
PM UTVÄRDERING AV EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT REGIONALT PERSPEKTIV

2017-05-29

Landvetter södra i Härryda

Sammanfattning

Landvetter södra har goda möjligheter att bidra till regionala utvecklingsmål. I vilken grad detta sker beror till stor del på hur väl tillgängligheten med kollektivtrafik till Göteborg respektive Borås utvecklas. Ytterligare en framgångsfaktor är att området utformas med en blandning av olika boende- och upplåtelseformer. Ingen direkt målkonflikt har identifierats.

Landvetter södra är ursprungligen utvecklat för ett scenario med en ny tågstation som lokaliseras på den planerade höghastighetsbanan. Ett sådant scenario skulle ge mycket god uppkoppling till såväl Göteborgs som Borås arbetsmarknad och övriga målpunkter i form av bland annat offentlig och privat service. Restiderna till Göteborg C skulle bli cirka 15 minuter med storregionala snabbtåg och ännu kortare till Borås.¹ I skrivande stund arbetar inte Sverigeförhandlingen för att stationen realiseras, däremot planeras för en station vid Landvetter flygplats.²

Det innebär att exploateringsområdet kan få olika grad av tillgänglighet som blir en kombination av kopplingen till Landvetter flygplats och ett utvecklat eller anpassat expressbussystem. Med en bra koppling till Landvetter flygplats och anpassade anslutningar bör restiden till Borås kunna reduceras betydligt jämfört med dagens kortaste restid om i bästa fall cirka 50 minuter.

Inledning

Regeringen vill medverka för ökad bostadsbebyggelse och hållbar stadsutveckling. Området Landvetter södra skulle kunna ligga till grund för en viktig stadsutveckling. Uppdraget är att utreda dessa exploateringar lämplighet gentemot länens och regionernas strategiska utvecklingsstrategier (RUS och i Stockholms fall RUFs) eller utvecklingsprogram (RUP). För studien har områden identifierats i Uppsala län, i Stockholms län, i Sörmlands län och i Västra Götalands län. Områdena är knutna till Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) respektive till Stockholms LA-region. För att ett område ska anses lämpligt bör exploateringen ligga i linje med de tankar om utveckling som finns i länens regionala utvecklingsstrategier.

¹ Trafikverket, 2016, Kompletterande trafikutredning Stråket Göteborg – Borås Delrapport Alternativ 1

² Sverigeförhandlingen, 2017-05-10, Pressmeddelande: Ny möjlig utformning av järnväg Göteborg – Borås

Arbetsmarknad

Landvetter södra kan erbjuda ett attraktivt boende för flera olika kategorier av arbetskraft och på så sätt underlätta kompetensförsörjningen av såväl högutbildad, specialiserad personal som exempelvis serviceinriktad personal med lägre krav på formell utbildning. För att fullt ut bidra till de regionala utvecklingsmålen för arbetsmarknaden bör området förses med konkurrenskraftig kollektivtrafik³ till både Göteborg och Borås.

Befolkning

Landvetter södra bedöms kunna erbjuda höga boendekvaliteter och god tillgänglighet till både Göteborgs och Borås arbetsmarknad. Med en blandning av boende- och upplåtelseformer kan området attrahera olika kategorier av människor med olika socioekonomiska förutsättningar.

Transportsystem

För att Landvetter södra skall stötta de regionala utvecklingsmålen för transportsystemet fullt ut måste expressbusslinjen till och från Göteborg utvecklas och anpassas. En åtgärd är att utveckla den befintliga kollektivtrafiken och göra den mer BRT⁴-lik, med egna körbanor och hög turtäthet. Exploateringen bör också kopplas till den framtida stationen vid Landvetter flygplats för att på så sätt erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresor i relationen Härryda-Borås. Men också för att stärka området som en tillgänglig plats för företag. Närheten till Landvetter är en viktig tillgång för företagen och behöver kopplas ihop med Landvetter södra för att stärka områdets kvalitet. Om Landvetter södra inte försörjs med konkurrenskraftig kollektivtrafik riskerar området att få ett stort bilberoende.

Arbetspendling

Landvetter har god tillgänglighet till centrala Göteborg med nuvarande expressbusslinje. Linjen bör sannolikt utvecklas och anpassas för att bättre fånga upp Landvetter södra, som samtidigt kan stärka efterfrågan på kollektivtrafik i stråket. Tillgängligheten med kollektivtrafik till Borås är betydligt sämre, men kan utvecklas om Landvetter södra får en god koppling till framtida station vid Landvetter flygplats. Höghastighetsjärnvägen kommer med regionala höghastighetståg koppla Borås närmre Göteborg, det är viktigt att marknaden mellan Borås och Göteborg där Landvetter södra ingår också får en hög tillgänglighet.

³ Med konkurrenskraftig kollektivtrafik avses korta restider och hög turtäthet.

⁴ BRT står för Bus rapid transit och är en kollektivtrafiklösning där bussen kör på egna körfält separerade från annan trafik med stationer istället för hållplatser. Systemet bygger på hög turtäthet och korta restider. Resenärerna löser biljett innan man stiger på, och påstigning i fordonen sker i plan. BRT är som ett tåg eller spårvagn på gummihjul. I Sverige finns inga äkta BRT-linjer, men många busslinjer har flera delar av det som kännetecknar BRT och brukar då felaktigt benämnas som BRT eller BRT-light.

Tillgängligheten för arbetspendling med bil är god till Borås med en restid om drygt 30 minuter. För arbetspendling med bil till Göteborg utgör trängsel en växande olägenhet.

| Skala för måluppfyllelse | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Motverkar målen i RUS:en. | Riskerar att motverka målen i RUS:en. | Neutral eller ej möjlig att bedöma. | Medverkar delvis till att uppfylla målen i RUS:en. | Medverkar helt till att uppfylla målen i RUS:en. |

Bilaga matris Landvetter södra hur exploateringen förhåller sig mot RUS mål

| Område | "2020-mål"/ Indikator | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|--------------------|--|---|--|--|
| Arbets- marknad | Ökad sysselsättningsgrad | Ett attraktivt område med goda pendlingsmöjligheter till en mycket stor lokal arbetsmarknad (Göteborg) och en stor arbetsmarknad (Borås) grundar för hög sysselsättningsgrad i området. Arbetsmarknaderna har delvis olika branschfokuseringar vilket är en tillgång för exploateringsområdet Landvetter södra. | Bristfälliga kommunikationer med kollektivtrafik kan försvåra rörelsen och matchningen på arbetsmarknaden. Avsaknaden av tågstation ställer mycket höga krav på kollektivtrafiken. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. Kommunikationerna eller pendlingsmöjligheterna har avgörande betydelse för sysselsättningsgraden. |
| | Minskad arbetslöshet generellt | Ett attraktivt område med goda pendlingsmöjligheter till en mycket stor lokal arbetsmarknad och en stor arbetsmarknad grundar för hög sysselsättningsgrad i området. Arbetsmarknaderna har delvis olika branschfokuseringar vilket är en tillgång för exploateringsområdet Landvetter södra. | Bristfälliga kommunikationer med kollektivtrafik. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. |
| | Minskad arbetslöshet för unga och personer med | Samma mekanismer som gäller i stort gynnar också unga och personer med utländsk bakgrund. | Inga identifierade | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin, även om |

| | | | | |
|------------|--|--|---|--|
| | utländsk bakgrund | Här kan dock kompletterande insatser behövas. | | kompletterande insatser kan behövas. |
| | Minskning av antalet företag och organisationer i Västra Götaland som upplever att brist på kompetent arbetskraft är ett hinder för att utveckla och expandera verksamheten. | Landvetter södra kan erbjuda attraktivt boende såväl för högutbildad, specialiserad arbetskraft som mindre kvalificerad arbetskraft. | Beroende på upplåtelseformer inom området kan det vara utmanande att tillgodose olika målgruppers önskemål. Bristfälliga kommunikationer kan utgöra en risk. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. Med rätt blandning av boende- och upplåtelseformer kan efterfrågan på olika kategorier av arbetskraft delvis tillgodoses. |
| | Balans mellan tillgång och efterfrågan inom hälften av alla yrkesgrupper år 2020. | Landvetter södra kan erbjuda attraktivt boende såväl för högutbildad, specialiserad arbetskraft som mindre kvalificerad arbetskraft. | Beroende på upplåtelseformer inom området kan det vara utmanande att tillgodose olika målgruppers önskemål. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. Med rätt blandning av boende- och upplåtelseformer kan efterfrågan på olika kategorier av arbetskraft delvis tillgodoses. |
| | 95 000 nya företag ska startas åren 2014-2020 i Västra Götaland och hälften av alla nya företagare år 2020 är kvinnor | Exploateringen adderar till lokal efterfrågan i Härryda och närheten till Landvetters flygplats är intressant för vissa typer av företag. | Inga identifierade risker. | Exploateringen har positiva men svaga kopplingar till det regionala nyföretagandet. |
| Befolkning | Ökad befolkning | Attraktivt område med goda pendlingsmöjligheter och sannolikt överkomliga fastighetspriser bör leda till ökad inflyttning till regionen. Eventuell omflyttning | Kollektivtrafik med otillräcklig kapacitet. | Exploateringen medverkar helt till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. |

| | | | | |
|------------|--|--|--|---|
| | | inom regionen kan samtidigt avlasta en ansträngd bostadsmarknad på andra håll. | | |
| | Ökad nettoinflyttning högskoleutbildade | Attraktivt område med goda pendlingsmöjligheter och sannolikt överkomliga fastighetspriser bör leda till ökad inflyttning av högskoleutbildade till regionen. Här kan närheten till Landvetter spela en positiv roll. | Effekten kan delvis riskera att motverkas i en ambition att undvika ökad segregation mellan bostadsområden. | Exploateringen medverkar helt till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. |
| | En växande andel unga ska uppleva Västra Götaland som en attraktiv plats | Exploateringsområden som Landvetter södra är traditionellt inte (primärt) inriktat mot unga, men de goda kommunikationerna gör det möjligt för exempelvis studenter att bo i området om de rätta boende- och upplåtelseformerna finns. | Inga identifierade risker. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin. |
| | Minskade socioekonomiska skillnader mellan invånarna i s.k. utsatta områden och genomsnittsinvånaren i Västra Götaland | Med en kombination av boende- och upplåtelseformer kan Landvetter södra delvis motverka socioekonomiska skillnader inom regionen. | Landvetter södra innebär en viss risk för att bidra till att bibehålla socioekonomiska skillnader inom regionen. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin givet en kombination av boende- och upplåtelseformer. |
| Transport- | En tredjedel av invånarnas | Landvetter södra erbjuder goda | Utspridd och gles bebyggelse | Exploateringen bidrar delvis till att |

6 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|
| system | resor ska 2025 göras med kollektivtrafik | förbindelser till Göteborg med buss, samtidigt som förortsområden ofta skapar ett bilberoende i resrelationer eller vid tidpunkter där kollektivtrafiken är svagt utvecklad. | kan motverka det gynnsamma, kollektivtrafiknära läget. De södra delarna av området ligger nära fyra km från nuvarande expressbusslinje. Expressbusslinjen måste anpassas samtidigt som kopplingen till en framtida station på Landvetter flygplats bör utvecklas. | uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin, men nuvarande expressbusslinje måste utvecklas samtidigt som en attraktiv koppling till den kommande stationen vid Landvetter flygplats måste utvecklas för att främja resor med kollektivtrafiken. |
| Arbets- pendling | Målet är utbyggnad av en infrastruktur som möjliggör en fortsatt vidgning av de lokala arbetsmarknaderna i Västsverige och som ger förutsättningar för attraktiva, effektiva och hållbara person- och godstransporter, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Tillgängligheten till arbetsplatser samt kommersiell och offentlig service mätt i restid med bil, kollektivtrafik och med cykel ska öka. | Landvetter södra har goda möjligheter att både utgöra en del av Göteborgs och Borås lokala arbetsmarknad. Exploateringen stärker efterfrågan på kollektivtrafik i stråket Göteborg-Borås. Inom Härryda är förutsättningarna för transporter med gång och cykel goda, med visst undantag för de delar av området som ligger längst söderut. | Exploateringen ökar trängseln i trafiken in mot Göteborg under i synnerhet morgonrusningen. Det kan bli svårt för busstrafiken eller BRT-systemet att få attraktiva restider till målpunkter mellan Landvetter södra och Göteborg. Ofta måste busstrafiken lämna motorvägen för att nå målpunkter som Mölndal. Det innebär sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken jmf. med bilen. | Exploateringen bidrar delvis till att uppfylla målet i den regionala utvecklingsstrategin, men kan accentuera kapacitetsproblem för kollektivtrafiken in mot Göteborg om den nya höghastighetsbanan inte byggs. BRT eller snabbbusstrafiken måste ges bra anslutningar till målpunkter mellan Landvetter södra och Göteborg. |

PM UTVÄRDERING AV EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT REGIONALT PERSPEKTIV

2017-06-02

Segersäng i Nynäshamn

Sammanfattning

Segersäng ligger ca 50 minuter från centrala Stockholm med kollektivtrafik. Det är i den övre gräns som normalt kan accepteras som pendlingsavstånd. Behövs ett byte för att nå sin arbetsplats så är restidsgränsen passerad. Det innebär i praktiken att möjliga arbetsplatser till stor del begränsas till Söderort. Målet i RUFSS att nå 55% av Stockholms arbetsplatser på en restid av max 45 min nås inte. Detta är dock det enda regionala utvecklingsmålet där Segersäng bidrar till sämre målpåfyllelse. Segersäng ger däremot positiva bidrag till ett stort antal andra målsättningar som exempelvis exploatering i kollektivtrafiknära läge och tillgång till grönkil.

En viktig aspekt är restiderna till Stockholm håller nere bostadspriserna, trots kvalitéer som bland annat närhet till skog och natur. Är målet att få in fler människor på bostadsmarknaden så måste det också finnas bostäder som människor har råd att bo i. Segersäng kan möjliggöra bostäder för en bredare socioekonomisk grupp än andra områden närmare Stockholm.

Inledning

Regeringen vill medverka för ökad bostadsbebyggelse och hållbar stadsutveckling. Området Segersäng norr om Nynäshamn skulle kunna ligga till grund för en viktig stadsutveckling. Uppdraget är att utreda dessa exploaterings lämplighet gentemot länens och regionernas strategiska utvecklingsstrategier (RUS och i Stockholms fall RUFSS) eller utvecklingsprogram (RUP). För studien har områden identifierats i Uppsala län, i Stockholms län, i Sörmlands län och i Västra Götalands län. Områdena är knutna till Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) respektive till Stockholms LA-region. För att ett område ska anses lämpligt bör exploateringen ligga i linje med de tankar om utveckling som finns i länens regionala utvecklingsstrategier.

Arbetsmarknad

Segersäng ligger förhållande vis långt från Stockholms centrala delar och den stora arbetsmarknaden som finns norr därom. Söderort ligger inom pendlingsavstånd och det planeras stora nya arbetsplatsområden, bland annat hamn i närheten av Segersäng. En exploatering av Segersäng försvårar dock intentionerna i RUFSS att hälften av befolkningen ska ha minst 45 minuters restid till 55% av alla arbetstillfällen.

Befolkning

Exploateringsområdet består till stor del av naturmark i form av åker och skog. Det finns viss villabebyggelse och förutsättningarna för en blandad bebyggelse är goda. Den befintliga villabebyggelsen har förhållandevis stora tomter och för att få blandade upplåtelseformer

8 (47)

behöver den nya bebyggelsen utformas på annat sätt. Området är kuperat vilket medför att gång- och cykelvägar behöver planeras med omsorg för att tillgodose målen om en högre cykelandel. Viktigt blir att lägga servicefunktioner nära stationen så att inköp eller hämta och lämna barn på skola och dagis inte leder till en omväg.

Avståndet till Stockholm medför att priserna på bostäder till viss del kan hållas nere. Det skapar förutsättningar för en bredare socioekonomisk sammansättning av befolkningen. Men den bakomliggande orsaken är brister i tillgängligheten. Det finns för- och nackdelar med Segersäng kopplat till måluppfyllelsen. Segersäng bidrar bra till måluppfyllelse kopplat till befolkning men sämre kopplat till arbetsmarknad. Det är läget på bostaden som är avgörande för bostadspriserna, dels kopplat till restider och tillgång på kollektivtrafik, dels tillgång till service och naturmiljöer.

Transportsystem

Segersäng har pendeltågstrafik mot Nynäshamn och Stockholm med fortsättning mot Sundbyberg och Bålsta. Några avgångar i attraktiva pendlingslägen stannar på färre stationer vilket innebär kortare restider. Men det behövs genomföras fler åtgärder för att restiderna ska bli tillräckligt attraktiva för många att pendla. Förbättras restiderna kommer Segersäng bli attraktivare att bo i och då kommer också priserna på bostäder att öka.

Arbetspendling

Arbetspendlingen med kollektivtrafik sker med pendeltåg till Nynäshamn och mot Stockholm via flera söderförorter. Det finns ett bra utbud av arbetsplatser trots att tillgängligheten till arbetsplatser inte nås enligt RUFSS. Med bil kan även Södertälje och Huddinge nås. För att nå ett större pendlingsomland behöver restiderna med tåg nästan halveras till Stockholm. Segersäng har svårt att tillgodose arbetspendling med cykel även om det är en viktig målsättning i RUFSS. Avstånden till lämpliga arbetsplatsområden är långa men el-cykel kan användas i resrelationer med exempelvis Tungelsa och Västerhaninge. Växer Segersäng och blir 10 000 eller så mycket som 25 000 invånare så behöver kollektivtrafiken mot Södertälje förbättras. Tvärförbindelsen mot Haninge kommer underlätta arbetspendling.

| Skala för måluppfyllelse | | | | |
|-----------------------------|---|-------------------------------------|--|--|
| Motverkar målen i RUFSS:en. | Riskerar att motverka målen i RUFSS:en. | Neutral eller ej möjlig att bedöma. | Medverkar delvis till att uppfylla målen i RUFSS:en. | Medverkar helt till att uppfylla målen i RUFSS:en. |

Bilaga matris Segersäng hur exploateringen förhåller sig mot RUFSS mål

| Område | Mål/strategi | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|--------------------|---|--|---|--|
| Arbets- marknad | Förvärvsfrekvensen hos befolkningen i åldersintervallet 20–64 år ska vara väl över 80 procent för både kvinnor och män. Nuläge: 78,5 procent. | Segersäng har stora möjligheter att få till en blandad bebyggelse med både bostäder och arbetsplatser. Förbättras dessutom kommunikationerna med i första hand tåg förbättras förutsättningarna för både bostäder och arbeten i Segersäng. | Trängsel på vägarna och en icke konkurrenskraftig spårtrafik kan tydligt begränsa sysselsättningsutvecklingen. Går det inte att nå arbetsplatser på ett rimligt tidsavstånd finns risken att boende väljer att flytta från orten. | Området har möjligheter att bidra till målen i RUFSS. En mixad bebyggelse och blandstad tillsammans med närhet till pendeltågsstation främjar sysselsättningen. Minskas restiderna mot Stockholm och Södertälje kan måluppfyllelsen bli ännu bättre. |
| | Andelen sysselsatta med högre utbildning respektive sysselsatta inom kunskapsintensiva yrken ska vara minst 55 procent för både kvinnor och män. Nuläge: 48 procent resp. 52,1 procent. | Utbildningsnivån höjs succesivt i Sverige. De högtbildade koncentreras i allt större utsträckning till universitets- och högskolestäder. Men även kranskommuner till storstäder drar fördel av de högtbildade. Det är goda boendemiljöer och korta restider som efterfrågas och Segersäng kan bistå med goda boendemiljöer och på sikt även kortare restid till Stockholm. | Högtbildade har större möjlighet att välja bostadsort eftersom de i regel tjänar mer. Är restiderna inte tillräckligt attraktiva väljs andra områden där det finns hög boendekvalité men kortare restider. | Andelen sysselsatta med högre utbildning beror av restid, kostnaden för bostäder och boendemiljöer. Är restiden lång måste priset på bostäderna vara lågt och boendemiljön väldigt bra. Annars är risken stor att andra områden som bättre lever upp till krav på restid och boendekvalité väljs istället. |
| | Förvärvsfrekvensen bland utlandsfödda, exklusive födda i Norden, i åldersintervallet 20–64 | Det är svårt att bedöma möjligheterna hur en exploatering av Segersäng kan påverka detta | | |

| | | | | |
|------------|--|--|--|--|
| | <p>år ska överstiga 75 procent för både kvinnor och män.</p> <p>Nuläge: 63 procent.</p> | mål. | | |
| Befolkning | Arbeta för en ökad bostadsvariation. | Samhället är idag litet och det finns goda möjligheter att exploatera med olika storlekar och upplåtelseformer, vilket ligger helt i linje med RUFs. | Risken finns att utan styrning så kan det bli många bostäder av samma typ. Exempelvis villor och radhus, som då motverkar målet. | Det går inte att få bättre förutsättningar att styra bostadssammansättningen än när ett område nyexploateras. Klok fysisk planering och god tillgänglighet till pendeltågstationen ger hög måluppfyllelse. |
| | Planera bostäder i kollektivtrafiknära lägen. | Segersäng uppfyller till fullo målet. | Inga identifierade. | Helt i linje med RUFs |
| | Hälften av regionens invånare har högst 1000 meter till tätortsnära natur i grön kil Nuläge: År 2010 – 48 procent | Segersäng har och kommer vid exploatering med hög sannolikhet kunna tillgodose detta krav även när samhället byggs ut. | Dålig fysisk planering kan medföra att vissa delar av Segersäng vid full exploatering kan få svårt att helt uppfylla målet. | God fysisk planering medför att detta mål kan tillgodoses under mycket lång tid och även vid hög exploatering. |
| | Minst 9 000 och upp till 16 000 bostäder ska färdigställas varje år fram till 2030. Nuläge: 9 050 färdigställda bostäder 2014, exklusive ombyggnationer och fritidshusomvandlingar. | I Segersäng finns möjlighet att tillgodose behovet av upp till 10 000 bostäder. | Infrastrukturen byggs inte ut i samma takt som bostäderna. Trångt på tåg och på väger som minskar efterfrågan på bostäder. | Området har förutsättningar till att bidra till måluppfyllelsen om fler bostäder. |

| | | | | |
|------------------|---|--|---|--|
| | <p>Prioriterade åtgärd i RUFS</p> <p>Skapa bättre förutsättningar social sammanhållning och medverka till ett jämställt samhälle. Bygg bostäder enligt det regionala behovet och för regionens alla invånare</p> | <p>Området har möjlighet till goda boendemiljöer och borde bidra till en jämnare socioekonomisk sammansättning av människor. Bebyggelse i nära anslutning till station är helt i linje med RUFS.</p> | <p>Tidsmässigt långt avstånd till stor arbetsmarknad. Risken finns att området inte upplevs som tillräckligt attraktivt att bo i med långa restider till Stockholm. Om den lokala arbetsmarknaden med söderort och Nynäshamn kan tillgodose sysselsättning så är risken mindre.</p> | <p>Området har goda möjligheter till olika typer av boendeformer. Restiden till Stockholms stora arbetsmarknad är i den övre gränsen för vad människor kan tänka sig pendla. Det är områdets styrka och nackdel. Styrkan är att bostadspriserna kan hållas lägre för vissa upplåtelseformer, vilket möjliggör för en bredare socioekonomisk sammansättning av människor. Nackdelen är att begränsade delar av arbetsmarknaden nås. Restiderna med tåg behöver kortas för att området ska bli riktigt attraktivt.</p> |
| Transport-system | <p>Cykelandelen ska öka till 20 procent av samtliga resor i enlighet med Regional cykelplan för Stockholms län.</p> <p>Nuläge 7 procent, genomsnitt för resor till/från och inom länet.</p> | <p>Genom att göra cykeln till en naturlig del av anslutningsresorna till Segersäng station kan andelen av de totala antalet cykelresor öka.</p> | <p>Avstånden är långa för cykel till arbetsplatsområden men elcykel skulle kunna fungera i några relationer i söderort. Risken är att om inte de interna cykelvägarna byggs ut och naturligt bidrar till cykling så kommer målet i RUFS motverkas.</p> | <p>Segersäng ligger inte på ett attraktivt cykelavstånd till arbetsplatsområden. Det innebär att cykel bäst fungerar som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken. Elcykel kan fungera till Västerhaninge och Nynäshamn. Utformning av det lokala cykelvägnätet blir avgörande för måluppfyllelsen.</p> |
| | <p>Minst 70 procent av nya bostäder ska tillkomma inom gångavstånd till kollektivtrafikens stomnät.</p> | <p>Segersäng har goda förutsättningar att uppfylla målet. En hög exploateringsgrad i de stationsnära områdena möjliggöra för villor och</p> | | <p>God måluppfyllelse</p> |

12 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| | Nuläge: 50 procent av befintlig bebyggelse. | radhus i större omfattning. | | |
| | De direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 2,3 ton per invånare. Nuläge: 3 ton per invånare. | Det är i nuläget svårt att beskriva måluppfyllelse för Segersäng då teknikutvecklingen går väldigt fort. Elbilar och kollektivtrafik utvecklas löpande. | Bil användningen med fossila bränslen fortsätter. Det kombinerat med relativt långt avstånd till Stockholm och med trängsel på vägarna gör att växthusgaserna ökar istället för att minska. | Mycket talar för att teknikutvecklingen går fort och att vi inom snar framtid ser en annan fordonspark än idag med fler elbilar och hybrider. Men även kollektivtrafiken kommer få en större andel resor då trängsel och styrmedel flyttar resor från bil till buss och tåg. |
| | De genomsnittliga resorna per person och dygn med bil ska vara högst 6,5 kilometer. Nuläge: 7,2 kilometer. | Tolkningen av detta mål är att bilresorna i första hand ska bli färre och inte kortare. Möjligheten är att flytta pendlingsresor med bil till kollektivtrafik eller välja cykel. Segersäng ligger nästan 2 mil från Nynäshamn och nästan 3 mil från Haninge vilket innebär långa bilresor för att nå ett lokalt eller regionalt centrum. Det innebär att möjligheten att nå detta mål är kopplat till att så många vardagsresor som möjligt ska ske med kollektivtrafik eller cykel. | Risken är att även om kollektivtrafikandelen blir hög så kommer bilen användas för att nå arbetsplatser i Södertälje dit kollektivtrafiken är bristfällig (lång restid). Bilen kan också bli det lätta valet för att nå ett delregionalt centrum. Det behöver nödvändigtvis inte bli helt illa då elfordon kommer på bred front. Den största risken är trängsel. | Målet är kortare genomsnittliga resor med bil. Segersäng ligger på ett sådant sätt att det i princip bara finns två håll att pendla med kollektivtrafik och det är mot Stockholm och mot Nynäshamn. Har man andra målpunkter för sitt pendlande så ligger bilen nära till hands. Det finns därför en hög sannolikhet att om bilresorna blir färre så blir varje individuell bilresa lång. Utslaget på hela befolkningen finns därför risken att de genomsnittliga bilresorna inte minskar i avstånd. |
| | Prioriterade åtgärder i RUF | Kortas restiderna med tåg så har Segersäng goda förutsättningar till | Kortas inte restiderna och turtätheten ligger kvar så | Spårtrafiken är en av RUF utpekade |

| | | | | |
|----------------|---|--|---|---|
| | Utveckla befintliga stråk med spårtrafiken som grund. Utveckla cykelnätet. Prioritera kollektivtrafik och nyttotrafikens framkomlighet i vägsystemet. | att bidra till RUFSS målbild. | kommer många att välja bilen istället. Det bidrar till ökad trängsel. | målområden. |
| Arbetspendling | Minst hälften av regionens invånare når minst 55 procent av länets arbetsmarknad inom 45 minuter med kollektivtrafik. Nuläge 36% nås. | Arbetspendlingen kan utvecklas mot Stockholm om restiden kan kortas. | Pendlingen är i princip enbart riktad åt Stockholm. Dagens restid gör så att en exploatering i Segersäng inte medverkar till RUFSS mål om tillgänglig arbetsmarknad. | Området medverkar inte till RUFSS mål om tillgänglighet. Restiden med tåg måste kortas till ca halva restiden mot idag för att nå målet om tillgänglig arbetsmarknad. |
| | Kollektivtrafikandelen (andel av motoriserade resor med kollektivtrafik i länet) ska öka med 5 procentenheter jämfört med idag. | Planeringen av Segersäng i ett kollektivtrafiknära läge med pendeltågstation ligger i linje för att bidra till en ökad kollektivtrafikandel. | Bristen på möjlighet att nå exempelvis Södertälje innebär att bilen kommer vara ett vanligt transportmedel. Trängseln är inte lika påtaglig vilket gör det enklare att välja bilen. | Med det geografiska läge som Segersäng har så blir målet svårt att nå. Även om Segersäng kommer få bra kollektivtrafik så ligger exploateringen på landet. Bilen kommer att finnas som en del i människors vardag. Hushållen kanske inte blir tvåbilshushåll men en bil kombinerat med kollektivtrafik och cykel är rimligt att anta. Målet förutsätter att all ny exploatering sker så att bilanvändningen minskar. Det är svårt att föreställa sig en minskad biltrafik när teknikutvecklingen går fort mot hållbara drivmedel. Det är trängsel och styrmedel som kan begränsa bilresandet. (Ökar biltrafiken |

14 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>0,5 % måste kollektivtrafiken öka med ca 24 % för att klara 5 procentenheter högre marknadsandel. I resor motsvarar det nästan 470 tusen fler kollektivtrafikresor/dag.)</p> |
|--|--|--|--|---|

PM UTVÄRDERING AV EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT REGIONALT PERSPEKTIV

2017-06-02

Exploateringar i Knivsta och Uppsala

Sammanfattning

De utpekade områdena Nydal, Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna ligger i linje med vad RUS:en beskriver. Det gäller speciellt för Nydal i Knivsta, där kollektivtrafik redan finns och går att utveckla tämligen omgående. För Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna krävs ny infrastruktur. Alla fyra områden har bra eller mycket bra möjlighet att tillgodose behovet bostäder. Områdena ligger väl i linje med vad den regionala utvecklingsstrategin efterfrågar. Det är framför allt socioekonomiska faktorer kopplat till befolkningen som utgör en risk med exploateringarna. Områdena har höga kvalitéer, av vilka de viktigaste är den regionala tillgängligheten med korta restider samt möjligheten att skapa goda boendemiljöer. Dessa egenskaper gör dock att områdena riskerar att bli dyra att bo och verka i och därmed exkluderande för en stor del av befolkningen.

Det finns en betydande risk med exploateringarna om behovet av pendeltågsstationer inte tillgodoses. Byggs inte järnvägen och områdena blir utan pendelstationer så kan flera av målen i den regionala planen inte nås. Exploateringarna riskerar då att ge betydande negativ påverkan på de regionala utvecklingsmålen med fler bilar och ökad trängsel. Inte heller kommer den regionala tillgängligheten att bli lika stor, vilket är den sannolikt viktigaste kvalitén.

Inledning

Regeringen vill medverka för ökad bostadsbebyggelse och hållbar stadsutveckling. Nydal, Alsike och "Nysala" mellan Uppsala och Märsta skulle kunna ligga till grund för en viktig stadsutveckling på samma sätt som Bergsbrunna, ett område som innebär en utvidgning av Uppsala. Uppdraget är att utreda dessa exploaterings lämplighet gentemot länens och regionernas strategiska utvecklingsstrategier (RUS) eller utvecklingsprogram (RUP). För studien har områden identifierats i Uppsala län, i Stockholms län, i Sörmlands län och i Västra Götalands län. Områdena är knutna till Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) och till Stockholms LA-region. För att ett område ska anses lämpligt bör exploateringen ligga i linje med de tankar om utveckling som finns i länens regionala utvecklingsstrategier.

Arbetsmarknad

RUS:en har två olika ambitioner för utveckling för arbetsmarknad och befolkning. Det finns också mål kopplat till utveckling inom jordbrukssektorn. Där ska produktionsvärdet öka med 20%, något som blir svårare att uppnå när Bergsbrunna utvecklas och jordbruksmark tas i anspråk. Funktionsblandning har bäst förutsättningar i Nydal och Bergsbrunna, eftersom dessa områden lättare kan kopplas till befintliga tätorter.

Befolkning

Det regionala utvecklingsmålet är att skapa 5000 bostäder/år fram till 2023. Exploateringsområdena täcker mer än väl detta mål, men då behöver också kapaciteten på järnvägen mellan Uppsala och Stockholm byggas ut till 4 spår längs hela sträckan. RUS:en strävar efter en funktionsblandning i både arbetsplatser och bostäder och dessa ambitioner återfinns i planerna för de studerade områdena. Det kommer dock att bli svårt att attrahera verksamheter i samma omfattning i de nya exploateringsområdena som i de exploateringar som tillkommer genom succesiv tillväxt. Med nya pendeltågsstationer kommer exploateringsområdena ha en hög tillgänglighet till en stor arbetsmarknad. Tillgänglighet/korta restider är något som efterfrågas och som många är villiga att betala för. Det gäller även om tillgängligheten inte alltid nyttjas, redan möjligheten till en god tillgänglighet genererar ett värde.

Transportsystem

Transportsystemet har inte den kapacitet som krävs för att utveckla samtliga studerade områden. Det är enbart Nydal som kan utvecklas med befintlig infrastruktur. Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna kräver alla nya pendeltågsstationer om exploateringarna ska ligga i linje med de regionala utvecklingsmålen och inte bidra till exempelvis ökat bilberoende.

Arbetspendling

Nydal, Alsike, "Nysala" och Bergsbrunna är alla exploateringsområden som ligger mellan två stora städer med möjlighet till god pendlingsbarhet. Pendlingstiden till Uppsala är ca 10 minuter och till Stockholm ca 40 minuter. Det pendlingsbara omlandet är ett av de största i Sverige vilket innebär bättre möjlighet för matchning på arbetsmarknaden och hög sysselsättning. Områdena har stor möjlighet att bli några av de populäraste bostadsområdena i Stockholm med utgångspunkt i den höga tillgängligheten och närheten till Arlanda. Stråket är landets största länsgränsöverskridande pendlingsstråk med inte bara Stockholm och Uppsala som viktiga målpunkter utan också Arlanda och Solna.

Målet med fördubblad marknadsandel med kollektivtrafik i förhållande till motoriserad trafik kommer med all sannolikhet inte att nås, vilket beror på begränsningar i kollektivtrafiken och att nya exploateringar bidrar till ökad biltrafik.

| Skala för måluppfyllelse | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Motverkar målen i RUS:en. | Riskerar att motverka målen i RUS:en. | Neutral eller ej möjlig att bedöma. | Medverkar delvis till att uppfylla målen i RUS:en. | Medverkar helt till att uppfylla målen i RUS:en. |

Bilaga matris Nydal måluppfyllelse jämfört med regionala utvecklingsstrategin.

| Område | Mål/strategi | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|---------------|---|--|--|--|
| Arbetsmarknad | Ökad sysselsättning i gruppen 20-64 år. | Området ligger nära en viktig knutpunkt för pendeltågstrafiken. Korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Stor möjlighet att finna både kvalificerade och enklare anställningar i regionen. | Områdets lokalisering innebär att priserna på bostäder kommer bli höga. Möjligheten till funktionsblandning kan bli svår att genomföra där arbetsplatser blir en naturlig del. | Nydal har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till nya arbetsplatser i andra områden. |
| | Produktionsvärdet från jordbruks- och trädgårdssektorn ska öka 20% fram till år 2030. | Det är förädling som kan stå för ökat produktionsvärde. En mindre del åkermark kommer att tas i anspråk för exploateringen. Med fler bostäder så kan trädgårdsektorn få ett lyft. | Exploateringen tar viss åkermark i anspråk. De långsiktiga effekterna är att ytan för matproduktion minskar. | Genom att minska mängden åkermark så minskar förutsättningen för att odla mer. |
| | Antalet globalt konkurrenskraftiga innovativa och entreprenöriella företag ska öka. | Området ligger nära en viktig knutpunkt för pendeltågstrafiken. Korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Även närhet till flera universitet möjliggör för innovativa företag. Innovativa företag mår bäst om dessa klustras. Det är viktigt att det finns en strategi för att samla | Det är svårt att skapa nya kluster. I regel är det lättare att möjliggöra exploateringar kring en verksamhet som växer. Närhet till universitet och högskola är faktorer som spela stor roll. Dessa företag vill vara nära människor och andra företag, inte etableras i förorter/sovstäder. | Nydal har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till nya arbetsplatser i andra områden. |

| | | | | |
|------------|--|---|---|---|
| | | etableringar för att bilda kuster. | | |
| | Nyföretagande minst 13 nya företag per 1000 invånare år 2020. | Det är lättare att starta företag i en storstadsregion. Det finns en stor marknad, arbetskraft och innovation. | Området Nydal kan utvecklas till en ren sovstad. Få nya företag i området. | Uppsala och Stockholm har bra förutsättningar för nyföretagande. Inflyttning och hög utbildningsnivå tillsammans med en stor marknad bidrar till goda förutsättningar. Även om nyföretagandet inte uppstår inom exploateringen så kommer antalet nya människor i regionen medföra fler företag. |
| Befolkning | 5000 nya bostäder per år till 2023 därefter 2100 bostäder per år. | Områdets huvudsyfte är att snabbt bistå med fler bostäder och arbetsplatser i attraktiva miljöer och med god kollektivtrafik. | Bostäderna byggs men infrastrukturen, samhällsfunktioner och kollektivtrafiken utvecklas inte i samma takt. Kan bli ett nytt miljonprogramområde. | Ligger helt i linje med RUS:ens mål. Den fysiska planeringen lyfter upp alla de farhågor som en stor exploatering kan medföra och det finns en strategi för utvecklingen av området. |
| | Befolkningen ska ha landets högst självskattade hälsa med minskad skillnad mellan grupper och individer. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Tilliten bland länets invånare ska öka till år 2020. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Strategi Skapa förutsättningar för nyanländas | Genom att planera för olika typer av bostäder och hålla kostnadsnivån på hyresrätter låg | Priserna på bostäder kan bli höga och den socioekonomiska | Stor vikt behöver läggas på funktionsblandning och bostadskostnader om området ska |

| | | | | |
|-----------------|---|--|---|---|
| | integration. | kan området bidra till ökad integration. | sammansättningen kan bli smal. | ligga i linje med RUS:en. |
| Transportsystem | De samlade utsläppen av växthusgaser i absoluta tal ska ha minskat med 40% till 2020 jmf. med år 1990. Utsläppen från inrikes transporter ska var minst 70% lägre än 2010 års nivåer. | Genom att exploatera i kollektivtrafiknära lägen så möjliggörs en överflyttning från bil till kollektivtrafik. | Måläret är inte långt borta och även om teknikutvecklingen går fort så kommer produktionen av bostäder och arbetsplatser bidra till växthusgaser. | Byggande av bostäder och arbetsplatser bidrar till ökade utsläpp. Ur ett livscykelperspektiv kan exploateringen med goda förbindelser med kollektivtrafik medge förutsättningar för måluppfyllelse. Den tidshorisont som målet avser medför risk för negativ påverkan på målet. |
| | Strategi Utveckla befintliga stråk. Förbättra delregionala stråk | Nydal har genom Knivsta station bra förutsättningar att utvecklas redan innan nya spår byggs. | Nydal ligger en bit från järnvägsstationen och det finns betydande risk att en stor del av arbets-pendlingen sker med bil. | Genom att utveckla kollektivtrafiken i Knivsta samt gång- och cykelstråk så kan nya exploateringar bidra till ett mer hållbart resande. |
| Arbetspendling | Antalet kollektiva resor ska fördubblas till 2020 och marknadsandelen av den motoriserade trafiken ska fördubblas till år 2030. | Har en av Sveriges bästa pendlingsbarheter mot stora sysselsättningsområden. | Pendlingen kan ske med bil vilket orsakar trängsel i ett område med redan hög trängsel. Det är främst avståndet till stationen som medför risk. | Arbetspendlingen har goda förutsättningar att ske med kollektivtrafik med attraktiva restider till flera olika arbetsmarknader. Vilket är helt i linje med intentionen om fler kollektiva resor och ökad marknadsandel. |

20 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

Bilaga matris Alsike

| Område | Mål/strategi | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|---------------|---|---|---|---|
| Arbetsmarknad | Ökad sysselsättning i gruppen 20-64 år. | Området ligger nära Knivsta men behöver en egen pendeltågsstation för att utvecklas som egen tätort och bidra till ökad sysselsättning. Med ny pendeltågsstation fås korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Stor möjlighet att finna både kvalificerade och enklare anställningar i regionen. | Områdets lokalisering innebär att priserna på bostäder kommer bli höga. Möjligheten till funktionsblandning kan bli svår att genomföra där arbetsplatser blir en naturlig del. Blir det ingen pendeltågsstation i Alsike förlorar området en stor del av sin attraktivitet. | Alsike har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till nya arbetsplatser i andra områden. Pendeltågsstation behövs för måluppfyllelsen och för att klara kapaciteten på järnvägen behövs fyra spår. |
| | Produktionsvärdet från jordbruks- och trädgårdssektorn ska öka 20% fram till år 2030. | Det är förädling som kan stå för ökat produktionsvärde. Med fler bostäder så kan trädgårdssektorn få ett lyft. | Exploateringen kan om hårt tryck på området växa och ta åkermark i anspråk. | Liten eller ingen påverkan på målet. |
| | Antalet globalt konkurrenskraftiga innovativa och entreprenöriella företag ska öka. | Med ny pendeltågstation fås korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Även närhet till flera universitet möjliggör för innovativa företag. Innovativa företag mår bäst om | Det är svårt att skapa nya kluster. I regel är det lättare att möjliggöra exploateringar kring en verksamhet som växer. Närhet till universitet och högskola är faktorer som spela | Alsike har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till |

| | | | | |
|------------|--|---|---|---|
| | | dessa klustras. Det är viktigt att det finns en strategi för att samla etableringar för att bilda kuster. | stor roll. Dessa företag vill vara nära människor och andra företag, inte etableras i förorter/sovstäder. | nya arbetsplatser i andra områden. |
| | Nyföretagande minst 13 nya företag per 1000 invånare år 2020. | Det är lättare att starta företag i en storstadsregion. Det finns en stor marknad, arbetskraft och innovation. | Området Alsike kan utvecklas till en ren sovstad. Få nya företag i området. | Uppsala och Stockholm har bra förutsättningar för nyföretagande. Inflyttning och hög utbildningsnivå tillsammans med en stor marknad bidrar till goda förutsättningar. Även om nyföretagandet inte uppstår inom exploateringen så kommer antalet nya människor i regionen medföra fler företag. |
| Befolkning | 5000 nya bostäder per år till 2023 därefter 2100 bostäder per år. | Områdets huvudsyfte är att snabbt bistå med fler bostäder och arbetsplatser i attraktiva miljöer och med god kollektivtrafik. Behov av ny pendeltågsstation för att på bästa sätt tillvarata det goda läge som Alsike har i regionen. | Bostäderna byggs men infrastrukturen, samhällsfunktioner och kollektivtrafiken utvecklas inte i samma takt. Kan bli ett nytt miljonprogramområde. | Ligger helt i linje med RUS:ens mål. Den fysiska planeringen lyfter upp alla de farhågor som en stor exploatering kan medföra och det finns en strategi för utvecklingen av området. |
| | Befolkningen ska ha landets högst självskattade hälsa med minskad skillnad mellan grupper och individer. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Tilliten bland länets invånare ska öka | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |

22 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|-----------------|---|--|---|---|
| | till år 2020. | | | |
| | Strategi Skapa förutsättningar för nyanländas integration. | Genom att planera för olika typer av bostäder och hålla kostnadsnivån på hyresrätter låg kan området bidra till ökad integration. | Priserna på bostäder kan bli höga och den socioekonomiska sammansättningen kan bli smal. | Stor vikt behöver läggas på funktionsblandning och bostadskostnader om området ska ligga i linje med RUS:en. |
| Transportsystem | De samlade utsläppen av växthusgaser i absoluta tal ska ha minskat med 40% till 2020 jmf. med år 1990. Utsläppen från inrikes transporter ska var minst 70% lägre än 2010 års nivåer. | Genom att exploatera i kollektivtrafikhöga lägen så möjliggörs en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Alsike har genom Knivsta station bra förutsättningar att utvecklas redan innan nya spår byggs. | Måläret är inte långt borta och även om teknikutvecklingen går fort så kommer produktionen av bostäder och arbetsplatser bidra till växthusgaser. Alsike ligger en bit från järnvägsstationen och det finns betydande risk att en stor del av arbetspendlingen sker med bil. | Byggande av bostäder och arbetsplatser bidrar till ökade utsläpp. Ur ett livscykelperspektiv kan exploateringen med goda förbindelser med kollektivtrafik medge förutsättningar för måluppfyllelse. Den tidshorisont som målet avser medför risk för negativ påverkan på målet. |
| | Strategi Utveckla befintliga stråk. Förbättra delregionala stråk | Alsike har genom Knivsta station förutsättningar att utvecklas redan innan nya spår byggs. Det behövs anslutande kollektivtrafik till Knivsta och till Uppsala och utbyggda cykelbanor. Kapaciteten på spåren och i tågen är idag ansträngd varför nya spår snabbt behövs. | Alsike ligger en bit från järnvägsstationen och det finns betydande risk att en stor del av arbetspendlingen sker med bil. En exploatering utan kapacitetsförstärkning för kollektivtrafiken bidrar till ökad trängsel både på väg och järnväg. | Genom att utveckla kollektivtrafiken i Alsike samt gång- och cykelstråk så kan nya exploateringar bidra till ett mer hållbart resande. Det förutsätter 4-spår Uppsala-Stockholm. Utan kapacitetsförstärkning på järnvägen så bidrar exploateringen i Alsike inte till målen för |

| | | | | |
|----------------|---|--|---|---|
| | | | | transportsystemet. |
| Arbetspendling | Antalet kollektiva resor ska fördubblas till 2020 och marknadsandelen av den motoriserade trafiken ska fördubblas till år 2030. | Har en av Sveriges bästa pendlingsbarheter mot stora sysselsättningsområden. | Pendlingen kan ske med bil vilket orsakar trängsel i ett område med redan hög trängsel. Det är främst avståndet till stationen som medför risk. | Arbetspendlingen har goda förutsättningar att ske med kollektivtrafik med attraktiva restider till flera olika arbetsmarknader. |

Bilaga matris "Nysala"

| Område | Mål/strategi | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|---------------|---|--|--|---|
| Arbetsmarknad | Ökad sysselsättning i gruppen 20-64 år. | Området ligger mitt emellan Uppsala och Knivsta och behöver en pendeltågsstation för att exploateringen ska vara genomförbar. Med pendeltågsstation fås korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Stor möjlighet att finna både kvalificerade och enklare anställningar i regionen. | Områdets lokalisering innebär att priserna på bostäder kommer bli höga. Möjligheten till funktionsblandning kan bli svår att genomföra där arbetsplatser blir en naturlig del. | "Nysala" har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till nya arbetsplatser i andra områden. Pendeltågsstation behövs för måluppfyllelsen och för att klara kapaciteten på järnvägen behövs fyra spår. |
| | Produktionsvärdet från jordbruks- och trädgårdssektorn ska öka 20% fram till år 2030. | Området tar främst skogsmark i anspråk. | | Ingen påverkan på målet. |
| | Antalet globalt konkurrenskraftiga innovativa och entreprenöriella företag ska öka. | Området ligger nära en viktig knutpunkt för pendeltågstrafiken. Korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Även närhet till flera universitet möjliggör för innovativa företag. Innovativa företag mår bäst om | Det är svårt att skapa nya kluster. I regel är det lättare att möjliggöra exploateringar kring en verksamhet som växer. Närhet till universitet och högskola är faktorer som spela stor roll. Dessa företag vill vara nära människor och andra | "Nysala" har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Även om arbetsplatser inte tillkommer i tillräckligt stor del i området kommer exploateringen bidra till nya arbetsplatser i andra områden. |

| | | | | |
|------------|--|---|---|---|
| | | dessa klustras. Det är viktigt att det finns en strategi för att samla etableringar för att bilda kuster. | företag, inte etableras i förorter/sovstäder. | |
| | Nyföretagande minst 13 nya företag per 1000 invånare år 2020. | Det är lättare att starta företag i en storstadsregion. Det finns en stor marknad, arbetskraft och innovation. | Området "Nysala" kan utvecklas till en ren sovstad. Få nya företag i området. | Uppsala och Stockholm har bra förutsättningar för nyföretagande. Inflyttning och hög utbildningsnivå tillsammans med en stor marknad bidrar till goda förutsättningar. Även om nyföretagandet inte uppstår inom exploateringen så kommer antalet nya människor i regionen medföra fler företag. |
| Befolkning | 5000 nya bostäder per år till 2023 därefter 2100 bostäder per år. | Områdets huvudsyfte är att snabbt bistå med fler bostäder och arbetsplatser i attraktiva miljöer och med god kollektivtrafik. Behov av ny pendeltågsstation för att på bästa sätt tillvarata korta restider till Uppsala och Stockholm. | Bostäderna byggs men infrastrukturen, samhällsfunktioner och kollektivtrafiken utvecklas inte i samma takt. Kan bli ett nytt miljonprogramområde. | Ligger helt i linje med RUS:ens mål. Den fysiska planeringen lyfter upp alla de farhågor som en stor exploatering kan medföra och det finns en strategi för utvecklingen av området. |
| | Befolkningen ska ha landets högst självskattade hälsa med minskad skillnad mellan grupper och individer. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Tilliten bland länets invånare ska öka till år 2020. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |

26 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|-----------------|--|---|--|--|
| | <p>Strategi</p> <p>Skapa förutsättningar för nyanländas integration.</p> | <p>Genom att planera för olika typer av bostäder och hålla kostnadsnivån på hyresrätter låg kan området bidra till ökad integration.</p> | <p>Priserna på bostäder kan bli höga och den socioekonomiska sammansättningen kan bli smal.</p> | <p>Stor vikt behöver läggas på funktionsblandning och bostadskostnader om området ska ligga i linje med RUS:en. Kvalitéerna i exploateringen är betydande men det är också dessa kvalitéer som riskerar att ge en socioekonomisk sammansättning som motverkar RUS:ens mål.</p> |
| Transportsystem | <p>De samlade utsläppen av växthusgaser i absoluta tal ska ha minskat med 40% till 2020 jmf. med år 1990. Utsläppen från inrikes transporter ska var minst 70% lägre än 2010 års nivåer.</p> | <p>Genom att exploatera i kollektivtrafiknära lägen så möjliggörs en överflyttning från bil till kollektivtrafik.</p> <p>4-spår Uppsala-Stockholm behövs för att möjliggöra en exploatering i "Nysala" och en ny pendeltågsstation.</p> | <p>Måläret är inte långt borta och även om teknikutvecklingen går fort så kommer produktionen av bostäder och arbetsplatser bidra till växthusgaser.</p> <p>Alsike ligger en bit från järnvägsstationen och det finns betydande risk att en stor del av arbetspendlingen sker med bil.</p> | <p>Byggande av bostäder och arbetsplatser bidrar till ökade utsläpp. Ur ett livscykelperspektiv kan exploateringen med goda förbindelser med kollektivtrafik medge förutsättningar för måluppfyllelse. Den tidshorisont som målet avser medför negativ påverkan på målet.</p> |
| | <p>Strategi</p> <p>Utveckla befintliga stråk. Förbättra delregionala stråk</p> | <p>När "Nysala" får tillgång till Pendeltågsstation blir området mycket attraktivt att bo och verka i. Restidsavstånden kommer att minska, och en betydande del av pendlingen kommer ske med tåg.</p> | <p>Byggs inte 4-spåret och området ändå exploateras riskerar ett betydande bilanvändande att etableras med trängsel som följd.</p> | <p>Genom att utveckla kollektivtrafiken i Knivsta samt gång- och cykelstråk så kan nya exploateringar bidra till ett mer hållbart resande.</p> |
| Arbetspendling | <p>Antalet kollektiva resor ska</p> | <p>Har en av Sveriges bästa</p> | <p>Det är nödvändigt att en</p> | <p>Arbetspendlingen har goda</p> |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| | fördubblas till 2020 och marknadsandelen av den motoriserade trafiken ska fördubblas till år 2030. | pendlingsbarheter mot stora sysselsättningsområden. | pendeltågsstation byggs för att bidra till målen. Utan station så ligger exploateringen inte i linje med RUS:en | förutsättningar att ske med kollektivtrafik med attraktiva restider till flera olika arbetsmarknader. |
|--|--|---|---|---|

Bilaga matris Bergsbrunna

| Område | Mål/strategi | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|---------------|---|--|--|--|
| Arbetsmarknad | Ökad sysselsättning i gruppen 20-64 år. | Området mår bra av en pendeltågstation för att utvecklas hållbart. Korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Även närhet till flera universitet möjliggör för innovativa företag. Området kan kopplas med lokal kollektivtrafik till och från Uppsala. | Områdets lokalisering innebär att priserna på bostäder kommer bli höga. Möjligheten till funktionsblandning kan bli svår att genomföra där arbetsplatser blir en naturlig del. | Bergsbrunna har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Goda förutsättningar att utveckla både bostäder och arbetsplatser med regional och lokal kollektivtrafik. |
| | Produktionsvärdet från jordbruks- och trädgårdssektorn ska öka 20% fram till år 2030. | Det är förädling som kan stå för ökat produktionsvärde. En del värdefull åkermark kommer att tas i anspråk för exploateringen. Med fler bostäder så kan trädgårdssektorn få ett lyft. | Exploateringen tar värdefull åkermark i anspråk. De långsiktiga effekterna är att ytan för matproduktion minskar. | Genom att minska mängden åkermark så minskar förutsättningen för att odla. |
| | Antalet globalt konkurrenskraftiga innovativa och entreprenöriella företag ska öka. | Området ligger nära en viktig knutpunkt för pendeltågstrafiken. Korta restider till stora arbetsmarknader och till internationell flygplats. Även | Det är svårt att skapa nya kluster. I regel är det lättare att möjliggöra exploateringar kring en verksamhet som växer. Närhet till universitet och | Bergsbrunna har goda förutsättningar att bidra till att RUS:ens mål uppnås inom arbetsmarknad. Tillgång till lokal kollektivtrafik och närhet till |

| | | | | |
|-------------------|--|--|---|---|
| | | <p>närhet till Universitet (flera) möjliggör för innovativa företag.</p> <p>Innovativa företag mår bäst om dessa klustras. Det är viktigt att det finns en strategi för att samla etableringar för att bilda kuster.</p> | <p>högskola är faktorer som spela stor roll. Dessa företag vill vara nära människor och andra företag, inte etableras i förorter/sovstäder.</p> | <p>Universitet bidrar till att uppfylla målet.</p> |
| | <p>Nyföretagande minst 13 nya företag per 1000 invånare år 2020.</p> | <p>Det är lättare att starta företag i en storstadsregion. Det finns en stor marknad, arbetskraft och innovation. Bergsbrunna är en förlängning av Uppsala med bra exponering mot E4.</p> | | <p>Bergsbrunna har med sin närhet till Uppsala och universitet bra förutsättningar för nyföretagande. Det är en fortsatt bebyggelseutveckling av Uppsala och inte lika mycket en ny tätort. Området ligger bra med exponering mot E4.</p> <p>Uppsala och Stockholm har bra förutsättningar för nyföretagande. Inflyttning och hög utbildningsnivå tillsammans med en stor marknad bidrar till goda förutsättningar.</p> |
| <p>Befolkning</p> | <p>5000 nya bostäder per år till 2023 därefter 2100 bostäder per år.</p> | <p>Områdets huvudsyfte är att snabbt bistå med fler bostäder och arbetsplatser i attraktiva miljöer och med god kollektivtrafik. Behov av ny pendeltågsstation för att på</p> | <p>Bostäderna byggs men infrastrukturen, samhällsfunktioner och kollektivtrafiken utvecklas inte i samma takt. Kan bli ett nytt</p> | <p>Ligger helt i linje med RUS:ens mål. Den fysiska planeringen lyfter upp alla de farhågor som en stor exploatering kan medföra och det finns en strategi för utvecklingen av</p> |

30 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|-----------------|---|--|---|---|
| | | bästa sätt tillvarata kort restid mot Stockholm/Arlanda. | miljonprogramområde. | området. |
| | Befolkningen ska ha landets högst självskattade hälsa med minskad skillnad mellan grupper och individer. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Tilliten bland länets invånare ska öka till år 2020. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. | Går inte att bedöma. |
| | Strategi Skapa förutsättningar för nyanländas integration. | Genom att planera för olika typer av bostäder och hålla kostnadsnivån på hyresrätter låg kan området bidra till ökad integration. | Priserna på bostäder kan bli höga och den socioekonomiska sammansättningen kan bli smal. | Stor vikt behöver läggas på funktionsblandning och bostadskostnader om området ska ligga i linje med RUS:en. Kvalitéerna i exploateringen är betydande men det är också dessa kvalitéer som riskerar att ge en socioekonomisk sammansättning som motverkar RUS:ens mål. |
| Transportsystem | De samlade utsläppen av växthusgaser i absoluta tal ska ha minskat med 40% till 2020 jmf. med år 1990. Utsläppen från inrikes transporter ska var minst 70% lägre än 2010 års nivåer. | Genom att exploatera i kollektivtrafikhöga lägen så möjliggörs en överflyttning från bil till kollektivtrafik. 4-spår Uppsala-Stockholm behövs för att möjliggöra en exploatering i Bergsbrunna och en ny | Målåret är inte långt borta och även om teknikutvecklingen går fort så kommer produktionen av bostäder och arbetsplatser bidra till växthusgaser. Bergsbrunna ligger en bit från järnvägsstationen och det finns betydande risk att en stor del av | Byggande av bostäder och arbetsplatser bidrar till ökade utsläpp. Ur ett livscykelperspektiv kan exploateringen med goda förbindelser med kollektivtrafik medge förutsättningar för måluppfyllelse. Den tidshorisont som målet avser medför risk för |

| | | | | |
|----------------|---|---|--|---|
| | | pendeltågsstation. | arbetspendlingen sker med bil. | negativ påverkan på målet. |
| | Strategi Utveckla befintliga stråk. Förbättra delregionala stråk | När Bergsbrunna får tillgång till Pendeltågsstation blir området mycket attraktivt att bo och verka i. Restidsavstånden kommer att minska, och en betydande del av pendlingen kommer ske med tåg. | Byggs inte 4-spåret och området ändå exploateras finns viss möjlighet att koppla området med lokaltrafik till Uppsala. Risken är att området inte får den attraktivitet som en pendeltågsstation innebär och att Stockholms arbetsmarknad inte nås lika lätt. Biltrafiken kommer att öka med trängsel som följd. | Genom att utveckla kollektivtrafiken i Knivsta samt gång- och cykelstråk så kan nya exploateringar bidra till ett mer hållbart resande. |
| Arbetspendling | Antalet kollektiva resor ska fördubblas till 2020 och marknadsandelen av den motoriserade trafiken ska fördubblas till år 2030. | Har en av Sveriges bästa pendlingsbarheter mot stora sysselsättningsområden. | Det är nödvändigt att en pendeltågsstation byggs för att bidra till målen. Utan station så ligger exploateringen inte i linje med RUS:en | Arbetspendlingen har goda förutsättningar att ske med kollektivtrafik med attraktiva restider till flera olika arbetsmarknader. |

Näringen i Gävle

Sammanfattning

Området Näringen är ett centralt omvandlingsområde i Gävle med plats för ca 4000-6000 bostäder. För att Näringen ska bli det omvandlingsområde som beskrivs förutsätts att Nya Ostkustbanan byggs, vilket bland annat innebär att en ny järnvägsanslutning till Gävle etableras. Analysen av Näringens måluppfyllelse till de regionala målen utgår därför från att Nya ostkustbanan byggs och att den omfattande järnvägstrafiken sker via banan. Delar av Näringen kan dock omvandlas utan att Nya Ostkustbanan byggs.

Området Näringen har ca 45 min restid till Uppsala med snabbtåg och ca 1,5 h restid till Stockholm. Det gör det möjligt att pendla till en storstadsregion samtidigt som Gävles egen storlek betyder att en stor del av sysselsättningen kan tillgodoses lokalt. Exploateringen förutsätter alltså inte att boende måste pendla, men möjligheten finns. Området Näringen kommer endast i liten utsträckning bidra till att bostadssituationen i Stockholm förbättras och då kopplat främst till Uppsala. Pendlingsavståndet är sannolikt allt för långt utom för en mindre del av arbetskraften. Näringen kan dock stärka Gävles regionala tillväxt och leda till att pendlingsutbytet med Uppsala ökar. Näringens stora pendlingsomland kommer att leda till att matchningen på arbetsmarknaden förbättras tillsammans med agglomerationsfördelar för näringslivet, vilket ökar produktiviteten och därmed lönerna i regionen.

Inledning

Regeringen vill medverka för ökad bostadsbebyggelse och hållbar stadsutveckling. Området Näringen i centrala Gävle skulle kunna ligga till grund för en viktig stadsutveckling. Uppdraget är att utreda denna exploaterings lämplighet gentemot regionens utvecklingsstrategi (RUS) *Nya möjligheter*. För studien har områden tidigare också identifierats i Uppsala län, i Stockholms län och i Västra Götalands län. Områdena är knutna till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) respektive till Göteborgs LA-region och nu också Gävle LA-region. För att ett område ska anses lämpligt bör exploateringen ligga i linje med de tankar om utveckling som finns i länens regionala utvecklingsstrategier.

Region Gävleborgs regionala utvecklingsstrategi *Nya möjligheter* saknar tydligt mätbara mål. Det finns tre målområden:

- Stärkta individer
- Smart samverkan
- Tillgängliga miljöer

Det är svårt att på ett pedagogiskt sätt utvärdera dessa mål, vilka bättre kan beskrivas som visioner eller målbilder. I de fall där det finns en tydlig vision/mål eller indikator används denna. För att få en tydligare målstruktur har också *Infrastrukturprogram med systemanalys* använts i utvärderingen. Infrastrukturprogram med systemanalys är ett av flera dokument som konkretiserar utvecklingsstrategin. Infrastrukturprogrammet har mätbara mål som exploateringen kan utvärderas mot. I matrisen nedan färgkodas målet beroende på om det återfinns i strategin eller i strukturbilden.

Arbetsmarknad

Den regionala utvecklingsstrategin har enbart sysselsättningsmål för män och kvinnor. Det finns miljömål som också kan påverka sysselsättningen eftersom det finns en omfattande basindustri i Gävleborg. Näringsens lokalisering i ett centralt läge med möjlighet för arbetspendling till flera andra regioner tillsammans med den lokala och relativt stora arbetsmarknaden i Gävle gör att förutsättningarna för hög sysselsättning är goda.

Befolkning

I omvandlingsområdet Näringsen planeras 4000-6000 bostäder i ett centralt läge med gång och cykelavstånd till järnvägsstationen. Området ligger i anslutning till naturreservat, idrottsarenor och Gävle centrum. Det innebär att möjligheterna att bo och verka utan bil ökar. Det är väldigt få mål som kan kopplas till den övergripande rubriken befolkning. Målen är mer kopplade till individens möjlighet att må bra och utvecklas. I måldokumentet beskrivs Gävles roll som motor i regionen, en roll som Näringsen kan stärka ytterligare.

Transportsystem

Näringsen har goda kommunikationer till Stockholm/Uppsala men också mot Sandviken, Söderhamn, Bollnäs och Ockelbo. Närheten till järnvägsstationen och att området ligger i ett stråk med redan etablerad busstrafik gör att förutsättningarna för snabba och täta kommunikationer är goda. Tidsavståndet till Stockholm är för långt för att Näringsen nämnvärt ska kunna bidra till att minska bostadsbristen i huvudstadsområdet, men området kommer högst troligt att stärka Gävles tillväxt. Även Uppsala kan dra viss fördel av en exploatering i området Näringsen.

Arbetspendling

Arbetspendling över kommungränser och länsgräns är i dagsläget förhållandevis omfattande. Älvkarleby som ligger i Uppsala län är den kommun som har det enskilt största arbetspendlingsutbytet. Men även Stockholm och Uppsala har omfattande arbetspendling och med kortare pendlingstid kan pendlingen öka ytterligare. Näringsens lokalisering i ett centralt läge i Gävle möjliggör arbetspendling till kringliggande kommuner, men läget är även gynnsamt i ett lokalt perspektiv. Pendlingen till Stockholm kommer främst att vara kopplad till högutbildad arbetskraft med specialistkompetens och där kan Näringsens läge bidra till en viss ökning i pendlingen. Det är pendling till Uppsala som har de bästa förutsättningarna för att öka. I familjer med minst en långpendlare kan Näringsens centrala läge både tillgodose sysselsättning i närområdet och möjliggöra ett fungerande livspussel om två vuxna tvingas långpendla.

| Skala för måluppfyllelse | | | | |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| Motverkar målen i RUP:en. | Riskerar att motverka målen i RUP:en. | Neutral eller ej möjlig att bedöma. | Medverkar delvis till att uppfylla målen i RUP:en. | Medverkar helt till att uppfylla målen i RUP:en. |
| | | | | |
| Mål strategier hämtade från Nya möjligheter | | | | |
| Mål/Strategier hämtade från Strukturbilden | | | | |

Bilaga matris området Näringsens måluppfyllelse jämfört med regionala utvecklingsstrategin.

| Område | Strategier | Möjligheter | Risker | Samlad bedömning |
|---------------|---|--|--|---|
| Arbetsmarknad | Sysselsättning: Andel kvinnor resp. män, 20-64 år, i sysselsättning med en tjänstgöringsgrad om minst 80 %. | Området Näringsen möjliggör centralt boende men ger också mycket goda pendlingsmöjligheter både lokalt och regionalt. | | Näringsen har gynnsamma förutsättningar att medverka till hög sysselsättningsnivå då möjligheten att välja arbetsställe lokalt eller regionalt är väldigt goda. |
| | Social inkludering: Andel kvinnor resp. män, 20-64 år, i sysselsättning med en tjänstgöringsgrad om minst 80 %. | Näringsen med sin centrala placering och goda kommunikationer och omfattande exploatering möjliggör både billigare och dyrare bostäder. Det möjliggör boende för olika socioekonomiska grupper. | Området blir så attraktivt att bostadspriserna riskerar att exkludera vissa socioekonomiska grupper. | Områdets omfattning och centrala läge medför möjlighet att tillgodose bostäder i olika prisklasser till såväl unga som gamla, ensamstående och familjer. |
| | Utsläppen av växthusgaser i Gävleborg ska år 2020 vara 20 % lägre än medelvärdet för 2007/2008. Detta mål kan ha påverkan på arbetsmarknaden då en stor del Gävleborgs arbetsmarknad utgörs av stål- och pappersindustri. | Näringsen har goda möjligheter att bidra till att minska växthusgaserna. Det är främst kommunikationer som kan ske med kollektiva färdmedel samt cykel och gång som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser | | Behovet av bil reduceras med goda möjligheter att åka kollektivt både lokalt och regionalt. Det gör att andelen miljövänliga resor ökar och koldioxidutsläppen minskar. |
| | <i>Disponibel inkomst</i> | Näringsen har tillgång till en större arbetsmarknad än många andra områden i Gävle. Närhet till järnvägsstation gör att | Näringsen centrala läge kan medföra höga priser på bostäder. Priser riskerar att äta upp de högre löner som bättre | Valmöjligheten att kunna arbeta lokalt eller pendla till annan region medför att matchningen på arbetsmarknaden ökar. Med bättre matchning ökar |

| | | | | |
|------------|--|---|---|---|
| | | pendlingsmöjligheten ökar och medför bättre matchning på arbetsmarknaden och därmed på sikt högre löner. | matchning på arbetsmarknaden innebär. Höga priser för att arbetspendla kan också äta upp de löneökningar som fås av bättre matchning. | möjligheterna till högre lön och större disponibel inkomst. |
| | <i>Antal startade företag och överlevnadsgrad av företag efter tre/sex år.</i> | Närhet till högskola, centrum och goda kommunikationer såväl lokala som regionala ger goda förutsättningar för både kompetensförsörjning och etablering av företag. | | Förutsättningarna att starta och upprätthålla företag anses som väldigt goda. Det finns en stor lokal marknad då Gävle är ett regionalt centrum och till detta adderas möjligheten att rekrytera både lokalt och regionalt. Närhet till högskola bidrar till platsens goda förutsättningar. |
| Befolkning | <i>Andel som fullföljer gymnasieskolan.</i> | Är inte möjligt att bedöma. | | Är inte möjligt att bedöma. |
| | <i>Andelen unga med intresse för samhällsfrågor.</i> | Är inte möjligt att bedöma. | | Är inte möjligt att bedöma. |
| | <i>Andelen unga som tror att de har stor möjlighet att föra fram åsikter till de som bestämmer i kommunen.</i> | Är inte möjligt att bedöma. | | Är inte möjligt att bedöma. |
| | <i>Andel av befolkningen med tillgång till 100 Mbit bredband</i> | Är inte möjligt att bedöma. | | Är inte möjligt att bedöma. |

| | | | | |
|-----------------|--|---|---|--|
| | <i>Inom Gävleborg är det i nuläget Gävle - Sandviken området som har förutsättningar att uppnå den självförstärkande positiva spiral som skapar tillväxt</i> | Näringsen kan på ett positivt sätt bidra till att stärka den spiral som skapar tillväxt. Gävle tillsammans med Sandviken utgör motorn i Gävleborg. Gävle och området Näringsens goda läge till kommunikationer kan verka som en katalysator för tillväxten. | Området är omvandlad bangårdsyta och industriområde och dessa ytor kan bestå av förorenad mark. | Området Näringsens läge är attraktivt ur flera utvecklingsperspektiv. Centralt lokaliserat i Gävle som är den kommun med starkast tillväxt i Gävleborg. Men området har också god tillgänglighet till Uppsala och Stockholm. Utöver Stockholms lokala arbetsmark finns pendlingsmöjlighet både norrut och västerut mot Sundsvall och Falun/Borlänge. |
| Transportsystem | <i>Andel kollektivtrafikresor av den totala resandevolymen.</i> | Näringsen har med sitt centrala läge och försörjning med kollektivtrafik goda förutsättningar att bidra till ökat kollektivt resande. Möjligheten att bo och verka i Näringsen utan bil är en tydlig fördel. | | Att ha en bostad i området Näringsen innebär att det enkelt går att klara alla sina resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Undantag är då målpunkterna saknar kollektivtrafik, men då spelar bostadsområdet ingen roll. Även kopplingen till Arlanda möjliggör för större andel kollektiva resor. |
| | <i>Arbetspendling över kommungräns</i> | Närhet till järnvägsstation med möjlighet att enkelt och snabbt pendla i flera olika riktningar bidrar till att uppfylla målet. Med Nya Ostkustbanan kortas också restiderna såväl söderut som norrut. | | Fler bostäder med nära anslutning till regionaltåg och interregionala tåg bidrar inte bara till enklare arbetspendling det möjliggör också för enklare tjänsteresor. |

38 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

| | | | | |
|--|---|---|---|---|
| | <i>En förflyttning av 50 % av passagerare och frakt på medellånga sträckor mellan städer från väg till spårbunden trafik eller sjöfart.</i> | Näringsen kan bidra med en omflyttning av boende i Gävle så att befintliga och nya arbetspendlare får enklare och närmare till stationen. Det kan leda till en ökad överflyttning av resande till järnväg. Framförallt bidrar Näringsen till minskat bilberoende. | Området kan försvåra utvecklingen av hamnen då industrispåret går igenom området. | Kan de negativa konsekvenserna av godstrafik genom området begränsas för att säkerställa hamnens utveckling finns det samtidigt goda förutsättningar att flytta över resande till tåg. Godstrafiken kan få betydande överflyttningar men då är det positiva effekter av Nya Ostkustbanan. |
| | <i>En sextioprocentig reduktion av utsläppen från transportsektorn.</i> | Behovet av bil är mycket litet för boende i Näringsen. | | Mycket tyder på att det kommer bli en omställning av fordonsflottan mot mer förnyelsebara drivmedel. Näringsen har fördelen att avstånden är korta och behovet av bil litet. |
| | <i>Att mer av arbets- och studiependlingen sker med kollektiva färdmedel.</i> | Näringsen har med sitt centrala läge och god koppling till kollektivtrafik bra förutsättningar att tillgodose de flesta transporter med kollektiva färdmedel. Men även gång och cykel fungerar bra. | Kollektivtrafiken utvecklas inte i takt med att Näringsen exploateras med bostäder. | Det är svårt att hitta ett område som bättre tillgodoser målet att arbets- och studiependling ska ske med kollektiva färdmedel. |
| | <i>Tillsammans med omgivande län underlätta länsöverskridande resande.</i> | Näringsen tar mark som idag används för järnvägen. Genom att flytta anslutningen till Ostkustbanan möjliggörs inte bara nya exploateringsområden utan också bättre anslutningar till viktiga | Utan den nya anslutningen till Ostkustbanan fås inga av de positiva effekter som ges av Gävle Västra och genomgående tågtrafik. | Omvandlingsområdet Näringsen och det faktum att Gävle får en ny järnvägsanslutning ger betydande systemeffekter. Näringsens centrala läge och goda kommunikationer med järnvägen bidrar till att underlätta för |

| | | | | |
|----------------|---|---|--|--|
| | | målpunkter i Gävle. Högskolan och sjukhusområdet blir mer lättillgängligt med den nya järnvägsanslutningen och fler arbetsplatser och bostäder inkluderas i den omkringliggande pendlingsregionen. | | länsöverskridande resor. |
| Arbetspendling | <i>Arbetspendling över kommungräns</i> | Kort avstånd till järnvägsstation och goda möjligheter till arbetspendling i fyra olika stråk mot Söderhamn/Hudiksvall/Sundsvall, Ockelbo/Bollnäs /Ljusdal, Sandviken/Hofors/Falun och Tierp/Uppsala/Stockholm | | Fler bostäder med nära anslutning till regionaltåg och interregionala tåg bidrar inte bara till enklare arbetspendling det möjliggör också för enklare tjänsteresor. |
| | <i>Inga konventionellt drivna bilar i städerna.</i> | Näringen ligger centralt i Gävle med gång- och cykelavstånd till de flesta viktiga målpunkterna. Utöver korta avstånd så går ett kollektivtrafikstråk igenom området. Från de närmaste delarna av området Näringen till järnvägsstationen är det två kvarter. Behovet av bil blir därför litet. | | Målet är inga konventionellt drivna bilar. Området Näringen ligger väldigt centralt så behovet av bil oberoende av drivmedelskälla blir litet. |

40 (47)

memo04.docx

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

PM UTVÄRDERING AV EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT REGIONALT PERSPEKTIV

2017-05-24

Samhällsekonomiska bedömningar Segersång

Bakgrund samhällsekonomiska bedömningar

Syftet med detta PM är att bedöma de samhällsekonomiska effekterna av att utveckla större bostadsområden tillsammans med satsningar på statlig infrastruktur. Ur ett nationalekonomiskt perspektiv genomförs ingen samhällsekonomisk kalkyl i dess rätta bemärkelse utan istället bygger denna promemoria på den metodik Sverigeförhandlingen har använt för att öka byggandet av bostäder kopplat till höghastighetsjärnväg i Sverige. Det innebär bland annat två besläktade förenklingar. För det första antas att de aktuella bostadsområdena innebär ett nettotillskott av bostäder och inte enbart en omflyttning av bostadsbyggande från andra delar av landet. För det andra ställs exploateringen mot ett så kallat nollalternativ som innebär att bostäderna inte byggs någon annanstans. Med dessa antaganden görs en bedömning av nyttorna med exploateringen av bostadsområdena och hur dessa förhåller sig till kostnaden för den infrastruktur som planeras.

Inledning

I Segersång finns idag omkring 250 villor och knappt 800 invånare. Nynäshamns kommun har i sin översiktsplan från år 2012 pekat ut Segersång som en utvecklingsort och på sikt vill de bygga omkring 3 000 nya bostäder. Efter diskussioner med kommunen har de efter de senaste årens utveckling, med bland annat byggandet av den nya hamnen i Nynäshamn och det ökade behovet av bostäder i regionen öppnat för att öka bostadsbyggandet betydligt. I Näringsdepartementets diskussioner med kommunen bedöms att det finns förutsättningar att bygga uppemot 10 000 bostäder under de kommande 10 till 15 åren. Detta ställer dock krav på förbättringar i infrastrukturen i Nynäshamn, mellan Nynäshamn och centrala Stockholm samt eventuellt i andra delar regionen. Tobins Q-värdet, det vill säga kvoten mellan kvoten mellan vad en begagnad bostad kostar och nyproduktionskostnaden, är för Nynäshamn närmare 1,5. En kvot över 1 visar på lönsamhet vid byggnation av nya bostäder. Inget Tobins Q-värde finns för Segersång, men värdet för Nynäshamn får ses som ett riktvärde för området.

De flesta invånarna i Segersång bor idag i villor eller ombyggda fritidshus. I de planer som diskuteras kommer ortens befolkning att på relativt kort tid öka kraftfullt till omkring 20–25 000 invånare. Segersång skulle med denna exploatering bli lika stort som Nynäshamn är idag, vilket ställer mycket höga krav på utbyggnaden av kommunal service. Sannolikt kommer det att behövas extraordinära satsningar för att Segersång ska kunna locka till sig nya invånare i denna omfattning på kort tid. Konkurrensen med andra exploateringar innebär bland annat att kommuner som vill växa måste erbjuda nytänkande både vad gäller transporter till och från bostaden samt att bostäderna följer nya standarder vad gäller uppvärmning och drift. Utöver detta måste prissättningen på bostäderna attrahera olika typer av köpare eller hyrestagare för att motverka prisdriven segregation.

41 (47)

Sweco Society AB

I denna rapport analyseras möjligheterna att bygga uppemot 10 000 bostäder på relativt kort tid. Som alternativ beskrivs också hur en mindre exploatering av omkring 3 000 bostäder och hur det påverkar förutsättningarna. Oavsett vilken satsning som görs ska exploateringen sträva mot att det byggs bostäder för alla, det vill säga att priser och utformning av bostäderna ska attrahera och locka människor med olika inkomster och i olika skeden av livet. Området ska vara innovativt och spegla ny teknik vad gäller byggande, boende och transporter med kollektivtrafik i så stor utsträckning som möjligt.

Bostadsbyggande och stadsutveckling

Med hänsyn taget till att den nya/utvecklade tätorten ska erbjuda boende för alla antas en schablon med en jämn fördelning mellan villor, bostadsrätter och hyresrätter. För den högre ambitionsnivån med 10 000 bostäder betyder det att omkring 22 000 nya invånare ska lockas till Segersång framöver. För den lägre ambitionen blir motsvarande antal nya invånare drygt 7 000.⁵

Kostnaden för att exploatera 10 000 bostäder av blandade boendeformer hamnar på närmare 39 miljarder kronor.⁶ Denna kostnad inkluderar också utveckling av gator, vatten och avlopp, el med mera, det vill säga de totala produktionskostnaderna. Med dagens prisnivå skulle bostäderna kunna säljas för ett värde om ungefär 34 miljarder kronor.⁷ Det innebär att produktionskostnaden överstiger marknadsvärdet, vilket i normala fall inte skulle bidra till att bostadsbyggande påbörjas. Detta bekräftas till viss del av att utvecklingen av området hittills har varit blygsam, trots bostadsbristen i Stockholmsområdet. Samtidigt uppger kommunen att det finns ett stort och aktuellt intresse för Segersång hos byggherrar.

Marknadsvärdena baseras på dagens priser och de förutsättningar som råder idag, med exempelvis drygt 50 minuters (enstaka tåg 40 minuter) tågresor till Stockholm Centralstation. Ett nytt dubbelspår på Nynäshamnsbanan innebär att restiderna kan förkortas avsevärt, med rätt åtgärder kanske ner till 25 minuter eller ännu fortare om exempelvis skip-stop används under vissa tider, samtidigt som turtätheten förbättras. Sådana förändringar kommer sannolikt innebära att efterfrågan på bostäder ökar och därmed priserna.

För att möta produktionskostnaderna måste fastighetspriserna öka med drygt 10 procent. Det är en relativt kraftig ökning men om priserna jämförs med andra kommunerna som har 30 minuter till Stockholm, exempelvis Haninge så ligger deras prisläge omkring 20 procent högre än Nynäshamn. Det positiva Tobins Q-värdet visar också på att en investering i området bör vara lönsam. En värdeökning på 10 procent är således ingen orimlighet.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är konsumentnyttan av nya bostäder den samma som marknadsvärdet. Den nya eller utvecklade tätorten ger dock även andra samhällsekonomiska nyttor som exempelvis ett ökat underlag för privat service. Dessa nyttor behandlas senare.

⁵ Antalet är beräknat utifrån det genomsnittliga antalet boende i villor, hyres- och bostadsrätter i landet, enligt SCB.

⁶ Uppgifter från SCB, baserat på genomsnittliga priser i Storstockholmsområdet.

⁷ Baserat på försäljningsvärden från Booli.se och SCB

När en kommun eller ort växer följer också ett ökat behov av samhällsfunktioner i området. Segersång kan delvis nyttja Nynäshamns faciliteter men med denna kraftiga expansion behöver Segersång komplettera med omfattande utbyggnad av samhällsservice i form av förskolor, skolor, äldreomsorg, sjukvård, idrottsplatser med mera. Detta är kostnader som tillkommer utöver det ovan uppskattade värdet, men de motsvaras också av ökade skatteintäkter från kommunens nya invånare. I princip skall den kommunala servicen täckas av skatteintäkter och avgifter och med en kraftigt ökad befolkning borde Nynäshamn ha goda möjligheter att förbättra och effektivisera den kommunala servicen. På kort sikt kommer dock den kraftiga expansionen att innebära påfrestningar på den kommunala ekonomin.

Ovan har konstaterats att förutsättningarna att få en framför allt företagsekonomisk lönsamhet i exploateringen bygger på en ökad närhet till centrala Stockholm genom en utbyggnad av Nynäshamnsbanan till dubbelspår. Det väcker frågan om det är möjligt att nå den lägre utbyggnadsnivån om 3 000 bostäder utan en investering i dubbelspår.

Med samma beräkningsunderlag kommer produktionskostnaderna hamna på 11,6 miljarder kronor och försäljningsvärdet på drygt 10,4 miljarder kronor. Det innebär också ett underskott men betydligt lägre, 1,2 miljarder. Vår bedömning är dock att detta underskott utgör en större risk då möjligheterna att förbättra restiderna och därmed öka attraktiviteten, är sämre. Den anpassning av marknadsvärdena som gjordes om ett dubbelspår byggs kommer inte ske på samma sätt.⁸ Dessa kostnadskalkyler bör dock förfinas och preciseras för att få en tydligare bild av de effekter som följer av olika investeringsvolymmer.

En betydande utveckling av Segersång kräver dock investeringar i transportsystemet, vilket berörs i nästa avsnitt.

Förbättrat transportsystem möjliggör bostadsbyggande

För att det ska vara möjligt att genomföra byggandet av en ny stad på omkring 20–25 000 invånare ställs krav på att transporterna till och från staden är attraktiv. På kort sikt måste befolkningen kunna förflytta sig till och från framförallt Stockholm på kortare tid än dagens 50 minuter. Dessutom krävs mer frekvent trafik än 30-minuterstrafik för att området ska kunna konkurrera med andra områden i regionen. Om inte restiden och frekvensen hade upplevts som ett problem skulle sannolikt området redan idag haft en högre efterfrågan på bostäder.

Utifrån dagens trafikförhållande är möjligheterna för Segersång att expandera i större omfattning begränsade. Om det byggs omkring 3 000 bostäder kommer orten öka med närmare 7 000 invånare. Ur ett pendlingsperspektiv och i jämförelse med andra kommuner, exempelvis Eslöv och Lund, kommer omkring 20 procent av befolkningen pendla med kollektivtrafiken. Det innebär att 1 400 fler personer ska pendla på samma sträcka jämfört med idag, vilket motsvarar 3–4 tågset i rusningstrafiken. Redan idag är kapaciteten begränsad och ju närmare Stockholm man kommer desto sämre förutsättningar finns för fler tåg att trafikera dagens spår. Det kan

⁸ Inom ramen för detta arbete har inte alternativa sätt att reducera restiden studerats närmare, men möjligheterna torde vara begränsade givet trängseln på spåren inom mot Stockholm i rusningstid.

finnas möjligheter att öka fordonskapaciteten genom exempelvis längre tåg, men detta har inte analyserats.

Enligt Trafikverket går det inte att köra 15-minuterstrafik idag utan att bygga ut sträckningen med ett dubbelspår samt ett vändspår för tåg som ska vända i Segersäng. Då Nynäshamn är huvudorten i kommunen krävs sannolikt dubbelspår hela vägen, eller möjligen bara till Västerhaninge-Nynäsgränd för att motivera byggandet av Segersäng. Kostnaderna för ett dubbelspår är i dagsläget inte beräknat men uppskattningsvis rör det sig om 3–4 miljarder beroende på hur långt dubbelspåret dras.⁹

Med den högre ambitionsnivån för Segersängs expansion ökar behovet av ett dubbelspår ytterligare. Med motsvarande andel pendlare som redovisades ovan kommer behovet av pendling vara väldigt omfattande jämfört med idag. Med en befolkning på 22 000 invånare innebär det att cirka 5 000 personer ska resa med pendeltåget från Segersäng varje dag. Detta motsvarar minst 12 tågset extra varje morgon och kväll. Detta skapar även problem för de passagerare som kliver på senare längs sträckan, de som idag har sittplatser men som kan tvingas stå eller välja andra avgångar framöver. Utöver problemet med kapacitet i de södra delarna kommer det dessutom krävas ytterligare spåråtgärder i tågsystemet längre in mot Stockholm, vilket förvisso gäller även om dubbelspåret byggs ut.

Om det inte byggs ett dubbelspår kommer ortens invånare i viss mån förbättra sina möjligheter att hitta ett arbete i den nya hamnen i Norvik. Orten ligger redan idag relativt bra till vad gäller transportinfrastrukturen och kommer troligtvis öka invånarantalet successivt, beroende på hur kommunen satsar. Däremot finns det små möjligheter för en omfattande exploatering om inte pendlingen till Stockholm förbättras avsevärt.

Med en förbättring av transportsystemet, med nytt dubbelspår och utbyggt vägsystem, är bedömningen att Segersängs potential att växa förbättras påtagligt. Med förkortade restider möjliggörs en snabb befolkningstillväxt i ett område där transportsystemet till viss del kan anpassas i takt med att bostadsbyggandet genomförs.

Även om de långsiktiga transportmålen lyfter fram att biltrafiken ska minska så behöver det nya området bättre förbindelser även för vägtrafik som bilar, bussar och lastbilar. Kopplingen mot E4 är viktig och det pågår projektering av väg 259 som påtagligt kommer förbättra restiderna till exempelvis Södertälje. Detta gynnar också området kring Segersäng.

Arbetsmarknad och restider

I dagsläget är restiden till Stockholm omkring 50 minuter för de som bor i Segersäng. Det innebär att arbetspendling är möjlig men då avståndet enbart är 30 kilometer bör restiden kunna

⁹ Egen uppskattning efter diskussioner med expert inom Sweco. Ett genomsnittligt pris på traditionellt järnvägsbyggande utanför större städer är cirka 80 000–100 000 kr per meter, denna sträcka uppskattas till 3–4 mil och tar även hänsyn till avvikande kostnader.

förkortas avsevärt. Kortare restider innebär att Segersång ur ett arbetsmarknadsperspektiv är gynnsamt att bo i. Fler områden i Stockholm kan nås inom 60 min, den nya hamnen innebär att Segersång är en bra utgångspunkt för snabba kollektivresor och slutligen skulle även andra arbetsmarknader kunna nås, exempelvis Södertörn som idag är ett attraktivt arbetsmarknadsområde med hjälp den planerade förbättringen av väg 259 mellan Jordbro och Botkyrka. Med förkortade restider ökar möjligheterna för Segersång att även etablera egen näringsverksamhet inom orten då resandet till och från orten blir fördelaktigt. När orten växer med upp till 10 000 bostäder kommer behovet av egen lokal service öka påtagligt och därmed ökar efterfrågan på arbetskraft både lokalt och i regionen. Hamnen i Norvik är ytterligare ett område som växer och kommer att attrahera ny arbetskraft framöver.

Med dessa förbättringar ökar möjligheterna för Segersång att exploatera kraftfullt. Tack vare att orten knyts närmare stora arbetsmarknadsregioner som Stockholm och Södertälje blir det attraktivt att bosätta sig i Segersång framöver utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv.

Utöver Segersång kommer även övriga regionen kunna dra fördelar av att Nynäshamnsbanan byggs ut och att Segersång utvecklas. Längs sträckningen förbättras pendlingstiderna och hela regionen blir alltmer attraktiv.

Resandet till och från en region är viktig för att möjliggöra ett ökat utbyte av kunskap inom och mellan olika branscher. Det gäller både de som behöver arbeta lokalt när orten växer och efterfrågan på lokala tjänster växer kraftfullt och de som arbetar på annan ort, exempelvis pendlar till Stockholm. När arbetsmarknaden förstoras och regioner och kommuner kommer närmare varandra tack vare att pendlingsmöjligheterna förbättras ökar den samlade produktiviteten.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan man resonera kring de arbetstillfällen som de boende i Segersång bemannar. Ett rimligt grundantagande är att de individer som flyttar till Segersång skulle kunna få ett arbete på annan ort. Däremot kan man med fog anta att de söker sig till Stockholmsregionen och därmed Segersång för att de erbjuds ett arbete som de är bättre lämpade för och som dessutom ger dem större inkomster och tillika därmed bidrar mer till Sveriges produktivitet. Vinsten för samhället blir därmed mellanskillnaden på värdet av vad de producerar i Stockholm och vad de skulle producerat i en annan region.

Det är samtidigt inte helt rimligt att anta att alla boende i Segersång inte skulle kunna hitta andra platser i Stockholmsregionen att bosätta sig på. Men vid ett antagande att hälften av de boende inte skulle ha möjlighet att ta anställning i Stockholmsregionen kommer arbetskraften i Segersång att bidra till med cirka 2,6 miljarder mer i bruttoregionalprodukt per år än vad de skulle gjort om de bott på andra platser i Sverige.¹⁰

¹⁰ Notera att denna siffra inte direkt kan adderas till marknadsvärdet av bostäder, eftersom fastighetspriserna delvis är ett resultat av den ökade lönesumma som kommer invånarna till del.

Slutsatser

Om Segersäng ska kunna exploateras i större omfattning kommer det att kräva en utbyggnad av dubbelspår på Nynäshamnsbanan. Behovet är dubbelt, dels för att öka attraktiviteten och göra exploateringen företagsekonomiskt lönsam, dels för att tillgodose pendlingsbehovet som uppstår när Segersäng växer.

Både utbyggnaden av bostadsområdet och infrastrukturen innebär stora kostnader för staten och kommunen. Exploateringen av bostadsområdet kostar mer än vad försäljningen av fastigheterna genererar på kort sikt. Befolkningsökningen ställer också krav på helt nya offentliga åtaganden i form av byggande kommunala fastigheter för att ombesörja behovet av sjukvård, äldreomsorg, skolor, förskolor, idrottsplatser, etc. Dessutom tillkommer kostnaderna för statens utbyggnad av dubbelspår och nya vägar i regionen.

Då utgifterna är omfattande ställs av naturliga skäl frågan om det är möjligt att stödja denna typ av projekt i syfte att stärka bostadsbyggandet?

Kostnaderna för att utöka spårtrafiken är ofta omfattande men att enbart bostadsbyggandet i Segersäng ska motivera det nya dubbelspåret är inte rimligt. Stora delar av övriga regionen kommer också gynnas, både samhällsekonomiskt och på annat sätt vilket bidrar till att kostnaderna för dubbelspåret inte enbart ska kopplas till utbyggnaden av Segersäng. Beräkningarna av denna samhällsekonomiska nytta rymmer inte inom detta uppdrag, men detta bör utredas närmare då det sannolikt har betydelse för den samlade bedömningen av exploatering av Segersäng samt investering i utbyggd infrastruktur.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det svårt att motivera bostadsbyggande som bra åtgärder för att erhålla nyttor för samhället. Dessa bostäder skulle sannolikt kunna byggas på andra platser med likvärdiga eller bättre förutsättningar. Däremot finns det fler positiva effekter för ur ett regionalt perspektiv, vilket inte minst är intressant i Stockholmsregionen, där bristen på bostäder är ett reellt hinder för företagets tillväxt och expansion.

Sett ur ett arbetsmarknadsperspektiv kommer invånarna i Segersäng att bidra till att regionens samlade intäkter ökar. Det finns idag underlag som visar att Stockholmsregionens arbetsmarknad tappar potentiell arbetskraft på grund av svårigheterna att finna bostäder inom rimliga prisklasser. Segersäng kan vara ett område som bidrar till att kompetens flyttar till regionen och på så sätt bidrar till högre produktivitet än vad de skulle gjort där de bor idag. Värdet på detta kan i grova drag uppskattas till cirka 2,6 miljarder i ökad bruttoregionalprodukt enligt beräkningen ovan.

Utvecklingen av Segersäng som ett slags uppvisningsområde har direkta positiva effekter genom att det skapar uppmärksamhet kring området som sannolikt är helt nödvändig för att attrahera många nya invånare till området. Det är också generellt en god samhällsekonomisk investering att satsa på forskning och utveckling och ett framgångsrikt uppvisningsområde skapar också andra nyttor för samhället som exempelvis besöksnäring och good-will. Det är dock inte säkert att dessa nyttor realiserar och i så fall i vilken omfattning. Däremot kan tillämpningen av exempelvis ny teknik bidra till att öka produktionskostnaderna och faktiskt

46 (47)

PM UTVÄRDERING AV
EXPLOATERINGARS LÄMPLIGHET I ETT
REGIONALT PERSPEKTIV
2017-05-2

försvåra exploateringen. Detta tyder också på behovet av att skapa en samlad målbild för Segersängs utveckling för kommunen, exploatörer och staten.

I ett regionalekonomiskt perspektiv kommer de nya invånarna i Segersäng bidra med skatteintäkter för Nynäshamns kommun som leder till att kommunen kan fortsätta utvecklas. Utöver det kommer 22 000 invånare efterfråga service, handel och andra verksamheter som i sin tur bidrar till att regionens bruttoregionalprodukt ökar.

Med hjälp av den ökade trafiken som behövs, både med 3 000 och 10 000 bostäder, kommer även övriga kommuner i området gynnas. Restiderna kan förkortas och turtätheten förbättras. Det ger ytterligare intäkter till samhället, om än lokalt, då möjligheterna för alla att hitta nya arbeten inom ett större sökområde förbättras. Det skall betonas att även kostnaderna för kollektivtrafiken sannolikt kommer att öka, vilket dock inte behöver vara en samhällsekonomisk förlust.

För att realisera ett omfattande bostadsbyggande i ett oexploaterat område som Segersäng måste exploatörerna, staten och kommunen säkerställa att den nya staden byggs med helhetsperspektiv från början. Det innebär att staden utvecklas hand i hand med både det lokala och regionala transportsystemet, att staden byggs för alla, det vill säga att boendeformer och upplåtelseformer anpassas så att alla har råd att bo på orten. Detta kräver att de som bygger nya staden måste använda och utveckla ny teknik och vara innovativ för nya lösningar, som kanske inte finns idag. Utöver det behöver orten planera för att framtidens invånare inte ska vara beroende av egen bil.

För att lyckas med detta krävs ett antal åtgärder från både kommunens och statens sida om Nynäshamns kommun ska kunna genomföra en omfattande exploatering i Segersäng på omkring 10 000 bostäder de kommande 10–15 åren.

- Staten måste bidra till utbyggd infrastruktur som innebär att dubbelspår byggs, minst till Segersäng, men sannolikt till Nynäshamn.
- Det är viktigt att området byggs i jämn takt så att planerandet av bostäder, verksamheter och infrastruktur underlättas.
- Utvecklingen av ett helt nytt område som dessutom ska utgöra innovativt tänkande och kunna användas som uppvisningsområde kräver att staten, kommuner och näringslivet samarbetar.

Vår bedömning är att uppemot 10 000 bostäder kan realiserars i Segersäng om dubbelspåret byggs, men inte annars. Staten måste se över hur statliga insatser behövs om området ska bidra till att stå som ett innovativt bostadsområde då kostnaderna för detta kan innebära att exploatörer inte ser vinsterna jämfört med ordinarie byggande.

Segersäng bör se över kostnadsbilden om de enbart vill bygga 3 000 eller färre bostäder om inte dubbelspåret byggs ut. Färre än 3 000 bostäder kan eventuellt klaras med dagens trafiksystem men det kan området klara utan statliga insatser.