



Handläggare  
Lars Fladvad  
Utvecklingschef

Diarienummer 2015KS/0543

## Redovisning av Sverigeförhandlingen

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen har tagit del av rapporten.

### Beslutsnivå

Kommunstyrelsen

### Sammanfattning

I den nationella planen för 2014-2025 har staten avsatt två miljarder och givit Trafikverket i uppdrag att genomföra utredningar och inleda planeringsprocessen för byggandet av en östlig förbindelse. För att möjliggöra utbyggnaden av en östlig förbindelse har Sverigeförhandlingen fått i uppdrag att pröva möjliga finansieringslösningar.

Värmdö kommun har anmält intresse av att delta i förhandlingarna om alternativa lösningar för att kunna bygga östlig förbindelse och därmed skapa en kapacitetsstark länk under Saltsjö-Mälarsnittet öster om Slussen.

### Bakgrund

Östlig förbindelse, som tidigare kallades Österleden, är den sista länken av den trafikledsring runt Stockholms innerstad som planeras gå från Södra länken vid Sickla till Norra länken, strax väster om trafikplats Värtan.

I dag finns få förbindelser över det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet, endast Essingeleden, Västerbron och Stockholms stads innerstadsbroar binder samman regionens norra och södra delar. Därför brister det i tillgänglighet för resande till och från regionens östra delar, Nacka, Värmdö och Lidingö. Kapaciteten är varken tillräcklig i kollektivtrafiksystemet eller i vägtrafiksystemet. Redan idag är stora delar av båda systemen överbelastade.

Övergripande analyser visar att samhällsnyttan av Östlig förbindelse är stor för Stockholm, Nacka, Lidingö och Värmdö. Flera kommuner i regionen har även en indirekt stor nytta av förbindelsen för att den avlastar andra system. Exempel på dessa kommuner är Tyresö, Huddinge, Botkyrka, Sollentuna och Järfälla. Östlig förbindelse avlastar främst Stockholms innerstad, vilket innebär att miljön, säkerheten och framkomligheten förbättras för samtliga trafikantgrupper i city.

Olika alternativ för en östlig förbindelse har diskuterats ända sedan slutet på 1800-talet. I Stockholms generalplan från 1928 och 1952 fanns en ringgata med i ungefär ringens läge. I samband med planeringen av Dennispaketet i början av 1990-talet planerades Österleden i en sänktunnel under Saltsjön. Bygget skulle då finansieras via vägtull med betalstationer i bland annat Trafikplats Värtan. Utformningsförslaget innebar temporära intrång i Nationalstadsparken under själva bygget. Planeringsarbetet hade kommit långt innan det övergavs 1997.

I direktiven till 2013 års förhandling, Sverigebygget, angav Alliansregeringen att förhandlingen ska undersöka förutsättningarna att genomföra en östlig förbindelse förlagd helt i berg samt att kombinera denna med förändringar i trängselskatten. Trafikverket har regeringens uppdrag att bistå förhandlarna i Sverigeförhandlingen med underlag. Av direktivet framgår att utgångspunkten för underlag om förändrad trängselskatt ska vara att "trängselskatten är en styrande skatt med huvudsyftet att öka framkomligheten för vägtrafiken". I Trafikverkets uppdrag ingår att planera en förbindelse för kollektiv-, gods- samt biltrafik.

Nuvarande regering gav utredningen fortsatt mandat, men ändrade namnet till Sverigeförhandlingen. Förhandlingen ska lämna ett beslutsunderlag om finansiering, byggande med mera till regeringen senast den 31 december 2017. Tanken är att byggstart ska kunna ske i slutet på planperioden för nationell plan, 2020-2025.

## Ärendebeskrivning

Först i mitten på september uppmärksammade Värmdö kommuns ledning att Sverigeförhandlingen hade ett utredningsuppdrag kopplat till östlig förbindelse. För att till 1 oktober hinna lämna in en intresseanmälan med bedömning av bostads, trafik och sociala nyttor utformades en skrivelse inom loppet av en vecka, som kommunstyrelsens ordförande beslutade lämna in till förhandlingsgruppen. Ärendet anmäldes på kommunstyrelsen den 7 oktober.

Sverigeförhandlingen vände sig i oktober till kommundirektörerna i flertalet av länets kommuner med begäran om vissa förtydliganden. Kommundirektören lämnade en kortfattad promemoria med svar på förhandlingens frågor den 6 november.

## Bedömning

Förvaltningen bedömer att kommunen har alla skäl att medverka i förhandlingarna för att säkerställa att boende i ostsektorn tillförsäkras en kapacitetsstark i förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet öster om Slussen. Byggs förbindelsen kan kommunikationerna med centrala Stockholm och övriga regionen förbättras radikalt kring år 2030. Då bor det närmre 200 000 invånare i ostsektorn. En befolkning i nivå med dagens Uppsala.

## Ekonomiska konsekvenser

Sverigeförhandlingens huvuduppdrag är att utveckla snabba och kapacitetsstarka transportlösningar som grund för ett kraftigt ökat bostadsbyggande, 100 000 nya bostäder i landets tillväxtregioner. Målsättningen är att finna flerpartslösningar som bidrar till att bostadsbristen kan byggas bort samtidigt som landets konkurrenskraft stärks genom



förbättrade trafikinfrastruktur.

En östlig förbindelse beräknas komma att kosta cirka 20 miljarder kronor och finansieras huvudsakligen genom trängselskatt och avgifter. I de utredningar som pågår görs beräkningar av främst trafikantnytta i form av förbättrad tillgänglighet, kortare restid, ändrade reskostnader. Men också bedömningar av sociala värden med förbättrade kommunikationer samt bedömningar av miljövinster med modern och kapacitetsstark trafikinfrastruktur.

Värmdö kommun har i likhet med grannkommunerna anmält att kommunen kan planera för en tillväxt i linje med vårt höga tillväxtalternativ i översiktsplanen och RUFSS 2010 om en östlig förbindelse byggs. Det innebär en treprocentig årlig tillväxt och ett motsvarande bostadsbyggande. En snabbare utveckling ställer ökade krav på insatser inom kommunens kärnområden och leder till ett tillskott av skattebetalare.

### **Konsekvenser för miljön**

Med en östlig förbindelse kommer biltrafiken att öka med i storleksordningen någon procent. Genom att tunneln planeras för kollektivtrafik och ska finansieras med trängselskatt och tunnelavgift finns möjligheter att styra trafiksystemens utveckling i en mera hållbar riktning.

### **Konsekvenser för medborgarna**

Eftersom regionens kollektivtrafiksystem inte har kapacitet för alla pendlare och vägsystemet inte har kapacitet för gods- och biltransporter måste en satsning ske för att skapa en långsiktigt hållbar och attraktiv region. En region som är motor i Sveriges ekonomiska utveckling. För många medborgare i Värmdö är en östlig förbindelse avgörande för möjligheterna att kunna bo i kommunen och pendla till arbete i regionen.

### **Konsekvenser för barn**

En östlig förbindelse innebär inte i första hand att biltrafiken ökar utan att framkomligheten förbättras för alla trafikslag. Kommande generationer kan i likhet med dagens välja olika platser för boende, utbildning, arbete, service och fritidsaktiviteter.

## **Ärendets beredning**

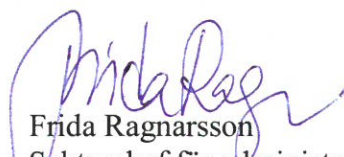
Ärendet har beretts inom Sektorn för administration, service och ledning.

## **Handlingar i ärendet**

Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
1	Yttranden till Sverigeförhandlingen	Bilaggs



Stellan Folkesson  
Kommundirektör



Frida Ragnarsson  
Sektorchef för administration, service  
och ledning





Handläggare  
Lars Fladvad  
Utvecklingschef

Diarienummer  
2015KS/0543

Sverigeförhandlingen  
Kommitté N2014:04  
Regeringskansliet  
Karlavägen 100  
103 33 Stockholm

## 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. Tillammans 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 kollektivtrafikhöga 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. Framst 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 framst 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 framst åker via tunnelbanan till Slussen. Detta

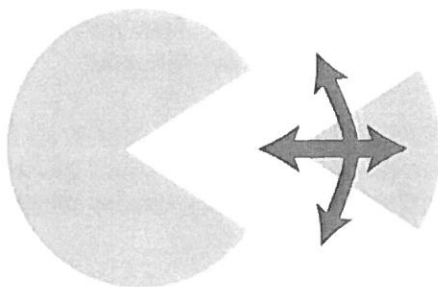


för att den planerade tunnelbanan från Nacka Forum med femminuterstrafik inte har kapacitet för alla resande från ostsektorn och för att det inte finns plats för en stor terminal vid Nacka Forum.

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 RUF5 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.

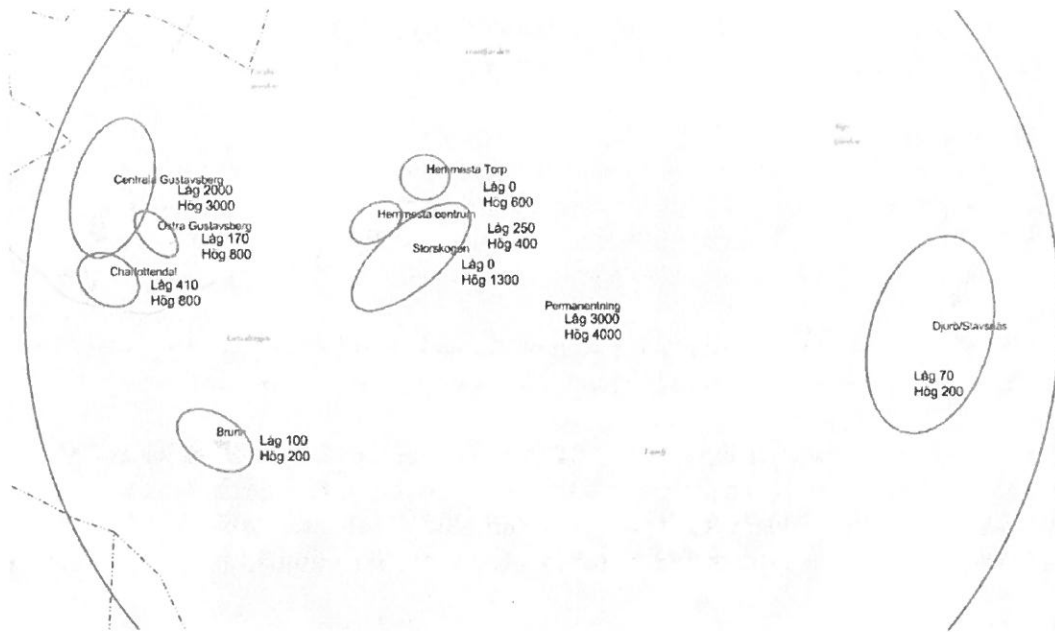
VÄRMDÖ KOMMUN



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.



## Värmdö kommuns förtydligande

**Värmdö kommun anser att såväl ostsektorns utveckling som regionens är beroende av att en östlig förbindelse byggs. Med en förbindelse skapas förutsättningar för Värmdö kommun att medverka i den regionala tillväxt som är nödvändig för landets ekonomiska utveckling. Nedan ges svar på de frågor som ställts till kommunen från Sverigeförhandlingen.**

### Fråga 1 – bostadsbyggande med en östlig förbindelse

Värmdö kommun räknar med att det finns en ökad efterfrågan på bostäder med en östlig förbindelse om bostadsmarknaden i landet fortsätter att utvecklas positivt. Värmdö kommun planerar för att det byggs 5 400 bostäder i detta scenario mellan 2018-2035, 300 per år i 18 år i en hög utvecklingstakt enligt RUFSS 2010 och kommunens översiktsplan.

### Fråga 2 – bostadsbyggande utan en östlig förbindelse

Värmdö kommun räknar med att det kommer att byggas 2700 lägenheter under perioden 2018-2035 utan en östlig förbindelse. Det är en framskrivning av nuvarande tillväxttakt med 150 nya bostäder per år.

### Fråga 3 – omvandling av fritidshus

Värmdö kommun räknar med att det under perioden 2018-2030 kommer att omvandlas 2700 fritidshus i ett scenario utan en östlig förbindelse, 150 fritidshus omvandlas årligen. I ett scenario med en östlig förbindelse beräknar kommunen att upp till 200 hus per år permanentas, alltså 3600 under perioden 2018-2035.

### Fråga 4 – detaljpaneläget

Värmdö kommun räknar med att det fram till dess att avtal om Sverigeförhandlingen undertecknas i slutet av 2017 finns planberedskap, lagakraftvunna detaljplaner för cirka 1 000 lägenheter. Normalt planläggs mellan 200 och 250 bostäder per år i kommunen. Det innefattar både nyproduktion och omvandling av fritidshus.

Om kriterierna i avtalet ändras från bostäder vars detaljplan antas till bostäder som påbörjas/får startbesked måste tiden för prövning av överklagande av detaljplan vägas in. Normalt tar det ett år från dess att en planantagits till dess bostadsproduktionen kommer igång. Men i nuläget är det svårt att beräkna hur lång tid det tar för staten att avgöra överklaganden i framtiden. Med prövning hos länsstyrelsen och mark- och

miljödomstolen är mellan ett och två år den tid det tagit att få fram ett avgörande. I och med att länsstyrelsen inte längre ska utgöra första prövningsinstans kan man räkna med att tidsutdräkten minskar med ett halvt år.

#### Fråga 5 – influensområde

Ja, hela fastlandsområdet i kommunen ingår det influensområdet, alltså påverkas positivt av att en östlig förbindelse kommer till stånd. Merparten av allt planlagt bostadsbyggande kommer att ske i kommunens tätorter. Utanför dessa sker främst utveckling genom förnyelseplanering av fritidshusområden i och med att kommunalt VA byggs ut. Fler hus kan bebos på helårsbasis efter att VA byggts ut och cirka 10 procents förtätning kan komma till stånd.

#### Fråga 6 – influensområde lokaler/kontor

Det är bara i Gustavsberg som det finns viss efterfrågan på lokaler och kontor i Värmdö kommun. Men eftersom marknaden är svag bör man inte räkna med någon avgörande värdepåverkan på grund av en östlig förbindelse. Effekten är förmodligen försumbar i reala termer.

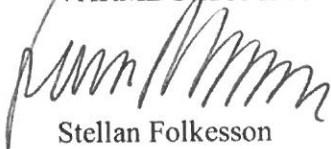
#### Fråga 7 – värdet på fastighetsmarknaden

Bedömningen av utvecklingen av fastighetsmarknaden med eller utan en östlig förbindelse är utförd av KTH på uppdrag av Nacka kommun. Det är svårt att med en enklare metod utföra analyser som verifierar KTH:s bedömning.

#### Fråga 8 – värdeökning till följd av ökad restidsnytta

Värmdö kommun har svårt att ge ett tydligare besked om värdeökning på grund av förbättrad restidsnytta. Dels finns det inget verifierat samband till en viss värdenivå och dels är allt beroende av om kommunen får ett formellt stöd att ta ut det vi kallar exploateringsbidrag.

VÄRMDÖ KOMMUN



Stellan Folkesson  
Kommundirektör