



DEN ATTRAKTIVA REGIONEN

RAPPORT 2016:070

Från spårkorridor till ortsnätverk – en planeringsprocess för samhandling för regional utveckling

Metod för strategisk utvecklingsprocess för samverkan mellan aktörer DAR – Pärland på spåret – FA Hudiksvall

Detta dokument är skapat inom ramen för DAR – Den attraktiva regionen – som är ett samarbete mellan Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Region Skåne, Region Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Östergötland, Länsstyrelsen i Västmanland och Region Gävleborg.

Dokumenttitel: Från spårkorridor till ortsnätverk – en planeringsprocess för samhandling på regional nivå.

Författare: Carl-Johan Engström, Kerstin Oremark, Christina Englund, Hans Gyllow, Johnny Olofsson, Harald Knutsen, Kenth Nilsson.

Dokumentdatum: Maj 2016

Kontaktpersoner: Magnus Bengtsson, Trafikverket

Publikationsnummer: 2016:070

ISBN: 978-91-7467-954-0

Foto framsida: Hans Gyllow

Innehåll

Förord	5
Inledning	6
Bakgrund – En målbild tas fram	6
FOI-projektets förutsättningar	6
Om samverkan	7
Om berättelser	8
Om val av pilotorter.....	8
Läsanvisning	9
Den regionala berättelsen.....	10
Vad är problemet?	10
Varför ser det ut som det gör?	10
Arvet.....	10
Städernas framväxt	10
Utmaningarna.....	11
Var står vi idag?	11
Befolkning och näringsliv	11
Ostkustbanans utveckling.....	12
Vart är vi på väg?.....	13
Regionens potential.....	13
Platsens potential	13
Handlingsstrategi	14
Åtgärder i infrastrukturen på kort och lång sikt.....	14
De lokala berättelserna	16
Vad är problemet?	16
En berättelse om Gnarp	16
Varför ser det ut som det gör?	16
Var står vi idag?	17
Vart är vi på väg?	18
En berättelse om Hudiksvall.....	20
Varför ser det ut som det gör?	20
Var står vi idag?	20
Vart är vi på väg?	21
En berättelse om Söderhamn	23

Varför ser det ut som det gör?	23
Var står vi idag?	24
Vart är vi på väg?	25
En berättelse om Gävle Västra och Gävle C	25
Varför ser det ut som det gör?	25
Var står vi idag?	26
Vart är vi på väg?	27
Analys	29
Processen i FOI- projektet	29
Tillgänglighet och attraktivitet	29
De fyra stationslägenas utmaningar	32
Gnarp	32
Hudiksvall	33
Söderhamn	33
Gävle Västra	34
Om samhandlingars förutsättningar	35
Slutsatser	37
Bilaga 1 Kartor och diagram med basuppgifter	38
Bilaga 2 Lokala handlingsstrategier	47
Handlingsstrategi Gnarp	47
Handlingsstrategi Hudiksvall	49
Handlingsstrategi Söderhamn	50
Handlingsstrategi Gävle	51
Bilaga 3. Handlingsstrategier Trafikverket	52
Ostkustbanan/Ådalsbanan, delen Gävle-Sundsvall	52
Samordnad planering 2, SP2, Gävle-Sundsvall	52
Etapputbyggnad	52
Förväntade effekter av åtgärderna	54
Tidplan	54
Kostnader	54

Förord

Projektet Den attraktiva regionen (DAR) är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och Landsting och sex pilotprojekt i Skåne, Östergötland, Kalmar, Kronoberg Västmanland och Gävleborg.

Rapporten utgör ett delprojekt i Gävleborgs pilotprojekt "Pärlband på Spåret – FA Hudiksvall" och har som syfte att belysa hur ortssamverkan och samhandling kan medverka till lokal och regional utveckling. En ny arbetsmodell som baseras på berättelser har prövats. Delprojektet har tillkommit genom Trafikverkets medverkan med FOI-medel. Professor Carl-Johan Engström har engagerats som coach under hela denna fas.

Pilotprojektets styrgrupp består av:

Bodil Hansson (S) och Gunilla Molin (M), Sundsvalls kommun

Monica Olsson (S) och Stig Eng (C), Nordanstigs kommun

Mikael Löthstam (S) och Caroline Johnsson (C), Hudiksvalls kommun

Sven-Erik Lindestam (S) och Magnus Svensson (C), Söderhamns kommun

Roger Persson (MP) och Jörgen Edsvik (S), Gävle kommun

Sven-Åke Thoresen (S), Region Gävleborg

Catherine Kotake, Trafikverket

De tjänstemän som arbetat i projektledningsgruppen har varit: Christina Englund, Nordanstigs kommun, Hans Gyllow, Hudiksvalls kommun, Johnny Olofsson, Söderhamns kommun, Harald Knutsen, Gävle kommun, Kenth Nilsson, Trafikverket, Henrik Strömberg, Region Gävleborg, Kerstin Oremark, Region Gävleborg (projektledare).

Hudiksvall den 12 maj 2016

Sven-Åke Thoresen

Ordförande DAR-Pärlband på spåret FA-Hudiksvall

Inledning

Bakgrund – En målbild tas fram

Region Gävleborg och Trafikverket inledde år 2011 ett samarbete om samordnad planering för dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan. Att vidga samverkan till att innefatta även andra utvecklingsfrågor var därför naturlig. Eftersom ett dubbelspår är den prioriterade utvecklingsfrågan för regionen och de berörda kommunerna, engagerade sig kustkommunerna från Sundsvall till Gävle i projektet.

Det var särskilt Hudiksvall som kom att stå i fokus under den första fasen eftersom staden och omlandet påverkas i särskilt hög grad vid dubbelspårsutbyggnad. Det lokala pilotprojektet fick också namnet DAR – FA Hudiksvall. Allteftersom processen framskred blev det allt tydligare att utvecklingsmöjligheter och utmaningar fanns även för övriga stationsorter efter banan.

Frågeställningarna kom att omfatta flera samverkansfrågor av rumslig karaktär.

I processens tidiga fas togs en målbild fram där kuststråkets önskade värden med ett livskraftigt näringsliv, goda bostadsmiljöer och goda servicenivåer beskrevs. Två strategier framstod tydliga. Arbetet behövde koncentreras till att studera orters olika värden och betydelse, deras interaktion och samarbetet i ortsnätverk. Stationslägenas strategiska funktion för att binda samman orterna i regionen framstod som särskilt betydelsefull.

Genom målbildsarbetet skedde en förskjutning från den ursprungliga idén om att i princip hitta en modell för stationsutveckling, till att mer se till helheten. Genom det omdefinierades pilotprojektets namn till DAR – Pärland på spåret – FA Hudiksvall.

FOI-projektets förutsättningar

Trafikverkets analyser av utbyggnadsförutsättningarna (se bilaga 3) av dubbelspåret på Ostkustbanan visar att med strategiska projekt kan restiderna krympas utan att hela dubbelspåret är färdigställt. De intressantaste sträckningarna att börja med är västra utfarten från Gävle och sträckningen genom Hudiksvall samt att "Gnarpskurvan" rätas ut.

FOI-projektet tar fasta på dessa förutsättningar för att fördjupa berättelsen om pärlbandet att också belysa vad det innebär för Gävle Västra, Hudiksvalls stad och för Gnarps samhälle. Söderhamn har redan station, men dess potential har ännu inte fullt ut tillvaratagits. Det ger följande förutsättningar för fördjupade studier.

Gävle västra knyter samman Gävleborgs alla kommuner med bl.a. regionsjukhuset och idrottsanläggningar. De goda markreserverna ger här liksom i Söderhamn intressanta möjligheter att skapa nya stadsmiljöer. Hudiksvall har unika möjligheter att utveckla de centrala delarna i staden med stationen i det västra hamnområdet, som kan utformas till ett attraktivt havsnära bostads- och verksamhetsområde. Och Gnarp kan kombinera en station med E4 och utveckla en liten Orts förbättrade position i regionen.

Målbilden Pärland på spåret ringar på så sätt in den gemensamma arbets- och servicemarknaden genom att illustrera lokala handlingsprogram för dess förverkligande.

En förutsättning för att utvecklingen ska kunna komma tillstånd är nodernas placering och utformning. Från stationerna måste det vara bekvämt att nå arbetsplatser, service och bostäder. På så sätt kan regionen knytas samman kring ortsutveckling, gemensam arbetsmarknad och serviceområden.

FOI-projektet avser pröva hur det ömsesidiga beroendet kan tydliggöras och hur den praktiska samhällsplaneringen ska formas till samhandling kring hur ökad tillgänglighet och bebyggelseutveckling kan medverka till en hållbar samhällsutveckling.

Om samverkan

Det är väl belagt inom forskningen att tillgänglighet har en grundläggande betydelse för den långsiktiga regionala utvecklingen och bebyggelsestrukturen. I ett historiskt perspektiv är sambandet så gott som entydigt. I ett nulägesperspektiv förhåller det sig emellertid annorlunda. En enskild tillgänglighetshöjande åtgärd leder långt ifrån alltid till förhöjda markvärden och tillväxt – det krävs ofta mycket mer. Därför är ett utvecklingsprojekt som Pärmland på spåret viktigt för att pröva vilka åtgärder utöver ett dubbelspår som tillför regionen utvecklingskraft.

Ett väl utbyggt och samordnat transportsystem bidrar på två sätt till regional utveckling, dels inom en arbetsmarknadsregion genom att underlätta utbyten och arbetsdelning dels genom en utvidgning av en arbetsmarknadsregion och därmed en större, mer diversifierad och robust arbetsmarknad.

Förbättrad tillgänglighet åstadkoms både genom effektivisering av befintlig och byggande av ny infrastruktur. I effektiviseringen ligger att utnyttja befintlig tillgänglighet bättre genom en klok bebyggelseutveckling. Summerar vi forskningsresultat och erfarenheter från fallstudier inom DAR har tillgängligheten generellt stor betydelse. Men förklaringsfaktorn är inte entydig – särskilt inte i ett kortare tidsperspektiv, det vill säga det vi i praktiken arbetar med vid planering. Vissa effekter uppträder först efter mycket lång tid. Från fallstudierna tonar istället fram en bild, som visar att de enskilda processerna och samspelet mellan berörda parter, har avgörande betydelse för utfallet.

Den samlade erfarenheten är således att den potential som ligger i ökad tillgänglighet – antingen den nyskapas genom en infrastrukturinvestering eller utnyttjas bättre genom åtgärder i bebyggelse och trafikering – bara kan realiseras genom en rad koordinerade insatser. Enkelt uttryckt är tillgänglighet en nyckelfaktor men ingen garanti att uppnå urban hållbarhet eller regional utveckling.

Det finns en förväntan på att många av dessa frågor ska lösas just genom samverkan. Allmänna krav på samverkan riskerar dock att bli verkningslösa om inte:

- de parter som berörs tar sig nya och tydliga roller. Det är för ett gott resultat nödvändigt att olika aktörers perspektiv reellt påverkar andra aktörers. Då kan ingen 'gömma sig' bakom att en viss fråga är en annan parts ansvar. Med andra ord:
- planeringen av komplexa frågor i samband med utveckling eller tillkomst av noder sker genom förhandlingar
- de mindre kommunerna som del i en funktionell region har förutsättningar att aktivt medverka i processen, trots att de har begränsade resurser och kapacitet
- resultat och beslut som följer av processen vårdas över lång tid av berörda parter.

FOI-projektet i Gävleborg har mot denna bakgrund utformats som en pilotprocess som skett i ett växelspel mellan DAR-projektets mål: (1) att skapa en djupare förståelse för hur rumsliga strukturer och infrasystem kan samspela för att ge regionala utvecklingsförutsättningar; (2) att utveckla ny metodik för planering på regional nivå; samt (3) att skapa kompetenshöjning.

Vad gäller det första målet har projektet utformats för att klarlägga de beroenden mellan olika åtgärder som en framgångsrik utveckling vid etablering av en järnvägsstation för med sig. Dessa beroenden kan sammanfattas i: regional integration, utveckling av tätorten kring noden, trafikflöden till/i noden samt omsorg om utformning och symbolfunktioner i noden. Dessa fyra aspekter kan inte behandlas sekventiellt utan måste arbetas med parallellt. Exempelvis kan en god utveckling av en stad/ort utebli om inte kommunen ser hur en djupare regional integration påverkar vilka nya aktörer på bostads- och arbetsmarknaden som kan attraheras av insatsen. Likaså kan potentialen i en ny nod utebli om inte övrig kollektivtrafik utnyttjar den nya tillgängligheten eller om hela stationsområdet utformas enbart utifrån trafikrörelser där den gående människans perspektiv och trygghet inte beaktas. Exempelen kan mångfaldigas. För att

pröva hur dessa beroenden i praktiken ser ut och vilka utmaningar de ställer valdes fyra tänkbara stationer ut där en förstudie genomfördes parallellt med hur en regional utvecklingsplanering kan utformas med avseende på att utnyttja de nya stationslägena. I avsnitt Slutsatser ska vi redovisa exempel på krav på förändrad metodik som dessa studier visat på.

Om berättelser

En tidig erfarenhet i FOI-projektet är att värdeneutrala beskrivningar av en plats nya möjligheter inte räcker. Traditionellt utformade planeringsdokument har svårt att väcka intresse.

Planeringens format har svårt att tränga igenom och ändra de föreställningar, mentala kartor, som sedan länge finns om en viss plats. Incitament att medverka från olika aktörers sida väcks inte. Är dessutom insatserna att förverkliga de nya möjligheterna ett långsiktigt och tålmodigt arbete glesnar intressentkretsen.

Många låter sig inte övertygas av rena fakta – aldrig så relevanta. Rotade beteenden och föreställningar påverkas i liten grad av ren information. För samhandling krävs också något som gör vägen framåt begriplig och angelägen – och ett egenintresse att medverka. En berättelse kan återberättas. Det öppnar för att fler kan dela den, tolka den och låta sig övertygas. Det skapas ett "vi" som lägger grund för samhandling i det ögonblick som många ser sin del av helheten. Berättelsen skapar dels medvetenhet om att något är angeläget a sense of urgency, dels medvetenhet om att en förändring är nödvändig och inte kan lösas genom att fortsätta som vanligt. En berättelse ska bidra till förståelsen av att förändringen har ett pris – men att en utebliven förändring kostar än mer.

Arbetet i FOI-projektet utformades mot denna bakgrund. De flesta aktörer hade ingen förståelse av vilka synergier som kan uppstå av verklig samhandling. För att exemplifiera: om den förhärskande bilden av vardagsverkligheten är att man enklast förflyttar sig med bil och att buss och tåg är kompletterande sekundärsystem – då framstår inte potentialen i en välplanerad station i ett centralt läge som så viktig. Den historiska erfarenheten av stationens långsiktiga påverkan ersätts av egen generationsbaserade erfarenhet av att den mist i betydelse. Därmed blir de nya möjligheterna inte självklart uppenbara. Varken angelägenheten eller nödvändighet i en framtidssatsning blir självklar. Och de kanske höga initialkostnaderna svår motiverade.

Därför valdes ett berättelsemönster som såg ut som följer:

Varför ser det ut som det gör? Berättelsen ska skapa igenkänning kring vad som är dagens problem. Denna bakgrundsbild bär på något att identifiera sig med men lyfter också: här kan vi inte stå kvar.

Var står vi? Berättelsen ska synliggöra utvecklingsmönster, som inte alltid är tydliga för dem som ska engageras. Hot och möjligheter måste diskuteras och tydliggöras. Fakta väljs utifrån en inträngande kännedom vad som håller på att hända samt om hur det brukar uppfattas. Berättelsen ska visa varför det är angeläget och nödvändigt att inte fortsätta som hittills.

Vart är vi på väg? Berättelsen ska ge en tydlig framtidsbild. Den ska övertyga om en förändringsriktning. Då räcker det inte med honnörsord som ingen kan säga emot. De blir inga verktyg framåt. Dessutom måste steg på vägen tydliggöras (handlingsstrategi). Konkreta steg inledningsvis och mer allmänna i det längre perspektivet. Bara så kan färdriktningen vårdas och befästas i överenskommelser.

Om val av pilotorter

Regionen saknar omedelbar närhet till ett storstadsområde, men med de större städerna Sundsvall och Gävle, finns två tillväxtcentra, ett i vardera änden av stråket.

Gävle kan dra nytta av "kompetensimport" från Uppsala, särskilt till högskolan i Gävle (HiG) och sjukhuset. Den relativa närheten till Stockholm och tillhörighet till Stockholmsregionen har medverkat till expansiv utveckling. Det centrala stationsläget i Gävle har stor betydelse för hela

regionen. Gävles arbetsmarknad, högskola, service, kultur i form av exempelvis konserthus med symfoniorkester och Folkteatern samt sportarenor utgör funktioner som hela länet kan ta del av. Genom ett framtida kompletterande nytt stationsläge, Gävle Västra, kan den regionala nyttan öka ytterligare genom bl.a. närheten till Gävle sjukhus och idrottsarenor.

Gnarp i Nordanstigs kommun har en järnvägsstation med tågstopp för regionaltåg. I framtiden kommer E 4 att dras om till ett nytt läge. Den "s.k. Gnarpkurvan", som går i en kraftig västlig båge kring Gnarp är en av de första etapperna som behöver åtgärdas vid en dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan.

Hudiksvall är den ort som blir mest påverkad av en ny/ombyggnad av järnvägen. Den stora frågan för Hudiksvall är om nya spår ska byggas utanför staden eller även fortsättningsvis dras genom staden så att det centrala stationsläget bibehålls. I Hudiksvall pågår planeringen av en ny stadsdel, Kattvikskajen, som blivit tillgängligt efter att industrin för flera år sedan försvunnit därifrån. En unik stadsmiljö med kust- och småstadens alla fördelar kan utvecklas i en tät miljö om den nya stadsdelen, stationen och centrum får växa samman.

Söderhamn fick en ny dragning av Ostkustbanan i slutet av 1990-talet. Den nya stationen förlades då i ett halvperiferert läge intill stadens västra kant. Ambitionen var att ett "urbant band" skulle knyta samman den nya stationen med staden och det externa handelsområdet E-center. Söderhamn har dock hittills inte haft den kraftfulla utveckling som behövs för att "bygga ihop" stationen med staden. Idag pågår ett intensivt arbete för att hitta utvecklingsmöjligheter där flera intressenter anmält sitt intresse för nya etableringar.

Fler stationslägen längs sträckan Sundsvall-Gävle kan bli aktuella för regionaltågsstopp utöver de orter vi koncentrerar oss på i den här rapporten. Det gäller i Nordanstig, i Hudiksvall (Iggesund), i Söderhamn (Ljusne) och i Gävle (Hagsta).

De fyra utvalda orterna i pilotprojektet har olika förutsättningar för såväl utveckling som regional integration. Erfarenheterna från hur väl samverkan och integration kan utvecklas mellan dessa orter kan i framtiden komma till nytta då även andra stationsorter kommer i 'skarpt läge'.

Läsanvisning

Denna rapport har vuxit fram genom parallella och ömsesidigt påverkande processer kring fyra orter samt hela regionen. Rapporten är inte ett formellt beslutsdokument men avsikten är att berörda kommuner och Region Gävle gör sina respektive delar till formella planeringsunderlag för fortsatt arbete inom respektive ansvarsområde men också underlag som läggs till grund för samhandling genom avsiktsförklaringar och intentionsavtal.

På sidorna 10-15 redovisas den regionala berättelsen inklusive handlingsstrategi som gemensam grund för det fortsatta arbetet.

De fyra pilotfallens berättelser finns på sidorna 16-28. De därtill hörande handlingsstrategierna återfinns i BILAGA 2. De dokument som respektive kommun avser lägga till grund för beslut kan således hämtas på dessa ställen.

På sidorna 29-36 analyseras de frågor som kräver särskild uppmärksamhet och parallell behandling när fördjupningar av översiktsplaner alternativt program för detaljplaner tas fram. Analysen uppmärksammar att frågor på mycket olika planeringsnivå måste behandlas parallellt om resultatet ska leda till ny utvecklingskraft för en viss plats.

På sidan 37-38 dras slutsatser om hur en parallell planeringsprocess på regional och lokal nivå kan utformas för att leda fram till samhandling.

I bilaga 1 återfinns viktiga grunddata som påverkat de parallella processerna men som inte tillåtit att 'tynga' de fem berättelser som är processens huvudresultat.

I bilaga 2 återfinns de fyra handlingsstrategier som är utfallet av processerna i respektive kommun och i bilaga 3 sammanfattar Trafikverket de förutsättningar som fallit ut ur projektet Samordnad planering.

Den regionala berättelsen

Vad är problemet?

Mellan Gävle och Sundsvall finns idag fyra lokala arbetsmarknadsregioner, varje större stad är centrum i sin egen. Regionens framtid ligger i att främja en utveckling med färre, större och mer robusta arbetsmarknader. Det innebär att kommunerna måste samverka och se sin egen utveckling, inte som en lokal fråga för sin stad respektive sina mindre orter utan, som en regional fråga där orternas beroenden av varandra – på ena eller andra sidan en kommungräns sätts i fokus.

Nedan följer en berättelse om hur regionen utvecklats och vad som kräver nytänkande om regionen ska fortsätta ha en positiv utveckling i framtiden.

Varför ser det ut som det gör?

Den råvarubaserade skogsindustrin är kärnan i regionens historiska näringslivsutveckling. Skogen avverkades och timret flottades längs älvar och större sjösystem till kusten. Skogsindustrin har inte bara gagnat den ekonomiska utvecklingen i regionen utan i hela landet under decennier. Framsynta industrialister och innovatörer utvecklade nya processer och skaffade kapital till uppbyggnaden av industrier.

Arvet

Sågverken och industrierna växte upp i knutpunkter. Där skapades samhällen, bruken, där större delen av befolkningen var beroende av en arbetsgivare, som ägde arbetar- och tjänstemannabostäderna, butiken och som dessutom stod för tidens sociala trygghetssystem. Bruksmiljön danade befolkningen i det vi brukar kalla bruksandan, något som ännu präglar tankesätt om framtiden. Bruksandans goda egenskaper är tillit – man bryr sig om varandra. De negativa är det vi i dagligt tal kallar Jantelagen – den hämmar nytänkande och initiativ.

Men arvet är också fysiskt. Längre saknades goda förbindelser längs kusten. Järnvägen gick inne i landet med "stickspår" ned till kustsamhällen – bruksorter och städer. Utbytet mellan orterna var mindre än mellan orter och deras respektive avsättningsmarknader. Fortfarande är arbetsmarknaderna längs kusten mindre än i många andra delarna av landet. Ostkustbanan mellan Sundsvall och Stockholm stod klar först 1927. Banan är den enskilt viktigaste utvecklingsfaktorn för en större arbetsmarknad efter kustregionen. På Ostkustbanan forslas idag, stora delar av Sveriges exportvärden från Norrland mot övriga landet och kontinenten. Banan kan inte bidra till större arbetsmarknader utan dubbelspår med genomtänkta stationslägen.

Sedan länge kan inte skogsindustrin ensam vara basen för regionens tillväxt och sysselsättning. Hur skapar vi då de rätta utvecklingsförutsättningarna? Vad innebär en integration av arbetsmarknaderna rent konkret? Enkelt uttryckt att människor kan arbeta längs hela kuststräckan och samtidigt bo i någon av stationsorterna. Ska vardagslivet fungera med de förutsättningarna påverkar det stadsutveckling samt utveckling av arbetsplatser, service, och kulturverksamheter i hela regionen.

Städernas framväxt

Den ensidiga näringsstrukturen medförde hög sårbarhet vid såväl konjunktur- som strukturella förändringar. De arbeten som fanns var ofta tunga. En kontinuerlig drift över dygnets alla timmar medförde en tydlig manlig arbetsmarknad långt in i våra dagar. I städerna såg dock arbetsmarknaden annorlunda ut. Även här etablerades viss annan tillverkningsindustri men

städerna dominerades av handel, hantverk, offentliga och kommersiella tjänster som t ex sjukhus, regementen och lärosäten. Där tillkom också betydelsefulla handels-, fiske-, hamn- och sjöfartsfunktioner. Så sent som i mitten av 1800-talet var de största städerna i Norrland Gävle, Hudiksvall och Söderhamn tillsammans med Härnösand och Sundsvall. Städerna hade – till skillnad från bruken – mångfasetterade verksamheter inkluderande nöjes- och mötesplatser. I Hudiksvall myntades begreppet "Glada Hudik".

Fortfarande finns flera av de gamla industrierna kvar men ingår idag i koncerner med huvudkontor på andra platser. Förutom dessa stora strukturrationaliseringar inom industrin skedde förändringar inom statens och landstingens verksamheter. I Sundsvall, Söderhamn och Gävle fanns regementen. Stora omstruktureringar skedde från 1970-talet fram till början av 2000-talet. I Sundsvall och Gävle ersattes de nedlagda regementena med högskola/universitet, vilket högst påtagligt bidragit till en positiv utveckling.

Utmaningarna

Nedläggningar och rationaliseringar skapar bilden av en ofrånkomlig nedgång, men skymmer blicken för de mindre mytomspunna näringar som växer just i städerna. Ska de få rätt betingelse krävs också att vi bryter med tankemönster som kan vara lika hämmande som brist på infrastruktur. Utmaningarna kan sammanfattas i, att gå från bunden industriproduktion till kunskapsdriven verksamhet och tjänsteproduktion. Den nya platsen är staden och inte bruken från bundenhet till en arbetsgivare till livslång karriär inkluderande arbetsbyten och återkommande utbildningar från manlig arbetsmarknad till en arbetsmarknad med lika möjligheter för både män och kvinnor från avgränsade bruksorter för både arbete, rekreation och vila till urbana nätverk som tillsammans möter behoven i livets olika skeden

Var står vi idag?

Befolkning och näringsliv

Befolkning. Gävle och Sundsvall har under det senaste decenniet ökat sin befolkning med 600 - 1 000 respektive 200-500 invånare per år. Övriga delar av regionen har i princip stått stilla eller backat något – även om den senaste tidens invandring generellt ökat kommunernas befolkningstal. Ingen av kommunerna når ännu upp till riksgenomsnittet när det gäller andel befolkning med högre utbildning.

Bostäder. Förutom i Gävle har få bostäder byggts under 00-talet och den bostadsbebyggelse som tillkommit har till största delen satts igång genom marknadsinitiativ. Tidigare bostadsöverskott i vissa delar skiftar nu till att samtliga kommuner har behov av att bygga bostäder. Särskilt stort tryck riktas mot Gävles och Sundsvalls centrala delar. Till vissa delar utgår behovet från demografiska faktorer, men framförallt på grund av efterfrågan på att flytta till städernas mer centrala delar. Vi ska förklara varför nedan.

Näringslivet. Tillverkningsindustrin är fortfarande betydande för den ekonomiska utvecklingen av regionen, men sysselsättningsmässigt har vård- och omsorgsverksamheten passerat i antal sysselsatta. Den privata tjänstesektorn är jämfört med storstäder och andra regioner låg.

... och var det växer. Den statliga servicen har sedan -80-talet alltmer koncentrerats till de större orterna, med undantag för de statliga satsningar som skedde i Söderhamn i slutet av 1990-talet, då ca 300 statliga jobb utlokalisades bl a. delar av PRV:s verksamhet, AMS, Pensionsmyndigheten m.fl. Sundsvall har flera statliga nationella verksamheter förlagda till staden t ex CSN, SPV och Bolagsverket. Gävle har bl.a. Lantmäteriet och Statens servicecenter. Högskolan i Gävle och universitetet i Sundsvall ökar de större städernas tillväxt och deras attraktionskraft för framtida privata etableringar.

Primärvård finns i samtliga huvudorter och drivs i såväl privat som offentlig regi. I Sundsvall, Hudiksvall och Gävle finns sjukhus. I anslutning till städerna Sundsvall och Gävle finns stora

externa handelscentra, Birsta respektive Valbo. Birsta är idag ett av landets större externhandelsområde och betyder mycket för framförallt Västernorrland och de norra hälsingekommunerna försörjning av sällanköpsvaror. Även Söderhamn och Hudiksvall har mindre externa handelsområden. Externhandeln påverkar stadskärnornas funktion och attraktivitet, tillsammans med E-handeln kan detta tänkas leda till omstruktureringar.

Den viktiga mindre uppmärksammade trenden är att en mer differentierad och mer jämställd arbetsmarknad håller på att formas i form av en privat tjänsteproduktion. Etablering av nya, mindre företag växer fram med specialisering kring framtidssatsningar som fiber och GIS. Andelen sysselsatta i näringsgrenen företagstjänster växer. I Sundsvall är denna näringsgren redan betydande. De nya jobben dras till de större städerna. Där olika konkurrerande företag och verksamheter etableras ökar möjligheterna till arbetsbyte och karriärutveckling. Det ökar trycket på att också bo där – man kan byta jobb eller vidareutbilda sig utan att flytta. En större och bättre utbildad befolkning gör vidare att tjänstenäringarna inom upplevelser och kultur tillkommer. Gävles kulturutbud med konserthus, symfoniorkester, Folkteatern och Sundsvall med sin tonhall samt idrottsklubbers satsningar att arrangera idrottsarrangemang på elitnivå drar i riktning mot att städerna ökar sin attraktivitet.

Regionens konkurrenskraft hänger i mycket på att kunna möta och främja denna utveckling. Vad det innebär för strategier återkommer vi till – den målbild Pärlband på spåret som skapats i pilotprojektet Den attraktiva regionen behöver omsättas i konkret handling.

Ostkustbanans utveckling

Ett stort hinder för utvecklingen i regionen är de kapacitetsbegränsningar som Ostkustbanan har. Genom det ökade tågresandet har restiden förlängts från 3 timmar i början av -90-talet till 3 timmar och 35-40 minuter idag – en restidökning på ca 20 procent. Även godstrafiken har under vissa tider stora kapacitetsproblem. Regionerna i Norrland arbetar därför tillsammans för att få till stånd ökad kapacitet på den Botniska korridoren – som en pulsåder främst för gods och personresor där Ostkustbanan är en del.

Dubbelspår på Ostkustbanan är därför den enskilt högst prioriterade strategiska frågan för länets utveckling. Trots tidsförluster och låg kapacitet på delar av banan har pendlingsmöjligheterna utökats. Det har medfört att Gävle alltmer närmat sig Stockholmsregionen. Arbetspendlingen söderut från Gävle mot Uppsala/Stockholmsregionen har ökat markant. Viktig är även kompetensinpendlingen från särskilt Uppsala. Arbetspendlingen har också i övrigt ökat markant i vissa relationer exempelvis har pendlingen från Gävle till Uppsala ökat med 93 % (från 218 till 421) under tiden mellan år 2000 och 2012. Under samma period har arbetspendlingen från Söderhamn till Hudiksvall ökat med 85 % (från 142 till 263). Den mest frekventa pendlingsrörelsen i länet är från Gävle till Sandviken, en ökning med 62 % (från 1932 till 3126) under samma period. Om framtida restider se bilaga 3.

Om dubbelspårutbyggnad ska leda till att målbilden för regionen kan förverkligas behöver en samverkan ske mellan kommuner och regionen. Stationsorternas lokala utveckling och regionens insatser för dubbelspårutbyggnaden är delar av samma strategi. Stationsmiljöerna och stationslägena är därför särskilt angelägna att inkludera i kommunernas och regionens utvecklingsplaner. Stationsmiljön är den plats som välkomnar resenären. Framgångskoncept visar att stationsområden som får tillskott av bostäder, arbetsplatser och service både bidrar till ett ökat resande och till en attraktivare ort. En god tillgänglighet till arbetsplatsen är det viktigaste för inpendlaren, liksom närhet till service. För den som pendlar ut är det angeläget att det är enkelt att ta sig från bostaden till stationen.

Vart är vi på väg?

Regionens potential

Vi har en region som bär på starka livsvärden. Ett mer differentierat näringsliv och mer robust arbetsmarknad är en del av målbilden. Det ger förutsättningar för ett mer specialiserat och kunskapsintensivt samhälle, som samtidigt kan bli socialt och miljömässigt hållbart. Enbart efter kusten Sundsvall – Uppsala finns idag ca 225 000 arbetstillfällen och fyra högskolor/universitet. Lägger man till delar av Stockholms och inlandets arbetsmarknader blir möjligheterna att nå målbilden uppenbar.

Ett dubbelspår på Ostkustbanan innebär restider på en timme mellan Gävle och Sundsvall och en timme mellan Gävle och Stockholm (se bilaga 3). Det blir möjligt för Gävle att nå Uppsala på ca en halvtimme. Men resor är inte målet utan medlet. En attraktiv region förutsätter att det samlade utbudet av arbetsplatser, bostäder, service och kultur blir tillgängligt. Det blir alltmer påtagligt att företag förlägger sin verksamhet på platser där kompetens redan finns. En nyckelfråga blir därför att denna kompetens finns, utbildas eller attraheras till regionen eller enkelt kan ta sig hit. Och då måste orter knytas samman genom väl tillgängliga stationer (noder) som både är bekväma bytespunkter och attraktiva målpunkter. Se nedan platsens potential.

En förutsättning för att målbilden ska nås är vidare att infrastruktursatsningen på dubbelspår och goda stationslägen följs upp av en genomtänkt trafikering. Det behövs integrerad och robust fjärr- och regional tåg i kombination med regional busstrafik, pendelparkeringar och omsorgsfull gestaltning för gående och cyklister. Turtäthet, koordinering mellan trafikslagen blir del av en gemensam kommunal och regional strategi. Även biljettsystemen behöver göras lättillgängliga och kompatibla med övriga landet. På det sättet kan orterna i regionen komplettera varandra med olika utbud av jobb, bostäder, service, kultur och fritidsverksamheter.

Regionens samlade utveckling är också avhängig av att inlandet och mindre orter med andra värden än stadens kan dra nytta av den ökade tillgängligheten. Den möjligheten är stor om lokala miljöer, sociala värden och lantliga kvaliteter blir tillgängliga då jobb och kvalificerad service kan nås inom bekväma restider.

Målbilden är således en dynamisk, flerkärnig Ortsstruktur, där de olika orterna i pärlbandet tillsammans skapar en attraktiv region, med goda livsmöjligheter. Orter kompletterar varandra och med en mer robust regional struktur ökar nyttan för ett större omland. Interaktionen behöver öka inte bara mellan orterna efter kusten utan även med inlandet. Det finns också platser med särskilda värden – besöksvärden och bostadsmiljöer – som behöver uppmärksammas och ”kopplas upp”.

Platsens potential

En ökad tillgänglighet genom korta restider är inte bara en effekt av dubbelspår och god trafikering. Stationslägen måste ligga väl lokaliserade i orten och stationsmiljöerna måste utformas för att svara upp mot detta. Stationerna, särskilt på platser med betydelse för inpendling och en regional arbetsmarknad, behöver ha en central placering med närhet till arbetsplatser, service och bostäder. Stationsområdena behöver också ha goda resefunktioner, t ex bussangöring för koppling till inlandets kommuner och tätorter. En kommun kan med andra ord inte planera lägen och utformning av en station utan en djup förståelse för ortens regionala beroenden (se bilaga – funktionella arbetsmarknadsområden). Och stat och region kan inte själva nyttiggöra den regionala utvecklingspotentialen om inte också kommunerna medverkar genom en förtänksam planering.

Värdeskapande förhandlingar. Ingen part kan ensam förverkliga potentialerna ovan. Det har blivit alltmer tydligt att de stora insatser som behöver göras för att nå tillväxt och hållbar utveckling kräver att många parter är involverade i samhällsbyggandet. Intressenterna återfinns på olika nivåer och med olika perspektiv. Kommunerna, regionen, staten, EU, näringsliv och civilsamhälle

behöver – var och en – bidra. Det kräver samspel och förhandlingar. Varje part måste se sina vinster i detta men samtidigt respektera andras om en helhet ska kunna nås och tillräckliga resurser frigöras.

Handlingsstrategi

Alltför många regionala program och planer stannar på en allmän och övergripande nivå. Det finns en naturlig osäkerhet om vilka parter som direkt kan adresseras eftersom ett regionalt dokument endast styr regionens eget handlande. Men erfarenheterna från många håll och från forskningen är att detta lätt blir vackra dokument och hyllvärmare. Framgångsfaktorerna för program – särskilt när tillgänglighet är en nyckelfaktor – är avhängigt att konkreta åtgärder görs på flera nivåer och av flera parter, samtidigt.

Därför föreslås i FOI-projektet att strategin ska leda till samhandling med fler parter. Det fortsatta arbetet, som följer av att handlingsstrategin, går ut på att få med sig berörda parter och genom givande och tagande i en förhandlingsprocess uppnå Pärlandets mål.

Åtgärder i infrastrukturen på kort och lång sikt		
Åtgärd	Ansvarig part	Kommentar
Ostkustbanans (OKB) utbyggnad Stockholm – Sundsvall	Projektet Samordnad planering gnm Trafikverket och regionen och berörda kommuner	Regionens viktigaste projekt; finansiering genom nationell investeringsplan + LTP
Regionens trafikförsörjningsprogram revideras med kopplingar till OKB i fokus	Region Gävleborg i samverkan med berörda kommuner och den regionala trafikmyndigheten i Västernorrland	Busstrafik och tågtrafik knyts samman vid stationer längs OKB. Målet är att noderna mellan Gävle och Sundsvall ska stärkas genom bättre trafik och trafik som kompletterar och förstärker orters värden
Stationslägena längs OKB prövas inom ramen för regionens verksamhetsplanering	Region Gävleborg	Vid utveckling av landstingets vård- och omsorgsverksamheter samt administration ska prövas om stationslägena kan utnyttjas och därmed öka tillgängligheten för medborgarna
Konkretisering av insatser för att vidga de funktionella arbetsmarknaderna utöver infrastruktur och trafikering	Region Gävleborg vid översyn av den regionala utvecklingsstrategi, de regionala strukturfondsprogrammen (nästa period) och övriga EU-program	RUS indikatorer konkretiseras för att följa upp Pärlandsstrategin
Åtgärder för att tillföra bebyggelse (verksamheter och bostäder) för att förstärka stationssamhällenas identitet och karaktär		
Infrastruktur- och bebyggelseplanering	Kommunerna med stöd av kompetenshöjande insatser genom Region Gävleborg	FOI-projektets konkreta berättelser från de fyra pilot-noderna Gävle Västra,

		Söderhamn, Hudiksvall och Gnarp följs upp och vidgas till övriga berörda stationer
Bostadsförsörjning	Region Gävleborg samordnar kommunala program	främja att nya bostäder kopplas till regionens kollektivtrafik
Närings- och service- verksamheter	Region Gävleborg utvecklar en kunskapsplattform i samverkan med regionens näringsliv och kommunala verksamheter	En gemensam kunskap om den rumsliga strukturens betydelse för en attraktiv region ska genomföras i regionens regi
Värdeskapande förhandlingar	Region Gävleborg	Regionen genomför ett program för kompetenshöjande insatser

De lokala berättelserna

Vad är problemet?

Goda kommunikationer är en förutsättning för utveckling men ny infrastruktur är ingen garanti för utveckling. Hur ska då ett nytt stationsläge planeras för att ta tillvara på möjligheterna?

Gävleborg har några större städer längs kusten och flera mindre orter. Mellan Gävle och Sundsvall finns idag fyra lokala arbetsmarknadsregioner. Kommunernas, och därmed regionens, framtid ligger i att främja en utveckling med färre, större och mer robusta arbetsmarknader. Det innebär att kommunerna måste samverka mer och också se sin egen utveckling både som en lokal fråga och en regional.

Nedan följer fyra berättelser om hur dessa orter utvecklats och vad som kräver nytänkande, om de ska fortsätta utvecklas i framtiden.

En berättelse om Gnarp

Gnarps tätort är belägen på pärlbandet med städer och mindre orter längs kuststråket mellan Gävle och Sundsvall. Gnarp och Nordanstig tillhör Hudiksvalls lokala arbetsmarknad men har även anknytning till Sundsvalls lokala arbetsmarknad. Kommunernas, och därmed regionens, framtid ligger i att främja en utveckling med färre, större och mer robusta arbetsmarknader. Det innebär att Nordanstig måste samverka mer och se sin egen utveckling inte bara i ett lokalt perspektiv utan också ett regionalt. Goda kommunikationer är en förutsättning för utveckling men ny infrastruktur är ingen garanti för utveckling. Hur ska vi då planera nytt stationsläge i Gnarp för att ta tillvara på möjligheterna?

Varför ser det ut som det gör?

Liksom för många orter och kommuner i regionen har de areella näringarna spelat en stor roll för Gnarps och Nordanstigs historiska näringslivsutveckling. Likväl som skogs- och jordbruket har format den fysiska miljön, ortens struktur, har den också skapat en kultur som lever kvar. De areella näringarna och tillverkningsindustrin sysselsätter fortfarande många i kommunen även om det sedan länge pågår en strukturomvandling och vi kan inte längre förlita oss enbart på skogs- och tillverkningsindustri för en fortsatt utveckling.

Ortens framväxt. Gnarps bebyggelse har etablerats under mycket lång tid i Gnarpås dalgång där förutsättningarna varit gynnsamma. Odlingsmarken var bördig och omgiven av rika skogar, och platsen låg vid den förhistoriska kustledsvägen Norrstig. Bondebebyggelsen växte fram i dalgången kring kyrkan och längsmed den väg som korsar den gamla Norrstigen. Gårdarna ligger tätt på rad och bildar idag en nästan milslång tätbebyggelse. Vägen utgör en typisk gammal landsvägsmiljö och är utpekad som historisk väg av Länsstyrelsen och Trafikverket.

Järnbruken-, sågverks- och massasindustrins etablering i kustregionen har präglat Gnarp, historiskt fram till idag. Järnbruken i Galtström och Sörfjärden som anlades ute vid kusten omkring 1670, bidrog till arbete inte bara vid bruket utan även genom skogsavverkning och kolning. Om kolet var det hård konkurrens och det var en ständig kamp om till vilket av bruket leverantörerna i Gnarp skulle sälja. Järnbruket lades ner på 1880-talet och vid samma tid anlades Sörfjärdens sågverk. Det innebar fortsatta arbetstillfällen, säkrad inkomstkälla och en självständig ställning för Gnarps bönder. Träindustrin fortsatte vara betydelsefull och Tjärnviks trä i utkanten av Gnarp, var en stor arbetsgivare tills 2011 då industrin lades ner.

Gnarps kommun var en av fyra kommuner som ingick i bildandet av Nordanstigs kommun 1974. Kommunens centralort blev då Bergsjö. Konkurrensen mellan orterna och om kommunens resurser är något som fortfarande fortlever både på politisk och folklig nivå. Det har funnits en

rädsla för att ge fördelar till en ort framför en annan, något som kanske verkat hämmande utvecklingen av varje orsts kvaliteter. Samtidigt har ett lokalt engagemang för den egna orten växt fram där ideella krafter skapat utveckling.

Utmaningarna. I Gnarp såväl som Nordanstig har nedläggningar av större industrier, minskande befolkning och krympande resurser skapat en negativ bild av samhället hos den egna befolkningen och brist på framtidstro. I skymundan kommer de goda exemplen som de företag som växer i antal inom andra näringar än de traditionella. Arbetsmarknaden har vidgats och vi är mer beroende av vårt omland än tidigare. Gnarp har inte ännu tagit till vara på sitt gynnsamma läge i regionen och tillgänglighet till Sundsvalls och Hudiksvalls arbetsmarknader. Rivaliteten mellan kommunens orter måste brytas och vi måste komma till insikt med att en orsts positiva utveckling spillar över på hela kommunen, liksom att närliggande städers positiva utveckling gynnar oss. Ändrade attityder till oss själva är lika viktig som ny infrastruktur.

Var står vi idag?

Befolkning. Gnarp med sina drygt 2200 invånare (varav drygt 1000 bor i tätorten) är den näst största tätorten i Nordanstig om vi ser till antal boende men kanske den ort i Nordanstig som flest utifrån känner till genom sitt läge vid E4.

Kommunen som helhet har tappat drygt 2000 invånare på 20 år. Antalet boende i Gnarps tätort har legat mer stabilt men tappat ca 200 invånare under samma period. Utan senare års invandring skulle befolkningstappet varit större och prognoser visar att utan utrikes inflyttning skulle kommunens befolkning minska mellan 1-9 %.

Bostäder. Gnarp är den ort i Nordanstig som har högst andel om bor i småhus (75 %). Småhusen bebos till stor andel av äldre än 65 år. I dagsläget finns i princip inga lediga lägenheter. Det kommunala bostadsbolaget har inte byggt bostäder på 25 år och beståndet består till större delen av lägenheter från 60- och 70-talen. Utbudet är minst sagt begränsat, inte bara i antal men också ur ett attraktivitetsperspektiv. Några bostadsrätter finns inte i Nordanstig. Boendialternativen på orten är få och många äldre blir kvar i sina småhus eller flyttar till grannkommunerna.

Gnarp saknar även lediga tomter och byggbar mark för småhus. Nybyggandet av småhus i inlandet är en utmaning i sig då det är i princip bara vid kustens attraktiva områden som har marknadsvärden som motiverar till nybyggande.

Näringslivet. Antalet sysselsatta inom vård och omsorg är idag större än inom tillverkningsindustrin följt av jord- och skogsbruk. Andelen sysselsatt inom dessa näringsgrenar tillsammans uppgår till drygt 50 % vilket är mycket mer än övriga kommuner i länet. Följaktligen är andelen sysselsatta i de yngre näringsgrenarna inom information, kommunikation och serviceyrken lågt (9 %) jämfört med övriga kommuner. (Se bilaga 1, Arbetsmarknad, Bild 4) Det privata företagandet växer dock och Nordanstig är den kommun i länet där störst andel företag nyanställer, ökar omsättningen och går med vinst.¹

Nordanstig är den kommun i Hälsingland som relativt sett har den högsta utpendlingen. Arbetsmarknaderna i Hudiksvall och Sundsvall är särskilt betydelsefulla. År 2014 fanns 2 800 personer som både bodde och arbetade inom kommunen (Se bilaga 1, Arbetsmarknad, Bild 6). 600 personer pendlade in till kommunen och 1 700 pendlade ut från kommunen för att arbeta. Huvudsakligen skedde pendlingsutbytet med Hudiksvall och Sundsvall. Hudiksvall och Nordanstig bildar ett gemensamt funktionellt arbetsmarknadsområde (FA-område), vilket innebär

Kommunens befolkning	
1985	11 603
1990	11 541
1995	11 084
2000	10 282
2005	9 847
2010	9 611
2014	9 493
2015	9 490

¹ SYNA. Vinnarna av bästa tillväxt 2015. Uppmärksammar kommuner med en bred och stabil tillväxt. Den kommun i varje län som har störst andel växande företag tilldelas priset.

att de båda kommunernas arbetsmarknader i hög grad är integrerade. Gnarp har dock en svagare koppling mot de båda FA-områdena och fungerar mer som en självständig ort.

Kollektivtrafik. Gnarp har ett geografiskt fördelaktigt läge mellan två arbetsmarknadsregioner. Nordanstig som helhet är den kommun i Hälsingland som relativt sett har den högsta utpendlingen. Gnarp har historiskt en starkare koppling mot Sundsvall än orter i övriga Nordanstig och utpendlingen från Gnarp sker i första hand till Sundsvall. Även om resandet sker till största delen med bil har regionalstationsläget en viktig roll vilket speglas av resandeutvecklingen med regionalståg som ökat kraftigt de senaste åren. Med kortade restider som ny E4 till Sundsvall inneburit är Gnarps läge än mer gynnsamt för utveckling som boendeort.

Med dagens busslinjenät och turtäthet är möjligheterna mycket begränsade att från andra orter i Nordanstig resa med buss för att omstiga till eller från tåg i Gnarp. Antalet resande med tåg som kommer från andra orter i Nordanstig är sannolikt blygsamt då omstigningen innebär en ökad restid totalt sett i jämförelse med att ta bilen hela vägen.

Fr Gnarp till:	Restid tåg	Restid bil	Restid buss
Gävle	1:39-54 t	1:50 t	-
Hudiksvall	25 min	30 min	40-50 min
Sundsvall	25 min	35 min	40 min

Figur 1. Dagens restider.

Ortsstruktur och karaktär. Gnarp har den basservice som kan förväntas av en ort i dess storlek. Ortens styrka finns i ett livligt föreningsliv och utbud av idrotts- och fritidsaktiviteter som till stor del skapats av Gnarpsborna själva. Initiativrikedomen och viljan att utveckla orten är stor.

Gnarp har två centrumbildningar som växt fram dels kring järnvägsstationen och dels kring den gamla riksvägen och nära nuvarande E4. Serviceutbudet är inte tillräckligt stort för att man ska kunna tala om att Gnarp har "urbana kvaliteter". Detta har ju naturligtvis att göra med att underlaget inte medger det men också att Gnarps identitet som ort med sina två centrumbildningar är otydlig. Orten upplevs utspridd, saknar struktur med tydliga stråk och ortens offentliga rum och gatubild saknar kvaliteter.

E4:ans passage vid Gnarp upplevs just som en passage och potentialen att fånga resenärens intresse eller nyttja läget för etablering av verksamheter är inte tillvarataget.

Närheten till havet är viktig för orten och Gnarps kustorter Sörfjärden och Norrfjärden är dit man åker för bad och rekreation. Sörfjärden har en särskild ställning utifrån dess historia som järnbruks- och sågverkssamhälle som senare utvecklats till sommarparadis. Kustsamhället utvecklas idag med gästhamn, camping och bostadsområden som är både i planeringsskede och under förverkligande.

Vart är vi på väg?

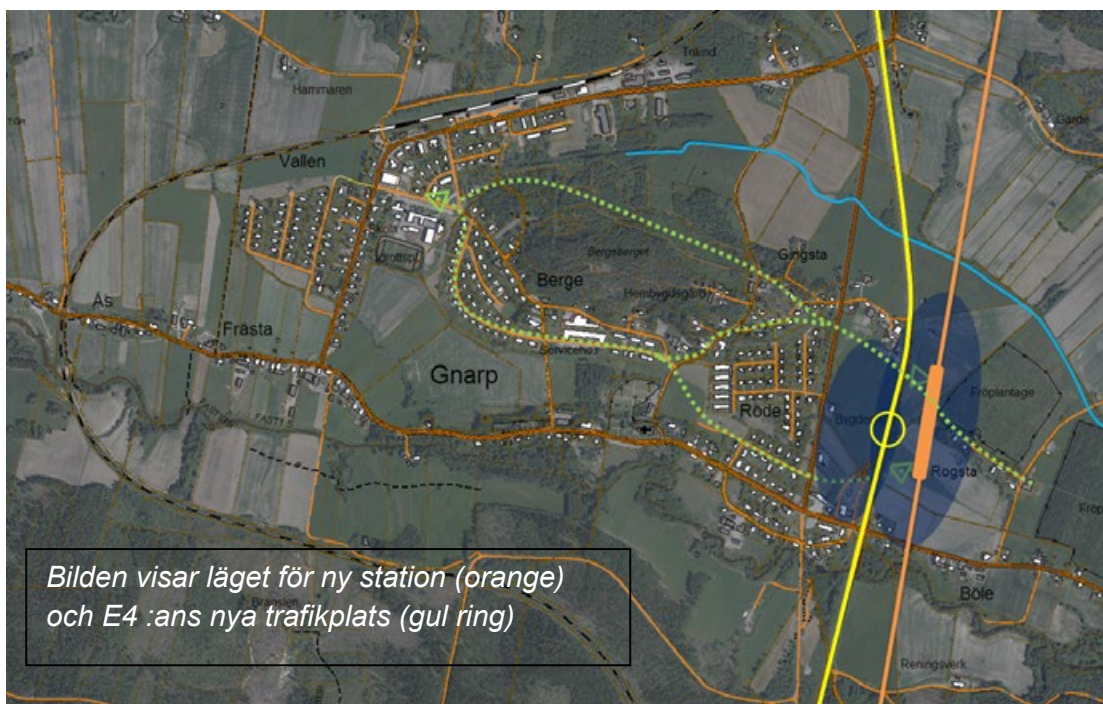
Påverkas av urbaniseringen. Den starka urbaniseringen som pågår kan ge en ganska dystert bild av landsbygden. Men samtidigt finns hos många ett behov av den småskalighet, trygghet och social samhörighet som landsbygden kan erbjuda. Det sker således en utflyttning från städerna till landsbygd om än i mycket mindre omfattning än tvärtom. Därutöver bidrar inflyttningen av utrikesfödda till landsbygden att befolkningen inte minskar som den annars hade gjort.

För att Nordanstig ska vända en negativ utveckling är det viktigt att förädla landsbygdens kvaliteter och ta till vara på de möjligheter ny infrastruktur ger. Med sitt strategiskt fördelaktiga

läge med närhet till både till Sundsvall och Hudiksvall har Gnarp goda fysiska förutsättningar för både nya bostads- och verksamhetsområden med närhet till tåg- och bussförbindelser norrut och söderut. Gnarp kan vara den ”dragare” som bidrar till en positiv utveckling.

Ostkustbanans utveckling. Ett dubbelspår på Ostkustbanan ger stora förutsättningar för förkortad restid, ökad kapacitet och bättre robusthet på järnvägen (Se Bilaga 3). Det ökar människors möjligheter att bo tryggt, nära service, friluftsliv och natur med arbete, utbildning och städernas utbud inom pendlingsavstånd. Gnarp skulle kunna utvecklas till en ”närort” till Sundsvall som erbjuder boende till de som värdesätter ett mer lantligt boende med de kvaliteter som nämnts.

Gnarps nya stationsläge kommer att ligga öster om E4, d.v.s. i utkanten av den täta bebyggelsen. Inom 1 km nås stationen i dagsläget av ca 500 boende och inom 2 km av ca 1 150 boende.



Figur 2. Det ungefärliga läget för ny regionaltågsstation (orange) och E4:ans nya planskilda trafikplats (gul ring). Karta © Lantmäteriet/Geodatasamverkan.

Närheten till E4 och tätorten ger goda förutsättningar för anslutning till E4 och läget har utvecklingsbara markområden i stationens närhet. Pendlarparkering, angöring med långfärdsbussar och ett omstrukturerat lokalbusslinjenät som angör det nya stationsläget kommer att medge snabba omstigningar. Det skapar helt nya möjligheter att bo i attraktiva miljöer vid kust och inland i Nordanstigs norra delar.

Fr Gnarp till:	Restid tåg	Restidsförkortning
Gävle	0:55 t	45 min
Hudiksvall	18 min	7 min
Sundsvall	18 min	7 min

Figur 3. Restider med ny dubbelspår Ostkustbana.

Utveckling av ortens kvaliteter. Det nya stationsläget bjuder på både utmaningar och möjligheter. För att få den önskade utvecklingen krävs mer än att Gnarp har goda kommunikationer och att kommunen planerar stationsnära områden för bostäder och

verksamheter. Gnarps identitet måste stärkas och vi måste satsa på de mer mjuka värdena som avgör hur orten upplevs. Gnarps offentliga rum måste ges en estetisk utformning, stråken genom orten tydliggöras, nya stråk och mötesplatser skapas och knyta an till det nya stationsläget. Detta är också en förutsättning för en ökad service och handel som kan bidra till en ökad dynamik. Skolan måste erbjuda god kvalitet för att Gnarp ska både behålla sina invånare och locka nya barnfamiljer att bosätta sig här.

Ingredienserna för en attraktiv ort finns där. Ett medvetet arbete av kommunen krävs, i dialog med invånare och näringsliv och andra aktörer, för att tillvarata utveckla och förädla ortens värden.

Gnarps invånare känner stolthet över sin hembygd och det är inte utan orsak den driftiga föreningen Gnarpviljan finns. Människors vilja att utveckla sin egen miljö är viktig att stödja och uppmuntra. Dessa människor som lever och trivs i Gnarp idag är våra viktigaste ambassadörer för framtidens Gnarp.

En berättelse om Hudiksvall

Mellan Gävle och Sundsvall finns idag fyra lokala arbetsmarknadsregioner där Hudiksvall är centrum i sin egen. Kommunernas, och därmed regionens, framtid ligger i att främja en utveckling med färre, större och mer robusta arbetsmarknader. Det innebär att Hudiksvall måste samverka mer och också se sin egen utveckling både som en lokal fråga och en regional. Nyckeln i utvecklingen heter infrastruktur och goda kommunikationer. Vad innebär detta för planeringen av stationsläget och stadsutvecklingen i Hudiksvall?

Varför ser det ut som det gör?

Hudiksvall är en av Norrlands allra äldsta städer som fick sina privilegier år 1582. Staden har utvecklats väl genom århundrandena inte minst tack vare det gynnsamma läget: Dels geografiskt med möjlighet att nyttja goda kommunikationer till sjöss, på väg och järnväg. Dels näringsmässigt med närhet till skog och andra råvaror som förädlats i närregionen och sedan skickats ut till kunder i Sverige och i övriga världen. Därutöver finns ett stort kunnande och entreprenörskap inom bland annat verkstadsindustri och fiberoptik samtidigt som handeln alltid varit viktig. Hudiksvall – belägen 9 mil från Sundsvall och 13 mil från Gävle – har länge haft en god utveckling och utgjort centrum för sitt omland.

Var står vi idag?

Hudiks läge. Hudiksvall är Hälsinglands största stad med c:a 16 000 invånare med akutsjukhus, tingsrätt och andra statliga myndigheter, samt ett brett handels- och serviceutbud. I kommunen bor det cirka 37 000. Dagligen arbetspendlar c:a 5 600 personer in till staden från näraliggande tätorter och kommuner, jämför Bilaga 1, Bild 7, Inpendling i kommuner) Staden utgör kärnan i arbetsmarknadsregionen i vilken även Nordanstigs kommun ingår. Här finns stationen för den interregionala tågtrafiken för Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner. Utpendlingen till arbeten utanför kommunen ökar tydligt över tid. En av sex yrkesverksamma arbetar utanför kommungränsen.

Hudiksvall har kanske ett av Sveriges mest kända platsvarumärken – Glada Hudik. Varumärket utstrålar glädje och positivism som både de egna invånarna och besökarna enkelt kan förhålla sig till. På senare år har Hudiksvall uppmärksammats med sin satsning på funktionsnedsatta i form av Glada Hudikteatern och framstått som kommunen ”med ett stort hjärta”. Kommunen har under hela 1900-talet fram till idag legat stadigt med en befolkning på mellan 35 000 och 39 000. Antalet invånare var som högst i mitten av 1990-talet innan den stora lågkonjunkturen slog till. Staden har länge haft en försiktigt ökande befolkning men det har inte räckt för att kompensera för de minskningar som skett på andra håll i kommunen. Kommunen har lyckats attrahera

inflyttare men samtidigt har den en åldrande befolkning. För en utförligare redovisning se Bilaga 1, Bild 1, Folkmängd och befolkningsutveckling i DAR-kommunerna.

Hudiksvall har en relativt samlad centrumbebyggelse med en tydlig stadskärna. Inom 500 meters gångavstånd från järnvägsstationen nås i stort sett hela stadens utbud av butiker, restauranger, caféer, kultur och nöjen, hotell, banker och mycket av annan samhällsservice. Inom detta avstånd är också många tjänsterelaterade arbetsställen belägna. Sjukhuset ligger ungefär en kilometer från järnvägsstationen.

Stationsområdet och kollektivtrafiken. Resecentrum består av en järnvägsstation från 1888 och en bussterminal invigd 2001. Järnvägsstationen är en av stadens karaktärsbyggnader som rusats upp under senare tid. Omstigningen mellan tåg och regionbuss, alternativt taxi, fungerar väl i området; däremot saknas en tydlig koppling mellan stadsbussarna och tågtrafiken. Området försörjs av ett 100 tal avgiftsfria pendlarparkeringar belägna i hamnen och invid järnvägsstationen finns ett större antal avgiftsbelagda p-platser. I stationsbyggnaden bedrivs en café- och konferensverksamhet. I närheten finns två kiosker medan servicen i övrigt är belägen ett stycke närmare centrum. Området öster om resecentrum är för närvarande obebyggt och gång- och cykelstråket mot centrum har en utvecklingspotential.

Vi stannar upp och konstaterar. Över tid har antalet arbetsmarknadsregioner blivit färre och större. Omvandlingen av näringslivet från en tillverkningsbaserad industri till en allt större tjänstesektor har påverkat utvecklingen av Hudiksvall på många sätt. Staden har ett resecentrum där kopplingen mellan bussar och tåg fungerar väl men ytorna kring resecentrumet är inte optimalt nyttjade. På det tidigare sågverksområdet Kattvikskajen, mellan resecentrum och havet, öppnar sig möjligheter att utveckla en ny stadsdel som kan dra nytta av det starka kommunikationsläget.

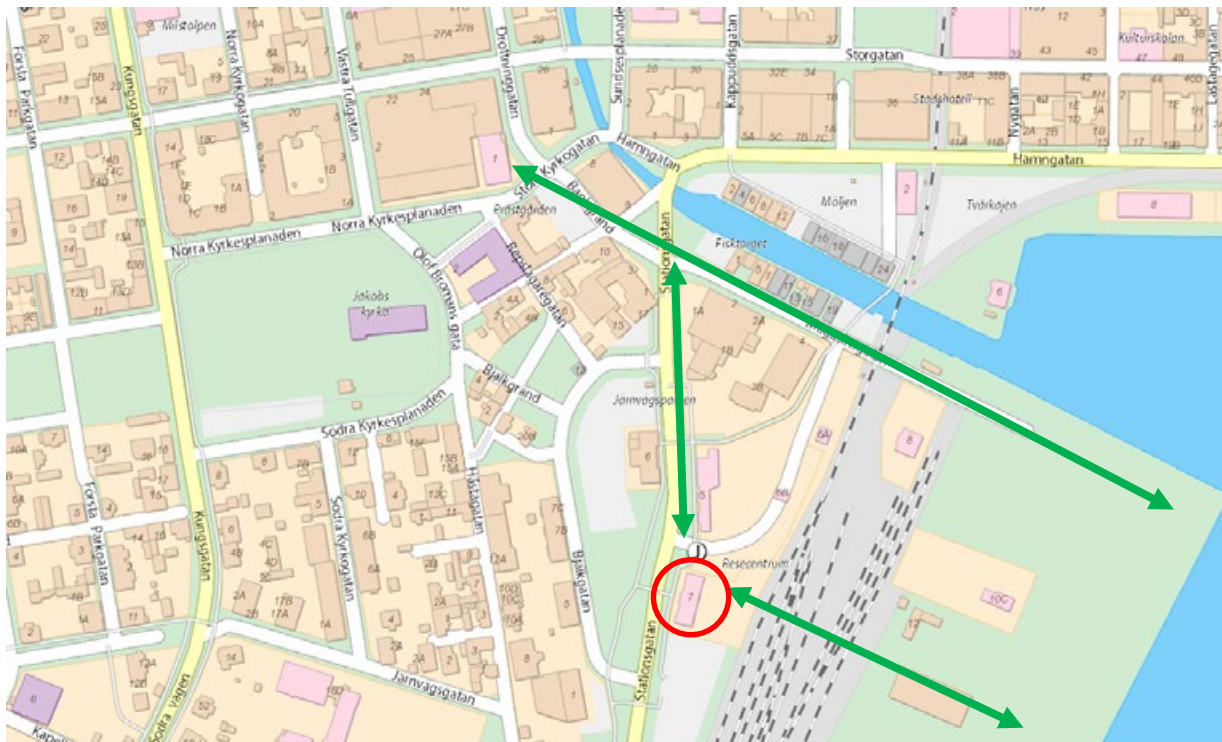
Vart är vi på väg?

Städers växande betydelse. Allt fler människor väljer staden. Vår tids urbana längtan sammanfaller med de behov av förändringar och möjligheter som Hudiksvalls stad står inför. Ostkustbanan behöver byggas ut till dubbelspår vilket får konsekvenser för bland annat stadens centrala delar. I anslutning till stationsområdet utformas en ny stadsdel invid havet och som en förlängning av centrum – Kattvikskajen. Precis som tidigare i historien vill staden och dess invånare dra nytta av kommunikationernas möjligheter till utveckling, även om det medför att enstaka hus får rivras och ersättas av andra, det bildas nya kvarter med nya byggnader och det skapas plats för fler människor. Ty en stad är i ständig rörelse, såväl dagligen som över tid. En stad blir aldrig färdigbyggd. Och det är som det skall!

Hudik har startat en resa. Hudiksvall vill växa. Staden behöver bli större för att fullt ut kunna vara den dragare för sitt omland som den har förutsättningar för. Samtidigt är det viktigt att få tillgång till större arbets-, studie- och servicemarknader som närheten till bland annat Gävle och Sundsvall medför. Arbetsmarknadsområdena Ljusdal och Hudiksvall kan bli en gemensam.

När staden växer är det viktigt att exploatera områden som kan stödjas av goda kommunikationer. Hamnområdet, framför allt Kattvikskajen, har ett utmärkt läge nära centrum vid havet. Här planeras en blandstad med bostäder, kontor, service och handel. Närheten till en spårbunden station är en stor fördel för bostadsköpare och för verksamheter som behöver tillgång till inpendlande arbetskraft. Hotell, utvecklingscentrum m.m. kan etableras i stadsdelen.

Stråken från centrum mot Kattvikskajen respektive resecentrum behöver förstärkas. Här kan det handla om skyltning, upprustning av gatumiljöer och att göra marken tillgänglig för olika verksamheter.



Figur 4: Järnvägsstationen (rödmarkerad) och tre olika siktaxlar och stråk (grönmarkerade). Den nya stadsdelen Kattvikskajen ligger till höger i figuren. Karta © Lantmäteriet/Geodatasamverkan.

Ett dubbelspår på Ostkustbanan ger stora förutsättningar för förkortad restid, ökad kapacitet och bättre robusthet på järnvägen. En halverad restid till Gävle, Sundsvall och Söderhamn öppnar för helt andra pendlingsmönster utan att resandet kräver för stora uppoffringar i form av långa restider, stress osv. Ett dubbelspår tillgängliggör ett område med nästan 270 000 invånare och mer än 125 000 sysselsatta inom ett halvtimmes tågresa från Hudiksvall. Inom halvtimmen finns ett universitet och en högskola. Med ett dubbelspår blir det faktiskt möjligt för studenter att dagpendla till universiteten i Uppsala. Lägg därtill en avsevärt förbättrad turtäthet på buss till Ljusdal och även den arbetsmarknaden öppnar sig på ett annat sätt.

Gävle och Sundsvall är Hudiksvalls närmaste större städer med ett bredare och djupare utbud av handel, nöjen, kultur och annan service. Närbarheten inom en halvtimme gör att det blir som att åka pendeltåg från en kranskommun i Stockholm in till city. Därmed kan Hudiksvall på ett helt annat sätt dra nytta av att sitt geografiska läge. Även omvänt kan Hudiksvalls serviceutbud komplettera det som finns i Gävle respektive Sundsvall; här kan det finnas utrymme för ett nischat serviceutbud parat med besöksnäring och småstadscharm.

Det som talas om Hudiksvall gäller i mångt och mycket även för övriga tätorter och landsbygden i kommunen. Arbete och service finns endera i den egna tätorten eller i Hudiksvalls stad. I övriga fall måste det vara enkelt att förflytta sig till näraliggande större centra för att nå det utbud som efterfrågas. Här är hela-resanperspektivet viktigt med kloka helhetslösningar för kollektivtrafiken, tillgänglig pendlarparkering och god service i stationsområdet. Iggesund station kompletterar Hudiksvall när det gäller den regionala tågtrafiken. Till detta ska läggas att de mer rurala miljöernas attraktivitet med boendemiljöer i t.ex. öppna landskap, närhet till sjöar och hav, stärks av förbättrade kommunikationer.

Stationsläget omvandlas till ett mer attraktivt läge när bebyggelse som är enkelt nåbar etableras öster om stationen. Därmed blir det mer liv och rörelse i området under hela dygnet. Den nya stadsdelen kan även ge förutsättningar för en utvecklad service i stationen.

Vi stannar upp och konstaterar. Hudiksvalls arbetsmarknadsregion kommer att få det allt svårare att erbjuda arbetstillfällen och locka kompetens för att möta framtidens behov. Genom att se sig själv som en del i ett större regionalt sammanhang kan tillgången till arbete och arbetskraft, studier, service och bostäder öka i kommunen. På så sätt stärks även Hudiksvalls roll för sitt omland. Hudiksvalls satsning på stadsutveckling är möjlig tack vare det starka läget invid havet, resecentrum och nuvarande centrum. Med infrastrukturen som bas ges möjlighet för städerna längs vårt kuststråk att utvecklas och växa. Det för också med sig ett annat sätt att leva livet i framtiden – tillgängligheten kommer att öka men inte nödvändigtvis i den egna staden. Delaktigheten i en större region kommer att forma identitet och känsla av tillhörighet. Kommunen behöver bejaka den utvecklingen genom att tillsammans med andra aktörer agera för att stationsläget och de förbättrade kommunikationerna blir den katalysator för utveckling som de kan vara.

En berättelse om Söderhamn

Varför ser det ut som det gör?

1620 fick Söderhamn sina stadsprivilegier. Orten var då en sjöfarts- och handelsplats och var också en tyngdpunkt i landets vapentillverkning. Decennierna kring 1800-talets mitt var den mest expansiva perioden i Söderhamn historia. Den framväxande sågverksindustrin och efterföljande massindustrin, kraftverksutbyggnad, trävaruindustri och skogsmaskintillverkning gjorde Söderhamns kommun till ett av landets industriella centrum. Den industriella epoken var dominerande till mitten av 1970-talet, varefter den industriella "avlövningen" började. Stadens historia kännetecknas av flera stadsbränder och rysshärjningar. 1876 tillkom den plan som fortfarande ger staden sin kvartersstruktur, parker och torg med stora värden.

På 1860-talet öppnades en järnväg på sträckan Söderhamn-Bergvik. Denna köptes av staten och byggdes om till en bana Bollnäs-Kilafors till Söderhamn och vidare till hamnen. På så vis fick Söderhamn förbindelse med Norra stambanan. Genom Ostkustbanans tillkomst fick Söderhamn också direkt förbindelse med Gävle och Hudiksvall (1927). 1945 etablerar sig flyg vapnet F15 i Östanbo och 1948 öppnar LM Ericsson en filial i Söderhamn.

I mitten av 1990-talet tappade kommunen åter ett stort antal arbetstillfällen när Flygflottiljen F15, sjukhuset och Ericsson/Emerson lades ner. Som kompensation för förlorade statliga jobb gick staten gick in med det s.k. "Söderhamnspaketet" och i kommunen etablerades flera statliga verksamheter bl.a. PRV:s varumärkesavdelning, samt delar av SPV, Arbetsförmedlingen, Jordbruksverket, Pensionsmyndigheten m.fl. totalt ca 350 arbetstillfällen. Utöver dessa etablerades ett antal nya mindre företag genom särskilda stimulanser. Det gör att Söderhamns arbetsmarknad utvecklats från några få stora industrier till många olika företag, statliga myndigheter och fler branscher. Kommunen har därmed delvis återhämtat sig efter 1990-talets nedläggningar och näringsstrukturen är med diversifierad och robust.

1997 öppnades en uträtad sträcka på Ostkustbanan. Söderhamn fick då ett nytt stationsläge med en genomgående trafikering som passerar någon kilometer från stadens centrum. Trafikeringsmässigt gynnades kommunen – men stadsutvecklingen har blivit en stor utmaning.

Söderhamns befolkningsutveckling 1985-2014.

	1985	1995	2005	2014
Söderhamns kommun	30 300	29 300	26 500	25 400
Söderhamns stad	13 400	13 200	12 100	12 000

Var står vi idag?

Lokalt näringsliv och arbetsmarknad har blivit mer differentierad sedan kriserna. Det finns ett antal sågverk, de stora arbetsgivarna Stora Enso, Arizona Chemical och Rottneros/Vallviks Bruk samt flera statliga myndigheter som Patent- och registreringsverket (PRV), Nya pensionsmyndigheten och Migrationsverket.

Söderhamns stad har drygt 12 000 och i hela kommunen har c:a 25 000 invånare. Utvecklingen har under lång tid varit svagt negativ trots att Söderhamn har ett intressant läge i pärlbandet längs kuststråket mellan Gävle och Sundsvall med förbättrad närhet till arbetsmarknader i både sydlig, nordlig och västlig riktning. I Gävle, Sundsvall och Uppsala finns närliggande högskolor och universitet där Söderhamnarna kan vidareutbilda sig.

Totalt dagspendlar ca 2000 personer ut från Söderhamn för arbete och studier och ca 1500 pendlar in. Många pendlar med bil men vi ser tydligt på resandestatiken med X-tåget att antalet kollektivtrafikpendlare ökar stadigt.

Ort	Restid tåg	Bil/snabbuss	Inpendling	Utpendling
Gävle	43 min	55 min	251	406
Hudiksvall	26 min	35 min	273	263
Bollnäs	-	30 min	603	605

Det är viktigt att kunna ta sig med buss till och från vårt stationsområde och att linjenätet är väl uppbyggt för både stadstrafik och regionala stomlinjer koordinerade för bekväma byten till tåg. Det som går att utveckla framöver är framförallt antalet bussturer på kvällar och helger då det är allt mellan 30 minuters trafik till 1 timmes trafik och det blir väl glest vissa tider.

Stationsläget och stationsområdet. 1997 invigdes Söderhamns resecentrum. Trots att stationen tillkom för 18 år sedan har området hittills inte utnyttjas för kvalificerade verksamheter utan markanvändningen är fortsatt låg. Förklaringarna till detta är många, dels skulle marken hinna sätta sig och ingen byggnation fick göras de första 10 åren, men även att relativt få etableringar gjorts i kommunen de senaste 18 åren. De etableringar som kommit till är framförallt i centrum och kring handelsområdet E-center.

Stationsområde är placerat i direkt anslutning till E4:an, väg 50, Ostkustbanan och tvärbanan över till Stambanan. Detta är en strategisk knutpunkt med hög regional tillgänglighet och samtidigt knappt 10 minuters gångavstånd till stadskärnan.

Stationsområdet är ett av kommunens viktigaste utvecklingsområden, med potential för verksamheter av regional betydelse samt för boende där pendling är en förutsättning. 1 mil söder om staden ligger Sveriges största trähamn, Orrskär, en 16 meter djup hamn som har såväl farled, väg som järnvägsanslutning.



Figur 5. Söderhamns stationsområde. Längst ned på bilden visas stationsområdet och längre upp syns stadens centrum och allra högst upp skimtar skärgården. Foto Bergslagsbild AB

Vart är vi på väg?

Allt fler människor väljer staden och i Söderhamn arbetar vi för att staden ska kunna växa för att bli den dragare som övriga tätorter i kommunen behöver. Exploateringar vid stationsområdet och i centrum är nödvändiga för att detta ska lyckas. Kommunen har tagit fram ett planprogram samt avsatt medel för centrumets utveckling och kommer att påbörja ett arbete kring stationsområdet under 2016.

Samtidigt som Söderhamns stationsområde är viktigt för kommunen, så finns det också förutsättningar för området att bli en regional mittpunkt.

När dubbelspåret på Ostkustbanan byggs kommer det att ge Söderhamn en positiv utveckling, då det möjliggör att ta sig till och från kommunen på ett betydligt snabbare sätt än med dagens restider. För Söderhamn skulle detta kunna ge restider enligt följande (se även bilaga 3):

Söderut – Gävle 20 min, Uppsala 70 min, Arlanda 90 min och Stockholm 110 min

Norrut – Hudiksvall 15 min och Sundsvall 40 -45 min

Med det låga utvecklingstryck som varit kring resecentrum blir det en central strategi att utnyttja den kommande förbättrade tillgängligheten så att stationsområdet når upp till sin potential. Samtidigt är en integration i stadsstrukturen viktig för stadens och kommunens utveckling. Det krävs en kraftsamling och ett *momentum* för att bryta nuvarande trender. Kommunen har därför beslutat att genomföra en programutredning med målet att omvandla det outvecklade stationsområdet till en funktionsblandad och hållbar del av staden där sambandet mellan resecentrum och stadskärnan stärks. (Se Söderhamns handlingsstrategi i bilaga 2).

I strategin ligger *dels* att "återuppväcka" intresset för stationsområdet utifrån dess egentliga potential och fylla det med kvalificerade verksamheter, *dels* att finna sätt att få fram en utveckling mot en sammanhängande stadsbygd från E-center via stationsområdet till stadskärnan som innebär att människor tryggt och naturligt kan röra sig i området per cykel eller till fots genom att stråket binds ihop av ny bebyggelse och gestaltad stadsmiljö. En nyckelfråga för att lyckas i båda dessa avseenden är att få till stånd etableringen av dragare det vill säga verksamheter som kan bidra till en regional inpendling. Det leder till en ändrad syn på området och bildar grund för en process mot att förverkliga de övergripande målen.

En berättelse om Gävle Västra och Gävle C

Varför ser det ut som det gör?

Gävle har de senaste åren haft en årlig tillväxt med ca 1000 invånare, och kommer att passera 100 000 invånare under 2016/2017. Som länets residensstad har Gävles arbetsmarknad av tradition haft stor fokus på handel och serviceverksamheter, men tidigare har också betydande tillverkningsindustri funnits i kommunen. Stora industriföretag har på senare år flyttat sin verksamhet. Många nya mindre företag har uppstått och branschbredden har därför ökat och är nu i paritet med andra jämförbara arbetsmarknader i Mälardalen.

FA-regionen består av kommunerna Gävle, Sandviken, Hofors och Ockelbo samt Älvkarleby som ligger i Uppsala län. FA-regionen har drygt 160 000 invånare. FA-regionen har en hög arbetslöshet (11-12 %), vilket även gäller för Gävle kommun. Många Gävlebor pendlar i sin vardag till arbete och studier. De möjligheter som skapas genom goda pendlingsmöjligheter förväntas bli allt viktigare framöver. Många pendlar också i sin vardag till arbete och studier i Gävle, från andra kommuner. Gävle och regionen är på detta sätt i ett ömsesidigt beroende. Regionaltågen är i detta samspel en mycket viktig aktör.

Gävle Central håller på att växa ur sin kostym. En ombyggnad av Gävle Central är därför nödvändig inom en snar framtid. Centralstationen är oerhört viktig för Gävles och regionens utveckling, men en ny regional tågstation Gävle Västra är också ett viktigt komplement för att klara av Gävles tillväxt framöver. Det blir även viktigt att hitta ett samspel mellan dessa två stationsutformningar som gör att de kompletterar varandra på ett bra sätt. Det kan också vara så att rent produktionstekniska aspekter gör det nödvändigt att samplanera utbyggnaden av dessa två stationer. Därför kommer planeringen av Gävle Västra och Gävle Central att ske parallellt.

Var står vi idag?

Idag ansluter fem regionaltåg till Gävle Central (Tåg i Bergslagen från Falun/Borlänge resp. Avesta, X-Trafik från Sundsvall resp. Ljusdal och Upplands Lokaltrafik - UL från Uppsala). Ett utredningsarbete kring en framtida ny Gävle Central har precis påbörjats, men redan nu kan slås fast att en ny regional tågstation Gävle Västra utgör ett viktigt komplement till Gävle Central. I det fortsatta arbetet med de två stationslägena blir det viktigt att klargöra vilka funktioner resp. station ska ha.

Den viktigaste målpunkten för den som reser till Gävle Västra blir Gävle Sjukhus, men även arenaområdet Gavlehov och bostadsområdet Sättra är viktiga målpunkter som kan nås via Gävle Västra. Avståndet till Högskolan i Gävle är ungefär det samma från Gävle Västra som från Gävle Central, men med goda buss- och cykelförbindelser kan Gävle Västra öka tillgängligheten för resande norrifrån och västerifrån till Högskolan.

I det planerade läget för Gävle Västra finns idag just inte mycket, och så som området upplevs idag känns det ganska ödsligt.



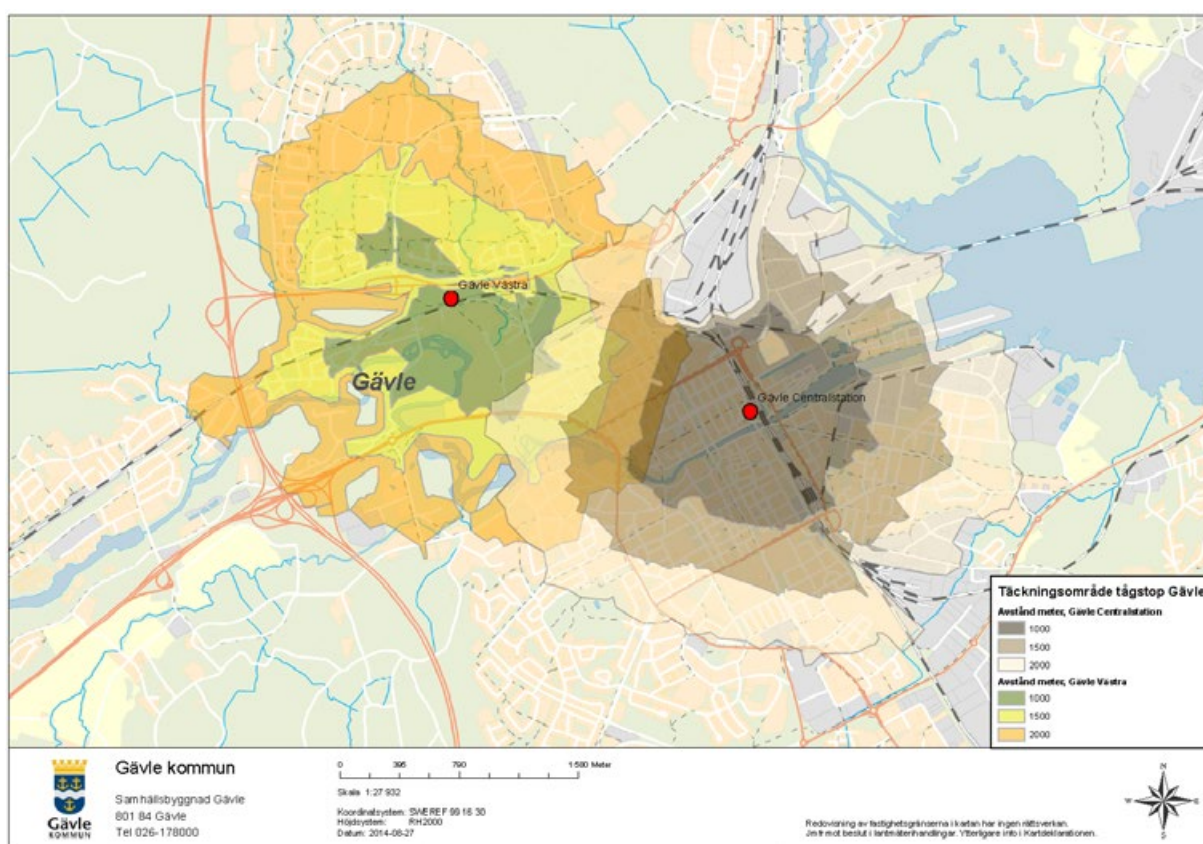
Figur 6: Stationen Gävle Västra kommer att ligga precis till höger om (norr om) befintlig Bergslagsbana, och betjäna regionaltåg på både Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan. Bild Harald Knutsen

Inom närområdet finns dock många potentiella användare av den nya stationen, och utmaningen blir därför att knyta an dessa till stationen, samt att tillföra nya attraktioner och skapa en attraktiv plats kring det nya stationsläget.

Gävle Sjukhus ligger strax söder om (3-400 m) Gävle Västra. Detta är en stor arbetsplats med 3200 anställda, varav en betydande del pendlar (bl.a. många från Uppsala). Sjukhuset är också en viktig målpunkt för patienter och besökare från hela regionen. En tågstation inom sådan närhet kommer att vara en stor tillgång för sjukhuset och regionens invånare.

Den nya arenastaden Gavlehov håller på att färdigställas, med arenor för ishockey, fotboll, trav, innebandy, friidrott (både utomhus och inomhus), tennis m.fl., samt ett betydande antal bostäder. Bl.a. är detta hemmaarenor för tre lag i högsta division samt många andra stora evenemang med intresse för hela regionen, liksom utanför regionen. En ny genare G/C-förbindelse mellan Gävle Västra och Gavlehov behövs för att korta avståndet, som då blir ca 1200 meter.

Bostadsområdet Sätra med drygt 10 000 invånare kommer att få en kraftigt förbättrad pendlingsmöjlighet med tillgången till Gävle Västra, där en stor del av området når stationen inom 2 km avstånd. En ny G/C-förbindelse mot Gavlehov kommer även att skapa en genare förbindelse för delar av Sätra.



Figur 7: Kartan ovan redovisar vilka delar av Gävle som kan nå Gävle Västra resp. Gävle Central längs befintligt vägsystem inom 1000, 1500 resp. 2000 meter. Redovisningen ger också uppslag om hur förbättringar i anslutande vägsystem kan öka tillgängligheten (särskilt i nordlig och nordostlig riktning från Gävle västra).

Vart är vi på väg?

Genom den föreslagna utbyggnaden av Ostkustbanan i ny sträckning (inkl. Norra Stambanan) norrut från Gävle kommer alla de fem nuvarande regionaltågen att trafikera Gävle Västra. Med allt effektivare järnvägssystem och tätare trafik knyts hela regionen ihop och skapar helt nya förutsättningar inte bara för arbete och studier, utan också för utbyte inom handel, kultur och andra fritidsaktiviteter.

När dubbelspåret Gävle-Uppsala är komplett (2017), finns det möjligheter för ytterligare regionaltågstrafik söderut (intresse har tidigare annonserats från UL). Det sker redan idag en ganska stor inpendling till Gävle från Uppsala, samtidigt som det för Gävle-regionen skapar tillgång till en stor arbets- och studiemarknad i Uppsala.

Gävle Sjukhus har stora utbyggnadsplaner de närmaste åren. Detta förstärker ytterligare betydelsen av Gävle Västra samtidigt som det också uppstår möjligheter för ny bebyggelse i anslutning till stationsområdet. Det pågår också översyn av regionstruktur och sjukhusorganisation som påverkar framtiden.

Vid Gävle Västra finns en nära anslutning till E4 (1,5 km) och E16 via Hamnleden, vilket skapar goda möjligheter för pendelparkering, och även angöring för långfärdsbussar. Busslinjen (stomlinje 2) med 10-minuterstrafik kommer att passera Gävle Västra och sjukhuset på sin väg mellan Sättra och Gävle Centrum.

Läget kommer dessutom att vara attraktivt för etableringar av olika slag, även för kommersiell service för de som reser via stationen. Det finns relativt stora ytor för sådan etablering i området närmast stationen.

På sikt kommer också ett stort verksamhetsområde att etableras i Tolvforsskogen väster om E4, där de delar som ligger närmast kan nå inom 2 km från Gävle Västra.

Det område som idag kan upplevas lite ödsligt och utan någon definierad platskaraktär bör med en genomtänkt strategi kunna bli en ny tydlig plats i Gävle, med hög attraktion.

Hur detta ska ske framgår närmare av den handlingsstrategi som finns i bilaga 2.



Figur 8: Kartan ovan redovisar viktiga avstånd som skapar möjligheter för den framtida utvecklingen av Gävle Västra. Karta © Lantmäteriet/Geodatasamverkan.

Analys

Processen i FOI- projektet

FOI-projektet startade under hösten 2015. Den lokala DAR-piloten hade dessförinnan, under de initiala faserna i projektet, huvudsakligen arbetat med att ta fram en målbild. Genom seminarier, diskussioner och studiebesök ökade kunskaperna om hur rumsliga strukturer kan förbättra utvecklingsförutsättningarna. Även kommunernas översiktsplaneprocesser och dess koppling till regionala, nationella och europeiska strategier togs upp. Ett nytt inslag var att börja diskutera värdeskapande förhandlingar, en fråga som tidigare inte varit så framträdande i de olika planeringsprocesser vi deltagit i.

Projektlednings- och styrgrupp i DAR har, i princip i samma konstellation, arbetat med projektet "Samordnad planering" sedan år 2011. Samarbetsklimatet har varit positivt och det har heller inte varit några stora förändringar av sammansättningen i grupperingen i DAR. Att det varit kontinuitet även i styrgruppen efter valet 2014 beror på att såväl majoritet som opposition varit företrädare. Processen har således hållits samman i en relativt stabil gruppering över tid.

Genom FOI-projektet koncentrerades arbetet till att hitta nya metoder för att utveckla förutsättningarna för samverkan och samhandling. Arbetsmetodikerna vi fastnade för var att var och en av kommunföreträdarna skulle utforma en berättelse om "sin kommun" och regionens representant skulle berätta om regionen. Berättelserna skulle vara relativt korta och ta upp "arvet", nuläge och framtid. Avslutningsvis utformades förslag till handlingsstrategier.

Genom att formulera berättelser om den egna regionen eller kommunen ökade såväl medvetenheten om den egna som andras kunskap. "Självbilden" hos berättaren påverkades. Man såg att det finns en mängd saker att vara stolt över, men det finns också många outnyttjade möjligheter till samverkan för att nå utveckling. Orter behöver komplettera och kompensera varandra. Då ökar också förståelsen för hur rumsliga strukturer berör de olika nivåerna.

Det var projektledningsgruppen som formulerade de första förslagen och efter några avstämningar med styrgruppen överlämnades berättelser och handlingsstrategier till de beslutande församlingarna i kommuner och region. Diskussioner fördes på hemmaplan i tjänstemannaleden. Några kommuner involverade även näringslivsföreträdare m.fl.

Ett slutseminarium för FOI-projektet hölls den 7 april. Seminariet lockade deltagare från hela länet, företrädesvis från Region Gävleborg och kommunerna. Arbetsmetodikerna och de handlingsstrategier, på både lokal och regional nivå, diskuterades.

Tillgänglighet och attraktivitet

Begreppet attraktiv har blivit ett nyckelord som lyfts i regionala utvecklingsprogram och andra övergripande styrdokument. Attraktiv – att vara tilldragande – kopplar till en central föreställning om informations-/kunskapssamhället. Ekonomisk tillväxt sker främst genom utveckling av tjänster eller produkter med inbyggda tjänster. Dessa tjänster och produkter är inte bundna till att komma till på en viss plats – men kräver höggradig samverkan mellan människor med olika förvärvade kompetenser. Hjärnkraften kan förflytta sig och väljer plats att utveckla scenen för sitt liv. Då blir attraktivitet en tillgång i konkurrensen om nya företag och människor. Tre välbelagda faktorer som påverkar val av plats:

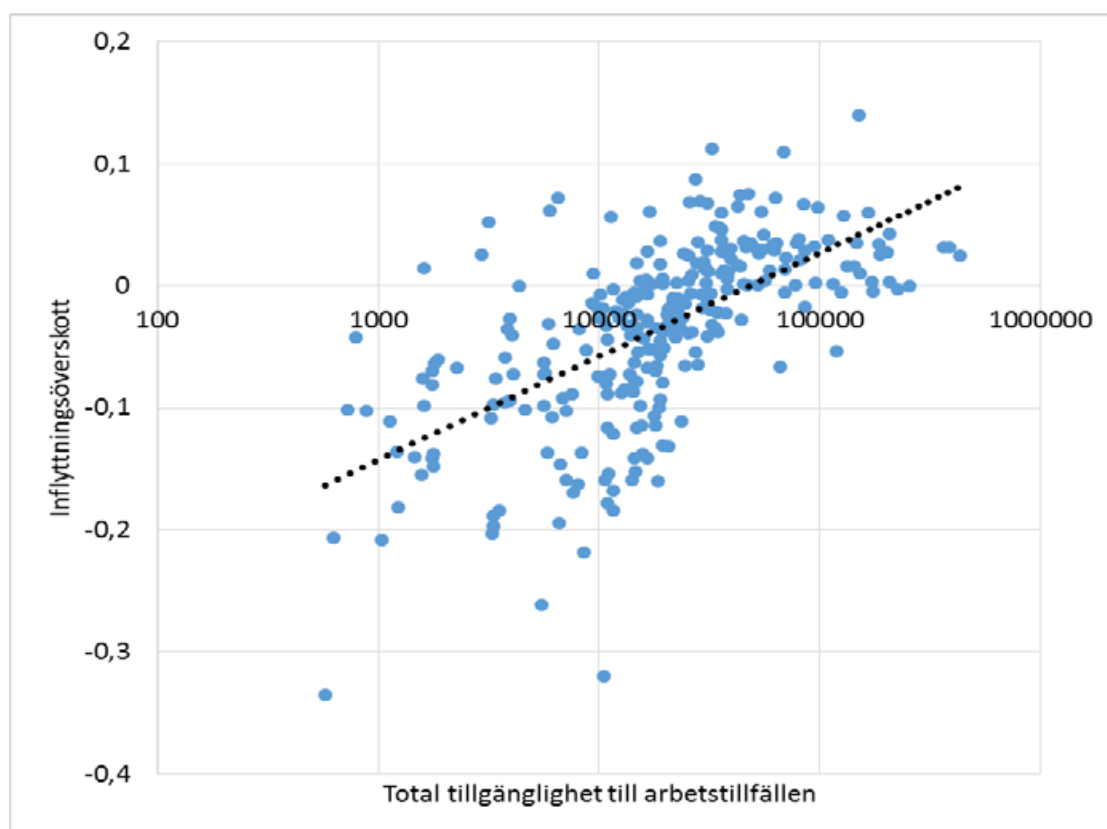
En regions attraktivitet kan beskrivas på många sätt. Nedan redovisas tre.

1 Tillgänglighet till arbetsmarknaden

Människor flyttar inte längre direkt till ett nytt jobb på annan plats. Flytt sker huvudsakligen i samband med avslutad utbildning och ingången hushållsbildning. Att flytta till en region med en

stor och diversifierad arbetsmarknad ger dem som ingår i hushållet goda möjligheter över tiden att hitta jobb att utvecklas i, att vidareutbilda sig etc.

En indikator på attraktivitet är att inflyttningen är större än utflyttningen. Figuren nedan visar orter med olika hög tillgänglighet till arbetstillfällen (mätt under perioden 2005-2013). Tillgängligheten är definierad som arbetstillfällen inom pendlingsavstånd 45 min. Vid 0-linjen är inflyttningen lika stor som utflyttningen. Ett förväntat samband är att ju fler tillgängliga arbetstillfällen desto attraktivare att flytta dit. Figuren nedan visar ett sådant samband (den streckade linjen), men det är svagt. Inflyttning större än utflyttning kan ses på platser med relativt få tillgängliga arbetstillfällen liksom motsatsen: en högre utflyttning trots stor tillgänglighet till arbetstillfällen (källa Amy Rader Olsson 2015). Skillnaderna måste då förklaras med ytterligare faktorer.



Figur 9. KTH/Jönköping International Business School

2 Tillgänglighet till kollektiva trafiksystem

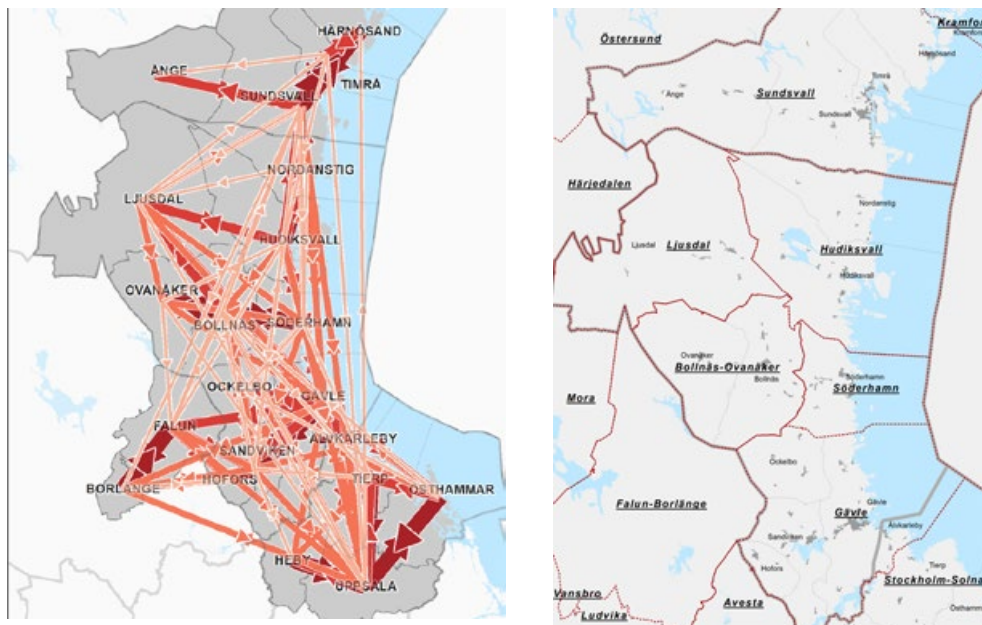
Flera forskningsrapporter visar att bostäder och kontor i god anslutning till kollektivtrafik värderas allt högre i form av högre hyror och bostadsrättspriser. Att just tillgängligheten till kollektivtrafik värderas så högt hänger sannolikt samman med att endast då finns full valfrihet att välja trafikslag. Till detta kommer att pendling med kollektivtrafik, särskilt spårburen, gör det fullt möjligt att använda tiden under resan till annat. De dynamiska effekterna av att förbättra och utnyttja stationslägen är stora över tiden. För den som pendlar ökar värdet om man från bostaden når ett stort utbud av arbetsplatser – det gör man från centrala lägen. För moderna företag är etablering i stadskärnor en framgångsfaktor, dels underlättas samverkan med moderna små och specialiserade företag (som i samverkan får fram nya produkter och tjänster), dels ökar kundnärheten och slutligen kan anställda erbjudas attraktiva arbetsförhållanden. Tillgängligheten är en viktigare faktor för trycket mot innerstäder än hypen i urban livsstil. Att den fysiska miljön i innerstäder är mer varierad till funktion, ålder, skala och gestaltning är faktorer som givetvis också ska tillmätas betydelse.

3 Tillgänglighet till service och upplevelsevärden

Valet av plats handlar vidare i hög grad om livet vid sidan om arbetet. Goda skolor, god service och ett variationsrikt utbud av inköps- och rekreationsmöjligheter kommer högt i rankinglistor. Dessa aspekter har emellertid inte samma tydliga koppling till kollektivtrafiksystemen (vars utformning i hög grad bestäms av arbetspendling).

FOI projektet Pärilband på spåret prövade dessa tre grundläggande aspekter på attraktivitet och tillgänglighet på fyra stationsorter med helt olika förutsättningar. Ser vi till FOI-projektets fem berättelser återkommer följande fyra kriterier:

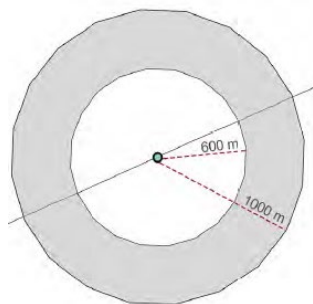
(1) regional tillgänglighet



Figur 10: Båda bilderna utformade av WSP group Källmaterial SCB

Pendling och arbetsmarknader bär ännu öst-västliga mönster som visar att ostkustbanan som enkelspårsförbindelse inte öppnat upp det nord-sydliga samspillet.

(2) utvecklingspotential i tätorten kring noden



Åtskilliga forskningsresultat visar att närhet inom 500/600 meter respektive 1000 meter har påtaglig effekt på resvanor liksom att attraktiva lägen för bostäder och verksamheter ligger inom dessa avståndskategorier.

(3) trafikflöden till/i noden

Trafikflöden ur ett hela-resanperspektiv är viktigt – dock får den inte leda till barriäreffekter mellan orten och stationen.

(4) omsorg om utformning och symbolfunktioner i noden

Vem tar idag ansvar för att hållplatsen/stationen också får en värdig och intresseväckande utformning? Det räcker med att se tillbaka på stationsbyggnadernas tillkomst för ett drygt sekel sedan för att inse symbolfunktionens betydelse för orten och resupplevelsen.

Den samlade erfarenheten kan sammanfattas i: Planeringsprocessen måste adressera dessa fyra frågor parallellt om samverkan ska leda till handling som gör skillnad.

De fyra stationslägenas utmaningar

De fyra stationsfallen representerar olika kategorier av planeringssituationer. I samtliga fall handlar det om hur en ökad regional integration till följd av dubbelspår påverkar orten – och samtidigt att den regionala integrationen får fullt genomslag bara om stationslägena utnyttjas till fulla. I ett fall saknas station idag (Gävle Västra) då handlar det om hur potentialen i ett nytt stationsläge ska kunna tas tillvara. Även i Gnarp flyttas stationen, då handlar det om att se vad det nya läget tillför som inte det gamla haft samt hur orten kan utvecklas med det nya läget som drivkraft. I Hudiksvall kan det gamla stationsläget bibehållas eller byggas om i ett närliggande centralt läge. Alternativet för Hudiksvall är att spåret dras väster om staden och då hamnar stationen i ungefär motsvarande halvperifer läge som i Söderhamn. Och slutligen i ett fall handlar det om en befintlig station kan ges nya förutsättningar (Söderhamn) av ökad regional tillgänglighet.

Nedan sammanfattas förutsättningarna och utmaningar som en ökad tillgänglighet ger om den också ska 'växlas över i' en ökad attraktivitet för stationsorten och för regionala attraktivitet.

Gnarp

	<i>Förutsättningar</i>	<i>Utmaningar</i>
Regional tillgänglighet	Nordanstigs kommun tillhör Hudiksvalls lokala arbetsmarknad, men ut-/inpendling till just Gnarp är inte större än att orten ännu inte ingår i någon större arbetsmarknad	Med ett nytt stationsläge förbättras kopplingarna norr- och söderut. Gnarp är idag inte en omstigningspunkt för dem som pendlar kollektivt. Utmaningarna ligger i att göra Gnarps nya station till en nod i ett större omland.
Ortsutveckling	Det nya stationsläget ger helt nya förutsättningar för bebyggelsens orientering och utveckling	Ett servicesamhälle för en bygd med starka inslag av areella näringar kan bli en nod i 'något annat'. Förebilder för en sådan omvandling saknas. Det är en stor utmaning för en liten kommun
Trafikflöden i noden	Det nya stationsläget har goda förutsättningar att knyta olika trafikslag till platsen	Ett ensidigt trafikflödesperspektiv kan minska intresset för funktioner som tillför krafter för ortsutvecklingen
Utformning och symbolfunktioner	Nuvarande station signalerar "hållplats"	Distinkta steg, som vänder Gnarp mot det nya stationsområdet, krävs om nya stationen inte ska bli enbart en hållplats

Hudiksvall

	<i>Förutsättningar</i>	<i>Utmaningar</i>
Regional tillgänglighet	Hudiksvall utgör en egen lokal arbetsmarknad tillsammans med Nordanstig. Regionala målpunkter är akutsjukhus, tingsrätt och statliga myndigheter	Dubbelspåret framtida möjligheter att vidga arbetsmarknaden kräver att potentialen aktivt tas till vara
Ortsutveckling	En ny alt bibehållen centralt placerad station kan kopplas till stadskärnan genom utvecklade stråk. I närområdet kan nya funktioner utvecklas	Föreställningar om nuvarande station måste utmanas i en strategisk utvecklingsprocess för att möjligheterna ska bli uppenbara för fler
Trafikflöden i noden	Utrymme för kopplingar mellan olika lokala och regionala trafikslag finns	Den ad hoc planering som hittills skett måste ersättas med en integrerad planering

Söderhamn

	<i>Förutsättningar</i>	<i>Utmaningar</i>
Regional tillgänglighet	Stationen har idag en överlägsen regional tillgänglighet till samtliga kommunala huvudorter i länet.	Det faktum att den goda tillgängligheten hittills inte gett större utfall måste utmanas genom proaktiva insatser och planering. Ett nytt momentum måste åstadkommas
Ortsutveckling	Platsen har goda utvecklingsmöjligheter	Samspelet mellan den utflyttade stationen samt de funktioner och målpunkter som finns i staden bör sättas in i en ny handlingsstrategi
Trafikflöden i noden	Kopplingar mellan lokal och regionala trafik och stationen kan lätt vidareutvecklas	Gång- och cykelstråken från Söderhamn till stationen behöver utvecklas
Utformning och symbolfunktioner	Stationen har utvecklats utan att dessa faktorer beaktats	se Gävle ovan

Gävle Västra

	<i>Förutsättningar</i>	<i>Utmaningar</i>
Regional tillgänglighet	Gävle Sjukhus i synnerhet och Gavlehov är regionala målpunkter. Bostadsområdet Sätra får en ny regional tillgänglighet	Nya möjligheter för samspel mellan Gävles två stationer och övrig lokal/regional/interregional trafik. Utformningen av Gävle C påverkas. Ansvariga för utveckling av sjukhus och idrottshall blir viktiga partners om stationens fulla tillgänglighets-skapande potential ska tas till vara
Ortsutveckling	Platsen har goda utvecklings-möjligheter i anslutning till stationsläget	Det stationsnära området behöver utvecklas utifrån andra mentala bilder än förortens. De befintliga bostäderna får nya värden som planeringen behöver förutse och möta.
Trafikflöden i noden	Gävle Västra kan i samverkan med Gävle Central öka Gävles samlade betydelse som regioncentrum	Ett ensidigt trafikflödesperspektiv på stationsområdet kan hindra tillkomsten av funktioner av värde för Ortsutvecklingen
Utformning och symbolfunktioner	Området har inga tydliga restriktioner som hindrar utnyttjandet av läget	Grundföreställningen om hur en förortsstation ska utformas måste utmanas. Det gäller såväl stationen/annan bebyggelse som stråken mot regionala och lokala funktioner i området. Attraktiva stråk kräver aktiv medverkan från fastighetsintressen i området

Om samhandlingars förutsättningar

Av berättelserna och sammanställningen ovan framgår att utmaningarna dels ligger i en bättre samordnad trafik- och bebyggelseplanering dels att påverka föreställningar om vad en djupgående förändring kan innebära. Det första handlar om att olika sektorsperspektiv arbetar i gemensamma processer. Det andra om att väcka intresset för innebörden av vidgade arbetsmarknader och levande orter samt mobilisera medverkan i dessa förändringsprocesser. Denna aspekt ligger oftast utanför den traditionella uppfattningen om planeringsuppdraget. Vidare: dessa två aspekter är mycket beroende av varandra och av det skälet värt att lyfta i FOI-projektet.

Som understrukits ovan underlättar förbättrade kommunikationer över längre avstånd arbetspendlingen. De ökade pendlingsmöjligheterna påverkar Ortsutvecklingen mest där tillgängligheten är störst – i noderna. Närheten till en kommunikationsknutpunkt är en fördel för såväl individer som företag. Arbetsmarknadens utvidgning leder således till en samtidig koncentration till stationsnära lägen. Tvärt emot den utveckling som bilen gett upphov till under det senaste halvsekle. Utöver detta trendbrott uppstår vidare väsentliga skillnader mellan de faktiska planeringsprocesser som ges uppdraget att möjliggöra förändringarna.

Om stationsläget skapar tillräckliga nyttor för marknadskrafter, uppstår ett "klassiskt" planeringsuppdrag: att med investeringsvilliga aktörer utveckla platsen. Investeringsvilja/enskilda intressen ska då balanseras mot allmänna intressen. Det sker genom de myndigheter/beslutsförsamlingar som är satta att tolka lagstiftningen. Det uppstår i lagen förutsedda intressekonflikter som utreds och avvägs i processen. Roller och förhandlingsförutsättningar är väl kända.

På många orter är emellertid inte dessa förutsättningar för handen. Privata investeringar är svårare att räkna hem och riskerna i en investering ökar. Det finns helt enkelt inga krafter att balansera inom ramen för traditionell planering. Då ökar kraven på de offentliga aktörerna. Utmaningen ligger i att utveckla en mobiliserande process som tillskapar värden som ökar andra parter intresse att medverka. Offentliga investeringar förutom de i infrastrukturen kan vara det som får bollen att börja rulla. Rådande föreställningar om vem som ska driva, ta risk och vem som ska följa efter ställs på huvudet. Planeringsprocessen har ingen given design och kravet på "leverans" löses inte genom att stressa formella procedurregler.

Ur arbetet med de fem berättelserna och de handlingsstrategier som utvecklats kan följande sammanställning göras. Den lyfter primära ansvarsområden och exemplifierar åtgärder där samhandling är nödvändig om effekterna av dubbelspåret ska få fullt genomslag på samhällsutvecklingen i stort. Sammanställningen omfattar inte bara institutionella planeringsformer utan också alliansskapande och mobiliserande insatser som kan bidra till att ändra förutsättningar för att olika investeringar ska kunna förverkligas.

Trafikverkets ansvar	Utmaning
Etappindelning och prioritet av Ostkustbanans (OKB) utbyggnad Gävle – Sundsvall	Samordning av nationell investeringsplan och LTP så att investeringarna i stationer bidrar till både regional - och ortsutveckling
Regionens ansvar	
Regionalt trafikförsörjningsprogram LTP	Förstärkt uppmärksamhet på kollektivtrafik-anläggningar, regionala trafikeringsmönster samt trafiklösningar kring nya stationer
Verksamhetsplanering	Utveckla en ny process där regionens och kommunernas verksamheter medverkar till att öka tillgängligheten till service för invånare samt till att skapa drivkrafter i samhällsutveckling, nya etableringar etc
RUS konkretiseras i en Strukturbild	Tydliggör den rumsliga strukturens betydelse för en attraktiv region och ett gott vardagsliv Samordna regionala åtgärder med kommunernas ÖP för att vidga de funktionella arbetsmarknaderna
Bostadsförsörjning	Utveckla gemensamma insatser i ett samverkansavtal
Kommunernas ansvar	
Verksamhetsplanering	Utveckla en ny process där kommunens verksamhetsansvariga medverkar till att öka tillgängligheten till service för invånare genom kollektivtrafiksystemet
Mobiliseringsprocesser Värdeskapande förhandlingar	Intressentdialoger, marknadsanalyser och samverkansavtal kring stationslägena
Detaljplaneprogram eller FÖP för bebyggelse- och trafikinfrastrukturen kring stationen	Planeringen med en direkt koppling till dialoger och samverkansavtal enl ovan för genomförande
GC, skyltning, angöring, parkering, vinterväghållning	Brukarfokus i drifts- och underhållsplaneringen
ÖP för stads-/ortsutveckling	Utveckling av strategisk ÖP med särskild hänsyn till tillgänglighet och regionala utvecklingsperspektiv uttryckta i RUS/strukturbild
Bostadsförsörjning	Nya tillgänglighetsförutsättningarna läggs till grund att möta marknadsefterfrågan och sociala behov Aktivera kommunala bolag

Slutsatser

FOI-projektets har prövat att skapa en metod med en sammanhållen process mellan det regionala utvecklingsperspektivet och de fyra piloterna på lokal nivå. Den ena förutsättningen har varit att det ansvariga organet i respektive delprocess äger sin del och kan ställa de krav på innehåll, förankring etc som bedöms relevant i just det fallet. Den andra förutsättningen har varit att processerna tidsmässigt och innehållsmässigt utvecklas parallellt och under ömsesidig påverkan vad gäller kunskapsinnehåll och frågeställningar. Förenklat har processen följt följande upplägg

Processens tre huvudskeden ska säkerställa att beslut tas på rätt ansvarsnivå samtidigt som hänsyn och samband mellan olika frågor på lokal och regional nivå kan påverka utfall.

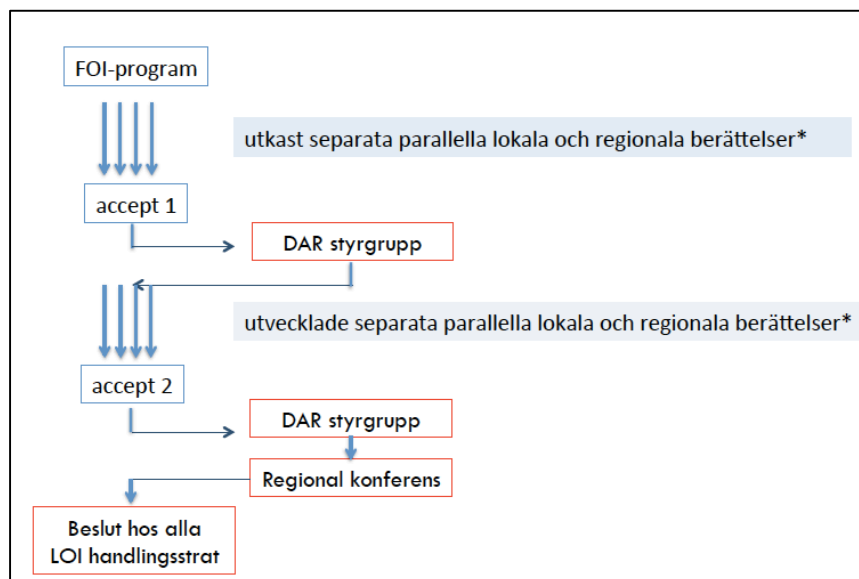


Bild: Car-Johan Engström

Utifrån hypoteserna i antologi II Den attraktiva regionen – målbilder och utvecklingsstrategier tillåter vi oss här att dra följande tre slutsatser

- *Projektutmaningen*. Ortssystem blir allt mer integrerade. Snart sagt varje bebyggelsestillskott får både en lokal och en regional effekt. Varje kommun måste då kunna se sina planeringsinsatser utifrån hur de påverkar det samlade mönster av resande (för arbete, service och fritid) som lägger grund för hur "hela livet" kan levas. Den regionala utvecklingen är summan av de lokala påverkade av tillgänglighetsförbättringar. FOI-projektet har i berättelserna kunnat illustrera dessa projektutmaningar i respektive pilot och FOI-projektet har breddat kunskapen om villkoren för att rumsliga strukturer och infrastystem ska samspela.
- *Målbildsarbete* är en framgångsfaktor – kanske till och med ett nödvändigt steg – för att uppnå en gemensam uppfattning om samhällsplaneringens uppdrag. MEN – det kräver att den övergripande målbilden kan översättas och omtolkas i lokala och regionala berättelser.
- Den ovan redovisade planeringsmetoden) innebär att *i parallella processer* identifiera faktorer av betydelse för att uppnå synergier mellan insatser på olika nivåer. Det handlar med andra ord om en värdeskapande process som lyfter insatser som tillsammans kan realisera potentialen i de nya stationslägena både för den lokala och regionala utvecklingen.

Bilaga 1 Kartor och diagram med basuppgifter

Befolkning

Bild 1: Folkmängd och befolkningsutveckling i DAR-kommunerna (år 1970-2015)

Bostadsmarknad

Bild 2: Flerbostadshus och småhus per kommun (år 2012)

Bild 3: Nyproduktion av bostäder per kommun (totalt för perioden 2003-2013)

Arbetsmarknad

Bild 4: Förvärvsarbetande dagbefolkning per kommun och näringsgren (år 2011, relativ fördelning)

Bild 5: Utveckling i branschgrupper i Gävleborgs län år 1990-2014(Index 100 år 1990)

Bild 6: Antal som bor och arbetar i samma kommun (år 2014)

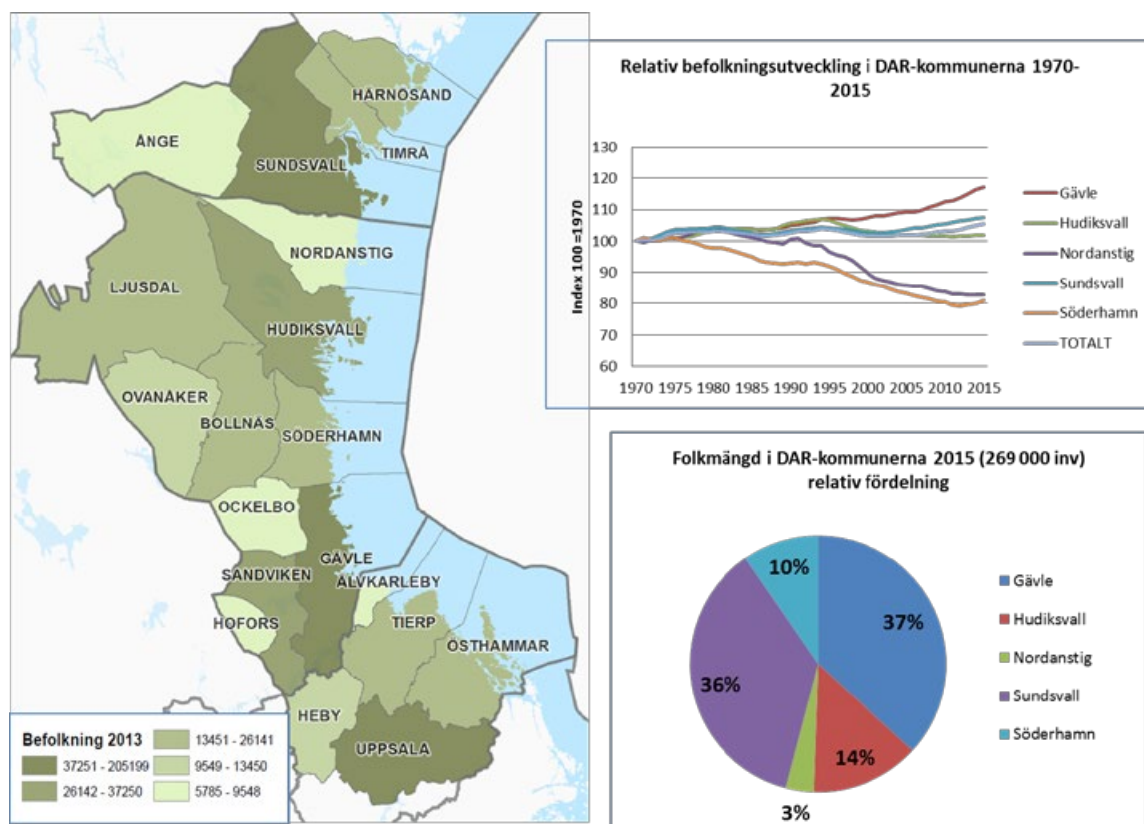
Bild 7: Inpendling (år 2012)

Utbildning

Bild 8: Utbildningsnivå per kommun år 2013

Bild 1:

Folkmängd och befolkningsutveckling i DAR-kommunerna (år 1970-2015)



Källa SCB WSP-group

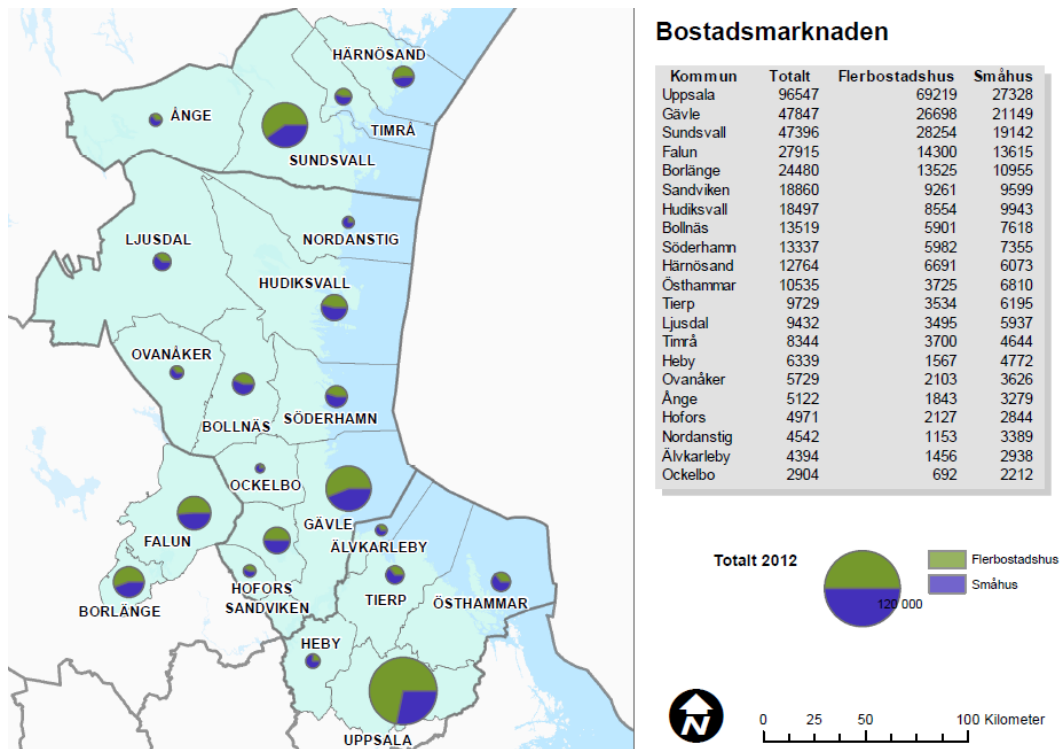
Av kartbilden ovan framgår den stora spridningen avseende folkmängd inom Gävleborgs län och hos angränsande kommuner, där den minsta kommunen, Ockelbo, har drygt 5000 invånare medan den största, Uppsala, har över 200000 invånare.

Grafen (överst till vänster) visar befolkningsutvecklingen i DAR-kommunerna, Sundsvall, Nordanstig, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle. Av den relativa befolkningsutvecklingen kan utläsas att Gävle och i någon mån Sundsvall haft en gynnsam befolkningsutveckling under de senaste åren. Både Söderhamn och Nordanstig har haft en kontinuerlig befolkningsminskning under en lång period, men denna har avstannat under de senaste åren vilket också framgår av grafen.

Av cirkeldiagrammet framgår också Gävle och Sundsvalls befolkningsmässiga dominans längs kuststråket. De står tillsammans för närmare tre fjärdedelar av DAR-kommunernas totala befolkning.

Bild 2:

Antal flerbostadshus och småhus per kommun (år 2012)

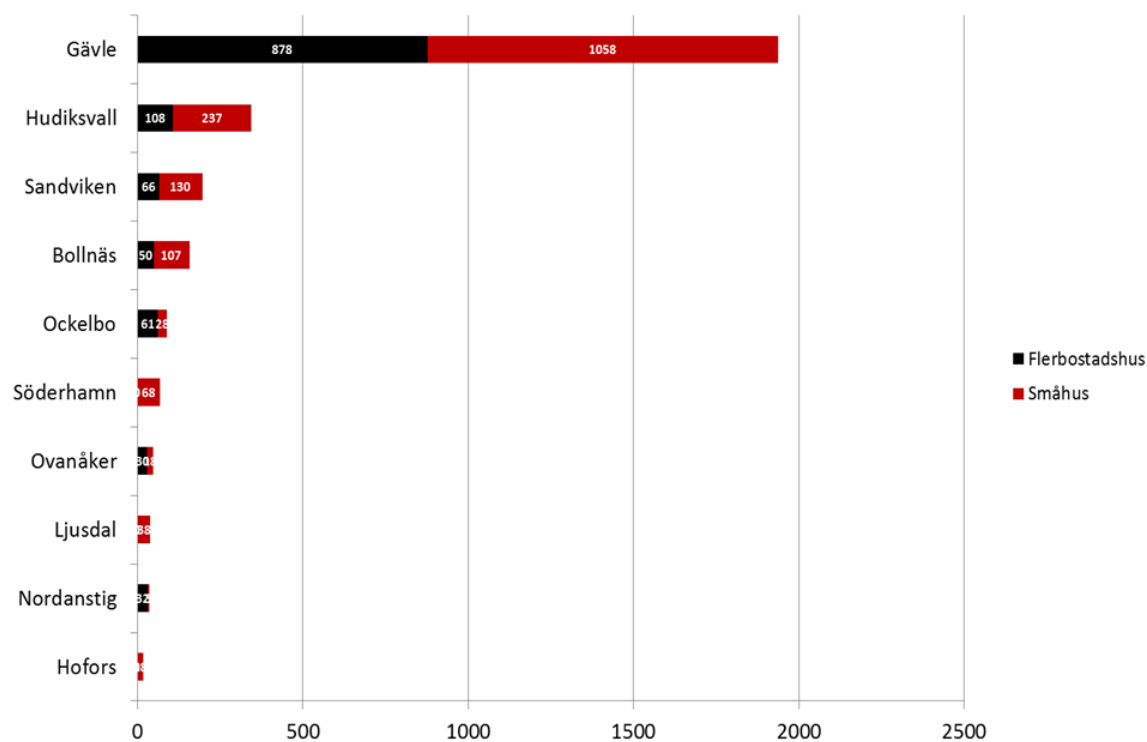


Källa SCB, WSP-group

Av kartan och tabellen framgår bostadsmarknadens storlek hos olika kommuner. Av cirkeldiagrammen framgår på ett tydligt sätt hur andelen flerbostadshus ökar med kommunstorlek.

Bild 3:

Nyproduktion av bostäder per kommun (totalt för perioden 2003-2013)

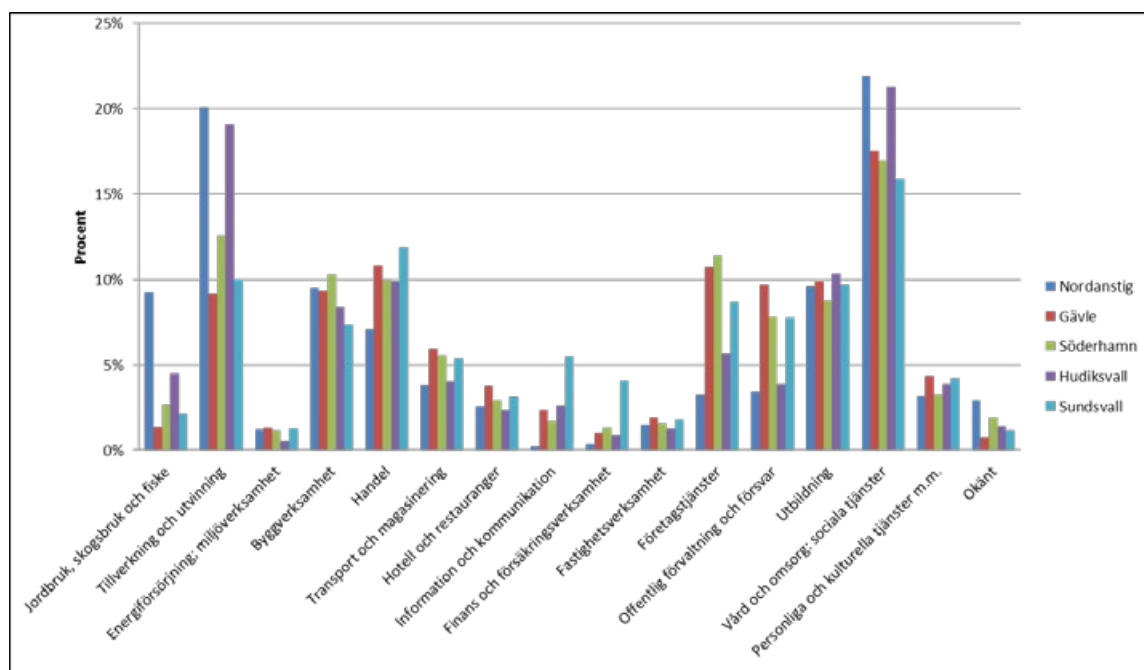


Källa SCB, WSP-group

Figuren visar den totala nyproduktionen av bostäder inom Gävleborg under den senaste tioårsperioden fram till 2013. Som framgår har bostadsbyggandet varit lågt i hela regionen med undantag av Gävle kommun. Noterbart är också de relativt stora skillnaderna mellan kommunerna avseende byggande av flerbostadshus.

Bild 4:

Förvärvsarbetande dagbefolkning per kommun och näringsgren (år 2011, relativ fördelning)

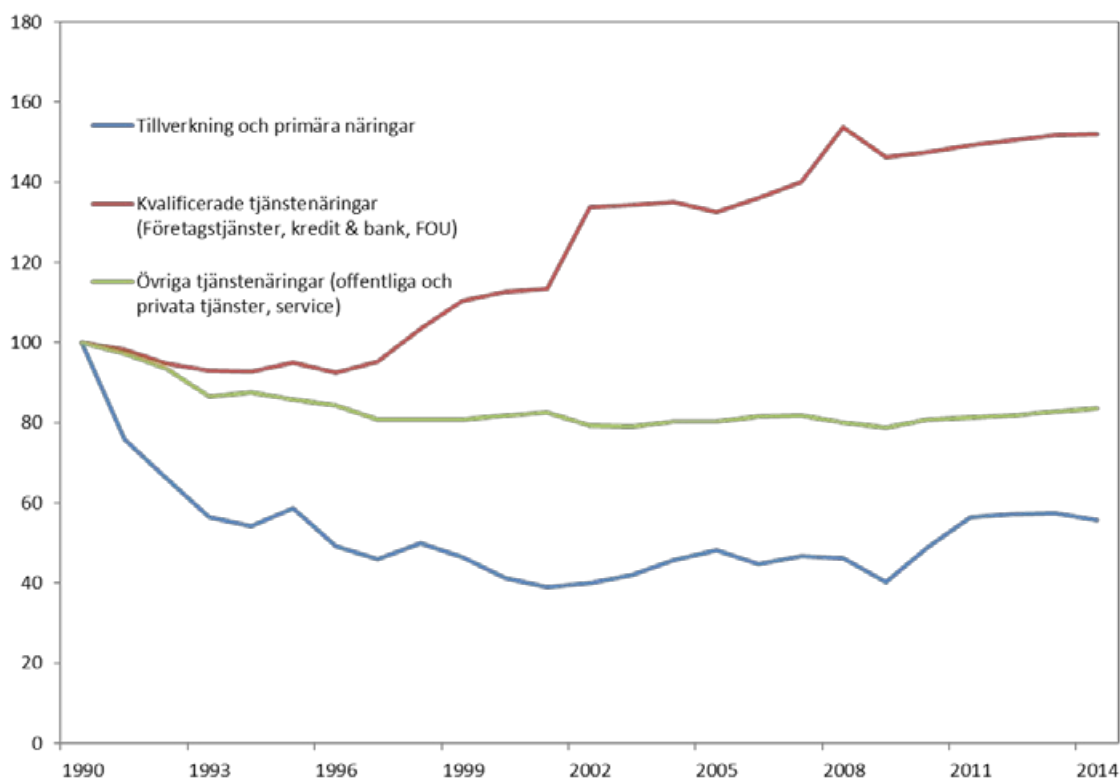


Källa SCB, Region Gävleborg

Figuren ger en övergripande bild av de olikheter avseende näringsstruktur som finns inom DAR-kommunerna. De två nordligaste kommunerna, Nordanstig och Hudiksvall, sticker ut med en tydligt högre andel inom Tillverkning respektive Vård och omsorg. Nordanstig visar även att de areella näringarna fortfarande har en förhållandevis stor betydelse för kommunen. För den snabbt växande privata tjänstenäringen är det framförallt Gävle och Söderhamn som sticker ut inom området företagstjänster, medan Sundsvall utmärker sig inom Information/kommunikation och Finans/försäkringsverksamhet.

Bild 5:

Utveckling i branschgrupper i Gävleborgs län år 1990-2014

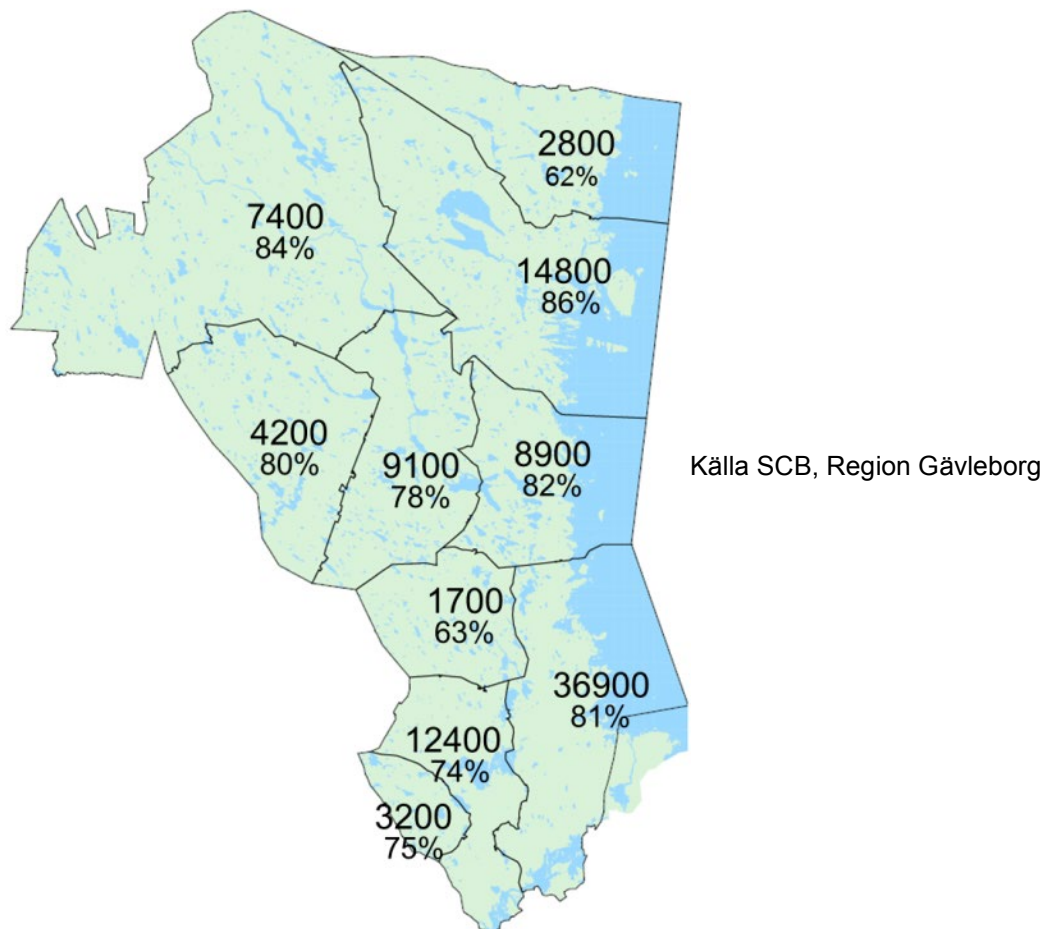


Källa SCB, WSP-group

Diagrammet visar utveckling inom aggregerade branschgrupper under de senaste 25 åren. Här framgår tydligt hur de kvalificerade tjänstenäringsarna har ökat, medan framförallt tillverkningsindustrin minskat. Tillverkningsindustrin har under åren genomgått stora rationaliseringar och verksamhet har flyttat utomlands, men det är också viktigt att ta i beaktande att många av de verksamheter och arbetstillfällen som tidigare direkt bedrevs i tillverkningsföretagen idag köps in från konsulter eller genom outsourcing.

Bild 6:

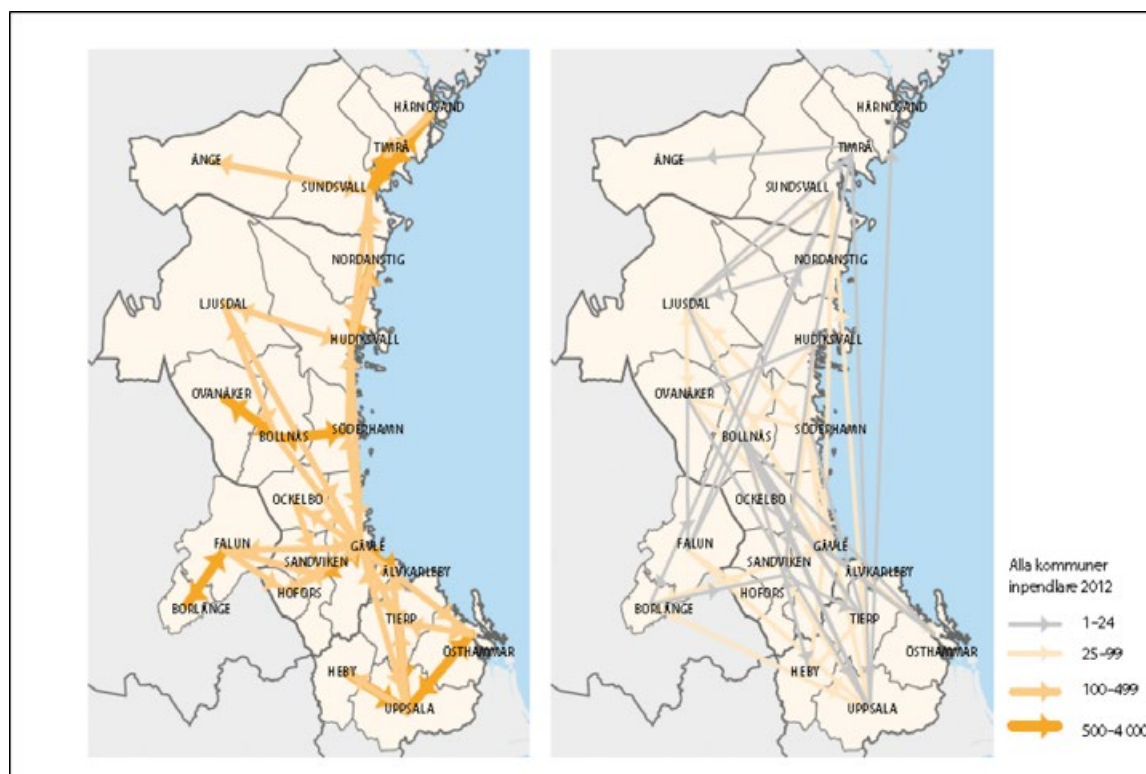
Antal som bor och arbetar i samma kommun (år 2014)



Kartan visar hur många som bor och arbetar i sin kommun. Siffrorna i procent anger andelen av totalt antal arbetstagare vilket därmed ger en bild av kommunernas självförsörjningsgrad, dvs. hur väl kommunerna lyckas försörja sin egen befolkning med arbete. Generellt gäller att invånare i mindre kommuner har en större benägenhet att pendla ut för arbete, men förutsättningarna för det påverkas också av såväl kommunens yta som tillgängliga kommunikationer.

Bild 7:

Inpendling kommuner (år 2012)

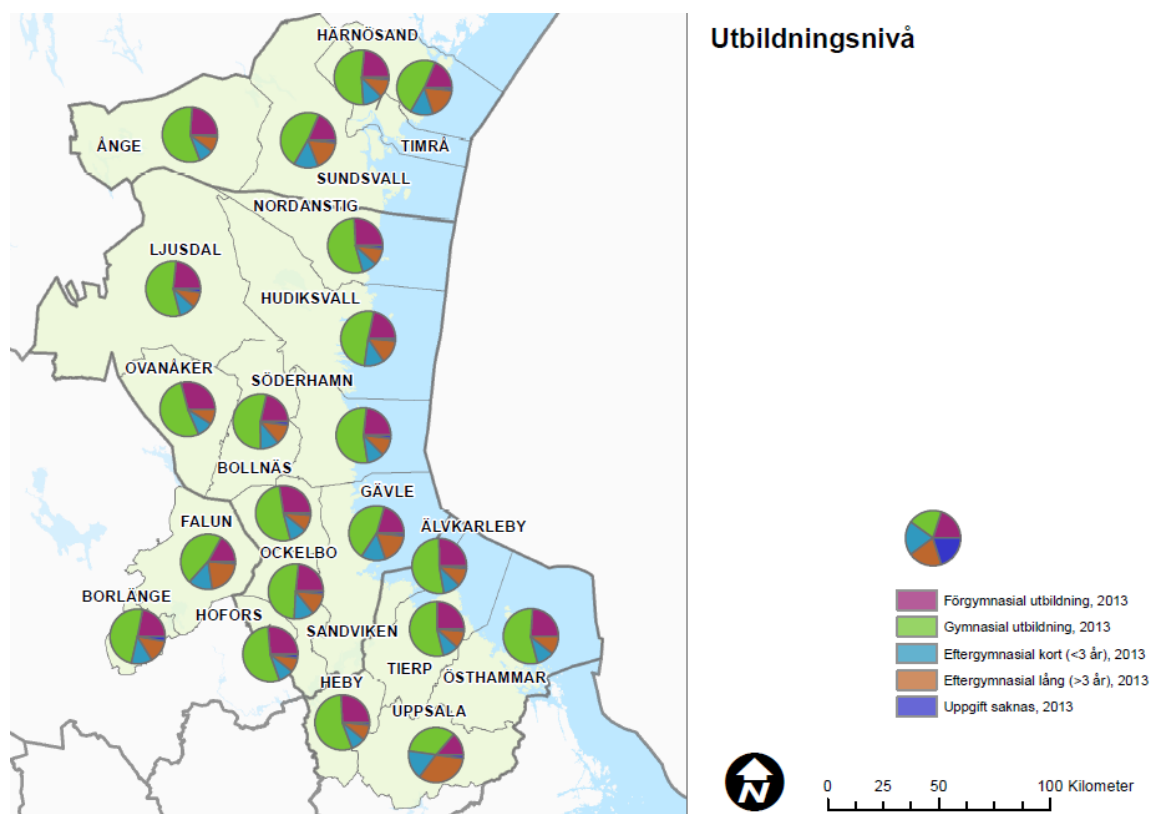


Källa SCB, Region Gävleborg

I kartan till vänster visas större pendlingsströmmar i regionen (från 100 till 4000 personer), medan kartan till höger visar de mer finmaskiga pendlingsströmmarna i regionen (1-99 personer). Sammantaget kan noteras att ingen av de starkaste pendlingsstråken finns längs kusten mellan DAR-kommunerna.

Bild 8:

Utbildningsnivå per kommun (år 2013)



Källa SCB, WSP-group

Kartan visar utbildningsnivån i Gävleborgs län och angränsande kommuner. Noterbart är att för ett antal kommuner är det fortfarande mindre än en fjärdedel av befolkningen som har någon form av eftergymnasial utbildning. Högst utbildningsnivå finns i Uppsala, och generellt gäller också att större arbetsmarknader och regioncentra har en tydligt högre utbildningsnivå hos befolkningen.

Bilaga 2 Lokala handlingsstrategier

Handlingsstrategi Gnarp

Ett antal olika åtgärder och aktiviteter krävs för att nå önskad utveckling.

Pågående/påbörjas 2016

Åtgärd	Ansvarig part(-er)	Kommentar
Ny översiktsplan och bostadsförsörjningsplan	Samhällsbyggnadskontoret, Kommunstyrelsen Region Gävleborg	Skapar helhetssyn, prioritering av åtgärder klargörs.
Dialog om utvecklings- möjligheter i Gnarp	Samhällsbyggnadskontoret	Sker i ÖP-arbetet för att tydliggöra tätortens roll och profil. Identifiera aktörer.
Planering av dubbelspår genom kommunen	Samhällsbyggnadskontoret Trafikverket	Fördjupad översiktsplan Trafikverkets val av korridor i besluts-PM
Planering nytt stationsläge. Sker delvis i FÖP OKB.	Samhällsbyggnadskontoret Trafikverket Region Gävleborg	Bygger på samverkan och dialog. Inledande studier på kort sikt, fortsätter på lång sikt.
Planering av noder vid ny E4. Sker i samband med pågående projektering av E4.	Samhällsbyggnadskontoret Trafikverket Region Gävleborg Näringsliv Turism	Bygger på samverkan och dialog. Inledande studier på kort sikt, fortsätter på lång sikt. Utvecklingsområden identifieras.
Översyn av busslinjenätet	Region Gävleborg Samhällsbyggnadskontoret	För effektivare trafik, bättre turanpassning och ökad tillgänglighet
Detaljplanering bostäder och ev byggande	Samhällsbyggnadskontoret Kommunstyrelsen Bostadsbolaget	Kommer fortsätta på lång sikt.

Påbörjas 2017 eller senare

Inköp mark vid strategiska lägen vid E4 och framtida stationsläge	Kommunstyrelsen Samhällsbyggandskontoret	För handlingsberedskap och säkerställa för kommande planering/exploatering.
Tätortsstudie av Gnarp	Samhällsbyggandskontoret	Åtgärder identifieras för en attraktivare ortsmiljö
Åtgärder för att öka ortens attraktivitet	Kommunstyrelsen och andra aktörer	Behovet kartläggs i tätortsstudie. Kan handla om gatumiljö, stråk och offentliga rum.
Detaljplanering av utvecklingsområden vid E4 noder och framtida sttionsläge.	Samhällsbyggnadskontoret Kommunstyrelsen	Bygger på tidigare dialog och samverkan

Bygga bostadshus i Gnarp

Kommunstyrelse
Bostadsbolaget
Privata aktörer

Förutsätter detaljplanering i tidigare skede.



Figur 11: Gnarps dalgång där ny E4 och dubbelspår kommer passera sida vid sida. Foto Robin Elfström, Gnarp.

Handlingsstrategi Hudiksvall

För att nå den förändring som redovisas i framtidsläget behöver olika åtgärder ske. Nedanstående aktiviteter med ansvarig part bedöms rimliga för dels 2016 och dels 2017 och framåt. Utöver ansvarig part kommer flera aktörer att behöva involveras i arbetet.

2016

Åtgärd	Ansvarig part(-er)	Kommentar
Insatser för förbättrad funktion och estetik i området kring järnvägsstationen	Kommunen Fastighetsägare	Ex skyltning, utsmyckning, fler pendlarparkeringar.
Planering av dubbelspår på järnväg genom kommunen	Kommunen Trafikverket	Fördjupad översiktsplan Besluts-PM

2017 och framåt

Åtgärd	Ansvarig part(-er)	Kommentar
Anta kommuntäckande översiktsplan	Kommunen	Klar sommaren 2018
Utveckling av befintligt centrum och stråket mot resecentrum	Kommunen Fastighetsägare Butiker	Kollektivtrafikmyndigheten intressent
Planering och utbyggnad av stråket Järnvägsstationen-Kattvikskajen	Kommunen	Trafikverket och Region Gävleborg intressenter

Handlingsstrategi Söderhamn

2016

Åtgärd	Ansvarig part	Kommentar
Skytning av stråk	Söderhamns kn	Enklare för besökare Välkomnande Ökad tillgänglighet
Planprogram för stationsområdet	Söderhamns kn	Långsiktig planering av markanvändningen. Helhetslösningar.
Förbättrade tågförbindelser både norrut och söderut Snabbuss	Region Gävleborg	Ökad turtäthet ger vidgade marknader för arbete, studier med mera
Förbättrade snabbussförbindelser både norrut, söderut och västerut	Region Gävleborg	Ökad turtäthet ger vidgade marknader för arbete, studier med mera

2017 och framåt

Åtgärd	Ansvarig part	Kommentar
Aktivitet	Ansvarig	Syfte
Kommuntäckande översiktsplan	Söderhamns kn	Långsiktig planering av markanvändning. Helhetslösningar. Ortsstrukturanalys kan fördjupas.

Handlingsstrategi Gävle

Sedan lång tid har Region Gävleborg förespråkat en regional tågstation Gävle Västra, och även prioriterat detta projekt i länstransportplanen. Övriga kommuner i länet liksom utanför (Sundsvall och Uppsala) har uttryckt stort intresse för denna möjlighet.

Kortsiktigt perspektiv (2016)

Åtgärd	Ansvarig part	Kommentar
Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)	Gävle kn	Klargöra principer, Underlag för åtgärdsplanering, samverkan med Trafikverket, Region Gävleborg och Trafikhuvudmän
Illustrationsplan	Gävle kn	Skapa intresse och vision för stationsområdet, samverkan med Trafikverket och Region Gävleborg
Markåtkomst	Gävle kn	Klargöra markbehov, samverkan med markägare

Långsiktigt perspektiv (2017-)

Åtgärd	Ansvarig part	Kommentar
Detaljplan	Gävle kn	Skapa förutsättningar för byggrätter och långsiktig utveckling av området kring stationen, samverkan med Trafikverket, Region Gävleborg, markägare och exploitörer
Tågplaner	Trafikhuvudmän	Utnyttja det nya läget optimalt, samverkan med Trafikverket, kommuner och regioner.
Markåtkomst	Gävle kn	Köpa in mark för planerad verksamhet
Ny G/C-väg	Gävle kn	Bättre förbindelse till Gavlehov och Sätra
Bussgata samt väganslutning Hamnleden	Gävle kn Trafikverket	Busslinje till Sätra, Infartsparkering, Långfärdsbussar, samverkan med Region Gävleborg
Nytt dubbelspår inkl. station	Trafikverket	Etablering av ny station samt tillhörande stationsområde, samverkan med Gävle kn, Region Gävleborg, Trafikhuvudmän och exploitörer.

Bilaga 3. Handlingsstrategier Trafikverket

Ostkustbanan/Ådalsbanan, delen Gävle-Sundsvall

Ostkustbanan trafikeras med en blandning av person- och godstrafik, där persontrafiken utgörs av både snabb- och regionalståg. Varje typ av tåg har sin egen hastighet vilket ger en svår trafiksammanställning där både möten och förbigångar/omkörningar krävs för att tillräckligt många tåg ska få plats. De skapar oönskade beroenden mellan tågen och ger såväl förlängda res- och transporttider som ökad störningskänslighet och förseningar. Risken för förseningar ökar dessutom i takt med att fler tåg ska samsas på dagens enkelspår vilket gör att möjligheten att hämta in förseningar minskar kraftigt.

Den omfattande och blandade trafiken på en så lång sträcka, drygt 20 mil, medför att enkelspåret under lång tid varit högt belastat med gradvis minskad kapacitet, vilket inneburit långa restider till följd av många tågmöten och låga hastigheter.

Mellan år 2000 och 2010 ökade trafiken med 80 procent - från 35 tåg till 65 tåg per dygn. Ökad trafik och byte av fordon har medfört att restiden mellan Stockholm och Sundsvall

förlängts avsevärt under en period av år, från ca 3 timmar 1996, till ca 3.40 idag. Långsiktigt förväntas trafiken öka ytterligare vilket betyder att robustheten på sträckan behöver förstärkas. Med fortsatt enkelspårsdrift förväntas restiden Gävle -Sundsvall öka med ytterligare 10-15 min, 2030, även om antalet godståg reduceras.

Med ett kapacitetsutnyttjande av spåret på över 80 % och prognos över kapacitetsutnyttja det 2040 som indikerar ännu högre utnyttjande med kapacitetsutnyttjandegrader på exempelvis över 85 % på sträckan Söderhamn-Gnarp kommer den ökade godstrafiken norrifrån ner till Söderhamn/Gävle innebära att en utveckling av den regionala pendlingstrafiken omöjliggörs.

Samordnad planering 2, SP2, Gävle-Sundsvall

Samverkansprojektet "Samordnad Planering 2", Gävle-Sundsvall, startade 2011 med övergripande mål att kunna presentera en enda sammanhållen korridor för dubbelspåret hela vägen mellan Gävle och Sundsvall. En korridorlösning beräknas klart december 2016. Utgångspunkt för arbetet är den förstudie som färdigställdes 2010.

Samordningen består i att den kommunala översiktsplaneringen och Trafikverkets planering enligt Ban- och Väglagen görs i samverkan i framtagnandet och i samrådsprocessen.

Utredningen har landat i 10 st. etapper som kan byggas ut var för sig, se nästa sida.

För respektive etapp tas ett "Besluts-PM" fram, som underlag för Trafikverkets beslut om

lokalisering, val av korridor, samt godkännande av påbörjad MKB . I beslutsunderlaget kommer även att ingå en SEB för var och en av de 10 etapperna, utöver en övergripande SEB mellan Gävle och Härnösand. Arbetet färdigställs i december 2016.

Samordnad Planering som arbetssätt förkortar utredningstiden från beslut om finansiering av en etapp, till spaden i backen med 2-3 år. Detta beroende det långt gångna förarbetet av Järnvägsplan och MKB.

Etapputbyggnad

Etapperna 11 och 12, mellan Njurundabommen och Sundsvall ingår i den gällande Nationella Transportplanen 2014-2025.

Inledningsvis prioriteras utbyggnadsetapperna Idenor-Stegskogen (genom Hudiksvall), Gävle-Kringlan (utfart Gävle norrut) och Bäling-Tjärnvik (förbi Gnarp) utöver de redan påbörjande etapperna i utfarten från Sundsvall till Njurundabommen som ingår i gällande nationell plan.

Det effektivaste sättet att från början förbättra förutsättningarna för trafiken och samtidigt minska restiderna, är enligt expertisen inom logistik, att stegvis bygga dubbelspårsetapper från mitten av stråket och ha varannan etapp med dubbelspår på plats när häften av etapperna är byggda. Därmed effektiviseras tågmöten på ett optimalt sätt, tills dubbelspåret är helt utbyggt. De återkommande dubbelspårssträckorna underlättar planeringen av tidtabell även för mellanliggande enkelspårsträckor.

Utfarten söderut från Njurundabommen har ett västligt/östligt alternativ förbi Skrängstasjön. Det västra alternativet har kortare restid med ett större intrång i landskapet. Medan det östra har geotekniskt stora utmaningar med bl.a. en bro delvis över Skrängstasjön som skapar en visuell barriär för boende utmed sjön. Sundsvalls kn förordar det västra alternativet.

Dragningen vid Hudiksvall har två huvudalternativ, ett västligt som innebär att resandeutbyte i centrala Hudiksvall och Iggesund inte möjliggörs och ett östligt där båda orterna får centrala stationslägen. Hudiksvalls kommun förordar centrala stationslägen.



Utfarten norrut från Gävle har två alternativa lägen ett västligt i jungfrulig mark väster om E4 och ett andra utmed befintlig bana med en begränsad spårgeometri. Alternativets stora nackdel är kraftigt förlängda restider under byggtiden på en ca 3 mil lång sträcka. Gävle kommun förordar det västliga alternativet.

Stopp för regionaltåg är planerade i Sundsvall, Dingersjö, Gnarp, Hudiksvall, Iggesund, Söderhamn, Ljusne, Gävle Västra och Gävle C samt för snabbtågen i Sundsvall, Hudiksvall och Gävle.

Möjliga framtida stopp för regionaltåg planeras i Kvissleby, Jättendal/Harmånger, Hagsta/Bergby,

Målbilden vad gäller restider, ensamt tåg på linjen, för personresor har i arbetet varit;

- Sundsvall-Stockholm, Snabbtåg 2 timmar- idag ca 3.35
- Sundsvall-Gävle, Snabbtåg 1 timme- idag ca 2.10
- Regionaltåg < 90 minuter - idag ca 2.10
- Sundsvall-Söderhamn Snabbtåg < 45 minuter - idag ca 1.20
- Hudiksvall-Gävle Snabbtåg < 45 minuter - idag ca 1.15
- Gnarp-Sundsvall Regionaltåg < 20 minuter - idag ca 0.30

Restider till Stockholm förutsätter också att bristerna mellan Arlanda och Stockholm är åtgärdade.

Den etapp som uppvisar den bästa/tydligaste måluppfyllelsen är det västliga alternativet längst i söder, utfarten norrut från Gävle.

Figur 12: Källa Trafikverket och WSP-group

Förväntade effekter av åtgärderna

Utbyggnaderna av kuststråket/ Ostkustbanan förväntas medverka till ett antal tydliga förbättringar:

- Ökad tillgänglighet mellan noder i kuststråket skapar effektivare transportlösningar för person- och godstransporter
- Ökad tillgänglighet för orter i inlandet till kuststråket ökar möjligheten till daglig pendling på ett klimatsmart och kostnadseffektivt sätt
- Förbättrade möjligheter till kompetensförsörjning för näringslivet såväl som utökade arbetsmarknader för privatpersoner. Förbättrade möjligheter att nå universitet/utbildning.
- Kompletterande arbetsmarknader för män och kvinnor samt mellan tillverkningsindustri, tjänster och offentlig sektor.
- Transporttidvinster för godset och lägre varuhållningskostnader genom högre hastighet
- Ökad tillförlitlighet på järnvägsresor/-transporter, d.v.s. minskade förseningar.
- Mindre störningskänslig järnväg
- Möjlighet till tyngre tågkombinationer genom bättre spårgeometrier.
- Bättre förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik genom ett starkare underlag för intäkter

Tidplan

Generellt beräknas ett planläggningsarbete inkl. fastställelse av Järnvägsplan och framtagande av bygghandling kunna vara på plats efter 2-4 år, beroende på hur komplex etappen är och hur många sakägare som är berörda. Byggtiden varierar mellan två och sex år. Med en överlappande framdrift av projektets deletapper, avgör graden av överlappning när hela den nybyggda sträckan kan vara i drift.

Kostnader

Totalkostnaden för dubbelspår Gävle-Njurundabommen enligt Trafikverkets metodik/mall, Grov kostnadsindikation (GKI) är 23,5 Mdr kr plus resterande kostnad 2,6 Mdr kr för den resterande delen Njurundabommen- Dingersjö- Sundsvall som ingår i nuvarande nationell transportplan, 2014-2025.

För djupare beskrivningar hänvisas till underliggande förstudie och rapport Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall, TrV publ. 2015:068, ISBN: 978-91-7467-724-9: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Gavleborg/projekt-i-gavleborgs-land/Gavle-Sundsvall-dubbelspar>

Detta dokument är skapat inom ramen för DAR – Den attraktiva regionen – ett samarbete mellan:

