

PM REGIONAL UTVECKLING

Ostkustbanan, dubbelspår Gävle-Kringlan

Gävle kommun, Gävleborgs län.

Järnvägsplan – val av lokaliseringsalternativ, samrådshandling

Ärendenummer: TRV 2016/71867

2016-08-19



Dokumenttitel: PM Regional utveckling, dubbelspår Gävle - Kringlan
Skapat av: Ramböll Sverige AB, Oskar Jansson och Jennie Berglund
Dokumentdatum: 2016-08-19
Dokumenttyp: PM
Projektnummer: TRV 2016/71867
Utgivare: Trafikverket Region Mitt
Kontaktperson: Kenth Nilsson, kenth.nilsson@trafikverket.se
Distributör: Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle
Telefon: 0771-921 921

Innehåll

Inledning och syfte	4
Teorier, metoder och begrepp	4
Befolkning och demografi.....	5
Staden och fysik planering.....	5
Omland (ruralism)	6
Funktionell arbetsmarknadsregion, LA-region och (FA)-regioner	7
Den attraktiva regionen (DAR)	8
Vad är DAR?	8
De mindre orternas utveckling.....	8
Tillgänglighet, ortsattraktivitet kopplat till pendling och infrastruktur.....	9
Stationslokalisering och dess påverkan på regional utveckling.....	9
Central eller extern stationslokalisering? Fallstudier	9
Nulägesbeskrivning och bostadsbyggande.....	10
Beskrivning av etappen	10
Befintligt järnvägsnät.....	10
Demografi	12
Befolkning.....	12
Pendlingsflöden inom Gävle kommun.....	12
Pendlingsflöden mellan lokala arbetsmarknader	12
Sammanfattande diskussion	18
Källor.....	20

Inledning och syfte

Detta PM kring regional utveckling utgår dels från ett diskurs hämtat från kulturgeografiska och geografiska teorier och modeller, dels från arbetet med 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.

PM:et är också en del av Trafikverkets projekt Samordnad planering 2, *val av lokaliseringalternativ, Ostkustbanan Gävle – Njurundabommen*, där texter kommer att lyftas in i Trafikverkets samrådshandling. Detta PM kommer att biläggas samrådshandlingen för ovan rubricerad sträcka (Gävle - Kringlan).

Detta PM ska ge läsaren en övergripande bild av vad regional utveckling är. Varifrån teorier och metoder härstammar och hur dessa har applicerats på den moderna samhällsplaneringen utifrån en nulägesbeskrivning. Det geografiska rummet (platsen) tar sin utgångspunkt i projektet Samordnad Planering 2 med fokus på den lokala arbetsmarknadsregionen Gävle, inom vilket rubricerad järnvägsetapp är planerad, samt omgivande lokala arbetsmarknadsområden.

Syftet är att den samlade bedömningen kring regional utveckling ska vägleda läsaren till ett resonemang om de olika järnvägskorridorerna för rubricerad sträcka, med ett särskilt fokus på stationslokaliseringar.

Teorier, metoder och begrepp

Tyskarna Alexander von Humbolt och Carl Ritter anses vara de som utvecklade geografi till en självständig vetenskap under 1700-talets mitt. Regionalgeografen som är bred och ganska svårdefinierad grundades av den franska geografen Paul Vidal de la Blache (1848-1918) som studerade det franska kulturlandskapet. För att göra en lång historia kort gick kulturgeografen (regionalgeografen) från att ha varit naturdeterministisk under 1880-talet, till att under 1970-talet och framåt vara beteendegeografi, femonenologisk, humanistisk och kritisk radikal.

Under 1930-talet presenterade den tyska geografen Walter Christaller sin teori om centralorternas betydelse i ett rumsligt perspektiv, en teori som först under 1950-talet fick en stor genomslagskraft i det geografiska modelltänkandet. Teorin kring centralorterna beskriver förhållandet mellan orter och hur större orter och mindre orter till sitt läge var beroende av varandra i ett tydligt mönster. I ett dynamiskt system var orterna noder vilka sammanlänkades av ett nät av länkar (vägar), där större noder till följd av centralitetens lönsamhet växte på bekostnad av mindre noder. På så sätt uppkom en hierarki mellan de olika orterna. W. Christallers teori har även applicerats i Sverige bl.a. på lokaliseringen av regionsjukhus, gymnasiekolor osv. liksom kommunreformen på 1970-talet.

De första teorierna var kvantitativa och utgick ofta från matematiska resonemang. Den svenska geografen Torsten Hägerstrand började studera geografi utifrån samband mellan rum och tid (tidsgeografi). En modell där rum och tid sätter upp

villkor och begränsningar för individers val av handling. I vårt nutida samhälle avspeglas det bl.a. i individers förutsättningar att pendla mellan olika noder och tillgången till välfungerande länkar (t.ex. vägar och järnvägar), samt även skillnader mellan kvinnors och mäns behov av ett fungerande transportbehov och samhällstjänster.

En annan radikal faktor som påverkat regional utveckling och regionalgeografin är senaste decenniets kraftiga urbanisering. Urbanisering, det vill säga då individer flyttar ut från landsbygden och in till städer kan både tillämpas på en global och lokal nivå. I Sverige bor idag över 85 procent i städer. Inflyttningsvågen till städer kan bland annat förklaras med att tillverkningsindustrier, entreprenörskap och tillgången på tjänster centraliserats till orter. I de fall ett område kan attrahera utbildad arbetskraft, tillgodose individerna med ett utvecklat transportnät, tillgång till god samhällsservice och förmågan att tillvarata områdets styrkor, skapar området (orten) en konkurrensfördel mot omkringliggande områden genom så kallade agglomerationsekonomier. Ett begrepp som i den svenska nutida regionalgeografin används som incitament för att skapa funktionella arbetsmarknadsregioner (storregioner).

Befolkning och demografi

Precis som urbaniseringsvågen härstammar från den industriella revolutionen skedde också en befolkningsökning globalt, framförallt det senaste århundradet vilken kan beskrivas som explosionsartad. Den demografiska transitionsmodellen vilken lanserades under 1930-talet, kunde på ett övertygande sätt förklara befolkningsökningen i Sverige, men har kritiserats för att inte vara universell för alla länder. Modellen beskriver ett samband mellan döds- och födelsetal med ekonomisk utveckling. Ökad ekonomisk utveckling (högre levnadsstandard och teknologisk utveckling) reducerar födelse- och dödstalen. Modellen förutsätter att den ökade ekonomiska utvecklingen till slut kommer leda till att födelsetalet understiger dödstalen. En ökad medellivslängd kommer samtidigt ge en större andel äldre befolkning. För att motverka en negativ befolkningstrend behöver immigrationen kompensera födelsetalet samtidigt som emigrationen är lägre än immigrationen.

I ett regionalt perspektiv och för vårt projekt Samordnad planering 2 är den demografiska sammansättningen viktig för den regionala utvecklingen. Något vi återkommer till längre fram i detta PM.

Staden och fysik planering

En regions utveckling påverkas starkt av hur städerna (noderna) utvecklas. Precis som teorier kring regionalgeografi finns olika teorier och modeller för hur en stad ska byggas kopplat till den fysiska planeringen. God markanvändning är en väsentlig del i en stads utveckling. Det gäller att hitta en balans mellan grönytor, bostäder och industri, samt var viktig samhällsservice ska lokaliseras.

I Sverige och på lokal nivå (kommunnivå) användes översiktsplaner, ett icke-juridiskt bindande dokument som visar kommunens samlade markanvändning till exempel var nya industrier och bostadsområden ska lokaliseras, infrastrukturutveckling, samhällsservice, landsbygdsutveckling och rekreationsytor. Tematiska tillägg så kallade fördjupade översiktsplaner kan göras för specifika objekt, vilket för rubricerat

projekt har gjorts för utbyggnaden av dubbelspår, nya Ostkustbanan Gävle – Njurundabommen. Ett juridiskt bindande dokument för den fysiska planeringen upprättas i kommunernas detaljplaner. En detaljplan regleras i lag och visar vad som får/kommer att byggas/anläggas för en given lokal.

I dagens moderna samhällsplanering påträffas ofta begrepp som hållbara städer och förtätning av städer. Hållbara städer har en vid innebörd och är ett begrepp som inte kommer beskrivas djupare i detta PM. Kort påträffas begreppet ofta i mediala och politiska sammanhang och syftar på de senaste årens klimatologiska resonemang kring global uppvärmning och hur stadsplaneringen kan effektivisera städerna att hushålla och återvinna sina resurser och naturtillgångar, men även påverka transportinfrastrukturen för att minska CO₂-utsläpp.

Förtätning är det andra moderna begreppet inom dagens samhällsplanering, vilket rönt stora framgångar i det politiska etablissemangen på både lokal, regional och nationell nivå vid incitament för bostadsbyggande. Termen myntades redan under 1960-talet av den amerikanska urbansociologen Jane Jacobs och teoriserar en effektivare markanvändning i stadsmiljö. Det handlar konkret om hur stadsplaneringen kan få in fler individer inom samma kvadratmeter yta och samtidigt bibehålla en kvalitativ livsmiljö till exempel tillgång på grönytor. Till stor del handlar förtätning om att utnyttja den redan befintliga stadsmiljön och förhindra en stads expansion areellt så kallad stadsutglesning. Jacobs menade också att en tätare stadsmiljö med fler individer resulterade i fler interaktioner mellan människor och stärkte individernas sociala band.

Förtätning är idag ett laddat begrepp som blivit en norm i den moderna svenska samhällsplaneringen. Trots flera fördelar finns också kritiska röster till de positiva effekter som förtätning förväntas ge upphov till. Något vi återkommer till längre fram i detta PM.

Omland (ruralism)

Motsatsen till urbanism är ruralism och beskriver utvecklingen på landsbygden. Precis som i många andra delar av världen har den kraftiga urbanismen hämmat landsbygdsutvecklingen även i Sverige när allt fler individer flyttar in till städerna.

Området utanför orter/städer brukar benämnas omland och är viktiga för noders utveckling. Omlandet förser centralorten med lokalbaserade varor och tjänster, samt humankapital. På senare tid har framförallt trenden att bosätta sig några mil utanför en centralort/större samhälle blivit populärt. Området brukar definieras som "tätortsnära landsbygd" vilket attraherar individer som bland annat söker avskildhet, närhet till natur och rekreation, samt ett gynnsamt pendlingsavstånd till centralorten. Även mer förmånliga fastighetspriser är en viktig faktor till varför individer bosätter sig i mer rurala områden.

För att sammanfatta urbanism och ruralism går det att konstatera att den pågående inflyttningen till städer och tätorter fortsatt är mycket stor. Samtidigt syns en tydlig ökning av individer som bosätter sig i den tätortsnära landsbygden. De svenska städerna har på senaste tid både förtätats och brett ut sig.

Funktionell arbetsmarknadsregion, LA-region och (FA)-regioner

För att förstå nedstående texter om DAR är det viktigt att läsaren bildar sig en uppfattning om vad en funktionell arbetsmarknadsregion är och hålla isär det från begrepp som funktionell analysregion (FA-region) och lokal arbetsmarknad (LA-region).

En funktionell arbetsmarknadsregion kan definieras som ett område som hålls ihop av starka horisontella länkar inom vilket det ryms många invånare, arbetsplatser, bostäder samt handel och service. Inom regionen finns lokala företag vilka delar på utbudet av företagstjänster och arbetskraft vilket skapar en lokal marknad för näringslivet och dess produkter.

En funktionell arbetsmarknadsregion är starkt integrerad med lokal arbetsmarknad (LA-region), som tillkom redan under 1960-talet. Syftet var att ur en ren statistisk aspekt kategorisera en eller flera kommuner som LA-regioner utifrån givna parametrar som befolkningsdensitet, näringslivsmönster, sysselsättning, pendling, rådande administrativa gränser och tätortsmönster.

Statistiska Centralbyrån (SCB) har ställt upp två krav på kriterier för att en kommun ska bilda en lokal arbetsmarknad:

- Andelen utpendlare av dem som förvärvsarbetar får inte överstiga 20 procent.
- Andelen utpendlare till någon annan enskild kommun får inte överstiga 7,5 procent.

Om dessa två villkor är uppfyllda så kan kommunen uppfattas som självförsörjande vad gäller arbetstillfällen inom den egna kommunen. Den räknas då som centrum för en lokal arbetsmarknad. Övriga kommuner förs till den kommun mot vilken den största utpendlingen är riktad. För att inte de lokala arbetsmarknaderna ska bli orimligt stora tillåts maximalt två länkar mellan den enskilda kommunen och den kommun som bildar centrum i en lokal arbetsmarknad.

Detta ska inte förväxlas med funktionella analysregioner (FA-regioner), vilka tas fram av myndigheten Tillväxtanalys och används vid regionala analyser. Tillväxtanalys reviderade indelningen av FA år 2015 som innebär att det idag finns totalt 60 FA i Sverige. Den nya indelningen baserades huvudsakligen på en prognos gällande pendlingsmönstren 2025.

Mälardalsregionen lyfts ofta fram som ett lyckat exempel på en fungerande funktionell arbetsmarknadsregion där en utbyggnad av transportnätet ökat tillgängligheten för individer och företag att snabbare resa inom regionen, samt skapat fler arbetstillfällen och ekonomisk tillväxt.

Den attraktiva regionen (DAR)

Vad är DAR?

Den Attraktiva Regionen är ett utvecklingsprojekt mellan Trafikverket, Boverket, SKL, Region Skåne, Regionförbundet Kalmar län och Södra Småland, Regionförbundet ÖSTSAM, Länsstyrelsen i Västmanlands län samt Regionförbundet Gävleborg. Projektets ändamål handlar bland annat om att utveckla samspelet kring transportsystem för att bidra till regional utveckling, social hållbarhet och miljöeffektiv rörlighet.

Projektet ställer sig frågan till vad som gör en region attraktiv. Begreppet region i DAR åsyftar på en lokal arbetsmarknad.

Vid Kommunreformen under 1970-talet likställdes den lokala arbetsmarknadsregionen med kommunen. Mycket har hänt sedan dess. Dagens invånare rör sig över ett större geografiskt område där in- och utpendling mellan kommunerna ökat. Vardagsrörligheten sker dessutom till stor del på statlig infrastruktur. Myndigheter som Trafikverket har gått från vägbyggare till samhällsbyggare.

Istället för att lokala arbetsmarknadsregioner (kommuner) ska slå ut varandra genom konkurrens har politiska incitament förordat att bilda storregioner vilka ska dra nytta av varandras styrkor. Samtidigt kommer de olika lokala arbetsmarknadsregionerna utvecklas olika i en storregion. Aktuell forskning har belägg på att ju mer diversifierad en lokal arbetsmarknad är desto lättare har hushåll med två förvärvsarbetande att finna ”rätt” jobb för båda. Denna så kallade regionförstoring expanderar inte geografiskt, utan det är kommunerna inom regionen som utvecklas vilket är själva essensen av regionförstoring. De som utvecklas mest är de lokala arbetsmarknader med bäst tillgänglighet det vill säga tillgång till goda kommunikationer och ett väl utbyggt infrastrukturnät. DAR:s målsättning men samtidigt svåra dilemma är att hitta en ”gyllene medelväg” mellan en konstruktiv samhällsplanering och effektiv trafikplanering för att skapa goda förutsättningar för vardagsliv och företagande i regionerna.

De mindre orternas utveckling

Projektet DAR understryker att det inte finns **En** given lösning eller angreppssätt till regional utveckling. Projektet har även extra fokus på att lyfta fram de mindre orternas roll och utveckling vid regionförstoring. Som tidigare nämnts i rapporten har urbaniseringen haft en stark inverkan på individernas förflyttningsmönster och en utarmande effekt på landsbygden. I mindre orter synliggörs detta tydligt i demografiska skillnader med en stor andel åldrande befolkning. Den förvärvsarbetande andelen försvinner dit jobben finns eller där förutsättningar för att få jobb är stor, främst storstadsregionerna. Samtidigt finns många faktorer som gör mindre orter attraktiva. Lägre lokalkostnader möjliggör för organisationer och entreprenörer att etablera sig utanför de stora centralorterna och lägre bokostnadspris kan locka tillbaka barnfamiljer. För att detta ska fungera är de mindre orterna starkt beroende av tillgänglighet och ett väl utbyggt infrastukturnät som möjliggör arbets- eller studiependling, liksom acceptabla avstånd till basservice, skola, vård och omsorg samt god social struktur (föreningsliv, kyrka m.m.).

Tillgänglighet, ortsattraktivitet kopplat till pendling och infrastruktur

Individens kognitiva uppfattning om en plats attraktivitet skiljer sig starkt åt. Ibland framhävs platsens natursköna och estetiska värde och ibland ett rikt utbud av shopping, kultur- och sportupplevelser eller snabb internetuppkoppling. Andra faktorer är tillgång till arbeten och möjlighet att studera.

Noderna i en storregion består av städer och tätorter i olika storlekar omgivna av sina respektive omland. Kopplingarna mellan de olika noderna bildar tillsammans en funktionell region. För att en funktionell region ska utvecklas genom utbyte av varor och tjänster behövs effektiva länkar (transportinfrastruktur), som knyter samman regionens olika platser. När olika noder (städer/tätorter) har utbyte med varandra till exempel genom arbetspendling, blir attraktiviteten i en nod också beroende av vilka grannar som finns i omlandet och i den omkringliggande landsbygden.

Ökad tillgänglighet till följd av ett bättre infrastrukturnät bidrar till att fler individer har möjlighet att pendla. Ett större utbud av pendlingsmöjligheter ökar också stadens/ortens attraktivitet, men även dess omland. Studier visar att det behövs ca 100 000 jobb som är "pendlingsbara" i en funktionell region för att arbetsmarknadsstorleken i sig själv ska fungera som en självförstärkande tillväxtmotor.

Saknas ett fungerande infrastrukturnät, vilket kommer generera längre restider mellan arbetsplatser och bostäder, reduceras individens benägenhet att pendla. En studie från bl.a. Internationella Handelshögskolan i Jönköping kring ortstrukturer har visat att framförallt mindre tätorter som ligger på stora tidsavstånd från större centralorter (sysselsättningscentra) har problem att attrahera människor och företag. Dessa orter är med andra ord "oattraktiva". Infrastruktur i form av järnvägar, vägar och kollektivtrafik kan reducera dessa problem och öka tätortens attraktivitet.

Stationslokalisering och dess påverkan på regional utveckling

I DAR-projektet har flera studier gjorts kring stationslokaliseringar för spårbunden trafik och dess påverkan på stadens/tätortens utveckling. Var i tätorten ska till exempel en ny järnvägsstation lokaliseras – centralt eller perifert (extern)? Vilka positiva och negativa konsekvenser medför en stations läge till den fysiska planeringen? Kan en ny station bidra till en positiv regional utveckling?

Dessa frågor är viktiga i och med att projektet *Samordnad Planering 2*, dubbelspår mellan Gävle – Njurundabommen har etapper där nya stationer planeras. Vissa av dessa nya stationslokaliseringar kommer vägas mot att ha kvar stationer i befintligt läge. Bedömningen i detta PM ska förhålla sig objektiv till en stationslokaliserings för- och nackdelar oberoende av en central eller perifer stationsplacering.

Central eller extern stationslokalisering? Fallstudier

Konsultföretaget Trivector Traffic AB slutförde 2014 en rapport inom projektet DAR under rubriken "*Stationsutveckling och stationslokalisering – Påverkan på resande och stadsutveckling*". Fallstudier från sex olika städer genomfördes för att bland annat studera ett stationsläges inverkan på kvaliteter och resande. Städerna var Örnsköldsvik, Uppsala, Varberg, Söderhamn, Falkenberg och Landskrona. Av ovan nämnda städer har Örnsköldsvik, Uppsala och Varberg centralt belägna järnvägsstationer, medan Söderhamn, Falkenberg och Landskrona har externt belägna stationer. Rapporten diskuterar också hur mindre orter utvecklas till följd av

en järnvägsstation. Kortfattat visade studierna att både en central som extern stationslokalisering kan ge positiva effekter på den regionala utvecklingen. Det handlar främst om hur det övriga infrastrukturnätet, på ett så effektivt sätt som möjligt, kan koppla ihop de olika transportsätten vid exempelvis en extern stationslokalisering.

Nulägesbeskrivning och bostadsbyggande

Beskrivning av etappen

Figur 1 nedan visar etappen Gävle – Kringlan och de alternativ för dubbelspår på Ostkustbanan som för närvarande utreds. Gävle är centralorten där det redan idag finns en järnvägsstation ca 500 meter öster om Stortorget. Längs de aktuella sträckningarna återfinns, förutom Gävle, inga större samhällen men ett flertal mindre såsom Forsby, Åggeby, Björke, Hagsta och Bergby. För etappen finns två olika alternativa korridorer – en östlig och en västlig. Inom korridoren kan sedan flera alternativa linjer väljas. Om valet för byggnation av nya Ostkustbanan faller på den västra korridoren planeras en ny station i västra delen av Gävle, i anslutning till sjukhuset, samt ett stationsläge utanför Hagsta. Väljs den östra korridoren planeras ett stationsläge i Bergby.

Befintligt järnvägsnät

Tågtrafiken i Gävle omfattas av fjärrtågstrafiken samt den regionala trafiken genom de tre banorna; Norra Stambanan, Bergslagsbanan och Ostkustbanan. Dessa skapar tillsammans möjligheter att pendla från orter såsom Ockelbo, Hofors, Storvik, Sandviken och Söderhamn.

Utöver spåren för fjärrtågstrafiken och regionala trafiken finns även ett antal spår inom Gävle, bland annat det som leder ut till Kombiterminal Fredriksskans samt det till godsbangården strax norr om Gävle central.

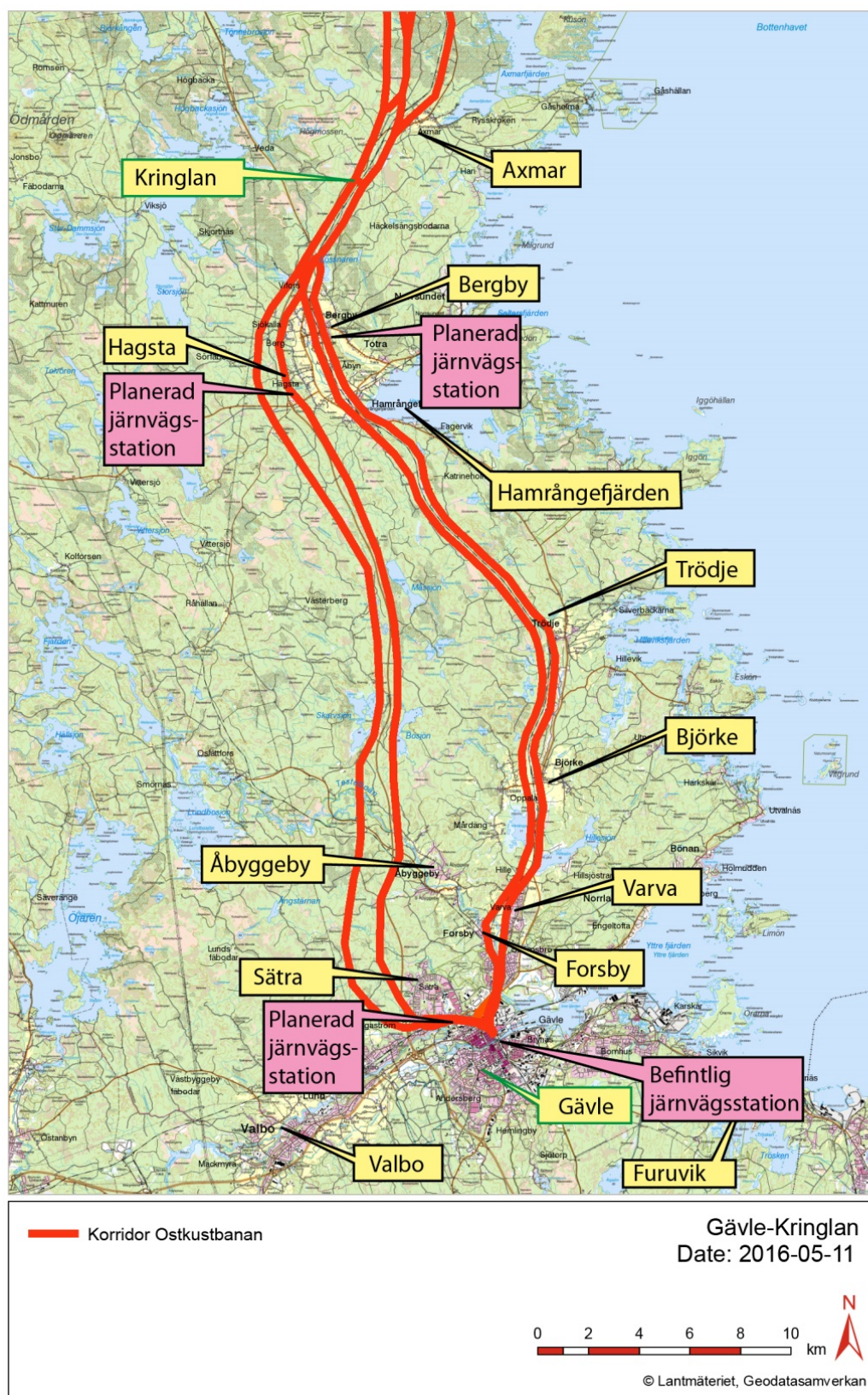
Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan samt bangården och järnvägar till Gävle Hamn är av riksintresse för kommunikation. Ostkustbanan och Norra stambanan ingår dessutom i det av EU utpekade godsnätet Ten-T och är således även av internationell betydelse.

Det viktigaste för utvecklingen av järnvägen är att öka kapaciteten på banorna, eftersom det innebär att restiderna kan sänkas, tidssäkerheten och turtätheten kan öka samt nya trafikupplägg kan skapas.

Regionaltågstrafiken har ökat kraftigt och tros kunna fortsätta öka, men då måste kapaciteten förbättras på järnvägsnätet. Samarbete över länsgränserna har givit resenärerna möjlighet att åka längre sträckor med regionaltåg i konkurrens med fjärrtågstrafiken.

Ett nytt stationsläge på Bergslagsbanan i höjd med Länssjukhuset skulle kunna bidra till ytterligare resandeökningar.

Även godstransporterna via järnvägen beräknas öka kraftigt till och från Gävle Hamn. Bedömningen är att den största delen av tillkommande gods kommer att fraktas med tåg, men även transporter med lastbil förväntas öka. På nationell nivå beräknas de intermodala transporterna öka med 50 % fram till år 2020. Tillväxten i Gävle kan komma att öka ännu mer.



Figur 1. Illustration över etappen Gävle – Kringlan, samt redovisning av befintliga och planerade stationslägen för järnväg, samt omkringliggande städer, tätorter och mindre samhällen för respektive järnvägskorridor.

Demografi

En sökning på Statistiska centralbyrån över den demografiska utvecklingen i Gävle kommun mellan åren 1968 – 2015 visar på en relativt jämn åldersstruktur, där befolkningsmängden successivt ökat. Till skillnad från angränsande centralorter som Sandviken och Söderhamn vilka kämpar mot ett allt mer åldrande befolkningsöverskott, lyckas Gävle jämna ut den åldrande befolkningen genom antalet nyfödda och nyinflyttade. Förändringar sker dock över tid. Det som fortsatt talar för en positiv demografisk utveckling är att Gävle har en positiv befolkningsutveckling. Gävle Högskola ”föryngrar” och kan på sikt få fler att permanent bosätta sig i Gävle eller dess omland. Goda infrastrukturinvesteringar som till exempel nytt dubbelspår mellan Gävle – Sundsvall ger ökad tillgänglighet och ökad pendlingsbenägenheten.

Befolkning

I Gävle kommun bor idag närmare 100 000 invånare, en befolkningssiffra som ökat stadigt de senaste åren. Av dessa bor cirka 70 000 invånare i centralorten Gävle, vilket kan jämföras med kommunens näst största tätort Valbo med cirka 7000 invånare.

I inlandet, väster om Gävle, ligger Sandviken, Ockelbo och Hofors kommuner. I Sandvikens kommun bor knappt 40 000 invånare, i Ockelbo knappt 6000 invånare och i Hofors cirka 10 000 invånare. I norr gränsar Gävle kommun mot Söderhamn kommun med sina ca 26 000 invånare. Samtliga av dessa nämnda orter ovan har de senaste 30 åren kämpat mot en allt större utflyttning och minskade befolkningssiffror.

Möjligheten för individer att socialt och sysselsättningsmässigt interagera mellan de olika lokala arbetsmarknaderna inom Gävleborg bedöms vara god. Interagerandet sker genom pendling.

Pendlingsflöden inom Gävle kommun

Innan pendling över kommungränser och lokala arbetsmarknader beskrivs kommer det inomkommunala pendlingsmönstret beskrivas översiktligt. Pendlingen inom Gävle kommungräns sker från omlandets mindre tätorter och in till centralorten, vilket är naturligt till följd av centralortens betydligt större befolkningstäthet och utbud på sysselsättning. Denna pendling sker till största del med bil och buss. Pendling inom Gävle kommun som sker via spårbunden trafik är mellan Furuvik station och Gävle centralstation.

Pendlingsflöden mellan lokala arbetsmarknader

Tidigare i detta PM refererade vi till studier som visade att en ökad pendling är den drivande faktorn till regionförstoring. Forskning visade också att det behövs ca 100 000 jobb som är ”pendlingsbara” i en funktionell region för att arbetsmarknadsstorleken i sig själv ska fungera som en självförstärkande tillväxtmotor.

Lars Berglund och Martin Lagnerö har i ett projekt för Region Gävleborg och Tillväxtverket tagit fram en presentation om funktionella arbetsmarknadsregioner i Gävleborg, där tätorterna (noderna) utgjort byggstenarna. Figur 2 är hämtat från den

presentationen och visar hur centralorter och mindre tätorter interagerar med varandra. Tätorterna har sedan klassificerats utifrån följande resonemang:

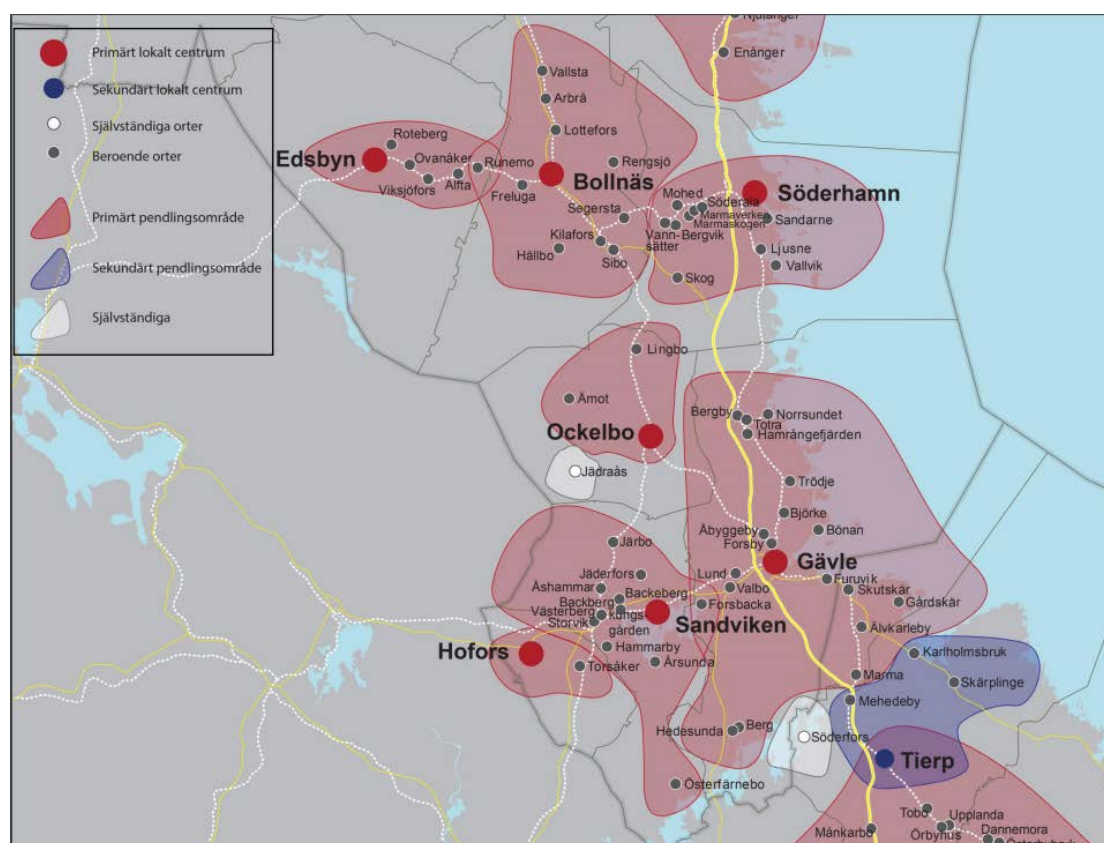
Primära lokala centrum: Centralorten eller det centra från vilket arbetsmarknadsregionerna byggs upp kring. Den största specifika utpendlingen till en annan ort är mindre än 15 procent och minst en annan ort är beroende av den.

Sekundära lokala centrum: Orter som i hög utsträckning är beroende av ett lokalt centrum (utpendlingen till det är större än 15 procent), men andra orter är i sin tur beroende av den.

Självständiga/fristående orter: Orter med liten utpendling (största specifika strömmen mindre än 15 procent), men utan andra orter som är beroende av den.

Osjälvständiga/beroende orter: Orter som är beroende av ett primärt eller sekundärt lokalt centrum (pendling dit är mer än 15 procent). Inga andra orter är beroende av den osjälvständiga orten.

Resultatet ger än mer nyanserad bild av funktionella relationer på de lokala arbetsmarknaderna då pendlingsomland baserat på pendling mellan tätorter studeras



Figur 2. Tätorter som byggstenar i funktionella arbetsmarknadsregioner. Källa: Berglund L, Lagnerö M. 2015. Region Gävleborg, Tillväxtverket

Ur ett pendlarperspektiv ligger Gävle centralort lämpligt till. I norr finns Sundsvalls, Hudiksvalls och Söderhamns lokala arbetsmarknadsområden. I väster finns främst

Sandviken, Hofors och Ockelbo arbetsmarknadsområden. Söder om Gävle finns Uppsala och Stockholm/Mälardalsregionen.

År 2012 kartlade bland annat tidningen Arbetarbladet (20121120) pendlingsströmmarna i Gästrikland och Norduppland. Då framkom det att det största pendlingsstråket var mellan Gävle och Sandviken. Dessa två kommuner hade redan då vuxit samman till en gemensam arbetsmarknad. Karläggningsvisade också att det var fler som pendlade ut från Gävle till Sandviken än tvärtom till stor del på grund av den stora arbetsgivaren Sandvik AB:s lokalisering i Sandviken.

Den länsöverskridande pendlingen är starkast i relation med Uppsala län. Stockholms län är dock det län som har störst inpendling från Gävleborg. Detta gäller för både kvinnor och män. Männen pendlar dock till annat län i högre grad än vad kvinnor gör, något som gäller för både ut- och inpendlare, oavsett län. Kvinnor pendlar i lägre utsträckning än män och reser över kortare avstånd. (Källa: Region Gävleborg, Länstransportplanen 2014-2025).

I Ockelbo kommun bor knappt 10 000 invånare varav drygt 10 procent pendlar ut från kommunen till övriga kommuner i länet eller till annat län. Centralorten ligger strategiskt placerad mellan Gävle och Söderhamns lokala arbetsmarknadsområden (se figur 2). Spårbunden pendling mellan Ockelbo och Gävle centralstation sker idag via Norra stambanan och X-trafiks tåg, en resa som enligt sj.se tar 22 – 24 minuter.

Precis som i effekterna av Sandvik AB:s lokalisering i Sandviken är antalet arbetsgivare och hur många de kan sysselsätta en avgörande parameter för hur intensiv pendlingsströmmarna blir. I en artikel i Gävle Dagblad (20140215) om hur pendlingen höjer kompetensen i Gävle, framkom det då att fler individer pendlar in till Gävle kommun än ut. Samma artikel kartlade även hur många som pendlade till jobbet på några av de statliga verk och institutioner som finns i Gävle, nämligen Lantmäteriet som har sitt huvudkontor i Gävle, samt Gävle Högskola. Av totalt 807 anställda på Lantmäteriets kontor i Gävle var 143 personer inpendlare från andra kommuner, de flesta från grannkommunerna. Av de anställda på Gävle Högskola pendlade 312 individer av totalt 680 anställda (Gävle Dagblad, 15 februari 2014).

Gävle Hamn

Hamnen i Gävle är en av Sveriges tio största hamnar och är utpekad tillsammans med inseglingleden som riksintresse och ingår i TEN-T Core network. Hamnen omsätter en godsmängd på cirka 4,5 miljoner ton gods (2013) och runt 1000 fartyg anlöper hamnen. Per dag passerar ungefär 1500 person- eller godstransportfordon via väg och 10-20 tågset (*Åtgärdsvalsstudie transportnoden Gävle* 2014-04-16, TRV 2016/34666).

Utifrån Trafikverkets rapport hänvisad ovan, lyfts flera olika förslag fram till för vilka åtgärder som krävs för att utveckla Gävle Hamn. Det finns idag en stor utvecklingspotential att öka kapaciteten lossat och lastat gods, men brister i det omkringsliggande infrastrukturnätet medför idag en kapacitetsbrist. Godstrafiken förutspås att fördubblas inom kort vilket tillstryks av Gävle hamns utveckling.

I samma rapport lyfts behovet av att ett dubbelspår och kortare restid mellan Sundsvall och Gävle är stort. I närtid är behovet av dubbelspår mellan Storvik och Gävle akut med avseende på godstrafik och Gävle hamns snabba volymökning. Tillgänglig kapacitet på Ostkustbanan från Gävle till Sundsvall är redan idag

överskriden med 40 tåg per dygn. Resenärer och godskunder kommer fram till 2030 att uppleva en bristande transportkvalitet på järnvägsnätet i Norrland, låg punktlighet och ökade transporttider och kostnader till följd av kapacitetsproblemen i järnvägssystemet. För att kompensera för bristerna i järnvägsnätet beräknas Gävle i framtiden behöva kunna hantera fyra gånger mer lastbilstrafik.

Andra intressanta aspekter som lyfts i Åtgärdsvalsstudie Transportnoden Gävle är planer på ett nytt logistikcentrum med tillhörande godsbangård i Tolvforsskogen. För att detta ska realiseras krävs att ett Västligt alternativ för dubbelspår Ostkustbanan, etappen Gävle-Kringlan väljs i framtiden. Rapporten framhäver också fördelarna med en ny regionalstågstation "Gävle västra", vars strategiska läge bedöms ge positiva effekter på regiontrafiken.

Centralorten Gävle – bebyggelse, näringsliv och bostadsutveckling

För att skapa tillväxt i regionen krävs att både nya och etablerade företag hittar rätt kompetens för att kunna utvecklas och växa. I takt med utvecklingen mot ett alltmer kunskapsintensivt arbetsliv ökar behovet av persontransporter. Kompetent arbetskraft är en viktig förutsättning för utvecklingen, såväl inom näringslivet som inom offentlig sektor.

Ca 70 000 invånare är bosatta i kommunens centralort Gävle. I staden finns ett brett handels- och serviceutbud, ett antal statliga verk, ett länsjukhus med mer. Gävle sjukhus primära upptagningsområden omfattar Gästrikland och delvis norra Uppland med totalt ca 170 000 invånare. På sjukhuset arbetar ca 2500 personer.

Gävle kommun har cirka 7000 anställda vilket gör kommunen till regionens största arbetsgivare. Andra stora arbetsgivare är bland annat Metria AB, samt Gävle Högskola.

Gävle är en stad med många parker, alléer, esplanader och vattendrag. Närheten till naturen ger möjlighet till ett mångsidigt friluftsliv. Staden har även ett stort kulturutbud.

Centrumbebyggelsen är relativt samlad och byggd som en tät kvartersstad med Stora torget i centrum. I övriga delar av staden återfinns allt från äldre stadsbebyggelse via gles kvartersstad till miljonprogramsområden. I den kommunala översiktsplanen pekas ett antal områden i kommunen ut som lämpliga för nybyggnad av bostads- och handelsytor.

Stationslokalisering

Figur 1 illustrerar de olika järnvägskorridorerna för nytt dubbelspår på Ostkustbanan, etappen Gävle- Kringlan. Oavsett om ett västligt eller östligt alternativ väljs kommer Gävle centralstation ligga kvar i befintligt läge. Stationen ligger cirka 500 meter från Stortorget intill Gavleån. I den kommunala översiktsplanen tydliggörs att det ska vara möjligt att utveckla platsen för ytterligare verksamheter kopplade till resor och trafikbyten.

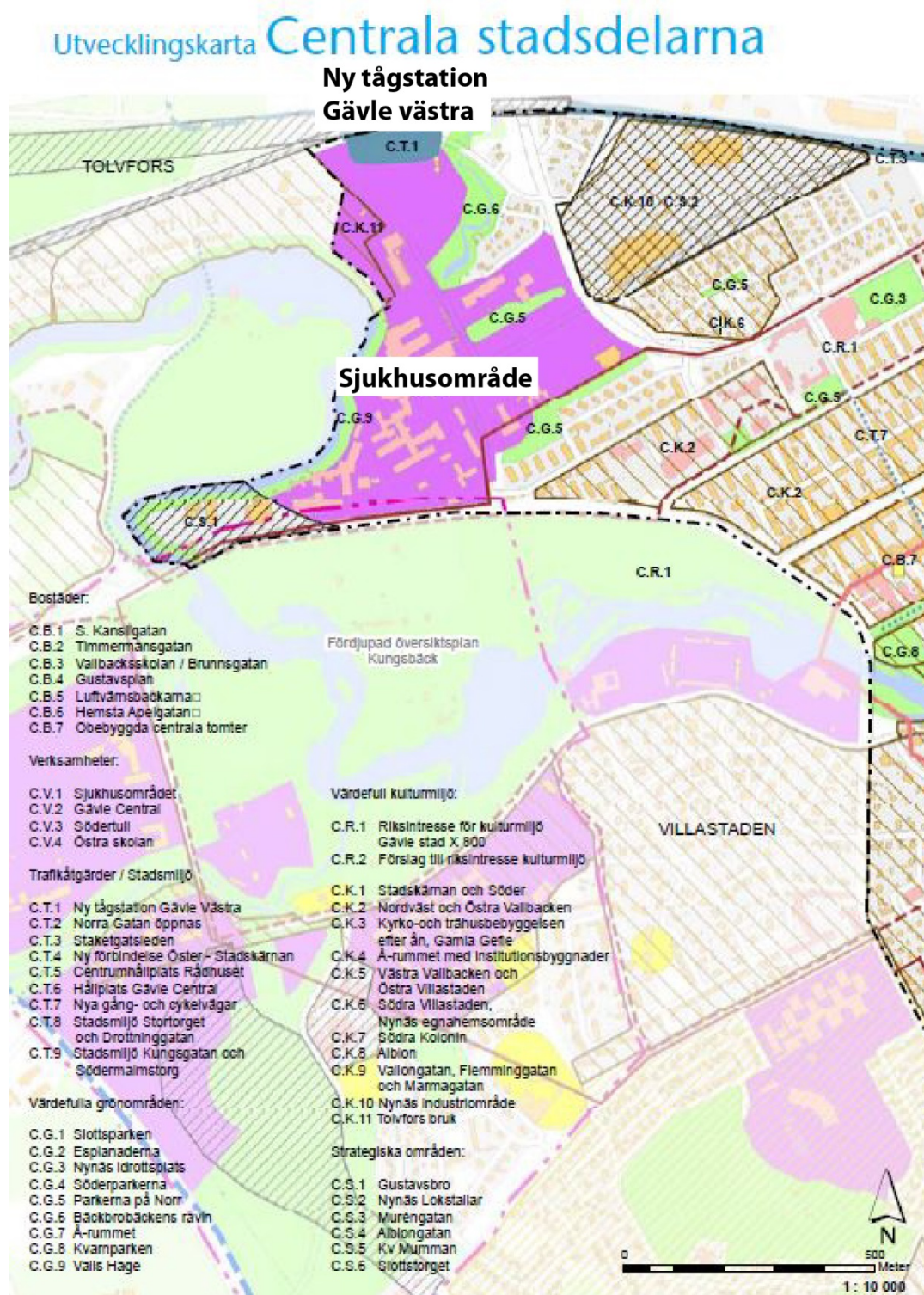
Västlig järnvägskorridor

Om en Västlig järnvägskorridor blir verklighet finns förslag om en ny regionalstågstation i området Tolvfors, strax norr om Gävle Länssjukhus (se figur 3). En regionalstågstation kommer att ta mer mark i anspråk och kräva pendlerparkeringar och busshållplatser. Planskilda korsningar för oskyddade trafikanter behöver också komma att utredas. I översiktsplanen lyfts framförallt fördelarna med den ökade tillgängligheten till länssjukhuset med en ny regionalstågstation. Samtidigt behövs prognoser över förändrade trafikmönster och trafikvolymmer på intilliggande väg- och gatunät i anslutning till ett nytt stationsområde.

Utöver Gävle västra finns ytterligare ett hållplatsläge för tågstopp planerat i Hagsta vid val av en västlig järnvägskorridor (se figur 1). Hållplatsläget kommer ligga en aning perifert utanför byarna Hagsta, Hamrångefjärden och Bergby men i nära anslutning till Europaväg 4 och uppfylla en god funktion som bytespunkt för pendling. Dessutom finns möjligheter för personer boende i Ockelbo med omnejd att ansluta till hållplatsläget i Hagsta via väg 303.

Östlig järnvägskorridor

Om en Östlig järnvägskorridor blir verklighet finns inga planer på ytterligare en station i Gävle utöver den befintliga centralstationen. Däremot planeras det för ett tågstopp i Bergby. Till skillnad från alternativet med en västlig järnvägskorridor och tågstopp i Hagsta, kommer hållplatsläget i ett östligt alternativ vara centralt lokaliserad i Bergby. Fortsatt kommer hållplatsens funktion vara likvärdig ett västligt alternativ och behålla kopplingen mot inlandet via väg 303 och Ockelbo med omnejd.



Översiktsplan Gävle stad 2025. Antagen av Kommunfullmäktige 27 april 2009

Figur 3. Kartan är hämtad från Gävle kommuns översiktsplan och visar bland annat sjukhusområdet och planerad ny järnvägsstation, Gävle Västra, om ett västligt utredningsalternativ väljs.

Sammanfattande diskussion

All den information som inhämtats i detta PM kring regional utveckling, dess teorier, metoder, utvecklingsprojektet DAR och nulägesbeskrivningen ska nu härledas till Trafikverkets projekt Samordnad Planering 2, ”val av lokalisering – Ostkustbanan”, etappen Gävle - Kringlan. Vilka slutsatser går att dra utifrån de olika järnvägskorridorerna, befintliga och planerade järnvägsstationer/resecentra och dess påverkan på regional utveckling (regionförstoring)?

Detta är en mycket svår fråga att besvara och som utvecklingsprojektet DAR uttryckte det finns det inte **En** given lösning eller angreppssätt till regional utveckling.

Regional utveckling inbegriper flera parametrar och bör beskrivas i sin helhet. Det är svårt att snäva in på detaljer kring de begrepp som bidrar till regional utveckling. Studier har visat att regionförstoring det vill säga uppkomsten av funktionella arbetsmarknadsregioner till stor del beror av platsens befolkningsdensitet, demografi, en diversifierad arbetsmarknad och framförallt individers möjligheter att pendla till följd ett bra infrastrukturnät. Det är också faktorer som gör en ort attraktiv.

Figur 1 visar att det finns två olika järnvägskorridorer för etappen Gävle – Kringlan, ett västligt och ett östligt alternativ. För båda sträckorna finns idag endast en station, Gävle centralstation som kommer att finnas kvar på samma plats oavsett vilket alternativ som väljs. Nedan förs en kortare diskussion kring de båda korridoralternativen samt vilka möjligheter, fördelar och nackdelar de för med sig.

Västlig järnvägskorridor

Det västliga alternativet skulle medföra att Gävle centralort fick två järnvägsstationer – den befintliga centralstationen samt en ny regionalstågstation i området Tolvfors i nära anslutning till Gävle Länssjukhus. I Tolvforsskogen finns möjlighet att skapa ett logistikcentrum med trafikkoppling mellan Gävle Hamn, E4:an, E16 och järnväg.

Som tidigare nämnts planeras också ett tågstopp i Hagsta i nära anslutning till samhällena Bergby och Hamrångefjärden. Stationen vid Hagsta får ett perifert läge. För att säkerställa goda möjligheter till pendling krävs en väl planerad logistik kring stationsläget och goda kopplingar in mot de omkringliggande samhällena. Väg 303 öppnar upp för ökad tillgänglighet mellan den nya stationen i Hagsta och centralorten Ockelbo med omnejd.

Vid val av ett Västligt alternativ har följande för- och nackdelar identifierats:

Fördelar

- + En ny regionalstågstation, Gävle Västra kommer ge flera positiva effekter för både person- och godstrafik. En ny station kommer medföra goda pendlingsmöjligheter, bättre tillgänglighet till den spårbundna trafiken och god koppling till en av de största arbetsgivarna i kommunen nämligen länssjukhuset. Även studenter vid Gävle Högskola kommer ha nytta av en ny regionalstågstation vid Gävle Västra.
- + Stadsdelen Sättra med omkring 10 000 invånare kommer starkt gynnas av en ny regionalstågstation vid Gävle Västra.

- + Frigörande av markområden där befintlig Ostkustbana är lokaliserad idag. Möjligheter att bygga nytt för boende och näringsliv.
- + Möjligheten att skapa ett logistikcentrum i Tolvforsskogen.
- + Bättre anpassning till Gävle Hamn. Genom att bygga det västliga alternativet finns möjligheter att samordna Ostkustbanan med Bergslagsbanan och ett eventuellt dubbelspår mellan Gävle – Storvik.
- + Mycket begränsad påverkan på bebyggelsen utanför Gävle.
- + Goda möjligheter att skapa en väl fungerande koppling till väg 303 mot Ockelbo i och med ny pendlarstation i Hagsta.

Nackdelar

- Ökad störning för boende längs befintlig Bergslagsbana/N Stambana till följd av ökad trafik – buller, transport av farligt gods osv.
- Behov av mark för ny station Gävle Västra, påverkan på befintlig byggnation och infrastruktur samt påverkan på tidigare ”orörd” mark
- Möjliga problem med ökade trafikflöden på vägar i anslutning till den nya hållplatsen i Gävle – behov av ombyggnationer/omdragningar.

Östlig järnvägskorridor

Väljs den östliga korridoren byggs dubbelspåret i stort sätt parallellt med det befintliga spåret, men anpassas till de nya kraven på funktion och standard. Det blir ingen ny stationshållplats i Gävle centralort, utan enda tillkommande stationshållplatsen planeras i Bergby.

Vid val av ett Östligt alternativ har följande för- och nackdelar identifierats:

Fördelar

- + Begränsat ianspråktagande av ny mark - färre markanspråk.
- + Goda möjligheter att underlätta för regional pendling med spårbunden trafik från den nya pendlarstationen i Bergby till omkringliggande centralorter.

Nackdelar

- Fler bostäder kommer att påverkas av störningar i form av buller och vibrationer vilket kan komma att hämma bostadsutvecklingen i anslutning till spåret.
- Ingen ny järnvägsstation planeras i centralorten Gävle vid val av ett Östligt alternativ. Nyttoeffekterna av en ny station uteblir.
- I den utredning som gjordes kring Gävle Hamn anses ett Östligt alternativ inte kunna ge samma nyttoeffekter som vid val av det Västliga alternativet.

Slutsats: Utifrån det resonemang som beskrivits i detta PM och de olika utredningsalternativens för- och nackdelar är ett Västligt alternativ att föredra för att kunna generera störst positiv effekt på regional utveckling. Främsta orsaken är att Gävle centralort kommer få tillgång till ytterligare en regionalstågstation, Gävle Västra om det Västliga alternativet väljs. Redan idag finns en hög arbets- och studiependling till och från Gävle. Gävle Västras placering i nära anslutning till länssjukhuset, Teknikpark, stadsdelen Sättra och Gävle Högskola kommer underlätta och öka individernas pendlingsbenägenhet och eventuellt avlasta övrig fordonstrafik. I och med att det befintliga spåret rivs vid val av en Västlig korridor, kan dessa ytor göras attraktiva för ny bostads- och näringslivsutveckling.

Källor

Elektroniska källor:

<http://www.urbanutveckling.se/>

<https://arbetsmarknadsregionen.wordpress.com/om-funktionella-arbetsmarknadsregioner/>

<https://www.tillvaxtanalys.se/om-tillvaxtanalys/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/funktionella-analysregioner.html>

http://www.trum.umu.se/digitalAssets/40/40767_langre.pdf

http://www.stat.fi/meta/kas/pendelointi_sv.html

<https://www.h5.scb.se/kommunfakta/pyramider>

<http://www.gd.se/gastrikland/gavle/pendlingen-hojer-kompetensen>

<http://www.arbetarbladet.se/allmant/gastrikland/pa-e16-mots-over-5-000-pendlare-varje-dag>

<http://www.ockelbo.se/Documents/Ockelbo%20FAKTA2016.pdf>

Skriftliga källor och publikationer:

DAR 2016: *Från spårkorridor till ortsnätverk – en planeringsprocess för samrådshandling för regional utveckling*. Rapport 2016:070.

DAR 2013: *Den attraktiva regionen – En antologi om tillgänglighet och regional utveckling*. Trafikverkets Publikationsnummer 2014:037.

Barret R. Hazel 1997: *Population Geography*. Oliver & Boyd.

Mårtensson S. Wennberg G: 1996: *Geografik Världens Ämne*. Sveriges Utbildningsradio.

Fyte R. Nicholas, Kenny T. Judith. 2005: *The Urban Geography Reader*. Routledge.

Sandow, E. & Westin, K. 2006: *Vill människor pendla längre?* TRUM Rapport 2006:1, Transportforskningsenheten, Umeå universitet.

SWECO AB 2016: *Nyttoanalys av projektet nya ostkustbanan*. Underlag till Sverigeförhandlingen.

Taylor N. 2006: *Urban Planning Theory since 1945*. SAGE Publications.

Trivector Traffic AB 2014: *Stationsutveckling och stationslokalisering*. Påverkan på resande och stadsutveckling. Rapport 2014:101.



Trafikverket, Box 417, 801 05 Gävle. Besöksadress: Kyrkogatan 4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se