillgång för Rättvik. Eftersom även stationen och järnvägen finns i detta område har olika stationslösningar eller utformningen av ett resecentrum betydelse i detta avseende.
- När det gäller stadsutvecklingsperspektiv är det väsentligt att stationen eller ett resecentrum kopplas till staden. Detta kan innebära att frågor om utvecklingen av handelsstråk, mötesplatser, mm naturligt bör ha en gemensam utgångspunkt i en samsyn om hur stadens struktur ska utvecklas i framtiden.

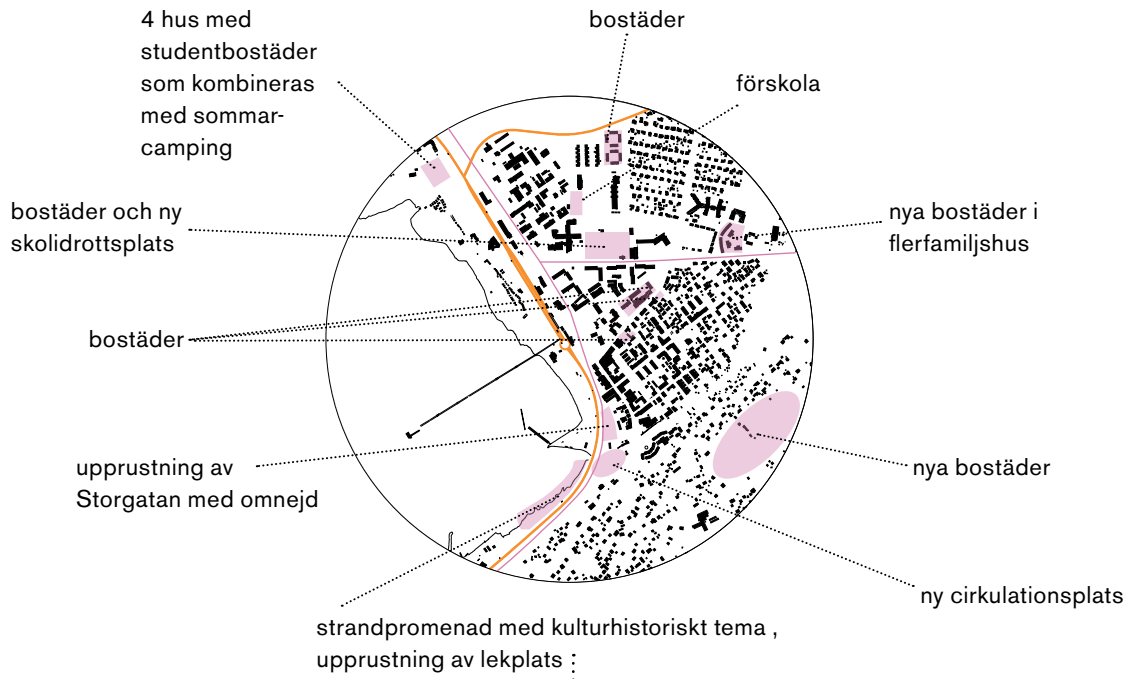


MOT CENTRUM FRÅN STATIONEN - EN TYDLIG AXEL

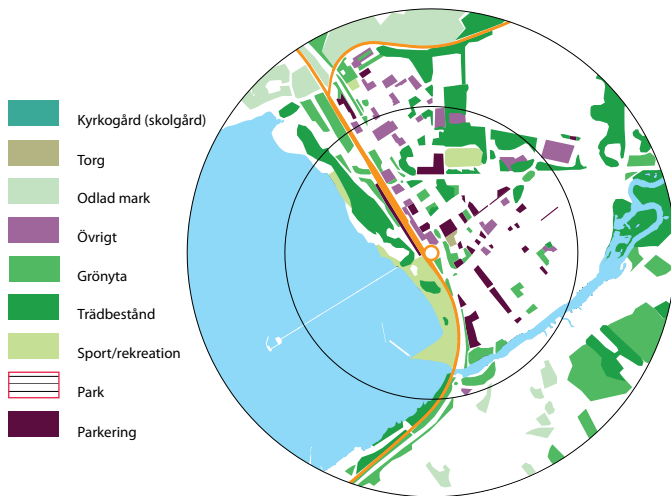


FORTSÄTTNINGEN AV GATAN

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER

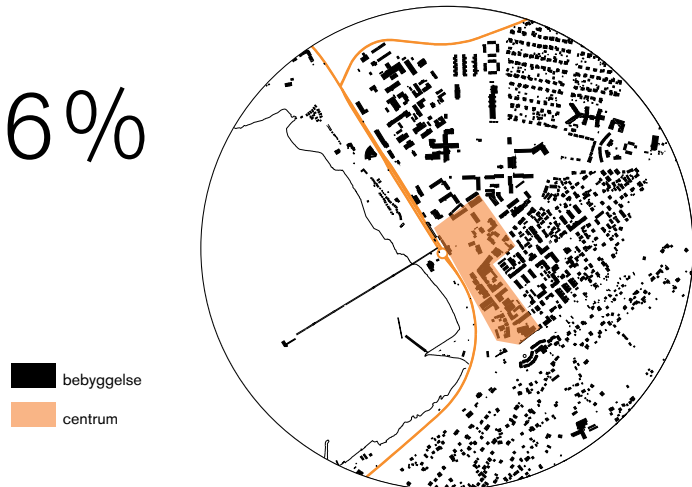


OBEBYGGD MARK

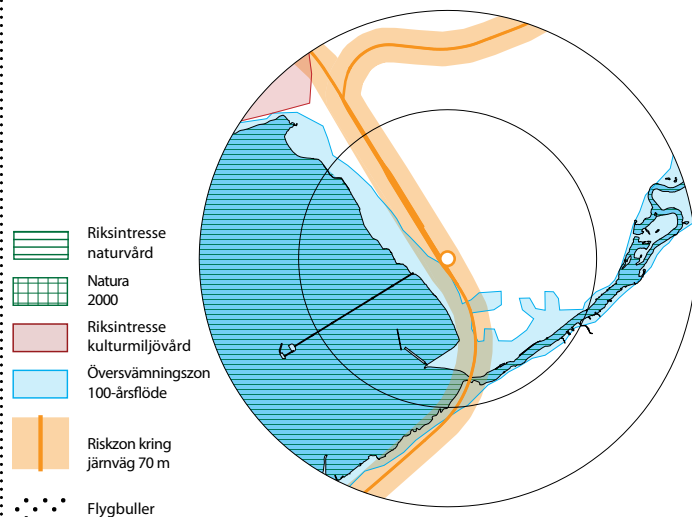


ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

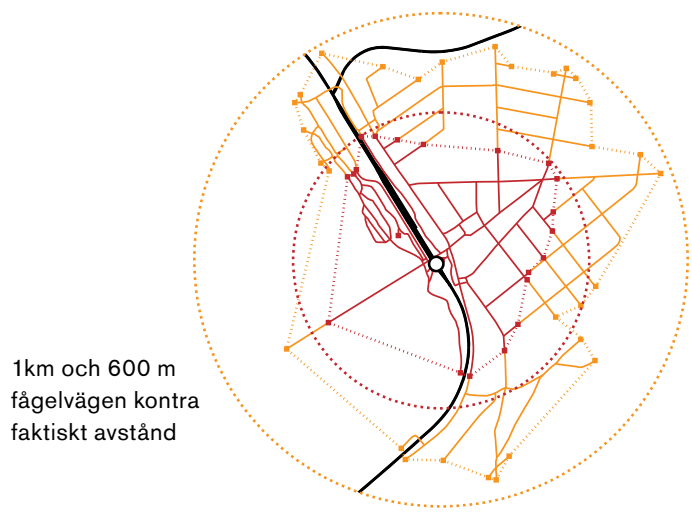
6%



HINDER OCH HÄNSYN

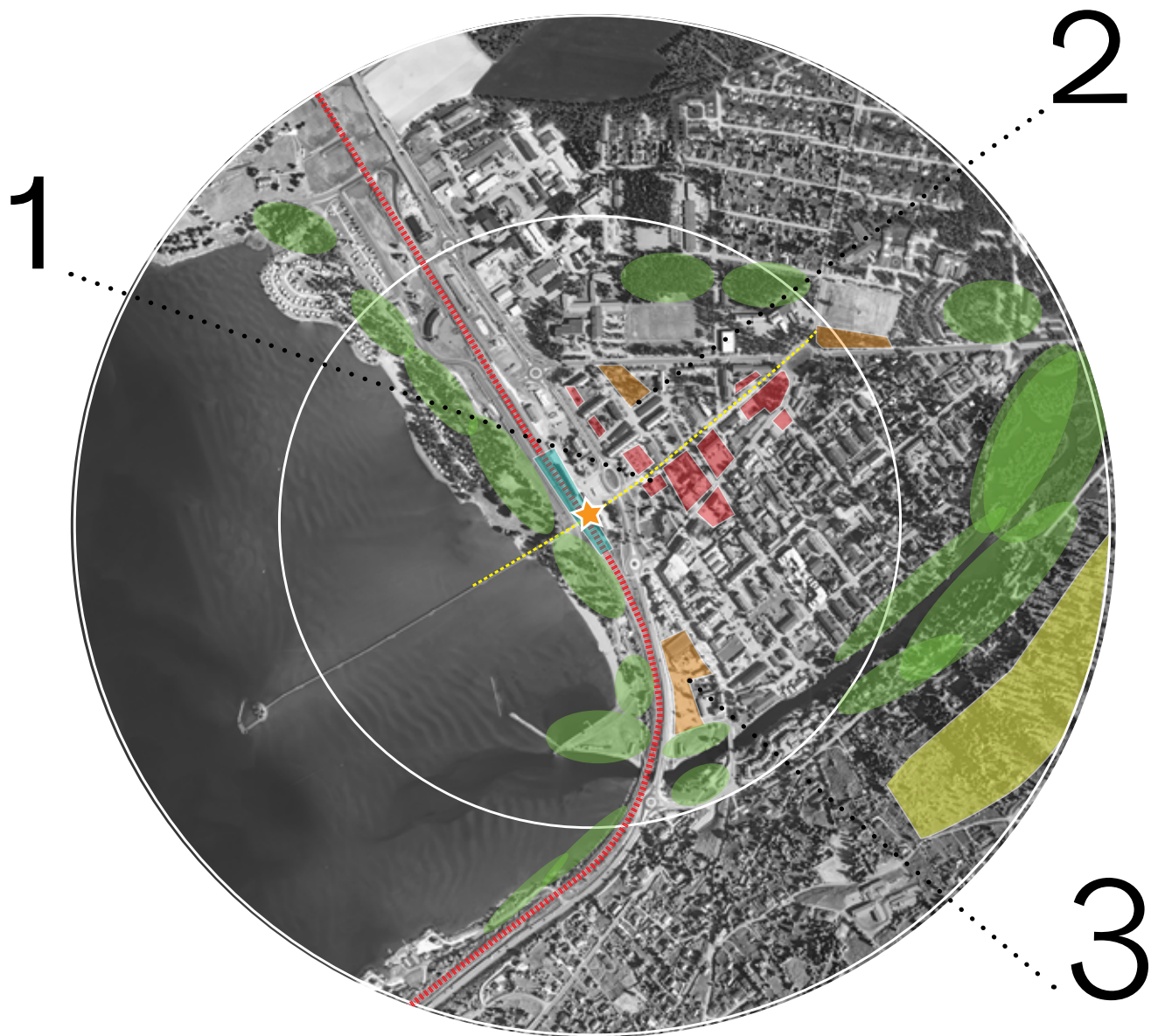


AVSTÅND



1km och 600 m fågelvägen kontra faktiskt avstånd

RÄTTVIK IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 676 boende
- 87 arbetstillfällen
- 33 816 kvm bostäder
- 3680 kvm butik
- 5072 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Från bryggan upp till marknadsplatsen bildas en tydlig axel, som förstärks genom satsningarna vid stationen. Efter bryggan, stationen och rådhuset går vägen vidare men inte alls lika tydlig och självklart och landar diffust i en av Rättviks viktigaste platser, marknadsplatsen. Här finns utrymme skapa ett levande stråk genom att förtäta utmed gatan och omvandlat en del av den markparkering som idag är dominerande. Bebyggelsen skulle kunna bli en intressant mix av handel, service och bostäder. Ett attraktivt och tydligt centrum vara positivt både för boende och alla de turister som besöker orten. Mindre bostadsbebyggelse är redan planerad i den östra delen av 1 km-cirkeln.

2

Fyll igen en del av de luckor som finns i Rättvik idag och utnyttja den marken till att skapa centrala bostäder nära kommunikationer, handel och strand. I och med detta skulle en del av den dagligvaruhandel som idag har sina parkeringsplatser ut mot Riksvägen till det nya handelsstråket utmed axeln och använd istället ytan till verksamheter och bostäder.

3

Utveckla det nuvarande stråket för handel till verksamheter och bostäder.

LEKSAND ANALYS



STATIONSLÄGE

Leksands tätort ligger intill Dalälven och Siljan. Leksand är urbant i sin småskalighet med byggnader tätt inpå relativt trånga gator. Byggnaderna håller 1-3 våningar med gröna innergårdar och trädgårdar. Gropen, den stora parken i centrala Leksand och är en dragare varje midsommar då det traditionella firandet sker i gropen.

Leksand är en kommun med entreprenöranda vilket gör att det finns flera små och medelstora företag och några bjässar som Clas Olsson i Insjön. Stationen ligger i utkanten av tätorten och kopplingen till centrum är inte självklar, även om avståndet inte är långt. Järnvägen utgör ortens yttre östra gräns i dagsläget. Leksands hockeylag är en viktig del i Leksands identitet och inne i centrum ligger hockeyarenan.

Leksand har ett ömsesidigt pendlingsutbyte med grannkommunerna Rättvik och Gagnef. Leksand har också en utpendling till både Falun och Borlänge. Från slutet av 1960-talet fram till mitten av 1990-talet ökade befolkningen i Leksand trendmässigt med i genomsnitt ca 110 personer per år. Därefter har befolkningen legat på en nivå omkring 15 300-15 400 invånare. Sysselsättningen växte mellan åren 2004 och 2008 och omkring 7150 av kommunens befolkning var sysselsatta 2008 (RAMS). Leksand har relativt goda restider till Borlänge med tåg (som bäst lite drygt 30 minuter). Detta betyder att Leksand kan ses som en del av Dalaregionen som kan dra fördel av de större centralorterna i centrala Dalarna (Borlänge och Falun). Leksand är präglad av turism, fritidsboende, besöksmarknader m.m., som är kännetecknande för regionen som omger Siljan.

- De beslutade investeringarna innebär inte att restider påverkas men att Leksand får tillgång till kvalitetsmäs-

siga systemförbättringar som tätare trafikering och reducerade störningar kan innebära. Detta torde innebära att framförallt arbetspendling från Leksand till Borlänge stimuleras. Detta gäller också studerande.

- Leksands roll som bostadsort kommer sannolikt att utvecklas i och med investeringarna. Vi uppskattar "ytpotentialen" för bostadsmarknaden kopplat till boende att omfatta åtminstone 30 bostäder. Sannolikt kan ett större utrymme finnas för bostadsbyggande eftersom Tobins q är förhållandevis högt i Leksand och eftersom det finns en brist på bostäder i Leksand. Detta med perspektiv om att utveckling är stark i Leksand utifrån andra trender än enbart Dalabanan.
- Det finns flera intressanta områden att utveckla: området i anslutning till Dalälven, området i omgivningen till stationen och ytor som erbjuder förtätningsmöjligheter, framförallt med avseende på att förstärka eller förlänga stråk inom staden.
- Området som omger stationen, liksom ytor mellan detta område och centrum kan sannolikt ha en potential för att utveckla kommersiella verksamheter (handel och service). I vår analys uppskattar vi "ytpotentialen" som kan kopplast till Dalabanan till att omfatta omkring 400-450 kvadratmeter för handel, service och arbetsplatser.
- Området som ansluter till Dalälven har sannolikt god potential för besöksmarknader, turism och restauranger mm.
- Leksands utveckling bör ses i ett långsiktigt perspektiv och inte minst bör en beredskap finnas om/när Dalabanan i framtiden utvecklas i nästa fas. Ett modernt snabbtåg mellan Leksand och Borlänge skulle kunna innebära en restid om ca 15 minuter i bästa fall (en halvering mot i dag) vilket i sin tur skulle innebära att Leksand skulle kunna bli betydligt mer integrerad i den duala urbana miljön i Falun-Borlänge. Framförallt skulle detta sannolikt ytterligare förstärka Leksands funktion som bostadsplats.



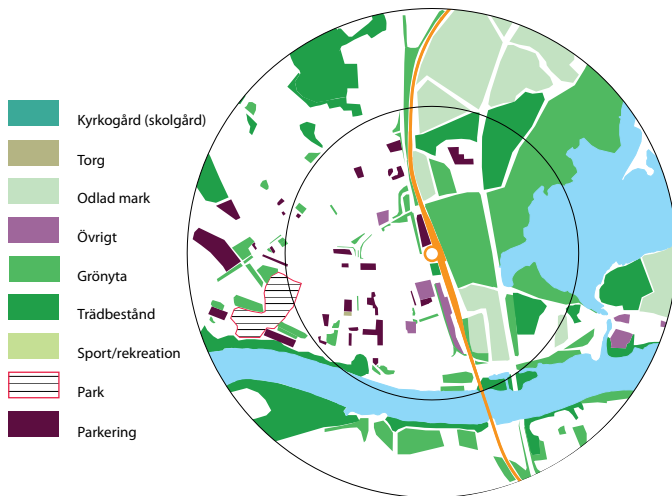
UTSIKT FRÅN PLATTFORM ÖSTERUT



KVARTERSGATA MED TRÄBEYGGELSE

underlag saknas

OBEBYGGD MARK



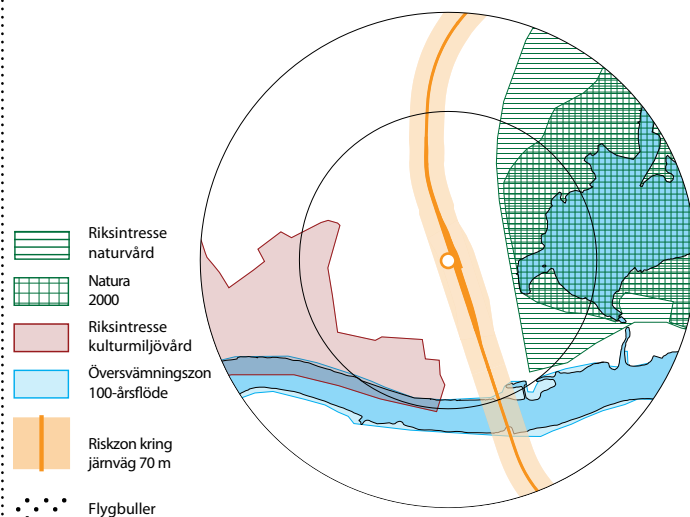
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

2%

bebyggelse
centrum

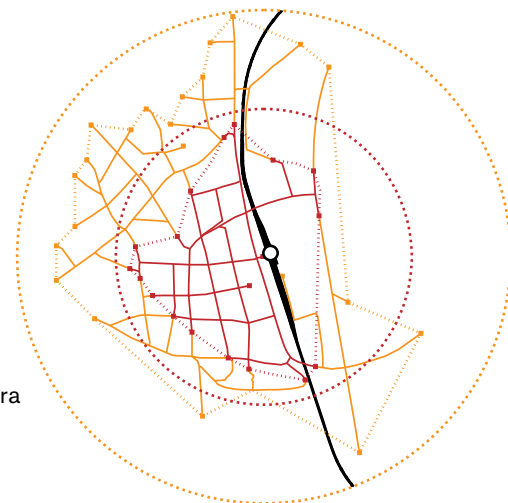


HINDER OCH HÄNSYN

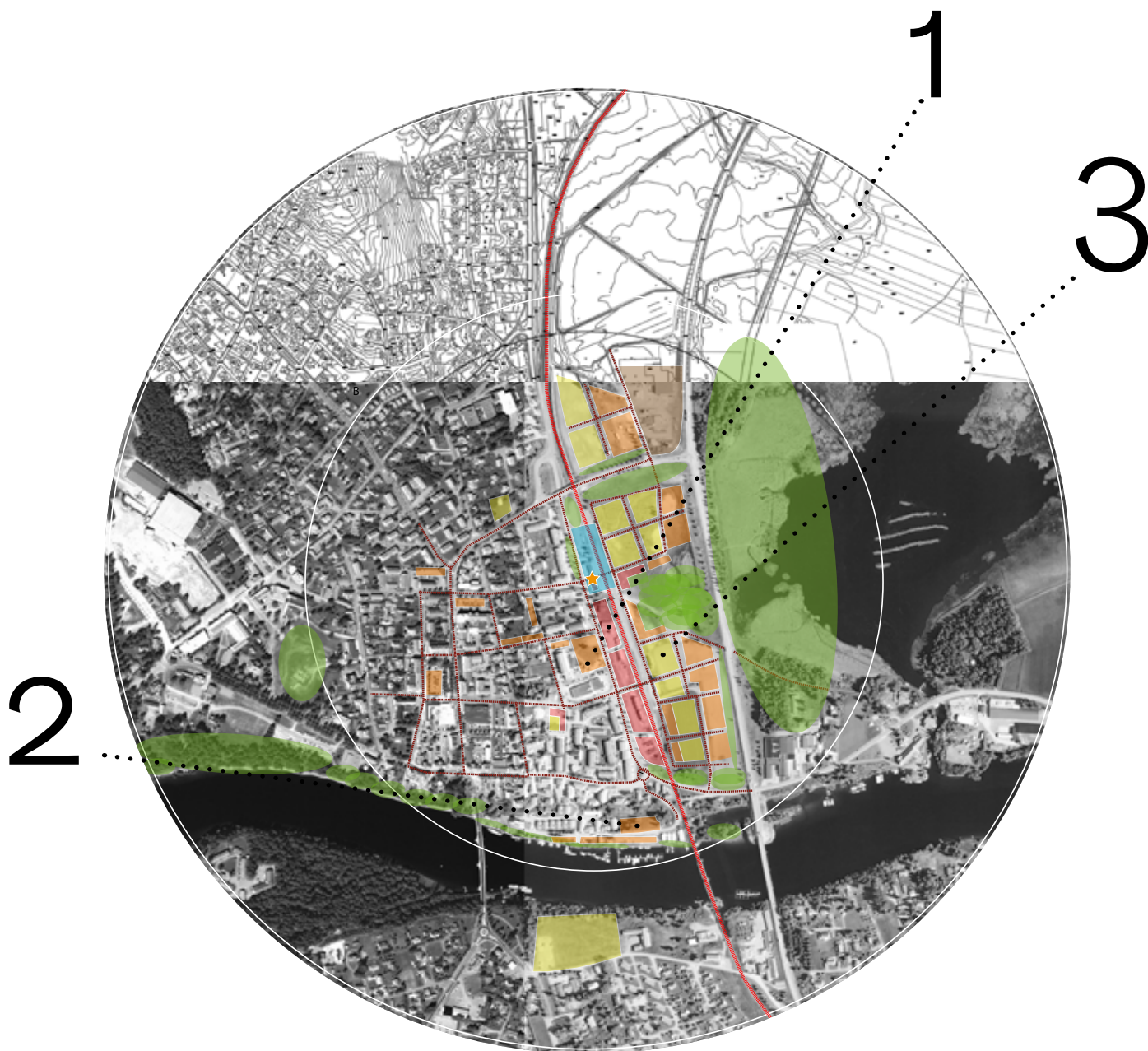


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



LEKSAND IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 974 boende
- 143 arbetstillfällen
- 48719 kvm bostäder
- 3320 kvm butik
- 10950 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

I första hand verka för att få stationen att bli en del av centrum genom att förtäta med handel, verksamheter och boende på området mellan järnvägen och centrum. Detta skulle bidra till mer liv vid stationen med ökad trygghet och service som följd. Angöring av bussar flyttas till befintlig station.

2

Nästa steg är att fylla igen luckor inne i tätorten efter behov. Älven är en stor tillgång och den norra kajkanten har stor potential att bli ett rekreations- och nöjesstråk med fin kajpromenad, bryggor och restauranger men också boende. På den södra älvstranden är också ett tänkbart förtättningsområde med fina boendemiljöer nära älven.

3

På sikt förtäta på östra sidan av spåren mellan järnvägen och riksväg 70 med verksamheter och boende och viss handel. Över- och undergångar blir mycket viktiga för att inte bygga in en barriärverkan som idag inte finns. En tunnel eller bro över eller under stationen skulle medföra att man inte behöver passera spåren i plan och på- och avstigning skulle ske på båda sidor av spåren.

DJURÅS ANALYS



STATIONSLÄGE

Djurås är huvudorten i Gagnef kommun och ligger i korset mellan riksväg 70 och 71 och vid Älvmotet där Västerdalälven möter Österdalälven. Vägarna är viktiga för utbudet av service och handel i Djurås då en stor del av fjällturismen stannar till i orten. Då Djurås också har ett stationsläge är orten ovanligt tillgänglig för sin storlek i ett regionalt perspektiv.

Detta gör att orten har intressanta utvecklingsmöjligheter. Ur ett lokalt perspektiv utgör vägarna en barriär som utgör en stor utmaning att överbygga. Älven är en tillgång som gör att Djurås kan erbjuda attraktiva boendemiljöer. Älvmotet är en magisk plats och en något outnyttjad resurs i dagsläget.

Djurås är framförallt en ort som präglas av en omfattande utpendling till Borlänge. Det finns också pendlingsströmmar till Leksand och Falun, samt en viss inpendling från Leksand. Befolkningen i Gagnef växte framförallt under 1970-talet, därefter har befolkningen legat på en nivå omkring 10 000 invånare. Sysselsättningen växte mellan åren 2004 och 2008 med i princip samma mönster som de mindre grannkommunerna, vilket innebar tillväxt fram till 2007 som sedan bröts av en nedgång 2008.

Djurås har en god tillgänglighet i relation till Borlänge vilket präglar orten och även kommunen i övrigt. Detta innebär också att Djurås i stor utsträckning redan i dag kan ses som en integrerad del av Dalaregionens två centralorter (Borlänge och Falun) och dess närliggande omland.

- Kvalitetsmässiga systemförbättringar som tätare trafikerad och reducerade störningar kan sannolikt förstärka benägenheten att hushåll kan välja att bo i Djurås och pendla till Borlänge och även Falun. Det senare

rese målet lider emellertid av att järnvägen mellan Falun och Borlänge inte är moderniserad och att ett sådant resande många gånger innebär ett byte i Borlänge.

- Det finns framförallt två intressanta områden i ett utvecklingsperspektiv: områden i anslutning till Dalälvens förgrening i två delar (för boende och besöksverksamheter), området i dagens centrala Djurås där väg 70 passerar igenom tätorten och där stationsområdet finns (för arbetsplatser, handel och service).
- Miljön i Djurås centrum utmed väg 70 kan utvecklas mer. Framförallt med perspektivet om att vara en inbjudande framsida av Djurås som lockar passerande att göra ett stopp. En sådan utvecklingsstrategi kan också bidra till att förutsättningar för att utveckla handel och service kan förstärkas. "Ytpotentialen" för dessa marknader i Gagnef uppskattar vi till omkring 200-250 kvadratmeter.
- Området som ansluter till Dalälven kan ha en potential för att bidra till att utveckla såväl besöksmarknader som att utveckla attraktiva egenskaper kopplat till boende.
- Djurås utveckling bör ses i ett långsiktigt perspektiv som naturligt kopplas till både väg 70 och Dalabanans framtida utveckling. I första hand handlar det sannolikt om att utveckla Djurås som en plats för boende. Potentialen för bostadsmarknaden i Gagnef kopplat till Dalabanans uppskattar vi till att omkring 30 bostäder kan tillkomma. Emellertid är Tobins q lågt för Gagnef vilket gör att denna uppskattning sannolikt är i överkant. Förutsättningen för att få till stånd nybyggnation handlar om att kunna finna mycket attraktiva lägen.



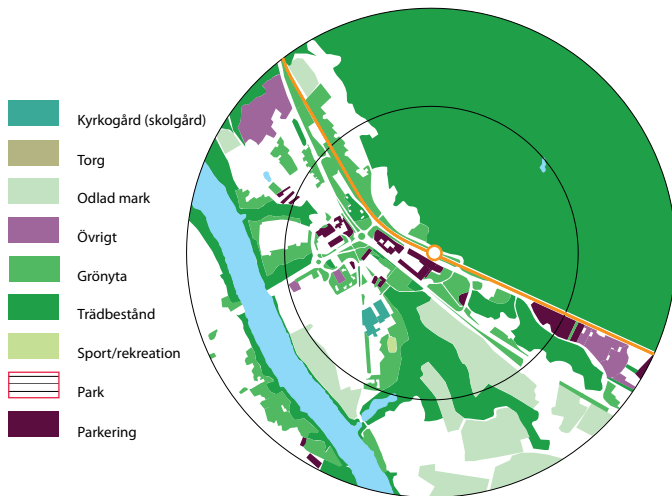
BEBYGGELSE VID ÄLVEN



YTOR INTILL GAGNEFHALLEN

underlag saknas

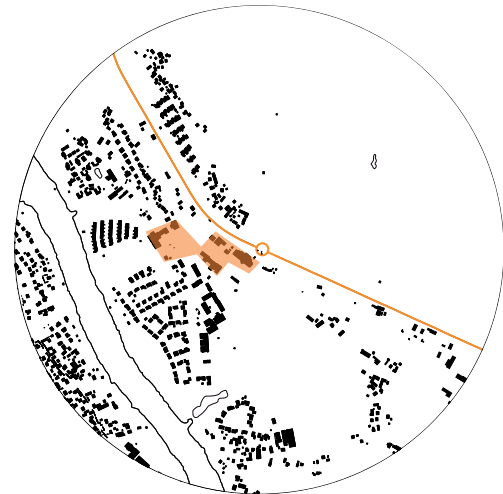
OBEBYGGD MARK



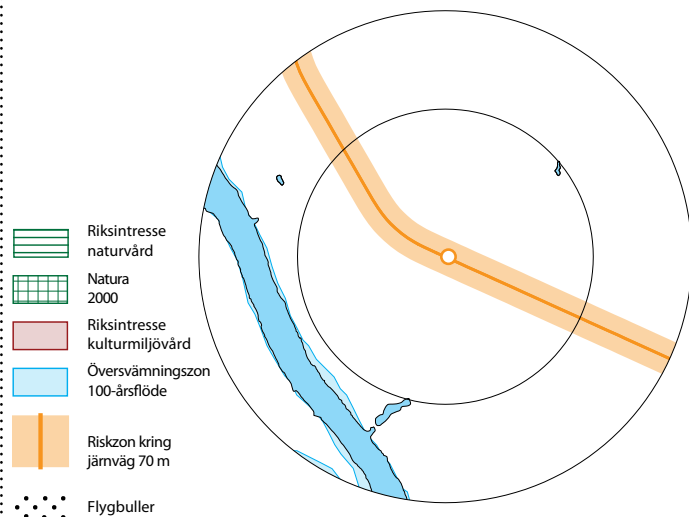
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

3%

bebyggelse
centrum

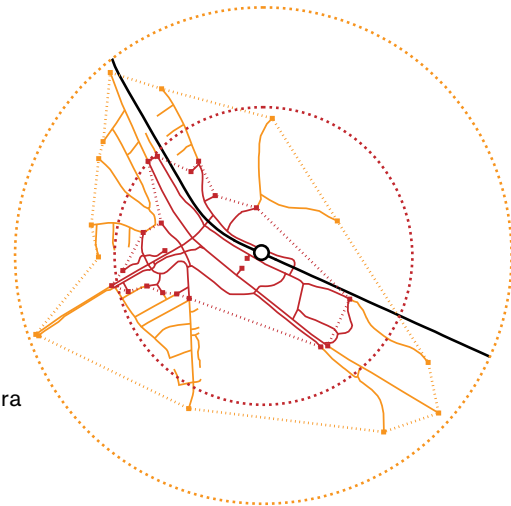


HINDER OCH HÄNSYN

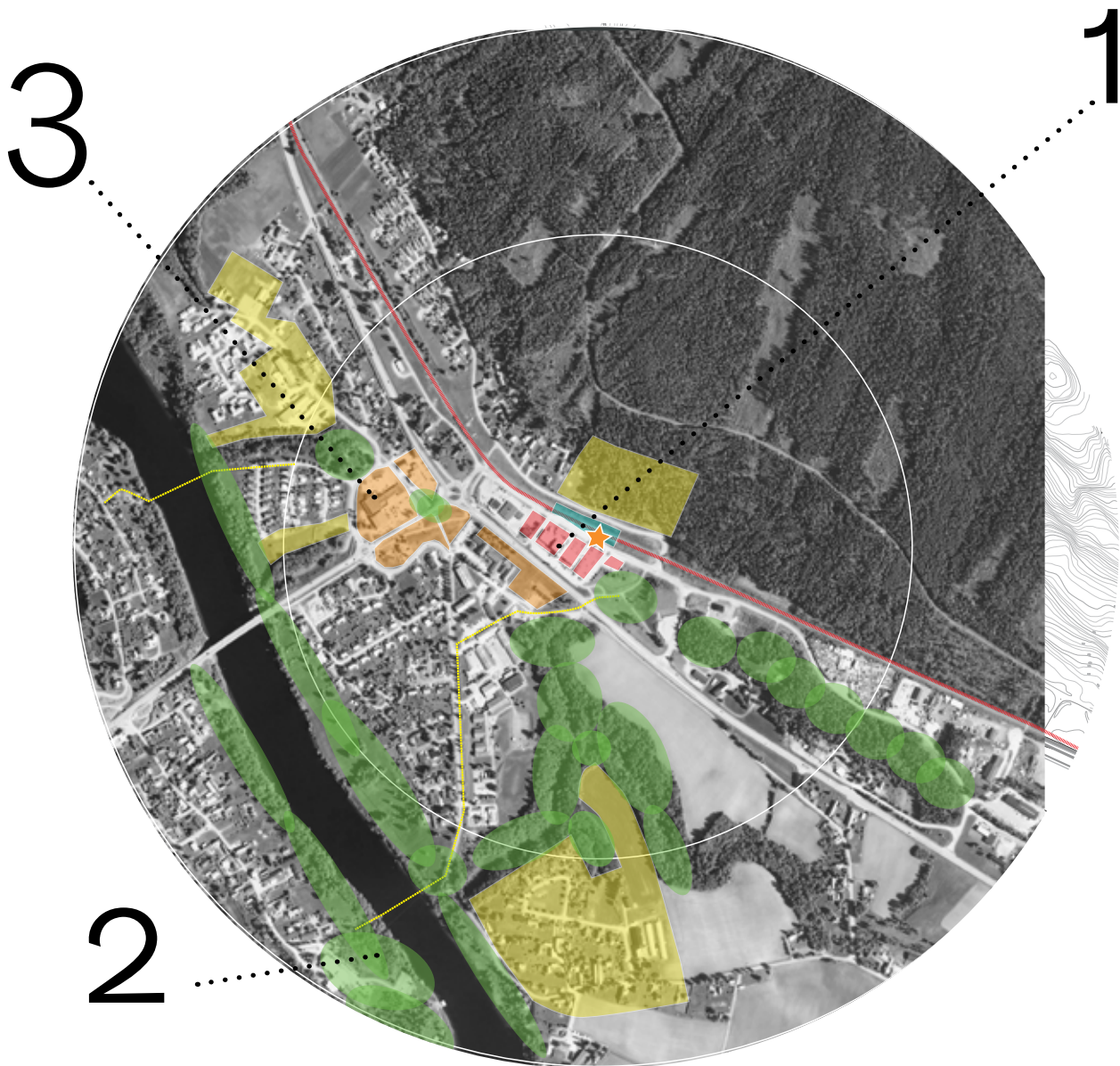


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



DJURÅS IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 663 boende
- 96 arbetstillfällen
- 33 198 kvm bostäder
- 3 888 kvm butik
- 5 730 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Första steget i Djurås är att ta hand om området vid Gagnefhallen då det är här många möter orten för första gången. Området är också en målpunkt för boende på orten. Den yttre miljön är torftig och otrygg kvällstid då området är helt anpassat för biltrafik med stora parkeringsytor och bred huvudgata. Den yttre miljön kan förbättras genom en medveten gestaltning som inkluderar området i sin helhet.

Nya flerfamiljsbostäder är redan planerade i centrala områden. Kanske skulle skogslänten med det attraktiva läget nära stationen bebyggas med tät låg bostadsbebyggelse, ett unikt boende med skogen inpå knuten.

2

Älvmotet är en vacker plats med en udde ut i mötet där Västerdalälven och Österdalälven rinner ihop till en. På denna natursköna plats ligger vårdcentralen i Gagnefs kommun. På vårdcentralens plats stod tidigare ett sanatorium. Vårdcentralens läge ute på udden gör den otillgänglig och svår att hitta till. Vattnet och topografin begränsar utbyggnadsmöjligheter till följd att man nyligen byggt en parkering i strandnära läge med en brant backe upp till vårdcentralen. Byggnaden i sig och de funktioner som medföljer verksamheten påverkar denna unika miljö negativt. Vi föreslår därför att man ska flytta vårdcentralen till nya lokaler vid Gagnefhallen.

Gagnefhallen har handel och hyser många viktiga samhällsfunktioner för Gagnefs kommun. Byggnaden är ändå inte helt ändamålsenlig då man menar att det kan finnas underlag, men inte plats, för en restaurang i bottenvåningen. Ett förslag på en tillbyggnad har tagits fram.

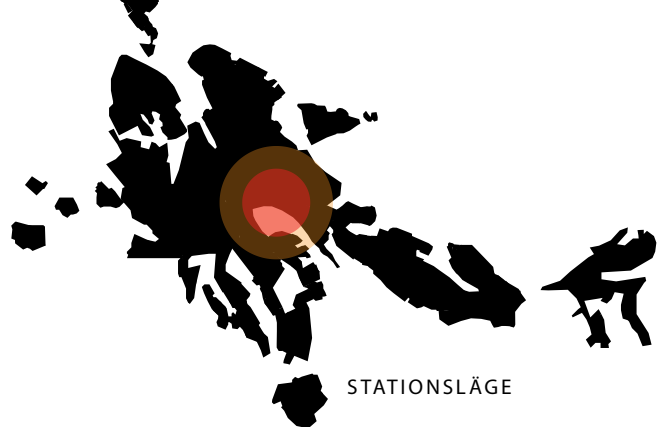
Vi föreslår en flytt av vårdcentralen och en ny/ombyggnad av Gagnefhallen. Detta skulle medföra en mer tillgänglig vårdcentral och ett "nytt" centrum. Det nya centrumet skulle erbjuda ett bredare utbud av handel och service och utökas med t.ex gym, frisör och andra verksamheter knutna till friskvård och hälsa och i bottenplan en restaurang eller ett café. De nya byggnaderna skulle tydligt annonsera mot riksvägen och bidra till en tydligare entré till orten. Byggnadernas placering på platsen och den yttre miljön blir viktig i det nya centrumet. Skalan ska vara mänsklig och välkomnande.

Älvmotet utvecklas till ett rekreativt besöksmål. Äldreboendet i vårdcentralen är kvar och erbjuder en unik miljö för de äldre eller så byggs istället ett besökscentrum med café eller spa/restaurang/konferens m.m. En ny gång-och cykelbro gör älvmotet mer tillgängligt. Älven utnyttjas för paddling, båtturer mm. Kanske kan man gå ihop med andra kommuner utmed älven och erbjuda olika älv-arrangemang för turister.

3

På sikt förtätas det västra centrumet med en blandning av flerfamiljshus och verksamheter i en ny, tätare men småskalig struktur. Området ska upplevas som en grön småstad där vägarnas inverkan dämpas med hjälp av grönska och en fin yttre miljö. Parkering inordnas i bebyggelsestrukturen utan att skapa stora asfalterade p-utor.

FALUN ANALYS



Falun har en attraktiv stadskärna med varierat utbud av service, handel, kultur och idrott. I Falun ligger för Dalarna viktiga kulturinstitutioner, myndigheter, högskolan och lasarettet. Gruvan har under århundraden präglat staden och är numera världsarv. Idrottsområdet Lugnet med skidstadion och sporthallar är en annan viktig del av Faluns identitet.

I Falun finns stor potential att förtäta i stationsnära lägen och låta centrum växa så att stationen blir en central plats. I nuläget planerar man för att stationen och centrum ska växa ihop. En utmaning i det nya stationsprojektet blir att ta bort Korsnäsvägens planskildheter och omvandla den till en integrerad stadsgata.

Falun är en av Dalaregionens två centralorter med urbana kvaliteter med en stadskärna som är förhållandevis stark. Falun har en omfattande inpendling från sina mindre grannkommuner och ett ömsesidigt pendlingsutbyte med Borlänge med såväl in- som utpendling. Befolkningen i kommunen har växt med ca 350 invånare per år från slutet av 1960-talet fram till 1990. Därefter har befolkningsutvecklingen varit mera återhållsam med en befolkningsstorlek omkring 54 000-55 000 invånare, men med en ökning sista åren. Sysselsättning växte åren 2004-2008 med drygt 1000 personer.

- Falun har en konkurrensfördel kopplat till sin stadskärna samtidigt som staden sannolikt "tappar" köpkraft inom handel till främst Borlänge. Denna observation motiveras med att vi normalt skulle kunna förvänta oss mer handel i en stad med Faluns storlek. Stadskärnan kan vinna på att få högskolan närmare centrum och i ett sådant perspektiv kunna koppla samman och överbygga avståndet mellan järnvägsstationen och centrum.

- I Falun finns förutsättningar att vidareutveckla stadskärnan om bilarna skulle kunna lämna plats för människor. Ett exempel på ett sådant område är utmed vattnet.
- Dalaregionen och de båda städerna Falun-Borlänge skulle vinna på att järnvägen mellan regionens största städer moderniserades. Ett exempel på verksamhet som sannolikt skulle kunna tjäna på en sådan utveckling är Högskolan som är etablerad i båda städerna. Städerna storlek är var för sig begränsande med avseende på att den urbana storleken ska kunna stimulera tillväxt, men tillsammans bildar de en kritisk massa av en större storlek som är viktig för utvecklingen av hela Dalaregionen. Det finns sannolikt också komplementariteter som kan utnyttjas mer om tidsavståndet mellan städerna reduceras.
- I perspektivet om Dalabanan och station/resecentrum kan Falun sannolikt vinna utvecklingskraft genom att ytterligare förtäta miljöerna omkring stationer och resecentrum och att kunna utnyttja urbana skalekonomier. Något som har stor betydelse är att kunna ytterligare utveckla kommersiella stråk samt etableringar med kontaktintensiva verksamheter som kan kopplas till stationer/resecentrum.
- De planerade och beslutade kvalitetsmässiga systemförbättringarna kommer att innebära bättre förutsättningar för tillväxt av arbetsplatser, handel och mötesplatser i Falun. Vi uppskattar "ytpotentialen" som kan utvecklas kopplat till investeringen i Dalabanan till omkring 3000 kvadratmeter, varav merparten är intressant för närområdet till stationen/resecentrum.
- Dalabanan innebär också en potential för att utveckla bostadsmarknaden. "Ytpotentialen" i detta perspektiv uppskattar vi till omkring 70 bostäder.



VÄGEN TILL STATIONEN FRÅN CENTRUM



LOKSTALL OCH ÄLDRE TÅG

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER

Kv Gamla Bergsskolan + nytt kvarter. Tillkommande ytor för handel och kontor (ev bostäder) diskuteras med fastighetsägaren.
15 000 - 20 000 kvm

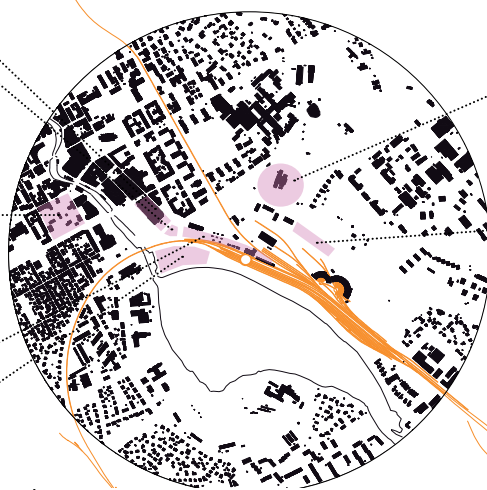
Lösa diskussioner om förtätning med mer kontor

Kv Västra Falun och Teatern, bostäder och verksamheter. Programarbete pågår.

Nya verksamheter i stationsområdet

Resecentrum

Bostäder i strandnära läge, 100-150 lgh.



OBEBYGGD MARK

ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

- Kyrkogård (skolgård)
- Torg
- Odlad mark
- Övrigt
- Grönyta
- Trädbestånd
- Sport/rekreation
- Park
- Parkering



12%

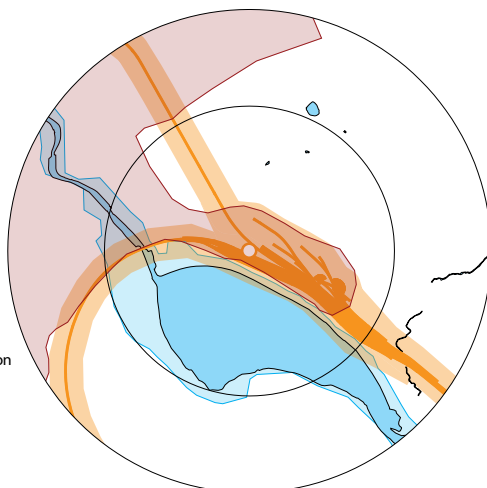
- bebyggelse
- centrum



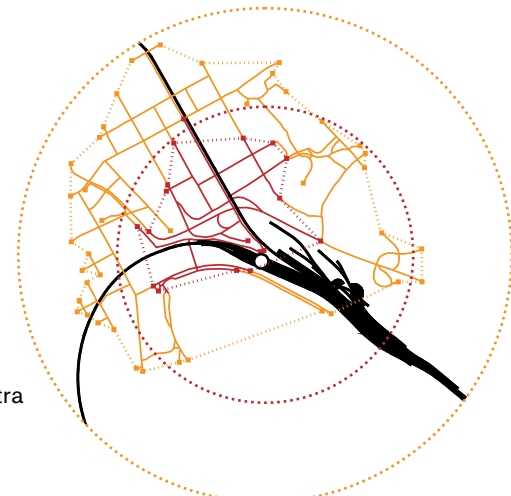
HINDER OCH HÄNSYN

AVSTÅND

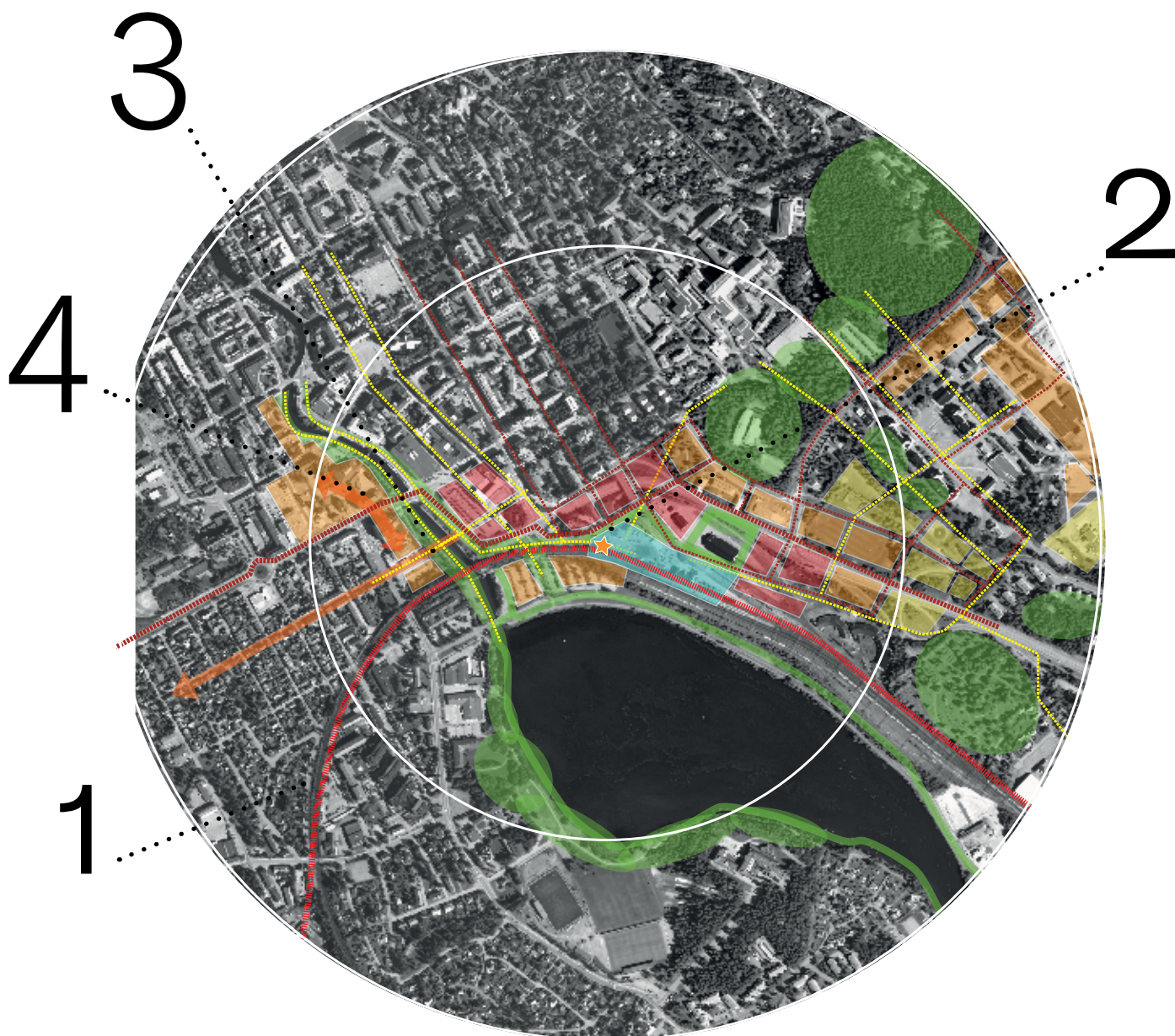
- Riksjämväg naturvård
- Natura 2000
- Riksjämväg kulturmiljövård
- Översvämningszon 100-årsflöde
- Riskzon kring jämväg 70 m
- Flygbuller



1km och 600 m fågelvägen kontra faktiskt avstånd



FALUN IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 2 101 boende
- 388 arbetstillfällen
- 105 062 kvm bostäder
- 22 220 kvm butik
- 16 653 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Första steget för att skapa en stark region är att bygga ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge med rakast möjligast sträckning som möjliggör tät, snabb trafik. Det är mycket viktigt med smidig kommunikation mellan städerna. Dagens intensiva busstrafik räcker inte för att båda städerna på allvar ska dra nytta av varandra och den ena inte dra ifrån den andra. Borlänge och Falun utbyter mycket arbetskraft och delar dessutom en högskola. Båda orterna är inpendlingsorter för en stor del av regionen vilket gör det viktigt med snabb kollektivtrafik. Järnvägens sväng runt sjön Tisken är inte rationell.

2

Falun är residensstaden och har varit stad sedan 1600-talet. I Falun förväntar man sig att hamna i en stad när man kliver av tåget. Genom att förtäta nära Faluns nya Resecentrum vinner man både nya ytor för boende och verksamheter och förstärker känslan av att komma till en levande blandad stad. Detta skapas delvis genom att flytta ner merparten av Högskolan Dalarna till nya byggnader i resecentrumområdet. Campus integreras i staden så att studenternas mötesplatser, boende, och vardagsliv hamnar "på stan" och inte isolerade på Lugnet. (På 10 studenter skapas 4 nya jobb enl. en doktorsavhandling från Internationella handelshögskolan i Jönköping). Det är också intressant att flytta Högskolan till centrum då föreläsare och studenter lättare kan ta sig mellan de båda studieorterna Falun och Borlänge.

Ett nytt resecentrum blir en självklar nod i staden dit man lätt kan hitta och ta sig till fots. En tydlig och trygg gång- och cykelväg mellan lasarettet och det nya resecentrumet är viktig i sammanhanget liksom kopplingen till regementet. Korsnäsvägen genom centrum blir en stadsgata och all korsande trafik sker i plan. Genom att förtäta med bebyggelse upp mot lasarettet och lägga gång- och cykelstråket genom den nya stadsdelen skapas centrumnära boende samtidigt som tryggheten ökar för gångtrafikanter.

3

På sikt utvecklas årummet till en mötesplats och ett rekreationsområde mitt i staden. På Åhlénsparkeringen byggs det för handel, verksamheter och boende, bästa läget i staden ska inte bilarna få ta i anspråk. Högre parkeringshus med verksamheter eller handel i bottenvåningen kan vara ett sätt att återskapa de parkeringsytor som tas i anspråk vid en förtätning.

Årummet skulle kunna bestå av dels hårdgjorda kajer och bryggor, gjorda för "häng" typ Östra Ågatan i Uppsala, men också vara ett rum för lummig grönska, träspänger och uteserveringar. En ny gång- och cykelbro förbinder stationen och årummet med Dalateatern, Elsborg och Världsarvet Gruvan.

4

Utveckla ett kulturstråk mellan Dalateatern och Dalarnas museum. Fler kulturanknutna verksamheter skulle kunna äga rum utmed stråket.

BORLÄNGE ANALYS



STATIONSLÄGE

I Borlänge, som är Dalarnas yngsta och största stad, är potentialen för utbyggnad mycket stor. Det finns gott om områden att utveckla och många intressanta målpunkter att ta fasta på. Förutom att stationen i sig är Dalarnas kommunikationscentra har man väldigt många tillfälliga besökare till Kupolen och andra handelsetableringar intill. Varje sommar arrangeras Sveriges största musikfestival, Peace and Love, och Dalecarlia Cup. Man har också en del av Högskolan i Dalarna och ett flertal stora arbetsgivare som SSAB och Trafikverket.

Dalaregionen har två centralorter; Borlänge utgör tillsammans med Falun den duala regionkärnan. Borlänge präglas i första hand av omfattande inpendling från de mindre grannkommunerna och av ett ömsesidigt pendlingsutbyte med Falun. Befolkningen har sedan slutet av 1960-talet växt med i genomsnitt ca 140 invånare per år. Starkaste tillväxtperioden var på 1970-talet. Borlänge hade ca 48 700 invånare 2009. Sysselsättning har sedan 2000 ökat stadigt, mest i Dalarnas län. Borlänge präglas förutom av de mycket bra kommunikationsmöjligheterna av sin starka detaljhandel, högskolans och statliga myndigheters etableringar i staden.

- En viktig notering är att såväl Dalaregionen som de båda städerna Borlänge och Falun skulle vinna på att järnvägen mellan de båda städerna fick en ny effektiv dubbelspårig järnväg. Högskolan är exempelvis etablerad i båda städerna och det finns ett stort ömsesidigt utbyte mellan städerna som sannolikt kan utvecklas mer. Städerna är var och en begränsade i sin storlek, men tillsammans bildar de en kritisk massa som är viktig att kunna dra fördel av för att stimulera tillväxten i hela Dalaregionen. Det finns sannolikt också komplementariteter

som kan utnyttjas mer om tidsavståndet mellan städerna reduceras.

- Förutsatt att en modern järnväg med hög kapacitet kan byggas mellan Falun och Borlänge kan städerna genom långsiktig planering stimulera tillväxten genom att bättre ta tillvara urbana skalekonomier. Det handlar om att förtäta miljöerna omkring stationer och resecentrum och att utveckla kommersiella stråk samt etableringar med besöksintensiva verksamheter som kan kopplas till stationer/resecentrum.
- Kvalitetsmässiga systemförbättringar kommer att förbättra förutsättningarna för att utveckla arbetsplatser, handel och mötesplatser i Borlänge. Till skillnad från Falun ligger Borlänge direkt på Dalabanan vilket är en fördel med avseende på utvecklingspotential som staden kan få från förbättringar av Dalabanan. Tätare trafikering och reducerade störningar innebär att Borlänge blir än mer tillgängligt från grannkommunerna.
- I Borlänge finns en möjlighet att göra en överbyggnad över järnvägen och station. Detta är en resurs för stadsutveckling genom att exploateringsbar mark tillskapas samtidigt som stadens båda sidor kan integreras mer.
- I det område som i framtiden kommer att finnas inom en radie av omkring 500-600 meter (gångavstånd i en stadskärna) från stationen/resecentrum är det särskilt viktigt få en tät miljö med arbetsplatser och kontaktintensiva verksamheter. Inte minst gäller detta exempelvis företag och organisationer som har sina verksamheter i både Borlänge och Falun.

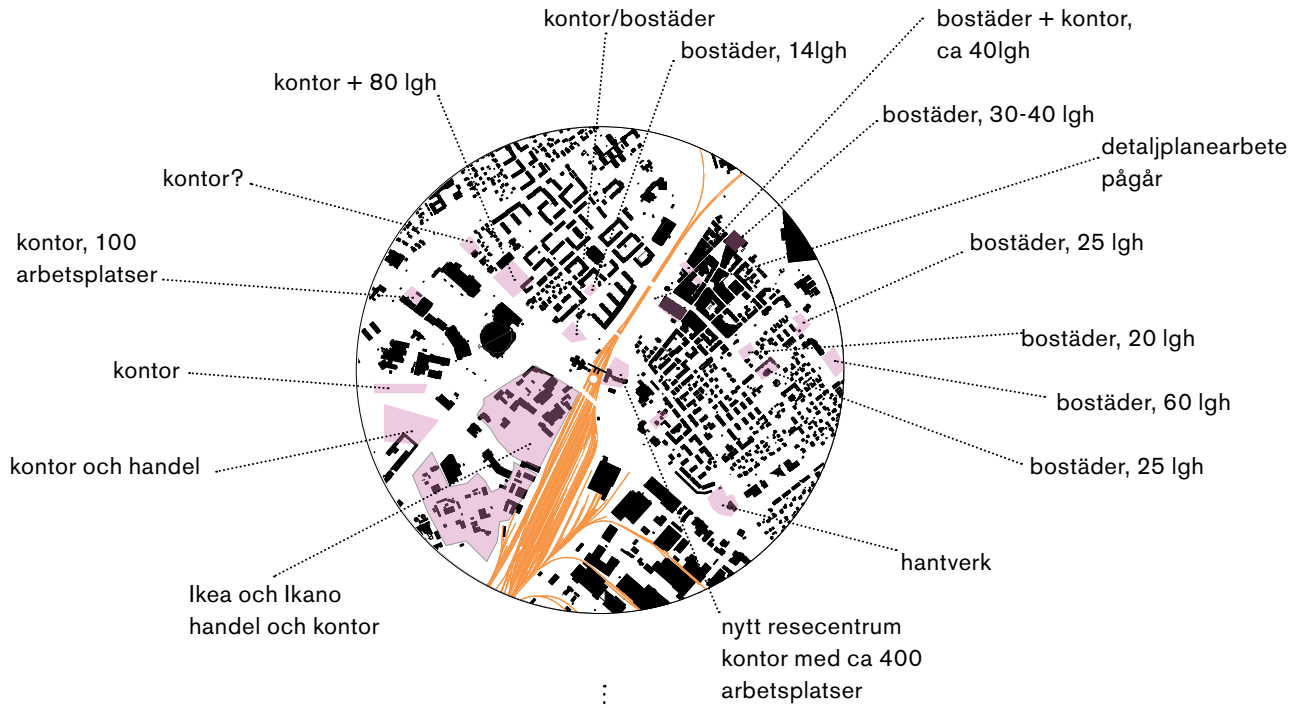


BEBYGGELSE FRÅN OLIKA TIDER

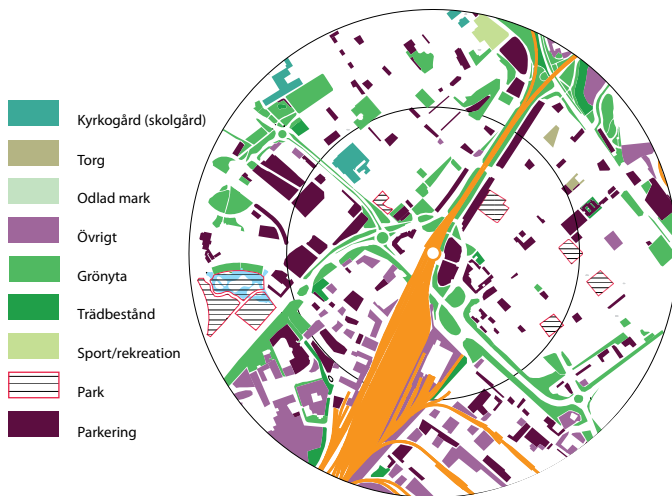


GRÖNYTA PÅ NORRA SIDAN AV JÄRNVÄGEN

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER



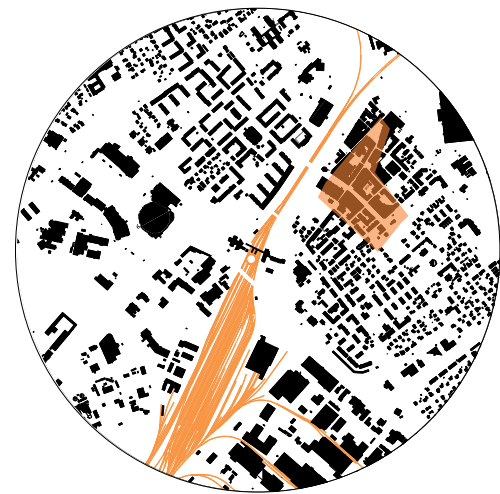
OBEBYGGD MARK



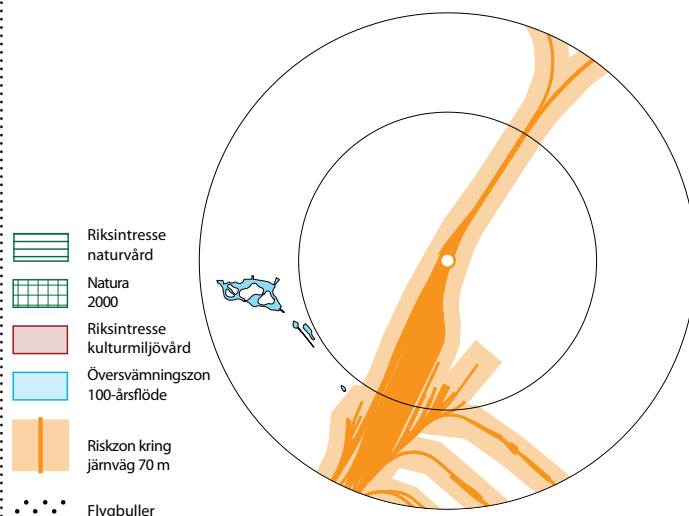
ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

14%

bebyggelse
 centrum

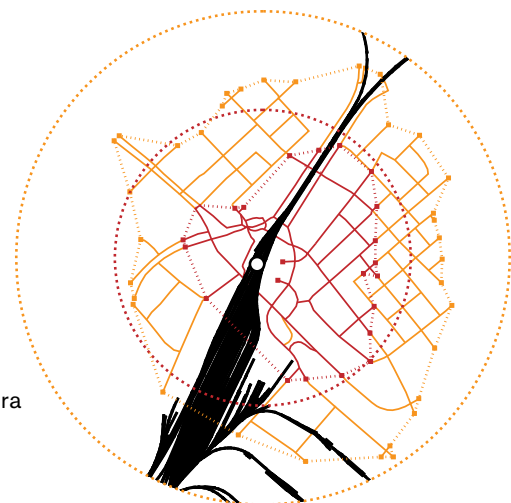


HINDER OCH HÄNSYN

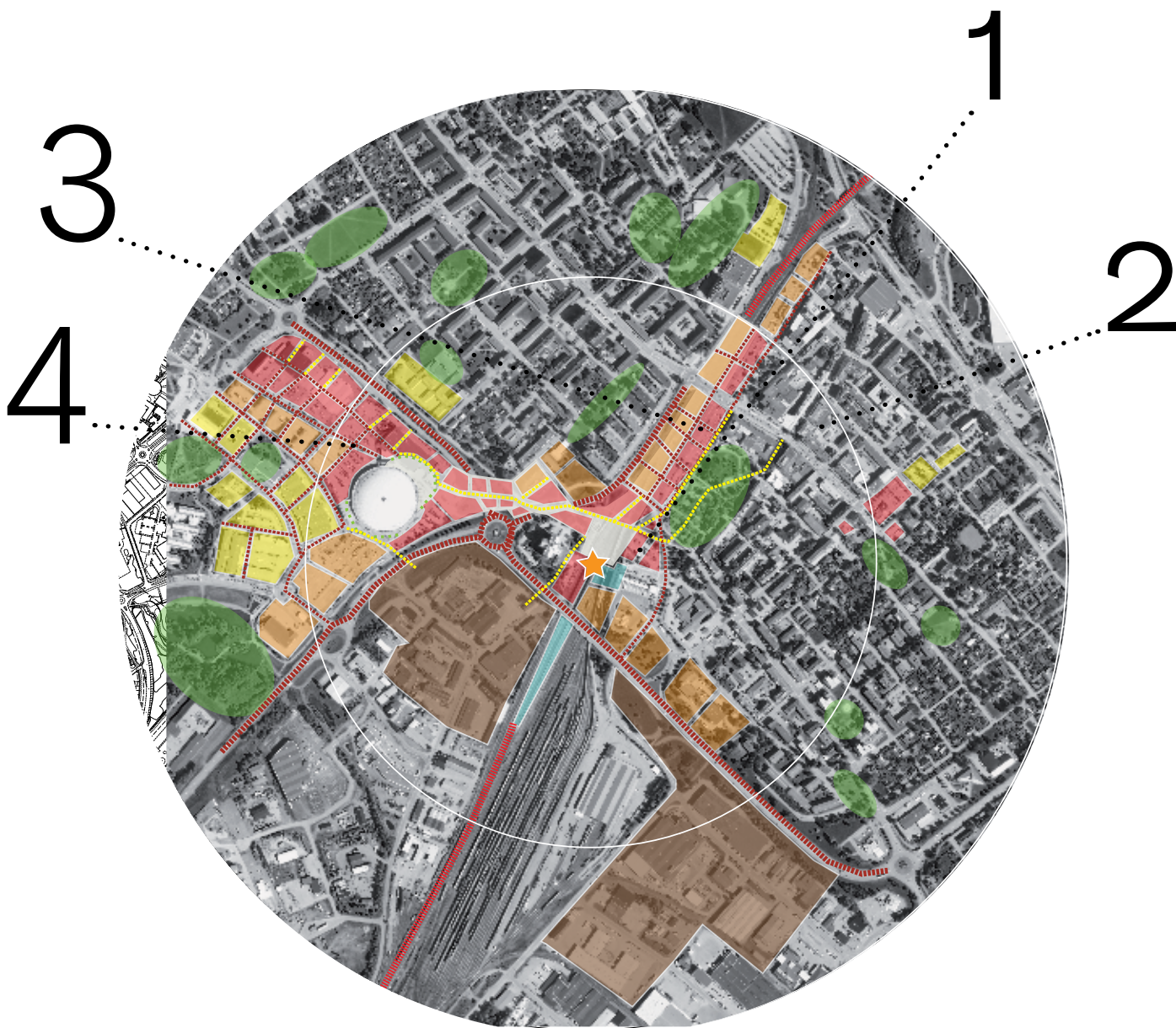


AVSTÅND




1km och 600 m fågelvägen kontra faktiskt avstånd



BORLÄNGE IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 4 030 boende
- 1 536 arbetstillfällen
- 201 488 kvm bostäder
- 25 946 kvm butik
- 127 604 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Första steget för att verka för en stark region är att bygga ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge med rakast möjligast sträckning som möjliggör tät, snabb trafik. Det är mycket viktigt med smidig kommunikation mellan städerna. Dagens intensiva busstrafik räcker inte för att båda städerna på allvar ska dra nytta av varandra och den ena inte dra ifrån den andra. Borlänge och Falun utbyter mycket arbetskraft och delar dessutom en högskola.

I Borlänge vore ett önskvärt första steg utvecklingen av resecentrum och utbyggnad i anslutning till stationen för att koppla till centrum. Genom ny bebyggelse kan man ange en riktning i stråket mellan stadskärnan och resecentrum. Det finns ytor längs med järnvägschaktet bör kunna rymma ett par stadskvarter med bostäder, handel och verksamheter som öppnar sig mot stråket.

Det vore en stor vinst för stadskärnan om högskolan successivt skulle kunna flytta till centrum och nybyggda lokaler i stråket mellan stationen och centrum. Det vore även en vinst för högskolan i sig och för regionen. På så vis blir den mer tillgänglig och avståndet mellan högskolans två delar blir kortare. Kanske finns t o m möjlighet att dela lokaler med andra verksamheter. En biograf kan kanske tjänstgöra som föreläsningssal dagtid? Även nya studentbostäder borde lokaliseras till centrala lägen för att bidra till folklivet.

Det är också viktigt att se till att det finns kopplingar mellan stadskärnan, stationen och centrum samt mellan det nyetablerade Ikea och stationen.

2

Utveckla centrum och stadskärnan med målsättningen att få utmärkelsen "årets stadskärna" 2025

3

På längre sikt kan det bli aktuellt att ytterligare förstärka stråket genom att bygga över järnvägsschaktet med blandade stadskvarter samt att överbrygga den barriär som vägen utgör mellan stationen och Kupolen med en "Rialtobro"/"urbodukt" med bebyggelse.

Ett dilemma är att många av de satsningar vi önskar oss i Borlänge kräver stora grundinvesteringar, som exempelvis överdäckningen av järnvägen och Tjärnavägen(70/71). För att locka till investeringar gäller det att först arbeta med de tillgångar man har som att stärka centrum genom att jobba med stråket från stationen och dit.

4

Nästa steg skulle kunna vara en succesiv omvandling av området kring Kupolen till blandade kvarter med shopping, bostäder och kontor. En väg att gå kan vara att omvandla de nuvarande markparkeringarna till kvarter med nedgrävda garage eller parkeringshus och gatuparkering.

SÄTER ANALYS



STATIONSLÄGE

Säter är en liten ort med många fina boendemiljöer. Orten är känd för sin vackra trästad där de röda husen ligger tätt emot gatorna i en tydlig rutnätsstruktur.

Än i dag präglas orten av träindustrin, med sågverket nere vid sjön. På andra sidan järnvägen brer Säterdalen ut sig, med hisnande naturupplevelser och plats för evenemang och lek. Stationen är avskuren från orten med både väg 70 och järnvägen. Den upplevs därför som perifer, trots att den ligger väldigt nära centrum.

Säter är framförallt en utpendlingsort med en stor pendlingsström som går till grannkommunen Borlänge. Det finns också pendlingsström som går i motsatt riktning, dvs. från Borlänge till Säter som är av en något mindre storlek. Befolkningsutveckling i Säter har varit svagt vikande sedan mitten av 1990-talet. Samtidigt har sysselsättningen tillväxt i Säter under de senaste åren före konjunkturnedgången som drabbade den svenska ekonomin 2008-2009. Säter präglas, liksom Gagnef av att vara förhållandevis starkt integrerad med Borlänge.

- Restiden med tåg är ca 18 minuter mellan Säter och Borlänge vilket innebär att restiden är så pass kort att det redan har etablerats en stark pendlingsström. De planerade investeringarna som innebär kvalitetsmässiga systemförbättringar genom mindre risk för förseningar och en ökad bekvämlighet kommer att förstärka tågets konkurrenskraft framförallt med avseende på pendling från Säter till Borlänge.
- Ett viktigt perspektiv för vilken potential med avseende

på utvecklingsmöjligheter för Säter finns kopplad till planerade investeringar är sannolikt beroende av hur utvecklingen i centrala Borlänge blir med avseende på tillgänglighet till arbetsplatser i relation till stationen i Borlänge.

- Givet att lokaliseringen av arbetsplatser i Borlänge kan planeras på ett sådant sätt att tågresande blir attraktivt för arbetsresor kan Säter sannolikt möta en större efterfrågan på boende i framtiden, som i sin tur innebär en stimulans för efterfrågan på handel och service inom den lokala marknaden.
- Säter kan sannolikt ytterligare förväntas förstärka sin funktion som boendeplats med lokal handel och service och det finns goda förutsättningar för att tågresande kan spela en roll för denna utveckling.
- Även om Dalabanans restider i framtiden förkortas väsentligt så kommer sannolikt Säter inte hamna i ett förhållande till Uppsala så att pendlingsströmmarna kan förväntas ändras. Snarare är det rimligt att även i ett mycket långsiktigt perspektiv anta att Sätters utveckling naturligt måste kopplas till Borlänge och Falun.
- Sätters närhet till Borlänge med sin starka status som ett centrum för detaljhandel är något som gör avtryck i handeln i Säter. Detta är en situation som sannolikt är mycket svår att bryta. En rimlig ambition för Säter är att kunna förbättra omsättningen inom dagligvaruhandeln. Däremot förefaller det som en svårare uppgift att konkurrera med Borlänge på marknader med sällanköpsvaror.



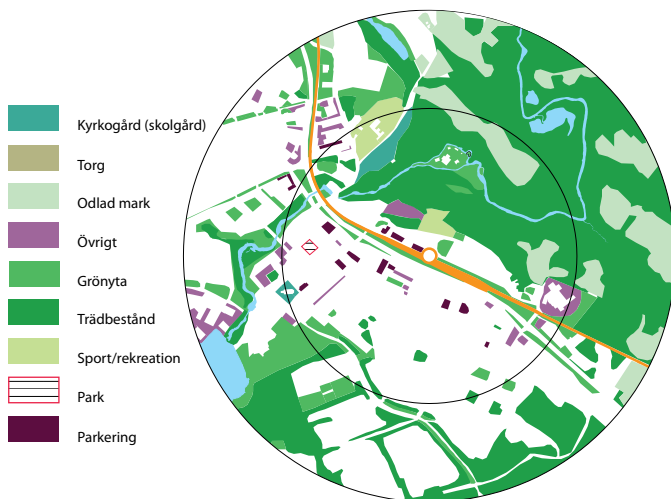
TRÄKVARTER I CENTRALA SÄTER



ÄLDRE TRÄBEBYGGELSE INTILL JÄRNVÄG

underlag saknas

OBEBYGGD MARK



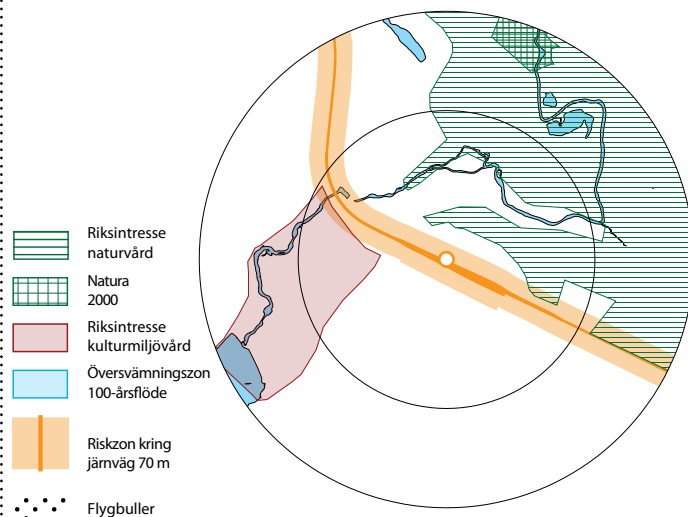
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

2%

bebyggelse
centrum

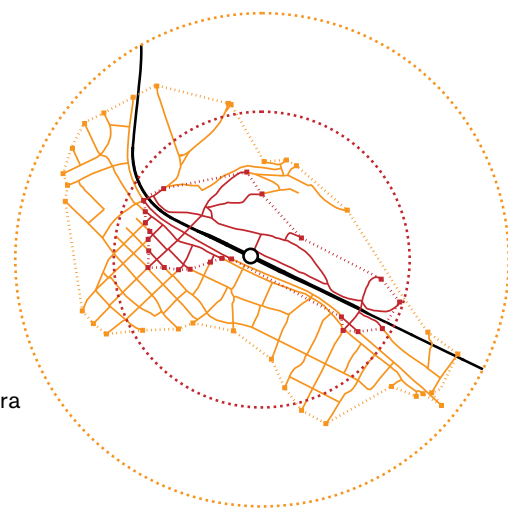


HINDER OCH HÄNSYN

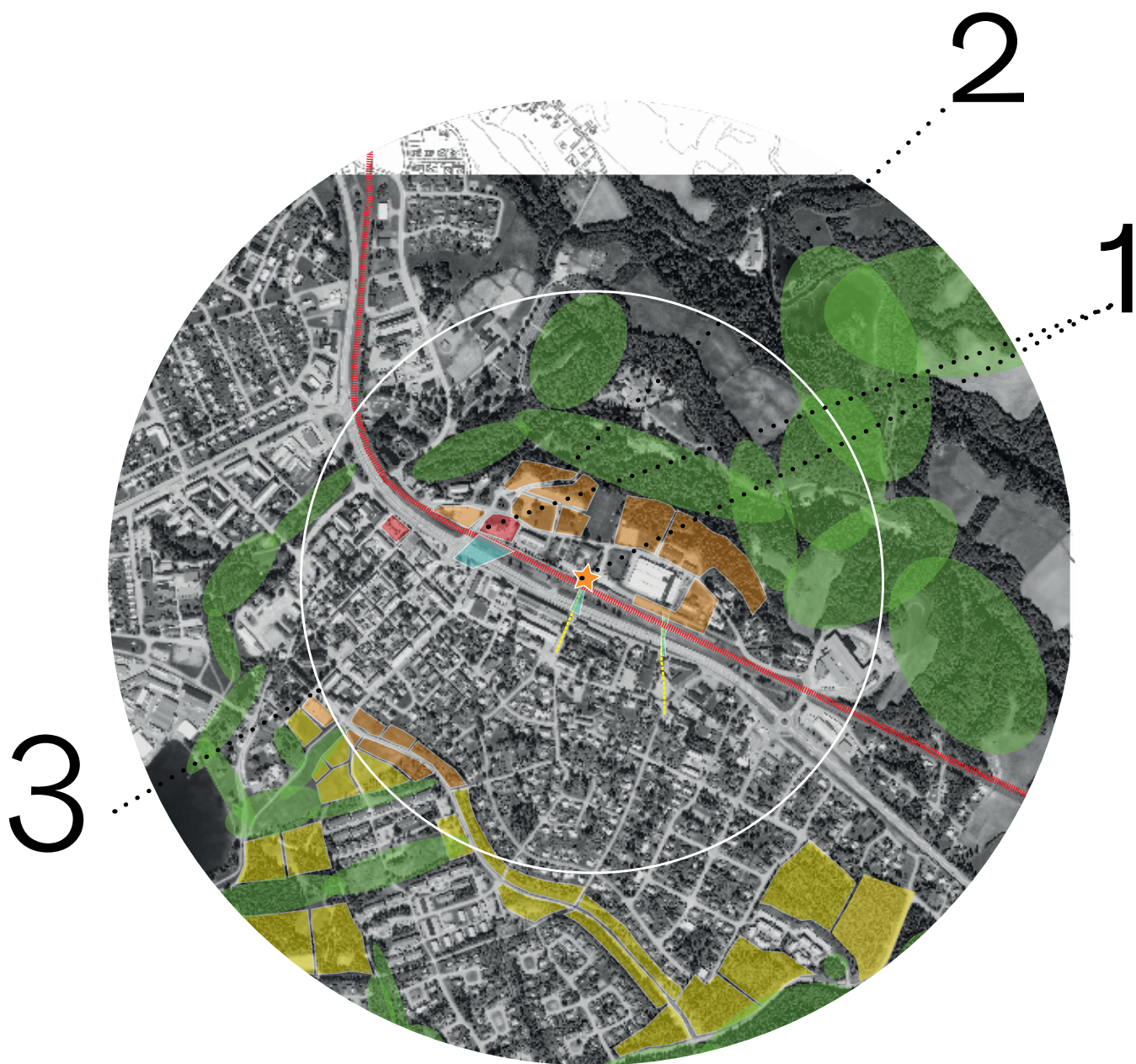


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



SÄTER IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 1 090 boende
- 84 arbetstillfällen
- 54 224 kvm bostäder
- 902 kvm butik
- 6956 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

För Sätters del är det allra mest prioriterade att hitta sätt att ta sig över riksväg 70 och järnvägen, för att minska barriärerna och få stationen att bli en naturlig del av orten. Med tanke på att det både är en av Dalarnas viktigaste bilvägar och själva järnvägen tror vi inte att en lösning i plan är den mest effektiva lösningen. Snarare någon form av bro. Någon bredare lösning som binder ihop centrum och torget med stationsområdet och entrén till Säterdalen. Sedan en eller två nättare gång/cykel-broar som binder ihop resten av orten med själva stationen.

2

Förtäta kring stationen så att den blir mer centrerad i orten. Skapa mer utrymme för flerfamiljshus, service och verksamheter i det strategiska läget vid stationen och in anslutning till Säterdalens entré.

3

På längre sikt, när de första två stegen är genomförda, finns goda möjligheter för Säter att utvecklas till en god boendeort med bra pendlingsmöjligheter och fungerande när-service. I de södra delarna finns utrymme att utveckla attraktiva bostadsmiljöer. Norrut längs väg 70 finns verksamhetsområden som kan förtäta och utvecklas. Miljöerna kring ån kan utvecklas till ett rekreationsstråk som samtidigt bildar en buffert som skydd mot framtida översvämningar.

Ur Sätters perspektiv är själva tillgängligheten till stationen en prioriterad fråga för att kunna utveckla orten på ett sätt som främjar pendling längs med Dalabanan. Innan det är löst är det inte säkert att tågpendling framstår som ett rimligt eller möjligt alternativ bland de som flyttar in.

HEDEMORA ANALYS



STATIONSLÄGE

Hedemora har en intressant struktur med bebyggelse på åsen och parker och grönområden i dalgångar. Detta skapar fina utblickar i de centrala delarna. Bebyggelsen består av en blandning av gamla träkvarter, funkisbebyggelse och 60-70 tals arkitektur. Hedemora är Dalarnas äldsta stad.

I dagsläget upplevs järnvägen som en barriär mellan Hedemoras östra och västra delar. I Hedemora är busstrafik och tågtrafik samlade till ett resecentrum. Området håller i nuläget på att omgestaltas och en förbindelse i form av en ny tunnel kommer att förbättra kontakten mellan östra och västra delarna av centrum.

Hedemora har ömsesidiga pendlingsströmmar med sina grannkommuner längs Dalabanan: Säter och Avesta. Pendlingsströmmarna i förhållande till Borlänge och Falun är mer ensidiga, dvs. att det finns en utpendling från Hedemora till Borlänge respektive Falun. Befolkningsutvecklingen i Hedemora har dels varit vikande under en längre tid jämfört med de flesta andra orter och kommuner. Den negativa utvecklingen varit kraftfullare sedan mitten av 1990-talet. Ett positivt inslag i Hedemoras utveckling är emellertid att sysselsättningen förstärktes 2004-2008 med drygt 200 sysselsatta.

- Hedemoras geografiska lokalisering innebär ett intressant perspektiv utifrån de planerade investeringarna som innebär kvalitetsmässiga systemförbättringar för tågresa. Restiden till Borlänge är mellan ca 45 och 30 minuter beroende på olika avgångars variation, och till Uppsala ca en timme och 20 minuter. Med mindre risk för förseningar, förbättrad turtäthet och en ökad bekvämlighet förstärks tågets konkurrenskraft.

- Dalabanan och de planerade investeringar ger möjligheter för Hedemora att i första hand mildra den negativa befolkningsutvecklingen. I ett mera långsiktigt perspektiv om en modernisering av Dalabanan borde det finnas utrymme för att reducera restiden till Borlänge väsentligt jämfört med dagens tidtabell. Eftersom tidsavståndet i förhållande till Borlänge finns i ett för arbetspendlare "tidskänsligt intervall" betyder detta att en förhållandevis stor potentiell vinst kan finnas inom räckhåll för Hedemora.
- Givet att lokaliseringen av arbetsplatser i Borlänge i rimlig utsträckning kan agglomereras till närlandet omkring stationen kan arbetspendlande med tåg mellan Hedemora och Borlänge bli betydligt mer attraktivt i framtiden. Markanvändningsfrågor bör därför ses i ett sådant perspektiv om en "framtidssäkrad" möjlighet för utvecklingen. Områden inom ett normalt "gång- eller cykelavstånd" från stationen/resecentrum i Hedemora blir långsiktigt intressant som platser för att utveckla boendemiljöer och viss mängd handel/service.
- Ett perspektiv på Hedemoras utveckling i förhållande till Uppsala är ortens potential för att attrahera boende. Detta är också något som dels förstärks i och med de systemförbättringar som de beslutade och planerade investeringarna innebär. Denna potential kan komma att förstärkas ytterligare när Dalabanans utveckling går vidare i kommande faser och restider kan komma att förkortas ytterligare. Detta perspektiv förstärker ovan nämnda slutsats om att ett långsiktigt perspektiv bör anslås och att boendefrågor med relaterad handel/service är av särskilt intresse för Hedemora.



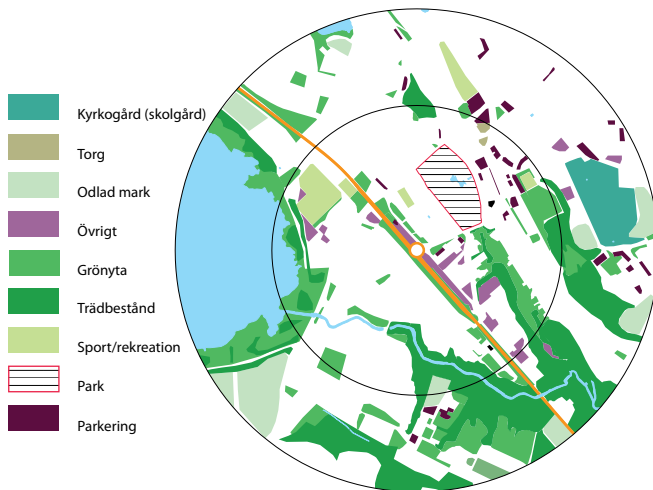
ÅSGATAN



VERKSAMHETSOMRÅDE SYDOST OM JÄRNVÄG

underlag saknas

OBEBYGGD MARK



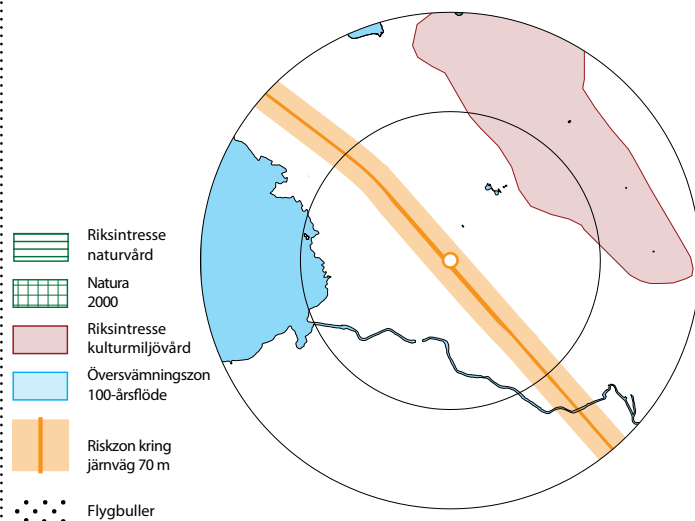
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

9%

bebyggelse
centrum

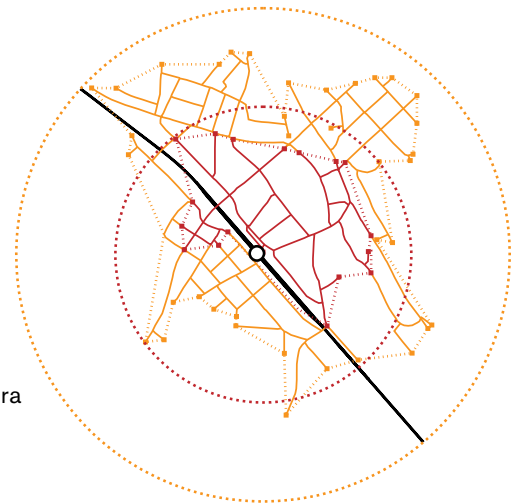


HINDER OCH HÄNSYN

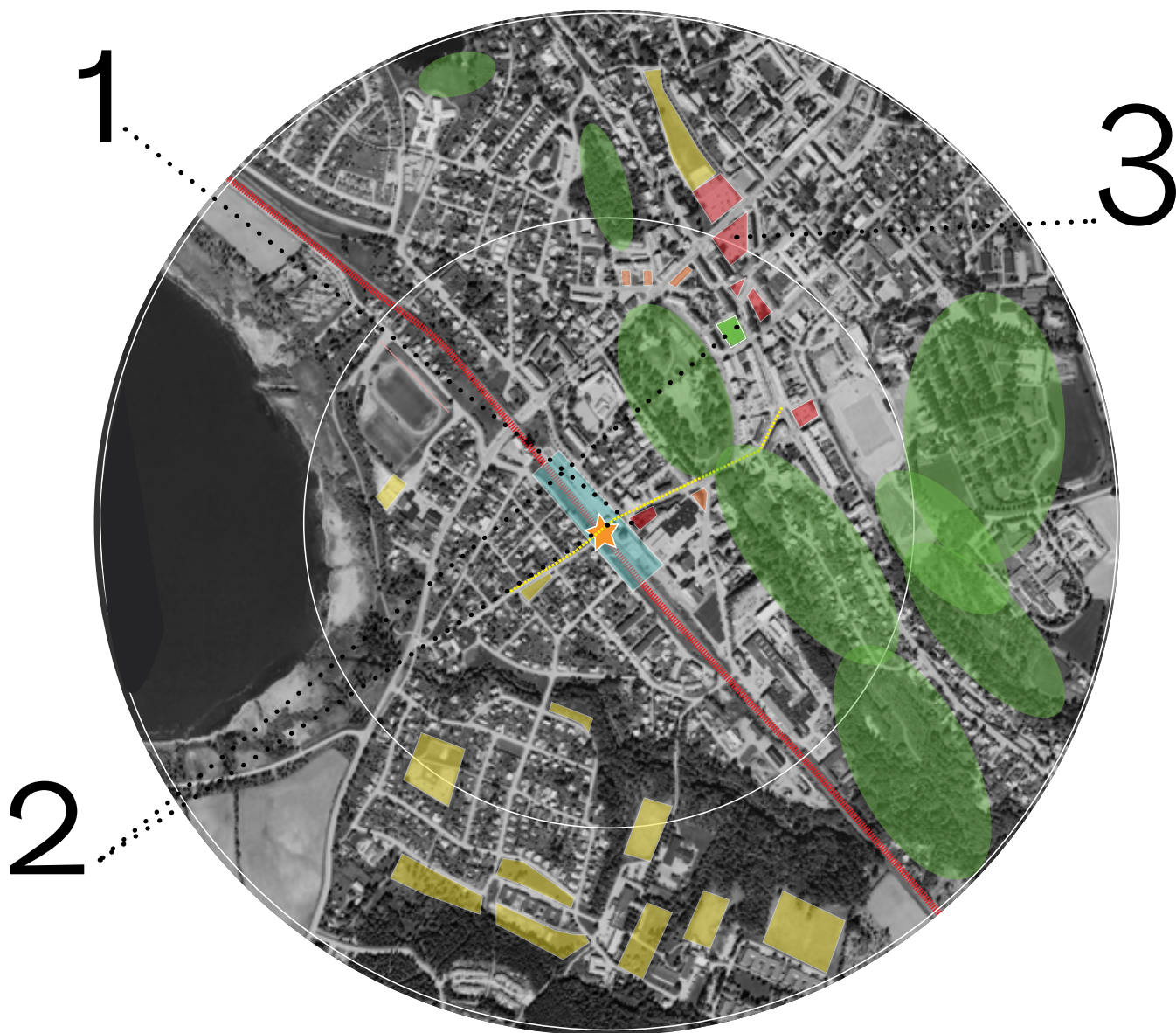


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



HEDEMORA IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
- resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 508 boende
- 31 arbetstillfällen
- 25 421 kvm bostäder
- 1 659 kvm butik
- 1 465 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Det första steget är att inte bara se till att det nya resecentrumet är funktionellt. Det är också viktigt hur det gestaltas. Utformningen av den nya tunneln är viktig för att den ska kännas trygg och användas bl a är ljussättning och rymd en viktig del. Det man gör (eller inte gör) med marken väster om spåren, vid silon, blir viktig i sammanhanget då det visuellt ingår i stationsområdet och därmed påverkar intrycket av orten.

Stationsgatan från stationen mot centrum är en viktig länk. Det pågår ett arbete med att förbättra den för gång- och cykeltrafik. Det vore intressant att se om det på vissa lägen går att göra tillägg så att vägen mellan centrum och station kantas av bebyggelse.

2

Att stationshuset ägs av kommunen är en stor tillgång. Där skulle kommunen erbjuda lokaler till kontorshotell för småföretagande supernära tåget för arbetsresor, möten etc. Stationshuset skulle också kunna användas för kursverksamheter, café, kiosk m.m. I Hedemora handlar det inte bara om att förvalta stationshuset på ett bra och kreativt sätt utan också låta detta förhållningssätt genomsyra det byggda på orten.

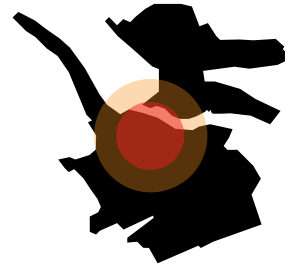
Nästa steg kan vara att studera om den centrala parkeringsplatsen på Åsgatan på sikt kunde omvandlas till en offentlig mötesplats som t.ex. ett torg eller en "urban" park, en mötesplats mitt i stan.

Inom en kilometer från stationen finns på den västra sidan fina boendemiljöer att bygga vidare på med samma typ av trädgårdsstadskaraktär som där finns idag.

3

På sikt kunde man utreda trafiksituationen i Hedemora och fundera på om och hur man kan minska parkeringsytorna i de centrala delarna av centrum. Fler av stadens markparkeringsplatser ligger på attraktiva tomter där det finns möjlighet till förtätning av bostäder och handelslokaler. Hedemora har idag en intressant blandning av bebyggelse från olika tidsperioder, allt från låg träbebyggelse till 40-tals funkis och 60-tals arkitektur. Det vore spännande att se ett samtida "infill"-projekt i stadsbilden.

AVESTA ANALYS



STATIONSLÄGE

Stationen i Avesta är belägen mycket nära centrum, men eftersom den ligger skymd känns den perifer och otrygg. Nära stationen finns även Koppardalen, med spår från stålindustrins tidiga historia i form av mäktiga industribyggnader och småskaliga bostadsmiljöer.

I Avesta är potentialen för utbyggnad mycket stor. Det finns många centrala lägen som är mycket intressanta att omvandla till unika och spännande blandade småstadsmiljöer. Centrumhandeln fungerar i dagsläget relativt bra, men skulle sannolikt kunna stärkas med en mer attraktiv och tillgänglig stadskärna. På Dalälvens södra och norra strand finns verksamhetsområden som på sikt kan omvandlas till intressanta blandade stadsdelar.

Avesta har dels ett ömsesidigt pendlingsutbyte med Hedemora, dels en mer ensidigt inkommande pendlingsström från Sala. Näringslivet i Avesta en lång industriell historia med en bruksprägling. Avesta AB tillhörde tidigare Johnson-koncernen (numera Outokumpu Stainless) och är fortfarande en dominerande arbetsgivare på orten. Befolkningsutvecklingen i Avesta har varit vikande under mycket lång tid. Sedan slutet av 1960-talet har kommunen minskat med omkring 7000 invånare, vilket motsvarar ca 25 procent. Liksom ett antal andra bruks-/industripräglade kommuner i Dalarna har emellertid sysselsättningen ökat mellan åren 2004 och 2008. En utmaning för Avesta består sannolikt i att kunna utvecklas från en industriarbetsplats till ett integrerat samhälle med en blandning av bostäder, service och verksamheter.

- Avesta har en geografisk lokalisering som innebär ett intressant perspektiv utifrån de planerade investeringarna i Dalabanan. Restiden till Borlänge är mellan ca

40 och 75 minuter beroende på olika avgångar (X2000 eller Inter City) och till Uppsala mellan ca 45 och 60 minuter. Med mindre risk för förseningar, förbättrad turtäthet och en ökad bekvämlighet förstärks tågets konkurrenskraft för arbetspendlare till och från Avesta utmed Dalabanan.

- Dalabanan och de planerade investeringarna bör främst ses i ett långsiktigt perspektiv om att utveckla Avesta för boende. Eftersom befolkningsutvecklingen är och har varit vikande under lång tid handlar det i första hand om möjligheter att kunna mildra den negativa befolkningsutvecklingen. En begränsning för bygginvesteringar på kort sikt är Avestas låga priser på småhusfastigheter i förhållande till kostnader för nyproduktion.
- Handeln i Avesta förmår att ungefär som i jämförbara orter och kommuner att försörja sin egen marknad. Handels- och servicemarknadernas utveckling i Avesta kan med fog antas vara beroende av kommunens och ortens förmåga att attrahera befolkning. "Ytpotentialen" som vi har beräknat i denna studie som utvecklingsbar kopplat till investeringen i Dalabanan i Avesta omfattar omkring 400-500 kvadratmeter inom handel, service och arbetsplatser. Vi menar att dessa ytor framförallt bör finnas inom Avesta och dess centrum. Kommunens begränsade storlek innebär att det finns anledning att satsa på ett centrum som är så starkt som möjligt.
- Det finns potential för omkring ett 50-tal bostäder. Detta måste ses i förhållande till att det redan finns ett överskott av bostäder och att Tobins q är lågt för Avesta. Motsvarande resonemang gäller också för andra ytor, dvs. att befintliga lediga lokaler bör ses i förhållande till frågor om handels- och kontorsmarknadens potentiella utveckling.



KOPPARDALEN

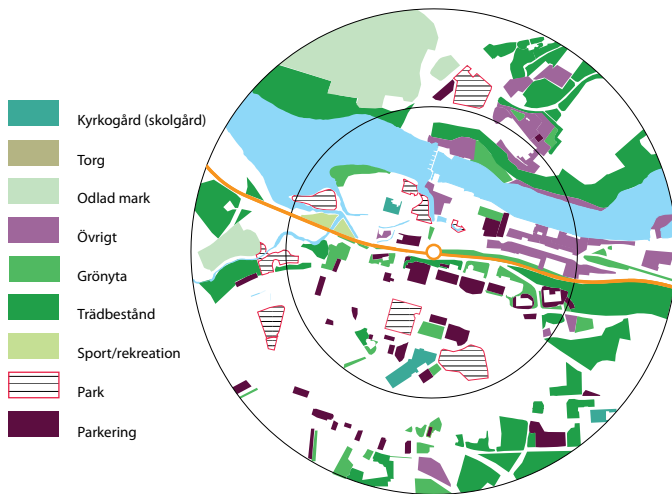


PLATTFORM OCH STATIONSBYGGNAD

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER



OBEBYGGD MARK



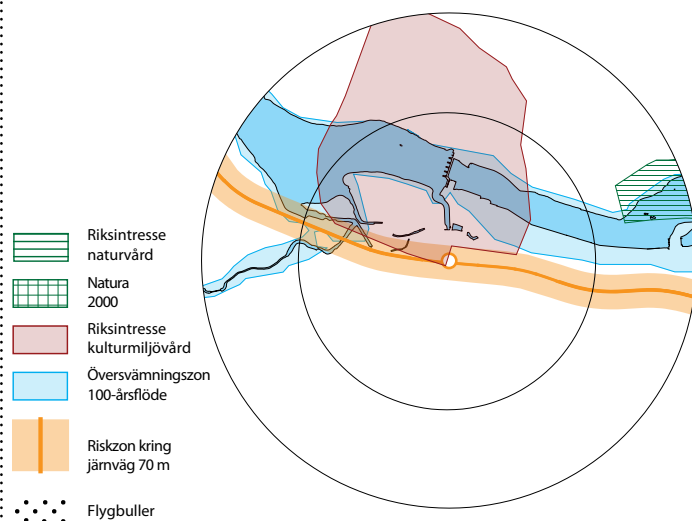
ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

9%

bebyggelse
centrum

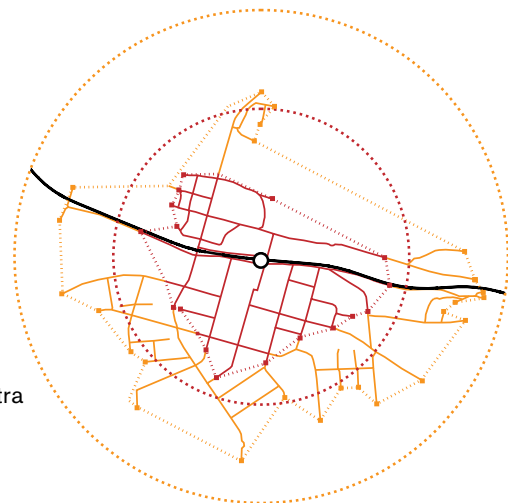


HINDER OCH HÄNSYN

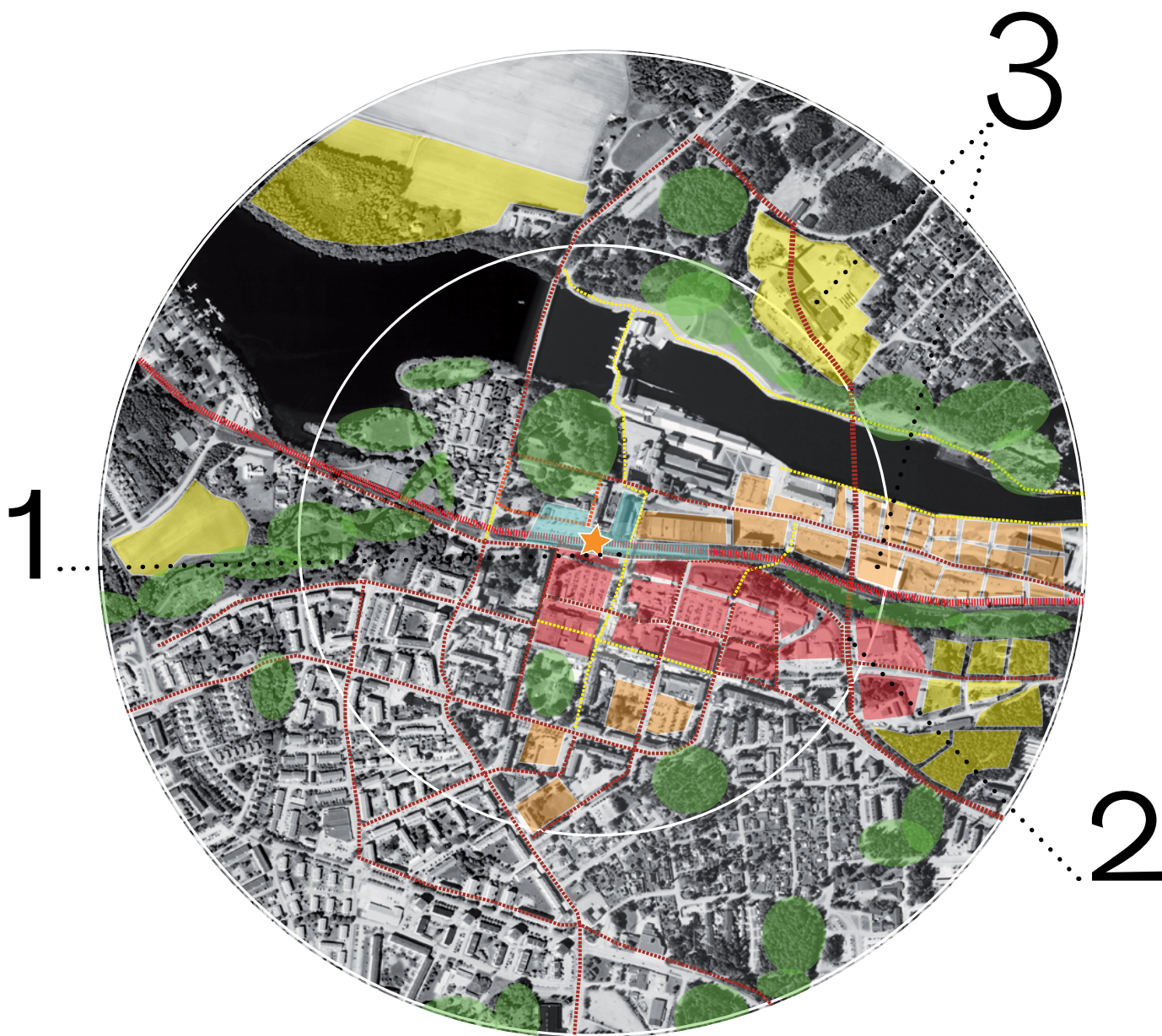


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



AVESTA IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 3 652 boende
- 819 arbetstillfällen
- 182 642 kvm bostäder
- 12 614 kvm butik
- 53 401 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

I Avesta är första prioritet att kopplingen till stationen fungerar så att man verkligen känner att den ligger så centralt i orten som den faktiskt gör. Kopplingen över själva järnvägen behöver stärkas bland annat genom att bron breddas. Centrum behöver växa närmare stationen och möta gatan som går parallellt med järnvägen. Den föreslagna sutterrängbyggnaden bör möta stationen med butikslokaler i bottenplan. Ett perfekt läge för kontor och service samt i de översta våningsplanen även bostäder.

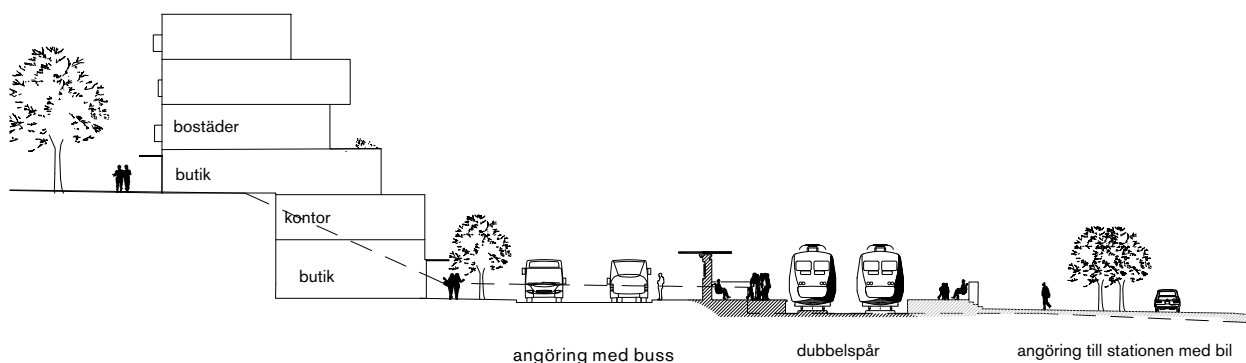
De stora parkeringsytorna på centrumsidan omvandlas succesivt till stadskvarter med handel, bostäder och parkering i underjordiska garage eller P-hus med butiker i gatuplan. Plushuset byggs om till en modernare, öppnare, galleria. med entreer både inåt och utåt och ett ljusare, öppnare mittstråk som känns som en förlängning av gågatan. Bygganden bör även rymma bostäder i de övre våningsplanen.

2

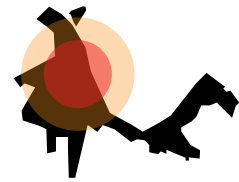
Nästa steg blir att leda om trafiken och utveckla området precis intill stationen till ett resecentrum med både bussar och tåg samlat. En ny genomfart behövs för att lösa korsningen med järnvägen och för att göra det möjligt att succesivt omvandla Koppardalen till en blandad stadsdel. Vi föreslår att Bergslagsvägen förlängs och blir en planfri korsning med järnvägen som landar i Koppardalen och sedan fortsätter på en bro över Dalälven till den norra stranden. Den kvarvarande snutten av Bergslagsvägen som går parallellt med spåren föreslås eventuellt stängas av för vanlig biltrafik och bli till en bussgata med bra anslutningsmöjligheter till tågstationen i samma nivå. Detta förutsätter att en ny planskild korsning över järnvägen kan anordnas.

3

Även på riktigt lång sikt finns det många intressanta miljöer att utveckla i Avesta. Det finns många kvarter i centrum som kan förtätas och omvandlas till en tätare mer stadsmässig karaktär. En successiv omvandling av Koppardalen till bladad stad. Det finns också ett verksamhetsområde på andra sidan Älven som på sikt kan bli intressant att omvandla till attraktiva, mer småskaliga, boendemiljöer.



AVESTA - KRYLBO ANALYS



STATIONSLÄGE

Avesta-Krylbo är en klassisk knytpunkt i järnvägstrafiken. Här finns ett vackert stationshus med en fin väntsal. Flera byggnader och gångbron över järnvägen är skyddade som byggnadsminnen. Kvarteren närmast stationen bär också spår av samma stolta järnvägsepok, men många av lokalerna står idag tomma.

Stationen fungerar relativt bra för omstigning från bil till tåg, medan funktionaliteten i orten är något sämre. Stationen ligger öster om spåren medan större delen av bostäderna återfinns på den västra sidan. Den enda koppligen är en kulturhistoriskt intressanta bro, med branta trappor. Vacker, men inte anpassad för tunga väskor, barnvagnar och rullstolar m m. Spårområdet är brett och utgör en kraftig barriär.

Krylbo har en speciell lokalisering i regionen eftersom platsen är en järnvägsknut som ligger strax utanför Avesta. I övrigt måste Avesta-Krylbo kännetecknas med samma förutsättningar som gäller i övrigt för Avesta. Kommunen är i viss mån unik genom att den har två stationer trots sin begränsade storlek.

- Avesta-Krylbo har tågförbindelser dels längs med Dalabanan och dels utmed förbindelsen som går mellan Gävle och Göteborg. Investeringen i Dalabanan kommer att innebära reducerad risk för förseningar, förbättrad turtäthet och en ökad bekvämlighet förstärks tågets konkurrenskraft för arbetspendlare och från Krylbo kan man resa direkt till många platser. Emellertid är avståndet mellan Krylbo och Avesta så kort att Krylbo i sig inte innebär någon avgörande läges fördel med avseende på boende, service och handel. Viss möjlighet finns för att utveckla arbetsplatser med andra förutsättningar än

Avesta, men denna potential måste ände bedömas som förhållandevis marginell.

- Dalabanan och de planerade investeringarna kommer sannolikt att betyda mest för Avesta och Krylbo i ett långsiktigt perspektiv. Eftersom befolkningsutvecklingen i Avesta har varit vikande under lång tid handlar det främst om möjligheter att kunna mildra den negativa befolkningsutvecklingen.
- I ett långsiktigt perspektiv erbjuder integrationen med den stora marknaden i Uppsala dynamiska utvecklingsmöjligheter för Avesta och Krylbo som bostadsort. Ytterligare förbättringar (reduktion) av tidsavståndet till Uppsala skulle sannolikt kunna innebära en förhållandevis stor stimulans med avseende på benägenhet att pendla mellan arbete och bostad i Avesta och Krylbo. Detta innebär en möjlighet att kunna erbjuda en potential för Avesta och Krylbo att utvecklas med avseende på bostadsort. Förutsatt att stationen finns kvar kan Krylbo vara en intressant plats för de ca 50 bostäder som denna studie identifierar som en utvecklingsbar "ytpotential" kopplat till investeringen i Dalabanan.
- Handeln i Avesta förmår att ungefär som jämförbara orter och kommuner att försörja sin egen marknad. Handels- och servicemarknadernas utveckling i Avesta kan med fog antas vara beroende av kommunens och ortens förmåga att attrahera befolkning.



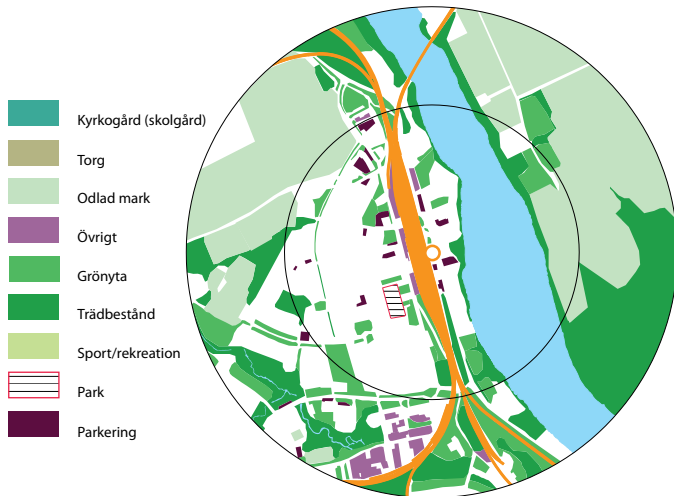
STATIONEN I AVESTA-KRYLBO



BOSTADSKVARTER

underlag saknas

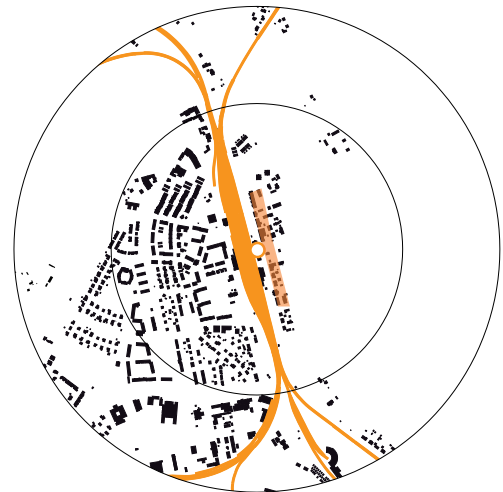
OBEBYGGD MARK



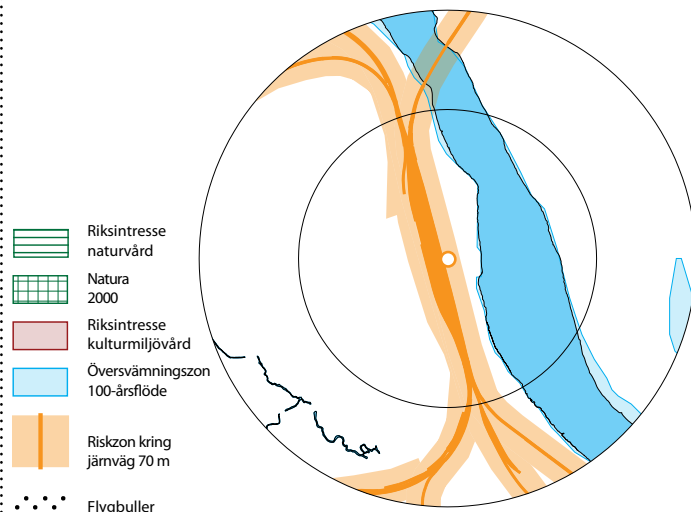
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

4%

bebyggelse
centrum

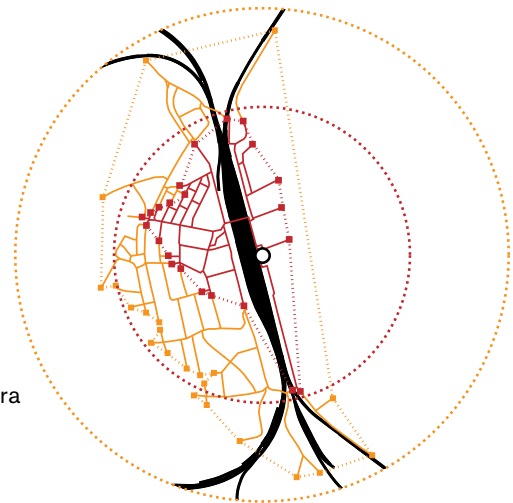


HINDER OCH HÄNSYN

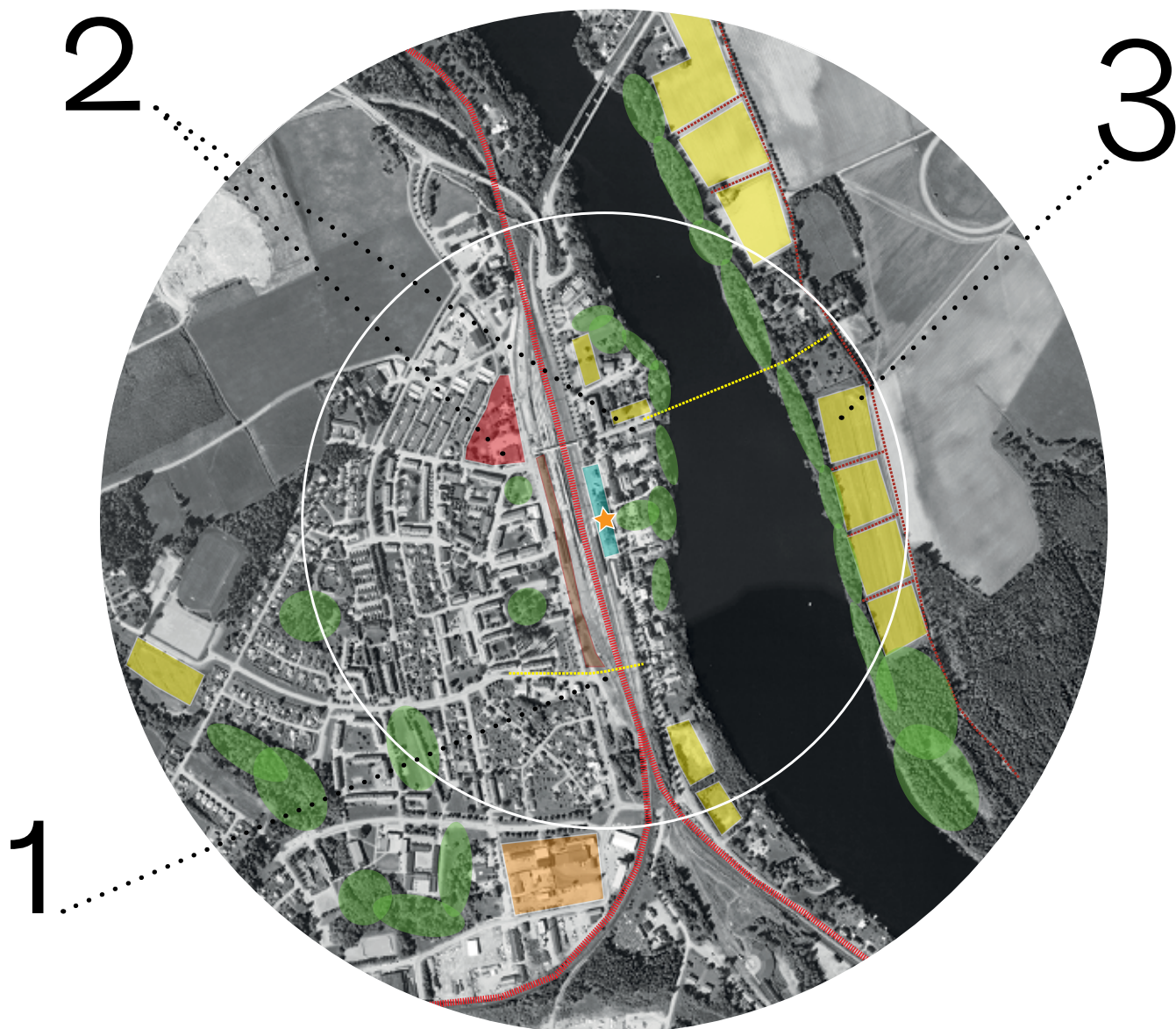


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



AVESTA - KRYLBO IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 738 boende
- 69 arbetstillfällen
- 39 975 kvm bostäder
- 1 660 kvm butik
- 5 255 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

I Krylbo är första prioritet att hitta ett sätt för fotgängare och cyklister att ta sig över järnvägen. Större delen av bostäderna ligger väster om järnvägen, medan stationen ligger öster om den. I Krylbo är dessutom spårområdet väldigt brett till följd av gods-
hanteringen.

På den västra sidan om järnvägen finns ett antal äldre magasinsbyggnader som borde kunna fyllas med nya verksamheter. Kultur, handel och eventuellt kontor.

2

Kvartet där Konsumbutiken i dag ligger borde kunna utvecklas för att rymma mer handel och gärna även bostäder mixat i en småstadsstruktur. I den södra delen finns också ett verksamhetsområde som i den inre delen på sikt möjligen kan omvandlas till en blandning av boende och småskaliga verksamheter.

I den östra delen av orten finns endel mindre luckor som skulle kunna fyllas i med mer bostadsbebyggelse i samma skala som det som finns i dag.

3

Om det finns möjlighet att skapa en ny gång- och cykelbro över älven kan det på lång sikt bli aktuellt att bygga fler bostäder på andra sidan älven. Bron är en förutsättning för att tågpendling ska framstå som ett bra alternativ.

SALA ANALYS



STATIONSLÄGE

Sala är en ort med anor från 1500-talet då den växte fram i anslutning till silvergruvan. De centrala delarna har en strikt rutnätsplan som även rymmer mycket grönska, särskilt i stråket längs med ån, som slingrar sig genom den lilla staden.

I Sala finns god utvecklingspotential. Stationen ligger relativt nära ortens pittoreska centrum med gott om småbutiker och restauranger. Den ligger också i direkt anslutning till sjukhuset och Metso Minerals som är stora arbetsgivare i orten. Från Sala tar man sig snabbt till Uppsala och Västerås, vilket ger bra möjligheter både att utveckla bostäder för potentiella pendlare. Det skapar också bra förutsättningar för verksamheter att växa fram, eftersom man utöver Salaborna också har potentiella medarbetare i Uppsala/Västerås-regionen.

Sala präglas av en stor utpendling till Västerås och mindre omfattande utpendling till Avesta respektive Uppsala. Sala har också ett ömsesidigt pendlingsutbyte med Heby. Sala är en järnvägsknut mellan Dalabanan och järnvägen Sala-Oxelösund. Befolkningsutvecklingen i Sala var vikande under andra hälften av 1990-talet när den minskade med omkring 1500 invånare. Under de senaste tio åren har befolkningen fluktuerat från år till år på en nivå omkring 21 500 invånare. Precis som i flera andra kommuner och orter längs med Dalabanan har Sala haft en sysselsättningstillväxt mellan åren 2004 och 2008. Sala har en läges fördel genom att orten och kommunen har närhet och därmed starka kopplingar till såväl Uppsala som Västerås.

- Mellan Sala och Uppsala är restiden med tåg mellan ca 25 och drygt 30 minuter beroende på olika förbindelser (X2000 och Inter City) och det tar ungefär lika lång tid att resa med tåg mellan Sala och Västerås. Detta betyder att Sala har ett mycket intressant geografiskt läge

som innebär en potential som boende ort för hushåll som kan ha arbeten på båda dessa marknader. Restiden med tåg mellan Sala och Borlänge är för den bästa förbindelsen 53 minuter, men det finns inte en kontinuerlig trafik med många lika bra förbindelser över dygnet som innebär möjligheter för arbetspendling.

- Kvalitetsförbättringar för Dalabanan med mindre risk för förseningar, förbättrad turtäthet och en ökad bekvämlighet kommer att förstärka tågets konkurrenskraft i Sala, framförallt med avseende på arbetspendling från Sala till Uppsala och det finns redan en god förbindelse till Västerås.
- Dalabanans utveckling och Salas möjlighet att erbjuda tillgänglighet till både arbetsmarknaden i Uppsala, Västerås och till Borlänge (som kan komma att förbättras i kommande utvecklingsfaser för Dalabanan) innebär goda möjligheter att utveckla Sala som boendeort.
- Stationens/resecentrumets tillgänglighet i förhållande till olika potentiellt utvecklingsbara boendemiljöer är en viktig långsiktig förutsättning för Salas framtida utveckling. I detta ingår exempelvis en planering med infrastruktur som gör det möjligt att på några minuter nå resecentrum med cykel eller till fots från olika bostadsområden.
- Eftersom ett sannolikt scenarie är att Sala alltmer kan förväntas utvecklas till en boendeort kan också handel med dagligvaror och vissa former av hushållstjänster förväntas utvecklas positivt på sikt. Marknader för sällanköpsvaror kan även i framtiden antas tappa köpkraft från Sala till de starka handelsområdena i Västerås och Uppsala, även om en positiv befolkningsutveckling skulle förstärka möjligheterna att vinna marknadsandelar i Sala inom dessa delar av detaljhandeln.

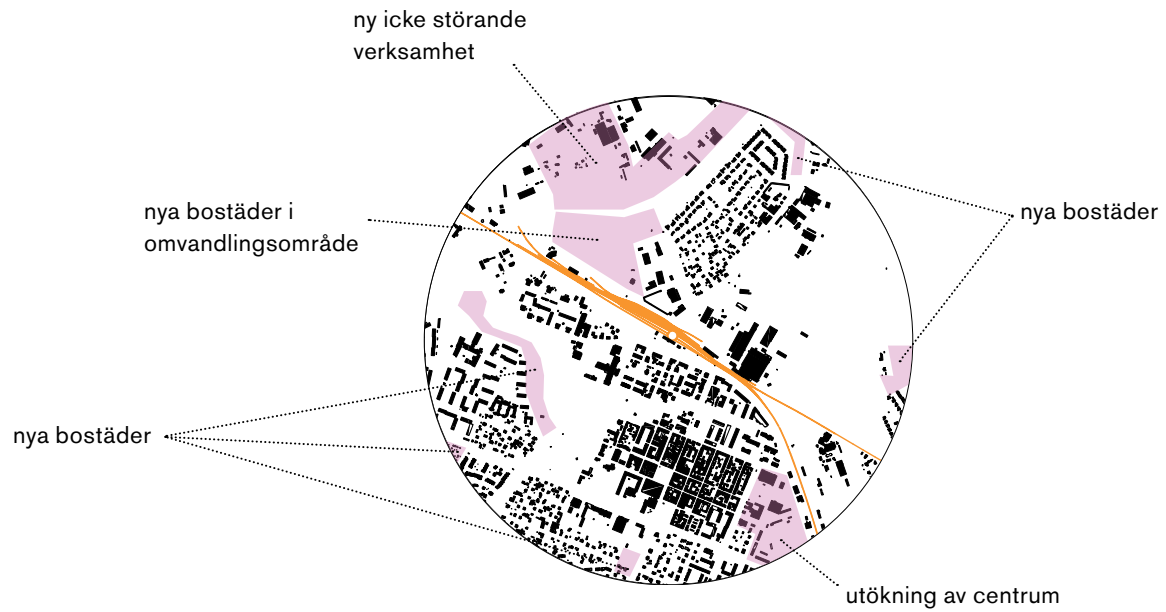


TRÄDKANTAD GATA

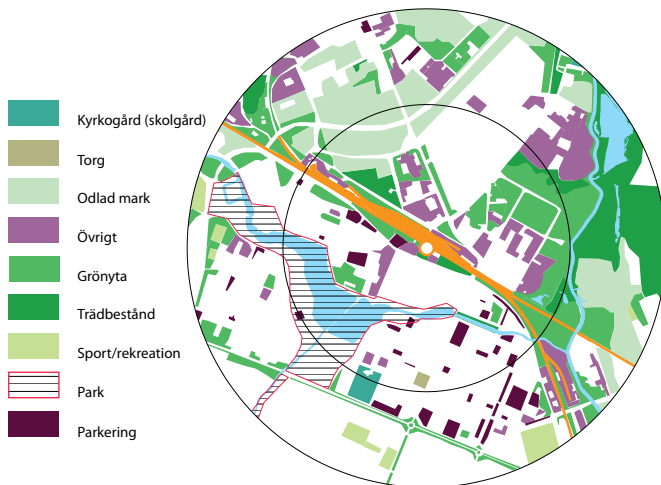


GRÄNS, VERSAMHETSOMRÅDE NORDOST OM JÄRNVÄG

SAMMANSTÄLLNING AV AKTUELLA PLANER



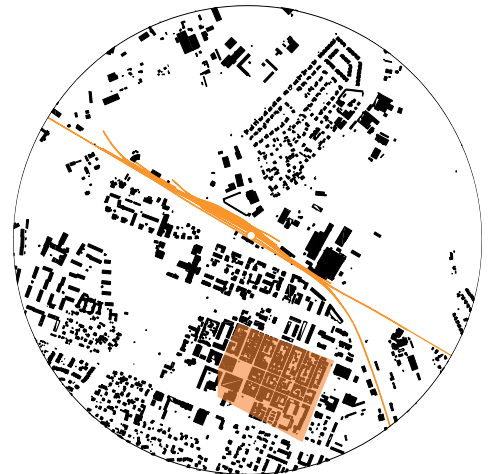
OBEBYGGD MARK



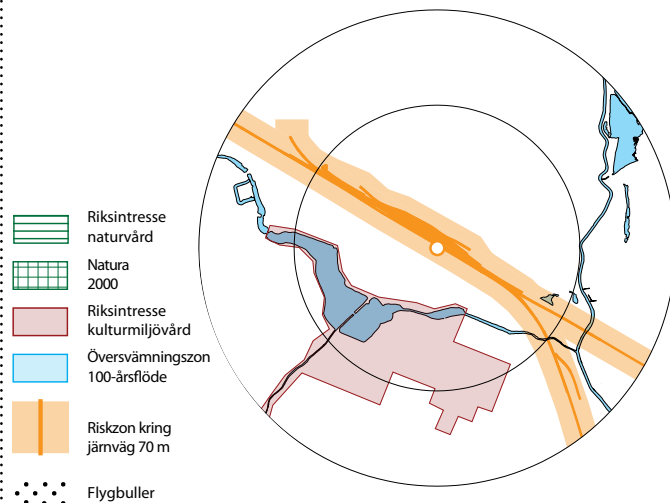
ANDEL BEBYGGELSE CENTRUM

10%

bebyggelse
centrum

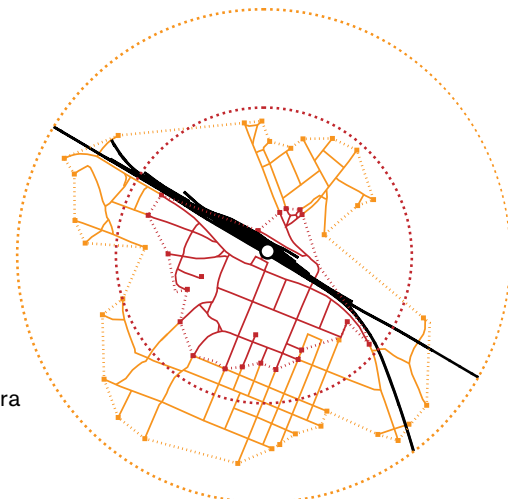


HINDER OCH HÄNSYN

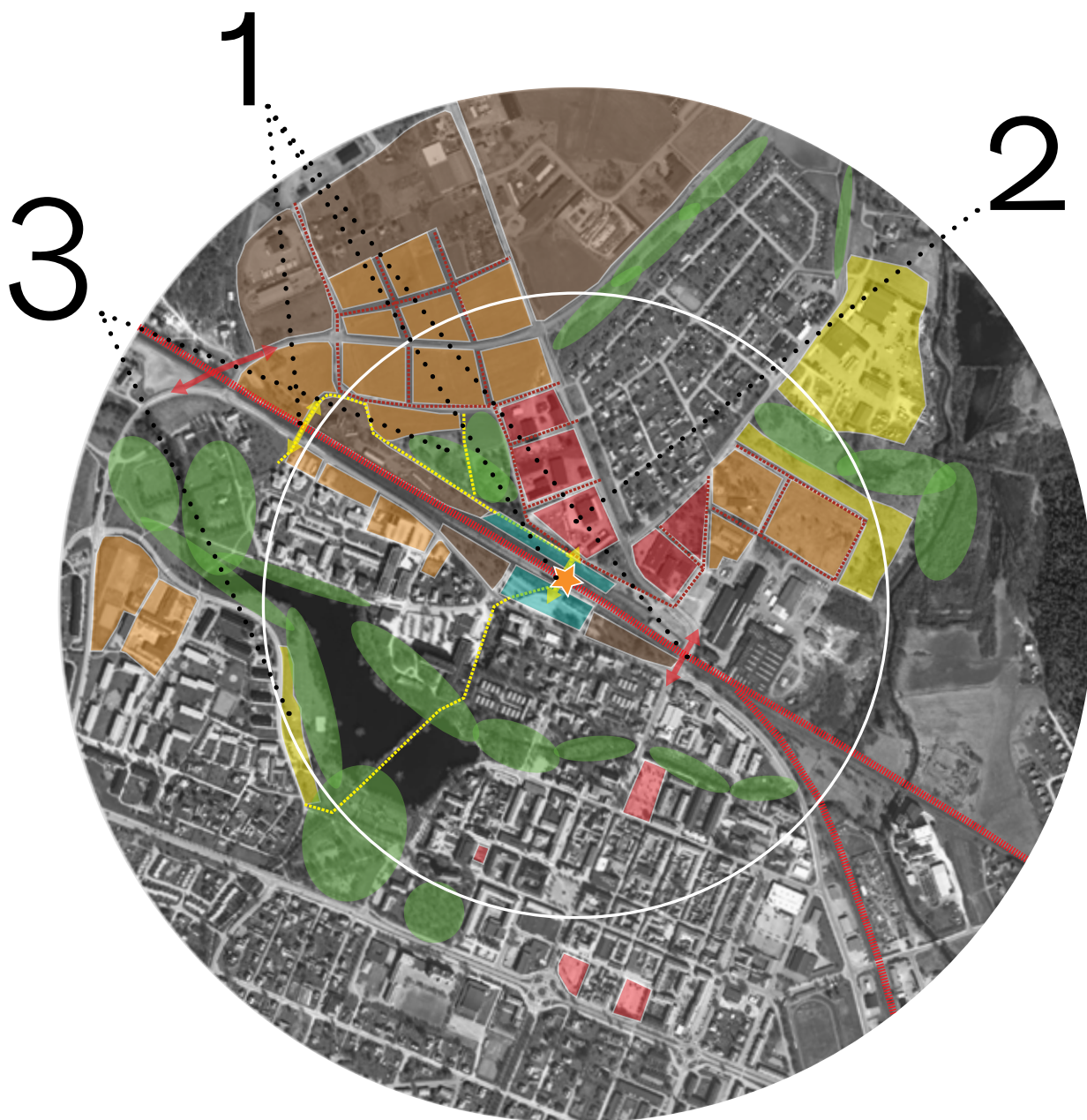


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



SALA IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

9 305 boende
1 613 arbetstillfällen
465 296 kvm bostäder
19 963 kvm butik
141 354 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

I Sala vore ett naturligt första steg att minska järnvägens barriärverkan genom planskilda korsningar. För fotgängare och cyklister bör man bygga en passage vid själva stationen samt utveckla/bredda den tunnel som finns vid lokstallarna väster om sjukhuset. För att stationspassagen ska fungera både för stationsändamål och gång-cykelpassage krävs ett man satsar extra, som i Uppsala, för att det ska fungera. För biltrafik planeras en planskild övergång en bit väster om den västliga passagen som i dag är i plan. Den centrala korsningspunkten planerar man att stänga av, men frågan är om inte den också kommer att behöva utvecklas till en planskild korsning på sikt. Detta skulle göra att stadsdelen på andra sidan skulle upplevas som en mer integrerad del av staden.

2

Steg två handlar om att förtäta och omvandla verksamhetsområdet i anslutning till stationen till en blandad stadsdel med en mix av bostäder, handel, service och andra verksamheter.

3

På lång sikt tänker vi oss en fortsatt utveckling av området väster om järnvägen. En ny park i anslutning till det vackra "träslottet" och fler kvarter med bostäder, service och kontorsverksamheter blandade. De gamla lokstallarna bör kunna få en ny spännande användning - kanske som restaurang eller småverkstäder? I detta skede tänker vi även att man kan börja titta på förtätningar sydost om ån. Framförallt för bostäder men också verksamheter i anslutning till vägen. I och med gång/cykelbron över dammen får man god tillgänglighet till stationen även härifrån. Man bör i detta skede även kunna titta på förtätningar i verksamhetsområdet väster om Metso Minerals. Kan man inrymma fler personalintensiva verksamheter i detta goda pendlingsläge?

HEBY ANALYS



STATIONSLÄGE

Heby är en liten ort där tegelbruket tidigare varit ortens viktigaste näring. Idag är bruket nerlagt och många Hebybor pendlar till arbete på andra orter som Sala och Uppsala. Heby har potential att erbjuda ett lugnt småstadsboende till bra pris, kanske främst för familjer som vill bo i en mindre ort men där man pendlar till arbete. I dagsläget stannar inte Dalatågen i Heby.

Karaktären i centrala Heby är småstadens med 3 våningshus och med omgivande trädgårdsstadskvarter och villabebyggelse. Ett sågverk samt några mindre verksamheter verkar på orten.

Heby har en omfattande utpendling till Uppsala och även ett ömsesidigt pendlingsutbyte med Sala. Heby har inte i dag någon station på Dalabanan, men kommunen har goda tillgänglighetsvillkor i förhållande till Uppsala med bil och buss. Befolkningsutvecklingen i Heby har varit vikande sedan mitten av 1990-talet, med undantag av några år i början av 2000-talet. Sysselsättningen i Heby växte mellan åren 2004 och 2007. Vi utgår här ifrån att Heby får en station/resecentrum på Dalabanan.

- Investeringarna i Dalabanan kommer att bidra till att ytterligare integrera Heby med i första hand Uppsala och den norra delen av Stockholm-Uppsalaregionen.
- Heby kan långsiktigt framförallt förväntas förstärka sin roll som boendeort. Investeringarna i Dalabanan förstärker Heby i denna roll. Studien indikerar att utvecklingsmöjligheterna för bostadsmarknaden har

en "ytpotential" som motsvarar omkring 150 bostäder kopplat till Dalabananans utveckling.

- I ett långsiktigt perspektiv blir kollektivtrafiklösningar viktiga med avseende på hur den förstörade Dalaregionen kan integreras med Uppsalaregionen och Heby.
- De systemmässiga kvalitetsförbättringarna som investeringen i Dalabanan innebär med reducerad risk för förseningar, förbättrad turtäthet och en ökad bekvämlighet kommer att få en positiv effekt för Heby med avseende på matchning på den regionala arbetsmarknaden.
- Även handeln och utvecklingen av arbetsplatser i övrigt kan förväntas få en stimulans av att Hebys integration med framförallt Uppsalaregionen förbättras. Detta visar sig i vår studie genom att utvecklingsmöjligheterna för handel, service och arbetsplatser uppskattas ha en "ytpotential" som motsvarar ca 1400-1500 kvadratmeter.



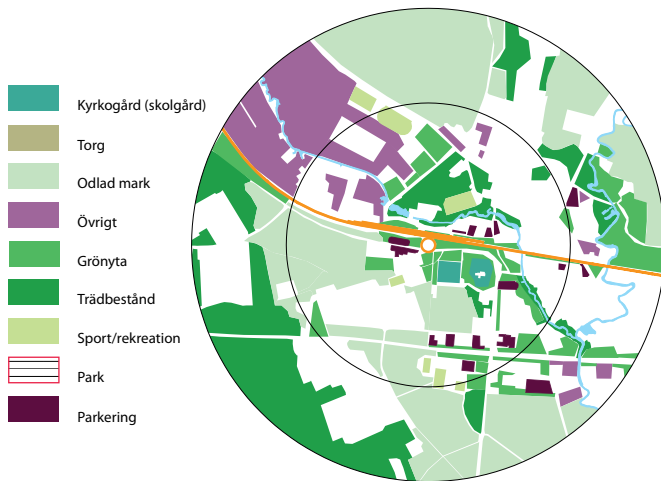
VATTENDRAG, NEDLAGT TEGELBRUK I FONDEN



STATIONSHUSET- ANVÄNDS EJ SOM STATION

underlag saknas

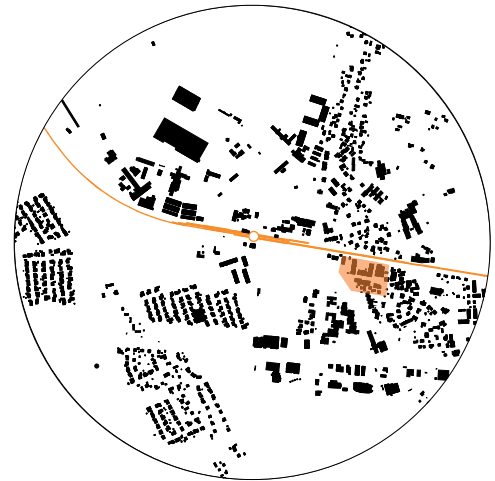
OBEBYGGD MARK



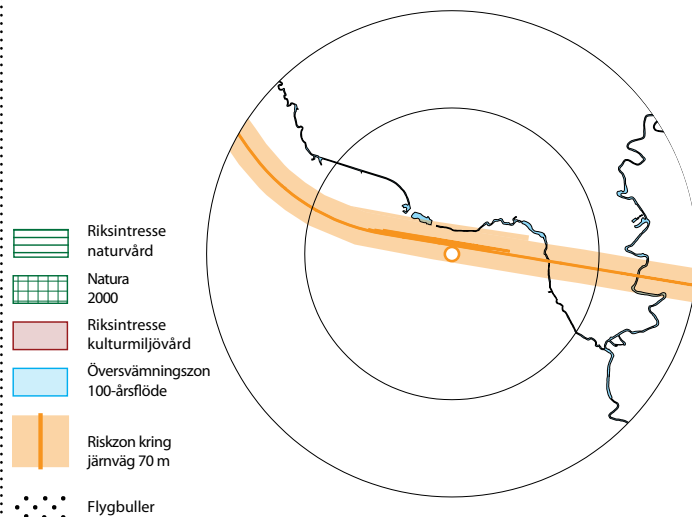
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM

6%

bebyggelse
centrum

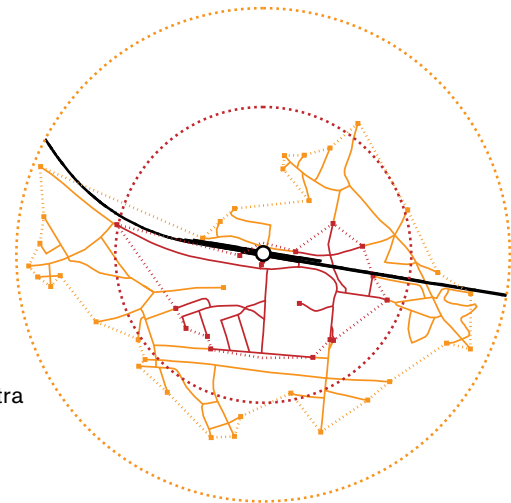


HINDER OCH HÄNSYN

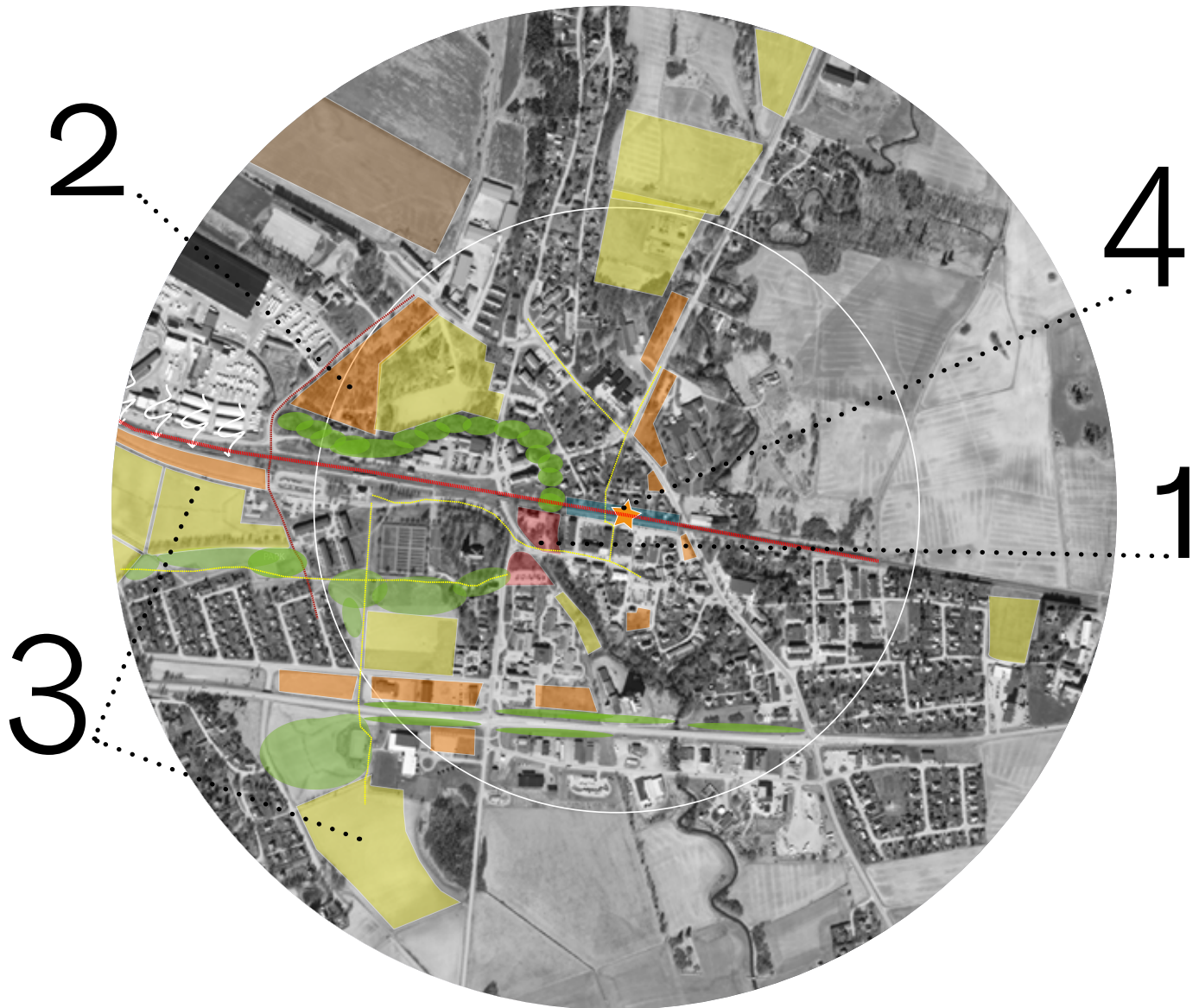


AVSTÅND

1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd



HEBY IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 1 893 boende
- 151 arbetstillfällen
- 72 066 kvm bostäder
- 1 106 kvm butik
- 14 043 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

Första steget blir att förtäta runt befintligt centrum med lokaler för handel (centrumverksamheter) och bostäder. Bygga ut i riktning mot befintligt stationsläge. Bygga på lucktomter och dela befintliga stora tomter för att öka antalet bostäder samt att bygga om (omvandla) befintligt Silo söder om centrum till bostäder. Sågverkets buller skulle behöva dämpas och kommunen skulle diskutera om inte företaget kan vara med och bekosta sådana åtgärder så att tätorten kan bebyggas på ett hållbart sätt.

Se över tillgängligheten i stort i Heby med de oskyddade trafikanterna i åtanke och försöka överbygga barriäreffekter hos väg 72 och järnväg.

2

Nästa steg kan vara att bebygga i det gamla tegelbruksområdet. Området har stora kvaliteter. Det ligger centralt men med uppvuxen natur och spännande äldre byggnader där man skulle kunna skapa en mix mellan gammalt och nytt i en grön miljö. Ut mot den bullrande sågen förläggs mindre störande verksamheter som skydd för bostadsbebyggelsen innanför.

Heby visar inte sin bästa sida mot väg 72. Det vore intressant att se över gestaltningen av genomfarten för att skapa en mer positiv bild av orten för passerande.

3

Inom en kilometer från stationen finns fler lägen i Heby där det är möjligt att bygga ut med lägre, lantligare bebyggelse, främst boende. I dessa lägen har man chans att redan nu förbereda för ett framtida boende genom att planera och utföra en grönstruktur som kan bilda ramar för framtida bebyggelse. Det betyder mycket för nya enfamiljsområden om det redan finns någorlunda uppvuxna träd och en struktur av t. ex. häckar. Området känns mindre "naket" och grönskan gör att husen smälter bättre in i omgivningen och skapar roliga lekmiljöer för barn.

Åarna som rinner genom Heby är en resurs som kan utvecklas för rekreation och parkområden.

4

På sikt flytta perronger/station mot centrum.

VÄNGE ANALYS



Vänge är ett samhälle med ungefär 1300 invånare 13 km nordost om Uppsala, norr om väg 72. Samhället består främst av villa- och radhusbebyggelse från olika tidsperioder. Bebyggelsen omges delvis av öppet jordbrukslandskap och delvis i kuperad skogsterräng.

Bostadsområdena bildar enklaver och mellan dem finns områden av skog och åkrar. Järnvägen utgör en gräns i norr och själva bebyggelsen är lokaliserad söder om järnvägen. Norr om breder åkrar ut sig och mot skogsbrynet ligger enstaka gårdar. Dagens struktur gör att järnvägen troligtvis inte upplevs som en barriär. Ett minde vattendrag försvårar bebyggelse på norra sidan liksom att marken brukas. Vid en exploatering norr om järnvägen skulle en grundstruktur av vegetation behöva etableras i god tid innan för att motverka att de nya byggnaderna hamnar mitt ute på en blåsig åker.

I Vänge finns en kyrka, skola, förskola, ett äldreboende samt ett mindre livs men tydligt centrum saknas. Tidigare fanns också ett Konsum, men det har lagts ner. I Uppsalas utkant, ca 8 km från Vänge ligger Stenhagen med externhandel. Vänge är till stor del en utpendlingsort.

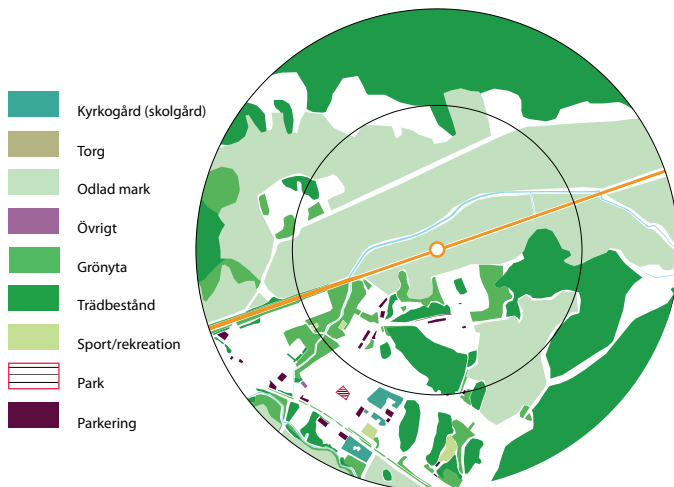
Uppsala kommun har i ÖP 2010 pekat ut Vänge som ett större utvecklingsområde. För att Vänge ska få en ny station måste utbyggnaden omfatta ca 400-900 nya bostäder enl. underlag från Uppsala kommun. Vänges läge är mycket intressant eftersom kombinationen av närheten till Uppsala med sin starka tillväxt i kombination med de goda tillgänglighetsvillkor som en station utmed Dalabanan skulle innebära ger mycket goda förutsättningar för tillväxt och utveckling. Detta innebär möjligheter för en relativt omfattande nybyggnation.

- Vänge kommer framförallt integreras på ett starkare sätt med Uppsala genom investeringarna i Dalabanan.
- En nybyggnation med bostäder som kan svara mot ambitionen om en omfattande inflyttning bör göras etappvis och i ett långsiktigt planeringsperspektiv finns det skäl att arbeta med en dimension om 800-1000 bostäder, främst lägre bebyggelse.
- Den utvecklingen av Vänge som är möjlig kommer också att innebära möjligheter att bygga ut dagligvaruhandeln med upp till 700-1000 kvadratmeter försäljningsyta.
- En omfattande tillväxt av befolkningen i Vänge kommer också att ställa krav på exempelvis skolan och den offentliga servicen. Frågor som kan behöva övervägas är att etablera högstadium och att det kommer bli fler parallellklasser även i låg- och mellanstadiet som ställer krav på lokaler.



underlag saknas

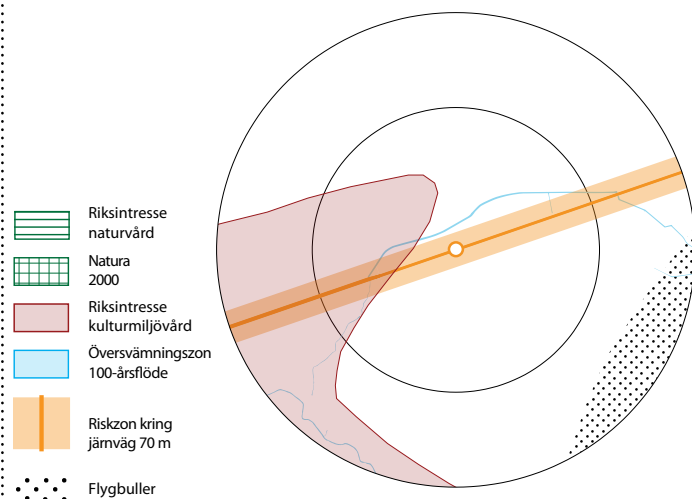
OBEBYGGD MARK



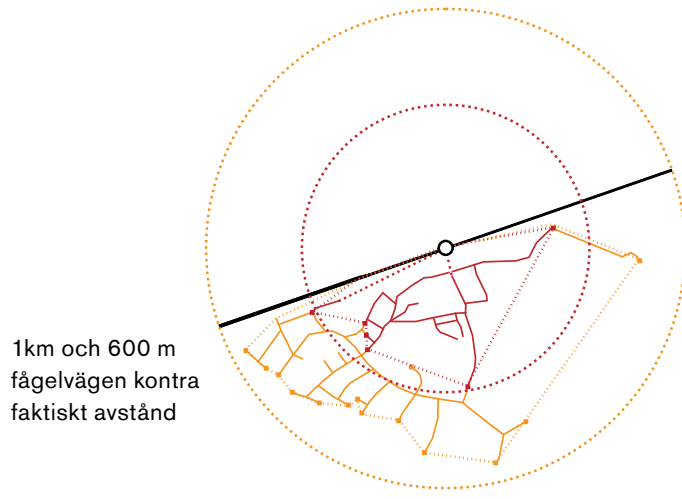
ANDEL BEBYGGELSE
CENTRUM



HINDER OCH HÄNSYN

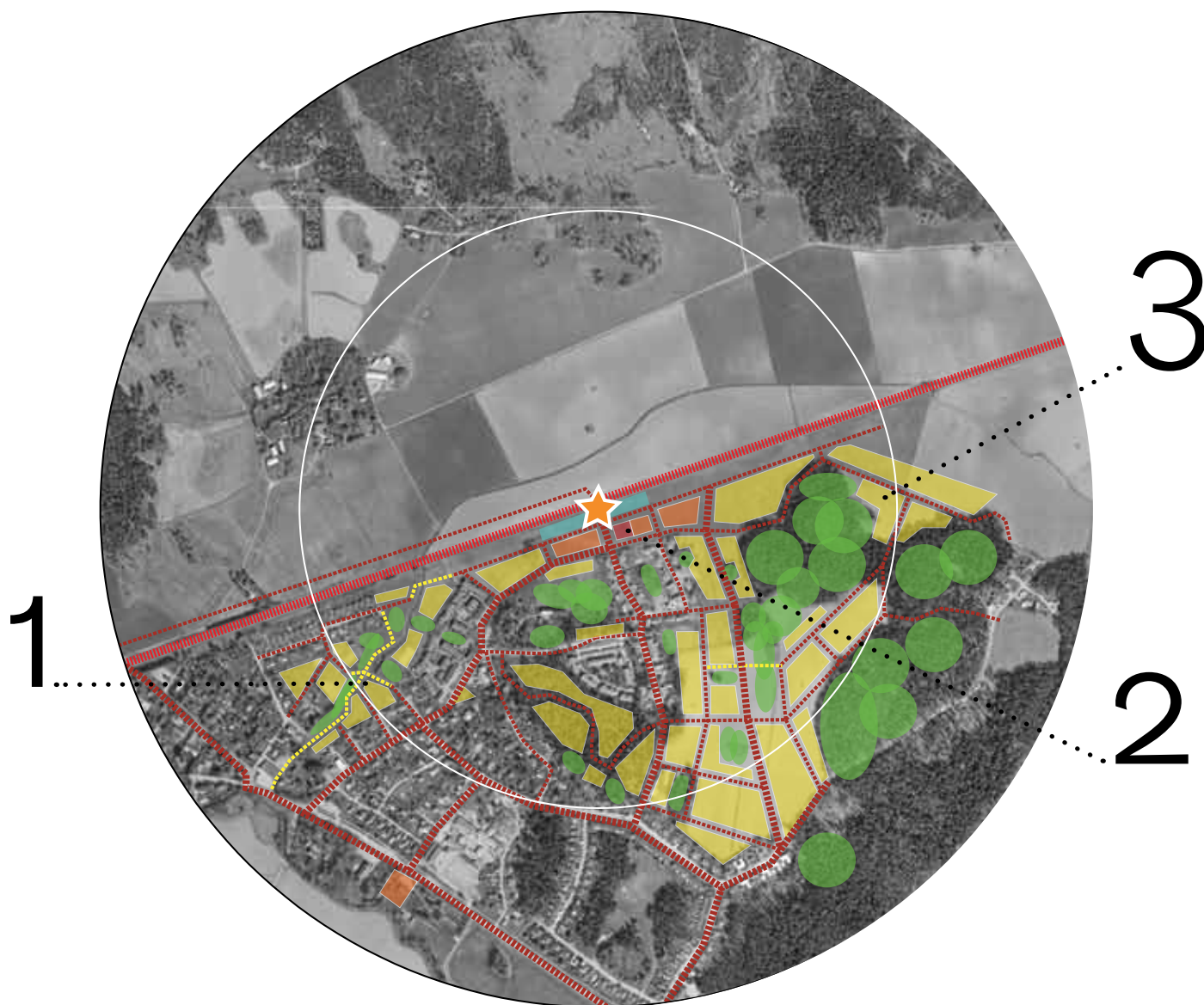


AVSTÅND



1km och 600 m
fågelvägen kontra
faktiskt avstånd

VÄNGE IDÉSKISS



STRUKTURPLAN

-  järnvägsstation
-  huvudled
-  gata
-  gång och cykelgata
-  järnväg
-  blandad bebyggelse
bostäder 60%, verksamhet 15%, handel 25%)
-  blandad bebyggelse
(bostäder 70%, verksamheter 30%)
-  bostäder
-  verksamhet
-  park
-  resecentrum

SKISSEN I SIFFROR

- 1 486 boende
- 32 arbetstillfällen
- 74 302 kvm bostäder
- 344 kvm butik
- 2 881 kvm verksamhet

STEG FÖR STEG ...

1

I Vänge är första steget att bygga vidare på befintliga strukturer och verka för att de nya bostadsområdena hänger ihop med de befintliga. Den nya stationen ska vara tillgänglig för alla boende i samhället. Gång- och cykelvägar ska sammanlänka både nya och äldre områden i samhället. Verka för att stationen hamnar i ett sammanhang med bebyggelse åtminstone på södra sidan. Då åkermark utgör en del av den exploateringsbara marken, blir det viktigt att spara dagens åkerholmar. Dessa gröna miljöer blir stor tillgång i den nya omgivande bebyggelsen. Sträva efter en blandad bebyggelse, inte bara villamatta, utan också tvåvånings-flerfamiljshus och radhus. Kopplingen mellan kyrkan, skolan och den nya stationen är viktig.

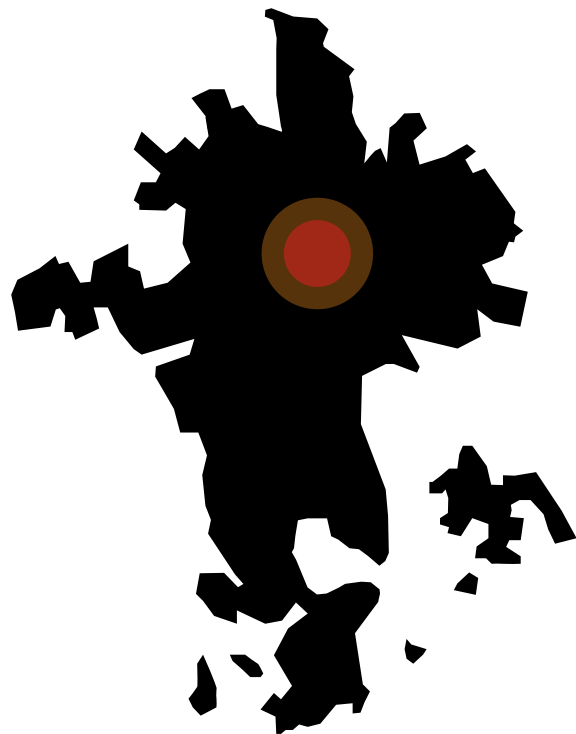
2

På sikt, när Vänge växer, kan man tänka sig att det skulle kunna finnas utrymme för viss handel och verksamheter för byggnaderna närmast stationen och en rätt tät bebyggelse. I samhället finns också utrymme att förtäta i den befintliga strukturen med både radhus och villor. Landskapet omkring Vänge är variationsrikt och vackert och har potential att erbjuda rekreation för de boende och kanske också viss marknadsföring för att bosätta sig i samhället förutsatt att det tillgängliggörs.

3

Till sist, fortsätt att förtäta österut. Ta vara på de naturliga förutsättningar som finns i landskapet, skogsbackar, åkerholmar och lövdungar. Fortsätt att sträva efter en blandning i bebyggelsen. Allt eftersom Vänge växer kommer skola och förskola att behövas byggas ut och förmodligen kan det mest strategiska läget vara i närheten av stationen.

UPPSALA JUST NU



STATIONSLÄGE

Uppsala är studentstaden med en rik historia och kraftfulla byggnader som Domkyrkan, Gustavianum, Karolina och slottet. Vid sidan om universitetet växer nu en annan sida av Uppsala. Nya företag framför allt tjänsteföretag inom IT och Bioteknik börjar sätta sin prägel på staden och staden växer.

Enligt Översiktsplanen beräknas Uppsala stad att växa från dagens 150 000 invånare till 180- 190 000 invånare år 2030. Hela kommunen beräknas växa till drygt 240 000 invånare till 230. Efterfrågan på bostäder motsvarar inte det befintliga beståndet och det byggs nya stadsdelar som adderas till den äldre kärnan. Uppsala är en stor pendlingsort. En stor del av pendlingen sker via tåg eller buss. Tågpendlingen mellan Uppsala och Stockholm uppgår till tiotusentals resenärer/dag där merparten pendlar från Uppsala till Stockholm.

Järnvägen delar staden i två delar, den västra med centrum och det historiska Uppsala präglad av universitetet och den östra, arbetarstaden med industrier och bostäder. Barriärefekten har medverkat till att den östra sidan inte varit en del av centrum trots stor närhet. Uppsala har ett relativt litet centrum i förhållande till sin storlek.

Uppsala beslöt att bygga en ny station för att klara det tryck som all tågtrafik utgör. Idéerna som föregår själva byggandet sattes igång med ett parallellt uppdrag 1992. Stationsprojektet utvecklade inte bara ett nytt stationsområde utan utvidgades till att bli ett stadsbyggnadsprojekt. Den för staden viktigaste åtgärden är en ny, rymlig passage under järnvägen som knyter ihop den östra och den västra sidan

av staden för gång- och cykeltrafik. Detta har öppnat för exploatering på den eftersatta östra sidan. En omfattande förtätning sker nu i supercentralt läge, nära stationen. Det nya som byggs är hotell, kontor, handel, boende samt nya offentliga platser som torg och en park. De gamla godsma-gasinen är bevarade och innehåller verksamheter. Uppsalas nya märkesbyggnad Uppsala Konsert och Kongress, UKK, är placerad på den östra sidan vilket också har förskjutit tyngd-punkten och påbörjat en vidgning av centrum österut. Denna utvidgning av centrum och den förbättrade kommunikationen mellan östra och västra sidan gör att stationen i framtiden kommer att ligga mitt i centrum.

I stationsprojektet ingår också nya plattformar, väderskydd, passager och uppgångar till plattformar. Järnvägsparken som fanns en gång i tiden har återkommit i ny skepnad. Busstrafiken har fått en ny lösning. Stationshuset är nytt och det gamla kommer att användas för andra verksamheter. Projektet startades 2005 och invigs den 12 december 2011.



TUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN MOT ÖSTRA SIDAN



DROTTNINGGATAN ÖSTERUT

24%



JÄRNVÄGSPARKEN



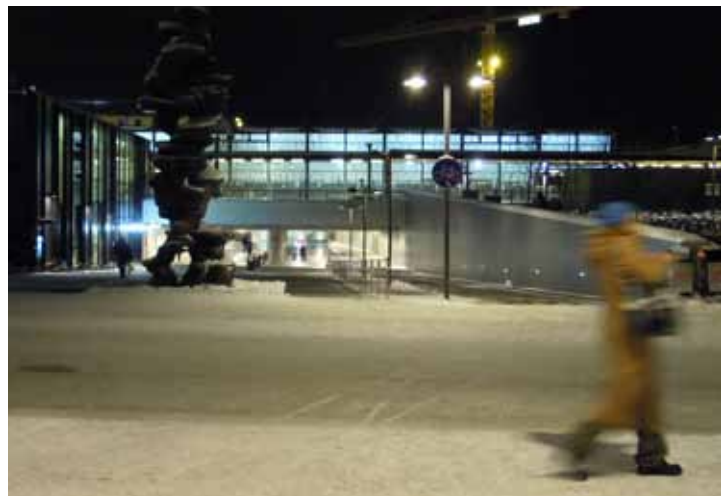
NY PLATTFORM

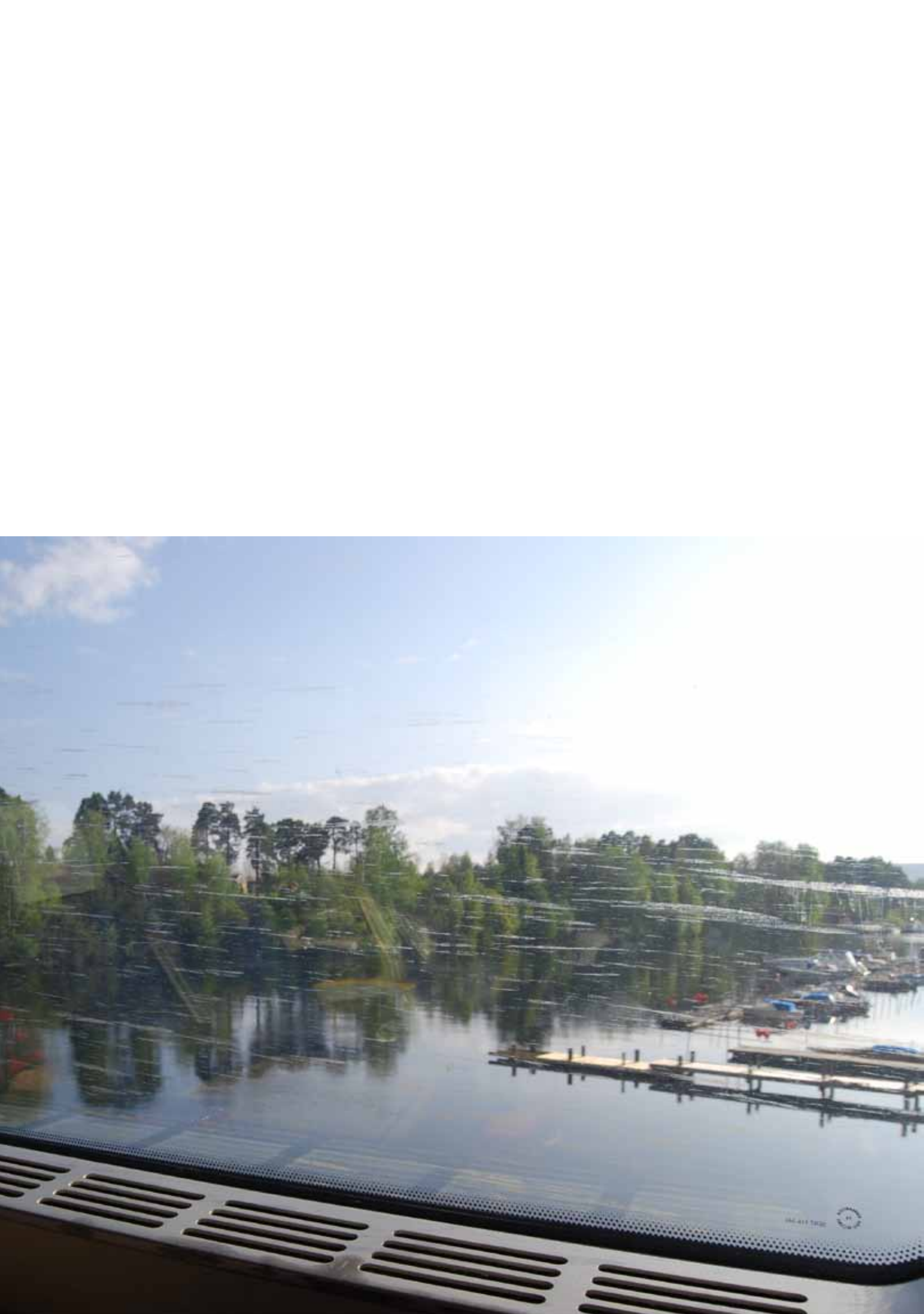


TORGTA FRAMFÖR UPPSALA KONSERT & KONGRESS



CENTRALPASSAGEN UNDER JÄRNVÄGEN





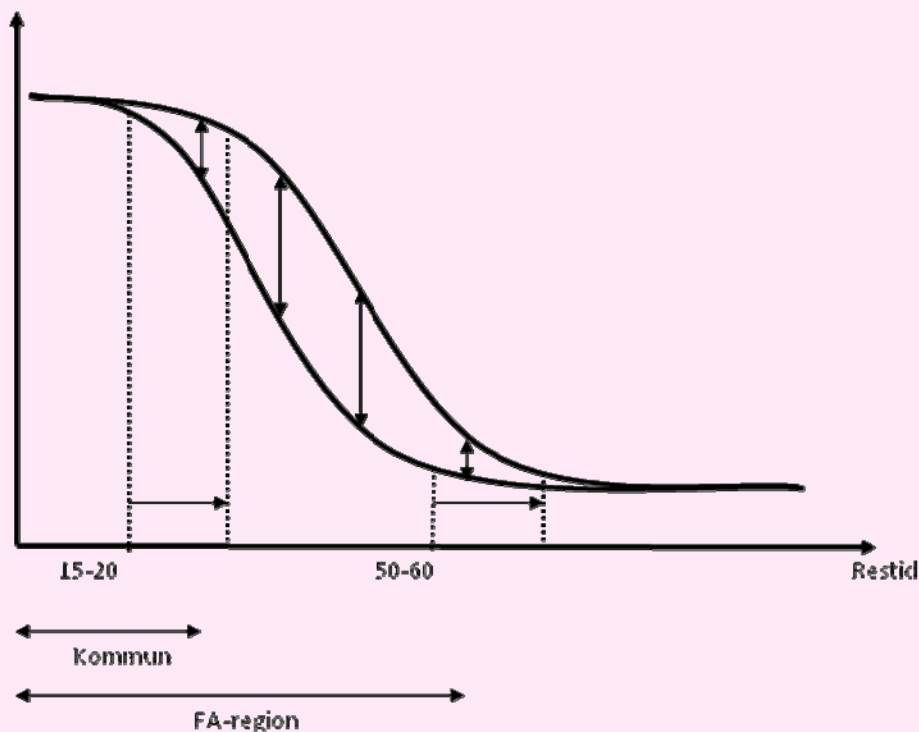
APPENDIX



Dynamiska tillväxteffekter av en uppgradering av Dalabanan

En viktig utgångspunkt för analysen i detta arbete är i vilken utsträckning som Dalaregionen och kommunerna/städerna längs med Dalabananans sträckning kan ses som en funktionell region. **Med funktionell regionen menar vi ett geografiskt område som har (1) en gemensam arbetsmarknad, (2) en gemensam boendemarknad, (3) en gemensam marknad för handel och (4) gemensamma mötesplatser.** Med andra ord är en funktionell region ett geografiskt område som i flera perspektiv är ekonomiskt och socialt integrerad. Graden av integration visar sig i olika former av ömsesidiga utbyten mellan regionens olika delar. Det handlar exempelvis om pendlingsströmmar som går mellan kommuner som speglar hur människor reser mellan bostäder och arbetsplatser. Det handlar också om att det finns handelsströmmar inom detaljhandeln som går mellan kommuner och platser.

Benägenhet för att pendla mellan arbetsplatser och bostäder i Sverige följer en icke-linjär fördelning med avseende på restider. Inom korta tidsavstånd, då restiderna enbart är några minuter påverkas inte pendlingsbenägenheten i någon större omfattning av en restidsförkortning. Detsamma gäller när tidsavstånden är långa. **Empiriska studier visar att pendlingsbenägenheten är särskilt känslig för restidsförbättringar inom intervallet där restiderna mellan arbetsplatser och bostäder mellan 15-20 minuter och 50-60 minuter.** I figuren nedan visas hur pendlingsbenägenheten (kurvan) förskjuts utåt när restider förkortas med hjälp av en investering i transportinfrastruktur. Såväl den lokala som regionala marknaden växer och detta motsvarar en integrationseffekt.



Figur 1: Benägenhet att pendla och regionförstoring

Avstånd mellan platser är också viktigt att beakta inom en stadskärna. Ett normalt gångavstånd brukar antas vara maximalt ca 500-600 meter i en stadsmiljö. När avstånd är längre än detta avstånd krävs normalt kollektivtrafiklösningar, cykel eller bil för transporter och tidskänsligheten växer då också på ett motsvarande sätt som i figuren ovan. På mindre orter kan vi dessutom anta de normala gångavstånden som regel är kortare än i större städer. Dessa perspektiv är viktiga att utgå ifrån i stadsplanering.

Utmed Dalabanan finns det i dag åtminstone fyra funktionella regioner. I den norra delen finns en mindre region som har Mora som centralort. Sedan finns den centrala regionen i Dalarna med de två städerna Borlänge och Falun som tillsammans bildar en kärna i vad vi kan kalla Dalaregionen. Förhållandena i Dalaregionen är speciella i det avseende att kärnan i den funktionella regionen utgörs av två städer av ungefär lika stor storlek som ligger mycket nära varandra. Det finns inte många motsvarigheter i Sverige till detta förhållande. Om vi exempelvis ser till Linköping-Norrköping så finns en viss motsvarighet, men samtidigt är avståndet mellan dessa två större städer i Östergötland längre jämfört med Falun-Borlänge.

En viktig förutsättning för Dalaregionens framtida utveckling är att Falun och Borlänge kan integrera sina ekonomier så mycket som möjligt eftersom dessa städer tillsammans måste bilda den samlade kärnan för regionen. Agglomerationsekonomier som beskrivs ovan måste i Dalaregionens fall genereras av två städer tillsammans för att realisera den tillväxtekraft som marknadens inneboende storlek utgör. **Detta ställer krav på samarbete mellan kommuner i olika planeringsperspektiv som kommer att ha stor**

betydelse för vilka utvecklingsförutsättningar som hela Dalaregionen kommer att möta i framtiden. Ett exempel på en mycket viktig förutsättningsskapande drivkraft för utveckling för Dalaregionen är om en högkvalitativ järnvägsförbindelse kunde etableras mellan Falun och Borlänge med en tät trafikering och med en kort restid från centrum till centrum. Det finns flera perspektiv på hur en sådan järnvägsförbindelse skulle kunna stärka regionen. Exempelvis att högskolan finns etablerad i båda orterna, att profilerna på orterna är olika och skulle kunna komplettera varandra ytterligare (stor externhandel i Borlänge, starkt centrum i Falun, mm).

I södra delen av Dalabanan finns dels Uppsala-Stockholmsregionen, dels Västeråsregionen. De mindre kommunerna som finns utmed den södra delen av Dalabanan har i flera fall goda utsikter att kunna dra fördel av systemförbättringar som innebär en högre kvalitet i tågresa med mindre risk för förseningar och förbättringar i turtäthet. Det finns också ett intressant fastighetsmarknadsperspektiv för denna del av Dalabanan eftersom fastighetspriserna i de mindre kommuner utmed denna del av banan är väsentligt lägre än i Uppsala, Stockholm och Västerås. Dessutom är tillgängligheten till arbetsplatser i stora delar av Mälardalen förhållandevis god.

Den geografiska avgränsningen vi gör när vi beräknar de ekonomiska effekterna av de beslutade och planerade kvalitetsförbättringarna av Dalabana framgår av figur 1 nedan.



Figur 2: Geografisk avgränsning vid beräkning av dynamiska tillväxteffekter

De kommuner och platser/städer som ingår i tillväxtprognosen är: Uppsala, Heby, Sala, Avesta, Hedemora, Säter, Borlänge, Falun, Gagnef (Djursås), Leksand, Rättvik och Mora. Kommunerna längs med dalabanan är i många avseenden redan relativt väl integrerade med varandra. Redan 1990 var de 12 kommunerna i figur 1 ovan integrerade i några få lokala arbetsmarknadsregioner enligt SCB:s definition. SCB delar varje år in landets kommuner i arbetsmarknadsregioner baserat på pendlingsströmmarna. I stort sett ser arbetsmarknadsregionerna likadana ut idag. Går vi tillbaka till 1985 är de lokala arbetsmarknaderna mer uppsplittrade. Detta innebär att det på 1980-talet var ett väsentligt mindre pendlingsutbyte mellan kommunerna utmed Dalabanan. Dalabaneregionens kommuner är idag indelade i fyra olika regioner. Mora bildar en region tillsammans med Orsa och Älvdalen, två kommuner som faller utanför den här genomförda analysen. I de centrala delarna av dalabaneregionen bildar hela 6 kommuner en gemensam funktionell region med Falun och Borlänge som centrum. De övriga kommunerna är Rättvik, Leksand och Gagnef i norr och Säter i söder. Avesta och Hedemora bildar en gemensam region. Både Heby och Uppsala ingår numera i Stockholmsregionen som ju är den största arbetsmarknaden i Sverige.

Ekonomisk integration och pendling: Dalabanan

I tabell 1 nedan visas hur många arbetstillfällen som finns i de olika kommunerna längs med Dalabanan. Tabellen visar även hur stor inpendlingen är till respektive kommun från omgivande grannar. Kvoten av dessa två siffror kan sägas beskriva hur beroende kommunen är av sina grannar och hur väl integrerade kommunerna är med varandra. Vi kan utifrån detta perspektiv exempelvis konstatera att en kommun som Borlänge har en väsentligt större relativ inpendling till arbetsplatserna i kommunen jämfört med Rättvik eller Avesta osv. Att andelen inpendlare är relativt hög i förhållande till arbetstillfällena i en kommun är ett tecken på att staden/kommunen har en funktion som centralort i det regionala systemet av orter. Denna roll har exempelvis Borlänge i Dalaregionen. Vi kan i detta sammanhang också konstatera att Faluns roll borde ha en förutsättning att utvecklas ytterligare i detta perspektiv.

Tabell 1: Antal arbetstillfällen, inpendling och integration i kommunerna

Kommun	Arbetstillfällen (2008)	Inpendling	Inpendling/arbetstillfälle
Stockholm	570 377	261 523	0,46
Sigtuna	26 812	16 609	0,62
Knivsta	3421	1444	0,42
Heby	4243	934	0,22
Uppsala	88 888	17 385	0,20
Sala	8282	1799	0,22
Gagnef	3059	683	0,22
Leksand	6514	1436	0,22

Rättvik	3979	702	0,18
Mora	10 624	2406	0,23
Falun	27 552	6244	0,23
Borlänge	26 070	8523	0,33
Säter	3357	877	0,26
Hedemora	6833	1684	0,25
Avesta	10 448	2004	0,19
<i>Summa</i>	<i>800 459</i>	<i>324 253</i>	<i>-</i>

När förutsättningarna för tågresande förbättras innebär detta en stärkt ekonomisk integration mellan berörda kommuner och städer/platser. Eftersom det i Dalabanan är en järnvägsförbindelse blir också utvecklingskraften kopplad till de stationer/resecentra som finns utmed banan. I analysen som följer nedan har vi tillämpat en modell för att kunna analysera den dynamiska utvecklingskraft som förändrade tillgänglighetsvillkor innebär. Modellen vi använder kallar vi för DYNLOK som är en analysmodell som utvecklats vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping och som använts i liknande analyser av förväntade effekter kopplat till investeringar i transportinfrastruktur. Det finns en enkel beskrivning av hur modellen är konstruerad i en bilaga till detta arbete och modellen kan också sägas vara ”besläktad” med modellen SAMLOK som tidigare använts i studier av Dalabanans utvecklingspotential.

Med hjälp av DYNLOK kan vi analysera vilka effekter som kan förväntas uppstå när tidsavstånden och förbättringar i resevillkor förbättras. Vi ser framförallt till tillgänglighetsförhållanden som bestämmer benägenheten att pendla mellan arbetsplatser och bostäder, samt hur olika marknader (framförallt tjänster och service) påverkas när geografiska marknadsunderlag vidgas.

DYNLOK, precis som andra matematiska eller statistiska modeller, kan ge svar på frågan vilka effekter som kan förväntas uppstå som en följd av investeringar. I DYNLOK:s fall ska resultaten tolkas som förväntade effekter som skulle uppstå på en plats (region, kommun eller stad/tätort) om platsen uppvisar ett, för ekonomin, genomsnittligt utvecklingsrespons, givet platsens geografiskt betingade tillgänglighetsförhållande, storlek mm. **Detta innebär också att en region/kommun/stad/tätort kan med en skicklig planering påverka sin egen utveckling så att den blir bättre än vad modellresultaten indikerar. Om planeringsbesluten inte görs så att de tar tillvara på den utvecklingskraft som investeringar i transportinfrastruktur innebär kan också utvecklingen bli svagare än förväntat. Detta betyder att det vilar ett ansvar hos kommuner och regioner att väga in tillväxtperspektiven i planeringsbesluten.**

Effekterna som kan förväntas uppstå när Dalabanan förbättras och utvecklas ytterligare består av de nya arbetstillfällena som kan antas växa fram tack vare den ekonomiska integrationen som dalabanan bidrar till. Ursprunget till dessa effekter är förbättrade tillgänglighetsvillkor genom att marknader vidgas och att matchningen mellan utbud och efterfrågan på arbetsmarknaden kan förväntas bli mer effektiv.

I tabellen nedan visas de uppskattade effekterna av uppgraderingen av dalabanan i antal tillväxande jobb (arbetstillfällena) som kan förväntas uppkomma inom en tioårsperiod efter

investeringens färdigställande. När vi har gjort vår analys har vi haft som utgångspunkt att restiderna förändras så att en ny restid är 90 procent av den ursprungliga. Det innebär att en resa som tar en halv timme går på 27 minuter, en ursprunglig restid på en timme går på 54 minuter, osv. Vi har utgått från restider tillhandahållna av trafikverket (tidigare banverket) och beräknat förbättringar utifrån dessa. Dessa förbättringar kan uppnås genom högre hastigheter och/eller ökad turtäthet.

Det viktigaste med beräkningarna är inte den ursprungliga restidsmatrisen eller de nya restiderna. Det som spelar störst roll för våra beräkningar är själva förändringen. Prognosen för tillväxande arbetstillfällen baseras på två skilda prognoser. En utan investeringar (restidsförbättringar) och en med dessa förbättringar. Vår prognos är sedan differensen mellan dessa två prognoser. Det innebär att vi försöker renodla de tillväxteffekter som kan antas bero på förändringar i Dalabanans funktion. Modellens specifikation och de parametrar som används ger att storleken på de tillväxteffekter som redovisas i tabell 2 förväntas uppträda med full kraft tio år efter det att förändringen är genomförd. Metoden att använda differensen mellan två olika prognoser innebär att vi undviker att räkna in andra trendmässiga förändringar som kan inträffa under perioden.

Tabell 2: *Antal arbetstillfällen och tillväxande arbetstillfällen*

Kommun	Arbetstillfällen 2008	Tillväxande arbetstillfällen	Procentuell effekt
Stockholm	570 377	363	0,1
Arlanda (Sigtuna)	26 812	1153	4,3
Heby	4243	174	4,1
Uppsala	88 888	374	0,4
Sala	8282	106	1,3
Gagnef	3059	40	1,3
Leksand	6514	38	0,6
Rättvik	3979	38	1
Mora	10 624	17	0,2
Falun	27 552	95	0,3
Borlänge	26 070	77	0,3
Säter	3357	71	2,1
Hedemora	6833	70	1
Avesta	10 448	70	0,7
<i>Totalt</i>	<i>800 459</i>	<i>2686</i>	<i>0,3</i>

Totalt sett i hela regionen kan det förväntas växa fram ungefär 500 arbetstillfällen som en effekt av Dalabanans. Det motsvarar en tillväxt i antal jobb på cirka 0,5 procent. **För att visa vilken betydelse denna effekt motsvarar kan vi jämföra med att ett genomsnittligt jobb i Sverige motsvarar ett värde omkring 666 000 kr (BNI dividerat med alla sysselsatta 15-74 år 2009). 500 arbetstillfällen multiplicerat med 666 000 kr motsvarar ett värde av 333 miljoner kronor för ett års produktion i dessa arbeten (om jobben antas kunna vara representativa för landets genomsnitt).**

De relativt sett största effekterna uppstår i Säter (71) och i Avesta (70). Minst är effekten i Mora (17). Att effekten blir begränsad i Mora beror helt enkelt på att systemförbättringarna som beslutats och planeras inte berör de delar av Dalabanan som är nära Mora och att avstånden/restiderna till Dalaregionens centrala delar (Falun-Borlänge) är jämförelsevis långa. Man kan observera att modellen predicerar en stor tillväxt för Arlanda (Sigtuna). Denna siffra måste tolkas dels med viss försiktighet, dels som en indikation på att modellen fäster vikt vid förhållanden både inom regionen, och till tillgänglighetsförhållanden till andra regioner och länder. Arlanda har en unik ställning med Sveriges starkaste internationella flygplats. Vi måste påtala att DYNLOK-modellen i denna analys inte har anpassats för att analysera Arlanda som är långt ifrån en genomsnittlig plats, givet sin storlek.

Resultatet från analyserna med DYNLOK ska betraktas/tolkas som den potential som förbättringarna av Dalabanan har. **Investeringar i transportinfrastruktur som Dalabanan innebär måste ses i flera perspektiv integrerat: (1) bättre trafikering som innebär (2) förutsättningar för att stimulera tillväxt som kan komma att realiserar om (3) planeringen av städers/platsers utveckling med avseende på utveckling av arbetsplatser, bostadsområden, handelsplatser, mötesplatser förmår att utnyttja potentialen i infrastrukturinvesteringarna. Det är i detta perspektiv som närområdena till stationerna/resecentrum är intressanta med avseende på hur ytor används**

I tabell 3 nedan visas resultaten av analysens som gjorts med hjälp av DYNLOK. I tabellen visas investeringarnas potential med avseende på tillväxt av jobb, tillväxt av sysselsatta och tillväxt av befolkning i de berörda kommunerna och städerna/platserna. Eftersom stationerna/resecentrum finns i städerna/platserna med samma namn som kommunerna finns också utvecklingspotentialen i första hand på dessa platser. Enda avvikelserna från dessa förhållanden finns i Gagnef (Gagnef och Djurås) och Avesta (Avesta och Avesta/Krylbo). Vi har också antagit att det kommer att finnas en station/resecentrum i Heby, även om detta inte är helt klart när vi arbetar med studien. I tabellen nedan har vi också inkluderat förbindelsen ända ned till Stockholm, dvs. platser som vi inte är primärt intresserade av utifrån uppdragets avgränsning.

I tabell 3 redovisas återigen den förväntade tillväxten i antal arbetstillfällen i varje kommun i den första kolumnen. Det kan också vara intressant att få en uppfattning om var de personer väljer att bosätta sig som tillsätts till dessa nya arbetstillfällen. På grund av den pendling som förekommer över kommungränserna kommer en del att bosätta sig i andra kommuner än de där själva arbetstillfällena växer till. Detta är intressant av flera olika skäl. För det första betalas kommunalskatten till boendekommunen och inte till den kommun där man faktiskt jobbar. För det andra uppstår efterfrågan på boende och även på varor och tjänster i boendekommunen. Vid beräkningen av relationen mellan boende- och jobbkommun har vi utnyttjat befintliga mönster för pendlingen. Att summan inte blir densamma i de två kolumnerna beror på att en del personer kommer att bosätta sig utanför dalaregionen dvs. i kommuner som inte redovisas i tabell 3. Den sista kolumnen i tabell 3 visar den förväntade tillväxten i befolkning kopplat till nya förvärvsarbetande boende. Vi har här använt de observerade relationerna på kommunnivå mellan sysselsatta och befolkning. Det skiljer sig en

del mellan kommuner men relationen är ungefär 2, dvs. befolkningen är ungefär dubbelt så stor som antalet sysselsatta .

Tabell 3: *Potentiellt möjlig tillväxt i antal jobb, sysselsatta och befolkning som en följd av systemförbättringen av Dalbanan*

Kommun	Tillväxt arbetstillfällen	Tillväxt sysselsatta	Tillväxt befolkning
Stockholm	363	344	667
Arlanda (Sigtuna)	1153	447	914
Heby	174	186	405
Uppsala	374	476	974
Sala	106	94	200
Gagnef	40	40	85
Leksand	38	40	86
Rättvik	38	37	83
Mora	17	16	33
Falun	95	92	189
Borlänge	77	75	162
Säter	71	66	136
Hedemora	70	66	143
Avesta	70	65	140
<i>Summa</i>	<i>2686</i>	<i>2044</i>	<i>4217</i>

Utifrån resultaten ovan får vi en god indikation om tillväxten i antalet jobb, antalet sysselsatta och befolkning. Detta kan vi sedan utnyttja i ett nästa steg och analysera frågor om exploatering, och markanvändning för dessa verksamheter (dvs. arbetsplatser och bostäder). När vi ser till frågan om vilka verksamheter som kan utvecklas finns det skäl att göra en distinktion mellan olika delar av näringslivet. En del av sysselsättning som är betydelsefull med avseende på närhet till stationer/resecentrum är kontorsarbeten och kontaktintensiva verksamheter. **För att den funktionella regionens olika delar ska vara väl integrerade har det betydelse att arbetsplatser i så stor utsträckning som möjligt är inom gångavstånd från stationerna/resecentrum. Alternativt måste det finnas mycket goda kollektivtrafiklösningar från stationer till arbetsplatserna. Byten mellan transportslag innebär emellertid att resandeströmmar reduceras, vilket innebär att dessa i så stor utsträckning som möjligt bör minimeras.**

En annan del av ekonomin som är särskilt intressant med avseende på lokaliseringar i förhållande till stationer/resecentrum är delar av detaljhandeln, framförallt delar av sällanköpsvaruhandeln. Eftersom stationer/resecentrum betyder flöden av människor finns det också ett marknadsperspektiv som köpkraften innebär med avseende på att utveckla dessa marknader. **Stationer/resecentrum är typiska och viktiga delar av städernas centralortsfunktioner och är därmed också viktiga delar av stadskärnorna. Områdena omkring stationerna/resecentrum är därför också naturliga platser som normalt har goda förutsättningar för att utveckla handelsplatser och mötesplatser.**

I tabellen nedan presenteras en enkel analys av handeln i Dalaregionen inklusive Mora. Något som är välkänt är Borlänges mycket starka ställning som handelsplats, som också framgår

från tabellen. Indexvärden som presenteras i tabellen ger en indikation om huruvida kommunerna har en omsättning inom dagligvaru- respektive sällanköpsvaruhandeln som motsvarar kommunens proportionella folkmängd i Dalaregionen. Ett indexvärde som är mindre än 1 visar att omsättningen är lägre än vad som kan förväntas givet kommunens storlek på befolkning. Borlänge omsättning är med andra så stor att den innebär att en omfattande ström av inkommande kunder handlar i kommunen och dessa kommer från kommunens omland/grannkommuner och besökare som är på genomfart.

Eftersom bredden i utbudet inom framförallt sällanköpsvaror blir begränsad på mindre marknader innebär detta också en begränsning med avseende på förutsättningar för mindre kommuner/städer/platser att konkurrera med större städer. Det är därför naturligt att de mindre städerna/platserna inte har så omfattande omsättning inom sällanköpsvaror. Däremot är det brukligt att ha som ambition även för de mindre städerna/platserna att vara självförsörjande, eller nästan självförsörjande, inom dagligvaruhandeln. Tabell 4 nedan visar att Borlänge och Mora utgör de starkaste centralorterna ur handelsperspektiv i Dalaregionen och i norra Dalarna. Tabellen visar också att grannkommuner till Borlänge tappar mycket köpkraft (till Borlänge), framförallt inom sällanköpsvaror.

Tabell 4: Beräknade index för detaljhandeln i kommunerna i Dalaregionen, omsättningen i respektive kommun jämförs med den regionala marknaden

	Gagnef	Leksand	Rättvik	Mora	Falun	Borlänge	Säter	Hedemora	Avesta
Dagligvaror	0,68	0,91	1,00	1,19	1,00	1,17	0,60	0,90	0,94
Sällanköpsvaror	0,31	0,74	0,36	1,12	0,97	1,71	0,41	0,70	0,77
<i>Totalt</i>	<i>0,49</i>	<i>0,82</i>	<i>0,68</i>	<i>1,15</i>	<i>0,98</i>	<i>1,44</i>	<i>0,50</i>	<i>0,80</i>	<i>0,85</i>

Beräknade handelsindex i tabellen är ej inkomstviktade utan enbart baserade på befolkning. Indexvärdet i respektive kommun motsvarar kommunens verkliga omsättning dividerad med förväntad omsättning i respektive kommun. Den förväntade omsättning har räknats fram utifrån antagande om omsättningen skulle vara helt proportionell mot kommunens befolkningsstorlek multiplicerat med genomsnittlig omsättning per capita i regionen inom dagligvaruhandeln.

En motsvarande analys av detaljhandeln presenteras också i tabellen nedan för den södra delen av Dalabanan. Även Uppsala är en stark centralort för handel med sällanköpsvaror som drar till sig köpkraft från sitt omland och samma sak gäller även för Västerås som ligger i närheten av kommunerna i södra delen av Dalabanan. Västerås är starkare än Uppsala med avseende på att locka till sig köpkraft från omlandet, men inte lika stark i relativa termer som Borlänge.

Tabell 5: Beräknade index för dagligvaruhandeln i kommunerna i södra delen av Dalabanan. Index har beräknats utifrån jämförelse med riksgenomsnitt

	Stockholm	Arlanda	Heby	Uppsala	Sala
--	-----------	---------	------	---------	------

	(Sigtuna)				
Dagligvaror	0,93	1,12	0,76	0,99	0,87
Sällanköpsvaror	1,41	0,61	0,42	1,23	0,58
<i>Totalt</i>	<i>1,18</i>	<i>0,85</i>	<i>0,58</i>	<i>1,11</i>	<i>0,72</i>

Beräknade index i tabellen är ej inkomstviktade utan helt baserade på befolkning på motsvarande sätt som tabell 4. Tabellen skiljer sig från tabell 4 genom att förväntad omsättning räknats fram utifrån antagande om att den skulle vara proportionell mot befolkningsstorleken i respektive kommun multiplicerat med genomsnittlig omsättning per capita i riket inom dagligvaruhandeln. Detta antagande har använts eftersom Mälardalsmarknaden är mycket stor med många kommuner på en integrerad marknad vilket annars inneburit omfattande beräkningar.

Med utgångspunkt i beräkningarna som erhålls från DYNLOK-modellen och med beaktande av hur handeln är strukturerad i kommunerna och platserna längs med Dalabanan kan vi sedan göra en analys med koppling till frågor om hur stor potential som den planerade och beslutade investeringen har med avseende på utveckling av ytor. I denna analys utgår vi från antagande om genomsnittliga inköp av dagligvaror respektive sällanköpsvaror som motsvarar riksgenomsnittet. Vi antar också att omsättningen inom sällanköpsvaror är minst 15 000 kr per kvadratmeter och inom dagligvaror minst 35 000 kr per kvadratmeter butiksyta. Detta motsvarar nivåer som kan ses som rimliga för att få lönsam verksamhet utan att för den skull tillhöra toppskiktet inom dessa näringar. Som jämförelse kan nämnas att omsättningen per kvadratmeter i Kupolen i Borlänge är omkring 30 000 kr vilket å ena sidan betyder att sällanköpsvaruhandeln i Kupolen omsätter väsentligt mer än de 15 000 kr per kvadratmeter vi räknar med här. Å andra sidan kan vi med fog anta att de ytor som kommer i fråga på många mindre orter kommer att tillhöra segment inom handeln som normalt kan förknippas med lite lägre omsättning per kvadratmeter.

I beräkningarna har också antagits att bostadsytan per person är 45 kvadratmeter som motsvarar genomsnittet på bostadsmarknaden. På motsvarande sätt har också antagande utnyttjats om att kontorsytan per kontorsarbetande är 20 kvadratmeter och att 70 procent av alla tillkommande jobb är kontorsarbeten. Övriga jobb kan antas återfinnas inom handel och i övriga ekonomin som inte är lika beroende av lokaliseringar med närhet till stationer/resecentrum.

Tabell 6: *Potential för utveckling av detaljhandel, boendemarknad och kontorsarbetsytor som en följd av systemförbättringen av Dalabanan*

Kommun	Dagligvaruhandel, kvadratmeter	Sällanköpsvaruhandel, kvadratmeter	Boendeyta, kvadratmeter	Bostäder, antal	Kontorsarbetsplatser, kvadratmeter
Heby	300	700	18 000	150	450
Uppsala	700	1700	44 000	375	8000
Sala	150	350	9000	80	250
Gagnef (Djursås)	60	75	3800	30	110
Leksand	60	150	3900	30	250
Rättvik	60	150	3700	30	175
Mora	25	60	1500	15	250

Falun	140	330	8500	70	2500
Borlänge	160	475	7300	60	2900
Säter	100	120	6100	50	175
Hedemora	100	250	6400	50	175
Avesta	100	250	6300	50	175
<i>Summa</i>	<i>1955</i>	<i>4610</i>	<i>11 8500</i>	<i>990</i>	<i>15 410</i>

Förutom de potentiella ytor som anges i tabellen ovan tillkommer också ytor för parkering och trafiklösningar i övrigt. Dessa ytor kan vara omfattande, som exempelvis när det gäller etableringar av dagligvaruhandel. Som tidigare nämnts ska resultaten som presenteras tolkas som potentiell förutsättningar. Med bra planering och attraktiv utformning av boendemiljöer, arbets- och serviceområden kan det finnas förutsättningar för att göra mer omfattande exploatering än vad som kan utläsas av tabellen ovan.

Potentialen för att exploatera mark, bygga bostäder och arbetsplatser måste också ses i förhållande till marknadsförutsättningarna i övrigt på lokala och regionala fastighetsmarknader. Ett grundläggande förhållande på fastighetsmarknaden är att investeringar kan förväntas göras om de långsiktigt kan beräknas bli lönsamma och att det finns en förväntad positiv utveckling av fastighetsvärdena. Detta betyder att på marknader där priserna på befintliga fastigheter är låga i relation till kostnader för nybyggnation kan vi normalt förvänta oss en väsentligt lägre byggnationsaktivitet än om priserna på befintliga fastigheter är höga.

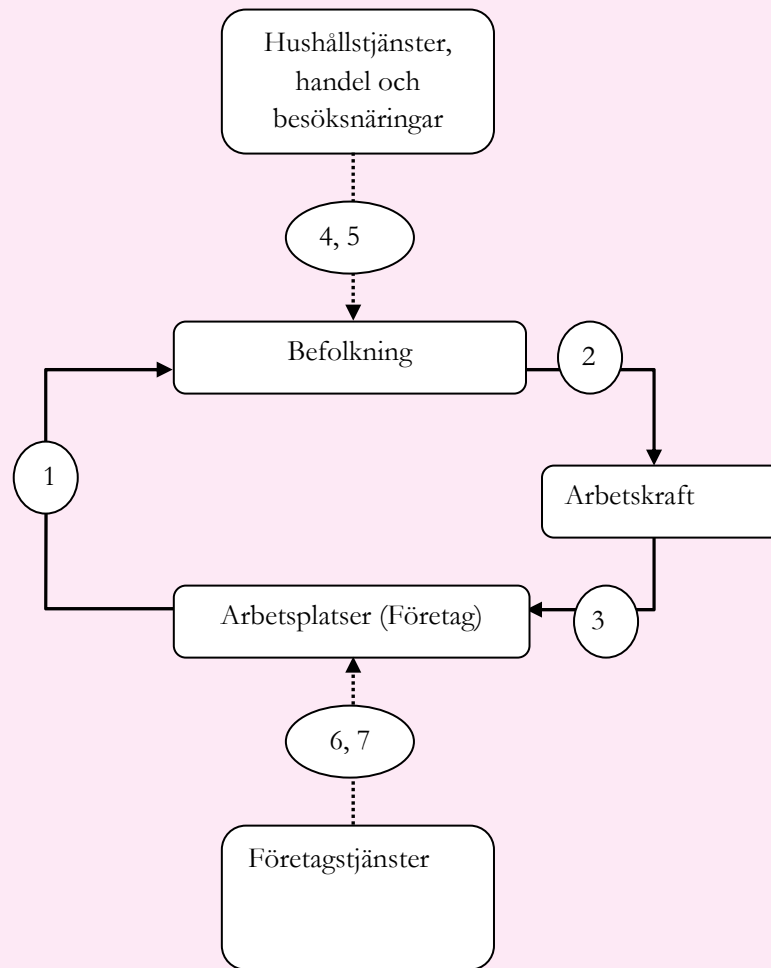
DYNLOK, en dynamisk lokaliseringsmodell

Diversifiering och specialisering av utbud inom service och tjänstesektorerna, marknader som är geografiskt betingade, har en särskild roll med avseende på stadsregioners utveckling (Quigley, 1998; Klaesson och Pettersson, 2001). Med geografiskt betingade marknader menar vi marknader där handel helt eller i stor utsträckning förutsätter ett direkt möte på en given plats mellan köpare och säljare. Denna utgångspunkt innebär att en marknads storlek i sig själv kan generera tillväxt som förklaras med växande skalekonomier i kombination med priskonkurrens. Teoribildningen inom detta område är väletablerad med flera decenniers forskningstradition som alltså bygger på antaganden om skalekonomier och monopolistisk konkurrens (beskrivningen ovan om priskonkurrens i ett långsiktigt perspektiv).

I figuren nedan visas hur utvecklingen i en region kan antas utvecklas på ett kumulativt självförstärkande sätt. Modellen speglar samband som är belagda såväl teoretiskt som empiriskt för relationen mellan diversifieringsgrad av hushålls- respektive företagstjänster och befolkningsstorlek samt marknadsstorlek (Johansson, Klaesson och Olsson, 2001).

Den inre cirkeln i figuren kan liknas med kärnan för den kumulativa dynamiska utvecklingen i en region. Utvecklingen är både beroende av tiden (utveckling i en period beror av situationen i föregående perioder) och rumsliga (tätheten med avseende på arbetsplatser, bostäder, marknader för handel och service) förhållanden. Om antalet arbetsplatser (företag) i regionen ökar betyder detta att efterfrågan på arbetskraft också kommer att öka i regionen. Detta innebär sedan att befolkning och hushåll lockas till regionen (1). När befolkningen ökar leder det till att utbudet av arbetskraft ökar (2) och att regionen – genom sitt större och mer varierade utbud på arbetskraft – blir mer attraktiv för nya företag (3). Företagens möjligheter att finna medarbetare med efterfrågad kompetens antas bero på storleken på den lokala arbetsmarknaden. Samtidigt innebär en större befolkning och fler företag att efterfrågan och den potentiella köpkraften i regionen växer. Detta skapar utrymme för fler företag att etablera sig på marknaden. Företag som har fasta kostnader som är givna oavsett försäljningsvolym kommer att finna bättre förutsättningar för att kunna öka sin omsättning och större möjligheter att priskonkurrera.¹ På detta sätt kan ”spiralliknande” tillväxtprocesser finna drivkraft och blir självförstärkande och kumulativa. Marknader som krymper kan på ett liknande sätt erhålla negativa utvecklingskrafter. Effekterna som uppstår genom att två regioner integreras (exempelvis genom en förbättrad väg- eller järnvägsförbindelse) liknar också de effekter som beskrivs i figuren.

¹ Företag gör vinst när priset överstiger genomsnittskostnaden. Genom att fördela de fasta kostnaderna på en större försäljningsvolym skapas utrymme för att både kunna erbjuda låga priser och samtidigt erhålla vinster. Företag med höga fasta kostnader kan antas vara särskilt känsliga för att lokaliseringar kan erbjuda en hög omsättningsvolym, vilket exemplifieras av stora kedjeföretag inom detaljhandeln som söker sig till platser som erbjuder en stor tillgänglighet till köpkraft.



Figur X.1: *Självförstärkande utvecklingsförlopp*

I figuren ovan är en attraktionsfaktor för hushållen ett stort och varierat utbud av hushållstjänster (4, 5) och motsvarande för företagen i fråga om utbudet av företagstjänster (6, 7). Tjänstemarknaderna är intressanta bland annat eftersom de som regel är geografiskt betingade. Detsamma till stor del också detaljhandeln och olika former av besöksverksamheter (restauranger, kultur, nöjen, idrott, mm.).

Tillgänglighet kan ges en hel massa mer eller mindre analyserbara innebörder. Med tillgänglighet avser vi ”lättheten att interagera” över avstånd. Denna ”lätthet” minskar vid större avstånd och mindre utbud av den storhet man uppmäter tillgänglighet till.

Benägenheten att genomföra resor för direktkontakter kan beskrivas med ett tillgänglighetsmått av följande slag:

$$\Omega_{rs}^A = A_s \exp\{-\lambda t_{rs}\} \quad (\text{X.1})$$

I ekvationen ovan anger Ω_{rs}^A tillgängligheten i region r till kontakter av typ A i region s . A_s anger utbudet av sådana kontaktmöjligheter i region s . t_{rs} representerar tidsavståndet

mellan r och s och λ är en parameter som anger tidskänsligheten. Den senare parametererna kan sägas översätta tidsavståndet till en generaliserad "nettoreskostnad".

För att illustrera med ett exempel så kan till exempel A_s antas vara utbudet av arbetskraft i kommun s . Då är Ω_{rs}^A tillgängligheten i kommun r till arbetskraft i kommun s .

Tidskänsligheten kan nu sägas visa interaktionskostnaden i relation till de vinster som interaktionen ger. Detta förhållande kan tydliggöras med andra och mer komplexa sätt att beskriva tillgängligheten och formeln ovan kan anses utgöra ett standardmått som utnyttjas flitigt i den vetenskapliga litteraturen. Tillgängligheten kan höjas antingen genom att minska tidsavståndet, t_{rs} , eller genom att öka utbuds- eller kapacitetsmättet, A_s . Region kan i det här aktuella sammanhanget beteckna olika geografiska områden som en ekonomi kan indelas i (kommuner, funktionella regioner, etc.).

I relation till figuren ovan innebär en reduktion av restiderna att regionen förtätas (eller att regioner integreras) och sannolikheten ökar för att matchningen på arbetsmarknaden skall fungera på ett bättre sätt (mer effektiv). Det blir fler tillgängliga arbetstillfällen för hushållen att välja mellan samtidigt som företagen förbättrar sina möjligheter att få rätt sammansättning på sin arbetskraft. Den större och tätare regionen får över tiden fler näringsgrenar än den mindre, företag kan utnyttja externa skalfördelar på ett mer effektivt sätt i den större regionen och det stimulerar också produktiviteten. De beskrivna förändringarna medför att ekonomin i regionen växer, med fler förvärvsarbeten och högre inkomster.

Undertecknade har vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping utvecklat en modell för att analysera dynamiska utvecklingsförlopp som kan härledas till förändrade tillgänglighetsförhållanden. Modellen är kalibrerad med hjälp av data om svenska förhållanden och används sedan i statistiska analyser och kallas DYNLOK (DYNamisk LOKaliserings modell). Modellen är resultatet forskningsarbeten som genomförts under en längre tid med start i mitten av 1990-talet och har använts i ett stort antal analyser. DYNLOK är särskilt anpassad för att kunna analysera investeringar i infrastruktur som innebär att tillgänglighetsvillkor i ekonomin förändras och kan enkelt beskrivas på följande sätt.

Vi börjar med att beskriva hur tillgängligheten i en kommun beräknas och att introducera de nödvändiga variablerna.

A_m = arbetskraft i kommun m

J_m = arbetstillfällen (Jobb) i kommun m

t_{mm} = medeltidsavstånd mellan områden i kommun m

t_{mr} = tidsavstånd mellan kommun m och kommun r , där r betecknar en kommun i samma arbetsmarknadsregion som kommun m .

t_{ms} = tidsavstånd mellan kommun m och kommun s , där s betecknar en kommun utför kommun m :s arbetsmarknadsregion.

Modellen är konstruerad så att vi skiljer mellan effekter som är inomkommunala, regionala (FA-region) och sådan som beror på tillgängligheten till omvärlden (utanför respektive FA-region). Tidsavstånd påverkas, förutom faktisk restid, också av väntetid i samband med byten, förväntad väntetid kopplad till turtäthet och förväntade förseningar.

Vi är särskilt intresserade av att kunna härleda tidskänsligheten hos, i det här fallet, arbetspendlare. $\lambda_1, \lambda_2, \lambda_3$ = tidskänslighetsparametrar som varierar beroende på om det tillhörande tidsavståndet avser inomkommunal (1), inomregional (2) eller extern (3) tillgänglighet. TA står för tillgänglighet till arbetskraft. De tre tillgänglighetskomponenterna är således:

1. $TA_{ikm} = A_m \cdot \exp(-\lambda_1 t_{mm})$
2. $TA_{ilm} = \sum_r A_r \cdot \exp(-\lambda_2 t_{mr})$, r betecknar alla kommuner i kommun m :s region.
3. $TA_{ulm} = \sum_s A_s \cdot \exp(-\lambda_3 t_{ms})$, s betecknat alla Sveriges kommuner utanför kommun m :s region.

Av definitionerna ovan följer:

$$TA_m = TA_{ikm} + TA_{ilm} + TA_{ulm} \quad (\text{X.2})$$

TA_m är alltså kommun m :s totala tillgänglighet till arbetskraft. Det är denna variabel som är den drivande i DYNLOK-modellen som vi använder för att prognostisera tillväxteffekter som kan uttryckas som förväntad förändring av sysselsättning, befolkning, ekonomisk aktivitet och lönesumma. Därmed kan också frågor som är relaterade till lokala bostadsmarknader och arbetsmarknader analyseras. Modellen har också använts på finare aggregerad nivå än kommun, dvs. kommundelar. Anpassningen görs då med avseende på tillgänglighetsvillkoren på enskilda platser och områden utifrån datatillgång. Läsaren kan uppmärksamma att värdet på TA_m är beroende av storleken på egna kommunen, de andra kommunerna i arbetsmarknadsregionen och till liten del alla övriga kommuner. Värdet är även beroende på alla relevanta tidsavstånd, det är på detta sätt som infrastrukturen kommer in i analysen.

TA_m är alltså kommun m :s totala tillgänglighet till arbetskraft. Det är denna variabel som är den drivande i modellen som används för prognoser i denna rapport. Lagg märke till att värdet på TA_m är beroende av storleken på egna kommunen, de andra kommunerna i arbetsmarknadsregionen och till liten del alla övriga kommuner.² Värdet är även beroende på alla relevanta tidsavstånd, det är på detta sätt som infrastrukturen kommer in i analysen.

När vi arbetar med DYNLOK antar vi att företag (arbetstillfällen, jobb) bestämmer sin lokalisering simultant med arbetskraften (befolkningen) och att de påverkar varandra. Följande ekvation är kärnan i modellen. Den säger att förändringen av antalet arbetstillfällen i en kommun, ΔJ_m , är en funktion av tillgängligheten till arbetskraft.

$$\Delta J_m = f(TA_m) \quad (\text{X.3})$$

Parametrarna i ekvationen ovan har skattats på den faktiska utvecklingen av förändring av arbetstillfällen och tillgänglighet till arbetskraft i Sveriges kommuner under en tioårsperiod. Ekvationen och de skattade parametrarna används i nästa steg för att prognostisera utvecklingen hos en plats (exempelvis ett område av en kommun, en hel kommun eller region).

² Landets kommuner kan delas in i arbetsmarknadsregioner på grundval av storleken på pendlingsflöden mellan olika kommuner. Nutek har gjort en sådan indelning som fördelar landets 290 kommuner i 72 funktionella analysenheter (funktionella regioner).

Regional tillväxt och analys av dynamiska effekter av förbättrad tillgänglighet

När vi ska analysera hur investeringar i resecentrum och kvalitetsförbättringar i tågsystemet som Dalabanan utgör finns det skäl att först utgå från fråga om vad som förklarar tillväxt och utveckling. Förbättrad transportinfrastruktur, som investeringar i vägar och järnvägar mm innebär, ställer krav på att koppla samman analyskedjan *förbättrade tillgänglighetsvillkor – potential för samhällsekonomisk utveckling – planering för tillväxt* för att realisera samhällsutvecklande krafter.

Tillgänglighetsvillkoren ges av förkortad restid, reducerad risk för förseningar, ökad bekvämlighet mm som trafikeringsanalyser kan beskriva. Samhällsekonomiska beräkningar av den dynamiska utvecklingskraften hos investeringarna bör utgå från ett tillväxtperspektiv för att sedan kunna kopplas till frågor om planering. För att tillväxtpotentialen ska kunna realiseras bör planeringen i sin tur utgå från denna potential så att eventuella hinder för tillväxt ska kunna undvikas. Med detta som bakgrund gör vi nedan en kort genomgång av viktiga faktorer som stödjer regional ekonomisk tillväxt enligt den vedertagna tillväxtteorin.

Ekonomisk tillväxt brukar beskrivas som en ökning av produktionsvärden i reala termer. För länder beskrivs detta ofta i termer av ökning av BNP (Bruttonationalprodukt), för regioner kan motsvarande beskrivas som förändringar i BRP (Bruttoregionprodukt). Dessa mått beskriver den totala ekonomiska aktiviteten inom ett område (land eller region). Enligt den etablerade ansatsen används produktionsfaktorer som arbete, kapital och land för att producera varor och tjänster som tillsammans utgör den totala produktionen. Sättet som produktionsfaktorerna används på brukas kallas ”teknologin”. En ökning av tillgången till produktionsfaktorer och förbättringar i teknologin över tiden ger den ekonomiska tillväxten.

Den nyklassiska teorin för ekonomisk tillväxt tillskrivs ofta Robert Solow och Trevor W. Swan som utvecklade sin modell på 1950-talet. En viktig faktor för att förklara tillväxt har att göra med produktiviteten hos produktionsfaktorerna (speciellt realkapital). Om nytt realkapital är mer produktivt än gammalt är tillväxten till stor del beroende av investeringar i kapital.

Teorin för ekonomisk tillväxt har sedan utvecklats med Solow och Swans modell som grund. De viktigaste moderna ansatserna är ”teorin för endogen tillväxt” och ”den nya ekonomiska geografin”. I dessa ansatser spelar det geografiska rummet och speciellt städer en stor roll. Tillväxten blir beroende av den geografiska lokaliseringen av företag och hushåll och dessas påverkan på olika typer av stordriftsfördelar.

Under 1970- och 1980-talen gjordes flera framsteg för att förstå hur tillväxt skapas och kan förklaras. Teorin för endogen tillväxt utvecklades ur modeller där monopolistisk konkurrens (ett mellanting mellan monopol och fullständig konkurrens) och stordriftsfördelar i samverkan kan ge upphov till ekonomisk tillväxt som kommer ”inifrån”, dvs. produktiviteten hos produktionsfaktorerna förklaras inom modellen. Just införandet av monopolistisk konkurrens tillåter att modellerna får en tydlig geografisk dimension och därmed finns det ett samband mellan den ekonomiska geografin och den ekonomiska tillväxten. Denna typ av samband kan utnyttjas vid geografiska analyser.

Viktiga sammanfattningar av den ovan skisserade teoriutvecklingen återfinns i två standardverk; Krugman, Fujita och Venables (1999) samt Fujita och Thisse (2002).

Städernas roll i ekonomin anknyter också till den s.k. centralortsteorin inom den ekonomiska geografien med tidiga företrädare i form av de tyska ekonomerna Christaller och Lösch. Inom denna forskningstradition fästs bland annat uppmärksamhet på beslutsfattande om lokalisering som tas av olika aktörer. Transportkostnadernas betydelse för val av lokalisering av produktionsanläggningar är ett exempel på frågeställningar med denna inriktning. Valet av lokalisering antas bero på hur olika platser är tillgängliga för transporter av insatsvaror och närheten till avsättningsmarknader där färdiga produkter säljs. Dessa förhållanden – och att företag söker minimera sina produktionskostnader, inklusive transportkostnaderna – resulterar sedan i en geografisk struktur för hur ekonomin organiseras. Denna form av lokaliseringsanalys utgör också grund för att studera hushålls val av boende i exempelvis en stadsregion eller integrerad regional marknad, och även lokaliseringen av företag på servicemarknader, inom kommersiell handel, mm.

Ett av de intressanta bidragen som centralortsteorin leder fram till är att man kan förvänta sig en hierarkisk ordning av städer och regioner. Denna ordning kan ses som att ett system av orter förefaller etablera en jämviktsliknande en situation som speglar orters funktion, och kan sägas vara präglad av en balans mellan inputs och outputs i ekonomin. Empiriska studier av sådana hierarkiska ordningar beskrivs av den sk. "rank-size rule". Om vi rangordnar städer efter folkmängdsstorlek i en ekonomi och sedan beräknar den naturliga logaritmen av varje rangtal respektive tillhörande folkmängd erhålls en graf med en kurva som visar ett log-linjärt mönster. Denna kurva visar vad som kallas fördelningen av en ekonomis "rank-size rule". Noyelle och Stanbak (1983) visar att man kan klassificera stadsregioner i den amerikanska ekonomin på detta sätt.

Även svenska studier av Johansson, Strömquist och Åberg (1998) visar liknande resultat för den svenska ekonomin. Dessa studiers resultat har visat att storleken av stadsregioner har en positiv samvariation med regionernas diversitet och mångfald, mätt som förekomsten av näringar, arbetsplatser och utbud av varor och tjänster. Detta kan ses som ett uttryck för den betydelse som städer har för samhällsutvecklingen, dvs. som täta, diversifierade och mångfaldiga miljöer. Vidare fäster denna forskningstradition också uppmärksamheten på att det finns systematiska utbyten/beroenden mellan städer och regioner av olika storlek. De större är beroende av de mindre och de mindre är beroende av större, och städer/regioner av samma storlek har också utbyten/beroenden med varandra eftersom de kan ha olika specialiseringsmönster och komplementera varandra. Avstånden mellan, eller tillgängligheten, städer och regioner i ett centralortssystem får en stor betydelse för hur systemets ekonomi utvecklats och möjligheten att realisera komplementerande effekter mellan platserna. Detta utgör också ett relevant perspektiv för den förstorade Dalaregionen. I centrum för denna region finns två städer av jämförbar storlek, Borlänge och Falun. Utifrån ett teoretiskt perspektiv om drivkrafter för regional tillväxt framstår det som tydligt att Dalaregionens långsiktiga utvecklingspotential kommer att vara förknippad med hur framgångsrikt som dessa två städer kommer att smälta samman och på ett effektivt komplementera varandra och kunna erbjuda en samlad integrerad "duo-urban" central kraft med avseende på att leda Dalaregionens utveckling. För den södra delen av Dalaregionen är Uppsalas storlek och tillväxt vara av stor betydelse. Uppsalas storlek utgör en hemmamarknad för ett diversifierat utbud av varor och tjänster som också kan komma stora delar av Dalaregionen till godo. Som en av Sveriges viktigaste universitetsstäder spelar Uppsala också en stor roll för utvecklingen i hela regionen.

Robert Lucas (1988) vidareutvecklade argumenten för att städer och stadsregioner har centrala roller som ekonomins motorer för att generera tillväxt. En viktig utgångspunkt för Lucas förklaring är förekomsten av kunskapsöverspillande effekter ("knowledge spillovers"). I modeller för endogen tillväxt antas som regel att utvecklingen bestäms av hur humankapital och kunskap samlas – ackumuleras – över tiden (Romer, 1994). Detta betyder i sin tur att en marknads storlek i sig själv har betydelse för dess utveckling. Detta innebär att urbaniseringen kan förväntas ha en positiv betydelse för den ekonomiska tillväxten.

Ekonomisk tillväxt och urbanisering har varit, och är, en viktig fråga för både teoretiska och empiriska studier. Eftersom den nya teorin för endogen tillväxt och den framväxande teorin för den nya ekonomiska geografin bygger på samma utgångspunkter, nämligen förekomsten av monopolitisk konkurrens och växande skalavkastning, har det varit naturligt att dessa forskningsfält har korsats. Det finns i dag en omfattande forskning med denna inriktning (som visas i Waltz 1996; Baldwin 1999; Black och Henderson, 1999; Martin och Ottaviano, 2001). Med hjälp av abstrakta modeller som renodlar ekonomiska förhållanden kan förklaringar erhållas till hur tillväxt och ekonomisk utveckling kan förklaras utifrån interaktion mellan stadsregioner. Dessa modeller utgår också från antaganden om att städer har olika funktion och storlek samt att hushåll är mer eller mindre rörliga och att hushåll och individer också gör investeringar i humankapital, mm.

Investeringar i ett effektivare tågssystem eller förbättrade vägar leder till att större fysiska reseavstånden kan uppnås till oförändrad tidsåtgång. På detta vis uppstår regionförstoring genom att marknadsradier växer och lokala och regionala ekonomier börjar överlappa varandra och integreras. På detta vis spelar investeringar i infrastrukturkapital en stor roll för regional och lokal utveckling och en naturlig utgångspunkt för att analysera tillväxtförlopp som kan antas vara betingade av tillgänglighet är modeller som förmår att spegla rumsliga förhållanden som bestäms av transportinfrastrukturen.



En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonder



DALABANANS
INTRESSENER
www.dalabanan.com

REGION
dalarna



REGIONFÖRBUNDET
Uppsala län



Länstyrelsen
Västmanlands län

