



Väsby

Där färgstarka människor möts



Väsby Entré/Stationsområdet

NYTTOANALYS



Upplands Väsby
kommun

Förord

Väsby Entré är ett projekt i tiden och för framtiden med en målmedveten och kraftfull satsning på förbättrade kollektivtrafikförbindelser. Det innehåller också ett stort antal nya bostäder, arbetsplatser, skolor, service, naturupplevelser och kultur i nära anslutning till järnväg och buss.

Väsby Entré är på detta sätt självklart nyttigt för väsbyborna, kommunen och regionen. Men hur nyttigt? Vi har uppdragit åt följande kunniga personer att ge svar på denna fråga.

Forskare och utredare:

Professor Janne Sandahl, konsult vid Janne Sandahl Consulting och forskningsledare vid KTH;

Associate dean ekonomie dr Lars Pettersson från IHH (Internationella Handelshögskolan);

Civilingenjör Lisa Lagerén seniorkonsult vid RSD.

Alla med bred och djup erfarenhet från forskning, planering, utredning och effekt-/nyttoanalys.

Sådana ”som varit med förr”:

Bertil Gustafsson, tidigare som stadsbyggnadsdirektör huvudansvarig för förnyelsen av Jönköpings centrum med bland annat nytt resecentrum och

Jönköpings kommuns representant vid planeringen av Götalandsbanan.

Kjell-Åke Holmgren från Vellinge, tidigare kommunens projektledare för utbyggnaden av Lomma hamn. Han arbetar för närvarande som seniorkonsult med planering och utvärdering av ett stort antal stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt i Skåne, till exempel omdaning av Trelleborgs hamn.

Lars-Herman Larsson från Katrineholm, var Sundbybergs stads näringslivs- och exploateringsdirektör med ansvar för stadens samtliga stadsutvecklings-, infrastruktur- och etableringsprojekt 2003–2012. Bland annat den nya stadsdelen Ursvik och infrastrukturprojekt som Tvärbana Norr, nya E18 och Mälarbanans utbyggnad inklusive överdäckning med stora inslag av regionala och lokala förhandlingar.

För närvarande seniorkonsult i flera stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt i regionen.

Från Upplands Väsby kommun:

Projektledare **Maria Enarsson** och kommunikatörerna **Sara Silander** och **Jessika Krekula** och bakom dessa kommunala tjänstemän med olika kompetenser.

Upplands Väsby kommun i april 2016

Gösta Norén
Tillväxt- och utvecklingschef

Anne-Sophie Arbegard
Projektchef Väsby Entré

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Denna studies syfte och disposition	5
3	Vision och mål	6
3.1	Väsby	6
3.2	Väsby Entré	7
4	Om tillgänglighet för attraktivitet och livskvalitet	11
4.1	Tillgänglighet	11
4.2	Attraktivitet och livskvalitet	11
4.3	Stationsnära planering	12
5	Ansaret för samhällsutvecklingen ligger på flera parter	13
5.1	Statens ansvar för infrastruktur	13
5.2	Landstingets ansvar för kollektivtrafiken	13
5.3	Landstingets ansvar för regionala utvecklingsfrågor	14
5.4	Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen	14
5.5	Bred politisk förankring i en tydlig och transparent process	15
6	Nytta för tillväxt	16
6.1	Samhällsplaneringens mål	16
6.2	Sverige behöver fler bostäder i kollektivtrafknära lägen – i Stockholmsregionen	16
6.3	Väsby – tillväxt i regionen	17
7	Nytta för ekonomi och kommunal dynamik	18
7.1	Väsby Entrés omfattning, bostäder	18
7.2	Kvalitéer och gestaltning, bostäder	18
7.3	Stadsutveckling och arbetsmarknad	18
7.4	Inflyttning och skattekraft från nya boende	19
7.5	Nya arbetsplatser	20
8	Restidsvinstnytta	22
9	Arbetsmarknadsnytta	23
10	Näringslivsnytta	24
11	Miljönytta	25
12	Social nytta	26
13	Nytta för grannkommunerna genom förbättrade resefunktioner	27
14	Erfarenheter av sex förnyade svenska järnvägsstationer	28
15	Generella slutsatser	31
16	Bilagor	32

I Sammanfattning

Väsby Entré blir en komplett stadsdel till stöd för regionen

Väsby Entré är en kraftfull satsning på en utveckling av stationsområdet. Resefunktionerna, det vill säga, en utvecklad tågstation och ny bussterminal förbättras kraftigt. Det byggs cirka 2 000 nya bostäder, varav 1 000 inom stationsområdet och ytterligare 1 000 i anslutande områden. Och 30 000 kvadratmeter för arbetsplatser och servicefunktioner till cirka 2 000 arbetande i eller i direkt anslutning till stationsområdet.¹ Detta ligger i linje med de regionala visionerna om satsning på kollektivt resande. Väsby Entré blir en komplett funktionsblandad stadsdel med allt från kulturhus och gymnasium till förbättrad resefunktion och attraktiva promenad- och cykelstråk. En mötesplats.

I Väsby Entré får stationsbegreppet en renässans. Stationen utvecklas till en kapacitetsstark och komplett knutpunkt för spårbunden trafik och bussar. Den erbjuder resenären en skyddad inomhusmiljö vid ogint väder och nära kontakt utomhus med en ny trafikskyddad torg- och gatumiljö, där vi är särskilt stolta över den frilagda Väsbyån. Arkitektur och miljö får hög kvalitet och unikt med hållbarhet i högsätet.

Kommunen satsar i storleksordningen 850 miljoner kronor och projektet i sin helhet uppskattas få en investeringsvolym på cirka 10 miljarder kronor.

Väsby Entré är ett visionsstyrt stadsutvecklingsprojekt utvecklat i fortlöpande dialog med väsbyborna.

Väsby utvecklas alltmer mot stad

Väsby Entré bidrar till att utveckla Väsby från en förortskommun till en viktig stad i norra Storstockholm. En stad som är attraktiv och skapar tillväxt. Väsby Entré bidrar till reducerad eller tillbakahållen regional biltrafik genom ökad tågstandard, funktionell busstrafik och infartsparkering.

Väsby Entré medverkar i och stöttar regionens framtidsplanering genom förbättrade och utvecklade resefunktioner och kollektivtrafiknära bebyggelse. Väsby Entrés framtida roll och värde behöver dock tydliggöras i den nya, Regionala Utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2050). En viktig del av Arlandaregionens vision om regional tillväxt kommer att återfinnas i Väsby, till stor del tack vare Väsby Entré.

Väsby tar ansvar för hållbar tillväxt och starkare sammanhållen region – Väsby Entré bidrar

Väsby Entré bidrar till tillväxt och en framtidsytande stadsutveckling såväl lokalt som regionalt. Väsby Entré bidrar till

en stärkt och breddad arbetsmarknad genom att erbjuda plats för etableringar med bästa tillgänglighet och bästa stadsmiljö med mjuka värden, såsom dagens etablerande företag önskar. Väsby Entré skapar direkt och indirekt stora ekonomiska värden och starkt ökad skattekraft till förmån för investeringar i kommunens kärnverksamhet.

Skattekraften enbart i Upplands Väsby kommun kommer tack vare Väsby Entré att öka med i storleksordningen mellan 60 och 110 miljoner kr per år från och med år 2026 eller inklusive direkt anslutande projekt med annan byggherre med i storleksordningen 100–190 miljoner kronor per år.

Väsby Entré bidrar till betydelsefulla restidvinster, speciellt för kollektivtrafikburen pendling till Stockholm och Uppsala. Detta ger ökad regional tillgänglighet och hållbarare resor. Väsby Entrés förbättrade infartsparkering och resefunktioner är på detta sätt viktiga för väsbyborna, men även för grannkommunerna, som nyttjar Väsby station för pendleresor. Väsby Entré har en påtaglig miljönytta såväl lokalt som regionalt genom att bilresandet kan reduceras.

Väsby tar sitt ansvar i regionen, vilket manifesteras av satsningen på Väsby Entré. Alla parter tjänar på samverkan och ömsesidigt förtroende för projektet Väsby Entré.

Väsby Entré bidrar till ökad hållbarhet

Stockholmsregionen har uttalade mål om framsynt tillväxt, hållbar i alla avseenden: socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Väsby ligger centralt i den norra regiondelen och har därmed en nyckelroll. Väsby medverkar till att de regionala målen infrias genom sina pågående utvecklingsprojekt inom bostadsbyggande, arkitektur, infrastruktur, näringsliv och utbildning. Ett av projekten är Väsby Entré, porten och nyckeln till framtidens stad i norra Storstockholm. Väsby tar sitt ansvar i regionen.

Ur Planprogrammet för Väsby Entré:

Väsby ska fortsätta utvecklas som en plats med hjärta. En trygg, vänlig och öppen plats att bo, leva och verka i med en mångfald av folkliv, företag, välfärds- och kommersiell service samt verksamheter inom kunskap, kultur och fritid.

I Väsby Entré kommer det att finnas värdefulla gröna och blå kvaliteter med fornlämningar, Väsbyån, järnvägsparken och härlig natur. Arbetet med att förnya stationsområdet påbörjades i denna omgång på 1990-talet. Det senaste tillskottet, Messinghuset, ger platsen en ny upplevelse. Framtidens Väsby Entré skapar nya och förstärker befintliga värden.

2 Denna studies syfte och disposition

Studiens **utgångspunkt** är att Väsby Entré ska erbjuda en modern knutpunkt för den lokala och regionala trafiken och bli en ny stadsdel för bostäder, arbetsplatser, kultur och servicefunktioner av högsta kvalitet.

Studiens **syfte** är att med denna utgångspunkt belysa Väsby Entrés nytta för väsbyborna, Upplands Väsby kommun och regionen.

Väsby Entrés nytta beskrivs från olika utgångspunkter:

- Tillväxt (avsnitt 6)
- Ekonomi och kommunal dynamik (avsnitt 7)
- Stadsutveckling (avsnitt 7)

- Restidsvinster (avsnitt 8)
- Arbetsmarknad (avsnitt 9)
- Näringsliv (avsnitt 10)
- Miljö (avsnitt 11)
- Social nytta (avsnitt 12)
- Nytt för grannkommunerna (avsnitt 13)
- Impulser från andra kommuner (avsnitt 14)

Studien inleds med en beskrivning av projektet Väsby Entré (avsnitt 3). Därefter diskuteras de olika nyttoaspekterna (avsnitt 4) och vilka nyttor som kan vara särskilt intressanta (avsnitt 6–14).

Avslutningsvis dras slutsatser (avsnitt 15).

3 Vision och mål

3.1 Väsby

Ur Planprogrammet för Väsby Entré ²:

Upplands Väsby – eller kort och gott Väsby – ligger strategiskt i den norra Stockholmsregionen. De stora trafikflödena E4 och järnvägen, Ostkustbanan, går genom kommunen. Från dagens Väsby Entré tar det med pendeltåg 29 minuter till Stockholm, 26 minuter till Uppsala och 8 minuter till Arlanda och resten av världen.

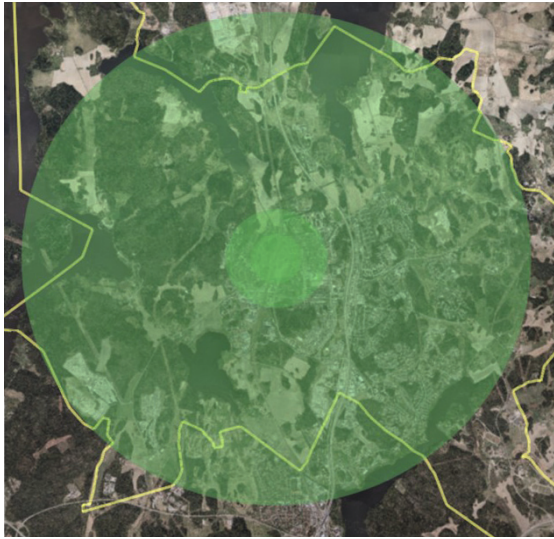
Upplands Väsby kommun är en av Stockholmsregionens starkast växande kommuner. Under 2015 passerade invånarantalet 42 000 och år 2040 är ambitionen att vi ska vara 63 000 invånare.

Väsby är en av Sveriges mest attraktiva etableringsorter för såväl svenska som internationella företag. Väsby ligger rätt.



Väsby tätort. Bildkälla: Upplands Väsby kommun

Väsby har en viktig roll i regionen. Genom satsningen på Väsby Entré förstärks detta samtidigt som Väsby utvecklingspotential tillvaratas.



Boende idag på olika avstånd från Väsby Entré.

Bildkälla: Upplands Väsby kommun

3.2 Väsby entré

3.2.1 Övergripande

Ur Planprogrammet för Väsby Entré ³:

Väsby Entré är och ska även i framtiden vara navet i Upplands Väsby kommun. Väsby Entré blir en ny stadsdel i Väsby och blir ännu mer än idag ett centrum för resande, kunskap, kultur och näringsliv i den moderna småstaden. Den självklara mötesplatsen för väsbyborna, regionala besökare och internationella gäster. Väsby Entré är en språngbräda till lokala, regionala och internationella in- och utblickar. Väsby station nyttjas redan idag av 24 000 tåg- och bussresenärer dagligen. Antalet resenärer kommer att öka kraftigt med ökat antal boende och arbetande i kommunen och med en successiv övergång från bil till kollektiva färdmedel.

Väsby ska fortsätta utvecklas som en plats med hjärta. En trygg, vänlig och öppen plats att bo, leva och verka i med en mångfald av folkliv, företag, välfärds- och kommersiell service samt verksamheter inom kunskap, kultur och fritid. I Väsby Entré kommer det att finnas värdefulla gröna och blå kvaliteter med fornlämningar, Väsbyån, järnvägsparken och härlig natur. Arbetet med att förnya stationsområdet påbörjades i denna omgång på 1990-talet. Det senaste tillskottet, Messingenhuset (och nu även Kulturhuset), ger platsen en ny upplevelse. Framtidens Väsby Entré

skapar nya och förstärker befintliga värden.

Vår vision är att Väsby Entré ska utvecklas som en plats där färgstarka människor möts och som gör avtryck på den som passerar, besöker, arbetar eller bor i Väsby. Väsby vågar och gör.

Stockholms län är en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa⁴ – länet växer med närmare 40 000 personer per år⁵. Befolkningsökningen stärker Stockholmsregionens roll som Sveriges tillväxtmotor, men innebär samtidigt en stor utmaning.

När investeringar i bostäder och infrastruktur inte håller jämna steg med utvecklingen höjs trösklarna till bostadsmarknaden och den ekonomiska tillväxten bromsas. Länsstyrelsen, landstinget och länets kommuner behöver göra en gemensam kraftsamling utan tidigare motstycke för att lösa upp trafikknutarna och leva upp till sitt ansvar för bostadsförsörjningen.

I Upplands Väsby kommun tar vi vår del av ansvaret för den alltmer allvarliga bostadsbristen och transportproblematiken genom en av våra största satsningar någonsin. Fram till år 2026 kommer vi att leda och förverkliga ett projekt på omkring 10 miljarder kronor genom att förnya vårt stationsområde i ett projekt som vi kallar för Väsby Entré. Här kommer vi tillsammans med olika intressenter att bygga cirka 2 000 bostäder i olika typer av flerfamiljshus, 30 000 kvadratmeter yta för butiker och kontor för cirka 2 000 nya arbetsplatser⁶ samt en ny station för framtidens bussar, pendeltåg och regionaltåg. Därtill planeras och byggs ytterligare några tusen bostäder runt om i kommunen.

Stockholms stad är länets naturliga centrum – där finns många jobb, och en stor del av arbetspendlingen sker naturligt till centrala Stockholm. Men lösningarna på den rådande bostadsbristen och det som många kallar trafikinfarkten ligger framförallt i länets övriga kommuner. Här finns de största möjligheterna att lindra växtvärken genom bostadsbyggnad i bra lägen. De allra klokaste investeringarna handlar om bra bostäder i direkt anslutning till effektiv kollektivtrafik. Detta är attraktiva lägen som inte kräver att de boende har tillgång till bil för att ta sig till jobbet.

Väsby station är en av länets viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik, med 15 000 av- och påstigande tågpassagerare samt 9 000 busspassagerare per dag. År 2040, när kommunens invånar-

antal beräknas ha ökat från dagens 42 000 till över 60 000 invånare och kollektivtrafikstandarden förbättrats genom Väsby Entré, räknar vi med betydligt fler resenärer. Väsby Entré kommer att förbättra och ytterligare förstärka detta viktiga nav för länets kollektivtrafik.

Den nya stadsdelen ska överbrygga den barriär som järnvägen utgör, och därigenom knyta ihop de västra och östra delarna av centrala Väsby.

Väsby Entré är en kraftfull satsning på bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafikhöjningen i linje med de regionala visionerna.

En hållbar samhällsutveckling måste vara förankrad hos invånarna och ta fasta på deras behov, önskemål och idéer. Väsby Entré har planerats i dialog med väsbyborna, som specifikt har efterfrågat förbättrade resefunktioner, en överbryggnings av spåren samt en

stadsmässig bebyggelse med en blandning av bostäder, affärer och verksamheter. Allt i en ekologiskt och estetiskt fullvärdig miljö med stor naturhänsyn, till exempel återexponerade naturliga vattenytor genom en frilagd Väsbyå.

Väsby Entré är utvecklat i fortlöpanne dialog med väsbyborna. Väsby Entré tar tillvara och utvecklar värdefulla centrala naturkvaliteter.

En annan önskan som framkom från väsbyborna under medborgardialogerna var en spännande och minnesvärd arkitektur i stationsområdet. Därför har vi tagit hjälp av världsarkitekten Zaha Hadid, som har gjort en konstnärlig bearbetning, vilket gett en spektakulär vision för hur Väsby Entré kan bli det landmärke som många väsbybor efterfrågar. Väsby Entré innebär på detta sätt en tydlig ambitionshöjning när det gäller estetisk utformning av pendeltågstationer.



Zaha Hadids visionära bild av bussterminalen med ovanliggande kontor. Bildkälla: Zaha Hadid Architects

Väsby Entré satsar på unikt världsledande arkitektoniska kvaliteter.

3.2.2 En kapacitetsstark och komplett kommunikationsnod med egen identitet

Väsby station ska stärkas som regional och lokal bytespunkt. Stationen kommer att utformas för en framtida utökad kollektivtrafik med nya tåg och bussförbindelser med möjlighet för såväl pendeltåg som regionaltåg att angöra Väsby. Stationen kommer att bli en säker, trygg och effektiv bytespunkt, som är attraktiv för resenären, en station med mervärde. Väsby Entré kommer att bli en av kommunens portar och tydligt visa Väsbyns identitet och kvalitet.

3.2.3 En tät och funktionsblandad stadsdel med utvecklade stråk

Väsby Entré ska utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel med god arkitektur, som binder samman Runby väster om järnvägen med centrala Väsby öster om järnvägen. Området ska innehålla en stor andel bostäder samt lokaler för kontor, handel och andra verksamheter. Väsby Entré ska vara en stark mötesplats för såväl väsbybor som besökare. Väsby Entré ska präglas av god stadsmiljö som bygger på idén att stadslivet sker i det offentliga rummet – gator, torg, och parker – med medvetet utformade och kontinuerligt sammanhängande utblickar och stråk. Kommersiella lokaler tillsammans med resefunktioner, kultur, skola, bostäder med mera ska bidra till att göra stadsmiljön levande, intressant och rik på upplevelser.

Väsby Entré ska vara tillgänglig med goda förbindelser för gående, cykel, kollektivtrafik och bil. Tydliga och gena gång- och cykelstråk till och från stationen samt över järnvägen ska knyta ihop den västra sidan med den östra. Passagerarna över järnvägen ska göras attraktiva och reducera järnvägens barriäreffekt. Upplevelsestråken som löper på båda sidor om järnvägen ska integreras i den nya stadsstrukturen.



Varierad bebyggelse. Bildkälla: Utopia/ByggVesta

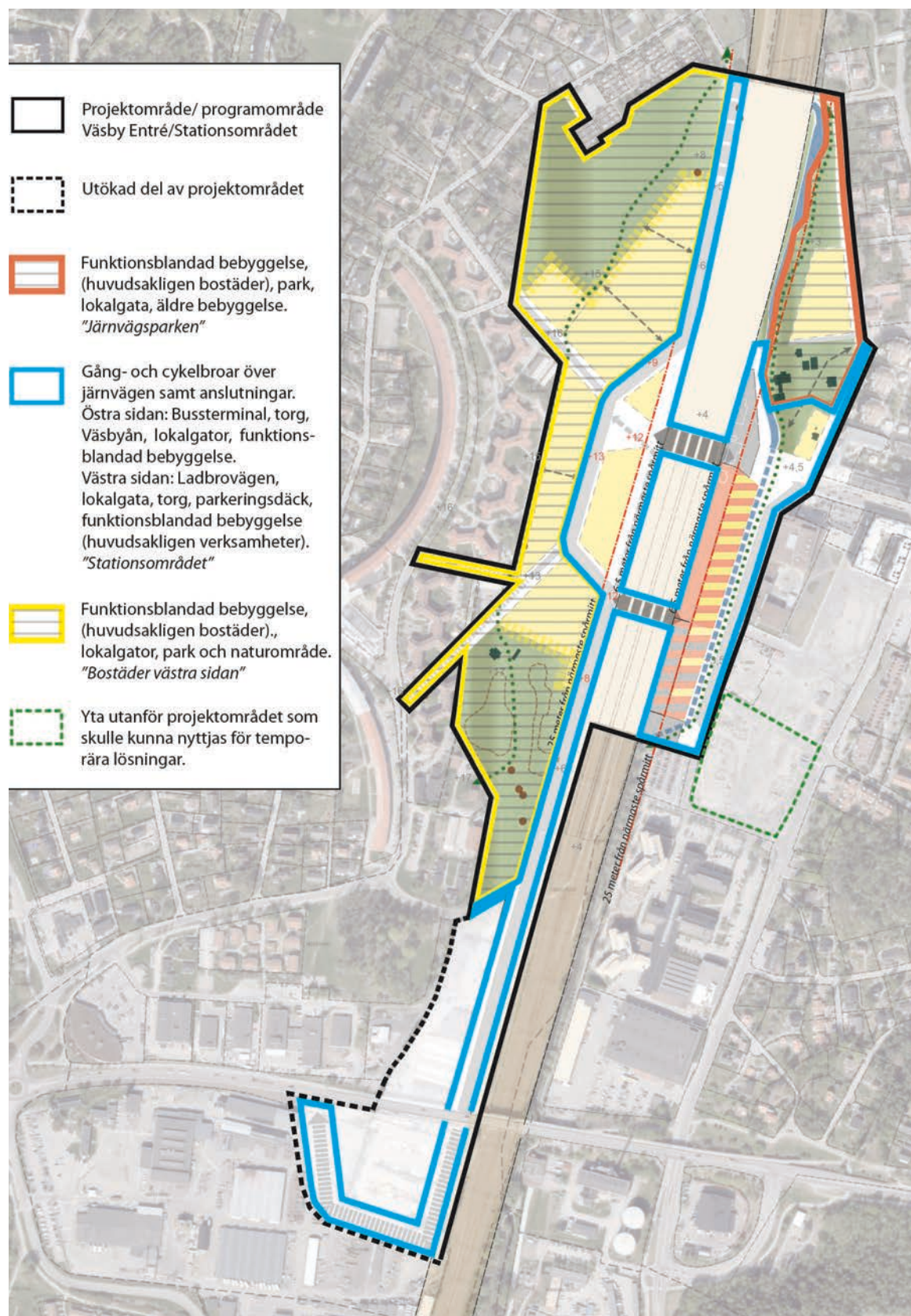
Väsby Entré blir en komplett funktionsblandad stadsdel med allt från kulturhus och gymnasium till kraftigt förbättrade resefunktioner och utvecklade promenad- och cykelstråk. En mötesplats.

3.2.4 En stadsdel som bidrar till hållbar utveckling

Väsby Entré kommer att bidra till en hållbar regional och lokal utveckling: socialt, ekologiskt, fysiskt och ekonomiskt. Utifrån de förutsättningar som platsen medför, till exempel den livgivande men också störande Ostkustbanan, skapas en bra stads- och boendemiljö.

Väsby Entré kommer att ge förutsättningar för flexibla stads- och bebyggelsestrukturer som tål att förändras och utvecklas på längre sikt. Väsby Entré har en hög ambition vad gäller hållbar stadsutveckling, bland annat genom att formas som en väderanpassad stadsdel där grön- och blåstruktur tas tillvara och utvecklas och där en miljövänlig byggnadsstandard förordas. Väsby Entré ska vara ekonomiskt realistiskt för såväl offentliga som privata intressen.

Väsby Entré kommer att bli ett starkt bidrag till ett hållbart Väsby.



Planprogrammets markanvändningskarta. Bildkälla: Upplands Väsby kommun

4 Om tillgänglighet för attraktivitet och livskvalitet

Målsättningen med projektet Väsby Entré är att bidra till att utveckla Väsby från en förortskommun till en viktig stad i norra Storstockholm. En stad som är attraktiv och skapar tillväxt.

I detta perspektiv är projektet Väsby Entré av central och avgörande betydelse. Projektet skapar, dels genom en ny station och ett nytt resecentrum, förutsättningar för bättre pendlingsmöjligheter till och från Väsby. Projektet möjliggör också genom ny stationsnära bebyggelse och en utvecklad stadskärna, både fysiskt och innehållsmässigt, en utveckling mot en tätare och mer attraktiv stad.

Nyckelord för att åstadkomma detta är **Tillgänglighet** och **Attraktivitet/livskvalitet**.

4.1 Tillgänglighet

Genom projektet Väsby Entré skapas förutsättningar för ökad tillgänglighet till Väsby men också från Väsby till olika arbetsmarknader och andra målområden. För att detta skall bli verklighet måste planeringen koordineras på lokal och regional nivå.

För att utvecklingen av en kommun och en region ska kunna dra fördel av bättre villkor för resandet krävs att arbetsplatser, bostadsområden och handelsområden kopplas samman genom transportinfrastrukturen. Järnvägar kräver i större utsträckning än bilar och bussar ett långsiktigt förhållningssätt till planeringsfrågor. Genom en medveten planering kan viktiga marknadsvillkor av avgörande betydelse för lönsamheten i olika verksamheter etableras. Detta gäller tågtrafik och övrig kollektivtrafik och det gäller också marknader för handel och service med mera.

I Väsby är det av avgörande betydelse hur planeringen av resor till och från stationsområdet genomförs, då nya boenden, arbetsplatser, service, handel etc. i stor uträkning är kopplat till tillgänglighet, tillväxt och planering.

Resandeströmmarna över Väsby station bedöms att öka kraftigt, ett rimligt antagande kan vara från dagens cirka 25 000 till 40 000 blir 50 000 runt år 2040/2050.

Projektet Väsby Entré är av central betydelse för

kommunens framtida utveckling. Det är då viktigt för kommunen att:

1. arbeta i det regionala perspektivet med reseutbudet till och från Väsby. Detta måste bevakas av kommunen i de regionala organen.
2. genomföra i det kommunala perspektivet ett projekt vi kan kalla "Stationsnära Planering".

Detta är också kommunens plan. På detta sätt kan Väsby Entré bli en sprängbräda för kommunens förnyelsearbete.

4.2 Attraktivitet och livskvalitet

Staden i sin helhet, stadsmiljön och livet i staden framstår alltmer som viktiga faktorer för livskvalitet, utveckling och tillväxt. Detta kan observeras såväl nationellt som internationellt och såväl i praktik som i forskning. Det gäller inte minst stadskärnan som stadens centrala mötesplats, som i Väsby fall också inkluderar den centrala kollektivtrafikknutpunkten. Detta kräver att man inser stadscentrums betydelse för livskvalitet, utveckling och tillväxt. En livskraftig stadskärna kan bara åstadkommas genom närvaro av människor under så stor del av dygnet, veckan och året som möjligt. Genom projektet Väsby Entré med nya bostäder, en modern station och resecentrum,



Gymnasiet i Messingen till höger och i fonden det nya scenrummet i Messingen. Bildkälla: TEA

kulturhus, kommunhus, gymnasium, konferensanläggning, arbetsplatser, handel och service med mera finns en bra grund för att fortsätta denna utveckling. Till gagn för de som bor och verkar i Väsby kommun, men också regionalt genom att regionen blir starkare och mer komplett.

Erfarenhet och forskning pekar på att attraktiva stadskärnor har stor betydelse för stadens och regionens utveckling och tillväxt.

Väsby Entré medverkar till att bygga stad. Attraktiva centra har stor betydelse för stadens och regionens utveckling och tillväxt.

4.3 Stationsnära planering

Det gäller att dra full nytta av den potential som skapas genom projektet Väsby Entré med ny modern station och resecentrum och utmärkta förbindelser med övriga Stockholmsregionen samt projektets innehåll med ett stort antal stationsnära bostäder,

arbetsplatser, ny park, konferensanläggning, nytt kommunhus, gymnasieskola, kulturhus med mera. Den planerade högklassiga arkitekturen med god design, uthållig miljö och pregnant stadsmiljö bidrar starkt.

Satsningen på stationsnära bebyggelse och ökad infartsparkering kommer att bidra till reducerad eller tillbakahållen biltrafik och därigenom bättre trafikmiljö framför allt på de regionala lederna mot Stockholm. Avgörande är att kommunens planering tar utgångspunkt i dessa möjligheter för att ta tillvara potentialen i sin helhet, vilket också sker.

Då kan Väsby utvecklas till staden i norra Storstockholm. Till gagn för de som bor och verkar i Upplands Väsby, men också för de närmast liggande grannkommunerna genom att regiondelen stärks.

Väsby Entré skapar potential för en nytänkt stationsnära planering. Väsby Entré bidrar till reducerad eller tillbakahållen regional biltrafik.

5 Ansvaret för samhällsutvecklingen ligger på flera parter

Alla parter tjänar på samverkan och ömsesidigt förtroende för projekt som Väsby Entré.

5.1 Statens ansvar för infrastruktur

Trafikverket och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och transportinfrastruktur. De nuvarande planerna omfattar perioden 2014–2025.

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur sker genom *Nationell plan för transportinfrastruktur*⁷ samt *Länsplan för regional transportinfrastruktur*⁸. Länsplanen, som fastställs av länsstyrelsen, omfattar förutom investeringar i statens infrastruktur även statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget) för regional vägburen och spårbunden kollektivtrafik.

Länsplanen i Stockholms län upprättas av Länsstyrelsen i Stockholm. Underlag har lämnats från Trafikverket region Stockholm, Landstinget, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har skett med Trafikverket och Landstinget samt kommunerna via Kommunförbundet Stockholms län. Noterbart är att utveckling av infrastruktur i Väsby inte ingår i statens nuvarande långsiktiga planering.

Nästa omgång av de långsiktiga planerna för statliga insatser i infrastrukturen kommer att omfatta 2018–2029. Länsstyrelsen har påbörjat arbetet med den nya länsplanen.

5.2 Landstingets ansvar för kollektivtrafiken

Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län. Landstinget är därmed ansvarigt för den kollektivtrafik som bedrivs i länet, oavsett trafikslag.

I Landstingets regionala trafikförsörjningsprogram⁹ fastställs målen, visionerna, inriktningen och omfattning av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet beslutas av landstingsfullmäktige.

Trafiknämnden ansvarar för planering och genomförande av kollektivtrafiken, och trafikförvaltningen ansvarar för underlag till och genomförande av de politiska besluten.

Nu gällande trafikförsörjningsprogram innehåller tre övergripande mål som sträcker sig fram till 2030:

- Attraktiva, och trygga, resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

En utveckling med ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet är således prioriterat i kollektivtrafikens vision och mål. En ökad regional tillgänglighet är målet och attraktiva, trygga och effektiva resor är medlen.

Gällande trafikförsörjningsprogram ska revideras och detta arbete pågår.

Väsby Entré medverkar i och stöttar kraftfullt landstingets framtidsplanering genom förbättrade och utvecklade resefunktioner och kollektivtrafiknära bebyggelse.

5.3 Landstingets ansvar för regionala utvecklingsfrågor

Tillväxt- och regionplanenämnden har det politiska ansvaret för regionplaneringen och de regionala utvecklingsfrågorna inom landstinget. Nämndens utförarorganisation är tillväxt- och regionplaneförvaltningen, som bland annat ansvarar för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF¹⁰. Nu aktuell utvecklingsplan är RUF 2010. Förberedelserna pågår för en ny plan, RUF 2050. Den nya utvecklingsplanen avses att utgå ifrån den nuvarande men antar ett mer långsiktigt perspektiv på frågor som bostadsförsörjning, infrastruktur och klimatförändringar.

RUF 2010 bygger på visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion. En region där många vill bo, leva och verka. Planen lyfter fram de mål som gör regionen attraktiv. Regionen ska vara öppen, tillgänglig och tillväxtskapande med god livsmiljö och resurseffektiv. Vägarna fram till visionen anges av tydliga strategier som sammanfattningsvis innebär att utvecklingen av utbildning, bostäder och transporter måste hålla jämna steg med befolkningsökning i regionen.

Väsby och Väsby Entrés roll och möjlighet att bidra till länets utveckling behöver tydliggöras i nya RUF 2050.

Både Länsstyrelsens och Landstingets planerings- och beslutsprocesser bygger till stor del på bred samverkan med trafikverket och med länets kommuner, andra myndigheter, intresseorganisationer och institutioner. Samråd och beredningar sker på såväl politisk som förvaltnings nivå. Innehållet i de frågor och projekt som kommunen driver i denna samverkan har av naturliga skäl större möjligheter att vinna gehör om de kan omfattas av flera kommuner och/eller andra intressenter. Därför är det lämpligt att bygga adekvata allianser med närliggande kommuner där sådana är möjliga.

Exempel på ett sådant framgångsrikt samarbete ges i rapporten Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen 2015-12-29 (se nedan). Samtidigt måste de regionala aktörerna och beslutsfattarna uppvaktas kontinuerligt och sakligt.

5.4 Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen¹¹

Väsby Entré fångar upp den kraftigt ökade kollektivtrafiken i ett modernt funktionellt resecentrum som förutom förbättrade resefunktioner innehåller en kraftfull utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, skolor och kultur. Väsby Entré stöttar Arlandaregionens vision om bättre kollektivtrafik och kollektivtrafknära bostäder och verksamheter.

En stor del av Arlandaregionens vision om kraftig regional tillväxt – från 132 000 invånare till 175 000 invånare – kommer att finnas i Väsby, och till stor del tack vare Väsby Entré.

Väsby Entré kommer att kunna fånga pendlare från såväl den egna kommunen som från stora delar av Arlandaregionen (se vidare Bilaga 3).

Upplands Väsby stödjer Arlandaregionens arbete genom satsningen på Väsby Entré.

5.5 Bred politisk förankring i en tydlig och transparent process

Visionsstyrda stadsutvecklingsprojekt formar framtiden, är omfattande, genomförs etappvis under en längre period och förutsätter medverkan, insatser och investeringar från många aktörers sida. Det förutsätter samsyn och samarbete över tid, och det kräver tillit och förtroenden mellan flera olika parter. Oavsett om denna tillit och trygghet avser relationer i förhållande till andra samhällsorgan eller med privata marknadsaktörer så stärks processen om projektets lokala ledning och styrning har sin grund i en bred politisk förankring.

Ett visionsstyrt stadsutvecklingsprojekt är lätt att kommunicera. Det innebär dessutom ett arbetssätt som underlättar delaktighet och samsyn, och skapar den tillit som behövs för att flera parter ska kunna samverka för och investera i helheten.

Väsby Entré är ett visionsstyrt stadsutvecklingsprojekt. Utvecklingen av Väsby Entré bygger på en stegvis och med bred politisk förankring utvecklad vision:

- Strategiska kommunplanen 2020: Framtidens Upplands Väsby – Den moderna småstaden¹²
- Översiktsplanen
- Program 2007 Stationsområdet
- Dialogmöten
- Vision Väsby stad 2040 (antagen 2013)
- Program Väsby Entré

Projektets genomförande har stötts eller kommer att stödjas av:

- Miljö- och gestaltungsprogram
- Serviceprogram (för samhällelig och kommersiell service)
- Övergripande genomförandeavtal (om nödvändigt)
- Fortsatta medborgardialoger

Och följas upp i:

- Detaljplanering
- Exploateringsavtal och andra aktuella avtal
- Genomförandeplanering

Projektet Väsby Entré bygger på en stegvis och med bred politisk förankring utvecklad vision.

6 Nytt för tillväxt

6.1 Samhällsplaneringens mål

Hållbar tillväxt är ett viktigt mål. Tillväxt följer människor. Tillväxt utvecklar människor. Tillväxt utvecklas av människor och ännu mer i interaktionen mellan människor. Och denna interaktion skapar utveckling i vårt samhälle och i samhällets alla nivåer – nationellt, regionalt och lokalt.

Med en hållbar tillväxt når vi också grundläggande miljöförbättringar och miljömål.

Därför är det hela samhällets och samhällsplaneringens mål att stimulera en hållbar tillväxt. Den hållbara tillväxten genereras bäst utifrån en grund som skapas av fyra hörnstenar i samhällets utvecklingsarbete, nämligen:

- Attraktiva livs- och boendemiljöer, inklusive önskvärd service
- Näringsliv för produktion, förädling och arbete
- Kompetensförsörjning
- Kommunikationer och tillgänglighet

Dessa hörnstenar ger tillsammans grunden för helheten. De kompletterar och påverkar varandra. Näringslivsutvecklingen är till exempel beroende av de tre andra. Arbete och livsbetingelser är centrala inslag i livet. Den sociala byggstenen med boende, tillgång till service och upplevelser är grundläggande i vår tillvaro. Arbetet är av största vikt för det personliga välbefinnandet och den personliga tillväxten. Arbetstillfällen finns i såväl privat som offentlig regi. Många viktiga, och för det privata näringslivet nödvändiga, arbeten finns inom den offentliga sektorn. Det vi kallar näringslivet är grundläggande för välfärden och den ekonomiska tillväxten.

Som nation lever Sverige i en konkurrenssituation. Och Stockholmsregionen konkurrerar med andra framgångsrika regioner världen över.

Som kommun befinner sig Upplands Väsby i olika konkurrenssituationer. Med den utgångspunkten är det naturligt att se kompetensförsörjning och den infrastruktur som alla slags kommunikationer utgör, som de två viktigaste stöden i ett bo-och-verkaperspektiv.

Helheten är komplex. Ansvaret för samhällsutvecklingen fördelas också på de olika nivåerna och även på olika delar inom samma nivå. Därav följer att de olika samhällsnivåerna och samhällsaktörerna måste samverka med varandra inom alla samhällsområden för att optimala och tillväxtestimulerande lösningar ska uppnås.

Väsby Entré bidrar till tillväxt såväl lokalt som regionalt.

6.2 Sverige behöver fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen – i Stockholmsregionen

Sverige behöver fler bostäder. Bostadsbristen är allvarlig eftersom den begränsar människors möjligheter att flytta till arbete och utbildning. Bostadsbristen begränsar därmed samhällets utvecklingsmöjligheter. Detta är allmänt omvittnat, inte minst i den politiska debatten. Storstockholm är landets främsta tillväxtmotor, därför är det särskilt viktigt att bygga bort bostadsbristen här i regionen.

Flera åtgärder krävs för att öka byggandet. Särskilt viktigt är det dock att förbättra förutsättningarna för ökat bostadsbyggande genom utbyggnad av järnvägar och annan kollektivtrafik, samtidigt som det av miljöskäl är viktigt att bygga bostäder i direkt anslutning till spår och andra kollektivtrafiks knutpunkter.

Väsby Entré innebär en unik satsning på kollektivtrafknära boende och stationsnära utveckling.

från Associate dean ekonomie dr Lars Pettersson, Internationella Handelshögskolan”. Ambitionen är att texten i bilagan ska kunna användas i en diskussion om strategiska överväganden som syftar till att ge en grund för att utveckla platsbetingad attraktionskraft och bli drivkraft för framtida tillväxt av Upplands Väsby och regionen.

Väsbys position i Stockholmsregionen kan beskrivas i perspektivet om platsens marknadspotential med utgångspunkt i urban ekonomi. Se bilaga 5.

6.3 Väsby – tillväxt i regionen

Väsbys position i Stockholmsregionen kan beskrivas i perspektivet om platsens marknadspotential med utgångspunkt i urban ekonomi.

I hela Stockholmsregionen finns förtätningar och centrumbildningar på olika hierarkiska nivåer som på olika sätt samspelar och konkurrerar med varandra. Attraktionskraften och tillväxtförutsättningar för en sådan förtätning som Väsby representerar blir till stor del beroende av den mångfald och specialisering som verksamheter och utbudet på platsen representerar och hur denna diversifiering är i förhållande till andra platser i närområdet.

Dessa förhållanden med utblick mot etablerad kunskap på området samt även en visualisering med statistik kan användas i syfte att tydliggöra både konkurrensfördelar och eventuella begränsningar som kan förknippas med Väsby.

För att läsa vidare se bilaga 5: ”Särskilt utlåtande

7 Nytta för ekonomi och kommunal dynamik

7.1 Väsby Entrés omfattning, bostäder

Ur planprogrammet¹³:

”Väsby Entré/Stationsområdet innehåller omkring 1 000 nya bostäder på västra sidan och 300 nya bostäder och verksamheter på östra sidan.

Utanför programområdet på östra sidan finns färdiga detaljplaner för upp emot 700 nya lägenheter och verksamheter i stationsområdet. Vi kommer att få en ny sammanhängande stadsdel för boende och arbetande. I projektet ingår en ny bussterminal i en trygg inomhusmiljö.

Ett sammanhängande stationsstråk skapas från bussterminalen över den nya bron, ner på perrongerna och till en ny infartsparkering för bil på västra sidan. Nya stora infartsparkeringar för cykel är strategiskt utplacerade och kan med fördel kompletteras med ett cykelcentrum.”

7.2 Kvalitéer och gestaltning¹⁴, bostäder

Mer kvalitéer och bättre gestaltning ger större attraktion och upplevelser, vilket ger högre fastighetsvärde. Jämför med till exempel Uppsala resecentrum.

Det är kvalitéer och gestaltning av gränssnittet mellan det privata, kvartersmarken, och den allmänna platsmarken som står för den största värdeutvecklingen. Gator, vägar och parkmark är en del av den allmänna platsmarken och är betydelsefulla för kommunikation. Genom säker och trygg utformning kan de även bli del av den värdehöjande effekten. Upplevelser av området som rätt utformat kommer att tilltala människan medvetet och omedvetet! Detta skapar både mänskliga, sociala och ekonomiska mervärden.

Kommunen verkar för konkurrensstimulerande åtgärder i syfte att få in flera mindre byggherrar som i sin tur kan leda till att utbudet av bostadstyper ökar och att det leder till en ökad genomförbarhet av bostadsprojekten. Detta kan styra byggherrarna med tydliga markanvisnings- och exploateringsavtal avseende kvalitets- och gestaltningsprogram, hållbarhets- och ekologiprogram.

Väsby Entré bidrar till en framtidsytande stadsutveckling såväl lokalt som regionalt genom att tillämpa de krav som anges i detaljplanen, kvalitets- och gestaltningsprogram samt hållbarhets- och ekologiprogram och därmed skapa mervärden för människan och fastigheterna.

7.3 Stadsutveckling och arbetsmarknad¹⁵

Stadsutvecklingen och arbetsmarknaden för att möta framtiden i Väsby innebär bland annat att utveckla tjänsteproduktionen. Detta förutsätter att man inom bra pendlingsavstånd får tillgång till specialiserad arbetsmarknad, både lokalt och regionalt.

Genomförandet av planen är positivt för tillväxten. Markåtkomst och utvecklingsmöjligheter erbjuds för verksamhetsområden och bostäder. Förnyelsen av stationsområdet innebär att stadens attraktivitet för företagsetablering stärks. Det gäller speciellt för kunskapsintensiva, innovativa och kontaktintensiva branscher.

Valet av bosättning har fått större krav. Som exempel kan de allt viktigare mjuka värdena anges som service, kultur och ortens profil. Dessa kvalitéer har stor betydelse för valet av bosättningsort och resulterar i upplevd livskvalitet.

Väsby Entré bidrar till en stärkt och breddad arbetsmarknad såväl lokalt som regionalt genom att attrahera företag som söker en etableringsort med bästa tillgänglighet och bra stadsmiljö med mjuka värden!

7.4 Inflyttning och skattekraft från nya boende

Inflyttning är starkt kopplat till tillgång på arbete. Genom att arbetsgivare i dag ser de anställda som ett viktigt humankapital vilket skall vårdas, utvecklas och behållas och att de anställda förutom arbetsvillkoren ser livskvaliteterna i staden som viktiga följer att både arbetsgivare och inflyttare kommer att välja orter med bra livskvalitet.

Skattekraften är nedan beräknad utgående från full inflyttning år 2026 och är angiven i miljoner kr/år.

För varje nytt bostadsområde antas att inflyttning sker med statistiskt säkrat 2,1 personer/lägenhet. Med tillämpning av försiktighetsprincipen antar vi i Bilaga 1, första delen, att endast en person/lgh och i den andra delen två personer/lgh bidrar med en skattekraft på ca 49 000 kr/person och år.

Resultat med 1 person/lgh, ger en ökad skattekraft på cirka 57 miljoner kronor/år eller inklusive direkt anslutande projekt med annan byggherre 98 miljoner kronor/år.

Resultat med 2 personer/lgh, ger en ökad skattekraft på cirka 114 miljoner kronor/år eller inklusive direkt anslutande projekt med annan byggherre 190 miljoner kronor/år.

Det är därför realistiskt att räkna med en ökad kommunal skattekraft tack vare Väsby Entré **i spannet 60–110 miljoner kr/år från år 2026 eller inklusive direkt anslutande projekt med annan byggherre 100–190 miljoner kronor/år.**

Den ökade skattekraften kan läggas till kostnads- intäktskalkylen över tiden för att se tendensen hur projektet ”mår”.

Väsby Entré skapar direkt och indirekt stora ekonomiska värden såväl lokalt som regionalt genom en stadsbyggnad med kvalitet, gestaltning och en attraktiv upplevd livsmiljö.



ÅHUSET JÄRNVÄGSPARKEN UPPLANDS VÄSBY SKISSFÖRSLAG

2016-02-26

topia landskapsarkitekter

MAF
ARKITEKTKONTOR AB

Åhuset kommer att byggas i Järnvägspar-
ken som etapp ett i Väsby Entré. Bildkälla: Topia
Landskapsarkitekter/ MAF Arkitektkontor AB.

7.5 Nya arbetsplatser

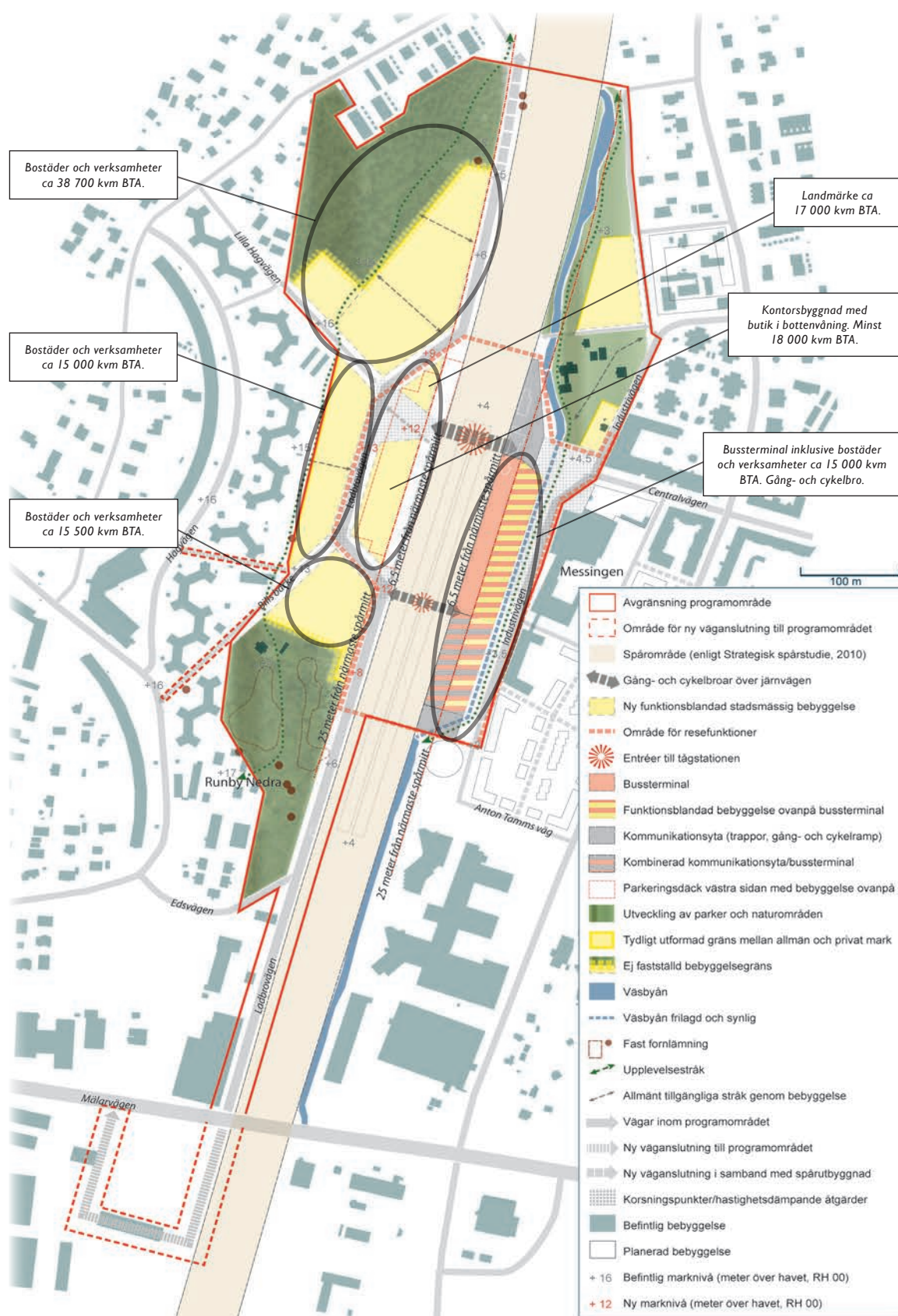
En befolkningsökning ger i sig en gynnsam utveck-
ling av sysselsättningen. En större befolkning ger
en ökad efterfrågan på varor och tjänster. Inom
handeln motsvarar den ökade lokala detaljhandels-
efterfrågan mellan 30 och 50 nya årsarbetstillfällen.

Tillkommer effekten av att cirka 2 000 arbets-
platser byggs, vilket framgångsrikt utvecklar såväl
det lokala näringslivet som det samspelar med
regionen.

Sammantaget ger detta en betydande ökning av
köpkraften.

Se även avsnitt 9 och 10.

*Väsby Entré bidrar till en framtidsytande
stadsutveckling såväl lokalt som regionalt
och nationellt genom att tillämpa de stra-
tegiska målsättningar som är gemen-
samma för staten, regionen och kommu-
nen vilka syftar till ökad tillgänglighet,
hållbarhet, tillväxt och god livskvalitet.*



Preliminär förslagsindelning. Bildkälla: Upplands Väsby kommun

8 Restidsvinstnytta

Väsby Entré utvecklar stationens knutpunktsfunktion. Detta ger möjligheter till enklare och snabbare omstigningar och byten mellan olika trafikslag som: tåg, buss, bil och cykel.

Tillsammans med förbättrade busskommunikationer underlättar detta för befintliga resenärer och ger incitament för nya resenärer att nyttja pendlingsmöjligheter med hållbarare resor.

Utveckling genom förbättrade och förenklade kommunikationer ger erfarenhetsmässigt störst effekt på pendling och regionförstoring i orter med tågstation, som Väsby. Väsby har en omfattande ut- och inpendling till och från såväl Stockholm som Uppsala. Alla förbättringar i anslutning till befintlig station får därför stor effekt, bl.a. med ökad regional tillgänglighet och restidsvinster.

Tillgänglighetsförbättringar ger kortare restider till gagn för ökad livskvalité och produktion.

Restidsvinster frigör tid för andra nyttor.

Väsby Entré förenklar resandet med kollektivtrafik, speciellt för pendling till Stockholm och Uppsala, och bidrar därmed till restidsvinster, vilket i sin tur frigör tid för andra nyttor.

9 Arbetsmarknadsnytta

Väsby Entré innebär nya bostäder och arbetsplatser samt tillgänglighetsförbättringar som ger lokal och regional tillväxt.

Tillgänglighetsförbättringar ger effektivare och kortare restider som över tid kan omsättas i effekter också på arbetsmarknaden, till exempel fler arbetade timmar och högre sysselsättning.

Förbättrade pendlingsmöjligheter och ökad regional tillgänglighet ger ökad tillgång till kvalificerad arbetskraft och nya möjligheter till förenklad matchning av rätt kompetens.

Nya bostäder ger motsvarande möjligheter till nytta för arbetsmarknaden och för individen.

Arbetsmarknaden påverkas också positivt av nya förutsättningar för byggnadsmarknaden, behovet av och vilja att tillföra kommersiell service och andra klustereffekter.

Bättre tillgänglighet i kombination med nya bostäder och arbetsplatser bidrar således till ekonomisk tillväxt med större möjligheter till arbete och försörjning.

Väsby Entré ger ökad arbetsmarknadsnytta såväl lokalt som regionalt med tillväxt av arbetskraft och arbetstillfällen.

Väsby Entré ger ökad arbetsmarknadsnytta såväl lokalt som regionalt genom att generera tillväxt av arbetskraft och arbetstillfällen.

10 Näringslivsnytta

Bättre tillgänglighet med enklare och hållbara resor bidrar till ekonomisk tillväxt, nytta för företag och enskildas utkomstmöjligheter. Erfarenheten säger att det är pendel- och regionaltågstrafiken som är allra viktigast för den ekonomiska tillväxten.

Väsby Entré handlar också om nya bostäder som är den enskilt viktigaste åtgärden för att stödja den lokala och regionala näringslivsutvecklingen. Den nuvarande bostadsbristen hämmar företagets rekryteringsmöjligheter och företagets utvecklingspotential kan inte tillvaratas i önskvärd och möjlig utsträckning.

Väsby Entré tillför nya verksamhetslokaler och arbetsplatser i ett flerfunktionellt sammanhang i direkt anslutning till ett eftersökt kollektivtrafiknära läge. I den växande marknad, som utvecklingsstråket mellan Stockholm och Uppsala utgör, ger investeringen i Väsby Entré företag utvecklings- och etableringsmöjligheter för särskilda branscher och kluster.

Väsby Entré förstärker ytterligare en av Upplands Väsby's främsta tillgångar, nämligen det omvittnat mycket goda företagsklimatet. Projektet stärker såväl kommunens som hela regionens konkurrenskraft.

Projektets genomförande ger omedelbara möjligheter för byggnads- och entreprenadbranschen.

Projektet har även betydelse för fastighetsekonomi och fastighetsvärden. Byggandet av bostäder i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik och ökad regional tillgänglighet ökar avkastningen av markens användning för bostäder och lokaler samt företagsverksamheter. Ökad avkastning får genomslag i hyresvärden, bostadsrättsvärden och alla andra värden som följer av att markanvändningen till följd av minskade förflyttningskostnader blir effektivare.

Väsby Entré och dess konsekvenser med nya invånare och nya arbetsplatser innebär en ansenlig stimulans för den lokala ekonomin genom att den på olika sätt bidrar till efterfrågan och utbud av kommersiell och social service.

Ett tillskott av invånare på mellan 1 500 och 2 500 personer betyder till exempel en ökad detaljhandelsefterfrågan på mellan 90 och 150 Mkr/år inklusive moms. Av detta kanske mellan 15 och 25 Mkr kan fångas upp i Väsby Entré, framförallt i dagligvaruhandel, och ytterligare mellan 50 och 75 Mkr i Väsby som helhet, alltså en möjlighet till ökad detaljhandel i kommunen på mellan 65 och 100 Mkr. Detta för med sig arbetstillfällen inom detaljhandeln, någonstans mellan 30 och 50 årsarbetstillfällen, då 2 Mkr/år i detaljhandelsomsättning vanligen motsvarar en årssysselsatt.¹⁶

Väsby Entré ger ökad näringslivsnytta både lokalt och regionalt och såväl på kort som lång sikt genom sitt bidrag till ekonomisk och hållbar tillväxt.

II Miljönytta

Väsby Entré har mycket goda förutsättningar att bli hållbart ur transportsynpunkt och att bidra till ett hållbart resande med hänsyn framförallt till bostäder och arbetsplatser i omedelbar närhet till spårbunden kollektivtrafik, med pendlingsmöjlighet till såväl Stockholm som Arlanda och Uppsala.

I området planeras för tydliga och gena gång- och cykelstråk med attraktiva och väderskyddande parkeringsmöjligheter för bil och cykel vid stationsområdet, vilket också gynnar klimatsmarta lokala resor inom kommunen till stationsområdet. Infartsparkering planeras i området vilket ökar möjligheterna för människor att infartsparkera och byta till

kollektivtrafiken istället för att ta bilen hela vägen. Upplands Väsby är en bytespunkt mellan tåg och buss med cirka 15 000 av- och påstigande tågresenärer per dygn och cirka 9 000 av- och påstigande bussresenärer. En ny bussterminal gör det mer attraktivt att välja kollektivtrafiken och lättare att byta mellan olika trafikslag.

Väsby Entré har en påtaglig miljönytta såväl lokalt som regionalt.



Väsbyån – en idyll. Bildkälla: Upplands Väsby kommun

12 Social nytta

Stadsutveckling handlar i grunden om människor. Framgångsrika stadsutvecklingsprojekt tillför närhet och tillit till olika relationer. De ökar därför människors möjligheter till interaktion och utveckling.

Väsby Entré bidrar på olika sätt till ett utvecklat socialt kapital. Genom att tillföra nya lägenheter och arbetsplatser ges dessutom nya förutsättningar till både boende och sysselsättning, vilket är grundläggande viktigt på individnivå.

Det handlar också om nya stads- och livskvalitéer i en funktionsblandad stadskärna med lättillgängligt utbud av både kommersiell och social service. Genom sitt stationsnära läge tillför Väsby Entré en ökad lokal och regional hållbar tillgänglighet vilket också har stor social betydelse.

Socialt kapital har ett stort ekonomiskt värde som behövs för ett välfungerande samhälle.

Bristande tillit och otillräcklig närhet bidrar till utanförskap och kostar samhället stora summor samtidigt som det innebär uteblivna produktionsvärden.

Projektet Väsby Entré bidrar med sina åtgärder till nya bostäder och arbetsplatser samt ökad tillgänglighet. Det skapar ett välfungerande och hållbart samhälle och tillför ett kluster av mötesplatser, kultur, upplevelser, vistelsemöjligheter och samhällsservice som har betydelse för livskvalitet. Sådant skapar social kvalitet.



Sociala värden prioriteras i byggandet av Väsby Entré. Bildkälla: Upplands Väsby kommun

13 Nyttä för grannkommunerna genom förbättrade resefunktioner

År 2015 genomfördes en antalsräkning och nummerregistrering på infartsparkeringarna för bil i Väsby (411 bilar på cirka 450 bilplatser). De parkerande fördelade sig på kommuner enligt följande.

	Antal bilar	Procent
Vallentuna	29	7 %
Knivsta	5	1 %
Sigtuna	25	6 %
Upplands Väsby	222	54 %
Firmabilar utanför UV	20	5 %
Övriga	110	27 %
Summa	411	100 %

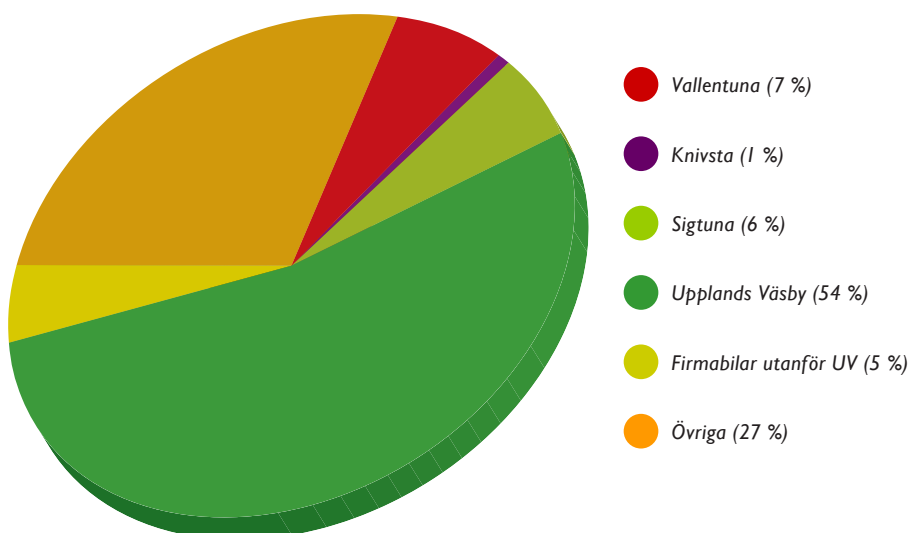
Detta innebär att 40 à 45 % av de infartsparkerade bilarna kom från annan kommun, framför allt i

närregionen. Infartsparkeringen är på detta sätt nästan lika viktig för andra som för boende i Väsby.

Väsbyborna använder dock Upplands Väsby infartsparkering mer än invånarna i omgivande kommuner. Det är, med hänsyn till antalet pendlande, tio gånger så troligt att en väsbybo använder Väsby infartsparkering som att någon från Vallentuna, Knivsta eller Sigtuna gör det. Trots detta visar siffrorna alltså att Väsby infartsparkering är nyttig även för dessa kommuner.

Väsby Entrés närregionala nyttor för till exempel infartsresenärer i grannkommunerna kommer att bibehållas och förstärkas genom projektet Väsby Entré.

Procent infartsparkerande per kommun



14 Erfarenheter av sex förnyade svenska järnvägsstationer

År 2014 genomfördes en studie av sex relativt nya stationsetableringar, om hur de påverkat resande och stadsutveckling¹⁷. Studien gjordes av Trivector och Kungliga Tekniska högskolan (KTH). Från KTH medverkade professor Göran Cars. Studien gjordes i Örnsköldsvik, Uppsala och Varberg (central lokalisering). Och Söderhamn, Falkenberg och Landskrona (extern lokalisering).

Studien inriktades främst på två frågor:

- Hur påverkar stations- och hållplatsläget resandet och olika resmönster?
- Hur har den nya stationen bidragit till stadsutveckling eller på annat sätt till utveckling i kommunen?

Det sammanfattande resultatet uttrycks så här:

- En centralt belägen station är idealet, det kan utöver trafikala fördelar ge en värdig entré till staden med intensitet och mötesplatser.

- Resandet har ökat från samtliga studerade orter. I rapporten anges inte hur mycket, men professor Göran Cars har vid ett särskilt möte med projektgruppen för Väsby Entré hösten 2015 muntligen framfört att det sannolikt handlade om 10 à 15 % ökat kollektivresande, främst på bilismens bekostnad.

- De flesta kommuner inser värdet av stationsnära lägen och försöker realisera det genom att planera för ny och tät bebyggelse kring stationen.

- Även centrala lägen behöver väljas och utformas med omsorg och med ett ”hela-resan-perspektiv”. Någon part, ofta kommunen, måste aktivt ta tillvara på de värden som det stationsnära läget kan ge.



Örnsköldsviks resecentrum. Bildkälla: Mostphotos



Uppsala resecentrum. Bildkälla: Temagruppen



Stationen i Varberg. Bildkälla: Mostphotos

Några citat ur rapportens sammanfattningar för studerade orter med centrala stationer:

Örnsköldsvik: *Det finns en ny framtidstro i Örnsköldsvik och stationen är säkert en del i det hela.*

Uppsala: *Uppsala har förvandlats från en sömning universitetsby till en attraktiv stad. Det har betytt mycket för staden att få en värdig entré.*

Varberg: *Vi bygger samhällen, inte transportsystem, och då måste staden och infrastrukturen fungera ihop. Det handlar om att man måste ha någon form av kärna där rätt så mycket centreras.*

Rapporten ger intressanta indikationer, men dess resultat från sex olika orter kan naturligtvis inte okritiskt tillämpas på Väsby. Vår slutsats för Väsby Entré blir ändå:

Väsby Entré har genom sitt centrala läge och den visionära planeringen för stationsområdet och de närliggande delarna av Väsby samhälle alla de fördelar som rapporten "Stationsutveckling och stationslokalisering – Påverkan på resande och stadsutveckling" anger som eftersträvningsvärda och möjliga att uppnå. Bland annat en övergång från bil till spårbunden trafik.

15 Generella slutsatser

Stockholmsregionen behöver fler bostäder i kollektivtrafikhärlägen ...

Stockholmsregionen är landets tillväxtmotor, och en internationell tillväxtregion. Befolkningsökningen är den starkaste i Europa. Stockholm växer med två busslaster varje dag. Många vill bo i regionen och många företag väljer att etablera sig här.

Alla analyser visar också att detta kommer att fortsätta under en överblickbar framtid. Det innebär möjligheter men för att få utväxling av dessa möjligheter behövs många nya bostäder. Av många skäl behöver de komma snabbt och i kollektivtrafikhärlägen. De ännu inte uträknade effekterna av dagens flyktingström kan öka efterfrågan på bostäder.

Vartannat företag i Storstockholm drabbas av bostadsbristen, enligt en ny rapport från Stockholms Handelskammare!¹⁸

... och Väsby Entré är en del av lösningen

Väsby Entré med nya resefunktioner, det vill säga, en utvecklad tågstation och en ny bussterminal, och en ny central stadsdel ger nya förutsättningar för en stadsmässig utveckling av Väsby. Med de rätta lösningarna innebär det nya möjligheter för bostäder och arbetsplatser såväl i direkt anslutning till järnvägen som inom ett större influensområde.

Med Väsby Entré kan den regionala tillgänglig-

heten förbättras märkbart till gagn för alla kommuner i regionen.

Till 2050 beräknas Stockholm och Uppsala växa med en miljon invånare. En stor del kommer att bo och arbeta i tillväxtkorridoren mellan Stockholm och Uppsala. Väsby och Väsby Entré ligger mitt i detta tillväxtstråk.

Väsby Entré kan därför medverka till att såväl regionala som nationella utvecklingsmål kan uppnås.

Väsby tar sitt ansvar i regionen.

Stockholmsregionen har uttalade mål om framsynt tillväxt, hållbar i alla avseenden: socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Väsby ligger centralt i den norra regiondelen och har därmed en nyckelroll.

Väsby medverkar till att de regionala målen infrias genom sina pågående utvecklingsprojekt inom bostadsbyggande, arkitektur, infrastruktur, näringsliv och utbildning.

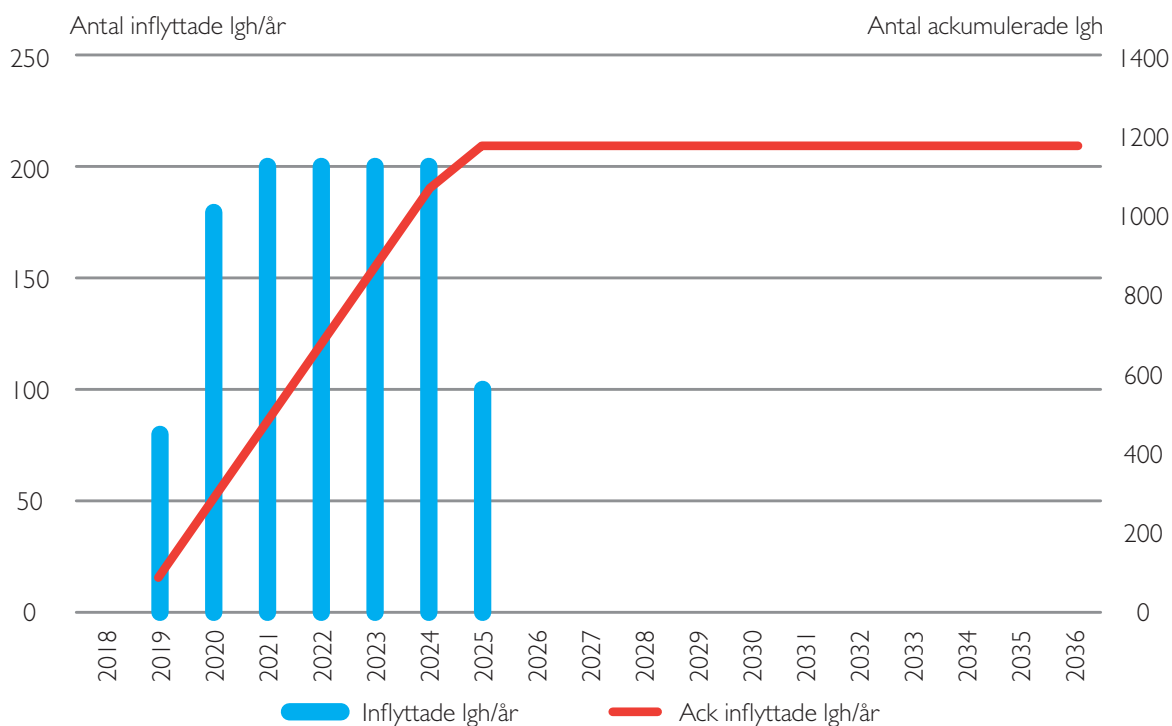
Ett av projekten är Väsby Entré, porten och nyckeln till framtidens stad i norra Storstockholm.

16 Bilagor

Skatteeffekter, beräkningsdiagram

Indata

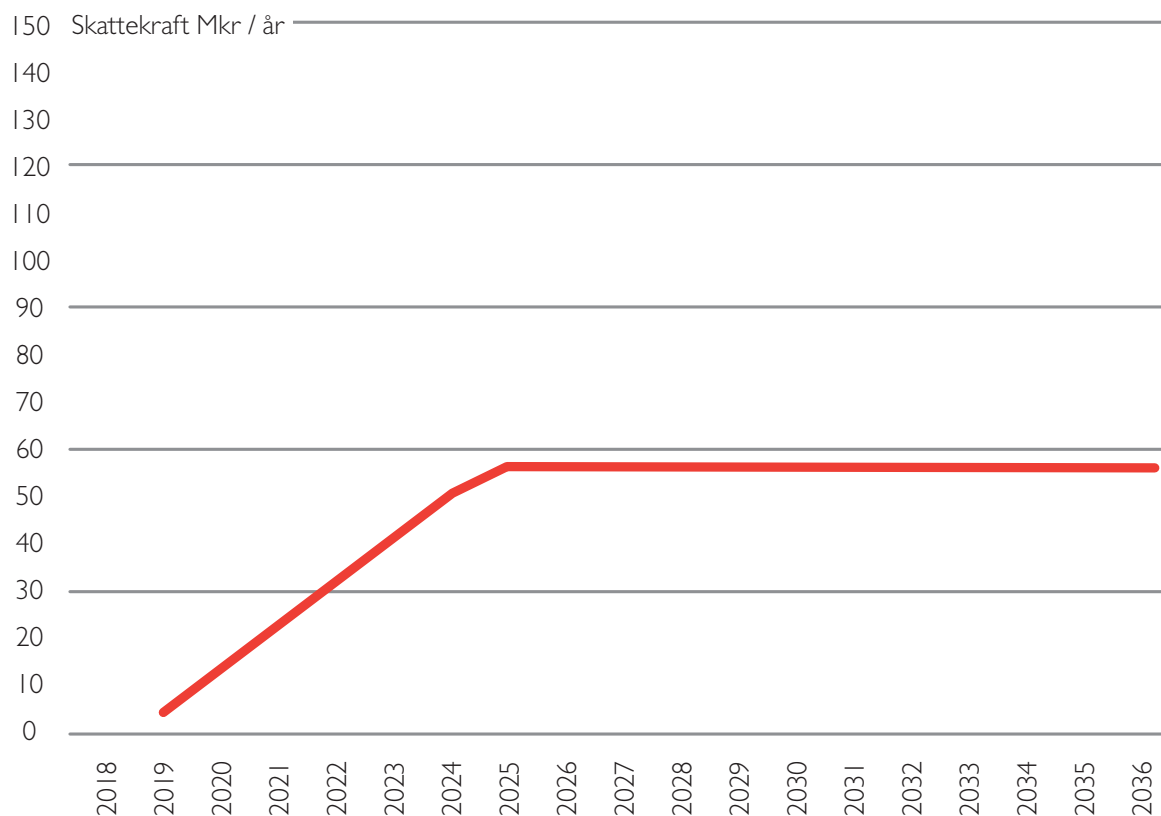
- Medelskattkraften/invånare är ca 49 000 kr.
- Inflyttningen är beräknad 1,5 år efter byggstart till ca 2,5 år efter byggstart i genomsnitt.
- 6 etapper om totalt ca 1 160 lgh.



En person per lägenhet

År/Etapp	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Summa lgh
1	80																			80
2		180																		180
3			200																	200
4				200																200
5					200															200
6						200	100													300
Inflyttade lgh/år		80	180	200	200	200	200	100												
Ack inflyttade lgh/år		80	260	460	660	860	1 060	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160
Skattekraft Mkr/år		3,92	8,82	9,8	9,8	9,8	9,8	4,9												
Ack skattekraft, Mkr/år		3,92	12,74	22,54	32,64	41,14	51,94	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	56,84	

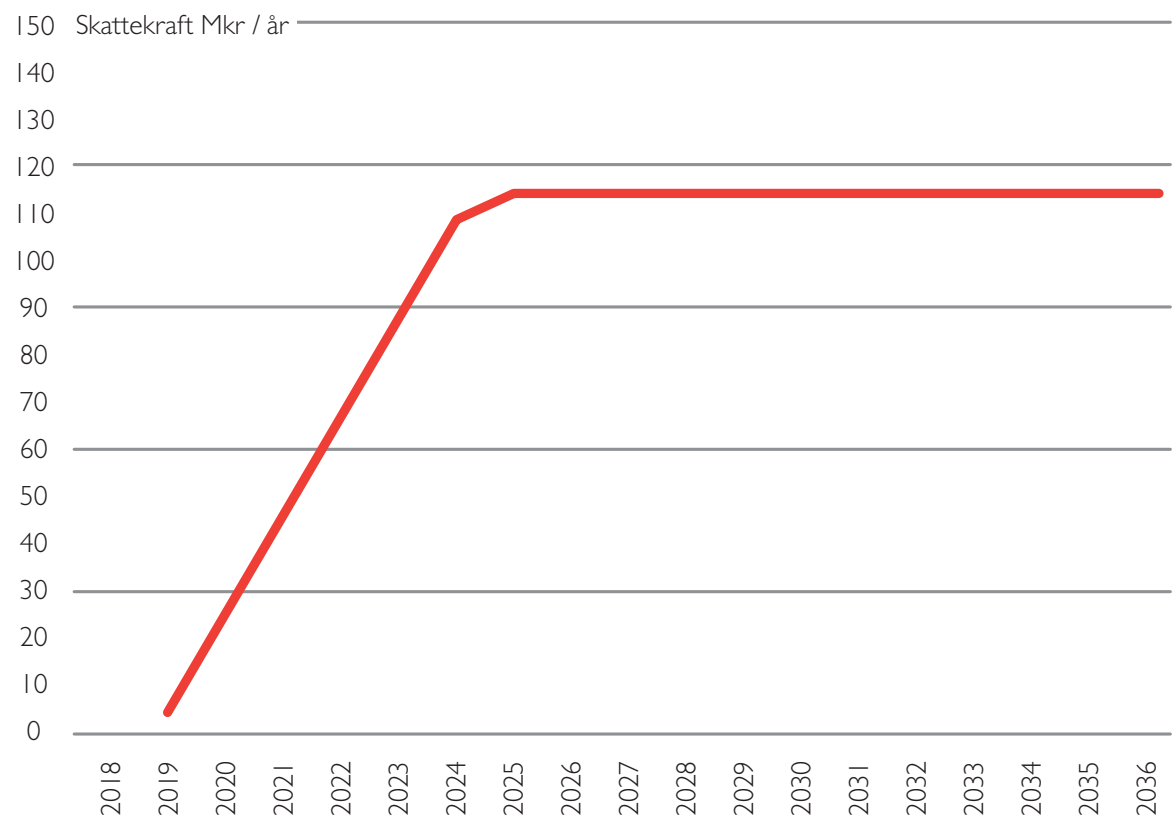
Ackumulerad skattekraft/år vid 1 person per lägenhet



Två personer per lägenhet

År/Etapp	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Summa lgh
1	80																			80
2		180																		180
3			200																	200
4				200																200
5					200															200
6						200	100													300
Inflyttade lgh/år		80	180	200	200	200	200	100												
Ack inflyttade lgh/år		80	260	460	660	860	1 060	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160	1 160
Skattekraft Mkr/år		7,84	17,64	19,6	19,6	19,6	19,6	9,8												
Ack skattekraft, Mkr/år		7,84	25,48	45,08	64,68	84,28	103,88	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	113,68	

Akkumulerad skattekraft/år vid 2 personer per lägenhet



Lästips

Fundamenta (Nacka Kommun)

Nacka Kommun har tagit fram ett intressant dokument som de kallar "FUNDAMENTA – grunden för stadsbyggande i Nacka stad". De har tagit fram 7 stycken "fundamenta" som har medföljande frågor – kan vara intressanta diskussionsfrågor även för Väsby. Bra text, inspirerande bilder.

"Dokumentet ska användas som ett verktyg för analys och vägledning i planering och byggande av Nacka stad. Fundamenta ska vara ett underlag till varje markanvisning. Varje Fundamenta följs av ett antal frågor som ska besvaras av alla inblandade aktörer. Fundamenta är antaget av kommunstyrelsen som en stadsbyggnadsstrategi för skapandet av Nacka stad."

Fundamenta försöker värdera icke-kvantifierade kvaliteter. Mycket arkitektur och stadsbild.

För mer information besök Nacka Kommuns webbplats.

Västlänken (Göteborg Stad)

Går det att ta lärdom från Västlänken? (projekt i Göteborg som innebär 3 nya pendeltågstationer). "Västlänken som utvecklar Göteborg" har en hel del bra uttalanden av principiell natur. Göteborgsdokumentet diskuterar bland annat om Västlänken är samhällsekonomiskt lönsam. En del argument och principer som vi bör kunna fånga upp. Studerar även hur många som får kortare avstånd till en station.

Dokumentet ger impulser om att Väsby Entré kan genomföras utan störningar för tåg och övrig kollektivtrafik.

För mer information besök Göteborg stads webbplats.

Vega Station (Haninge Kommun)

Vega station i Haninge byggs om med ca 3 000 bostäder, arbetsplatser och skola.

Belyser samhällsekonomiska effekter av såväl resecentrum (i första hand) som övrig bebyggelse (mer översiktligt).

För mer information besök trafikverkets webbplats.

Uppsala resecentrum ¹⁹

Kommunen gjorde en tvåstegs markanvisningstävling. Först helt öppen. Från den valde man ut defyra mest betalande förslagen. Sedan spikade man markpriset och de fyra fick tävla om kvalitet.

Resecentret har stimulerat omgivningen, till exempel har fastighetsvärdena i särskilt gynnsam lägen enligt uppgift mer än fördubblats. Näraliggande Vaksala torg har fått fart. Fastighetsägarna runtom satsar hårt, bland andra Skanska som bygger höga avancerade bostadshus alldeles intill resecentrum och Upsalahem som bygger ett böjt hus med Nordens största solcellsfasad mot parken på östrasidan av centret. Centret i sig har blivit en populärmötesplats

Den delvis 25 m breda och 200 m långa tunneln är mycket viktig för upplevelsen av centret. Stadens representanter hade dock helst sett att den kantats av butiker och liknande, vilket det av olika skäl inte blev. Den har "förlängts" in i stadskärnan genom att staden köpt tillbaka gatan rakt västerut in i stadskärnan som man tidigare sålt till en bostadsrättsförening med fastigheter runt gatan.

Antalet infartsparkeringsplatser för cykel är 5100. Det finns ingen infartsparkering för bil utöver vad som erbjuds till normalpris i det nyanlagda Centralgaraget, som ligger i direkt anslutning till resecentret och stationen. Man räknar med att uppför två p-hus för cykel.

Man gjorde tre effektiva marknadsföringsbroschyrer: "Före", "Under" och "Klart!".

Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen²⁰

Väsby stödjer Arlandaregionens arbete genom satsningen på Väsby Entré. Väsby Entré fångar upp den kraftigt ökade kollektivtrafiken i ett modernt funktionellt resecentrum som förutom förbättrade resefunktioner innehåller en kraftfull utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, skolor och kultur. Väsby Entré stöttar Arlandaregionens vision om bättre kollektivtrafik och kollektivtrafknära bostäder och verksamheter.

En stor del av Arlandaregionens vision om kraftig regional tillväxt – från 132 000 invånare till 175 000 invånare – kommer att finnas i Väsby, och till stor del tack vare Väsby Entré.

Väsby Entré kommer att kunna fånga pendlare från såväl den egna kommunen som från stora delar av Arlandaregionen.

Utdrag ur utvecklingsplanen:

”Sedan januari 2014 har Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna tillsammans med Swedavia höjt ambitionsnivån genom att teckna en gemensam avsiktsförklaring för regionens utveckling. För att uppnå en positiv samhällsutveckling som främjar både regionens och flygplatsens utveckling behöver samverkan utvecklas. Genom att arbeta proaktivt skapas förutsättningar för gemensamma ”win-win”-effekter till nytta för Arlandaregionens utveckling.”

[...]

”På samma sätt som Stockholmsförhandlingen arbetades fram är kommunerna i Arlandaregionen beredda att skapa förutsättningar för minst 22 000 nya bostäder givet att en överenskommelse med staten och regionens huvudmän om finansiering av utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik kan nås. För att skapa långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar för Arlandaregionens tillväxt är ambition att uppnå en överenskommelse i en ”Arlandaförhandling.”

[...]

”Inom området planering och stadsbyggnad ska vi strategiskt verka för en bebyggelseutveckling som bidrar till att ge en blandning av olika användning och verksamheter i byggnader och med en bebyggelse i balans mellan arbete, bostäder och service. Prioriteringen är bostäder i kommunernas centrala delar i kollektivtrafknära lägen samtidigt som krav ställs på hållbar stadsbyggnad och främjande av arkitektur och byggteknik av hög kvalitet.

- *För bättre tillgänglighet, framkomlighet och förändrade trafikmönster i transportsystemen ska vi gemensamt främja hållbara alternativ för resor och transporter i samhällsplaneringen. Att arbeta med beteendepåverkande åtgärder som bidrar till att minska det resande med motorfordon samt verka för att öka andelen resor med kollektivtrafik, till fots eller med cykel som kan minska transporternas konsekvenser för miljö och folkhälsa är också viktiga delar för regionens utveckling.*

- *Arlandaregionen ska gemensamt skapa och säkra en livskraftig lokal ekonomi som ger tillgång till arbete utan att skada miljön genom åtgärder som stimulerar och stödjer jobb och nyföretagande, förverkligar hållbarhetsprinciper för företagslokaliseringar, uppmuntrar marknader för högkvalitativa lokala och regionala produkter samt främjar lokal besöksnäring.”*

[...]

”Redan nu flyttar företag till centrala lägen som har god tillgång till kollektivtrafik och där det främst finns spårbunden trafik. Detta pekar mot att det behövs en utvecklad strategi för hur utbyggnad av kollektivtrafiken och nya arbetsplatsområden bäst kan ske i en integrerad trafik- och bebyggelseplanering för att möta företagets behov av goda lokaliseringslägen med tillgänglig kollektivtrafik.”

[...]

”Kommunerna i Arlandaregionen har ett strategiskt läge i ett expansivt stråk mellan Stockholm och Uppsala som utgör landets starkaste tillväxtområde med drygt 130 000 invånare och med en samman- tagen befolkningstillväxt i de fyra kommunerna på drygt 15 procent sedan år 2000.

Det finns 50 000 arbetstillfällen, varav drygt 25 000 på och närmast kring Stockholm Arlanda Airport. Det är stor inpendling till Sigtuna kommun och Upplands Väsby. Näringslivet är differentierat med dominans för sektorerna handel, kommunikation och transport (37 procent) samt besöksnäring. Det finns god tillgång på mark och lokaler för näringslivets etableringar.

Det är en internationell region med en hög andel företag med utländska ägare och med en mångkultu- rell befolkning. Kommunerna inom Arlandaregionen har betydande natur- och kulturvärden i regionens omgivningar som bidrar till attraktivitet för bosätt- ning och verksamhet.

Med en väl utbyggd offentlig och kommersiell ser- vice i respektive kommuncentrum med potential för ytterligare utveckling och god närhet till universitet och högskolor i Stockholm och Uppsala och med flera gymnasieskolor samt andra utbildningsanordnare.”

[...]

”Arlandaregionen planerar för att uppnå en sam- manlagd folkmängd på cirka 175 000 invånare år 2030. I nuläget (2015) bor ca 137 000 invånarna i de fyra kommunerna i Arlandaregionen. För detta krävs att minst 22 000 nya bostäder tillkommer i Arlandaregionen mellan åren 2016–2030. En så stor nyproduktion av bostäder förutsätter att kapaciteten i infrastrukturen förstärks och att trafikeringen med kollektivtrafik också utvecklas kraftfullt och samord- nas med bostadsutbyggnaden under denna tidsperiod.

Det kommer också kräva att en förtätning av

stadsdelar och bostadsområden inte minst i stations- nära lägen och i andra centrala lägen sker för att en långsiktigt hållbar utveckling ska vara möjlig att nå.

Det är också viktigt att bejaka mångfald och nytänkande i hur bostäderna utformas och vilka metoder som kan användas vid till exempel markan- visningar i framtiden. Även blandningen av olika upplåtelseformer för bostäder kommer att vara viktig framöver för att kunna erbjuda attraktiva bostads- miljöer.

Samarbete inom bostadsområdet kommer att vara en väsentlig del för att lyckas med målen som satts upp för Arlandaregionen om en attraktiv och konkurrens- kraftig region.”

[...]

”En hållbar utveckling ska vara styrande för all pla- nering och utveckling i Arlandaregionen.

För att utvecklingen inom bostadsbyggandet ska vara/bli långsiktigt hållbart ur de ekologiska, ekono- miska, och sociala perspektiven så föreslås att följande inriktning ska gälla inom Arlandaregionen.

- *Det framtida bostadsbyggandet ska utnyttja Arlandaregionens samlade mark- och naturvärden samt bebyggelsestrukturer som ger ett mervärde för att skapa attraktiva och hållbara boendemiljöer.*
- *Bebyggelseplaneringen ska motverka utspridning av bostäder och verksamheter.*
- *Planeringen ska främja en funktionsblandning av bostäder och verksamheter i byggnader och områden samt skapa en bra balans mellan bostäder, arbete och service.*

- Planeringen ska prioritera förtätade och stadsmässiga strukturer såväl i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta med de specifika förutsättningar som där råder som i kommunernas övriga centrala och stationsnära lägen.

- Planeringen av bostäder måste samordnas med utbyggnad av infrastruktur och trafikering av kollektivtrafik.

- Arlandaregionen ska erbjuda långsiktigt, varierat, attraktivt och hållbart bostadsutbud i såväl täta stadsmiljöer, som urbana landsbygdsmiljöer samt i områden med mer renodlad landsbygd.

- Tillämpa krav på hållbar stadsbyggnad och bostadsbyggnad som främjar arkitektur, innehållet i rummet mellan husen, och byggteknik av hög kvalitet vad avser såväl inre som yttre bostadsmiljöer. Om kommunen äger egen mark kan man använda markpriset som en möjlighet att främja hög kvalitet inom stadsbyggandet utan att totalkostnaden för bostäderna blir för höga, se exempelvis Upplands Väsby poängsystem.

- Erbjuder ett varierat utbud av bostadstyper och upplåtelseformer för att skapa förutsättningar för så många grupper som möjligt ska kunna bo i de nya områdena.

- Ett tydligt fokus på energisnåla lösningar för såväl byggnation av nya bostäder och nya bostadsområden som den långsiktiga förvaltningen/driften av den samma.

- En planering för nya bostäder som tar sikte på att skapa former som stimulerar och underlättar genomförande genom till exempel nyttjande av byggemenskaper, konkurrens mellan byggherrar och en utveckling av kompensatoriska åtgärder.”

[...]

Idag finns fortfarande en stark koncentration av arbetstillfällen i de båda städerna Uppsala och Stockholm. Detta är tydligt inte minst genom att analysera de pendlingsströmmar som sker dagligen. Från Vallentuna, Upplands Väsby och Knivsta pendlar människor till arbetsplatser i andra kommuner, medan Sigtuna har fler som pendlar till kommunen med största resmål Stockholm Arlanda Airport.

Brist på tvärförbindelser i öst-västlig riktning är dock ett tydligt prioriterat område med förbättringspotential genom exempelvis en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport, samt förbättrad koppling mellan Stockholm Arlanda Airport och Märsta samt även möjlighet till stombussar från Täby/Vallentuna via Upplands Väsby till Järfälla.

Kommunerna i Arlandaregionen vill främja en utveckling där fler av kommunens invånare bereds möjlighet att bo och arbeta inom regionen.”

Källor

- ¹ Inklusive projekt omedelbart utanför planområdet, till exempel PEABs och JMs.
- ² Väsby Entré / Stationsområdet, PLANPROGRAM. Kontoret för samhällsbyggnad januari 2015. Godkänt av kommunstyrelsen 2015-03-20.
- ³ Väsby Entré Stationsområdet, PLANPROGRAM. Kontoret för samhällsbyggnad januari 2015. Godkänt av kommunstyrelsen 2015-03-20.
- ⁴ Stockholms Handelskammare 2013: Stockholm attraherar arbetskraften. Västeuropas snabbast växande storstadsregion till 2030, sidan 11. <http://www.chamber.se/cldocpart/908.pdf>
- ⁵ Stockholms läns landsting 2015. Befolkningstabell 2014. <http://www.trf.sll.se/Global/Dokument/Statistik/Befolkningsutveckling/Befolkning-2014.xlsx>
- ⁶ Inklusive projekt omedelbart utanför planområdet, till exempel PEABs och JMs.
- ⁷ Trafikverket, 2013.
- ⁸ Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013.
- ⁹ Länsstyrelsen i Stockholms län.
- ¹⁰ RUFs 2010, tagen av Stockholms läns landsting 2010
- ¹¹ Delregional Utvecklingsplan för Arlandaregionen. Knivsta, Sigtuna, Swedavia, Upplands Väsby, Vallentuna. Dat 11 jan 2016.
- ¹² Antagen 2005, aktualiserad 2010.
- ¹³ Väsby Entré, Planprogram, Upplands Väsby kommun, antaget 2015.
- ¹⁴ Liknande projekt med tillämpade krav för att uppnå gynnsamma effekter är bland annat Lomma Hamn, Staffanstorps Centrum, Malmö Västra Hamnen och Lund–Brunnshög.
- ¹⁵ Liknande projekt med tillämpade krav för att uppnå gynnsamma effekter är bland annat Uppsala Resecentrum, Malmö Västra Hamnen och Lunds Kunskapsstråk.
- ¹⁶ Lilla referensgruppen.
- ¹⁷ Studien gjordes inom ramen för DAR – Den Attraktiva Regionen – som är ett samarbete mellan Trafikverket, Boverket, SKL, Region Skåne, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet ÖSTSAM, Länsstyrelsen i Värmland och Region Gävleborg. Rapporten bygger på faktiska observationer och data samt intervjuer med kommunala tjänstemän och politiker, samt företrädare för Trafikverket och berörda regionala myndigheter.
- ¹⁸ Företagen pressas av bostadsbristen, Sthlms Handelskammare 2015-11-13.
- ¹⁹ Projektgruppens studiebesök i januari 2016 inklusive möten med Torsten Livion, Ove Gustavsson, Annika Danielsson och Catharina Danckwardt-Lillieström från Uppsala Stad, som samtliga arbetat med planering och genomförande av Uppsala resecentrum.
- ²⁰ Delregional Utvecklingsplan för Arlandaregionen. Knivsta, Sigtuna, Swedavia, Upplands Väsby, Vallentuna. Dat 11 jan 2016.

Marknadspotential för Upplands Väsby i Stockholms storstadsregion

Särskilt utlåtande från associate dean ekonomie dr Lars Pettersson, Internationella Handelshögskolan.

Inledning

I Upplands Väsby finns långt framskridna planer som bland annat uttrycks i projektet Väsby Entré på hur den centrala stadskärnan kan utvecklas och förstärka stadens roll i Stockholmsregionen. Upplands Väsby har mycket goda förutsättningar för tillväxt och utveckling som också kan sägas vara kopplade till att kommunen och platsen har en god geografisk lokalisering i Stockholmsregionen i den transport och kommunikationskorridor som sträcker sig mot Uppsala. Det finns en stark efterfrågan på bostäder i kommunen och det finns också en potential att utveckla verksamheter.

I storstadsregionen finns förtätningar och centrumbildningar på olika hierarkiska nivåer som på olika sätt samspelar och konkurrerar med varandra. Attraktionskraften och tillväxtförutsättningarna för en sådan förtätning som Upplands Väsby representerar beror och förklaras till stor del av den lokala marknadens förutsättningar. Attraktiviteten och förmåga att locka hushåll såväl som företag är i stor utsträckning kopplat till den täthet, mångfald och specialisering som verksamheter och utbudet på platsen representerar.

I samspel med andra regionala centra blir det sedan intressant att se till hur denna diversifiering är i förhållande till andra platser i närområdet. Det handlar då om såväl komplementära förhållanden som utbytbara (substitut) relationer. När vi ser till Upplands Väsby blir det väsentligt att också se till det stråk av Stockholmsregionen, mellan centrala Stockholm och Uppsala, som kommunen ligger i.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen från 2010 (RUFS 2010) uttrycks ambitionen, eller strategin (strategi 4 i RUFS 2010) om att vidareutveckla en flerkärnig och tät region. Inom ramen för strategin uttrycks ambitionen om att koncentrera bebyggelse till få stråk och kärnor.

Vidare ska den flerkärniga strukturen "stöddas av företagsetableringar och ett attraktivt utbud av utbildningar, kultur och samhällsservice".

I den regionala utvecklingsplanen framgår också att Stockholmsregionens behöver utvecklas i sina kopplingar till andra städer i östra Sverige och att stadskärnorna fyller väsentliga funktioner genom sina utbud av bostäder och arbetsplatser.

I RUFS från 2010 är det tydligt att de korridorer som finns som definieras av transportinfrastruktur både i form av vägar och spårvägar tillsammans med de utpekade regionala stadskärnorna ska fungera som grundläggande struktur i en flerkärnig storstadsregion. Det är tydligt att ambitionen är just en flerkärnig region och inte en monocentrisk region. Vad som i ett längre perspektiv blir väsentliga frågor är dels hur de regionala stadskärnorna kopplas samman i transportnätverken, dels hur fördelningen och framväxten av företag, offentliga verksamheter, handel och service kommer att utvecklas för att stödja en sådan flerkärnig storstadsregion.

En naturlig målsättning för en flerkärnig storstadsregion är vanligtvis att det finns specialiseringar av högre utbildning, sjukvård, näringsliv i varje regional stadskärna. Det vill säga att det finns en allokering av dessa verksamheter så att varje delstadskärna har sin särskilda funktion med specialisering i enlighet med sina komparativa fördelar som kan finnas i kopplingar med högre utbildning, forskning och näringsliv etc. Finns inte dessa grunder, eller om de är svaga, kan också ambitionen om den flerkärniga storstadsregionen begränsas med avseende på hur framgångsrik den blir.

När vi ser till frågor som rör stadskärneutveckling såväl som att utveckla handelsplatser är det väsentligt att notera att det pågår en ganska stor förnyelse av relaterade marknader. Allt fler marknader inom handel präglas i växande utsträckning av att handel sker på distans eller så kallad näthandel. I en del segment är denna form av handel nästan helt dominerande. I andra delar finns en tillväxt och i några delar kan det vara så att handel inte i så stor utsträckning är lämplig att organiseras via näthandel.

En allt större del av handeln sker också på marknader som kombinerar butikshandel och näthandel och att dessa är komplementära till varandra. Själva poängen i detta sammanhang är inte att utveckla en beskrivning om komplexiteten i dessa avseenden utan snarare att indikera att det finns tendenser i utveckling på dessa marknader som visar att de kommer att fortsätta att förändras kommande år med allt mer inslag av konkurrens mellan näthandel och butikshandel och även framväxande starkare komplementära relationer.

Det senare, och även mer traditionell syn på stadskärnor och handelsplatser med funktioner som mötesplatser, talar för att urbana stadskärnebildningar även långsiktigt är centrala drivkrafter för tillväxt och utveckling. De verksamhetstäta, diversifierade och volymmässigt tillräckligt stora koncentrationerna som finns i städer och handelsplatser kan långsiktigt förväntas utgöra drivkraft för utveckling och ekonomisk tillväxt.

Denna PM inriktas mot att utifrån Stockholmsregionens situation och i kombination med etablerad kunskap inom området Urban Economics diskutera och analysera markandspotentialen för en framtida utveckling av Upplands Väsby. Ambitionen är att texten ska kunna användas i en diskussion om strategiska överväganden som syftar till att ge en grund för att utveckla platsbetingad attraktionskraft i centrala delar av Upplands Väsby som kan innebära drivkraft för framtida tillväxt i kommunen och även bidra till Stockholmsregionens utveckling.

Stockholmsregionen

Stockholmsregionen är en dynamisk tillväxtmotor i den svenska ekonomin. I storstadsregionen realiserar en stor andel av den svenska ekonomins produktionsvärden och en stor del av befolkning bor och har sina arbetsplatser, studieplatser i regionen.

Stockholmsregionen har en stark ställning som ett ekonomiskt centrum i Sverige såväl som i Norden och även i ett europeiskt perspektiv. I Stockholm finns centrala delar av marknader som tillväxtmotorer regionalt, nationellt och även i ett internationellt perspektiv. Arbetskraften i regionen kännetecknas av en hög andel personer som har en lång utbildning från universitet och högskola och andelen sysselsatta i regionen är hög när vi jämför med europeiska stadsregioner av motsvarande storlek.

Det finns också många studier som visar att det finns en mycket stark innovationspotential i Stockholmsregionen med en god position i jämförelse med både andra delar av Sverige och Norden samt i jämförelse med andra storstadsregioner av motsvarande storlek i andra länder.

I Stockholmsregionen finns också en stor mängd människor med hög utbildning och stora FoU-investeringar som också bidrar till att ge en god potential för innovationer som är en viktigt långsiktig förutsättning för ekonomisk tillväxt.

Näringslivet i Stockholmsregionen präglas av en hög grad av kunskapsintensitet, att tjänste- och servicesektorn är omfattande och att huvudstatsfunktionen innebär att det också finns centrala myndigheter med mera. I näringslivet finns spetsmiljöer inom exempelvis Life Science, Informations och KommunikationsTeknik (IKT) med mera. Precis som den samlade svenska ekonomin så utmärks också Stockholmsregionens näringsliv av den tyngd som de stora företagen har. De mindre och medelstora företagen har en svagare ställning som exempelvis inte uppvisar samma innovationskraft som de större företagen när det gäller att registrera patent med mera.

Även om sysselsättningen är hög i Stockholmsregionen om vi jämför med andra regioner av liknande storlek i Europa, så finns samtidigt problem i form av att företagandet är ganska lågt, att integrationen på arbetsmarknaden bland nyanlända invandrare är på en relativt låg nivå och även att arbetslösheten bland unga är relativt hög. Trots att regionens marknad måste betraktas som dynamisk i flertalet perspektiv så finns det kvarstående vakanser hos företag som inte finner den kompetens de söker, samtidigt som det finns arbetssökande som inte finner ett jobb. I Stockholmsregionen, såväl som i flera andra regioner i Sverige, finns problem med matchningseffektivitet på arbetsmarknaden.

Befolkningstillväxten har varit mycket stark under en lång tid i Stockholmsregionen och förväntas fortsätta växa med omkring 40 000 invånare per år, enligt prognoser. Utvecklingen har flera olika förklaringar. Det omfattande inflödet av nyanlända från andra länder är en sådan förklaring. I prognoser som presenterats för Stockholmsregionens utveckling förväntas invandringen utgöra 40–50 procent av inflyttningen kommande 10 år.

Samtidigt finns det också en stark flyttström till Stockholmsregionen från andra delar av Sverige som både kan kopplas samman till att det finns ett flertalet högskolor och universitet i regionen med en stor andel av Sveriges utbildningsplatser. Det är därför naturligt att unga personer som söker sig till högre utbildning söker sig till Stockholmsregionen. Funktionen som tillväxtmotor innebär också att det växer fram nya jobb och finns en efterfrågan på arbetskraft i Stockholmsregionen, som lockar inflyttare.

Bostadsbyggnationen har inte uppvisat en tillväxttakt som motsvarar befolkningstillväxten. Över en längre tidsperiod, från år 2000 och framåt, har befolkningstillväxten motsvarat en nivå som är dubbelt så hög jämfört med bostadsbyggnationen om vi utgår från antagande om att det normalt bor två personer per lägenhet (vilket ungefär motsvarar genomsnittet i ekonomin). Detta innebär att knappheten eller bristen i bostäder i Stockholmsregionen är större än 100 000 lägenheter enbart utifrån perspektivet om vilket behov som finns för att tillväxten i bostäder skulle matcha befolkningsutvecklingen de senaste 15 åren.

På fastighetsmarknaden i Stockholmsregionen finns en mycket starkt efterfrågan. Detta syns exempelvis genom att priser på fastigheter i det befintliga beståndet är höga, väsentligt högre jämfört med konstruktionskostnader för nyproduktion. Situationen på fastighetsmarknaden kan förklaras ur flera olika utgångspunkter. En första sådan förklaring är relaterad till konkurrensen om platser som blir mycket stark i stora städer med en hög täthet av verksamheter och bostäder i sina centrala delar. Marktillgången är naturligen begränsad vilket i sig själv kan bidra till att driva upp priser på platser som är centrala i en stadsregion som också har en stark tillväxt och utveckling. Andra utgångspunkter till förklaring om att obalanser kan etableras och bli bestående kan relateras till regleringar som bidrar till att skapa friktioner på marknaden. På fastighetsmarknaden finns både hyresreglering (som reglerar hyresutvecklingen) och Plan- och bygglagen (som reglerar processer för nybyggnation). Sammantaget innebär regleringarna att fastighetsmarknaden inte kan sägas vara en fri konkurrensmarknad och att det finns flera förklaringar till varför obalanser utvecklas och även blir bestående. Regleringarna är ett förhållande som skiljer Stockholm från övriga nordiska

huvudstäder som inte har motsvarande former av begränsningar och heller inte har lika omfattande bristsituationer.

Marknader för handel och service, och dess utveckling, är också av stor betydelse både ur ett perspektiv om ekonomisk tillväxt samt sysselsättning och ur perspektiv om att utveckla en attraktiv storstadsregion. Handelns utveckling är också mycket intressant eftersom marknaden just nu förnyas på ett mycket omfattande sätt. Handel på distans via olika media och med kombination butik/näthandel förnyas i en rask takt. Näthandeln i Sverige har de senaste 10 åren växt med 10–15 procent årligen. Även om den samlade handeln som i dag sker via e-handel så skulle en bestående trend liknande den som varit de senaste 10–15 åren innebära att näthandeln i omfattning skulle vara lika stor som butikshandeln någon gång i framtiden mellan åren 2033–35. Även om inte framtidens utveckling låter sig extrapoleras på ett så här enkelt sätt pekar ändå utveckling på en fortsatt föränderlig utveckling som sannolikt ställer krav på omställningsbarhet i handelsytan och anpassningsförmåga till nya marknadsförhållanden.

Attraktiva handelsplatser med god förmåga att locka till sig kunder är också miljöer som har en förmåga att kombinera täthet, diversitet och som är någorlunda stora och sammanhållna handelsmiljöer. Handeln växer totalt sett i en takt som förefaller vara förhållandevis stabil och ungefär i nivå med den samlade ekonomiska tillväxten och de allra mest attraktiva handelsplatserna växer betydligt starkare än genomsnittet.

Ett sätt att motverka sådan obalanser som finns på fastighetsmarknaden med avseende på samspelet mellan var å ena sidan bostäder finns och å andra sidan arbetsplatser, utbildningsplatser samt handel och service är att utveckla transportinfrastrukturen. Effektivare transporter, inte minst kollektivtrafik, kan överbrygga en del av de problem som obalanserna som finns mellan fastighetsmarknaden och arbetsmarknaden (närlivsutvecklingen). I detta avseende kan en satsning på utpekade transportstråk och koncentrerade satsningar på några utpekade delregioncentra vara ett effektivt sätt att stimulera storstadsregionens utveckling. Något som kan vara begränsande i sammanhanget är att stråken för utveckling går som ”strålar” från centrala Stockholm

och ut mot ytterområden och att kopplingar mellan stråken blir svagare.

Stockholmsregionens flerkärnighet

Stockholmsregionens väg att bli en uttalad flerkärnig storstadsregion kommer dels att ta tid i sin utveckling, dels är den inte i alla avseende tydlig att urskilja hur den på allvar kommer att kunna bli en effektiv flerkärnig stadsregion. Det är exempelvis inte tydligt hur de stora offentliga verksamheterna som den högre utbildningen och forskningen kommer att omlokaliseras med flerkärnigheten som grund, näringslivsspecialiseringar, eller den specialiserade sjukvården. Vad som mer framgår i utvecklingsinitiativ är en utveckling som främst förefaller vila på initiativ kopplat till bostadsmarknaden och även utveckling av handelsplatser.

Två viktiga frågor att ställa, både när det gäller ambitionen om att utveckla en flerkärnig storstadsregion och när det gäller perspektivet om Upplands Väsby's roll i Storstadsregionen är om ambitionen med den flerkärniga storstadsregionen är att fullt ut utveckla delscentra i alla dimensioner som de normalt ska ha och om sedan Upplands Väsby har förutsättningar att axla en sådan delscentra roll. Oenkligen finns goda förutsättningar för Upplands Väsby att utveckla boendemiljöer och även handel och service kopplat till bostadsmiljöer med mera. Den viktiga långsiktiga frågan handlar mer om förutsättningar för att utveckla en stark näringslivsspecialisering och i vilken mån som de centrala funktioner som en flerkärnig storstadsregion, om den ska fungera effektivt, kommer att lokaliseras till kommunen.

Före det att vi går vidare och ser mer till situationen mer specifikt i Upplands Väsby finns det anledning att lita djupare se till frågan om förutsättningar för att Stockholmsregionen mer tydligt ska utvecklas till en flerkärnig storstadsregion med starka stadskärnor utanför centrala stadskärnan i staden. En första realitet att förhålla sig till är att den svenska såväl som stora delar av västvärldens ekonomier har nu i stor utsträckning nått en utvecklingsnivå där industrijobben spelar en begränsad roll arbetsmarknaden.

Ekonomierna präglas numera i väldigt hög utsträckning av arbetsmarknader där tjänster och service är dominerande sektorer. Dessutom har den genomsnittliga utbildningsnivån höjts väsentligt de

senaste decennierna och vi kan numera med stort fog tala om att vi har ett kunskapssamhälle. Det betyder inte industrin skulle vara oviktig, men tillväxten i denna sektor sker alltmer utan att följas åt av en tillväxt i sysselsättning. Storstadsregionen är i denna utveckling en föregångsregion som ligger i framkant av utvecklingen och detta präglar också Stockholmsregionens arbetsmarknad.

Den kanske mest centrala förutsättningen för att kunna vidareutveckla en flerkärnig storstadsregion är hur effektiv som infrastruktur för transporter är. Det handlar om vägar för bil- och bussresor såväl som spårbunden trafik med tåg, pendeltåg, spårvagn och tunnelbana. Med en flerkärnig struktur av regionala stadskärnor krävs att det finns både effektiva förbindelser i de 7 starka stråk som finns i Stockholm som utgår från centrala delarna av staden och i riktning mot regionens ytterområden, och starka förbindelser som kopplar var och en av de regionala stadskärnorna med varandra på ett direkt sätt. I allt väsentligt kommer centrala Stockholm att under överskådlig tid utgöra det starka navet i regionen och stadsregionens ekonomi kan också förväntas fortsatt vara präglad av nämnda kommunikationsstråk. De kollektiva transportmedlen har en mycket stor marknadsandel i Stockholm och kan också förväntas spela en minst lika stor, sannolikt större, roll för persontransporter i framtiden. Ytterligare ett perspektiv på infrastrukturen för transporter är hur de kopplar samman respektive regional stadskärna med andra regioner utanför Stockholm, både nationellt och internationellt.

I en mer utvecklad flerkärnig stadsregion blir det mer viktigt att se till vilka kompletterande funktioner som kommer att finnas mellan de regionala stadskärnorna och specialiseringar. Ska Stockholmsregionen på allvar utveckla och förstärka stadskärnor utanför centrala Stockholm förutsätts att varje stadskärna kan utveckla specialiserade miljöer och näringsliv utifrån sina komparativa fördelar och geografiska förutsättningar.

Varje enskild stadskärna behöver kunna se till sina förutsättningar för att utveckla sin specialisering med avseende på (1) specialiserad handel och upplevelse-/besöksnäring, (2) näringslivsspecialisering, (3) högre utbildning och forskning, (3) specialiserad hälsovård/sjukvård, (4) specialiserad offentlig administration. Med ambitionen om att utveckla en

stadskärna i den flerkärniga Stockholmsregionen behöver inkludera perspektiv om hur näringslivsstruktur kan utvecklas med exempelvis framväxt av små och medelstora företag inom tjänste- och servicenäringar, arbetsplatser med hög andel personer som har en hög kompetens (stor andel högutbildade), att det finns ett näringsliv med kopplingar mellan å ena sidan sin specialisering och å andra sidan högre utbildning samt forskning i stadskärnan och dess närliggande omland och i övrigt kunna utveckla en stark innovationsmiljö inom relaterade marknader som finns etablerade i den regionala delstadskärnan.

Varje stadskärna i regionen behöver nå upp till vad som kan ses som en kritisk massa (minimumstorlek). Detta är en mycket viktig förutsättning för att det ska finnas en stark grund till urbana skalekonomier som är lägesmässiga fördelar som kommer sig av marknadens storlek på en plats. Detta ger förutsättningar för företag som präglas av skalekonomier och som har sina kunder i närliggande omlandet att utvecklas på platsen.

För dessa företag är det en konkurrensfördel att kunna fördela sina fasta kostnader på en stor volym sålda varor eftersom det ger utrymme att hålla konkurrenskraftiga priser. Vidare är en viktig förutsättning att en stadskärna kan ha ett diversifierat utbud eftersom det lockar kunder/konsumenter till handelsplatsen.

Mångfalden och diversiteten är också något som kan antas växa i betydelse när befolkningens sammansättning blir allt mer heterogen med olika bakgrund från olika länder med mera, vilket också sätter sin prägel på smakinriktningar och efterfrågan. En attraktiv stadskärna är också naturligen en plats med en hög grad av täthet i ekonomiska aktiviteter, boende och fastigheter. Mötesplatserna i stadskärnan ska kunna vara livfulla med olika människor som möter varandra, liksom att de kommersiella miljöerna med butiker, restauranger, caféer med mera och arbetsplatser finns lokaliserade nära varandra.

Sammantaget är ambitionen om att utveckla en flerkärnig Storstadsregion mycket ambitiös. För att ambitionen och målsättningen ska lyckas förutsätts att en del marknader sannolikt behöver få en ny geografisk struktur i Storstadsregionen. Detta är en viktig förutsättning för att det ska gå att se hur en genuint flerkärnig storstadsregion med en god funktionalitet ska utvecklas. Varje enskilt utpekad regio-

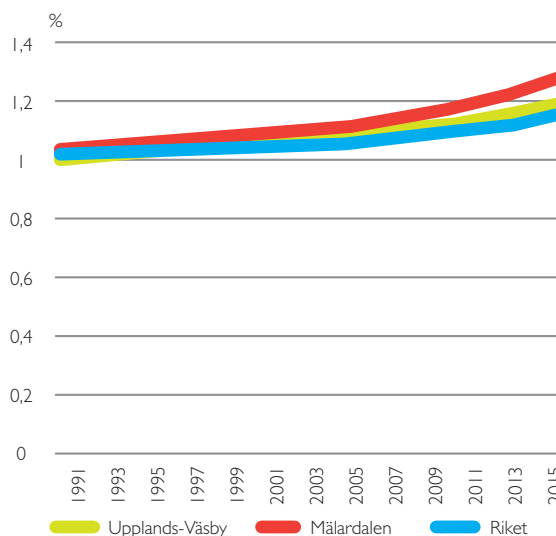
nal stadskärna måste se till vilken roll den har förutsättningar att utveckla långsiktigt, i förhållande till de övriga regionala stadskärnorna.

Upplands Väsby i Storstadsregionen

Mot bakgrund om av ambitionen för en mer uttalad flerkärnig storstadsregion, med starkare regionala stadskärnor finns det flera intressanta perspektiv som förtjänar att belysas för Upplands Väsby för att sedan kunna diskutera kommunen och stadens roll i storstadsregionen. Två sådana perspektiv är befolkningsutvecklingen och näringslivsstrukturen.

Upplands Väsby finns i Stockholmsregionens norra del i ett av storstadsregionens starkaste stråk mellan Uppsala och centrala Stockholm. Kommunen och staden har haft en mycket starkt utveckling med en omfattande tillväxt i befolkningen och med prognoser som pekar mot en förväntad tillväxt i befolkningen med 10–15 procent kommande tioårsperiod. Dessa prognoser indikerar en förväntan om en starkare utveckling i framtiden jämfört med tidigare. Åren 1990–2015 växte befolkningens storlek i Upplands Väsby med 18,6 procent.

Detta kan jämföras med att motsvarande tillväxt i Mälardalsregionen var 27,0 procent och tillväxten i riket totalt var 14,6 procent. Upplands Väsby växte därmed starkare än genomsnittet bland rikets kommuner, men inte i samma starka takt som den genomsnittliga för Mälardalsregionen.

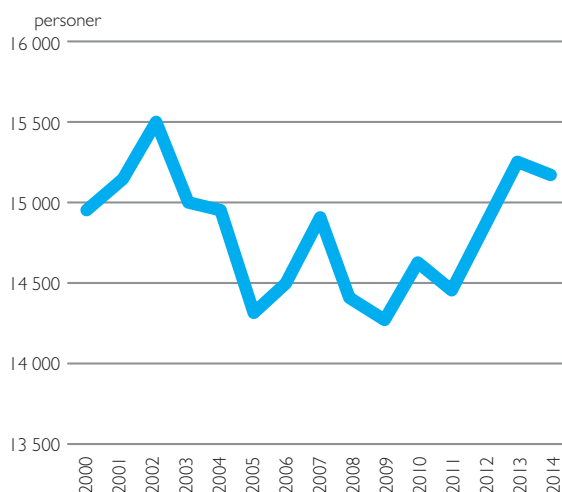


Figur 1, Befolkningstillväxt 1991–2015.

Ser vi sedan till näringslivet i Upplands Väsby kan vi konstatera att motsvarande starka utvecklingstrend som finns för befolkningsutvecklingen inte finns när det gäller personer som har en arbetsplats som är lokaliserad i Upplands Väsby (kommunen).

I figur 2 (överst på nästa sida) kan vi se att antalet arbetande i kommunen (dagbefolkning) inte har växt under 2000-talet utan snarare finns på en och samma nivå under hela perioden. Det finns omkring 15 000 personer på arbetsmarknaden som har sin arbetsplats i Upplands Väsby kommun.

Utvecklingen över tiden de senaste 15 åren visar att en viss minskning i dagbefolkningen förekom åren 2004–2011 och att efter 2011 finns en tillväxt som innebär att antalet arbeten i kommunen numera är drygt 15 000.



Figur 2, Dagbefolkningen (förvärvsarbetande +16 år) i Upplands Väsby 2000–2014.

Den samlade utvecklingen för sysselsättningen, beskriven som utvecklingen av dagbefolkningen ger ett perspektiv om hur den lokala delen av arbetsmarknaden fungerar. I sammanhanget kan vi konstatera att Upplands Väsby har många personer som bor i kommunen och som pendlar ut till arbetsplatser i andra kommuner. Framförallt handlar det om personer som bor i Upplands Väsby och som pendlar till arbetsplatser i andra delar av Stockholmsregionen.

Om vi ser till denna grupp av personer som bor i kommunen och som pendlar till arbeten som finns i övriga delar av Stockholms län så är storleken för

den gruppen nästan lika stor som hela volymen dagbefolkning som har sina arbeten i Upplands Väsby år 2014. Av de som arbetar i Upplands Väsby (som återges i figur 2 ovan) har ungefär 40 procent också sin bostad i Upplands Väsby. Detta betyder att 60 procent av de som arbetar i Upplands Väsby har sin bostad i någon annan kommun.

På motsvarande sätt har mer än 70 procent av de sysselsatta som bor i Upplands Väsby sina arbetsplatser i någon annan kommun. I dessa avseenden är därför Upplands Väsby i mycket hög utsträckning integrerad i övriga storstadsregionens arbetsmarknad och näringsliv.

Vi kan också, för att erhålla ytterligare dimensioner av näringslivet i Upplands Väsby, se till vilka specialiseringsmönster som finns i kommunen och vilka branscher som har så kallat komparativa fördelar i sin lokalisering i kommunen. Det fanns 2014 2500 arbetsställen i Upplands Väsby kommun vilket motsvarar omkring 1 procent av samtliga arbetsställen som finns i Mälardalsregionen. Jämförelsen med Mälardalsregionen görs här för att den kan ses som den regionala marknad som Upplands Väsby finns i.

Även om näringslivets storlek i Upplands Väsby kan förefalla begränsat i perspektivet om hur stor storstadsregionens ekonomi är så finns det alltid så kallat specialiseringsfördelar som på ett jämförande sätt går att identifiera. Det handlar om vad som brukar kallas komparativa fördelar som kan finnas på grund av särskild tillgång till olika produktionsfaktorer eller andra förutsättningar som är kopplade till en plats. Eftersom alla platser och regioner på olika sätt är unika i sina grundläggande förutsättningar när det gäller kompetenser i arbetskraften, tillgängligt kapital, transportvillkor, naturtillgångar mm finns det alltid någon produktion som platsen/regionen har fördelar i produktion när alla platser/regioner jämförs.

Ett enkelt sätt att "avslöja" eller identifiera inom vilka branscher eller sektorer som en plats eller region har sina komparativa fördelar att beräkna så kallade "lokaliseringkvoter" för att se till de förhållanden där denna kvot blir större än 1. "Lokaliseringkvoterna" beräknas i detta sammanhang med kvot mellan en sektors andel av den lokala arbetsmarknaden dividerat med sektorns andel av den samlade ekonomins arbetsmarknad.

Bransch	Antal arbetsställen i Upplands Väsby	Antal arbetsställen i Mälardalsregionen	Lokaliseringskvot för branschen i Upplands Väsby
Jordbruk	43	11554	0,38
Tillverkning	116	11044	1,06
Energi och miljöverksamhet	9	902	1,01
Bygg	440	28152	1,58
Handel	498	38540	1,31
Transport och magasinering	164	9614	1,73
Hotell och restaurang	89	10351	0,87
Information och kommunikation	130	19348	0,68
Finans och försäkring	31	3830	0,82
Fastigheter	92	15347	0,61
Företagstjänster	535	63345	0,86
Offentlig förvaltning	0	773	0,00
Utbildning	69	8510	0,82
Vård och omsorg	91	8500	1,08
Kulturella och personliga tjänster, samt okänt	193	23501	0,83
Totalt	2500	253311	1

Tabell 1, Antal arbetsställen i Upplands Väsby och i Mälardalsregionen samt lokaliseringskvot per bransch för Upplands Väsby 2014

I ett enkelt exempel kan vi tänka oss en bransch eller sektor som i en given kommun sysselsätter 5 procent av den lokala arbetsmarknadens alla jobb. Samtidigt tänker vi oss att sektorn i den samlade ekonomin (nationen eller en större region) sysselsätter 2,5 procent av arbetsmarknadens alla jobb. I detta exempel blir lokaliseringskvoten för den aktuella marknaden 2 (5/2,5) vilket vi tolkar som ett tecken på specialiseringsfördel (som vi har "avslöjat") i den aktuella kommunen eftersom fler är sysselsatta jämfört med förväntad nivå eller ett genomsnitt.

I tabell 1 (överst på nästa sida) presenteras uppgifter från 2014 om antal arbetsställen i Upplands Väsby och i Mälardalsregionen för näringslivet indelat i 15 branscher som följer den branschindelning som SCB använder. Dessutom presenteras beräkningar för lokaliseringskvoter för respektive bransch i Upplands Väsby. Beräkningen utgår från en jämförelse mellan Upplands Väsby (täljare) och den samlade Mälardalsregionen (nämnare).

Från tabellen ovan framgår att särskilda specialiseringsfördelar finns i branscherna Bygg, Handel och Transportnärings och magasinering. Sedan finns en svagare specialisering i Tillverkningsindustrin,

Energi och miljöverksamhet samt i Vård och omsorg. För övriga branscher är lokaliseringskvoterna under värdet 1.

Några av de branscher som normalt finns med en specialisering i en stadskärna har förhållandevis svag lokaliseringskvot i Upplands Väsby, exempelvis Hotell och restaurang, Finans och försäkring, Företagstjänster och Utbildning. Dessa förutsättningar behöver finnas med i samband med att strategiska beslut fattas som rör hur stadskärnan i Upplands Väsby ska kunna utvecklas i framtiden. Det handlar om de delar i en stadskärneutveckling som naturligt ska finnas utöver att utveckla bostadsområden om/ när ambitionen är att en stadskärna ska ta steg i sin utveckling för att bli ett centrum i en högre nivå av hierarkin i den storstadsregionen.

Sammanfattande kommentar

Sammanfattningsvis kan konstateras att utvecklingsförutsättningar för såväl Stockholmsregionen som helhet som för Upplands Väsby som en del av storstadsregionen är mycket goda. På ett grundläggande sätt är framtidsutsikterna därmed bland de bästa som finns bland kommuner i Sverige.

Befolkningstillväxten är mycket stark och detsamma gäller det regionala näringslivet och den regionala arbetsmarknaden i storstadsregionen.

Sedan en tid tillbaka finns en uttalad ambition i Stockholmsregionen om att förstärka regionens flerkärnighet som ryms i en målsättning om att ytterligare stimulera tillväxt och utveckling. Inte minst finns det ett mycket stort behov av att bygga nya bostäder i Stockholmsregionen. Bostadsbristen är idag ett allvarligt problem och riskerar att bidra till att de mycket starka tillväxtkrafterna som finns i regionen mattas. Det finns därför mycket starka grunder för att stimulera insatser som bidrar till investeringar i fastigheter och nya bostäder.

Flerkärnigheten i storstadsregionen utgår från en stråkstruktur där centrala Stockholm i allt väsentligt även långsiktigt är den starka kärnan i regionen. Det finns sedan 7 starka stråk som följer ”strålar” utåt, från kärnan mot storstadsregionens yttre områden. I dessa stråk finns också starka kommunikationsleder både i form av vägar och spårbunden trafik som ger goda trafikutbud. Det handlar både om förutsättningar för biltrafik och kollektiva transporter. I dessa stråk är det sedan en uttalad målsättning att regionala stadskärnor ska växa sig starka och det finns också utpekade platser som det är tänkt att sådan kraftsamling skall ske.

Den flerkärniga storstadsregionen är en viktig förutsättning för den långsiktiga planeringen av en utveckling av stadskärnan i Upplands Väsby. Det handlar om vilken roll och vilken ambition som kommunen och staden kan och bör axla. Med utgångspunkt i de resonemang som presenterats i denna PM förefaller frågan om i hur stor utsträckning som arbetsplatser, näringslivsförnyelse, högre utbildning ska vävas in och ingå i sådan planer. Hur tydligt och ambitiöst som sådana planer ska utformas.

Det kan exempelvis handla om att etablera högre utbildning och forskningsmiljöer i staden, att utveckla konferens- och besöksanläggningar, att stimulera viss specialiserad näringslivsinriktning etc. En sådan ambitiös satsning kräver sannolikt också en inte bara uttalad vilja om att förstärka den flerkärniga storstadsregionen i sina regionala stadskärnor utan också förutsättningar att beslut som rör lokalisering av vitala funktioner som behöver kunna finnas i de regionala stadskärnorna (specialiserad sjukvård, högre utbildning och forskning,

specialiserad administration, med mera).

I ett sådant scenario ingår att det måste finnas förutsättningar för en mycket omfattande tillväxt av arbetsplatser i Upplands Väsby (åtminstone en fördubbling inom en förhållandevis kort tidsperiod). Det förefaller rimligt att en regional stadskärna i storstadsregionen har åtminstone i närheten av 40–50 000 sysselsatta. Detta krävs sannolikt också för att med säkerhet etablera externa (i förhållande till varje enskild arbetsplats) skalfördelar som på ett självförstärkande sätt kan förväntas leda en tillväxt i arbetsplatser.

En mindre ambitiös och väsentligt enklare utvecklingsväg är naturligtvis att i första hand inrikta investeringar i Upplands Väsby mot bostadsmarknaden, att utveckla förutsättningar för service och handel med koppling mot bostadsmiljöer mm.

Utvecklingsambitionen som uttrycks i projektet Väsby Entré är mycket väl i linje med utgångspunkter för utveckling som presenteras i denna PM. Dimensionerna med en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling är naturliga att utgå från. Det är också viktigt att utgå från kommunens och stadens egna förutsättningar för att stimulera en utveckling som innebär tillväxt ekonomiskt såväl som befolkningsmässigt. I sammanhanget bör betonas att kommunen sannolikt tjänar på att i första hand se till sin egen situation och egna förutsättningar till tillväxt och utveckling för att kunna utveckla sin stadskärna på dessa grunder. Sedan är det en mycket god sak om även de regionala ambitionerna med att stärka den flerkärniga storstadsregionen. Den första delen som grund för en framtidsytande stadsutveckling i form att se till kommunens egna förutsättningar kan ses som nödvändig utgångspunkt medan den tillkommande regionala dimensionen blir en förstärkande del.

Lars Pettersson

