



## Framtidens Värmdö

**Värmdös läge i hjärtat av Stockholms skärgård med 22 km eller 20 minuter med buss till Slussen från Gustavsberg gör att efterfrågan på bostäder är stor. Tillsammans med Nacka kommun har Värmdö möjlighet att utveckla ostsektorn till en attraktiv del av regionen med bra boendemiljöer, men för det krävs att flaskhalsar i trafiksystemen byggs bort och en östlig förbindelse byggs!**

### Värmdö – en tillväxtkommun

Värmdö kommun räknar med en tillväxt på mellan 20 000 och 30 000 invånare till 2035. De senaste årens ökade bostadsbyggande pekar mot en kraftigare utveckling de närmaste åren. Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning anger ett årligt byggande på mellan 150 och 300 bostadsenheter. Till det ska läggas en permanentning av 150-200 fritidshus per år. Tillväxten de senaste åren har varit drygt 1 procent, vilket stämmer med den lägre utbyggnadstakten i kommunens befolkningsprognos, översiktsplan samt i RUFSS 2010.

Med utgångspunkt från den utvecklingsstrategi som ett enigt kommunfullmäktige la fast när Översiktsplan 2012 – 2030 antogs har kommunen inlett en omfattande detaljplanering i kollektivtrafiknära lägen i tätorterna. I Gustavsberg planeras för 2 500 nya lägenheter och i Hemmesta för 500, i Brunn för 200 bostäder samt i Stavnäs och Djurö för 200 lägenheter. Dessutom förväntas cirka 3 000 boenden tillkomma genom permanentning av fritidshus. I kommunen finns 12 000 fritidshus som inte beräknas vara permanentade.

Värmdö kommun har även genom en aktiv markpolitik sett till att flera nya byggherrar etablerat sig i kommunen. Senast genom ett avtal med Rikshem som innebär att cirka 1 000 bostäder i främst hyresrätt ska produceras.

I och med att en östlig förbindelse (ÖF) byggs öppnas ytterligare möjligheter att planera och bebygga fler väl belägna områden. Under förutsättning att efterfrågan på bostäder är fortsatt stor i Värmdö uppskattar kommun att tillväxten kommer att följa den högre takten med 300 bostadsenheter och upp mot 200 permanentningar per år. Det innebär en befolkningstillväxt på cirka 3 procent per år.

Utan ÖF bedömer kommunen att det kommer att byggas i storleksordningen 6 000 lägenheter till år 2035. Medan kommunen med en ÖF räknar med att det till 2035 kan

byggas drygt 10 000 bostadsenheter i Värmdö, se karta sid 6.

### Bostadsnyttor

Enligt en studie som Nacka kommun låtit KTH utföra beräknas ÖF leda till en förbättring av tillgängligheten med 5 procent för boende i Värmdö kommun. Det beräknas leda till en ökning av värdet på fastighetsmarknaden i kommunen med 1.2 miljarder kronor. En ökning som framför allt privata fastighetsägare berörs av. I den mån kommunen äger mark lämpad för exploatering eller kan teckna avtal där privata exploatörer förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag kan delar av värdestegringen frigöras för investeringar i storskalig infrastruktur som ÖF.

ÖF ger inte så stor utväxling i bostadsnytta när det gäller lägenheter i Värmdö, 4 procent att jämföra med 16 för Nacka och 64 för Stockholm. För villor bedöms däremot bostadsnyttan i Värmdö vara 20 procent medan den är 27 i Nacka och 12 i Stockholm.

Att Värmdö kommun har en något sämre nyttoeffekt av en östlig förbindelse än Stockholm, Nacka och Lidingö hänger samman med att tillgängligheten är betydligt lägre för Värmdö enligt KTH:s beräkningar. Men om man ser till Gustavsberg där huvuddelen av tillkommande lägenheter planeras produceras är tillgängligheten mycket bra sett ur ett regionalt perspektiv, så länge som det kommer att finnas direktbussar till Slussen.

I Gustavsberg har man under senare år betalt 3500 kr per ljus BTA. Därutöver har kommunen utan formellt stöd i plan- och bygglagen kunnat få ut ett exploateringsbidrag på 1 000 kr per ljus BTA. Uppskattningsvis kan en ökad efterfråga på bostäder till följd av ÖF leda till att kommunen i snitt inom hela kommunen kan ta ut 1 000 kr i bidrag i framtiden. Med ett snitt på 70 kvm per lägenhet ger det 280 mkr om 4 000 bostäder uppförs kopplat till att ÖF byggs. Man bör räkna med att minst hälften av dessa exploateringsbidrag behövs för lokal trafikinfrastruktur.

### Nyttor för arbetsmarknad och näringsliv

Värmdö kommuns näringsliv karaktäriseras av en stark tillväxt inom småföretagande och besöksnäring. Andelen nyföretagande är jämfört med övriga kommuner i regionen högt. Det finns en stor efterfrågan inom byggbranschen och hälsosektorn.

Trots det är utpendlingen stor, två tredjedelar av den yrkesverksamma befolkningen pendlar till jobb i regionen, främst i Stockholm. Eftersom viljan att pendla i regionen avtar markant vid över 40 minuters resa enkel väg är förbättrade förbindelser för ostsektorn av stor vikt enligt KTH-studien. Tillgången på högutbildad arbetskraft är stor i ostsektorn, medan arbetsmarknaden för denna utbildningskategori är inte så stor här.

Förbättras tillgängligheten med ÖF kommer andelen som kan pendla till exempelvis arbete i norrort att öka. Sambandet mellan förbättrad tillgänglighet och ökat nyföretagande är enligt KTH-studien relativt svagt.

För antalet sysselsatta i regionen kommer inte ÖF att ha särskilt stor påverkan totalt sett. Men för både Lidingö och Värmdö kommer förbindelsen att ha stor betydelse för den lokala arbetsmarknaden jämfört med övriga kommuner.



### Sociala nyttor

I likhet med flera kommuner i regionen har Värmdö en låg arbetslöshet, 4,1 procent och en relativt hög medianinkomst på 295 000 kr. Det hänger samman med kommunens förhållandevis unga och välutbildade befolkning som har möjlighet att pendla till arbeten i regionen.

Med en växande region ökar trängseln och utan nya kapacitetsstarka trafikstrukturer blir det svårt att klara fortsatt pendling för vissa grupper. Främst gäller det kvinnor som på grund av ett större ansvarstagande för barn och hem väljer att pendla kortare sträckor än män. Dessutom reser kvinnor i högre utsträckning med allmänna kommunikationer som inte alltid ger samma effektiva resande.

För kanske främst kvinnor i ostsektorn kan en ÖF få stor betydelse. Den ger fler möjlighet att nå högkvalitativa arbeten i norrort inom en rimlig pendlingstid.

ÖF kommer att medföra högre livskvalitet för stora grupper i regionen genom att tillgängligheten förbättras mellan ostsektorn och övriga regiondelar. Inte minst gäller det under fritiden då många söker sig till skärgården för rekreation, stugvistelse eller båtliv.

### Miljönyttor

Med ökad framkomlighet följer minskade utsläpp per fordon, men också minskat buller genom jämnare trafikflöden och en ökad andel förflyttningar i tunnel istället för på trafikleder ovan jord. Även när det gäller spridning av partiklar har ÖF stor betydelse för de stadsbygder som slipper stora trafikflöden.

Genom att en stor andel av resandeströmmarna in mot och genom Stockholm kan styras om minskar antalet fordonsrörelser på Stockholms gator och därmed förbättras utemiljö. Indirekt har det betydelse för fastighetsvärden genom att man får en ökad livskvalitet i mera hälsosamma och psykosocialt mindre stressade boendemiljöer.

### Buss till Slussen – bäst kollektivtrafiklösning

Eftersom majoriteten av dem som flyttar in i kommunen är unga barnfamiljer med arbete i regionen är möjligheterna till bra arbetspendling viktig. Det system med många direktbussar till Slussen, som är grunden i kommunens kollektivtrafikförsörjning gör att många pendlare når Slussen inom 30 minuter. Även för framtiden är buss i kombination med infartsparkeringar det system som ger störst samhällsnytta med korta restider och hög servicegrad för kommunens medborgare.

Även i en framtid räknar kommunen med att många kommer att arbetspendla med bil, dels för att kollektivtrafiken i regionen inte kan byggas ut i samma takt som tillväxten sker och dels för att det saknas rimliga pendlingsalternativ för många. Idag pendlar tre av fyra med egen bil. Kommunens målsättning är att hälften på sikt ska pendla med allmänna kommunikationer.

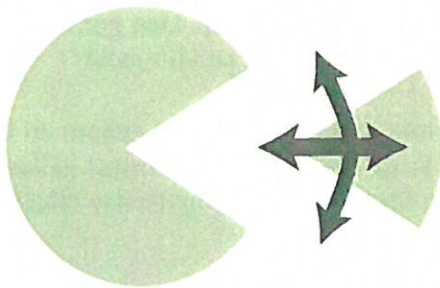
Det är en fördel att pendlare från Värmdö främst åker via tunnelbanan till Slussen. Detta

för att den planerade tunnelbanan från Nacka Forum med femminuterstrafik inte har kapacitet för alla resande från ostsektorn och för att det inte finns plats för en stor terminal vid Nacka Forum.

Utgångspunkten för ett hållbart kollektivt transportsystem i regionen måste vara att utnyttja en kombination av olika trafikslag, leder och knutpunkter för att erbjuda resande ett robust och kapacitetsstarkt alternativ till bil.

### Östlig förbindelse

Oberoende av val av trafikslag måste den östliga förbindelsen byggas för att avlasta trafiken in mot regionkärnan från ostsektorn samt för att avlasta all trafik som måste ledas väster om Slussen för att det saknas en förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet öster om Slussen.



*För regionen som helhet behövs en förbindelse öster om Slussen. För ostsektorn måste dagens kapacitetsproblem i öst-västlig riktning dessutom lösas.*

Det handlar enligt Värmdö kommun inte om ÖF ska byggas utan när! Omkring år 2050 kommer Nacka och Värmdö att motsvara dagens Malmö med 250 000 invånare, men i jämförelse med Malmö saknas ringled.

Redan idag leder bristen på en kapacitetsstark förbindelse till en rad negativa samhällsnyttor i form av längre restider, köbildningar, ökade utsläpp med mera.

Den snabba utveckling av ostsektorn som tunnelbanan till Nacka medverkar till kan svårligen genomföras utan en satsning på också ÖF. Tunnelbanan är ett kapacitetsstarkt system för arbetspendling, men faktum kvarstår att alla pendlare från sektorn inte får plats och heller inte får rimliga restider med tunnelbanan. Många som pendlar mot norrort är betjänta av en möjlighet till allmänna transport via ÖF. Dessutom finns anledning att ordna en förbifart öster om regionkärnan för gods- och varutransporter över Saltsjö-Mälarsnittet.

Både Stockholms stads och regionens framkomlighetsstrategier anger att det gatunät som finns centralt i en framtid med ökad trängsel ska användas för kollektiva och kapacitetsstarka transporter. För en funktionell och flerkärnig region behövs förutom Förbifart Stockholm en östlig förbindelse som binder samman södra och norra länken och därmed skapar en förbifart öster om Slussen utanför stadskärnan.

Värmdö kommun föreslår att en östlig förbindelse i huvudsak finansieras med statligt anslag och trängselskatteintäkter. Det är inte fördelningspolitiskt acceptabelt att med



trängselskatt och anslag radikalt förstärka transportinfrastrukturen väster om regionkärnan medan satsningar öster om Stockholm bland annat ska brukarfinansieras.

#### Spårburen trafik till Värmdö på sikt

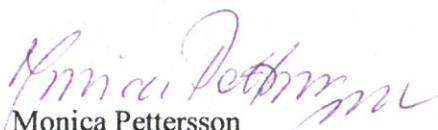
På lång sikt, 2050, när Nacka och Värmdö har upp mot 250 000 invånare, är det rimligt att räkna med spårburen trafik till Värmdö. Kommunen redovisar i översiktsplan 2012-2030 en korridor för spårburen trafik till Gustavsberg längs väg 222. Tanken är att spåren ska anslutas till den tunnelbanegren som planeras till Orminge.

Mellan Orminge och Gustavsberg finns en omfattande spridd småhusbebyggelse som kan förtätas. Det finns även attraktiva markområden som kan bebyggas.

Det är angeläget att tankegångarna på en kapacitetsstark spårburen trafik läggs fast snarast för att inte den succesiva omvandling och förtätning som pågår ska motverka skisserad utveckling ytterligare. Nacka och Värmdö bör inför en revidering av översiktsplanerna i en gemensam planering av gränzonen dra upp riktlinjer för denna utveckling.

Värmdö kommun föreslår att en plan för en mera samlad satsning på ostsektorn fogas till RUF 2050. En östlig förbindelse öppnar möjligheter till utveckling av en flerkärnig struktur med Nacka, Lidingö och Värmdö som nya kärnområden öster om regioncentrum. Enligt vår bedömning av samhällsnyttan av denna nationella, regionala och lokala satsning lämplig att utveckla inom ramen för den nu pågående Sverigeförhandlingen.

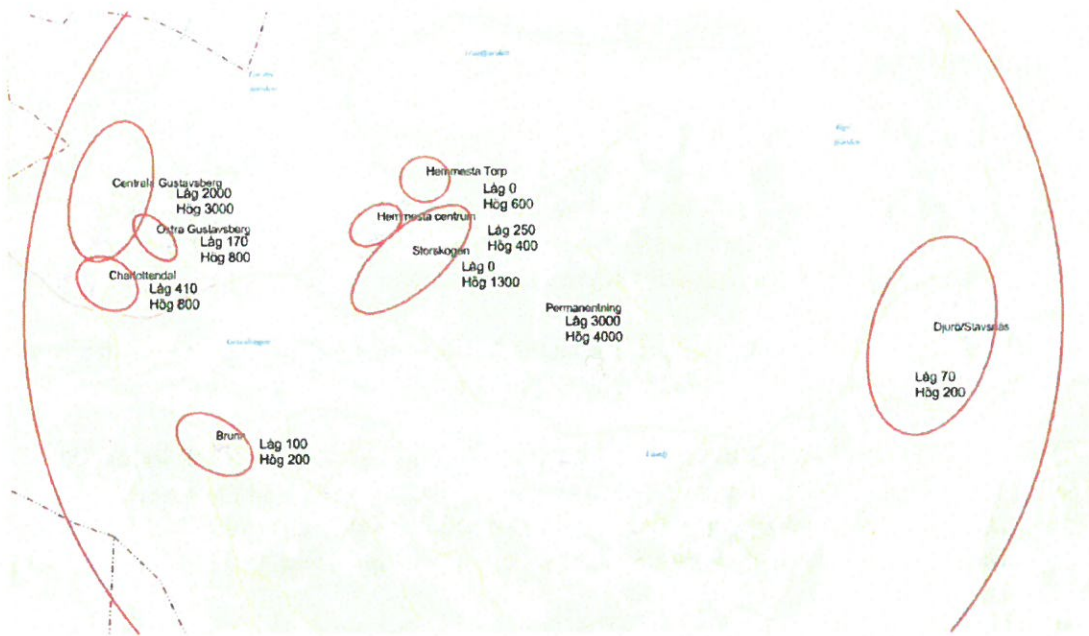
VÄRMDÖ KOMMUN



Monica Pettersson  
Kommunstyrelsens ordförande



Stellan Folkesson  
Kommundirektör



Karta över möjlig bebyggelseutveckling i Värmdös tätortsområden. Låg utvecklingstakt är likvärdigt med pågående expansion, cirka 6 000 bostadsenheter. Hög tillväxttakt är möjlig om en satsning sker på en östlig förbindelse, drygt 10 000 bostäder.