Handläggare
Julia Karlsson
Plan- och exploateringsavdelningen

Diarienummer
2017KS/0359

Slutrapport vägval Hemmesta

Förslag till beslut

1. Rapporten godkänns.
2. Projektet vägval Hemmesta avslutas.

Beslutsnivå

Kommunstyrelsens planutskott

Sammanfattning

Under 2017 pågick projektet vägval Hemmesta. Nedlagt arbete och sammanfattande resultat inom projektet redovisas i en rapport.

Huvudfrågeställning i arbetet med vägval Hemmesta har varit om Skärgårdsvägen även fortsättningsvis kan vara den enda vägkopplingen genom Hemmesta eller om en förbifart behövs. I projektet vägval Hemmesta har det ingått att utreda förutsättningar för ny bebyggelse i delar av Storskogen, Hemmestatorp och Värmdövik samt vilka konsekvenser detta kan tänkas få. De utredningar och arkitektförslag som genomförts som en del av arbetet presenteras översiktligt i rapporten. Vidare innehåller rapporten en kortfattad sammanfattning av inkomna synpunkter inom ramen för de två medborgardialoger som anordnats som en del av projektet.

Slutsatsen från arbete med vägval Hemmesta är att en förbifart inte ska anordnas genom Storskogen och att ingen fortsatt planläggning för bebyggelse föreslås inom Storskogen. Däremot föreslås att kommunen ska arbeta vidare med ett antal åtgärder som att t.ex. förstärka infrastrukturen och kontinuerligt arbeta för en förbättrad kollektivtrafik.

Bakgrund

Projektet vägval Hemmesta påbörjades 2017. Dessförinnan hade frågan om en förbifart utretts översiktligt inom ramen för översiktsplanearbetet 2009-2010 och sedan genom en åtgärdsvalsstudie år 2014 då kommunstyrelsen gav förvaltningen i uppdrag att utreda en förbifart i Hemmesta. Huvudfrågeställningen inom projektet vägval Hemmesta har varit om Skärgårdsvägen kan utgöra den enda vägkopplingen genom Hemmesta eller om en förbifart behövs på sikt. I projektet har det även ingått att undersöka möjligheterna till bebyggelseutveckling i delar av Storskogen, Hemmestatorp och Värmdövik.

Ärendebeskrivning

För att kunna besvara frågan om en förbifart behöver anordnas i Hemmestaområdet eller inte samt om det är möjligt att exploatera inom utredningsområdet har en rad utredningar genomförts som en del av projektet. En viktig del av arbetet har varit att ta in synpunkter och idéer i tidigt skede men också stämma av att beskrivningar av förutsättningarna i området var rätt. Därför anordnades två medborgardialoger. Ett stort antal personer deltog och synpunkter har även lämnats till kommunen i ett senare skede. Två arkitektkontor fick i uppdrag att ta fram förslag hur Hemmestaområdet skulle kunna utvecklas på sikt. Utredningar, synpunkter samt slutsatser från arbetet har nu sammanfattas i en rapport som föreslås godkännas. Projektet föreslås därmed också avslutas.

Slutsatsen från arbetet med vägval Hemmesta är att en förbifart inte ska anordnas genom Storskogen och att ingen fortsatt planläggning för bebyggelse föreslås inom Storskogen. Däremot föreslås att kommunen ska arbeta med ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen tillsammans med andra berörda aktörer. Det rör sig om arbete för att förbättra kapaciteten på vägarna i Hemmestaområdet i dialog med Trafikverket men även förbättrad kollektivtrafik i kombination med fler infartsparkeringsplatser. Slutsatsen är att den högst prioriterade frågan i Hemmestaområdet för närvarande är att förbättra tillgängligheten för bussar och bilar och att bebyggelseutvecklingen bör begränsas i området. Rapporten framför även vissa rekommendationer, förslag på prioriteringar och diskussionsunderlag inför ett eventuellt framtida arbete om kommunen på mycket lång sikt skulle välja att återuppta diskussionen om ny bebyggelse i Storskogen. Dessa rekommendationer ges för att säkra att nedlagda utredningar, analyser och synpunkter från medborgarna kommer till gagn för en eventuell framtida översiktlig planeringsprocess.

Bedömning

Den högst prioriterade frågan i Hemmestaområdet bedöms för närvarande vara att förstärka befintlig infrastruktur. Trafiksituationen är redan idag ansträngd och därför rekommenderas ingen större bebyggelseutveckling i Hemmestaområdet förutom Hemmesta centrum. Detta är även i linje med merparten av de inkomna synpunkterna inom ramen för vägval Hemmesta. Slutsatsen inom projektet är att i första hand utreda om Skärgårdsvägen kan kompletteras med ett extra körfält och inom ramen för detta arbete också studera vilken bebyggelseutveckling på Värmdölandet som då är möjligt.

Även om slutsatsen är att avsluta projektet med förbifart och vägval Hemmesta så bör inte nuvarande eller kommande planering förhindra en utveckling i området eftersom det idag är svårt att veta hur förutsättningen på mycket lång sikt kommer att se ut. Fortsatt detaljplaneläggning för Hemmesta centrum bör av den anledningen inte förhindra en eventuell framtida vägkoppling mot Storskogen. Arbetet med vägval Hemmesta bedöms ha bidragit till att Trafikverket nu startat arbetet med att ta fram en ÅVS och förbättra kapaciteten på Skärgårdsvägen genom Hemmesta. Ytterligare en effekt av projektet är att kommunen prövar en flexibel skolstart för Hemmesta skolan under hösten 2018 samt också förslag på en större satsning på infartsparkeringar i området. Sammanfattningsvis framförs dessa kortsiktiga rekommendationer i rapporten;

- Kommunen arbetar i dialog med Trafikverket med en ÅVS för Skärgårdsvägen för att förbättra framkomligheten.

- Uppdatering av infartsparkeringsplanen.
- Fler parkeringsplatser bör anordnas i anslutning till Hemmesta vägskäl och längs Stavsnäsvägen i strategiska lägen för att uppmuntra fler till att åka kollektivt.
- Skapa ett mer sammanhållet lokalgatunät för en förbättrad trafiksituation där så är motiverat.
- Detaljplanen för Hemmesta centrum bör verka för ett mer sammanhållet lokalgatunät.
- Kommunen ska fortsatt arbeta för en ökad turtäthet och fler direktbussar i dialog med Stockholms läns landsting.
- Kommunen bör arbeta för att teckna långsiktiga avtal med markägare för att säkra spår och leder i Storskogen.

De kortsiktiga förslagen till åtgärder och arbete i Hemmestaområdet bedöms kunna förbättra trafiksituationen och generellt bidra till en mer hållbar utveckling av området. För att det ska vara enkelt att ta del av de utredningar, arkitektförslag och de omkring 800 synpunkter som inkommit har rapporten utarbetats.

Ekonomiska konsekvenser

Godkännandet av rapporten medför inga direkta ekonomiska konsekvenser. Rekommendationen kring att inte exploatera i Storskogen medför dock att de resurser som lagts ner och de utredningar som gjorts inom projektet för vägval Hemmesta bekostas av kommunen. En satsning på fler infartsparkeringsplatser i området skulle medföra ekonomiska konsekvenser och behöver i så fall hanteras i kommunens årliga budgetprocess.

Konsekvenser för miljön

Genom att varken exploatering eller förbifart föreslås i Storskogen så bedöms projektet vägval Hemmesta inta ha några konsekvenser på miljön.

Konsekvenser för medborgarna

Slutsatserna i rapporten vägval Hemmesta är till stor del i linje med den stora majoriteten av de synpunkter som inkommit. Det rör sig om satsningar på både infrastruktur och kollektivtrafik men också att kommunen samlar all information som inkommit i projektet och att Storskogen ska lämnas orörd.

Konsekvenser för barn

Konsekvenserna för barn bedöms som likvärdiga konsekvenserna för medborgarna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av plan- och exploateringsavdelningen.

Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Biläggs/Biläggs ej
1.	Slutrapport vägval Hemmesta	Biläggs
2.	AIX ARKITEKTER AB (2017) Vägval Hemmesta/Parallellt uppdrag, Värmdö kommun	Biläggs
3.	Arendus AB, Dan Carlsson (2017) Kulturmiljöer i	Biläggs

Nr	Handling	Biläggs/Biläggs ej
	Hemmesta, Värmdö kommun.	
4.	A&C Konsulter AB, Carl Chytreaus (2018) Hemmesta, Studie över sträckningar för Centrumgata.	Biläggs
5.	Ekologigruppen (2017) Landskapsanalys Hemmesta Kartbeskrivningar, Värmdö kommun.	Biläggs
6.	Ekologigruppen (2017) Landskapsanalys Hemmesta, kartor, Värmdö kommun.	Biläggs
7.	Ramböll (2017), Trafikprognos Hemmesta, Uppdragsnummer 1320026790 Värmdö kommun.	Biläggs
8.	Mandaworks + Adept (2017) Hemmesta småhusstad, Parallella uppdrag vägval Hemmesta, Värmdö kommun.	Biläggs
9.	Värmdö kommun (2017), sammanställning av inkomna synpunkter från medborgardialog 1.	Biläggs
10.	Värmdö kommun (2018), sammanställning av inkomna synpunkter från medborgardialog 2.	Biläggs
11.	Ekologigruppen (2017) Objekt med arter skyddsförordningen, Värmdö kommun.	Biläggs

Sändlista för beslutsexpediering

Camilla Broo
Kommundirektör

Fredrik Cavallin
Planchef

HEMMESTA

Studie över sträckningar för Centrumgatan

Carl Chytraeus
carl@ackonsulter.se

Konsulter AB

A&C Konsulter AB

2018-03-18

Innehåll

Syfte 2
Bakgrund 2
Alternativa sträckningar 2
Alternativ 1 3
Alternativ 1A 5
Alternativ 1B 6
Alternativ 1C 7
Alternativ 1D 8
Alternativ 2 9
Alternativ 2A 10
Alternativ 2B 11
Alternativ 3 12
Alternativ 4 14
Synpunkter och kommentarer 15
Arbetsgrupp för förslagen och arbetsgrupp för utvecklingen av Hemmesta 15
För- och nackdelar mellan förslagen 16
Fortsatt arbete 17

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

Syfte

Syftet med denna PM är att översiktligt belysa möjliga vägsträckningar för en koppling mellan centrala Hemmesta/Skärgårdsvägen och dalstråket öster om Hemmesta. Dels för att kunna koppla eventuell framtida bebyggelse till Hemmesta Centrum och Skärgårdsvägen.

Bakgrund

År 2014 fick förvaltningen i uppdrag att utreda en förbifart i Hemmesta. I ett första steg genomfördes en åtgärdsvalstudie och därefter utlovades en medborgardialog om Hemmestas utveckling och framtida trafiklösningar. Uppdraget är ett led i en tidig planeringsprocess med mål att lägga fast om fortsatt planläggning i Hemmesta och utvecklingen på Östra Värmdölandet ska utgå ifrån att Skärgårdsvägen långsiktigt ska vara enda huvudvägförbindelse eller om en parallell/avlastande väg ska byggas genom Storskogen.
Två arkitektkontor har skissat på strukturplaner för området. I båda förslagen finns en utveckling av områdena öster om Hemmesta skola med vägförbindelser mot Skärgårdsvägen och Hemmesta Centrum.
Parallellt med ”vägval Hemmesta” pågår detaljplanearbetet för Hemmesta Centrum som har varit på samråd i maj 2017. I denna detaljplan finns en väganslutning österut som kan dras vidare ned mot dalgången öster om Hemmesta skola. Denna sträckning är en möjlig sträckning av en framtida förbindelse.
För att se om det finns alternativ till denna förbindelse har en mer övergripande studie på möjliga sträckningar genomförts. Resultatet av denna studie redovisas nedan.

Alternativa sträckningar

Fyra sträckningsalternativ av en centrumgata har studerats. Två med anslutning till Hemmesta Centrum och Skärgårdsvägen och två som ansluter till Motionsvägen.

Alternativ 1 och 2 utgår från den gatudragning som finns redovisad i detaljplanen för Hemmesta Centrum och ligger norr om Hemmesta skola. De studerade sträckningarna 1 och 2 skiljer sig något från gatusträckning i planens östra del. Alternativ 1 sträckning är närmast skolan och ligger nära planläget för gatan medan alt 2 ligger närmare bostadsbebyggelsen och skiljer sig mer från planläget för gatan.

Alternativ 3 utgår från Motionsvägen och passerar mellan Biblioteket i Hemmesta skola och bostadsbebyggelsen, samt går över grusplanen och på skrå ned mot dalgången.

Alternativ 4 går genom idrottsanläggningen. Passerar över den västra bollplanen och norr om Idrottsanläggningens stora idrottplan.

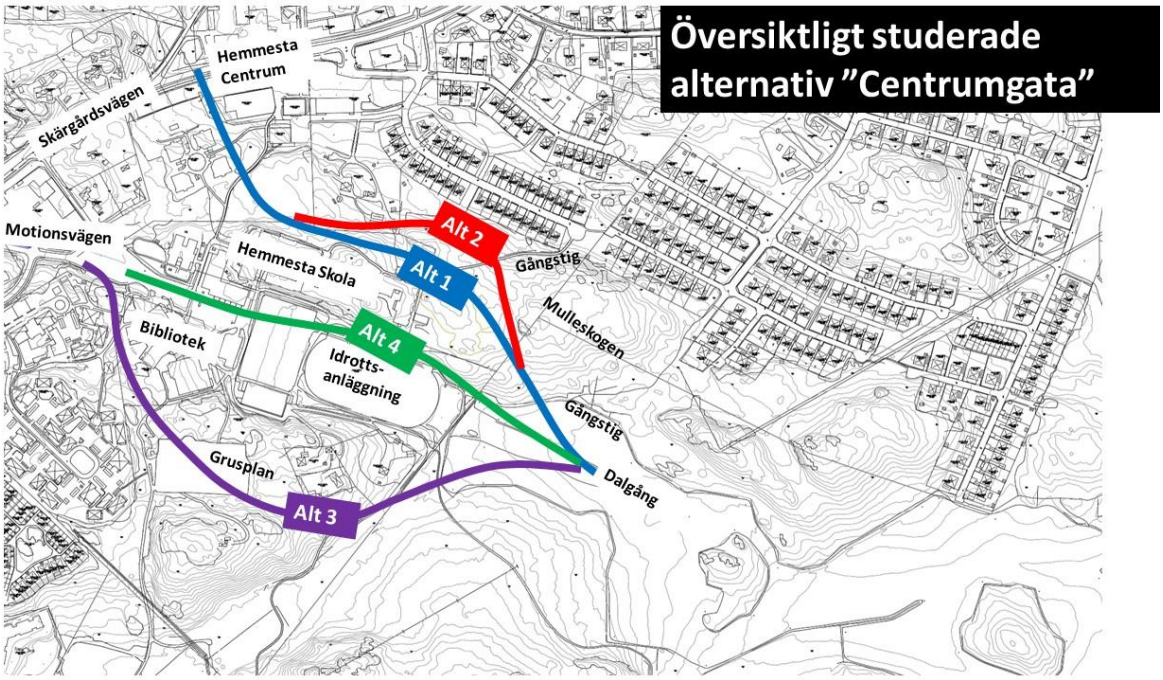
A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

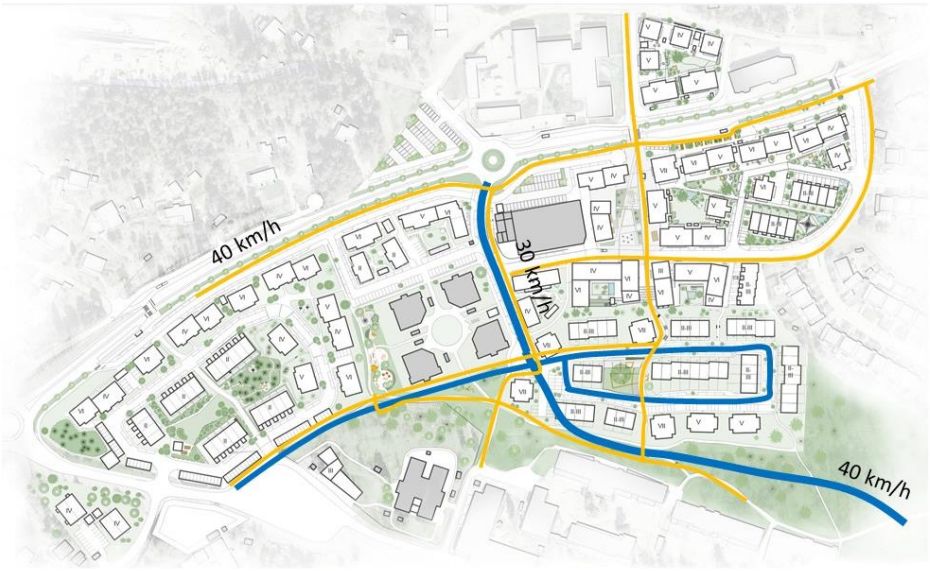
A&C Konsulter AB

2018-03-18



Figur 1 Alternativa sträckningsalternativ

Alternativ 1

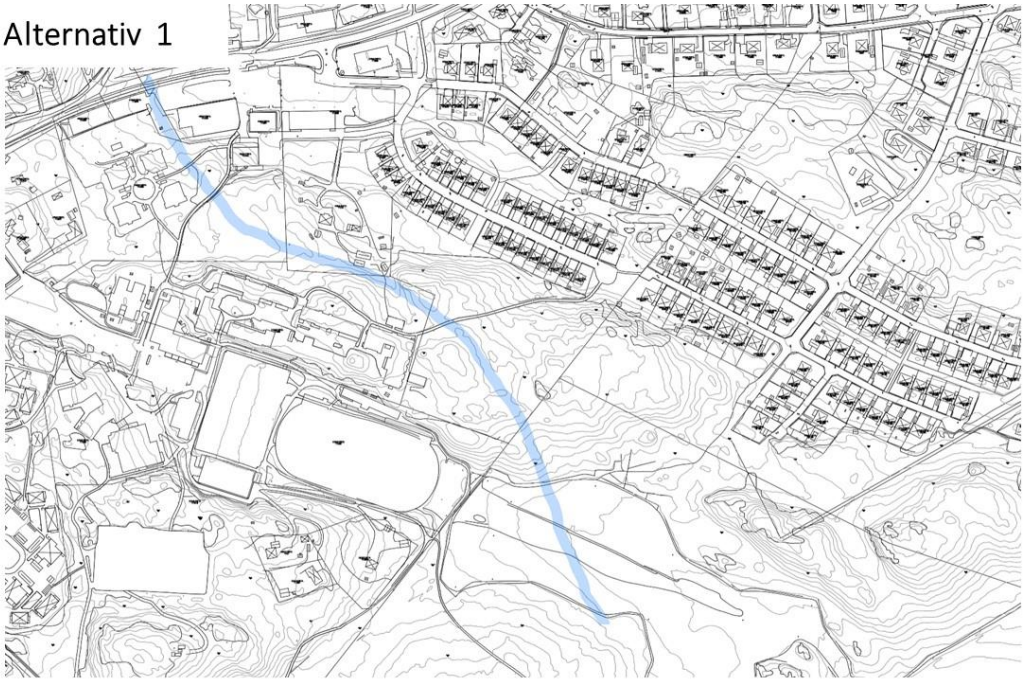


Figur 2 Alternativ 1 och 2 anslutning till Centtrumplanen

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se



Figur 3 Alternativ 1

Alternativ 1 ansluter till Skärgårdsvägen i en cirkulationsplats som finns redovisat i planförslaget till Hemmesta Centrum. Därefter följer gatan planens förslag till gatusträckning norr om Hemmesta skola men svänger av tidigare ned mot dalgången än detaljplanens förslag. I detaljplanens förslag är gatan tänkt att gå längre öster ut i skogen innan den svänger av ned mot dalgången. Detta för att spara ett område öster om befintlig skolbyggnad för lekområde och en expansionsmöjlighet.
Alternativ 1 svänger av ned mot dalgången tidigare för att minska intrånget i skogen och i ett försök att spara en större sammanhängande skogsdel öster om gatan.
Området är kuperat och gatans profil påverkar hur stora skärningarna blir och möjligheterna att passera gatan planskilt med de gångstigar som finns i området.
En viktig gångstig är den som utgår från skola och förbinder skogen öster om skolan och bostadsområdena norr om. Ett annat viktigt gångstråk är det som går längs norra sidan av dalgången och som förbinder skolan och Idrottsområdet med Storskogen. Detta är också ett viktigt rekreationsstråk.
Fyra profilalternativ har studerats.
- Alternativ 1A; Låg profil
- Alternativ 1B: Hög profil
- Alternativ 1C: Låg profil i väster och hög profil i öster.
- Alternativ 1D; Låg profil med kort tunnel

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

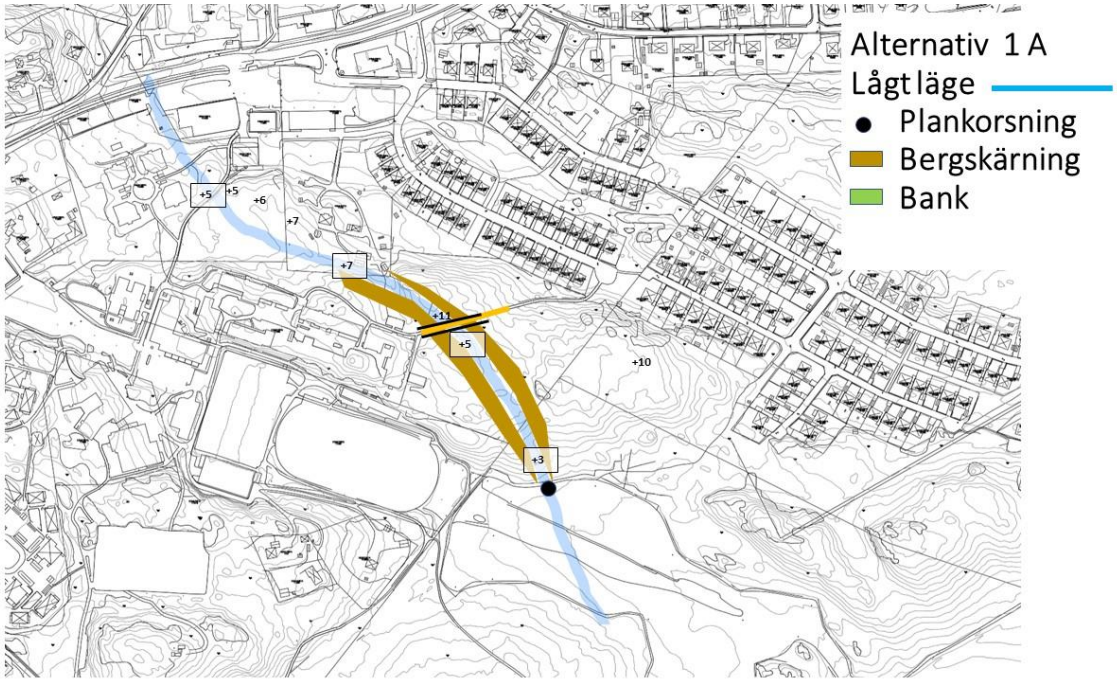
carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

Alternativ 1A

Alternativ 1A är en sträckning där gatan har en låg profil genom berget. Detta innebär en kraftig bergsskärning som också utgör en kraftig barriär mellan skolan, skogen och bostadsområdet norr om skolan.

Fördelen med den låga profilen är att befintlig gångstig mellan skolan och bebyggelsen kan passera gatan planskilt på bro utan att gångstigens sträckning eller höjdläge behöver justeras nämnvärt. Barnen på skolan kan då nå skogen via gångbron utan att passera gatan i plan.

Den låga profilen innebär att gatan kommer ut i dalgången på samma höjd som gångstigen längs dalgången. Det innebär att det blir en plankorsning (övergångställe) där gångstigen korsar gatan.

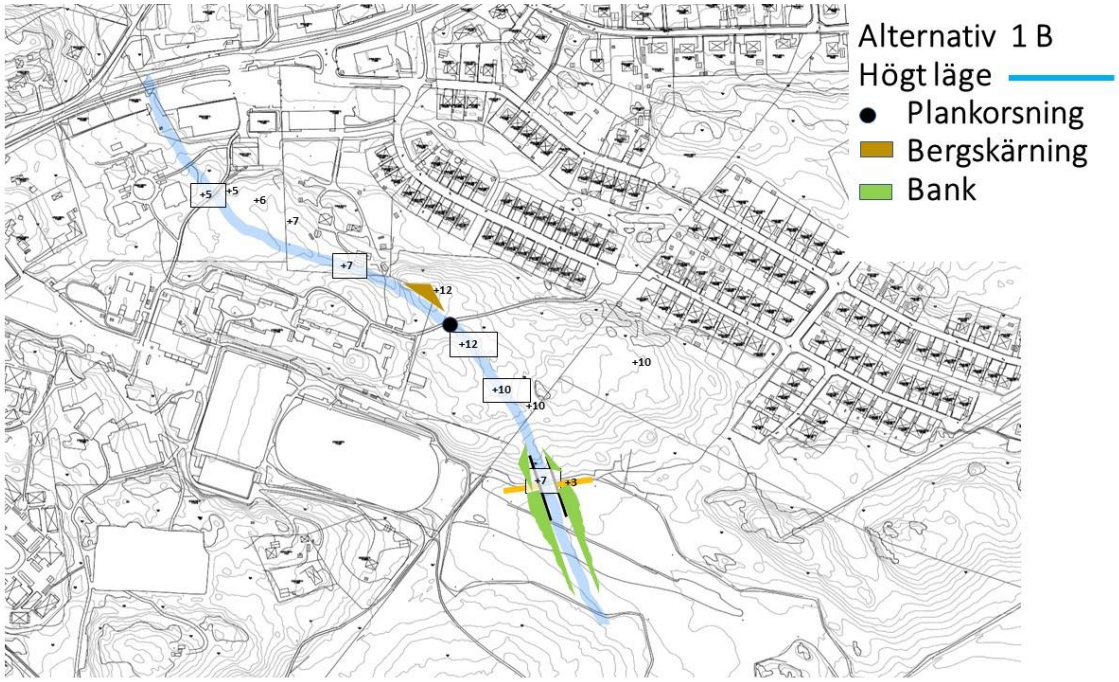


Figur 4 Alternativ 1A Lågt läge

Gatan har höjdsatts med utgångspunkt från höjden i korsningen med Skärgårdsvägen som är satt till 0

Alternativ 1B

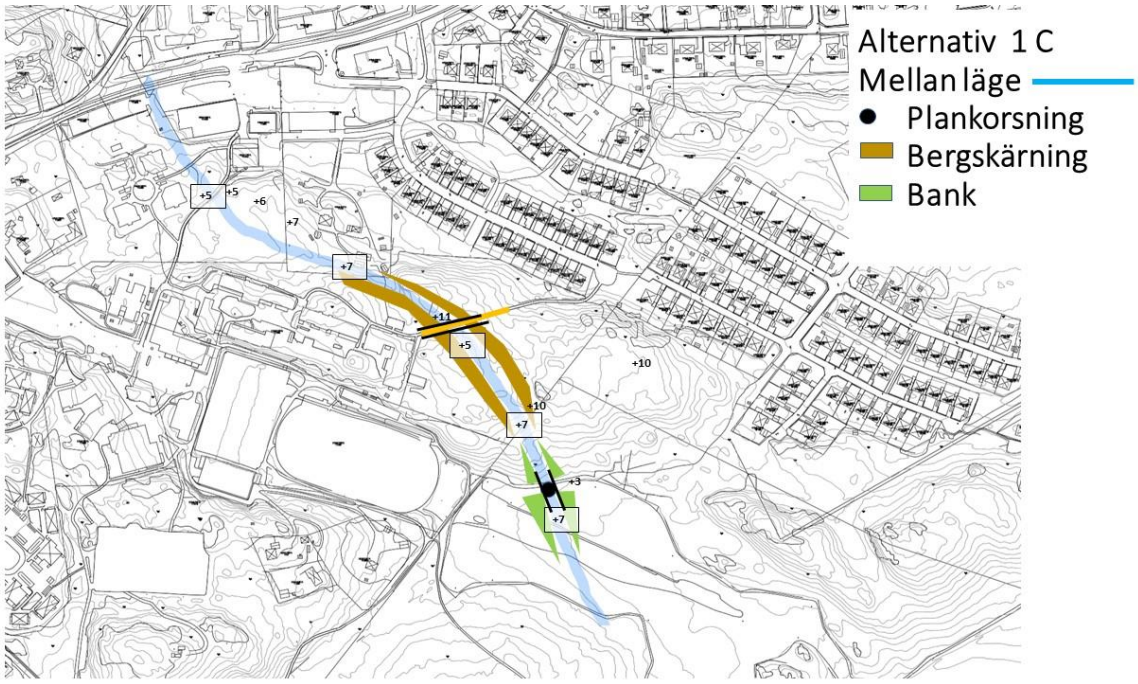
I alternativ 1B har gatan ett högt läge där den till så stor del som möjligt följer terrängen med en så liten bergskärning som möjligt. Sträckning på berget innebär att gångförbindelsen mellan skolan, skogen och bebyggelsen sker i plan (övergångställe).
Det höga läget ger i stället möjlighet att ligga högre med gatan vid passagen av gångvägen i dalgången. Det innebär att gångstigen i dalgången kan passera planskilt under gatan. Detta är en fördel ur rekreationssynpunkt för att kunna nå storskogen på ett trafiksäkert sätt från skolan och Idrottsplatsen.
Den vägbank som blir följden av gatans högre läge kan komma att påverka den visuella utblicken längs dalgången från Idrottsanläggningen mot Storskogen.



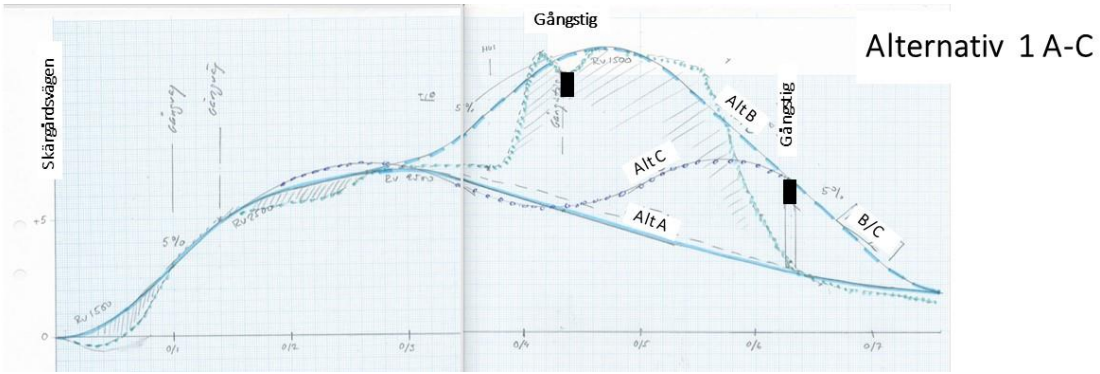
Figur 5 Alternativ 1B Högt läge

Alternativ 1C

Alternativ 1C är en kombination av alt 1A och 1B där gatan gör en kraftig bergskärning i anslutning till Hemmesta skola och sedan ligger högre på bank när gatan kommer ut i dalgången. På detta sätt kan gångvägen mellan skolan, skogen och bebyggelsen ske planskilt över vägen och gångstigen i dalgången kan passera planskilt under gatan. Båda gångstigarna får då planskilda korsningar med gatan.



Figur 6 Alternativ 1C med både ett högt läge i dalgången och ett lågt läge förbi skolan.



Figur 7 Vägprofiler för alternativ 1A-1C

I figur 7 redovisas profilen för de olika alternativen 1A- 1C.
Skalan är förställd (Original H=100/L=2000) vilket gör att det ser brantare ut än var det är. Största lutning är 5% och minsta vertikalradie är 1500 meter.
Höjdsättningen är gjord med utgångspunkt från höjden i korsningen med Skärgårdsvägen = 0

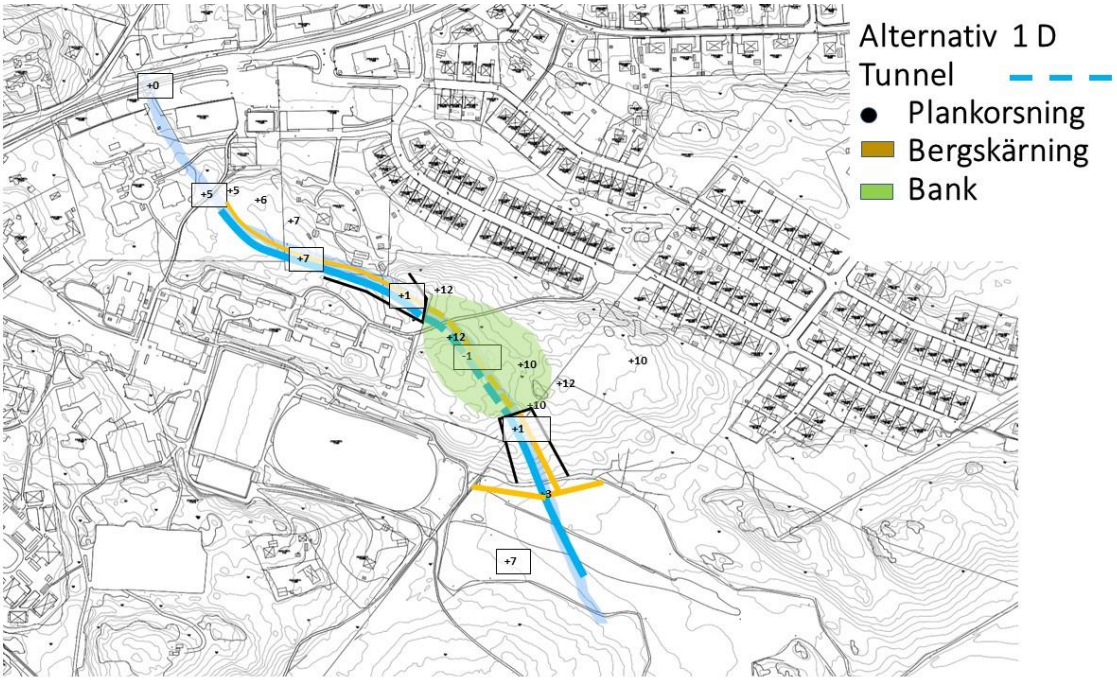
A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

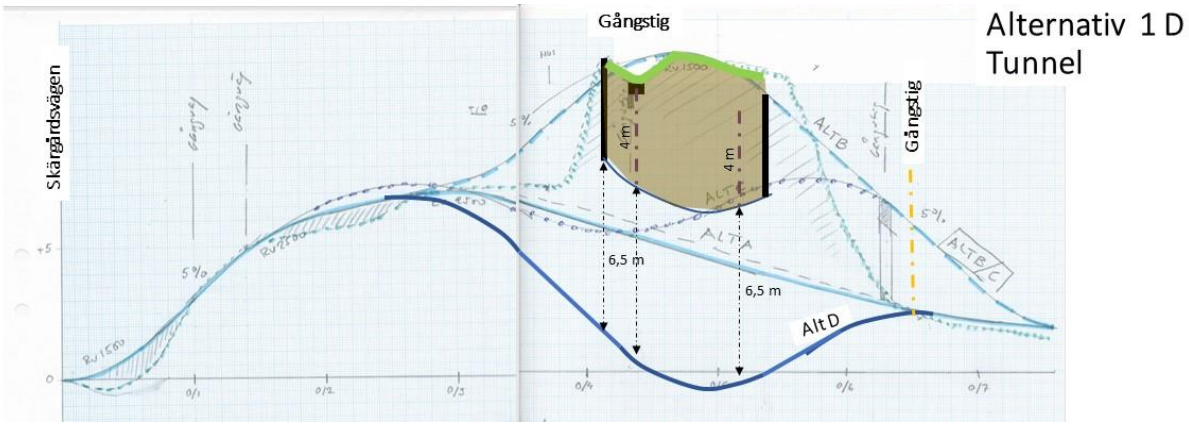
carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

Alternativ 1D

Alternativ 1D innebär att gatan går i en kortare tunnel öster om Hemmesta skola. Detta gör att tillgängligheten till lekytorna i skogen öster om skolan blir mycket bättre och gatans buller och barriäreffekt minskar. Den befintliga gångstigen mellan skolan och bostadsområdet norr om skolan kan ligga kvar som den är.
Korsningen med gångstigen längs dalgången sker i plan.
För att klara bergtäckning behöver gatans profil sänkas mer än i alternativ 1A.
För att säkerställa en tunnel krävs en närmare studie av bergets läge och kvalitet.



Figur 8 Alternativ 1D tunnel plan



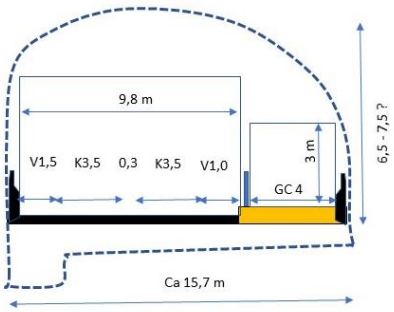
Figur 9 Alternativ 1D tunnel, profil

Figur 9 redovisar en möjlig vägprofil för att erhålla en bergtäckning på ca 4 meter.
Höjdsättningen är gjord med utgångspunkt från höjden i korsningen med Skärgårdsvägen = 0.

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

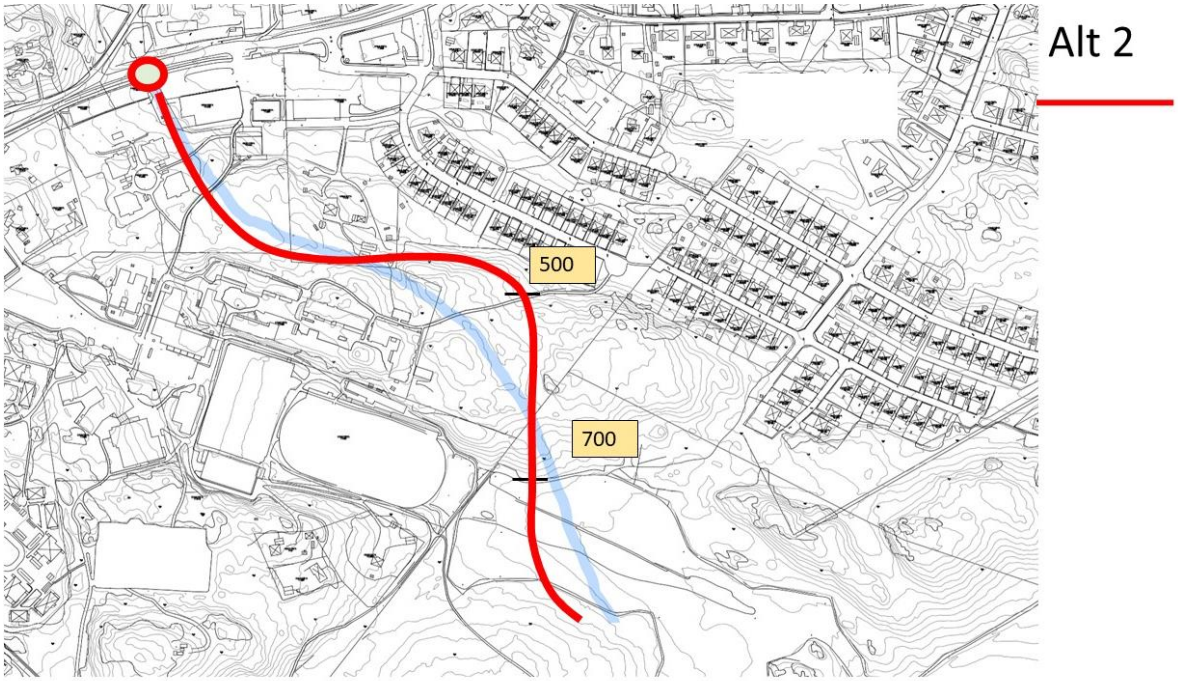


Figur 10 Förlag till gatusektion genom berget.

I figur 10 redovisas ett förslag till tunnelsektion. Gatan är 7 meter med två spårrlinjer mellan körfälten och en vägren på 1meter och den andra på 1,5 meter. Parallellt med gatan går en gång-och cykelväg på 4 meter. Tunneln belyses, men i övrigt bedöms inga andra installationer behövas.

Alternativ 2

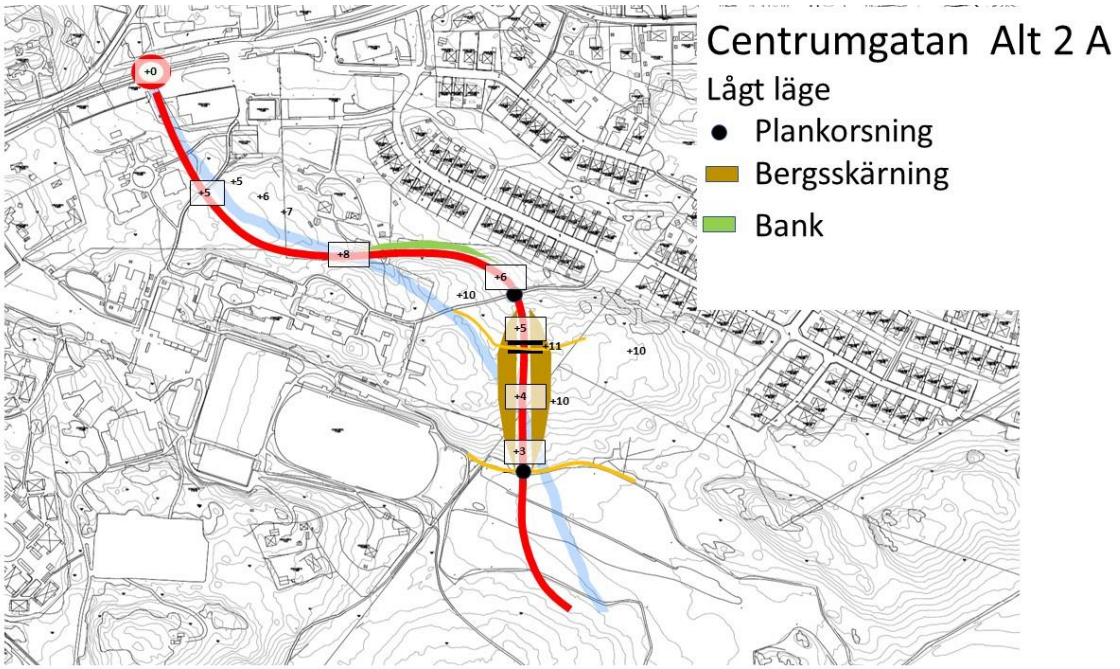
Alternativ 2 är en variant av alternativ 1 där gatan ligger närmare bebyggelsen för att spara mer av terrängen närmast skolan.
På samma sätt som i alternativ 1 har ett högt och ett lågt profilläge på gatan studerats.



Figur 11 Alternativ 2

Alternativ 2A

Alternativ 2A är ett lågt profilläge som innebär att gatan följer terrängen närmast bebyggelsen och därefter går in i en kraftig bergskärning öster om skolan. Den befintliga gångstigen mellan skolan och bebyggelsen går inte att höja i dess befintliga planläge, utan det blir en plankorsning (övergångsställe). För att kunna passera planskilt på bro över gatan måste gångstigen förläggas längre öster ut där höjdskillnaderna är mer gynnsamma. Det innebär att det blir ganska gynnsamt för barnen att gå över gångbron för att nå skogen öster om skolan, men sämre för de som går mellan skolan och bostadsbebyggelsen. Dessa gående får antingen välja övergångstället eller gå en omväg upp på berget för att där gå över gatan på gångbron.
Den låga profilen innebär att gatan kommer ut i dalgången på samma höjd som gångstigen längs dalgången. Det innebär att det blir en plankorsning (övergångställe) där gångstigen korsar gatan.



Figur 12 Alternativ 2A

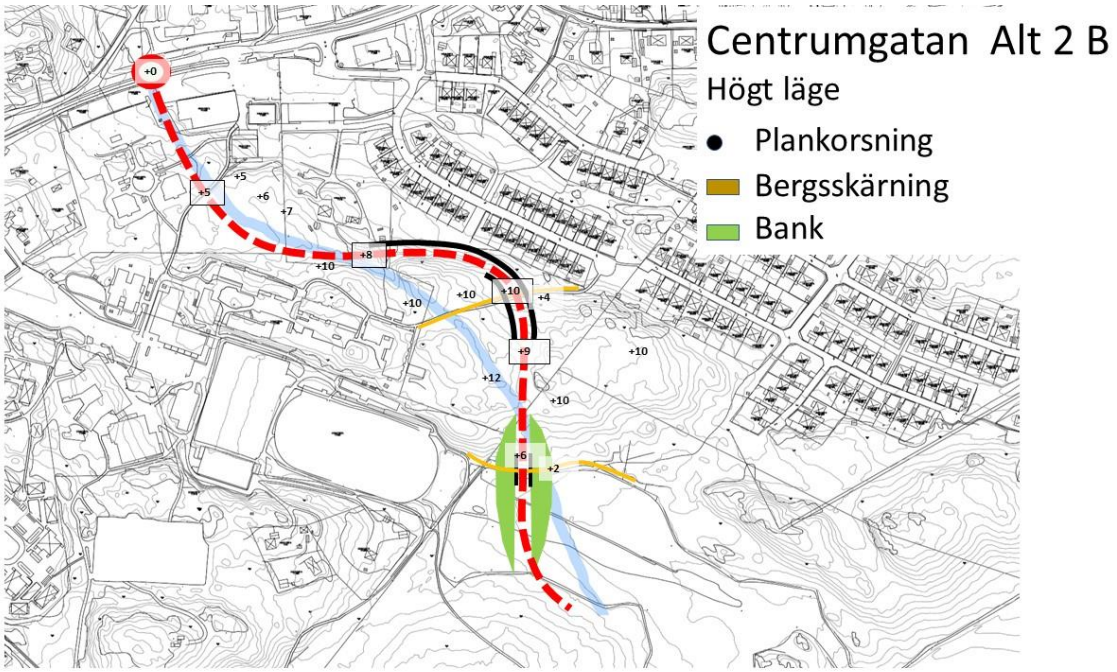
A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

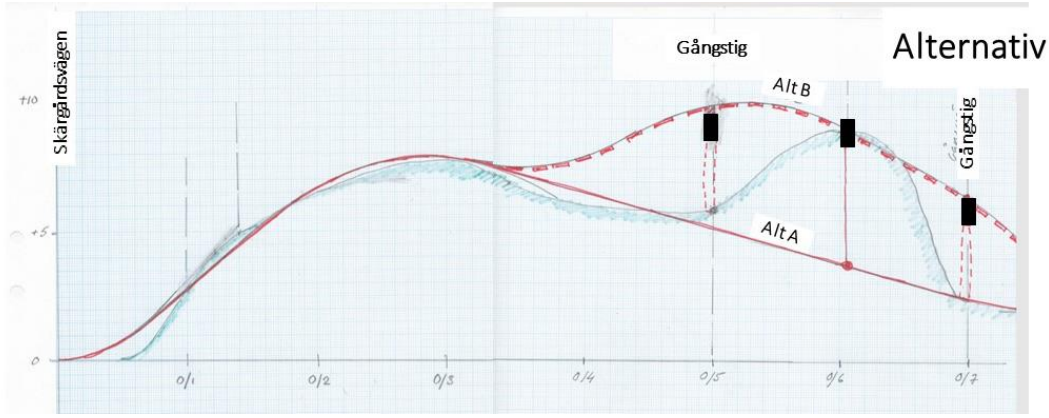
carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

Alternativ 2B

Alternativ 2B innebär ett högt profilläge på berget med så lite sprängning som möjligt.
Genom att gatan ligger i svackan närmast bebyggelsen och behöver höjas för att komma upp på berget kan den befintliga gångstigen mellan skolan och bebyggelsen dras planskilt under gatan. Detta är en fördel för de gående mellan skolan och bostadsområdet men en nackdel för barnen som skall till skogen. De måste först gå ner till porten under gatan för att därefter gå uppåt mot skogen. Detta är en betydande omväg för barnen jämfört med att gå på en bro över en bergskärning som i alternativ 2A.
En gestaltningsmässig nackdel är också att gatan kommer att få en kraftig stödmur mot bebyggelsen.
Det höga läget av gatan innebär att passagen av gångvägen i dalgången kan ske planskilt. Detta är en fördel ur rekreationssynpunkt för att kunna nå storskogen på ett trafiksäkert sätt från skolan och Idrottsplatsen.
Den vägbank som blir följden av gatans högre läge kan komma att påverka den visuella utblicken längs dalgången från Idrottsanläggningen mot Storskogen.



Figur 13 alternativ 2B

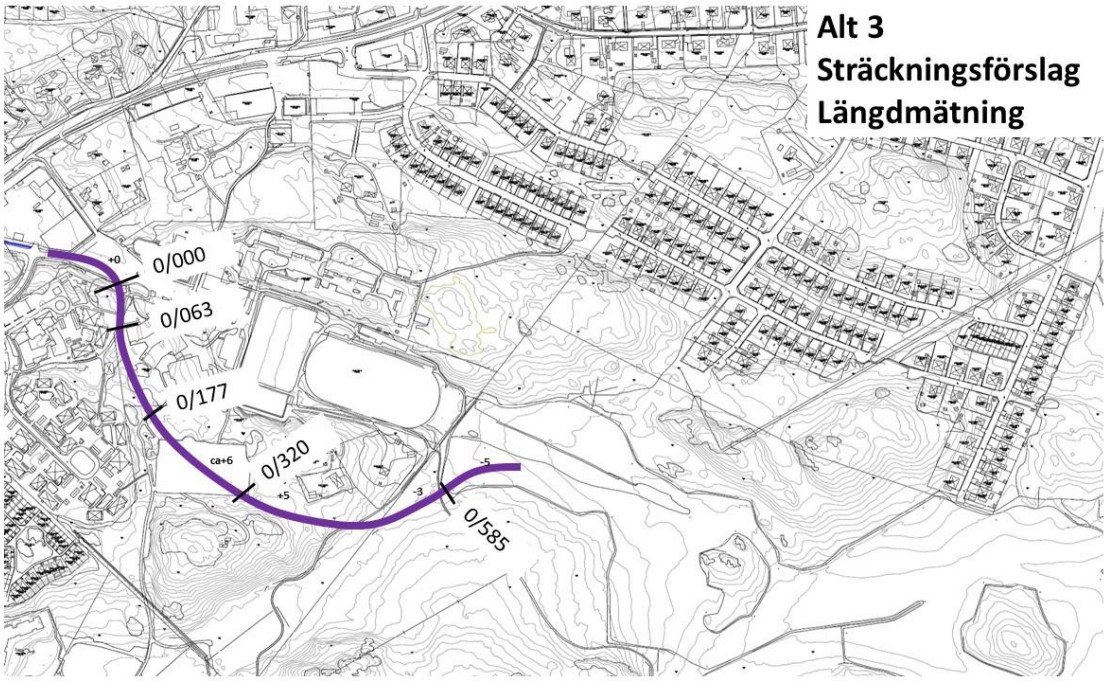


Figur 14 Alternativ 2 profil

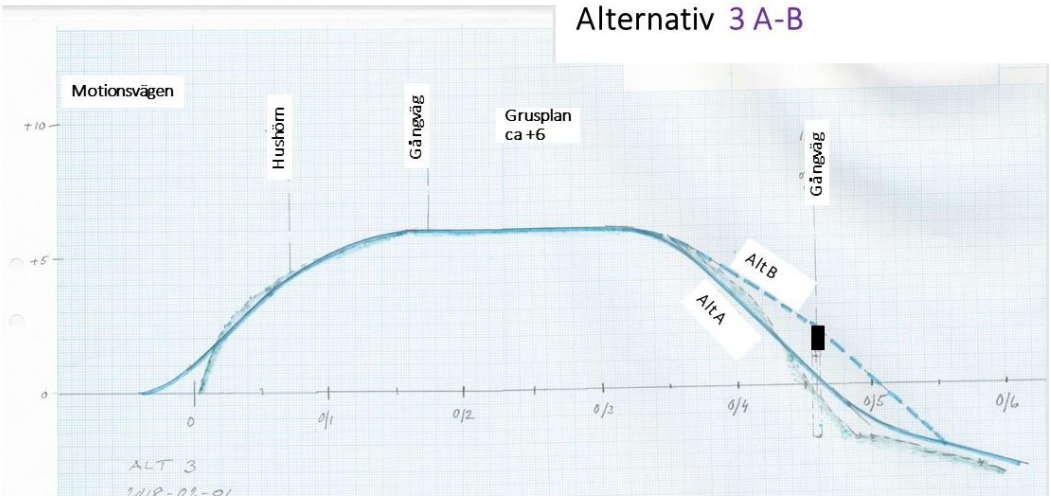
I figur 14 redovisas profilerna för alternativ 2A och 2B

Alternativ 3

Alternativ 3 startar från Motionsvägen och går söder om Hemmesta skola över grusplanen och ned mot dalgången och den nya bebyggelsen. Mellan biblioteket och bostadsbebyggelsen (sektion ca 0/065 är avståndet ca 22 meter. Gatan bör gå i ytläge här för att inte få några större sprängningsarbeten. Gatan behöver därför börja i norra ändan av befintlig parkering för att klara höjdförhållandena. Korsningen med gång- och cykelvägarna sker i plan.
Gatan går rakt över grusplanen.
Vid dalgången redovisas två alternativ. Alternativ 3A som följer befintlig terräng och korsningen med gångvägen längs dalgången sker i plan.
I det andra alternativet 2B går gatan högre så att gångvägen kan gå i en passage under vägen. Gatan måste då ”bankas upp” vilket då påverkar landskapsbilden.



Figur 15 Alternativ 3 plan



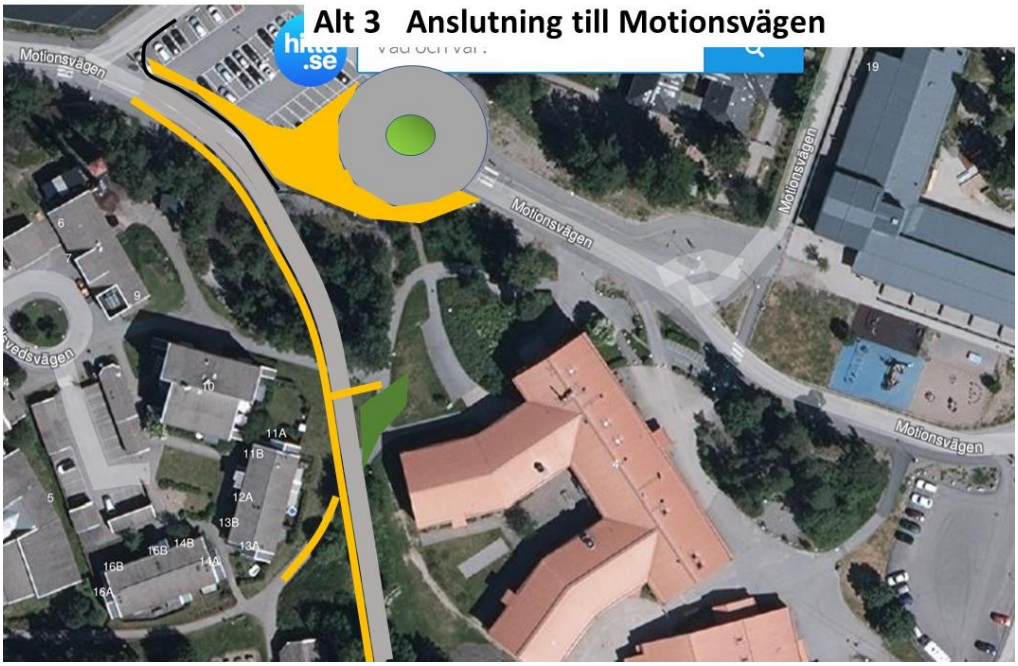
Figur 16 Alternativ 3 profil

I figur 15 redovisas profilerna för alternativ 3A och 3B.
Höjdsättningen är gjord med utgångspunkt från höjden i korsningen med Motionsvägen = 0.

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

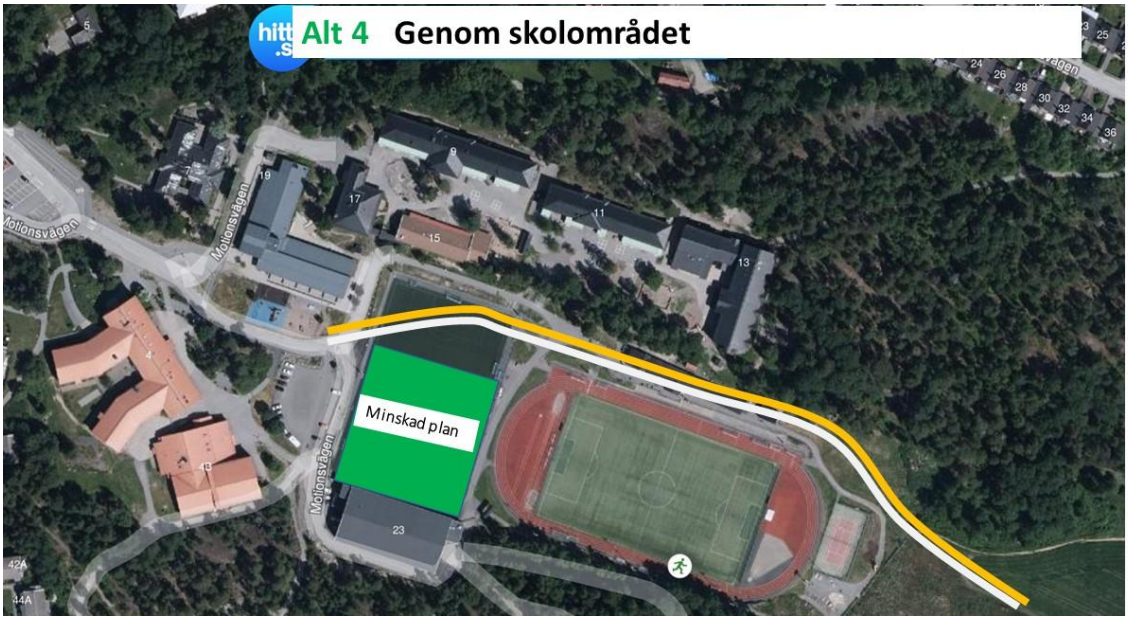
carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se



Figur 17 Anslutning till Motionsvägen

I figur 17 visas en möjlig anslutning till Motionsvägen. Nuvarande yta för parkering, hämtning och lämning behöver ses över.

Alternativ 4



Figur 18 Alternativ 4 Sträckning genom skolområdet.

Alternativ 4 startar från Motionsvägen och går genom idrottsområdet.
Gatan går igenom del av den norra planen som behöver flyttas. Gatan passerar också norr om idrottsanläggningen där de befintliga omklädningsrummen finns. Dessa behöver flyttas.

Synpunkter och kommentarer

Arbetsgrupp för förslagen och arbetsgrupp för utvecklingen av Hemmesta

Förslagen har arbetats fram i en arbetsgrupp bestående av följande personer:

Patrik Stenberg	Värmdö kommun
Julia Karlsson	Värmdö kommun
Sten Hammar	Värmdö kommun
Carl Chytraeus	A&C-konsulter

Därefter har förslagen redovisats för den större arbetsgruppen för utvecklingen av Hemmesta som givit sina synpunkter.

Moa Öhman	Värmdö kommun
Josefin Johansson	Värmdö kommun
Anna Gabrielsson	Värmdö kommun
Viveca Jansson	Värmdö kommun
Ellen Hellbom	Värmdö kommun
Susanna Eschrich	Värmdö kommun
Hans Murman	Murman arkitekter
Per Fladvad	Structor

Nedan redovisas en sammanställning av för och nackdelar med förslagen samt inkomna synpunkter i övrigt.

För- och nackdelar mellan förslagen

(Materialet finns att få i exelformat)

Alternativ	Prioriteringsordning	"poäng"	Måluppfyllelse	Trafiksäkerhet	Påverkan på Hemmesta skola	Påverkan på bostadsbebyggelse	Landskapspåverkan	Andra synpunkter	Inv. kostnader
		Jämfört med dagsläget 0-alt							
Alt 1		1	Uppfyller målet						
alt A Lågt		-5		Skolbarnen/förskolan kommer ut i skogen planskilt. Plankorsning med viktigt gångstråk i dalgången. -1	Går nära Hemmesat skola. Schakt som utgör en barriär. En del bullerproblem kan uppstå utomhus. Hanterligt för inomhusmiljön. -1	Mindre påverkan på den norra bebyggelsen. Visst ökat buller. +/- 0	Betydande bergsskärning nära skolan Ingen påverkan på dalstråket. -2		Dyrare alternativ än alt B men billigare än alt D (tunnel) -1
alt B högt		-4		Skolbarnen/förskolan måste korsa vägen i plan för att nå skogen. Planskild korsning med viktigt stråk i dalgången -1	Går nära Hemmesat skola. Utgör en mindre barriär än alt A men bullerproblemen blir troligtvis värre då vägen kommer högre upp än i alt A . Hanterligt för inomhusmiljön. -1	Mindre påverkan på den norra bebyggelsen. Påverkar bebyggelsen mera då vägen går högt -1	Påverkar området närmast skolan samt påverkar den visulla sikten i dalstråket genom en bank.-1		Troligtvis förhållandevis billigt alternativ då det inte är såstora bergsskärningar . +/-0
alt C var		-3		Skolbarnen/förskolan kan korsa vägen obehindrat för att nå skogen. Plankorsning med viktigt stråk i dalgången +/-0	Går nära Hemmesat skola. Schakt som utgör en barriär. En del bullerproblem kan uppstå utomhus. Hanterligt för inomhusmiljön. -1	Mindre påverkan på den norra bebyggelsen. Visst ökat buller. +/- 0	Betydande bergsskärning nära skolan och påverkan på dalstråket med bank -2		Dyrare alternativ än alt B men billigare än alt D (tunnel) -1
alt D tunnel		-3,5		Skolbarnen/förskolan måste korsa vägen i plan för att nå skogen. Planskild korsning med viktigt stråk i dalgången -0,5	Går nära Hemmesat skola en lämnar terrängen på ca 100 m mot skogen opåverkad . En del bullerproblem kan uppstå utomhus på ömse sidor om tunneln. Tunneln gör att bullret inomhus blir bättre än i övriga alternativ. +/-0	Mindre påverkan på den norra bebyggelsen. Visst ökat buller. +/- 0	Mindre påverkan än övriga alternativ i området närmast skolan samt ingen påverkar den visuella sikten i dalstråket genom en bank.. Däremot påverka i området kring tunnelmynningarna. -1		Betydligt dyrare än övriga alternativ -2
Alt 2		1	Uppfyller målet						
alt A Lågt		-7		Skolbarnen/förskolan kommer ut i skogen planskilt. Plankorsning med viktigt gångstråk i dalgången. -1	Mindre påverkan på Hemmesta skolan jämfört med alt 1. Skärning i skogen och barnen når skogen via bro. -1	Betydande påverkan på den norra bebyggelsen beroende på närheten till denna. -2	Betydande bergsskärning i skogen -2		Dyrare alternativ än alt B -1
alt B högt		-7		Skolbarnen/förskolan måste korsa vägen i plan för att nå skogen. Planskild korsning med viktigt stråk i dalgången -1	Mindre påverkan på Hemmesta skolan jämfört med alt 1. Dock kvarstår problemet med att nå skogen för barnen då de måste korsa gatan i plan. Bullerproblemen är högre än i alt A beroende på högt läge. -1	Betydande påverkan på den norra bebyggelsen beroende på närheten till denna. Kraftig stödmur mot bebyggelsen. -2	Betydande stödmur mot bebyggelsen och bank i dalstråket -2		Troligrare dyrare alternativ 1B beroende på kraftig stödmur mot bebyggelsen -1
Alt 3		-1	Koppling till Skärgårdsvägen men sämre anslutning till Hemmesta Centrum						
alt A Lågt		-4		Skär av den söder bebyggelsen och gång- och cykelvägarna mot skolan och gång-och cykelstråket mot Bosses backe. -1	Liten inverkan på själva skolan, men försämrar kopplingen till Bosses backe.	Passerar nära bostadsbebyggelsen -2	Påverkar i viss mån dalstråket mot Bosses backe +/-0	Grusplanen blir obrukkbar. Bostadsbegyvrelse i stllet ? -1	Troligtvis förhållandevis billigt alternativ då det inte är såstora bergsskärningar . +/-0
alt B högt		-3,5		Skär av den söder bebyggelsen och gång- och cykelvägarna mot skolan. Planskild korsning med och gång- och cykelstråket mot Bosses backe. -0,5	Liten inverkan på själva skolan	Passerar nära bostadsbebyggelsen -2	Påverkar dalstråket mot Bosses backe geom högre läge ä alt A -1	Grusplanen blir obrukkbar. Bostadsbegyvrelse i stllet ? -1	Troligtvis förhållandevis billigt alternativ då det inte är såstora bergsskärningar . +/-0
Alt 4		-1	Koppling till Skärgårdsvägen men sämre anslutning till Hemmesta Centrum						
		-5		Ny gata genom skolområdet mellan skola och biblitek samt mellan skola och idrottsanläggningarna -2	Skär av skolanans område. Ökad trafik kring skolan och ökad trafik vid dagens avlämningsplatser. Kräver en förändring av dagens avlämningsplats. -1	Ingen påverkan på bostadsbebyggelsen +/- 0	Påverkar ilandskapet i liten utsträckning. +/-0	Ena planen måste flyttas -2	Själva gatan är nog det billigaste aternativet men sedan tillkommer kostnader för flytt av plan. +/-0

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

Fortsatt arbete

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns för och nackdelar med alla alternativ. Detta gör att alla förslag behöver belysas ytterligare innan slutlig ställning kan tas till val av alternativ.

Alternativ 1 och 2, som passerar norr om skolan, har fördelen att sträckningen kopplar det nya bostadsområdet på ett bra sätt till Hemmesta centrum. Samtidigt kommer vägen att utgöra en barriär i skogsområdet för förskolebarnen som i dag använder skogen som lekområde. Även om gatan förläggs i tunnel, vilket minskar barriärverkan, kommer gatan att utgöra en barriär och ge upphov till miljöpåverkan i form av buller och emissioner. En dragning enligt alt 2 närmare bostadsbebyggelsen innebär att barnen i större utsträckning får behålla sin lekskog än i alt 1.
Det kan vara en fördel att låta vägen gå nära den befintlig fotbollsplanen och göra en lämplig passage av dalgången om man vill utveckla idrottsområdet öster ut. Då behåller man mest öppna ytor.
Gatans plan- och profilläge behöver ytterligare studeras med avseende på gatans påverkan och de ytor som krävs för en expansion av skolan samt behovet av rekreations och lekytor.

Alternativ 3, passerar söder om skolan och ansluter till Motionsvägen. Motionsvägen utgör i dag en tillfartsväg till Hemmesta skola och den nya anslutningen kommer att leda till högre trafikbelastning på en gata som redan i dag har mycket trafik till och från skolan. Den nya gatan passerar också ett trångt avsnitt mellan befintlig bostadsbebyggelse och bibliotek samt över befintlig grusplan. Denna grusplan behöver ersättas på annan plats inom skolområdet. Sträckningen utgör också en barriär i dalgången mellan skolan och Bosses backe där det i dag går motionsspår. Det finns således en hel del utmaningar i denna sträckning som måste belysas ytterligare.

Alternativ 4, med en gata genom idrottsområdet, är det alternativ som i denna utredning ses som minst genomförbart. Detta genom att gatan går rakt genom skol- och idrottsanläggningen. Den övre planen behöver flyttas och omklädningsrummen för den större nedre planen behöver också flyttas. Läget och konsekvenserna för denna dragning behöver studeras ytterligare. Skolbarnens interna rörelser inom området behöver kartläggas för att se vad gatan får för barriärverkan och vilka säkerhetsproblem som uppstår samt hur dessa hanteras.

A&C-konsulter AB
559083-9188
Klövervägen 25
Bromma

Carl Chytraeus
070-635 60 03

carl@ackonsulter.se
www.ackonsulter.se

VÄGVAL HEMMESTA / PARALLELLT UPPDRAG

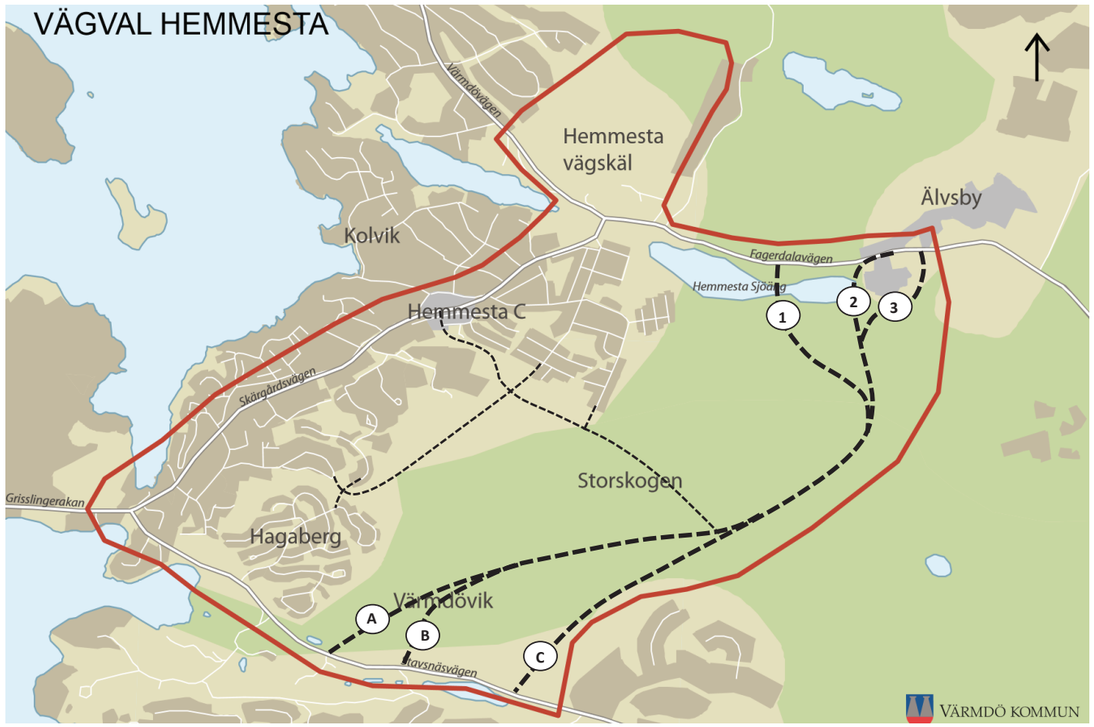
VÄRMDÖ KOMMUN

AIX ARKITEKTER 2017.09.11

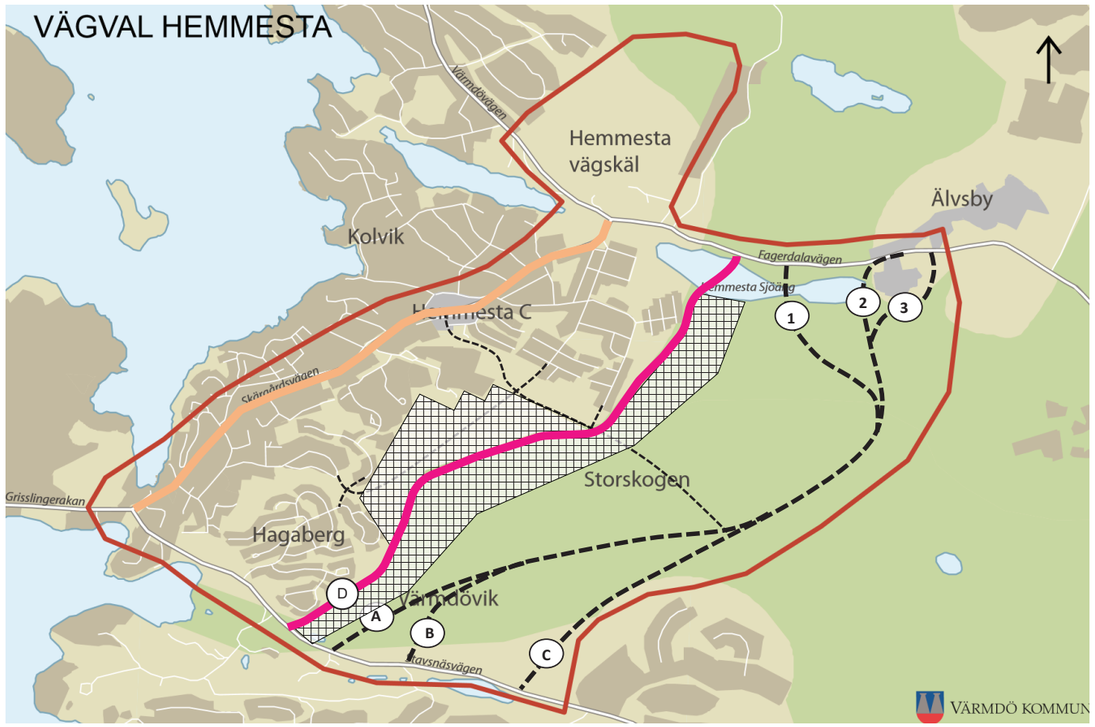


AIX ARKITEKTER AB HUDIKSVALLSGATAN 8 113 30 STOCKHOLM
TEL +46 8 690 29 00 INFO@AIX.SE WWW.AIX.SE ORG.NR 556319-2086

INLEDNING. UPPGIFTEN



Utredningsområdet och trafikalternativ.



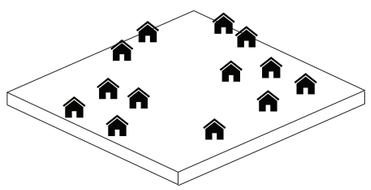
Konceptet med stadsutveckling i direkt anslutning till Hemmestas östra delar lämnar stora delar av Storskogen orörd. Tillkommande bebyggelse sker begränsat och med tydlig avgränsning mot naturen.

Uppgiften beskrivs som en trafik- och exploateringsuppgift. Dagens problem med köbildning i rusningstid skall lösas med en ny avlastande vägförbindelse genom naturmark, öster om nuvarande Hemmesta. Bebyggelseutveckling av inom programområdet är bedömd till ca 3000 tillkommande hushåll till år 2040, utöver de 700 som för närvarande planläggs i centrala Hemmesta. I norr och i söder finns områden med jungfrulig mark för vilka kommunen uppvaktats av exploateringsintressenter. Det ingår i uppdraget att föreslå bebyggelse även inom dessa områden. Det ingår även att studera ett alternativ utan förbifart, med ca 1300 tillkommande bostäder.

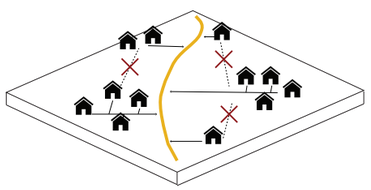
HEMMESTA

Hemmesta är ett samhälle som vuxit succesivt till dagens suburbana samhälle. Enklaver av villor dominerar och de inslag av tätare bebyggelse som finns är få. Serviceutbudet är begränsat och lokaliserat till Hemmesta centrum, beläget utmed Skärgårdsvägen. En annan nod med offentlighet är området runt Hemmesta skola och IP. Pågående planarbete kommer att öka tätheten och serviceutbudet i centrum, vilket i viss mån kommer att omdefiniera ortens identitet. Kopplingarna mellan dessa två närbelägna noder är idag svag och alla fordonsrörelser sker via Skärgårdsvägen. Detsamma gäller för trafik mellan villaområden eller från villaområden till centrum och skola, vilket förvärrar trafiksituationen på Skärgårdsvägen. För gång- och cykel finns goda möjligheter att röra sig kors och tvärs. Öster om samhället breder skogen ut sig, med inslag av jordbruksmark. Hemmesta IP och skola ligger i ena änden av en öppen dalbotten. Att massivt förtäta inom de existerande villaenklaverna är svårt ur många aspekter och en tillkommande bebyggelse i den omfattning programmet föreskriver kommer att innebära att oexploaterad mark och naturvärden tas i anspråk. Det är en omvälvande process men med potential att tillföra kvaliteter även för dem som redan bor och verkar i Hemmesta.

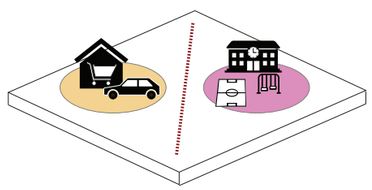
IDAG



SPRAWL OCH ZONERING



SVAGA KOPPLINGAR

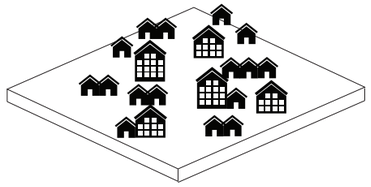


TVÅ NODER

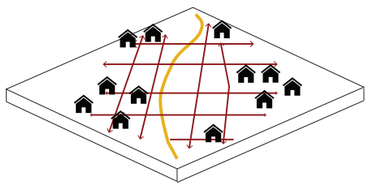


LANDSKAPSVÄRDEN

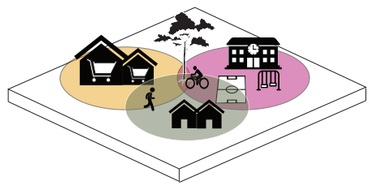
IMORGON



BLANDNING OCH TÄTHET



GATUNÄTVERK



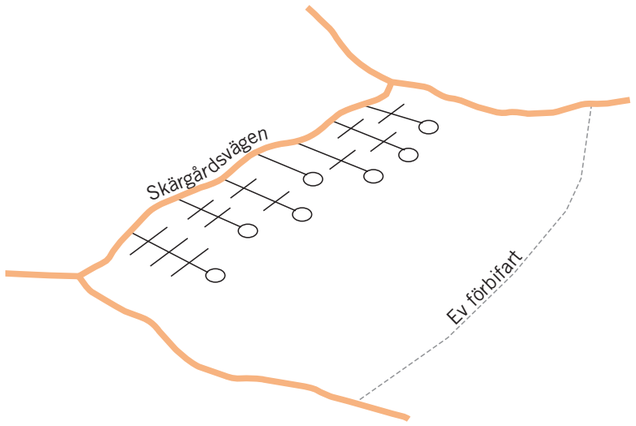
SAMMANHÄNGANDE CENTRUM



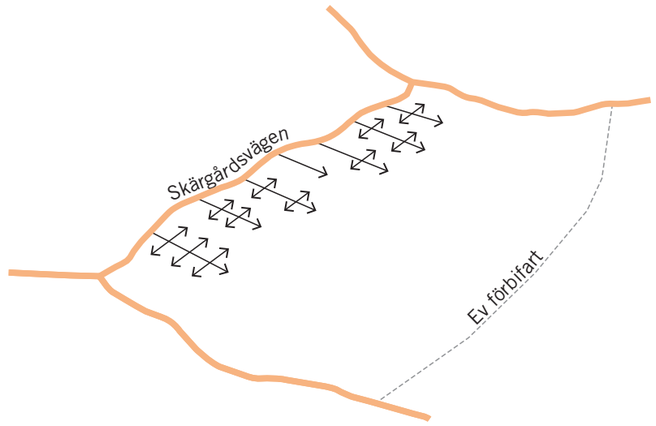
URBAN GRÖNSKA

ANALYS OCH STRATEGI

I stället för en förbifart vill vi använda Storskogsvägen strategiskt för samhällsutvecklingen: att berika Hemmesta, tillföra värden genom att inkludera den i samhället. Det innebär ett läge väsentligt längre västerut än som illustreras i programmet, i anslutning till östra delarna av Hemmesta. De grundläggande lokala värdena behålls och nya adderas. Trafiklösningen blir ett medel, en hävstång till en bättre helhet. Mer Hemmesta. Storskogsvägen och Skärgårdsvägen likställs och klarar tillsammans den prognosticerade trafiken. Trafiken inne i Hemmesta kan fördelas jämnare. Från ett system av isolerade enklaver vävs befintliga och nya gator samman tlll ett nätverk som sprider trafiktrycket i stället för explicita genomfartsgator. Utvecklingen för Hemmesta centrum kan med utvecklad handel och boende med stadsvärden få sin motsvarighet längs den Storskogsvägen, öster om nuvarande samhälle. Ny bebyggelse adderas och utvecklas mellan dessa huvudgator till en täthet motsvarande småstadens. I en för platsen ny urbanitet möjliggörs bebyggelse i olika skala, lägre i de inre delarna och högre längs de större gatorna, där även allmäna faciliteter kan växa fram. I ett system av grönska och natur lämnas Hemmesta dalgång obebyggd för att utvecklas till stadsdelens sammanhållande stadsrum. Den blir en central grön korridor för rekreation och ekologiska systemtjänster.



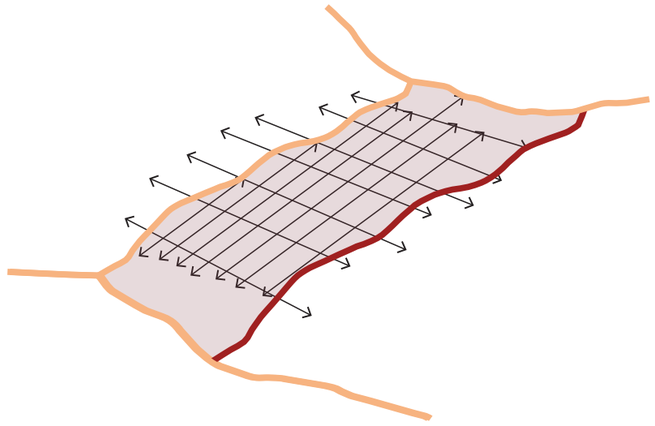
HEMMESTA IDAG - SÄCKGATOR



BINDA SAMMAN DET LOKALA GATUNÄTET



FÖRSLAG PÅ VÄGDRAGNING GENOM HEMMESTA



BINDA SAMMAN OCH KONCENTRERA BEBYGGELSESTRUKTUREN

STRUKTURPLAN - ALTERNATIV 2. TVÅVÄGSALTERNATIV

Alternativ 2. En ny sorts lantlig urbanitet skapas mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen. Ledorden är sammanlänkning, variation i täthet, skala och uttryck och grön prägel. Förslaget skapar nya gränssnitt mellan bebyggelsen och natur och tillgängliggör områdets unika kvaliteter.



STRUKTURPLAN - ALTERNATIV 1. SKÄRGÅRDSVÄGEN SOM TREFÄLTSVÄG

Alternativ 1, utan Storskogsvägen, kan fungera självständigt men hellre ses som en första etapp på väg mot alternativ 2. Den lokala trafiksituationen förbättras genom fler kopplingar och alternativa rörelsemöjligheter. Genom Skärgårdsvägens utbyggnad till 3 fält ökas kapaciteten men principiellt påverkas inte den regionala strukturen.



FLYGVY FRÅN VÄSTER



Hemmesta centrum och dalgången

HELHETEN OCH DELOMRÅDEN



HEMMESTA OCH STORSKOGEN



SKALA 1:5000 (A3)

HEMMESTA OCH STORSKOGEN



Referens: Vallastaden, Linköping, OkiDoki Arkitekter





Referens: Vinge City, Fredriksund Danmark, Henning Larsen Architects

Det centrala området mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen har potential att rymma en omfattande stadsutveckling. Längs dalgångens sidor skapas kvartersmark för bebyggelse i olika skalor, högre närmare huvudgatorna och lägre längs lokala gator och stråk. Förebilden är en slags småstad med blandade hustyper, boendeformer och med grön prägel. Här samsas radhus med mindre punkthus, lameller med parhus, kring gemensamma gårdar. Gaturummen definieras av hus, murar, plank och vegetation i fastighetsgräns. Det blir en tydlig skillnad mellan gård och gata, mellan allmänt och privat. I mötet med villabebyggelsen i Hemmesta anpassas de nya husen i skala i sort. I de flesta fall kommer nuvarande skogspartier- närgrönskan- att omdefinieras till gemensamma skogsparker- en slags ”village greens”. De befintliga gatorna Centrumvägen, Hemmesta dalväg och Hemmesta gårdsväg förlängs så att de ingår i det nya gatuvägnätet. Ihopvävningen är central för att ett gemensamt ”vi” skall utvecklas. Tvärgatorna mynnar i dalbotten och avslutas med ett samlande, lågtrafikerat stråk ”Dalslingan”. Ett kvartersdjup innanför stråket skapas ett kontinuerligt gatustråk som länkar de nya delarna till varandra och till Hemmesta centrum. Det är ett strategiskt stråk som ianspråktar en del högt klassad naturmark. Det ansluter direkt söder om pågående detaljplan för centrum genom att dess lokalgator förlängs. Stråket fortsätter genom att på utsidan ta sig runt IP:n och Hemmesta skola för att ansluta till Storskogsvägen på dalens södra sida. Även på denna sida dalgången består den nya bebyggelsen av två kvartersdjup. Stråket möter Storskogsvägen norr och söder om dalgången. Det norra mötet är platsen för en ny centralitet med högre täthet, handel, service och skola. Det är också här som Hemmestas stadsutveckling tar klivet över Storskogsvägen, vilken i detta avsnitt blir en tvåsidigt bebyggd stadsboulevard. Öster därom skalar bebyggelsen ner mot skogsfronten och de gröna bergsparkerna Rävholmen och Indianberget. Stråket och dalslingan ansluter sedan till existerande skogsvägar och stigar vidare ut i Storskogen.

HEMMESTA VÄGSKÄL



SKALA 1:5000 (A3)

Som fond för Skärgårdsvägen i norr finns en brant och tallbevuxen moränslänt. Denna är ett tydligt landskapselement och bildar en rumslig gräns för den utsträckta sänkan Hemmesta vägskäl. Vi har valt att behålla denna karaktärsfulla landskapsfront och förlägga en ny cirkulation så att den nuvarande vägen, Torsbergsbacken, kan bibehållas, eventuellt något utflackad, som entré till en bebyggelse på området som kröner slänten norr därom. Hemmesta vägskäl, eller hellre ”Torsberget”, blir en vackert belägen platåbebyggelse. Förslaget innebär att områdets ursprungliga marknivå återställs och bebyggs med småstadskvarter i en gemensam gåfartsmiljö, utvecklad till ett torg i mitten. Volymen mellan färdig marknivå och dagens urschaktade nivå är en resurs för t ex boendeparkering, infartsparkering, och/ eller väder- och bullerskyddad återvinningscentral, alternativt busshållplats med tidsreglering. Strukturplanen visar annars en infartsparkering och bussvändplats i ytläge längst i öster. En slinga leder vidare upp på bergets krön med bebyggelse i form av villor och radhus. Torsbergsbacken kan fortsätta österut för att ansluta till Kastmyravägen och dess anslutning till Fagerdalavägen.





Referens: Västra hamnen, Malmö

VÄRMDÖVIK



SKALA 1:5000 (A3)

Intill Hagaberg finns möjlighet att utveckla ett boende på naturens villkor. Genom att försiktigt placera in gator och hus kan mötet mellan natur och kultur bilda en särpräglad helhet. Gatunätet utgår från Storskogsvägens anslutning till Stavsnäsvägen, men kopplar också till Hagaberg i två punkter. Bebyggelsens karaktär ser vi som en fortsättning av den i Hagaberg med friliggande villor, här i kombination med radhuslängor. De karaktärsfulla, skogsbeklädda bergen med de högsta naturvärdena lämnas obebyggda. Bebyggelsen följer topografin och bildar en slags ”skogskvarter” med gemensam friyta i mitten. Dessa små skogsparker förses med kvartersgemensamma faciliteter som lekutrustning, utegym mm. Löpstigar och motionsspår påverkas av exploateringen och deras lägen justeras. Värmdöleden från Bosses Backe ansluts till elljusspårets sträckning innan den återtar sin sträckning österut. Ingen direkt anslutning från fastighet sker till Storskogsvägen utan dessa ansluter till lokalgatorna, vilka i sin tur ansluts till Storskogsvägen. Parkering sker i ytläge, på fastighet och/ eller utmed gata.

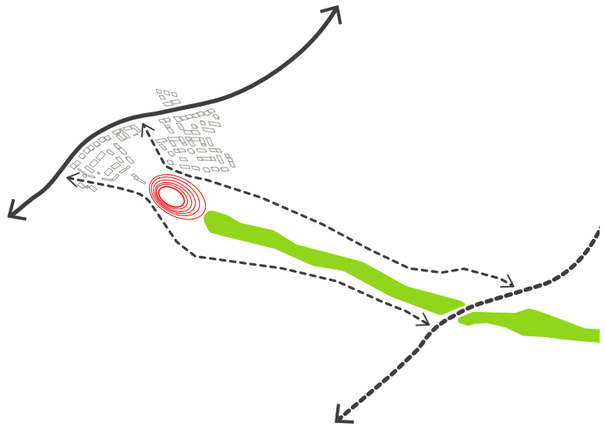


Referens: Mälarblick, Bromma



Referens: Villa,Marge Arkitekter

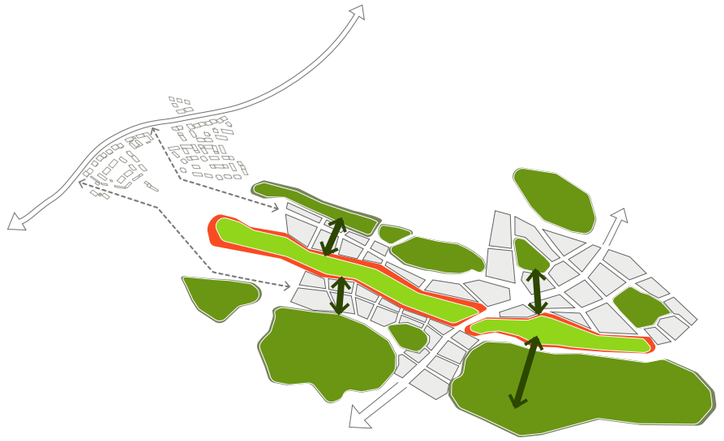
GRÖNSTRUKTUR. HEMMESTA DALGÅNG



1. Centralt grönt stadsrum- avstamp för stadsutveckling.



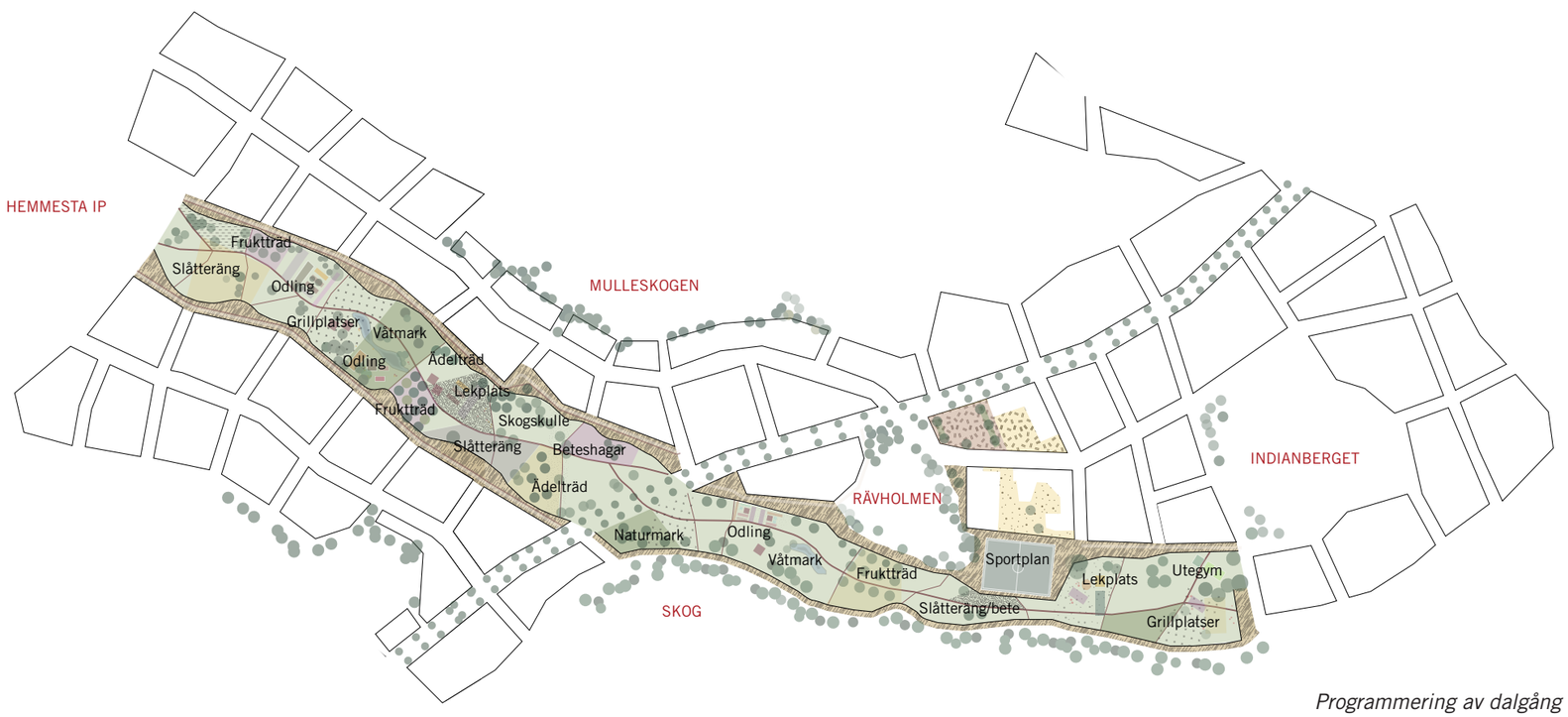
2. Tydlig gräns mellan bebyggelse och det gröna.



3. Bostadsnära grönska kopplas samman med dalgången och storskogen

Förslaget har som huvudidé att bygga längs skogsbrynen och lämna dalgången fri. Ett klassiskt sätt är att bygga på torrare mark och att nyttja den bördiga jorden för odling. Hemmestadalgången ser vi som den stora resursen för såväl ekologiska systemtjänster som sociala aktiviteter. Med en utbredning på ca 20 ha, inkluderat Hemmesta IP, ger det plats till många funktioner. Här ryms lek, motion och idrott, picknick, solbad och vila, och sociala evenemang som midsommar- och valborgsfirande. Här finns också möjligheter för experiment och tillfälliga händelser som festivaler, och andra happenings. Dessa rekreativa värden utvecklas succesivt, i takt med Hemmestas tillväxt österut. Dalgången har också som funktion att svara för ekologiska systemtjänster. Vattendraget i dalbotten kan utvecklas till en våtmark och på så sätt ta hand om dagvatten. Vi ser framför oss ett brukbart landskap, med slåtter, betesmark för får, häckar och rösen, och koloniträdgårdar med köksväxter och fruktträd. Nyckelordet är biotopvariation för att främja artrikedomen. Tillsammans ingår detta i en strategi för kompensation för de naturvärden och andra värden som ianspråktas för den framväxande bebyggelsen.

Området rymmer fornlämningar. Fortsatta undersökningar avgör hur dessa kan hanteras. Utgrävning av boplatser och gravar har olika kostnadsbild varför ekonomiska överväganden måste göras. Slutsatsen kan antingen bli att bebyggelsen lägesjusteras eller att fornlämningen grävs ut och avlägsnas, vilket då kan påverka tidplanen och etappindelningen.



Programmering av dalgång

GRÖNSTRUKTUR. INSPIRATION



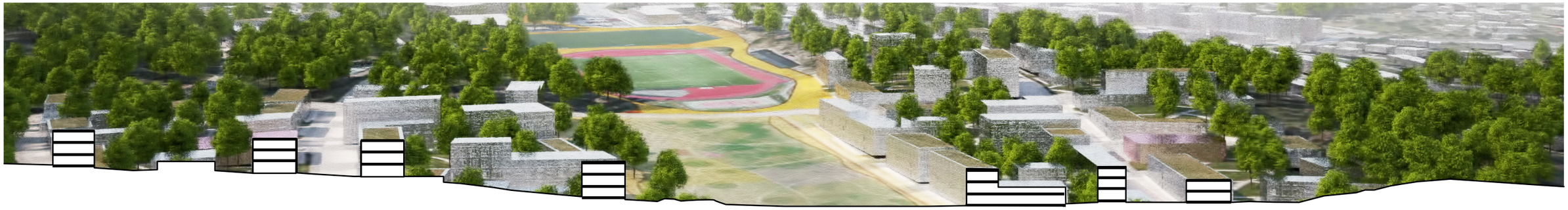








GRÖNSTRUKTUR. HEMMESTA DALGÅNG





INZOOM - SKALA 1:1000 (A3)

AIX

GRÖNSTRUKTUR. HEMMESTA DALGÅNG



Vy från Hemmesta dalgång

FLYGVY FRÅN ÖSTER



Östra Hemmesta och dalgången

FLYGVY FRÅN NORR



Östra Hemmesta och Storskogsvägen

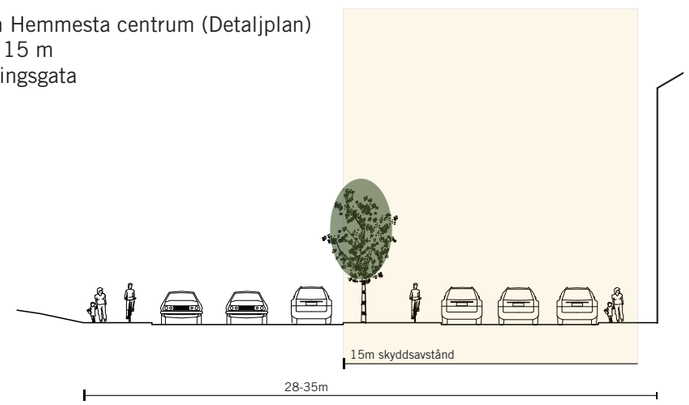
TRAFIKSYSTEM

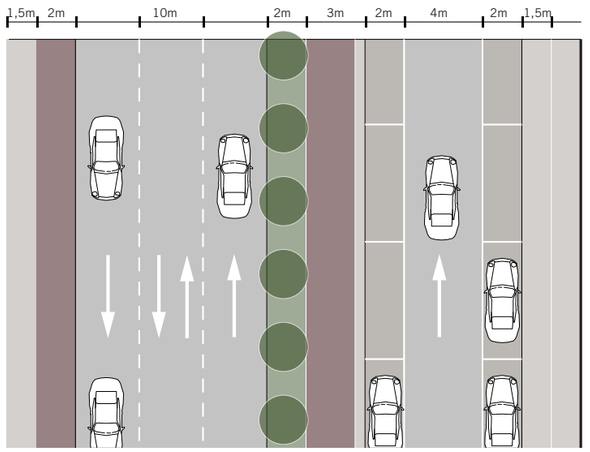


Den nya förbindelsen i randzonen av östra Hemmesta får olika karaktärer i olika avsnitt. Utgångspunkten är en anpassning till topografi och natur. Från en ny korsning eller cirkulation med Stavsnäsvägen i söder leder den in i skogen till den nya naturanpassade bebyggelsen mellan Hagaberg och Värmdövik. Den blir där en huvudgata till vilken ett nät av lokala stråk och slingor ansluter. Därefter vidtar ett parti då den tar sig upp till ett högre, obebyggt skogsområde. I sluttningen ner mot Hemmesta dalgång möter en ny, lågskalig bebyggelse i kvartersform. Här allépla-neteras Storskogsvägen till en stadsgata. Den korsar dalgången och fortsätter in i östra Hemmestas tätare delar. Gatans sektion rymmer gång- och cykelbana, trädplantering, angöring samt ett körfält i vardera riktning. Norr om bebyggelsen vidtar ett jord-brukslandskap, där gatan övergår till en klassisk landsväg, för-lagd i mötet mellan skog och åker. Vägen tar sig slutligen igenom ett skogsområde och ner mot Hemmesta sjöängar, över vilka den tar sig på en låg bro. Anslutning mot Fagerdalavägen sker som 3-vägskorsning eller cirkulation. Även en alternativ sträckning längre västerut, vid korsningen Fagerdalavägen-Älvsbyvägen, il-lustreras. Detta kan övervägas om mötet med sjöängarna bedöms alltför känsligt. Storskogsvägens totala sträckning mäter ca 3,5 km.

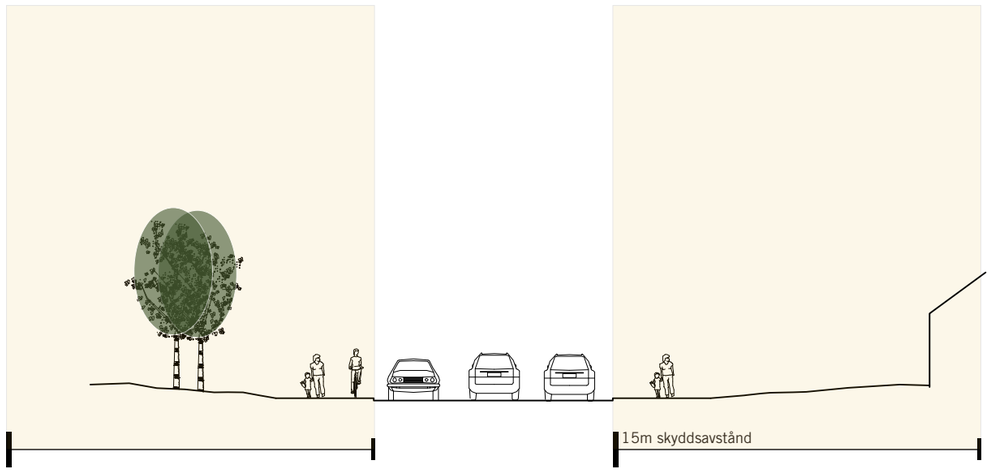
Skärgårdsvägen görs om till 3-fältsväg mellan Ålstäket och Hem-mesta vägskäl. I senare etapper, när och om Storskogsvägen byggs, kan Skärgårdsvägen förbi Hemmesta centrum omformas till en stadsesplanad, genom att mittkörfältet gröngörs och träd-planteras. Storskogsvägen förses med ett körfält i vardera rikt-ning. Den sammanlagda kapaciteten mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen blir således två körfält i vardera riktning. Farligt gods bibehålls på Skärgårdsvägen enligt nuvarande planering. Avstånd mellan vägkant och bebyggelse är där angiven till 15 meter.

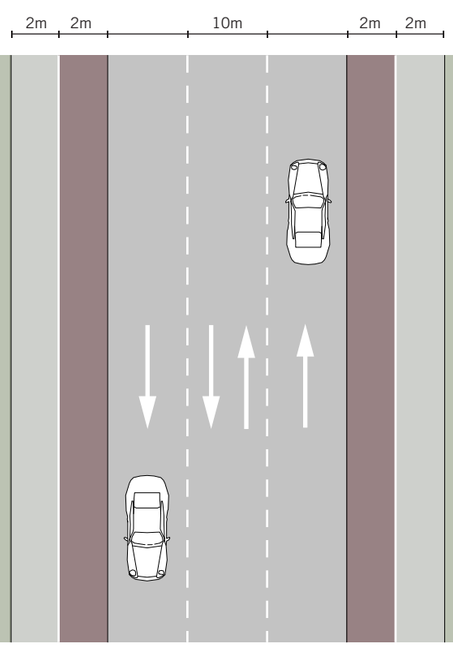
Skärgårdsvägen Hemmesta centrum (Detaljplan)
Skyddsavstånd 15 m
Parallell parkeringsgata



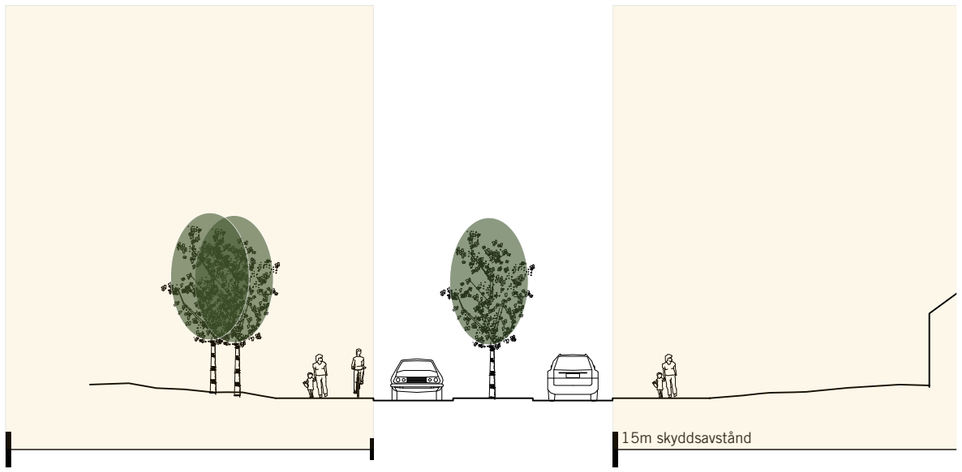


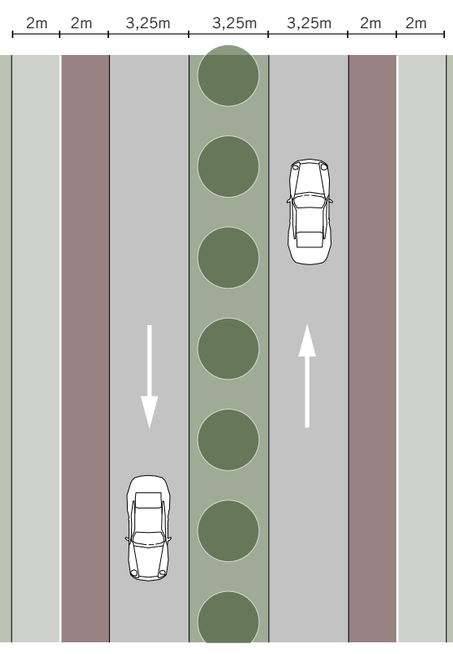
TRAFIKSYSTEM. GATUSEKTIONER





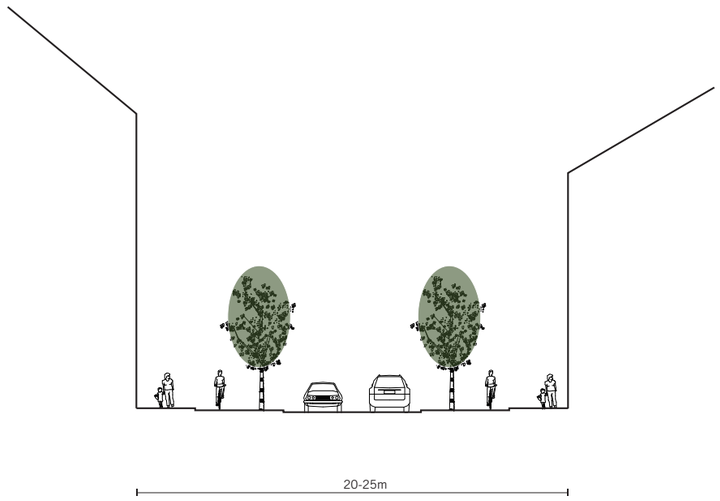
Skärgårdsvägen alt 1
Skyddsavstånd 15 m
3-fältsväg

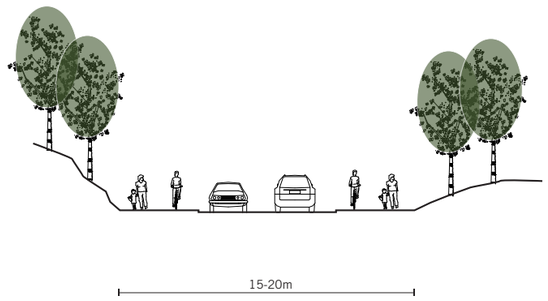


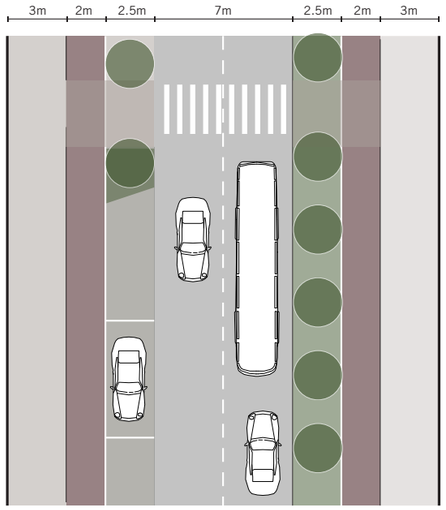


Skärgårdsvägen alt 2
Skyddsavstånd 15 m
2-fältsväg med trädrad

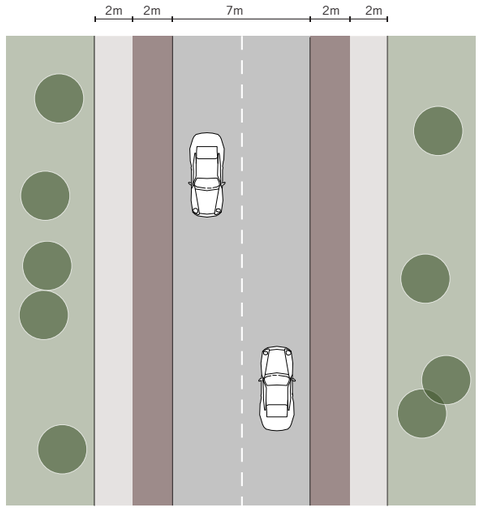
TRAFIKSYSTEM. GATUSEKTIONER





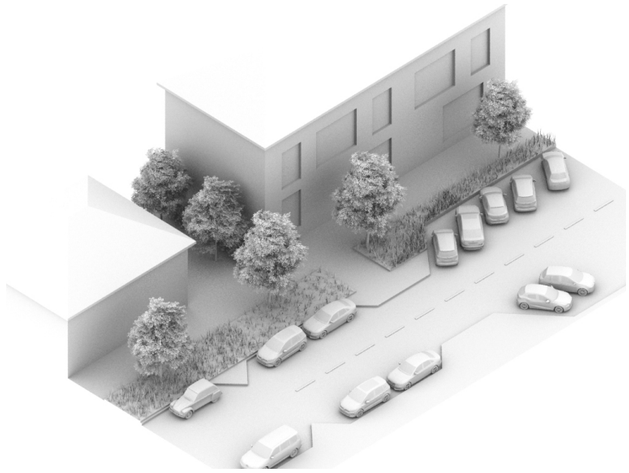


Storskogsvägen genom nya tätområden.
Ingen skyddszon
Angöringsparkering

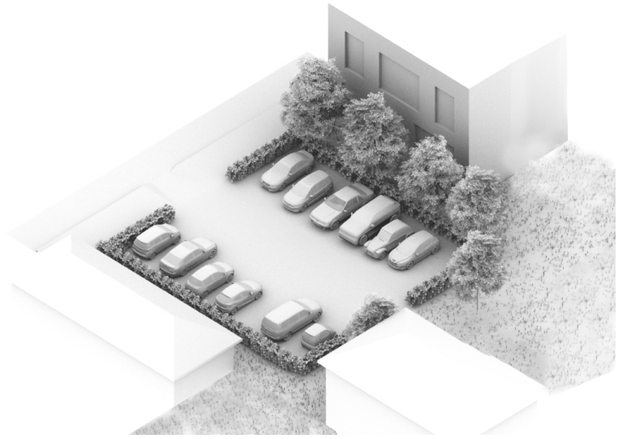


Storskogsvägen genom naturområden.
Ingen skyddszon

PARKERING



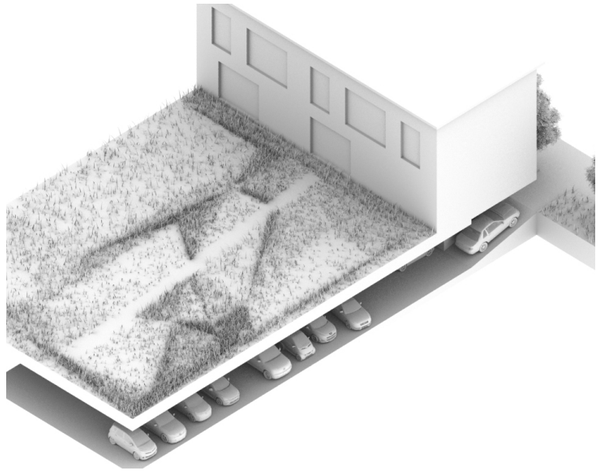
1. Gatuparkering



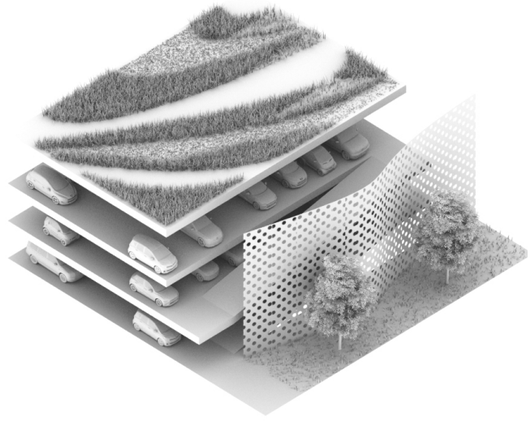
2. Gårdsparkering

Parkering sker mångfasetterat. Småskaliga parkeringshus om ca 100 platser/ st, ytparkering på fastighet i småskaligare delar, under gårdar i mer täta miljöer, på kvartersgator som parkeringsgator och längs allmäna gator.

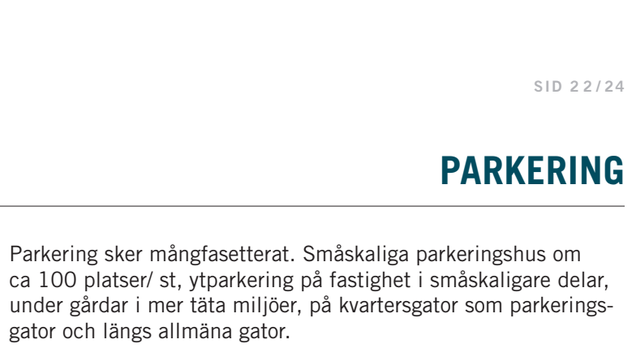
	ETAPP 1	ETAPP 2	ETAPP 3	ETAPP 4	ETAPP 5	ETAPP 6
	600	600	400	650	600	600
Parkering under gårdar	290	120	130	320	320	180
Gatuparkering	200	260	120	210	180	320
Parkeringshus	0	180	90	90	90	90
Gårdsparkering	50	20	50	80	50	70
	540	**580**	**390**	**700**	**640**	**660**
	0,90	*0,97*	*0,98*	*1,08*	*1,07*	*1,10*



3. Parkering under gårdar



4. Parkeringshus



Referens: kv. Ekorren, Skellefteå



Referens: kv. Stadsberget, Piteå

ETAPPER

FÖRSLAGET I SIFFROR:

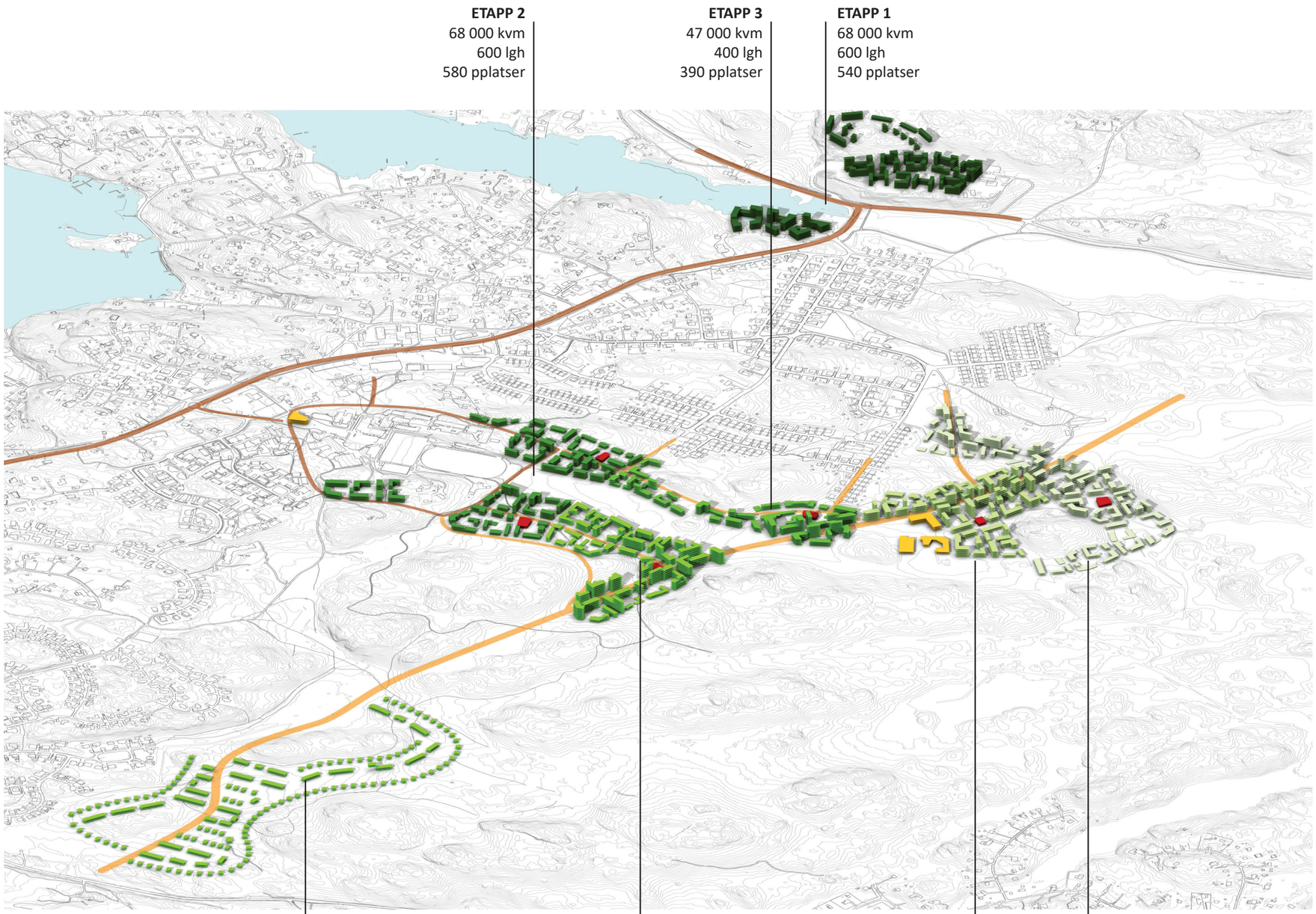
ANTAL NYA HUSHÅLL: ca 3 700 st

BOSTÄDER (BTA): ca 430 000 m²

SERVICE OCH HANDEL (BTA): ca 10 000 m²

TOTAL ANTAL P-PLATSER: ca 3900 st

INFARTSPARKERINGAR: ca 325 st





AIX ARKITEKTER 2017.09.11

MIKAEL UPPLING
MOA LARSSON
KARL VON SCHMALENSEE
ADRIA CARBONELL
YVAN IKHLEF
SUZETE TIMBA
ANDERS JÖNSSON, AJ LANDSKAPSARKITEKTER

AIX ARKITEKTER AB HUDIKSVALLSGATAN 8 113 30 STOCKHOLM
TEL +46 8 690 29 00 INFO@AIX.SE WWW.AIX.SE ORG.NR 556319-2086

Rapport Arendus 2017:14

Kulturmiljöer i Hemmesta, Värmdö kommun

Underlag till projektet ”Vägval Hemmesta”

Dan Carlsson



ARENDUS

Arendus

Färjeleden 5
621 58 VISBY

info@arendus.se
www.arendus.se

Omslagsbild: *Ladugårdsgrunden till torpet Eriksberg.*

Allmänt kartmaterial: © Lantmäteriet

Kulturmiljöer i Hemmesta, Värmdö kommun

Utredande institution: Arendus AB

Typ av undersökning: Arkeologisk förundersökning och undersökning

Kommun: Värmdö

Län: Stockholm

Författare: Dan Carlsson

Sammanfattning

På uppdrag av Structor AB har Arendus utfört en utredning rörande kulturvärdena inom en del av Hemmestaområdet som ett underlag i projektet Vägval Hemmesta. Undersökningen har inneburit en kartläggning av historien i området, bygd på skrivna källor och en kompletterande fältinventering. Utredningen har mynnat ut i att fyra delområden utpekats som särskilt värdefulla kulturmiljöer som väl speglar historien i Hemmesta och som kan betecknas särskilt värdefulla miljöer.

INNEHÅLL

Inledning och bakgrund……. 7
Källor och metod…….. 8
Att värdera kulturmiljöer…..…….…. 11
Fältinventeringen..…… 14
Fornlämningar…… 14
Övriga kulturhistoriska lämningar…… 17
Historien i Hemmesta…… 21
Land och hav …… 21
De äldst spåren ……. 21
En etablerad odlingsbygd……. 22
Den medeltida expansionen……. 24
Byar och gårdar…… 24
En skärgårdsbygd i omvandling…… 25
Kulturmiljöer och kärnvärden…… 29

Bilaga 1. Beskrivning av registrerade fornlämningar i RAÄ

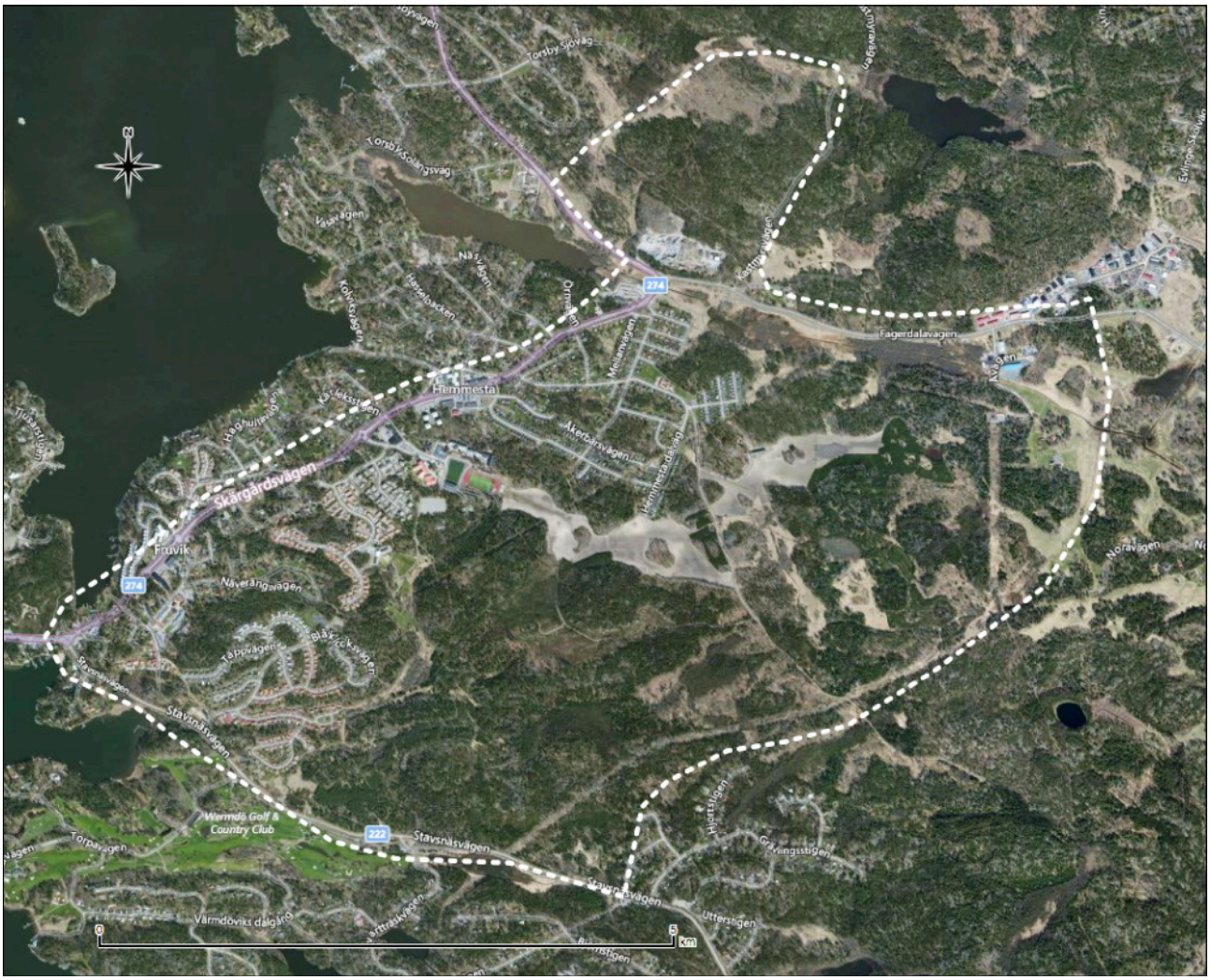
Bilaga 2. Beskrivning av tillkommande fornlämningar

Inledning och bakgrund

Den här rapporten är framtagen som en del av ett underlag för arbetsprogrammet ”Vägval Hemmesta”, som syftar till att ta fram en strukturplan för den fortsatta utvecklingen av Hemmesta, med betoning på bostadsförsörjning och förbättrade kommunikationer och vägar.

Utgående från Åtgärdsvalstudie Hemmesta[1], framtagen under 2016, pågår ett arbete i kommunen att driva frågan om framtida trafiklösning för Hemmesta och ta fram underlag för beslut om en strukturplan till grund för fortsatt planering och utveckling av Hemmesta. En väsentlig fråga i detta arbete är att lägga fast om fortsatt planläggning ska utgå ifrån att en struktur med ett bibehållet envägssystem alternativt att man bygger ”Storskogsvägen” och där ett tvåvägssystem skall råda.

Ett övergripande mål i planeringsprocessen, utgående från kommunens översiktsplan, är ”att skapa en långsiktigt hållbar trafiklösning som skapar förutsättningar för att utveckla Hemmesta till ett sammanhållet och levande centrum med flera bostäder och verksamheter. Hitta en balans mellan trafikens utveckling, bebyggelseutveckling och bevarande av värden för natur och kultur.”



Figur 1. Utredningsområdet

[1] *Åtgärdsvalsstudie Hemmesta. Värmdö kommun 2016.*

I planeringsprocessen ligger att ta fram underlag för bland annat kulturmiljövården, som ett av flera underlag i planeringsunderlaget. Utredningsområdet rör Hemmesta och dess närområde, framför allt öster ut, inbegripet Storskogen och ett område norr om Hemmesta torp, som idag ägs av kommunen. Avgränsningen följer i stort avgränsningen i den genomförda Åtgärdsvalstudien, med tillägget av området norr om Hemmesta torp (*figur 1*).

Källor och metoder

Att beskriva och värdera ett områdes kulturmiljöer bygger på ett antal källor, som var och en kan vara mer eller mindre komplett eller bristfällig, men där kombinationen av flera källor ger ett förhållandevis gott underlag för en bedömning av ett områdes kulturhistoriska innehåll. Spåren av den äldre historien i ett område är ändå att se som brottstycken av en tidigare verklighet, vilket gör att någon totalt komplett bild och förståelse av områdets utveckling sällan kan nås. I bästa fall bildar de skilda källorna och uppgifterna tillsammans en god grund för att belysa historien.

De centrala källorna till förståelsen av historien är förekomsten av *fornlämningar*[2] och övriga kulturhistoriska lämningar, upptecknade i riksantikvarieämbetets fornminnesregister och den landskapsinformation som står att finna i de äldre *lantmäteriakterna* över området.

I det förra fallet, *fornminnesregistret*, är det att notera att inventeringen inte är en total kartläggning av vad som finns bevarat i landskapet idag. Framför allt speglar registret i ringa grad de lämningar, framför allt i form av äldre boplatser, som inte syns ovan jord. Registret kan i många fall ses som en indikation på var mänsklig verksamhet har avsatt spår och ge en god övergripande bild av fornlämnings-situationen inom ett område och en bild av historien.

Man skall med andra ord se informationen i fornminnesregistret som en indikator på var det kan finnas ytterligare lämningar osynliga ovan jord eller missade vid den senaste inventeringen. I detaljstudier över områden, exempelvis i samband med en exploatering, finns det därför skäl att komplettera uppgifterna i fornminnesregistret med en förnyad detaljerad fältinventering, för att få en så komplett bild som möjligt av spåren från gångna tider.

Den andra väsentliga källan till förståelsen av landskapets historia, framför allt de senaste 400 årens utveckling, utgörs av de äldre kartor som finns över området, digitalt tillgängliga via Lantmäteriverket i Gävle[3].

Kartorna täcker i princip perioden från mitten av 1600-talet till våra dagar och är av varierande detaljeringsgrad, noggrannhet och skala.

De äldsta kartorna, ofta benämnda Geometriska Jordeböcker, karterade i början och mitten av 1600-talet redovisar som regel enbart inägomarken (åker- och ängsmark) och bebyggelsens lokalisering. Utmarken är sällan karterad, vilket medför att vi i ringa grad kan skapa en tydlig bild av förhållandet i utmarken vid den här tiden. Bebyggelsen karaktäriseras av en hussymbol, som inte ger någon konkret upplysning om varje enskild byggnad. Dock visar kartan hur många gårdar som fanns i byn och deras rumsliga belägenhet, vilket är nog så väsentligt för förståelsen av landskapets rumsliga struktur.

För Värmdö kommun finns ett relativt stort antal kartor av denna äldsta kategori, men tyvärr ingen som rör någon av byarna eller gårdarna inom nu aktuellt utredningsområde[4].

Däremot finns för flera av byarna illustrativa och välgjorda kartor från början av 1700-talet och

---

[2] Riksantikvarieämbetet Fornsök, http://www.fmis.raa.se

[3] Lantmäteriet; https://etjanster.lantmateriet.se/historiskakartor/s/advancedsearch.html

[4] https://riksarkivet.se/geometriska

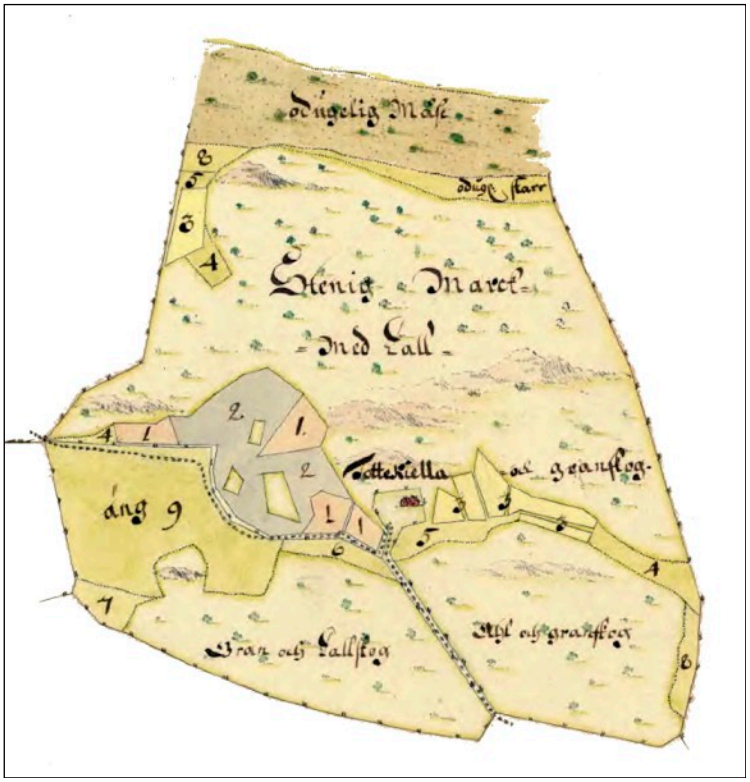
dessa kartor täcker som regel både inägorna och utmarken. För *Hemmesta* by finns en karta från 1709 som ger en god bild av bebyggelsens lokalisering och markernas användning. Äldsta kartan över *Tottkällan,* belägen mellan Hemmesta och Nora, är från 1706. För *Nora* finns en karta från 1740, för *Tuna* från 1703 och för *Älvsby* från 1704.

För *Vik (Herrvik)*, tidigare *Farresta*, finns tyvärr ingen karta från den här tiden, utan den första avmätningen av ägorna till Vik är först från 1887, närmare 200 år senare än de äldsta kartorna över övriga byar i området. Att det inte finns några äldre avmätningar hänger samman med att Farresta tidigt blev ett säteri, och det upprättades sällan några kartor för säterier som ägde hela byars marker. Det fanns helt enkelt inget behov av att skifta markerna i och med att det bara var en ägare till byns marker.

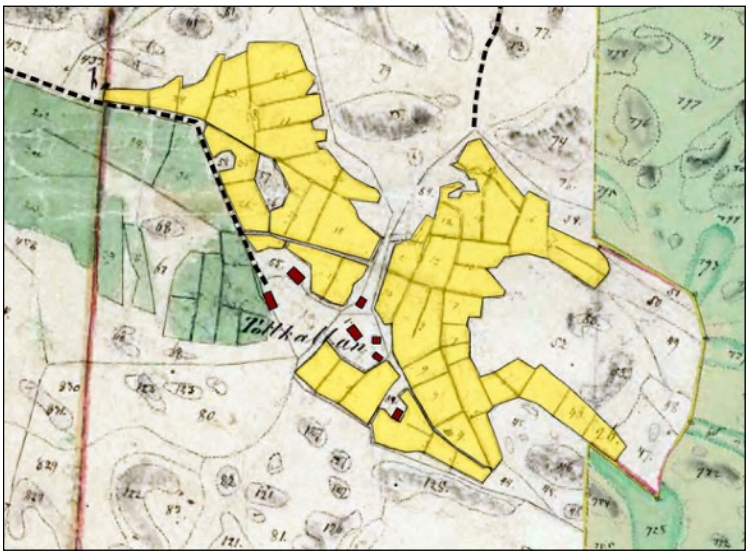
Kartan ger i många fall även en möjlighet att läsa sig bakåt i tid, genom att det rumsliga mönstret av åkrar, ängar etc ger en vink om hur det har sett ut vad gäller markanvändning före kartans tid, i bästa fall ner i medeltid. Dessa kartor finns dock inte för alla gårdar eller byar, framför allt inte som ovan sagts över de säterier och herrgårdar som är tillkomna före storskiftets tid. I Hemmesta är *Vik* ett utmärkt exempel på detta, då varken storskifte, eller det efterföljande, laga skiftet kom att genomföras över Vik.

Som nämndes ovan är påföljande kartserie, dvs laga skifteskartorna, upprättade från mitten av 1800-talet och fram in i början av 1900-talet. De är synnerligen detaljrika, om än något svårlästa, då de många gånger är slitna av idogt användande.

De är genomgående upprättade i skala 1:4000 och tar upp alla former av



Figur 2. Gården Tottkällan karterad år 1706. Centralt i åkerlandskapet ligger bebyggelsen, redovisad som en hussymbol. I väster gårdens ängsmark och i norr utmarken, beskriven som "stenig mark med tall".



Figur 3. Gården Tottkällan år 1840. Vid en jämförelse mellan de två kartorna kan man notera att bebyggelsen är flyttad från det äldre läget mellan åkerytorna i norr till ett nytt läge längre mot syväst. Notera att kartorna är något olika orienterade, där denna karta är mer vriden mot sydöst.

lämningar, såsom diken mellan åkertegar, större röjningsrösen och skillnader i markslag. Av intresse är att bebyggelsen är markerade i exakt form av antal hus, deras storlek och placering, vilket ger en tydlig bild av husens antal, placering och storlek.

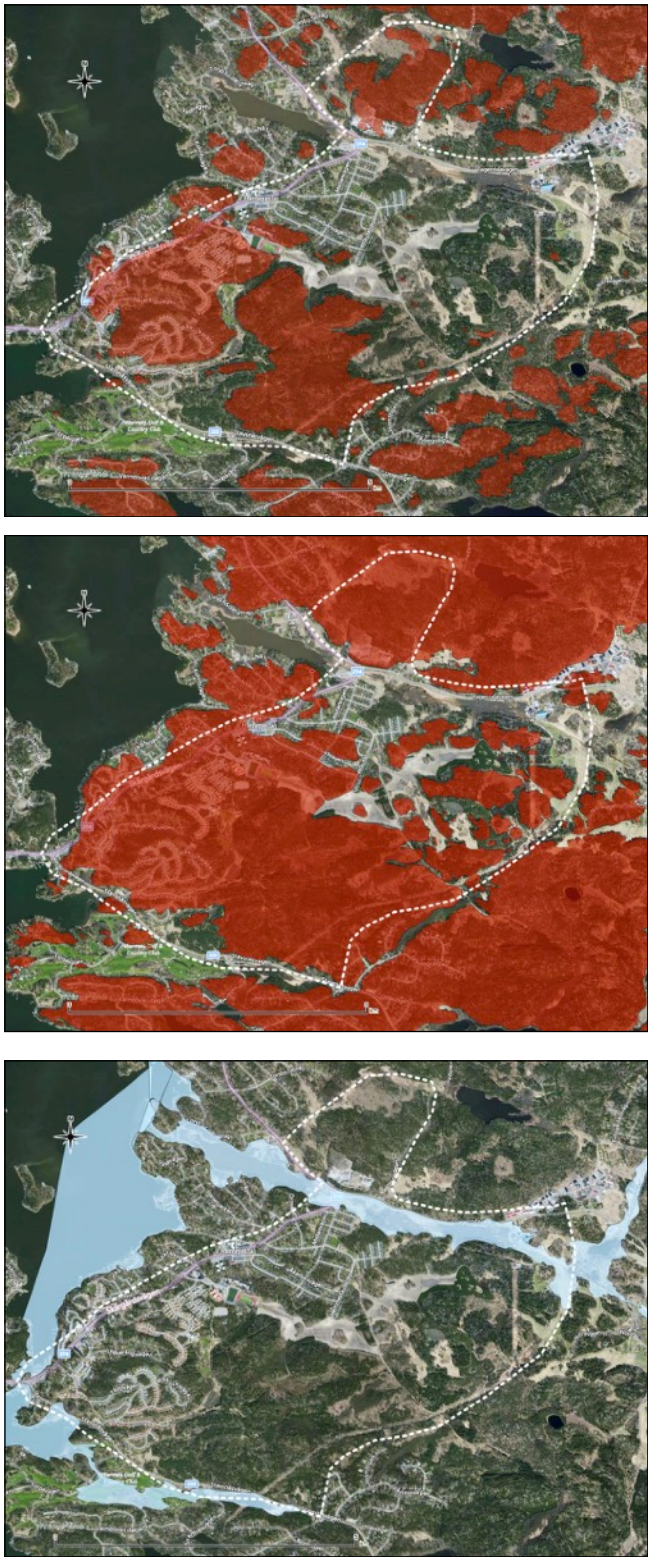
För aktuella byar och gårdar finns för Hemmesta, inkluderande Tottkällan, Nolsund, Hemmesta torp och Torsby en illustrativ karta, som även tar upp förekommande torp. Kartan täcker byarnas hela markinnehav, inkluderande utmarken och skogen.

Nora by är avmätt 1853, Tuna 1863 och Älvsby 1840. Hemmesta, tillsammans med Hemmesta torp, Norsund och Tottkällan är avmätta 1840, tillsammans med Torsby. Som ovan nämndes finns tyvärr ingen äldre karta över Vik än den upprättad år 1887.

Kartorna ger en tämligen synkron bild av bebyggelse och landskap inom utredningsområdet vid mitten av 1800-talet.

Hundra år senare, vid mitten av 1900-talet, utgör den ekonomiska kartan, upprättad i skala 1:10000 och bygd på flygfotografier, en utmärkt illustration till landskapet för närmare 70 år sedan. Vi kan, utifrån äldre lantmäteriakter, kopplat till övriga skrivna källor, skapa ett antal *tidsbilder* från historisk tid som belyser landskapets förändring inom Hemmestaområdet under de tre senaste århundradena. Lägger man därtill till uppgifter ur medeltida källor, frågan om ortnamn och förekomsten av fornlämningar, finns ett underlag för att tämligen väl spegla historien inom utredningsområdet, på ett mer generellt plan.

För att tolka den äldsta historien inom området, ner i stenålder, är det väsentligt att även belysa frågan om landhöjningens inverkan på vilka områden som låg under vatten vid skilda tillfällen och vilka delar av området som överhuvudtaget var möjliga att nyttja för boende vid skilda tidpunkter. Med en uppskattad landhöjning på ca 5 meter på tusen år innebär det tämligen omfattande landskapsförändringar sett på lång sikt (figur 4).



Figur 4. Landskapets förändring från stenålder till vikingatid. Bruna ytor visar vad som fanns ovan vattenytan. Den översta kartan visar situationen kring yngre stenåldern, för ca 5000 sedan. Den mellersta situationen under bronsåldern, för ca 3000 år sedan och den understa visar var vattennivån var under vikingatid för ca 1000 år sedan.

Utöver fornlämningsregistret med den information som där finns, och äldre lantmäteriakter, utgör även *äldre litteratur* om bygden ett väsentligt material, liksom de rapporter som finns över tidigare arkeologiska undersökningar, inte minst tillkomna i samband med senare års bebyggelseexpansion.

Skriva källor i skilda former bildar en gedigen bakgrund till tolkning och analys av ett områdes historia, men som ovan påtalats vad gäller registreringen i fornminnesregistret av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, utgör detta ett ofullständigt underlag. Det krävs som regel förnyade, mer detaljerade, *fältinventeringar* för att komplettera bilden.

Fältinventering bör med fördel göras under den lövfria tiden, helst under tidig vår, då gräset oftast är tillplattat av snö och kyla. Även om fältinventering är ett viktigt komplement till tidigare registrerade uppgifter, är sannolikheten att med blotta ögat upptäcka ovan jord osynliga lämningar mycket liten. I en konkret exploateringssituation genomförs därför som regel utredningar och arkeologiska förundersökningar i form av *sökschakt* med grävmaskin med syftet att belysa frågan om osynliga lämningar.

I föreliggande utredning och dokumentation har detta inte varit en del av uppdraget, men det bör noteras behovet av detta i samband med en konkret exploateringssituation, framför allt i närområdet till registrerade fornlämningar.

Slutligen bör ytterligare en källa nämnas som är nog så viktig i detta sammanhang, och det handlar om kontakt med lokala hembygdsföreningar och andra som känner sin bygd väl. Få har sådan överblick över sin hembygd som lokalt boende och de besitter ofta en gedigen kunskap, framför allt rörande de senaste århundradenas historia i bygden. I arbetet med föreliggande utredning har Leif Rinman och Lena Åkesson varit till ovärderlig hjälp.

Att värdera kulturmiljöer

Den inledande fasen av en kulturmiljöanalys kan sägas utgöras av en *identitetsfas*, dvs att så långt möjligt identifiera, analysera och beskriva de konkreta och upplevelsebara lämningar och utryck för historien som finns inom ett avgränsat rum, i detta fall Hemmesta, och skapa en bild av områdets historiska utveckling. Det här momentet kan sägas vara tämligen okontroversiellt, i så motto att de flesta som utför en sådan studie skulle komma till ett snarlikt utfall, även om den inventerande personens kompetens spelar en betydande roll i vad som uppfattas av spår och lämningar i landskapet och en tolkning av dessa.

Det följande steget kan dock ses som mer komplicerat och där utfallet kan bli mycket olika, beroende på kompetens, utbildning och prioritering hos den eller de inventerande personerna. Utan tvekan innebär kunskapsnivå och den utbildning den inventerande personen har en betydande faktor i vad som väljs ut som värdefullt och vad som anses mindre betydelsefullt. En landskapsarkitekt, en byggnadsvårdare och en arkeologi kommer med stor sannolikhet till något skilda resultat i fråga om bevaransvärda lämningar och miljöer.

För att ge en vägledning i hur man kan bygga upp en bedömningsgrund, så långt möjligt oberoende av utbildning och kunskapsinriktning, har riksantikvarieämbetet under en tid arbetat med att ta fram vad man kallar ”Plattform Kulturhistorisk värdering och urval”.[5]

Syftet med arbetet har varit att utveckla kulturmiljö- och kulturarvsarbetet genom att se över, tydliggöra och nyansera arbetsprocessen king kulturhistorisk värdering och urval och riksantikvarieämbetets förhoppning är ”att plattformen ska bli ett stöd för att fortlöpande

[5] *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval. Grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet”. Rapport från Riksantikvarieämbetet 2015-01-19.*

utveckla arbetet med kulturhistorisk värdering och urval, där ny kunskap och nya förutsättningar beaktas, så att processer och val som görs är välgrundade och ställningstaganden långsiktigt hållbara".

Ämbetet identifierar fyra olika processmoment i en värdering av en kulturmiljö, som följer på varandra. Det initiala momentet är det *beskrivande*, som innebär att identifiera vilka utryck i landskapet som speglar vilka kulturhistoriska skeenden. Denna beskrivning bildar basen för en bedömning av det kulturhistoriska värdet. Överfört till föreliggande arbete handlar det om att ur skilda källor, inklusive fördjupade fältstudier, skapa en kunskapsbas om de kulturhistoriska miljöerna inom utredningsområdet.

I det *analyserande* momentet bedöms hur och i vilken grad dessa lämningar och utryck i landskapets speglar det kulturhistoriska sammanhang som lämningarna representerar, och som har noterats idet första momentet.

Det innebär att klargöra *möjligheten till kunskap och förståelse*, avseende det kulturhistoriska informationsinnehållet, dvs kan man ur de spår lämningar och utryck som finns i området förstå den historia som lämningarna är en del av.

Väsentligt är också frågan om *kulturhistorisk helhet,* dvs vad som finns kvar, graden av fullständighet. Hur mycket har bevarats från en avgränsad kort tidsperiod (tidskontext) eller från olika skeden i ett längre utvecklingsförlopp, exempelvis en bys månghundraåriga utveckling.

Vidare är det av betydelse att bedöma frågan om *kulturhistorisk relevans*, dvs i vad mån lämningen eller uttrycket är av signifikant betydelse för att förstå ett specifikt skeende i vår historia.

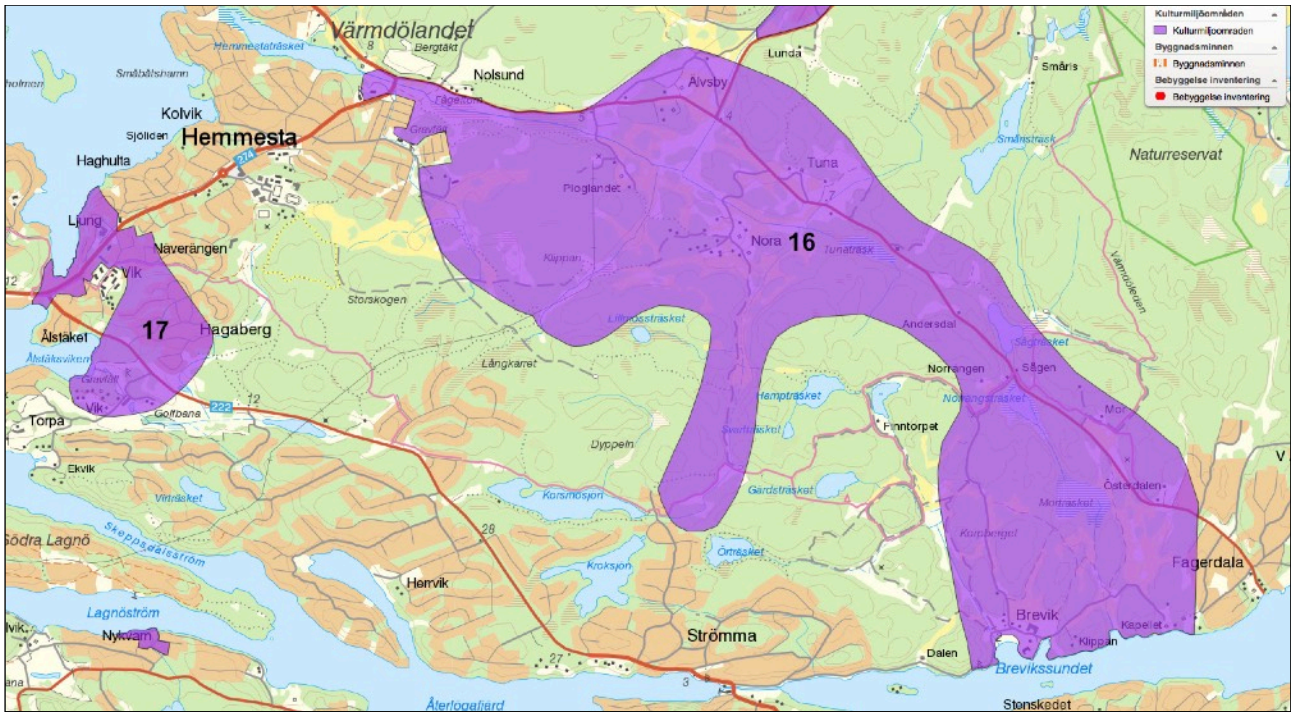
Utöver värderingen av en miljö eller företeelse rörande dess kulturhistoriska värden är en väsentlig faktor även frågan om *avgränsning* av en miljö och vad denna avgränsning innebär rent konkret i en exploateringssituation. I många fall uppfattas gränsen runt en miljö som definitiv, dvs att inget får ske innanför men att det utanför inte finns några hinder för en exploatering.

I varje avgränsning av ett utpekat värde i landskapet kommer med automatik att man måste sätta en gräns. Den bör ses som en markering av värdet på miljön och är inte i första hand att se som en markering av en exploateringsgräns. I fråga om påverkan på en värdefull miljö är det med andra ord inte direkt egentligen frågan om innanför eller utanför gränsen, utan mer frågan om i vilken grad en exploatering påverkar det kulturhistoriska värdet, oberoende av om exploateringen sker innanför eller utanför den utsatta gränsen. I många sammanhang kan man inom de utpekade miljöerna särskilt betona vissa delar som mer betydelsefulla än andra, och de benämns i många fall som *kärnvärden*.

Resonemanget om kärnvärden kan exemplifieras av beskrivningen och värderingen av de två miljöer som är utpekade i Hemmestaområdet som kulturhistorisk värdefulla, sett på lokal nivå. På uppdrag av Värmdö kommun genomförde Länsmuseum Stockholm en utredning med syfte att peka ut värdefulla kulturmiljöer i kommunen. Resultatet presenterades i en bok, ursprungligen publicerad 1987, men uppdaterad senast 2014.[6] För Hemmestaområdet utpekades två miljöer. Den ena berör den sydvästra delen av samhället Hemmesta och miljön kring Viks herrgård. Den andra utgörs av ett större landskapsutsnitt som sträcker sig från Hemmesta i väster över Nora och Tuna i öster ner till Brevik vid Brevikssundet.

I den kulturhistoriska värderingen av kulturmiljön framhålls Tuna och Nora gårdar och det karaktäristiska i "hur mindre flikiga uppodlade dalgångar blandas med skogbevuxna höjder och de slingrande, mycket ålderdomliga vägarna, som kryper fram i utkanterna av den brukade marken

[6] *Värmdö. Kulturhistoria i skärgårdsbygd. 2014. Värmdö kommun och Stockholms läns museum.*



Figur 5. De två i kommunens kulturmiljöprogram utpekade miljöerna i Hemmestaområdet.

och i höjdlägen”[7]. Man kan tolka detta som att kärnvärdena inom det ytmässigt tämligen omfattande området utgörs av dessa två gårdar med sitt omgivande småskaliga landskap och det framhävs särskilt att Nora gård med sin bevarade ålderdomliga agrara karaktär ”är unik i Värmdö kommun och skall tillmätas ett mycket högt kulturhistoriskt värde.”[8]

Den andra kulturhistoriska miljön som berör Hemmesta är området vid Vik och den sydvästra delen av samhället Hemmesta. I den kulturhistoriska värderingen lyfts särskilt fram tre delar av miljön, som kan betraktas som kärnvärden i kulturmiljön.

I söder finns Viks herrgård och flera järnåldersgravfält ”som vittnar om hur området varit nyttjat sedan förhistorisk tid och har en lång kontinuitet som bostadsort”[9]. Det noteras också att ”herrgården tillhör de mer karaktärsfulla i kommunen med sitt välbevarade 1800-talsutseende.

Utöver Viks herrgård lyfts även resterna av den *banvall* som minner om den planerade, men aldrig genomförda satsningen på järnväg och även en del av de villor som uppfördes i samband med påbörjandet av en järnväg i början av 1900-talet.

Miljön vid Vik täcker dock ett betydligt större område än de delar som lyfts fram i den kulturhistoriska värderingen och innefattar även sent tillkomna bebyggelseområden i södra delen av Hemmesta, utan att de omnämns i texten till kulturmiljön eller belyses avseende kulturhistorisk värdering.

Exemplen från Hemmesta belyser väl det traditionella sättet att avgränsa kulturmiljöer, vilket som regel innebär att ett antal närliggande kärnområden binds samman inom ett avgränsat område, som i vissa fall kan täcka stora mellanliggande områden som inte direkt tolkas

[7] *Miljö nr 16. Värmdö. Kulturhistoria i skärgårdsbygd. 2014, sid 183*

[8] *Värmdö. Kulturhistoria i skärgårdsbygd. 2014, sid 183.*

[9] *Miljö 17. Värmdö. Kulturhistoria i skärgårdsbygd. 2014, sid 185.*

som kärnvärden, men som av rumsliga skäl håller samman miljön.

När det gäller fornlämningar har dessa ett automatiskt lagskydd och tillstånd från Länsstyrelsen krävs för åtgärder på eller i anslutning till dessa. Som regel är det inte enbart själva fornlämningen som är skyddad, utan till fornlämning hör även ett så stort område på marken som tarvas för dess skydd, som det uttrycks i lagen.

Hur stort detta skyddsområde är är inte fastslagit i något konkret avstånd utan får avgöras från fall till fall, beroende bland annat på lämningens exponering i landskapet och dess koppling till andra lämningar. Vissa lämningar kräver ett betydande landskapsrum, exempelvis Uppsala högar, medan andra har ett mer begränsat skyddsområde.

Fältinventeringen

Som ett komplement till befintlig kunskap om fornlämningar och landskap genomfördes en fältinventering av utredningsområdet. Underlaget för fältarbetet utgjordes av uppgifter i fornminnesregister och informationen från de äldre lantmäterikartorna. Fältinventeringen innebar att såväl besöka många av de tidigare registrerade fornlämningarna, som att följa upp uppgifter från äldre kartor, litteraturuppgifter och uppgifter från lokalt boende personer.

Inmätning av påträffade lämningar har skett med handhållen GPS med en uppskattad felmarginal av ±2-3 meter. En sammanställning av förekommande och nyupptäckta lämningar finns som bilaga 1. Samtliga lämningar är registrerade i form av en shapefil. Nedan följer en översiktlig beskrivning av resultatet av fältinventeringen, kopplad till tidigare registrerade lämningar, med de väsentligaste detaljerna presenterade.



Figur 6. I västra delen av kartan finns 4 gravar (stensättningar) registrerade sedan tidigare (blå prickar. På en höjd strax öster om dessa påträffades en tidigare oregistrerad stensättning (röd prick) och en stensättningsliknande lämning (violett prick). Röset i norr, registrerat i fornminnesregistret som osäker, existerar inte. De med rött markerade områdena utgörs av den idag i sen tid bortsprängda militäranläggningen Torsbergsbatteriet.

Fornlämningar

De förhistoriska lämningar som framför allt karaktäriserar Hemmesta utgörs av ett antal *gravfält* och en handfull ensamliggande *gravar* av typen *stensättningar*. Två områden med lång historia utmärker sig här med flera gravfält knutna till dessa platser. Det gäller gården Hemmesta med närområde respektive Vik i söder, där flera gravfält och ett antal ensamliggande gravar markerar en historia med rötter i den äldre järnåldern.

Utöver dessa två samlade miljöer finns sedan tidigare registrerat en handfull ensamliggande gravar (stensättningar) inom utredningsområdet. I det följande redovisas de

förändringar som bör noteras vad gäller förekommande fornlämningar inom Hemmesta. För en beskrivning av samtliga fornlämningar hänvisas till bilaga 1.

Fältinventeringen har i begränsad omfattning förändrat den bild som råder sedan tidigare. Utöver kända gravar och gravfält påträffades en sedan tidigare *oregistrerad grav* på norra sidan av Sjöängen. Det rör sig om en stensättning, belägen på kanten av en bergshöjd med utsikt över Sjöängen (figur 6 och 7). Här påträffades därtill en *stensättningsliknande lämning*, dock troligen ett röjningsröse.

Inom Hemmesta torps ägor, längst i nordväst inom utredningsområdet, finns uppgift från Länsmuseibyrån 1984 om en grav i form av ett *röse* registrerat; RAÄ Värmdö nr 166:1 (figur 6). Vid en uppföljning och kontroll av det förmodade röset 1995 kunde inga spår av någon grav noteras. Vid nu genomförda fältinventering kan bekräftas att det på nämnda plats inte finns någon grav, inte heller i närområdet.

Fornlämning nummer 123, belägen på höjden strax öster om idrottsplatsen i Hemmesta, är i fornminnesregister upptagen som gravfält, bestående av 5 gravar (stensättningar). Fältinventeringen indikerar att det rör sig om fler gravar än tidigare registrerats, där några dock är osäkra som gravar. Gravfältets rumsliga utbredning bör justeras i enlighet med figuren.

Strax sydöst om gravfältet finns två ensamliggande *gravar* registrerade; RAÄ 322 och 324. Dessa är felutmärkta i kartan och ligger båda längre mot öster, vilket bör korrigeras i fornminnesregistret. Intill åkern är platsen för en skärvstenshög (RAÄ 321) och boplatslämningar i åkerkanten (RAÄ 323). På södra sidan dalgången finns ytterligare en grav registrerad, belägen på en höjd (RAÄ 357) och vid fältinventeringen påträffades därtill två stensättningsliknande lämningar.

Den rumsliga placeringen, på en svag höjd, liksom närheten till gravar på norra sidan



Figur 7. Nyupptäckt stensättning, belägen på en klippavsats vänd mot Sjöängen.



Figur 8. Fornlämningar öster om idrottsplatsen. I norr ett gravfält om ca 11 gravar. Öster om detta, med röd prick, är utprickat det rätta läget för fornlämningarna RAÄ 322 respektive 324. Söder om det öppna landskapet finns två stensättningsliknande lämningar (violett prick) och sydöst om dessa en grav, RAÄ 357.

dalgången, och även graven strax sydöst om, pekar på möjligheten att det kan röra sig om gravar. Lämningarnas form, utseende, stenstorlek etc pekar mot att det kan röra sig om röjningssten. Det går inte att avgöra vad det rör sig om utan



Figur 9. Fornlämningsbilden vid Viks herrgård. Här finns flera gravfält som täcker större delen av järnåldern (RAÄ 128, 132, 134 och 68). Därtill påträffades ytterligare en grav, markerad med röd prick öster om 128. I öster, på andra sidan Stavsnäsvägen, ligger en boplats (RAÄ 237) med datering till vikingatid- tidig medeltid, sannolikt ursprunget för gården Farresta (Vik). Längst i sydöst (RAÄ 67) är möjligen platsen för det medeltida Vik, innan det blev herrgård 1614.



Figur 10. Intill den gamla väg som leder upp till det forna torpet Uppgården ligger ett varpkast (offerkast), bestående av en hög med knytnävsstora stenar. Se även figur x, för en närmare lokalisering.

direkta undersökningar.

Vid Viks herrgård finns flera gravfält och också en i samband med en arkeologisk utredning 1992 registrerad stensättning; RAÄ Värdmö 236, belägen ca 80 meter öster om gravfältet RAÄ 128. Idag är landskapet kring fornlämningarna helt öppet och den tolkade graven (stensättningen) är av allt att döma inte en grav, utan mer att se som naturbildning.
Strax öster om RAÄ 128 finns en tidigare inte registrerad grav. Det är en stensättning ,ca 4 meter i diameter och 0,3 meter hög. Ligger i sluttningen och är något otydlig.

Inom ägor tillhörande Vik, i anslutning till den äldre väg som passerar torpet Uppgårde (se

nedan om torpet) finns muntliga uppgifter om ett *offerkast* (varpkast). Boende i den numera försvunna gården Herrvik, har fört vidare traditionen att man på platsen slängde en sten när man passerade. Anläggningen syns som en flack stenhög av knytnävsstora och mindre stenar som bildar en rundad stenhög, ca 3 meter i diameter och 0,2 meter hög, till del övertorvad (figur 10). Den ligger i västra kanten av den väg som passerade torpet.

Övriga kulturhistoriska lämningar
Huvuddelen av påträffade lämningar utgörs av sentida lämningar i form av framför allt torplämningar, områden med röjningsrösen och igenlagda åkermarker från 1800- och 1900-tal samt en del äldre vägsträckningar och ett gränsröse.

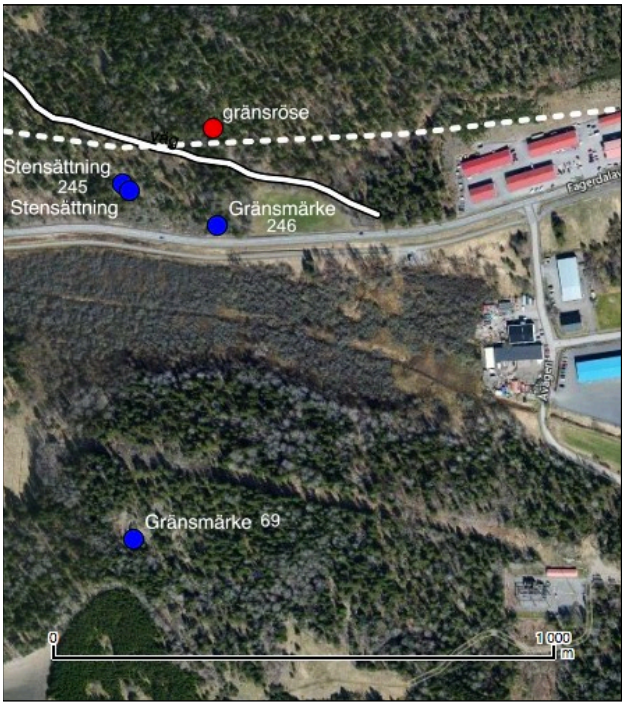
Längs den forna gränsen mellan Tottkällan och Nora gård finns tidigare registrerat fyra stycken *gränsstenar*, där den nordligaste ligger ca 20 meter norr om Fagerdalavägen.



Figur 11. Gränssten mellan Tottkällan och Nora, belägen intill en elstolpe. Den består av en större plan stenflisa som står i ett fundament av större gråstenar. Registrerad som nummer 76 i fornminnesregistret.



Figur 12. Nyupptäckt gränssten, ca 100 meter norr om Fagerdalavägen och 20 meter norr om den gränssten som står nära vägen (RAÄ 246).



Figur 13. Den nu påträffade gränsstenen står ca 20 meter norr om RAÄ 246. Mellan de två gränsstenarna löper i öst-västlig riktning den äldre sträckningen av Fagerdalavägen. Numren hänför sig till numren i Riksantikvarieämbetets fornminnesregistret.

Ytterligare en gränssten har nu påträffats ca 100 meter norr om RAÄ 246. Den är uppbyggd på samma sätt som övriga gränsstenar längs den forna fastighetsgränsen och består av ett kraftigt stenfundament av större gråstenar, i vilket en spetsig stenflisa är nedsatt, ca 0,8 meter hög och platt, där stenens platta sida är orienterad i gränsens riktning.

Utöver gårdarna/byarna Hemmesta, Tottkällan, Nora, Tuna och Älvsby karaktäriseras landskapet under äldre tid av ett stort antal *torp*, framför allt belägna i utmarken till gårdarna. Många av dessa torp har rötter i 16- eller 1700-tal och är varaktigt övergivna och torde därmed vara att betrakta som fornlämningar. Men här finns också några torp som är anlagda under loppet av 1800-talet. Torpen är redovisade i äldre administrativa källor som domböcker, lagfartsprotokoll och jordeböcker, men i de flesta fallen även utmärkta i det äldre kartmaterialet.

Nästan alla torpen är idag borta, de flesta försvann under loppet av 1800-talet, andra har försvunnit i samband med samhället Hemmestas expansion och dessa har inte lämnat några spår efter sig, annat än i vissa fall namnet. Däremot kan man ännu i skogsområdet öster om samhället se spåren av de torp som funnits här. De flesta torp som omnämns i de skrivna källorna har kunnat identifierats i fält, där vissa är tydligt framträdande medan andra är mycket diffusa.

Kartan, figur 14, visar lokaliseringen av de torp som påträffats. Flera av dem är från 15- och 1600-tal. I kartbilden är även inlagt de husgrunder som inte kan knytas till ett namngivet torp.

Bland de äldsta torpen återfinns Hemmesta torp (omnämnt 1562), Nolsund (1562) och Tottkällan (1606). Av dessa är platsen för bebyggelsen till Hemmesta torp och Nolsund mer eller mindre exploaterade. Däremot finns bebyggelse-



Figur 14. Byar och gårdar markerade med röd färg, torpen inom skogsområdet markerade med gul prick. Utöver här redovisade torp har det funnits ett flertal inom själva Hemmesta tätort, vilka inte lämnat några spår efter sig. Av i kartan noterade torp är det enbart Rosendal i sydöst och Ploglandet i nordöst som ännu finns kvar. Av byarna/gårdarna är det Vik, Nora och Tuna och till viss del Älvsby som ännu finns kvar, alla belägna utanför utredningsområdet. Övriga har försvunnit.

lämningarna efter Tottkällan ännu bevarade, om än svåra att upptäcka i marken. Bebyggelsen finns redovisad på kartan över Hemmesta från 1840, men torde ha försvunnit under andra halvan av 1800-talet (se figur 3). Resterna efter en källare framträder tydligt i marken och mangårds-byggnaden kan skönjas svagt i den täta grässvållen.

Inom marker tillhörande Hemmesta fanns torpen *Grindtorpet*, *Kolviken*, *Kullsveden, Kvarnstugan* och *Eriksberg*. Grindtorpet finns utmärkt på kartan 1709 över Hemmesta och Eriksberg omnämns första gången 1815. Alla torpen, utom Eriksberg och Kvarnstugan, finns tydligt markerade i kartan från 1840 över Hemmesta. Eriksberg är inte utmärkt, men kartan ger en vink om att det har funnits hus på platsen, måhända inte bebodda i samband med kartläggningen 1840. I den ekonomiska kartan från 1950 är torpen borta.

Grindtorpet och Kolviken försvann i samband med utbyggnaden av Hemmesta samhälle. Platsen för torpet Kullsveden är däremot ännu idag orörd. Torpet, som nämns första gången 1808, låg strax öster om idrottsplatsen, i norra kanten av dalgången och strax nedanför gravfältet RAÄ 123. Torpet var ännu i bruk 1840, men torde ha försvunnit under andra halvan av 1800-talet. En svag terrass i slänten ut mot åkern visar på platsen för mangårdsbyggnaden. Övriga byggnader är svåra att urskilja.

Spåren av *Eriksberg* är tydligt framträdande i landskapet i form av en mangårdsbyggnad med spisröse, en större ladugård och en stenbygd källare, belägna i en svag slänt mot norr och intill igenväxande åkermark.

Inom marker tillhörande Tottkällan fanns torpet *Klippan*, som omnämns första gången 1731. Torpet har varit i bruk in i början av 1900-talet och ännu i den ekonomiska kartan från 1950 finns hus markerade på platsen, om ej som boningshus. Torpet var uppenbarligen övergivet vid denna tidpunkt.



Figur 15. Resterna av gården Tottkällan är helt överväxta av tjockt gräs och svåra att se. Bilden visar mangårdsbyggnaden. Strax nordost om denna ligger gårdens källare.



Figur 16. Fundamentet till ladugården vid torpet Eriksberg. Utöver ladugården framträder i marken såväl mangårdsbyggnaden som en stenbygd källare.

På Viks gårds ägor har det funnits ett flertal torp, där idag inom utredningsområdet endast återstår ett ännu existerande torp, nämligen *Rosendal* (omnämnt första gången 1731). *Lilla* och *Stora Haghulta* (omnämnda 1673 respektive 1627), belägna i västra delen av Hemmesta samhälle är idag helt borta, även om namnen lever kvar, liksom flera torp inom den västra delen av gårdens ägor såsom *Stenbrottet*, *Nytorpet*, *Fruvik* och *Löjviken*.

Inom utmarkerna till Vik fanns torpen *Nybygget* (1737) och *Uppgården* (1673), båda sedan länge övergivna, men där framför allt Uppgården tydligt framträder i landskapet i form av ruiner av

mangårdsbyggnad, ladugård och uthus. Ladugården till Uppgården finns redovisad i kartan över Vik från 1880, men inte mangårdsbyggnaden och torpet torde ha försvunnit under loppet av 1800-talet.

Nybygget är mer otydlig och kan till del ha pålagrats av senare tiders röjningssten från omgivande åkermark. Den exakta lokaliseringen är inte klarlagd, men den har legat i ett område med åkermark och omfattande lämningar av röjningssten, tolkat utifrån en orienteringskarta över området. Torpet finns inte redovisat i kartan 1880 över Vik.

Från sen tid, och avstyckad som en egen fastighet, fanns lägenheten Herrvik, tillkommen mellan 1880 och 1950. Idag finns på platsen spår av mangårdsbyggnad, källare och en stensatt terrasskant. Intill vägen finns en igenlagd källa. En yngre källare, delvis i betong, finns ännu kvar.

Utöver de i skrivna källor och i fält identifierade torpen, har ytterligare några husgrunder kunnat identifieras i landskapet. Deras ålder och funktion etc går inte att avgöra, men de torde tillhöra perioden 1600-tal till sent 1800-tal, möjligen i bruk endast en kort tid. Det kan också röra sig om lador eller andra hus i utmarken och behöver inte vara boningshus.

Torpen var en del av ett intensivt utnyttjande av utmarken för odling och boskapsskötsel. Praktiskt taget all mark som var möjlig att odla togs upp under loppet av 17- och framför allt 1800-talet, bland annat som en respons på den snabba befolkningsökningen.

Förutom själva husen till torpen minner talrika äldre vägsträckningar och inte minst igenlagd åkermark och talrika röjningsrösen om skogslandskapets öppenhet som var för handen för knappt hundra år sedan. Den snabba landskapsomvandlingen i tätortsnära lägen, som i Hemmesta, har medfört en total omvandling av landskapet från början av 1900-talet till våra dagar. De äldre kartorna, parat med fältspåren, visar på betydande arealer av åker- och ängsmark som lagts ner eller skogsplanterats.

Framför allt har detta drabbat skogsmarkerna inom Viks ägor, men även stora delar av Hemmesta och Älvsby, liksom de västra delarna av Nora gård har betydande arealer lags igen. Inom utredningsområdet har uppskattningsvis 80 % av den under början av 1900-talet nyttjade åkermarken utgått, antingen planterad med barrträd eller spontant igenväxt.

Historien i Hemmesta

Utgående från resonemanget innan om att värdera kulturmiljöer, fördes fram fyra väsentliga kriterier att förhålla sig till i en värdering av kulturvärden. Det handlar inte minst om att värdera och beskriva vilka utryck i landskapet som speglar ett områdes kulturhistoriska skeden, men också att klargöra möjligheten till kunskap och förståelse för den historia som lämningarna är en del av.

Med andra ord, vad är det som karaktäriserar historien i Hemmesta och vilka utryck finns det i landskapet som speglar detta. Det inledande kapitlen har inneburit att följa upp och värdera de spår i landskapet som finns som underlag för en värdering av miljöer. Utgående från historien belyst i litteraturen, inte minst i boken skärgårdsliv, kopplat till spåren i landskapet syftar det följande kapitlet till att lägga en grund för en värdering av kulturmiljöerna inom Hemmesta i ett följande kapitel. Avsikten är inte att göra en total beskrivning av historien utan med grov pensel ge huvuddragen i den kulturhistoriska utvecklingen inom området som en grund för en värdering av kulturmiljöerna.

Land och hav

Hemmesta, sett i ett långt tidsperspektiv, är intimt förknippat med havet och forna tiders havsnivåer. Historien i Hemmesta kan i hög grad sägas vara knuten till relationen mellan land och hav, varande ett kustankutet landskap, där landhöjningen efter den senaste nedisningen spelat en avgörande roll för utvecklingen. Med en landhöjning som i grova drag kan sättas till fem meter per tusen år innebär det att få delar av Hemmestaområdet stack upp över havsytan under äldsta stenåldern (mesolitikum). Några spår av stenålderns människor har inte påträffats inom Hemmesta, vilket inte heller är att förvänta med tanke på att landskapet vid den är tiden i princip karaktäriserades av bergknallar i havet.

Även längre fram i tiden, under bronsåldern (ca 1500-500 före vår tideräkning), var endast mindre delar av Hemmestaområdet ovan havsytan och de kobbar ochs skär som stack upp utgjordes av mer eller mindre kala berghällar, som saknar möjlighet till odling och bosättning bygd på jordbruk. Att området till och från nyttjades för jakt och fiske är dock troligt, även om spåren av detta saknas idag.

De äldsta spåren

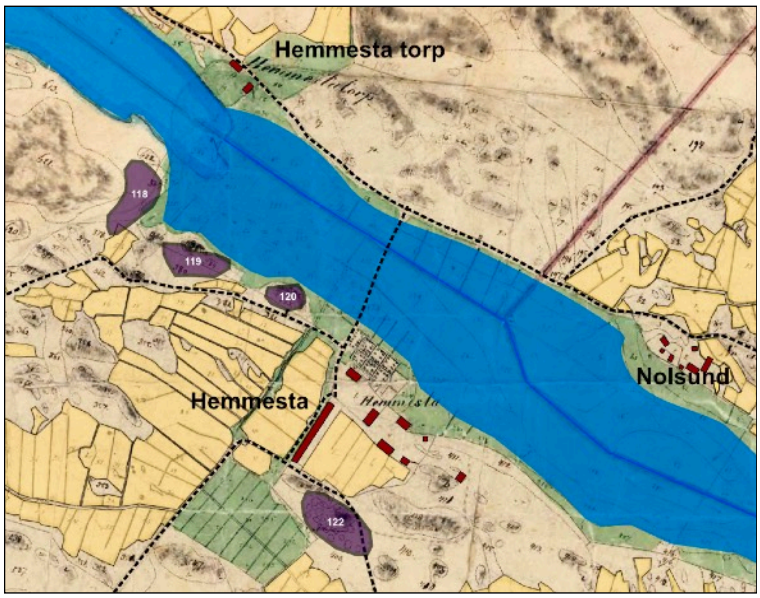
Det är först mot slutet av bronsåldern eller början av järnåldern som det förefaller rimligt att räkna med någon form av permanent bosättning i Hemmesta. Spåren av denna tidiga bosättning är



Figur 17. Fornlämningsmiljö från tidig järnålder, i form av gravar och gravfält och boplatslämningar i form av skörbränd sten, fynd av bryne och löpare till malsten. Inom området ligger också resterna av Kullsveden torp

få och utgörs av ett antal gravar i höjdlägen, framför allt längs norra sidan av Sjöängen. Här finns ett antal gravar på markanta höjdlägen längs den forna vattenleden, vilka utgör en form av revirmarkering, där de ligger på bergshöjderna, vända mot den forna vattenleden som löper här i öst-västlig riktning.

Hela det landskap som utgör senare tiders odlingslandskap ligger ännu under vatten, men ett mindre område med lämningar från perioden indikerar en närmast permanent bosättning. Det gäller området öster om idrottsplatsen (figur 17). Här finns, förutom ett gravfält på höjden och två stensättningar, en tydlig boplatsindikation i övergångszonen mellan dalgången och sluttningen mot det bakomliggande berget. I åkerkanten har påträffats skörbränd sten, bryne och löpare till malsten, indikerande en boplats från troligen tidig järnålder.



Figur 18.Vid gården Hemmesta, här speglad i kartan från 1840 och den tolkade havsnivån vid vikingatiden, finns fyra gravfält från järnåldern, som torde täcka större delen av perioden, fram till sen vikingatid. Gravfälten har en direkt knytning till vattnet och troligen har här även funnits en hamn under vikingatid, möjligen har den legat nedanför Hemmesta gård, intill vattnet.

Boplatsen ligger i kanten av en berghöjd och vänder sig mot söder ut mot en mindre dalgång. På andra sidan dalgången finns en grav (stensättning) i ett höjdläge med vida utblickar över dalen.

Några säkra belägg för ytterligare bosättning inom Hemmesta från sen bronsålder - äldsta järnåldern är osäkra, men möjligen kan det ha funnits ytterligare en bosättning längre in längs vattenleden, vid Tuna gård, då det i närområdet finns någon enstaka grav samt att de gravar som finns på höjdstråket norr om Sjöängen skulle kunna sättas i samband med en bebyggelse längre in.

En etablerad odlingsbygd

Om spåren av bronsåldern är diffusa och tveksamma, är det desto tydligare med lämningar från järnåldern, inte minst från den senare delen. Det är huvudsakligen två områden som skiljer ut sig, båda belägna i direkt anslutning till två vattenleder som under den här tiden ännu ledde långt in i landet.

I norr bildar flera gravfält en tydlig koppling till havet och kan med stor säkerhet knytas till gården Hemmesta. Gravfälten är av något olika karaktär och representerar säkerligen större delen av järnåldern. Kartan från 1840 över Hemmesta, sammanlagd med förekommande gravar och gravfält och en uppskattning av den vikingatida strandlinjen ger en illustrativ bild av en bebyggelse med rötter i tidig järnålder med knytning direkt till den forna stranden (figur 18).

Ett av gravfälten är lokaliserat omedelbart söder om Hemmesta gårdsplats, och består av ett 35-tal gravar, huvudsakligen högar, varav en del är av imponerande storlek. De övriga tre ligger tätt tillsammans nordväst om Hemmesta och i direkt kontakt med vattnet och består tillsammans av ca 50 gravar. Placeringen av dessa gravfält direkt intill vattnet pekar på att platsen troligen kan ha fungerat som hamn under järnåldern och varit en inkörsport till gårdarna och bebyggelsen längre in längs dalgången. Hamnen har då sannolikt legat

mellan dåvarande Hemmesta gård och vattnet.



En intressant notis som pekar på att det kan ha funnits (finns) mer av lämningar från den yngre järnåldern i områden är fyndet av ett välbevarat *vikingatida svärd* påträffat i en åker mellan gravfälten nummer 120 och 122. Svärdet har, sedan det torkats rent från jorden, hängt på en vägg som prydnad ända tills det efter 20 år lämnades in till Statens Historiska Museer för konservering.[1] Det är beklagligt att inga arkeologiska undersökningar gjordes av den gamla gårdsplatsen innan den exploaterades för villabebyggelse.

Det andra området av stor betydelse under den yngre järnåldern är Viks gård i södra delen av utredningsområdet, eller *Farresta* som gården tidigare hette. Farresta görs till ett säteri tämligen tidigt, före 1614[2], och tar då namnet Vik.

Även här finns, intill en väl skyddad plats längs ett sund, flera gravfält och några separata stensättningar som sannolikt täcker större delen av järnåldern, i likhet med vad som är för handen vid Hemmesta. Totalt handlar det om ca 40 gravar, fördelade på tre gravfält och en mindre gravgrupp om tre gravar.

Två av gravarna på gravfältet RAÄ Värmdö 128 kom att undersökas i samband med en ombyggnation av utslagsplats sju för golfbanan. Den ena graven innehöll rester av ett skelett, orienterat i öst-västlig riktning och lagt i en träkista. Den andra graven saknade skelett, vilket tolkades kunde bero på dåliga bevarings-förhållanden eller plundring. Den öst-västliga orienteringen av de gravlagda indikerar att de gravlagda troligen varit kristna. Undersökaren datera gravarna till 1000-talet eller något senare. I den ena av dem fanns enbart några spikar från kistan, i den andra, utöver kistspikar, en fingering i silver, en pärla och en kniv[3].

Vid Vik är det möjligt, i motsats till Hemmesta, att följa även bebyggelsen bakåt i tiden ner i vikingatid. Genom att Vik (Farresta) tidigt blev ett säteri är det troligt att man tämligen snart byggde ett ståndsmässigt boningshus, vilket torde ha inneburit att den gamla bytomten övergavs. Strax öster om



Figur 20. Vikingatidens Farresta (Vik) sammanlagd med kartan över Vik från 1880, och med vikingatidens strandlinje inlagd. I direkt anslutning till vattnet ligger här tre gravfält och en mindre gravgrupp om tre gravar. Gravfältet täcker sannolikt större delen av järnåldern, fram i vikingatid. Öster om landsvägen ligger med stor sannolikhet den vikingatida boplatsen (RAÄ 237) och söder om detta möjligen Viks medeltida byläge (RAÄ 67).

[1] *Werner, G. 1981. Konservering av tre vikingatida svärd med inläggningar. Fornvännen 76, sid 16-23.*

[2] *Quist, A. 1949. En bok om Värmdö skeppslag. Stockholm.*

[3] *Holmgren, Larsson 2002. Två vikingatida gravar. Wermdö Golf & Country Club. Rapport Arkeologikonsult.*

säteriet finns möjligen resterna av den gamla medeltida byn, där den låg innan säteriet byggdes. Fornlämning RAÄ Värmdö 67 utgörs av boplatslämningar. Två byggnader är identifierade och vid provstick framkom tegelfragment.

I samband med en arkeologisk utredning och förundersökning 1992 omedelbart öster om Stavsnäsvägen påträffades boplatslämningar i form av krukskärvor, bränd lera, ben, slagg och en glaspärla (fornlämning RAÄ 237). Materialet indikerar en datering till vikingatid - tidig medeltid och mycket talar för att detta är boplatsen som hör samman med gravfälten, vilket inte minst styrks av höga fosfatvärden som uppmättes i samband med den arkeologiska förundersökningen[4].

Kopplingen till vikingatid styrks också av ett fynd som gjordes år 1838. Då påträffades ett "kufiskt" silvermynt (arabiskt), slaget i Bagdad år 307, dvs 782 enligt vår tideräkning. Myntet var "upphittadt vid gräfning i en åker å säteriet Viks ägor på Värmdön"[5]. Beklagansvärt är att det inte finns närmare fynduppgifter än så, men troligen är myntet påträffat i någon av åkrarna i anslutning till den vikingatida boplatsen, RAÄ Värmdö 237. I fornminnesregistret är fyndet (RAÄ 100:1) utsatt mitt i golfbanan i ett område som stod under vatten vid vikingatiden och som idag bär det upplysande namnet Hemträsket. Varför fyndet har placerats där framgår inte.

Som i fallet Hemmesta är det troligt att gravfälten och boplatsen, tillsammans med myntet, pekar mot att det funnits en hamn till gården under vikingatid, vilken då sannolikt har legat i områden mellan boplatsen och gravfältet RAÄ Värmdö 132.

Den medeltida expansionen

Mycket talar för att även gårdarna längre in i området, dvs Tuna, Nora och Älvsby kan ha funnits under slutet av vikingatiden, även om det inte finns några gravfält i anslutning till dessa. I vilket fall som helst torde dessa gårdar ha funnits under tidig medeltid.

Under loppet av medeltid tillkommer av allt att döma ett flertal mindre gårdar, som en avsöndring från de sedan vikingatid eller tidig medeltid existerande byarna. De äldsta beläggen för byarna är genomgående från 1300-tales början, vilket pekar på att de har funnits en tid innan dess, och som ovan sagts torde de större gårdarna/byarna ha ett ursprung i vikingatid-tidig medeltid. Hit hör Hemmesta, Nora, Tuna, Älvsby och Farresta (Vik), alla omnämnda i skrivna källor på 1300-talets början. Under loppet av medeltiden och tidig historisk tid tillkommer troligen flera mindre enheter som Tottkällan, Hemmesta torp och Nolsund under Hemmesta, Herrvik under Vik (Farresta) och Skrävlan (1545) under Tuna.

Byar och gårdar

Den fortsatta landskaps- och bebyggelse-utvecklingen innebär en etablering av ett stort antal *torp* inom de historiska gårdarnas marker, framför allt inom utmarken. Denna expansion av torp tar sin början under 1600-talet och är en process som pågår i princip fram till mitten av 1800-talet, varefter torpen undan för undan försvinner.

Etableringen av ett stort antal torp i utmarken medför en omfattande uppodling av lämpliga delar av skogsmarken. Fram till början av 1900-talet är praktiskt taget all möjlig odlingsmark upptagen, vilket inneburit omfattade utdikningar av mindre sänkor genom grävda diken.

Särskilt påtagligt har denna uppodling och etablering av torp inom utmarkerna varit inom det som idag går under beteckningen Storskogen, huvudsakligen på marker som hörde till Vik, men även till Hemmesta. Landskapet var vid den är tiden betydligt mer öppet än idag och de delar som inte odlades nyttjades i hög grad till bete. Man kan uttrycka det så att dagens skogslandskap

---

[4] Grunewald, H. 1992. Värmdövik 1:1 (Svarta backen) Värmdö socken, Stockholms län. Rapport IKOS 1992:5.

[5] SHM Inv. nr. 782.

till sina huvuddrag inte är mer än ca 50-60 år gammalt, med undantag av en del gamla ekar och andra träd som står kvar sedan tiden före uppodling och nedläggning av åkermark i skogen.

En skärgårdsbygd i omvandling

Det öppna och i hög grad uppodlade landskapet som växer fram under loppet av 1800-talet och första hälften av 1900-talet bryts efter andra världskriget och en igenläggning av perifera och mindre bra marker tar sin början. Redan i ekonomiska kartan från 1950 kan man notera en viss nedgång av de öppna landskapet, som under de följande 50 åren accentueras.

Med igenläggningen av det öppna landskapet följer också övergivandet av torpen i utmarkerna och nästan alla torpen är fram till mitten av 1900-talet borta.

Förändringens vind märks särskilt i utmarken kring Vik, men även i skogsområdena som hör till Hemmesta gård. En grov uppskattning av förändringen fram till våra dagar innebär att ca 80 % av åkermarken inom utredningsområdet tas ur bruk, antingen planteras den med skog eller så får naturen ta över.

Situationen inom Viks gård får illustrera det sagda. Tre kartor, med ca 60 års mellanrum speglar väl den markanta landskapsomvandling som sker under loppet av 1900-talet, framför allt under de senaste 50 åren (se illustrationerna på följande sida).

Kartan från 1880 visar på ett landskap där all mark som är möjlig att odla har tagits i anspråk. En stor del av åkermarken utgörs av smala dalgångar mellan bergshöjder. För att kunna odla dessa i många fall låglänta och sanka dalgångar har man varit tvungen att gräva omfattande avvattnings-diken.

Den centrala delen av åkerlandskapet öster om gården utgörs av ett synnerligen uppsplittrat och mosaikartat landskap med åkerytor insprängda mellan större eller mindre bergshöjder och bergsklackar. I det gjorda utsnittet finns vid den här tiden enbart en byggnad utritad och det rör ladugården till torpet Uppgården, som i övrigt är borta.

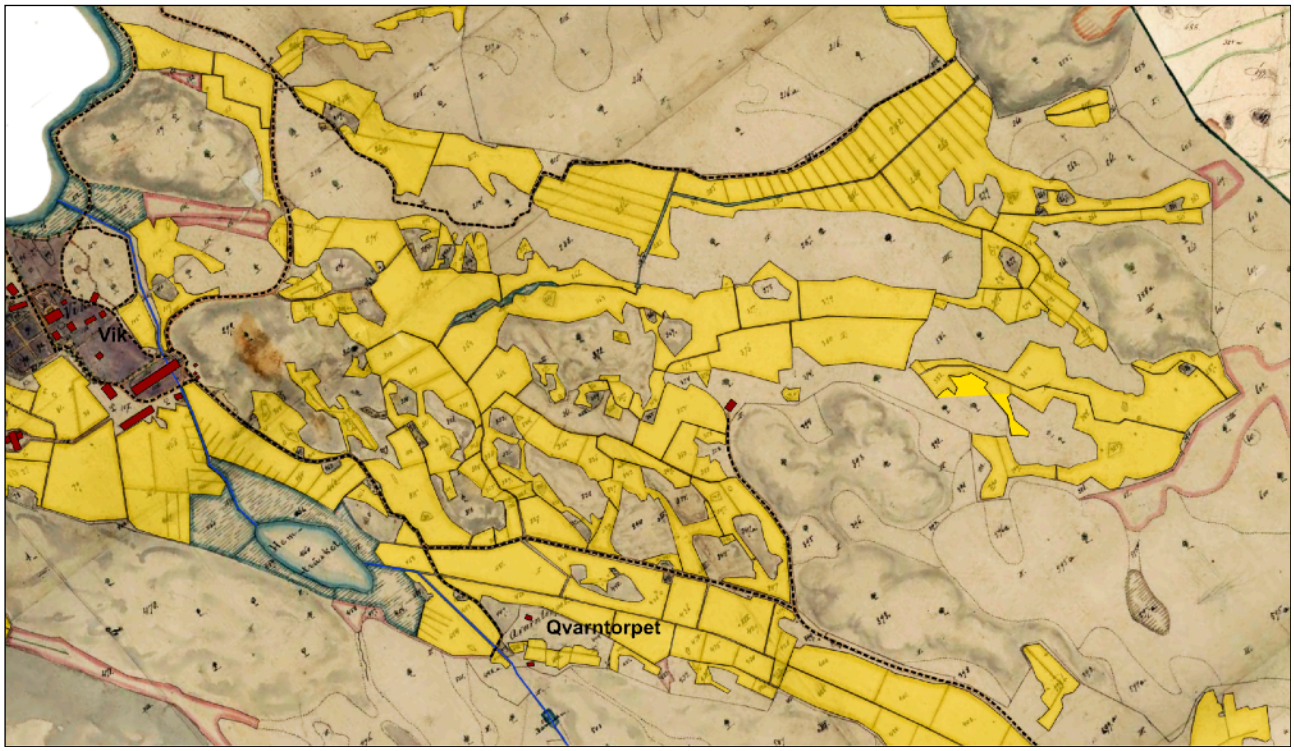
I den följande kartan, den ekonomiska kartan, upprättad 60 år efter föregående karta visar på ett landskap som ännu har kvar mycket av det småflikiga åkerlandskapet. Dock är det tydligt att delar av åkermarken har lagts ner. Uppskattnings-vis 20 % har försvunnit som öppen odlingsmark mellan de två karteringstillfällena.

Lägger vi på ytterligare 60 år, till dagens landskap, är förändringen radikal. I princip finns ingen mark kvar längre inom utsnittet som åkermark eller betesmark. Särskilt gäller detta området öster om samhället Hemmesta och norr om Stavsnäsvägen. Längst i norr, i anslutning till skidbacken, finns de enda kvarvarande öppna delarna av åkermarken att tala om inom kartutsnittet. I söder är ett område ännu öppet intill Stavsnäsvägen, men under stadd igenväxning och kommer på några års sikt ha tagits över av skogen.

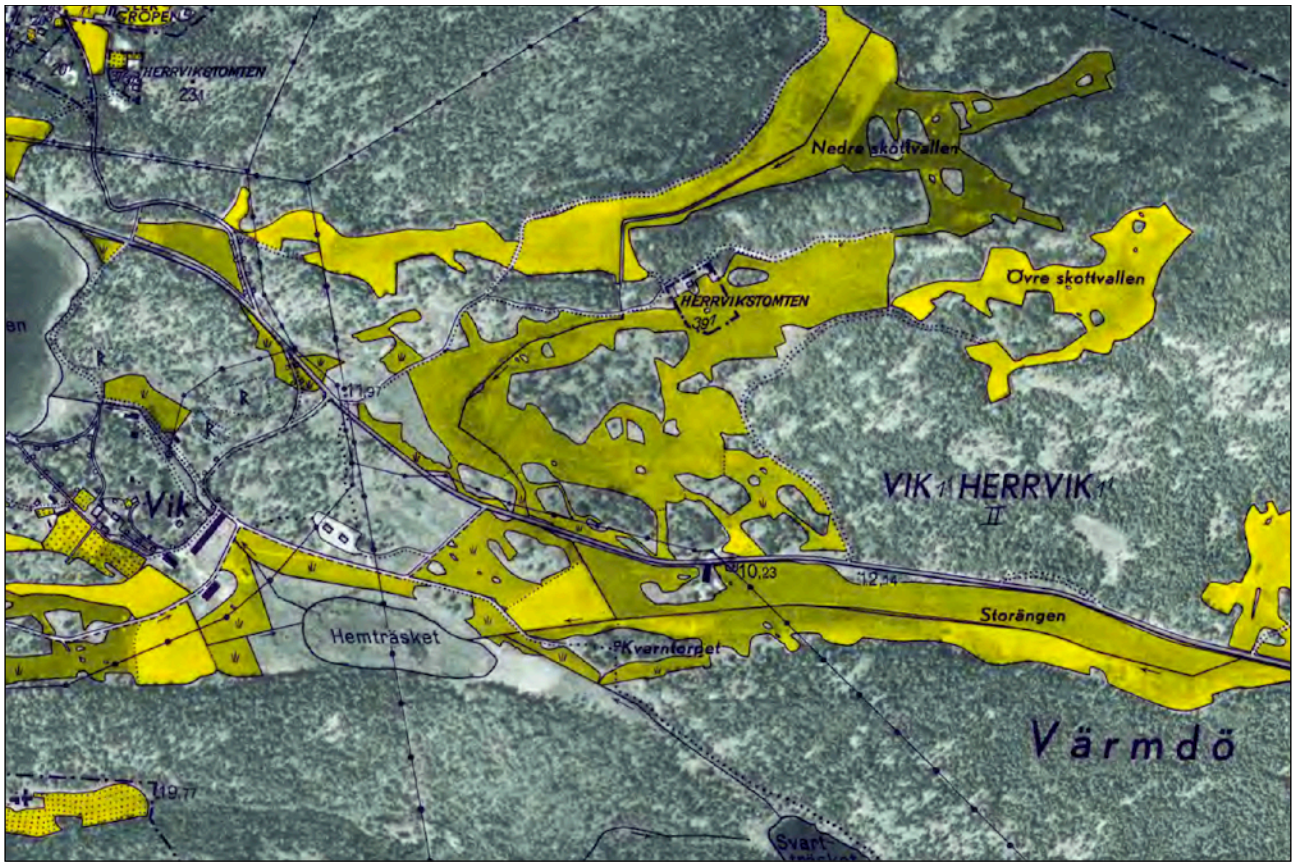
Vill man vara lite drastisk kan man säga att den enda del av det forna öppna, mosaikartade landskapet som ännu kan upplevas inom kartutsnittet är markerna vid Viks herrgård och framför allt vid golfbanan.

Med igenläggningen av åkermarken och skogens återkomst inom utmarkerna i Hemmesta försvinner en väsentlig del av bygdens historia och få kan idag se, förstå eller uppleva det landskap och den bebyggelse som fanns i området för mindre än 100 år sedan.

Det är nu inte enbart i utmarken och bland torpen som förändringens vind blåser, även de historiska byarna förändras och till del försvinner. Tottkällan försvinner efter 1840, Hemmesta gårds gamla bebyggelse är bort före 1950, Herrvik finns kvar en bit efter 1950, men är idag också borta. Älvsjö by har förändrats betydligt, med anläggandet av ett industriområde i närheten av den gamla bytomten och Hemmesta torp och Nolsund är idag borta.



Figur 21. Åkermarken inom del av Viks ägor öster om gården och en stor del av skogsområdet. Man kan notera den totala uppodlingen av all möjlig odlingsbar mark, där mindre och större bergknallar utgör impediment i åkermarken.



Figur 21. Samma landskapsutsnitt vid tiden för ekonomiska kartan år 1950. En viss igenläggning har skett, men i stora drag är landskapet i ringa grad förändrat. Notera att riktningen på kartan avviker något från kartan ovan.



Figur 22. Dagens landskap karaktäriseras av att skogen har tagit tillbaka i princip all tidigare öppen mark. Endast ett mindre område i norr är fortfarande öppet, och knyter an till det öppna och hävdade området vid skidbacken. Söder om Stavsnäsvägen breder golfbanans öppna landskap ut sig.

Den enda äldre by som är förhållandevis intakt är Nora, där landskapets struktur med små öppna åker- och beteshagar, tillsammans med en till del ålderdomlig bebyggelsestruktur ännu minner om ett äldre landskap.

Landskapsomvandlingen innebär också att frågan om avgränsningen och omfattningen av de sedan 1980-talet utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöerna idag lever upp till de kriterier som låg till grund för värderingen vid den tiden. Det följande kapitlet innebär att utifrån den tecknade historien i Hemmesta, kopplat till lämningars upplevelsebarhet och betydelse, väga samman en tolkning om omfattningen och utbredningen av värdefulla kulturhistoriska miljöer i Hemmesta, speglande landskapets historia.

Kulturmiljöer och kärnvärden

Utgångspunkten för en bedömning av kulturhistoriska värden tar sin avstamp från den modell som riksantikvarieämbetet arbetat fram för att värdera kulturmiljöer, kopplad till landskapets historia inom Hemmestaområdet och i vilken omfattning lämningarna speglar historien. Denna utgångspunkt utgör grunden för en bedömning av behovet av revidering av de två i kommunen utpekade värdefulla kulturmiljöerna och frågan om kompletterande miljöer.

En väsentlig utgångspunkt är hur väl lämningar och miljöer speglar Hemmestas historia och i hur hög grad dessa miljöer och lämningar är såväl fysiskt som visuellt tillgängliga. Genom den omfattande förändring som landskapet i Hemmesta genomgått under de senaste 50 åren står frågan om upplevelsebarhet i centrum, kopplat till möjligheterna att konkret lyfta fram historien.

Det kan för övrigt noteras i hur ringa grad spåren och lämningarna av historien i landskapet idag är framlyfta inom Hemmesta. De enda informationsinsatser som finns är vid tre av gravfälten vid Hemmestakorset och vid gravfälten i Vik, i övrigt finns ingen information om vare sig gravar, gårdar eller torp inom Hemmesta. I en av Värmdö kommun framtagen fornvårdsplan för skötsel och åtgärder för fornlämningsmiljöer i Värmdö kommun finns inom utredningsområdet endast en miljö medtagen och det gäller gravfälten vid Hemmestakorset.[1]

Det konstateras i utredningen behovet av att röja och lyfta fram miljöerna rent fysiskt, men också nödvändigheten att byta ut de trasiga informationsskyltar som finns vid lämningarna. Det kan konstateras att till dags datum inga åtgärder enligt planen har företagits vad gäller informationssatsningar, vilket är beklagligt. De skyltar som konstaterades vara trasiga 2015, är idag än mer trasiga.

Vilken historia är då angelägen att spegla inom undersökningsområdet och hur väl framträder denna historia i landskapet?

Det har konstaterats att några lämningar från stenålder eller bronsåldern inte är att räkna med i



Figur 23. Den övre bilden visar ett utdrag ur fornvårdsplanen, som är detaljerad och tydlig över vilka konkreta åtgärder som behövs för att lyfta fram fornlämningarna vid Hemmesta före detta gård. Gravfältet är illustrativt och lättillgängligt, men skylten är numera helt förstörd.

[1] *Fornvårdsplan. Skötsel och åtgärder för fornlämningsmiljöer i Värmdö kommun. Värmdö kommun 2015.*

och med att landskapet till stor del stod under vatten vid den här tiden. Det är först med den äldre järnåldern som landskapet tas i anspråk. De synliga spåren av detta skede är ett antal ensamliggande gravar längs bergshöjden på norra sidan av Sjöängen och ett samlat fornlämningsområde strax öster om idrottsplatsen, beläget vid norra kanten av en öppen dalgång i öst-västlig riktning. I det senare fallet finns här en tämligen komplett miljö, i form av ett mindre gravfält, ett par ensamliggande gravar och spår av en sannolikt tillhörande boplats i kanten av slänten. Platsen/området, där även en grav på södra sidan av dalgången hör till miljön, utgör en god illustration till lokalisering och rumsligt agerande vid den här tiden. Området är därtill lättillgängligt och läsbart och nyttjas idag av närboende och skolor som utflyktsmål.

Den yngre järnålderns landskap präglas av ett antal bebyggelseenheter lokaliserade till de två vattenstråk som gått långt in i landet, dels i norr där gravfälten vid Hemmesta och vattenleden in mot Älvsby, Nora och Tuna utgör en belysande bild av den yngre järnålderns historia, dels vid motsvarande vattenled i södra delen vid Viks gård, även här kopplat till flera gravfält och rester av en boplats från vikingatid. Dessa två miljöer utgör en väsentlig grund till förståelsen av den fortsatta utvecklingen inom Hemmestaområdet. Mycket talar för att de två platserna/gårdarna utgör grunden för den fortsatta utvecklingen inom Hemmesta.

Expansionen under medeltid och tidig historisk tid speglas av de byar och gårdar som möter oss i de äldsta skrivna källorna. Det gäller Farresta (Vik), Hemmesta, Nora, Tuna och Älvsby. Från något senare tid är Tottkällan, Nolsund och Hemmesta torp. Huvuddelen av dessa ursprungliga byar och gårdar är idag mer eller mindre borta eller starkt förändrade, både vad gäller landskapets utseende och struktur och bebyggelsen. Det är inom utredningsområdet och dess närhet egentligen enbart Nora som ännu kan sägas spegla en äldre historia och där man har en möjlighet att uppleva och förstå det historiska landskapet.

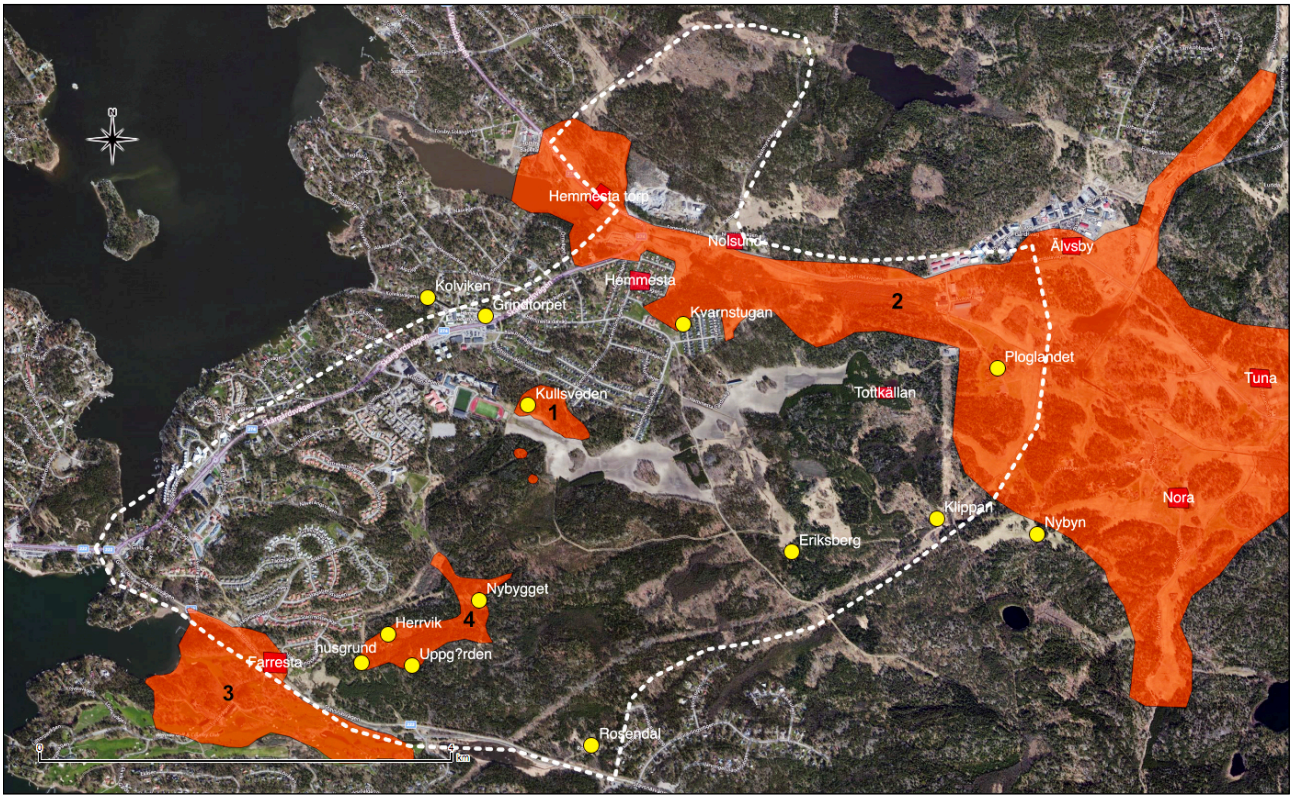
De historiska gårdarnas utmarker blev grunden för en omfattande uppodling med koppling till torp under loppet av 1600-talet till slutet av 1800-talet; en för Hemmestas historia väsentlig och viktig period. Av detta landskap återstår idag mycket ringa upplevelsebara spår, då det dåvarande öppna landskapet, liksom alla torpen, idag är borta. Inom vissa delar av det forna öppna landskapet har igenväxningen gått så långt att man har mycket svårt att se spåren av den äldre odlingen, än mindre upptäcka resterna efter torpen.

Det är av väsentlig betydelse att denna del av historien i Hemmesta inte helt och hållet försvinner och det är angeläget att arbeta för att bevara, lyfta fram och levandegöra en miljö som speglar denna historia.

Två områden bedöms möjliga att illustrera torphistorien. Det ena kopplat till det försvunna torpet Eriksberg, där det omgivande landskapet ännu är öppet, om än under stadd igenväxning. Två torp speglar här historien, Eriksberg och torpet Klippan.

Det andra området är mer igenväxt, men hyser omfattande spår av ett intensivt stenröjande kopplat till flera torp. Hit hör torpen Uppgården, Nybygget och gården Herrvik. Området kräver en hel del röjningsinsatser för att miljön skall framträda. Det ligger i direkt anslutning till det öppna landskapet vid skidbacken, är livligt frekventerat och skulle kunna utvecklas till en belysande miljö speglande utmarkens historia.

Kartan, figur 24, speglar de miljöer och områden som bedöms vara av central betydelse som illustrationer till historien i Hemmesta och bevaransvärda. De överrensstämmer till stor del med tidigare utpekade två miljöer, dock att områdena har minskats mot bakgrund av det förvandlade landskapet. Två nya miljöer lyfts här fram som komplement, dels ett mindre område öster om idrottsplatsen som speglar den äldsta



Figur 24. Kulturhistorisk värdefulla miljöer.

historien i Hemmesta, dels en torpmiljö som speglar en väsentlig del i Hemmestas senare historia.

Kartan, figur 24, visar de fyra miljöer som bedöms vara av central betydelse för den kulturhistoriska upplevelsen och förståelsen av historien i Hemmestaområdet. Den bygger på tidigare utredningar, kopplat till fältstudier, kartanalyser och den tolkade historiska utvecklingen inom Hemmesta.

Centralt i området, strax öster om idrottsplatsen, ligger den äldsta miljön som speglar en bosättning från början av järnåldern, möjligen slutet av bronsåldern. Ett gravfält med ca 11 gravar, ett par ensamliggande gravar och rester av en boplats bildar en väl sammanhållen miljö, som därtill är lättillgänglig och upplevelsebar.

Det andra området (2) utgörs av järnåldersmiljön vid Hemmesta forna gård, i form av fyra gravfält som täcker större delen av järnåldern. Det sund som vid vikingatiden gick förbi Hemmesta gård och österut speglar vattenledens betydelse för etableringen av byarna längre in, såsom Nora, Tuna och Älvsby, vilka samtliga torde ha ett ursprung i vikingatid eller tidigaste medeltid.

Det tredje området (3) rör motsvarande miljö vid Vik. Här kan man i princip följa en bebyggelseenhet från järnåldern till våra dagar, där flera gravfält, boplatser från vikingatid-medeltid och säteriet speglar en tusenårig historia, väl synlig i landskapet.

Den fjärde miljön utgörs av en del av utmarken till Viks gård och illustrerar utmarkens betydelse under loppet av 1600–talet till början av 1900-talet, med flera torplägenhet och ett omfattande system av odlingsmarker, omgivna av betydande lämningar av röjningssten.

För att miljön skall kunna fungera som en illustration till utmarkens betydelse för torpen och gårdarna är det av väsentlig betydelse att öppna upp delar av landskapet, lyfta fram torpplatserna och röja fram röjningsrösen, diken etc.

För att bevara de höga kulturhistoriska värdena i utpekade miljöer och för att förmedla historien i Hemmesta till såväl invånare som besökare, är det av väsentlig betydelse att åtgärder görs för att såväl röja och vårda miljöerna, som att förmedla historien, exempelvis genom skyltar, eller annan form av informationsförmedling. Görs inga insatser, framför allt vad gäller torpmiljöerna, kommer skogen att ta över allt mer och historien om torparna och deras bostäder och åkrar att för alltid försvinna i ett landskap helt präglat av skog.

Bilaga 1. Förteckning över registrerade fornlämningar inom Hemmesta området.

Delområde 1. Viks gård



67:1-2. 1) **Stensättningsliknande lämning,** rund, 5 m diam och 0,4 m h.Övertorvad med talrika 0,3-0,5 m st (mestadels 0,3-0,4 m st)stenar. Jämt välvd profil. Vid provstick framkom tegelbitar.Troligen grund till byggnad. 12 m V om nr 1 är: **2) Husgrund**, närmast rund, 5 m diam och 0,25-0,3 m h. Övertorvad med en mängd0,1-0,5 m st (mesta dels 0,3-0,4 m st) stenar. På anläggningen är sen tid påfört något tegel- och jordavfall. Beväxt med 1 buske och lite slån.

68:1-3. 1) Stensättning?, rund, 3 m diameter och 0,2 m hög. Övertorvad med i NV-kanten synliga 0,1-0,3 m stora stenar. Jämn profil. Beväxt med 2 stubbar. Intill och SÖ om nr 1 är: 2) Stensättning?, rund, 6,5 m diameter och 0,3 m hög. Övertorvad med enstaka 0,2-0,3 m stora stenar. Jämn profil. Beväxt med ett par stubbar. Intill och SÖ om nr 2 är: Stensättning?, rund, 3,5 m diameter och 0,2 m hög. Övertorvad med talrika 0,15-0,25 m stora stenar. I anläggningens centrum är en mittkedja, rund, 0,8 m diameter och 0,1 m hög av 0,15-0,25 m stora stenar. Innanför mittkedjan är ett par 0,2 m stora stenar. Kantkedja? av rundade 0,15-0,25 m stora stenar. Omedelbart S-SÖ-Ö om anläggningen finns mindre stenpackningar, som möjligen skulle kunna utgöra ytterligare små anläggningar.

100:1. Fynduppgift av 2 kufiska silvermynt slagna i Bagdad år 327 och år 329. Funna vid grävning i åker på Viks säteris ägor. Fyndplats ej närmare känd. Området är nu golfbana.

128:1. Gravfält, 60x30 m (Ö-V) bestående av 6 fornlämningar. (2 gravar undersöktes och borttogs år 2001, 1 mindre oval till rektangulär stensättning framkom vid undersökningen). Tidigare 7 gravar. Dessa utgörs av 2 högar och 5 runda stensättningar. Högarna är 6-7,5 m diameter och 0,6-0,7 m höga. En har kantkedja med 0,2-0,5 m långa och 0,2-0,4 m höga gråstenar. En har även flack mittgrop med 1,5 m diameter och 0,1 m djup. Stensättningarna är 4-6,5 m diameter och 0,2-0,5 m höga. Övertorvade med i regel i ytan synliga 0,1-0,5 m stora stenar. 3 har kantkedja, 0,2-0,8 m hög, bestående av 0,3-1,0 m stora stenar. Några stenar i kantkedjan verkar vara naturliga stenblock. Stensättningarnas yta är oftast ojämn. Ytterligare stensättningsliknande förhöjningar finns i området, som är skadat genom anläggande av utslagsplats för golfbana. På den största högen är ett bord uppfört. Anläggningarna är glest beväxta med lövträd. - - Tillägg dnr 4795/92: Vid särskild utredning år 1992 konstaterades rikligt med skörbränd sten och sotfärgad jord vid den S utslagsplatsen i gravfältets Ö del, tolkat som rest av en skärvstenshög. - - Tillägg dnr 321-440-2006: Vid särskild undersökning år 2001 undersöktes och borttogs 1 hög och 1 stensättning i gravfältets SV del. En mindre oval till rektangulär stensättning framkom i gravfältets V del vid undersökningen. Högen var efter avtorvning 7,8- 8 m i diameter och upp till 1 m hög, med kantkedja av av 0,25-1,25 m stora stenar. I anknytning till kantkedjan ett jordfast block, 0,8x1,75x2 meter. Stensättningen var rund till oval, 7,5x8 m stor och 0,2-0,4 m hög efter avtorvning, med central stenpackning av 0,1-0,5 m stora stenar och kantkedja av 0,3-0,5 m stora stenar. Fynd av 1 silverring, 1 kniv, 23 spikar, 1 pärla, trä och obrända benrester. Datering: vikingatid. *RAÄ dnr 4795/92 (Rapport, arkeologisk utredning, H. Grunevald, IKOS). - - Holmgren, I. & Larsson, A.-C. 2002. Två vikingatida gravar. Wermdö Golf & Country Club. Särskild arkeologisk undersökning. Värmdövik 2:1, RAÄ 128. Värmdö socken, Uppland. Arkeologikonsult, rapport 2002:1047. (RAÄ dnr 321-440-2006).*

132:1-2. A) Gravfält, 120x35 (Ö-V) bestående av ca 25 fornlämningar. Dessa utgörs av 4 högar, ca 20 runda stensättningar och 1 treudd. Högarna är 6-9 m diameter och 0,6-1,5 m höga. Övertorvade, där 1 hög har 0,3-0,4 m stora stenar. 1 hög har en insjunkning med 2 m diameter och0,1 m djup. 2 högar har mittgrop med 1,0-1,5 m diameter och 0,2-0,4 m djupa. Den största högen har en 3 m bred kantskada på dess Ö sida. Beväxta med blandskog och lite sly. Den största högen är i östra delen av gravfältet på krönet. Stensättningarna är runda, 3-8 m diameter och 0,2-0,5 m höga. Övertorvade med i ytan synligt, enstaka resp. talrikt förekommande 0,2-0,4 m stora stenar. 1 har något avplanad överdel. 1 har delvis rest av förmodad kantkedja i SV. Flera har ojämn eller svag kontur. Beväxta med blandskog och lite sly. Treudden har 13 m sida (V 10cg S, N 40cg Ö, S 20cg Ö) och 0,2 m hög. Övertorvad med i ytan talrika märkbara stenar 0,1-0,3 m stora. Delar av kantkedja, 0,2 m hög av 0,2-0,4 m stora stenar. Vid V spetsen är en sten, 0,7 m djup, troligen utrasad hörnsten. Grop i mitten, 1 m i diameter och 0,1 m djup. Beväxt lövsly.

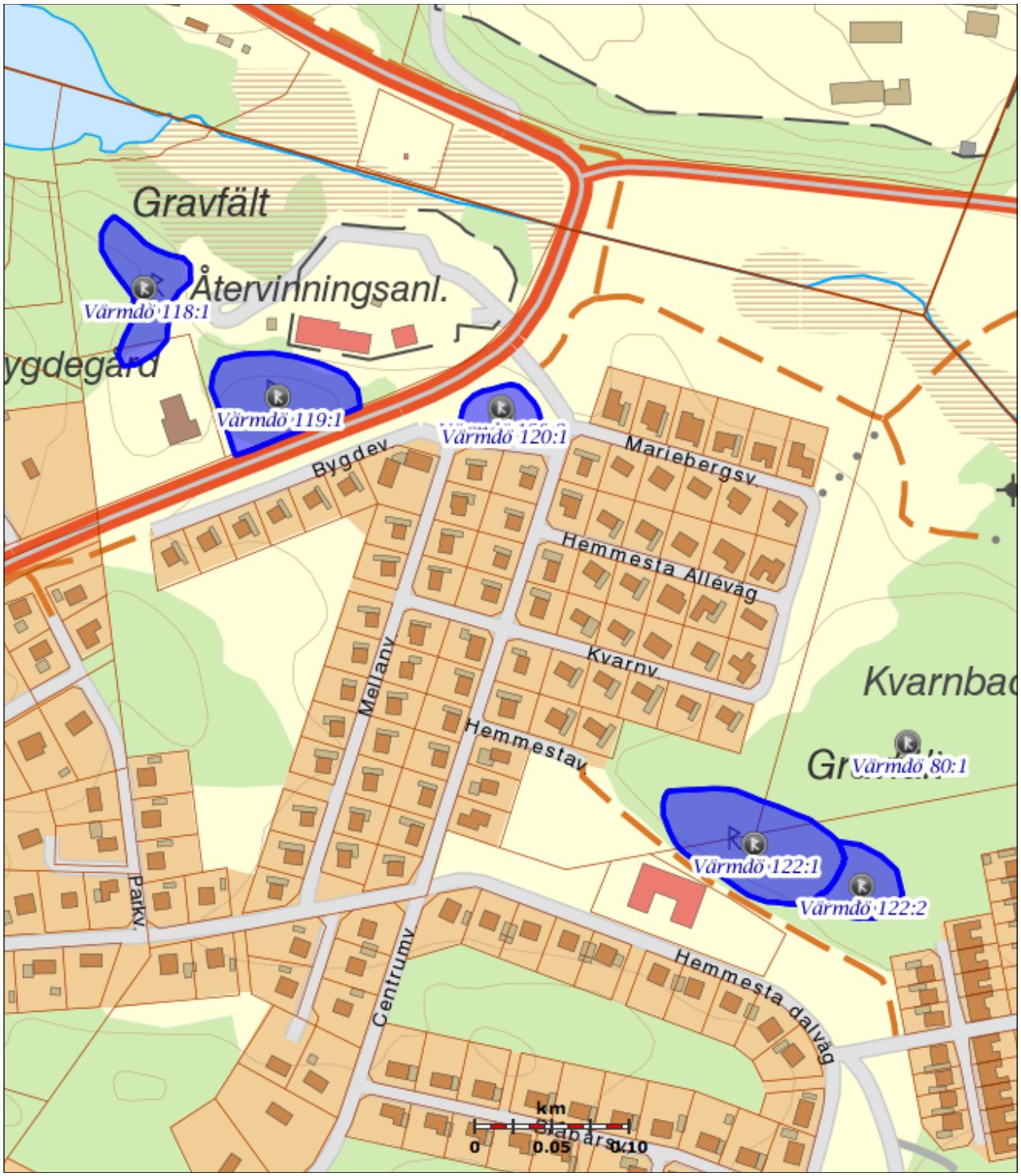
133:1. Gravfält, 55x30 m (NV-SÖ) bestående av 5 fornlämningar. Dessa utgörs av 5 stensättningar. Stensättningarna är, runda, 3-8 m diameter och 0,1-0,5 m höga (mestadels 0,3-0,4 m höga), Övertorvade med enstaka till talrika 0,2-0,3 m stora stenar. 2, i gravfältets NV-ände belägna anläggningar delvis lagda på berg resp. 1 har några 0,5-0,8 m stora stenblock i fyllningen. De flesta anläggningarna har välvda profiler. Beväxta med lövvegetation.

236. Stensättning. Stensättning, närmast rund, 5,5 meter i diameter och 0,2-0,4 meter hög. Övertorvad med i ytan synliga enstaka stenar, 0,2-0,3 meter stora. Kantkedja av 0,3-0,6 meter stora stenar.

237:1-2. Boplats. Boplats, ca 90x60 m (ö-V). I provgropar påträffades bränd lera, keramik, halv röd glasflusspärla, brända ben, slaggbitar och kol samt konstaterades inom området höga fosfatvärden. Mot Stavsnävägen är en terrasskant, ca 2 m lång av 0,4-0,6 meter stora stenar samt antydan till flera i SÖ. Ca 30 meter NÖ om boplatsimpedimentet, intill och N om väg är: 2) terrasskant, högt uppbyggd med ålderdomligt utseende. Fortsättning… Vid undersökningen visade sig terrassen vara intakt av orörda lager. Äldre åkerterrass, inga spår av utfyllnadsmassor i terrasskanten. Inslag av brända lerbitar och krukskärvan indikerar en datering till yngre järnålder-medeltid.

238:1. Färdväg. Hålväg, ca 30 meter lång och 1-2 meter bred. Avskuren i SÖ av åker och i NV av landsväg. Åkern och landsvägen är utritade på 1887 års karta.

Delområde 2. Hemmesta gårdsområde



80:1-2. Väderkvarnsgrund, rund, 9 m diam och 0,6 m h, bestående av 0,3-1,0m st stenar och stenblock. Del av kvarnstenen ligger på kvarngrundens NNÖ-del. Omedelbart S om kvarngrunden och underlagrande denna är ett jord och stenblandat segment, 2 m bred och 0,3 m hög. Möjligen kan detta utgöra en fornlämning, och på vilken kvarngrunden är lagd.

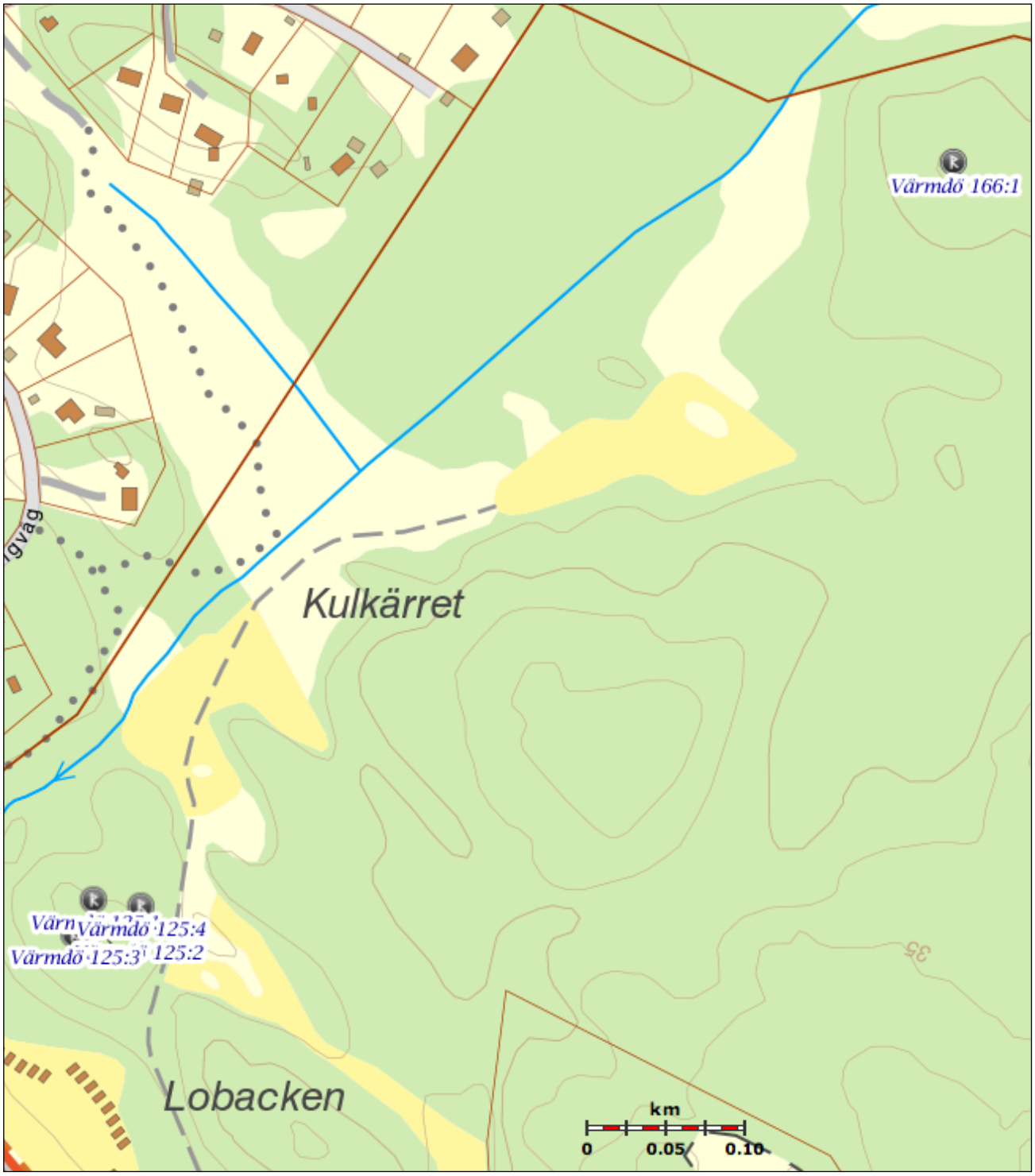
118:1. Gravfält, 100x30 m (N-S), bestående av 11 fornlämningar. Dessa utgörs av 2 högar, 8 runda stensättningar och 1 rektangulär stensättning. Högarna är 7-8 m diameter och 0,7-0,8 m höga. En har kantränna, 0,3 m bred och 0,1 m djup. Den andra har svag antydan, ca 1 m bred och 0,1 m tjock. Den ena är söndergrävd i S delen. De runda stensättningarna är 4-7 m diam och 0,2-0,7 m h (vanligen 0,3-0,5m). 5 är övertorvade och har enstaka stenar i ytan. Tre har kantkedja, 0,1-0,4 m h, bestående av 0,2-0,5 m l stenar. En hargrop i mitten, 1 m diam och 0,1 m dj. Tre stensättningar har kraftigt övermossad fyllning av 0,2-0,7 m st stenar. Alla tre har kantkedja, 0,3-0,5 m h, av 0,3-0,8 m l stenar. Tre har en grop i mitten, 1,5-2,5 m diam och 0,3-0,5 m dj. Flera stensättningar har ojämn profil. Den rektangulära stensättningen är 4x3 m (NÖ-SV)och 0,1 m h. Kraftigt övermossad fyllning av 0,2-0,4 m st stenar.Kantkedjan är 0,2-0,5 m h av 0,3-0,7 m l stenar. I SÖ kanten är ett block, 2,5 m l (NÖ-SV) och 1 m h. Belägen längst i Ö på gravfältet. Gravfältet beväxt med grov granskog blandad.

119:1. Gravfält, 100x60 m (Ö-V) bestående av ca 30 fornlämningar. Dessa utgörs av 5 högar och ca 25 runda stensättningar. Högarna är6-11 m diam och 0,5-1,5 m h. Några högar (på krönet) har antydan till kantränna, 0,5-1 m bred och intill 0,1 m dj. Den västligaste högen (nr 41) skadades vid staketgrävning, sot framkom. Två hargrop i mitten, 1 m diam och 0,3 m dj. De runda stensättningarna är 3-12 m diam (vanligen 5-8 m) och 0,2-0,5 m h (vanligen 0,3-0,4m). Övertorvade. Några har enstaka stenar i ytan. 2 har delar av kantkedja, 0,1-0,4 m h bestående av 0,2-0,5 m l stenar. Flera har ojämn, gropig profil. Gravfältet är beväxt med gles tallskog. Enligt spec-karta skall en skålgrop 20 cm i diameter och 10 cm djup, finnas i gravfältets Ö del: ej återfunnen

120:1-2. Gravfält, 60x40 m (Ö-V) bestående av 9 fornlämningar. Dessa utgörs av:1 rest sten, 7 stensättningar och 1 älvkvarn. Den resta stenen är 2,3 m h, 0,25-0,6 m bred (Ö-V) och 0,2 m tjock vid toppen resp 0,4 m tjock vid basen. Den resta stenen står i gravfältets N-del, i en spricka i det mot N sluttande berget(berg i dagen). Stensättningarna är 3-6 m diam och 0,2-0,5 m h.Övertorvade med i ytan enstaka till talrika 0,2-0,3 m st stenar.De flesta stensättningarna har något gropig och ojämn profil och flera är lagda direkt på berghällen. 1 stensättning i gravfältetsÖ-del har jämn profil men är försedd med mittgrop 0,5 m diam och0,1 m dj. Flera stensättningar är kantskadade av stig och 2 st i gravfältets S-del är troligen bortschaktade vid vägbreddning. Älvkvarnen (?), belägen ca 20 m SV om den resta stenen i Ö-sluttande häll är, ca 20 cm diam och 5 cm dj med jämnt rundad skål.
Orientering Ca 10 m SSÖ om vägen Ålstäket-Värmdö kyrka
Terräng Krön av mindre impediment med berg i dagen. Gammal betesmark, nutomtmark inom tättbebyggt villaområde

122:1-2. 1) Gravfält, 120x50 (VNV-ÖSÖ) bestående av ca 35 fornlämningar.Dessa utgörs av 18 högar, ca 11 runda stensättningar och 6kvadratiska stensättningar. Högarna är 4-11 m diam (vanligen 5-8m diam) och 0,4-1,3 m h (vanligen 0,5-0,8 m h). Övermossade, några har enstaka stenar i ytan en har talrika stenar i en grop i mitten 3 m diam och 0,4 m dj. Troligen del av kärnröse. Ettpar högar har mittsten 0,5 m st. En hög har del av kantkedja av0,3-0,5 m st tvärställda stenar. Flera högar har kantränna 0,5-1,0 m bred och 0,1-0,2 m djup. Flera högar har gropar i mitten1-3 m diameter och 0,2-0,6 m djupa. De runda stensättningarna är 3-6 m diameter och 0,2-0,5 m höga. Övertorvade. De kvadratiska stensättningarna har 3-6 m sida (huvudsakligen N-S) och är 0,5 m hög. Övertorvade. 3 stensättningar har kantkedja 0,3-0,4 m hög och är 0,3-0,8 m lång .Flera anläggningar är skadade och har ojämn yta.I anslutning till gravfältet och ÖSÖ är 2) **Bebyggelselämningar**, inom ett område ca 50 m diam. Dessa består av dels en sentida husgrund 7x3 m (Ö-V) dels mycket otydliga grundrester av äldre typ,
Terräng : Krön och S-sluttning av moräntäckt bergrygg (VNV-ÖSÖ). Skogsmark(gles tallskog).

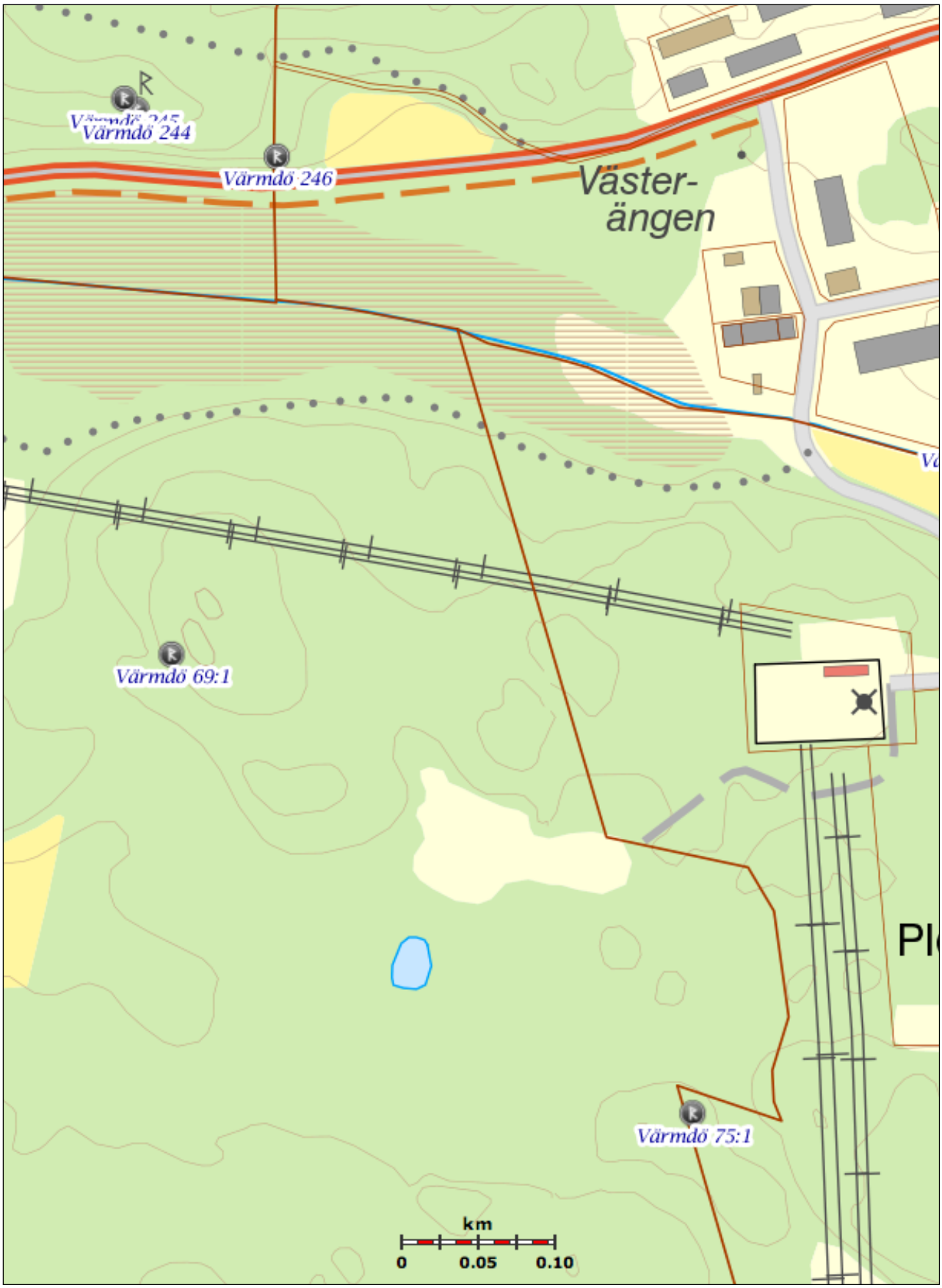
Delområde 3. Kulkärret



125:1-4. 1) Stensättning, rund, 5 m diameter och 0,3 m hög. Bitvis övertorvad stenfyllning med 0,2-0,4 m stora stenar. I mitten är ett mittblock,1,5x1,5 m st och 0,9 m synlig h och med toppig överdel. SSV och intill om mittblocket är ett mindre 0,1x1,0 m stort och 0,3 m högt stenblock. I N är en del stenar utfallna. Anläggningen kan vara omplockad. Stensättningen är starkt övermossad och beväxt med mindre ekar och lövsly. 30 m SÖ om nr 1 är **2) Stensättning,** rund,3-3,5 m diameter och 0,1 m hög. Övertorvad med i ytan synligt endast några 0,2-0,3 m stora stenar. Fyllningen är synlig i Ö där den tangeras av N-S-gående stig. 20 m SV om nr 1 är: **3) Stensättning**, närmast rund, 3-3,5 m diameter och 0,2 m hög. Övermossad fyllning av 0,2-0,3 m st stenar. Stensättningen är kraftigt ur- och omplockad. 9 m N om nr 2 är: **4) Stensättning,** rund, 4 m diameter och 0,2 m hög övertorvad. Ö-kanten är skadad av väg, gående i NNV-SSÖ.

166:1. Röse, uppgift om. Enligt skrivelse från Länsmuseibyrån, 84-06-14 skall på ungefärligt uppgiven kryssmarkering finnas ett röse, 2-3 meter i diameter. Närmare uppgifter än så föreligger ej. Vid företagen besiktning kunde detta ej påträffas. Den markerade platsen utgör ett mindre krön på en ca 650 meter lång bergsrygg i ö-v riktning. Krönet expanderar sig både mot en ö-v och en NNö-SSV dalgång som tidigare varit uppodlade men nu är i igenväxande tillstånd. Deras nivå är ca 20 mdeter över havet. Annan fornlämning finns ej i omedelbar närhet. Krönet har varit utsatt för avverkning, stormfällda träd kvarligger och sly har skjutit upp. Oregelbundna, dock sannolikt naturliga sten- och blocksamlingar finns på bergsryggen. Dock kan ingen karaktäriserad som fornlämning. Läget utesluter dock ej att sådana eventuellt kan ha anlagts. Närliggande terräng har översiktligt rekognoscerats.

Delområde 4: Västerängen Älvsby



69:1. Gränsmärke. Råmärke, runt, 1,5 m diameter och (1,1?) m högt, bestående av stenpackning med lagda 0,4-0,5 m stora stenar. På dessa ligger ett smärre antal 0,2-0,3 m stora stenar. I anläggningens mitt är rest en rågångssten ca 1 m hög och med närmast kvadratiskt tvärsnitt på0,4x0,4 m stor. Stenen har en avsmalnande topp. Övermossad och beväxt i kanten med en en. (Enligt ekonomiska kartan finns här inga ägogränser varför anläggningen kan vara från före ägoskiftenas tid och har därför givits ett nr.
Orientering: Brant SV-sluttning av NV-SÖ gående bergrygg med berg i dagen.

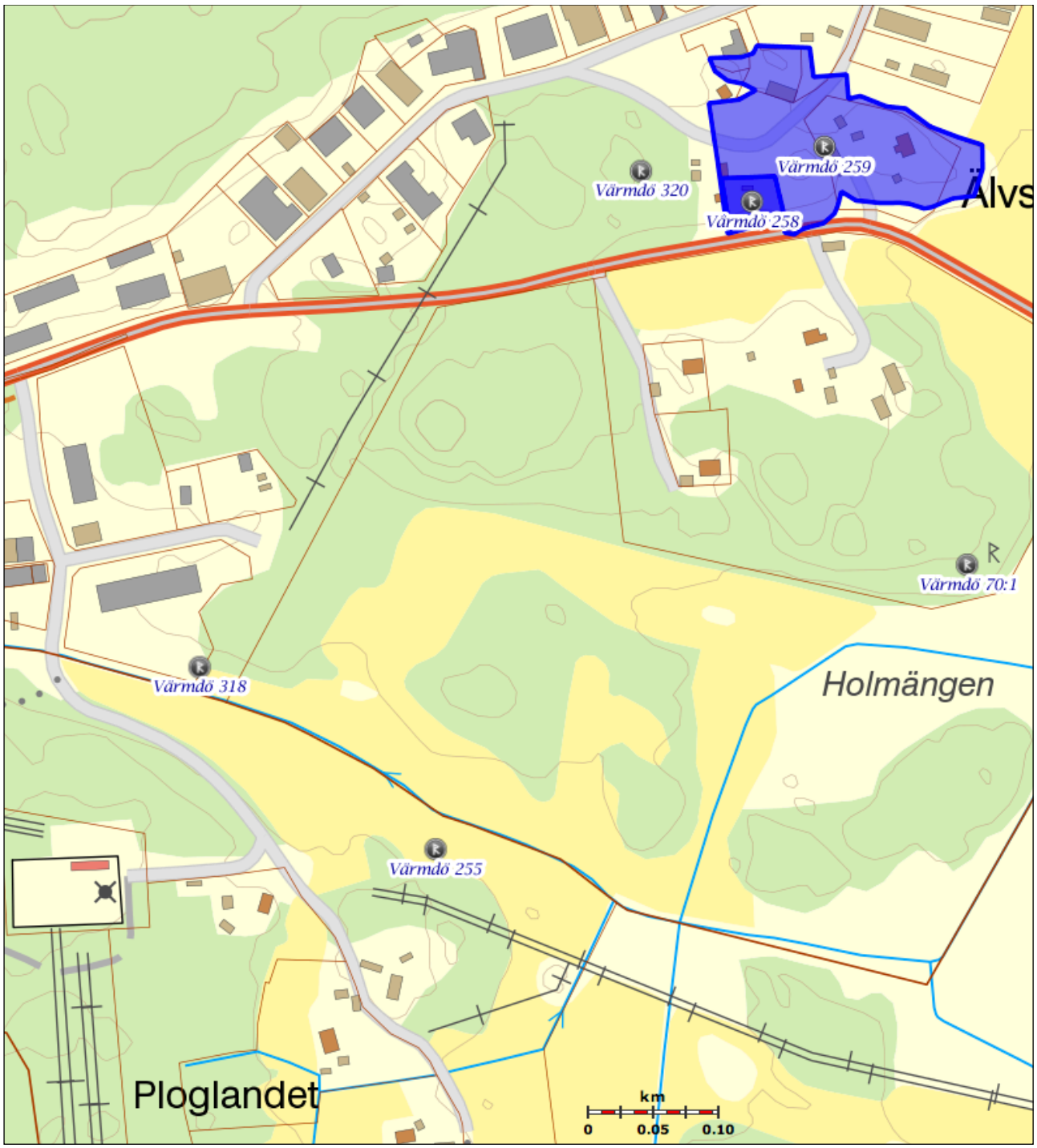
75:1. Gränsmärke. Råmärke, runt, 1,5 m diameter och 0,3 m hög stenpackning av 0,2-0,4 m stora stenar. I anläggningen är en rest råsten, 1 m hög 0,4 bred och 0,2 m tjock .Svag SÖ-sluttning i bergbunden.
Skogsmark. Barrskog.

244. Stensättning, rund, ca 2,5 m i diameter och 0,2 m hög. Övermossad fyllning av 0,15-0,3 meter stora stenar. I östra respektive västra kanten är större stenar ca 0,5-0,7 m stora och upptill 0,7 m höga.
Orientering: 30 m N om Saltarövägen.
Terräng: Något neddraget krönläge av bergrygg (VNV-ÖSÖ) beväxt med enstaka tallar och sly.

245. Stensättning, rund, ca 3 m diameter och 0,2 m hög. Anläggningen begränsas av en kantkedja i V, N och Ö. Kantkedjan är uppbyggd av 0,4-0,8 m stora stenar och är 0,2-0,5 m hög. Anläggningens centrala parti är övermossat med enstaka stenar synliga i ytan.
Orientering: 30 m N om Saltarövägen
Terräng: Något neddraget krönläge av bergrygg (VNV-ÖSÖ) beväxt med enstaka tallar och sly.

246. Gränsmärke bestående av rest sten i postament. Postamentet ca 3 x 2,5 m stort (N-Ö) och 0,2-0,4 m högt, uppbyggt av 0,2-0,5 m stora stenar. Övermossad. Mittstenen som är ca 0,7 m hög, 0,25-0,5 m bred och 0,2-0,3 m tjock lutar mot Ö. Från postamentets N kant löper en ca 1,5 m lång stenrad av 0,4-0,6 m stora stenar mot N.
Orientering: 10 m N om Saltarövägen och ca 40 m V om gammal åker.
Terräng: SÖ-sluttning av bergrygg med blandskog.

Delområde 5: Älvsby och Ploglandet



70:1. Stensättning, rund, 5,5 m diam och ca 0,2 m h. Starkt övermossad fyllning av 0,2-0,3 m stora stenar. I mitten är ett 1,1x1,1 m stort och 0,4 m högt mittblock. Kantkedja av 0,2-0,3 m höga och 0,2-0,3 m stora rundade stenar. Kantkedjan framträder tydligast i N-Ö-S. Anläggningens yta något ojämn och meden mittgrop, 1 m diameter och 0,2 m djup, vid mittblockets S och SV sida. Beväxt med några enar och lite sly. Orientering: Uppe på S-kanten av bergshöjd och intill S-sluttningens början av ovannämnda höjd och 1 m NNÖ om staket.

255. Husgrund, historisk tid. Husgrund, bestående av ett spismursröse, ca 2,6 x 2 m stort (N-S) och 0,4 m högt. Spismursröset är övertorvat med talrika 0,2-0,5 m stora stenar synliga i ytan. S om spismursröset finns enstaka 0,3-0,4 m stora stenar som troligen utgör syllstenar till en husgrund av oklar storlek. På intilliggande berghällar i hagmarken fanns odlingssten. Vid provgrävning framkom inget tegel. Påträffad vid arkeologisk utredning år 2004. (RAÄ dnr 321-3860-2004). Andersson, K. 2004. Ploglandet - Bullandö. Arkeologisk utredning för ny 70 kV jordkabel mellan Ploglandet och Bullandö, Värmdö socken och kommun, Uppland. Rapport 2004:28. Stockholms läns museum. (RAÄ dnr 321-3860-2004).

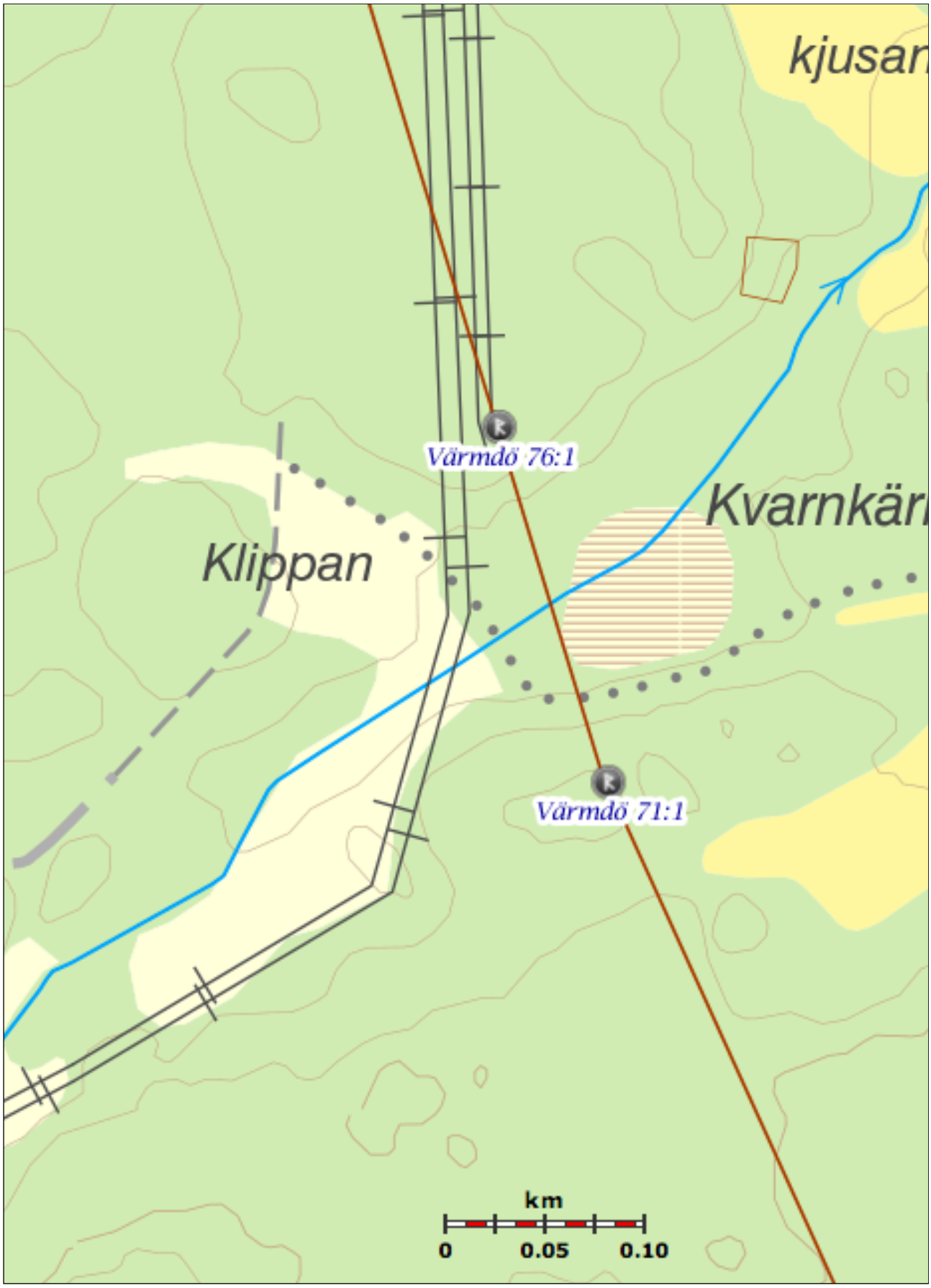
258. Båtsmanstorp, enligt laga skifteskarta från 1840. Belägen inom ett särhägnat område i SV delen av Älvsby bytomt (Värmdö 259). (RAÄ dnr 326-1560-2008). FR 01-VÄM-103 (år 1840).

259. Bytomt/gårdstomt, ca 200 x 50-140 m (V-Ö), enligt laga skifteskarta från 1840. På SV delen av bytomten/gårdstomten finns ett särhägnat område för ett båtmanstorp (Värmdö 258). Bytomten/ gårdstomten är idag bebyggd med 1 (?) gård. Bebyggelseläget tidigast belagt på en geometrisk karta från 1704. Älvsby omnämns i skriftliga källor första gången 1322. (RAÄ dnr 326-1560-2008). N delen av by-/gårdstomten, N om den gamla landsvägen, förstörd av industribebyggelse. Svenskt diplomatarium, brev nr 3129.

318. Röjningsröse. Odlingsröse, oval-oregelbunden, (NV-SÖ) , 4 x 2 m st. Fyllningen består av ca 0,15-0,40 m st stenar. Troligen uppkastad odlingssten, relativt sentida. Anlagd direkt på berghällen. Framkom vid särskild utredning 2009. (RAÄ dnr 321-275-2010)
Orientering Omedelbart NNÖ om industritomt och ca. 20 m N om åkerkant.
Terräng Liten berghäll.

320.Husgrund. Husgrund**,** 6 x 4 m st (Ö-V). Tydliga syllstensrader. Med ledning av fyndmaterialet, enstaka glas- och porslinsskärvor, bör lämningen dateras till tidigt 1900-tal. Framkom vid särskild utredning 2009. (RAÄ dnr 321-275-2010).

Delområde 6: Vid torpet Klippan



71:1. Gränsmärke. Råmärke, runt, 2,5 m diameter och 0,5-0,6 m högt resp med rest sten1,3-1,4 m hög. Anläggningen består av rundade 0,2-0,5 m stora (mestadels 0,3-0,4 m stora) stenar lagda i kallmurning. Anläggningen har en cylindrisk form med plan överdel. I anläggningen finns även några smärre skarpkantade vittringsstenar. I anläggningens mitt är en rest råmärkessten 0,8 m hög, 0,5 m bred (NNV-SSÖ) och 0,3 m tjock. Anläggningen är delvis övermossad. Väster om råmärket och ägogränsen är skogen kalhuggen. Enligt ekonomiska kartan går även en ägogräns i VSV-riktning
Terräng: Uppe på NÖ-sluttning av bergshöjd. Barrskog
Antikvarisk kommentar Anläggningen är mycket välgjord och pampig och ingår i en serie råmärken. Jfr inv. nr 75, 76

76:1. Gränsmärke. Råmärke, till konstruktion och storlek lika som nr 75.

Delområde 7: Kullsveden



123:1. Gravfält, 25x20 m (VNV-ÖSÖ), bestående av 5 fornlämningar. Dessa utgörs av runda stensättningar. Den största, 6 m diameter och 0,4 m hög. Fyllningen utgörs av 0,2-0,4 m stora stenar. Kantkedjan, som delvis är skadad, är av 0,2-0,4 m hög och 0,2-0,4 m st stenar. En del av fyllningen är utplockad på berget runt stensättningen. Beväxt med en tall. De övriga stensättningarna är 2-3 meter i diameter och 0,2-0,3 m höga. Fyllning av 0,2-0,3 m stora stenar. En har kantkedja av 6-9 tätt ställda 0,3-0,7 m höga och 0,3-0,7 m stora stenblock. Den västligaste stensättningens kantkedja är delvis förstörd. Kantkedjorna i samtliga stensättningar är tydliga och består av mindre och större kantställda och resta stenar. Samtliga stensättningar har mer eller mindre övermossad fyllning av 0,2-0,4 m stora stenar.

321. Skärvstenshög, oregelbunden 6 x 5 m, 0,25 m hög. Fyllning av rundade 0,2-0,6 m stora stenar och mellan dessa är rikligt med skörbrända stenar 0,1-0,2 m stora. I den SO kanten är ett block 1,2 x 1,2 m stort och 0,6 meter högt samt i den SV kanten en bergklack. Centralt i anläggningen är en stor sälg samt en stubbe. 3 m SO om är en **stensamling** 1-7 x 13 m (ONO-VSV) med fyllning av rundade 0,3-0,9 m stora stenar, med oklar funktion. Svag sydvästsluttande f d hagmark, SSV om bergshöjd.

322. Stensättning, rund, 5, 5 m diameter, 0,25 m hög. Fyllning av 0,2-0,5 m stora stenar. Övermossad.
Terräng: Avsatskrön, i den V delen av höjdrygg (NV-SO), delvis kalberg.

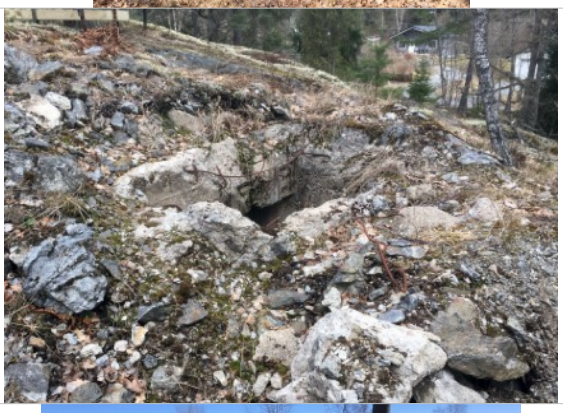
323. Boplats, 100 x 20-30 meter (NV-SO). Inom området iakttogs relativt mycket skärvsten, del av ett bryne samt en löpare. Åkermark, söder om större bergshöjd (NV-SO).

324. Stensättning, oregelbunden 6 x 3,5-4 m (O-V), 0,2 m hög. Fyllning av 0,15-0,4 m stora stenar samt enstaka större 0,5-0,7 m stora. Ställvis synlig kantkedja (NV), 0,3 m hög av 0,4-0,5 m långa stenar. Delvis övermossad. Stensättningen är exponerad mot S. 15 m SO om kraftledningsgata.
Terräng: Avsatskrön i Ö delen av en höjdrygg (NV-SO), kalberg.

357. Stensättning, oregelbunden, 5x4 meter (VNV-ÖSÖ) och intill 0,3 meter hög. Stenarna är vanligtvis 0,2-0,4 meter stora och ställvis kraftigt övermossade.
Terräng: Terrass av V-sluttande moränklädd bergssida. Skogsmark (barrskog).
Antikvarisk kommentar Kan möjligen utgöra två intill varandra liggande stensättningar.

Bilaga 2. Nya fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Nr	Beskrivning	Bild
1	Stensättning, rund, 2,5 meter i diameter, 0,2 meter hög, bestående av en packning av 0,3-0,7 meter stora gråstenar, delvis övertorvad fyllning. Enstaka stenar, framför allt mot östra och västra kanten, förefaller kantställda. Belägen uppe på en klippa, med sluttning mot söder.	
2	Gränsstenen. Gränssten, fundament av 0,3-0,7 meter stora gråstenar, ca 2 meter i diameter och upp till 0,8 meter högt i södra kanten ner mot sluttning. Mitt i anläggningen står en stenflisa i nord-sydlig riktning (gränsens riktning), ca 0,5 meter bred i basen, i toppen 0,2 meter bred och 0,7 meter hög.	
3	Stensättning?. Stensättning, närmast rund, ca 6 meter i diameter och upp till 0,6 meter höäg, bestående av 0,2-0,7 meter stora stenar, i ringa grad övertorvade. 5 meter sydväst om nummer 1 är stensättning?, 5 meter i diameter, 0,4 meter hög, av 0,2-0,5 meter stora stenar, delvis övertorvade. Anläggningarna är osäkra. De ligger på ett svagt krönläge, är tämligen oregelbundna och till del omrörda. Höjdläge, avstånd från åker och i viss mån form talar för grav, den oregelbundna formen, variationen av stenstorlek talar för röjningssten.	
4	Varpkast/Offerkast, närmast runt, ca 3×3 m stort och 0,3 m högt, till del övertorvad fyllning av ett stort antal små stenar 0,05 till 0,1 m stora,. Anläggningen ligger alldeles intill äldre väg som leder förbi platsen för torpet Uppgården. Ca 5 meter söder om varpkastet löper vägen med en markant uppbyggd stenvall mot söder. Söder om denna stenvall är en avplanad yta som sannolikt hyst ladan till torpet Uppgården (se Nr. 10).	

Nr	Beskrivning	Bild
5	Väg, ca 800 meter lång, bestående av en tydlig vägbank, i slänter till del uppbyggd med sten i ytterkanten, ca 2-2,5 meter bred. Vägen löper från Hemmesta torp upp mot Torsby och utgör den historiska vägen mellan Hemmesta och Torsby enligt det äldre kartmaterialet (laga skiftet 1840). Är endast dokumenterad innanför utredningsområdets gräns i nordväst. Har sannolikt en fortsättning upp mot Torsby.	
6	Väg, ca 1300 meter lång, 2-2,5 meter bred, bestående av en plan vägyta och i sluttande terräng avsatt kant. Utgör gamla landsvägen mot Fagerdala och finns registrerad i laga skifteskartan från 1840.	
7	Torsbergsbatteriet. Inom ett ca 600 x 200 meter stort område, med ett par mindre områden väster om huvudområdet, finns rester efter det så kallade Torsbergsbatteriet, en del av ett försvarssystem för Stockholms skärgård, byggt mellan 1921 och 1932. Hela anläggningen är idag sprängd och igenlagd, där åtskilliga områden med sprängsten visar på värn etc.	
8	Stenmur, ca 140 meter lång (nordost-sydväst) och upp till 1 meter bred, 0,8 meter hög, bestående av 0,2-0,6 meter stora stenar. Muren är väl framträdande i landskapet. Leder från en svag höjd i sydväst ner mot nutida åkern i nordost. Området öster om stenmuren har troligen varit odlat och muren kan förmodligen sättas i samband med denna odling.	

Nr	Beskrivning	Bild
9	Torpet Klippan. Torplämning husgrund 8×5 m stor i öst-västlig riktning. Spis centralt längs södra sidan i byggnaden som förmodligen utgjort en parstuga. Torpet ligger i östsluttning och har en tydlig uppbyggd kant i öster av 0,3 till 0,4 m stora stena. Ca 5 m väster om mangårdsbyggnaden finns resten av en mindre lagård som är ca 6 meter lång. Exakta utbredningen något otydlig.	
10	Torpet Uppgårde. Torplämning (fanns 1673) bestående av en mangårdsbyggnad, ca 7 x 4 meter (NV-SO) och 0,2 meter hög. Lämningen är svagt synlig i markytan. Tydligast framträder den sydvästra långsidan. Talrikt med tegel- och tegelstensrester i markytan. Beväxt med ett träd i norr. Byggnaden ligger intill en äldre väg som löper i stort sett i nord-sydlig riktning direkt öster om byggnaden. Ca 150 meter mot nordväst, längs den gamla vägen och på dess östra sida, ca 2 meter öster om vägen, är 2) husgrund, ca 5x4 meter stor. Husgrunden ligger i en sluttning där marken höjer sig mot öster, vilket gör att den västra kanten av byggnaden är relativ hög, medan den östra sidan är diffus. Troligen ett uthus. Ca 150 metet sydväst om mangårdsbyggnaden finns 3), de troliga resterna av gårdens ladugård, ca 7x4 meter stor (öst-väst) där den norra långsidan sluter an mot en uppbyggd vägbank. Längs den södra långsidan anas en uppbygd stenkant. Anläggningen är otydlig.	

Nr	Beskrivning	Bild
11	Gården Tottkällan. Överväxt gårdsplats. Gården omnämnd första gången 1607. På en bergklack, omgiven av igenplanterad åkermark (granskog), ligger gårdstomten. Mangårdsbyggnad, svagt synlig i markytan, uppskattningsvis 6-7 meter stor (no-sv), och 0,2 meter hög. Kraftigt överväxt av tjockt gräs. Ett vårdträd står ca 5 meter norr om husgrunden. Ca 50 meter norr om är, 2) källargrund, ca 5x4 meter stor. Tydliga vallar ca 1,5 meter breda och en försänkning i mitten ca 0,6 meter djup. Byggnaden har en öppning i sydvästra delen och den nordöstra vilar direkt mot en bergklack. Ca 40 meter mot sydöst är enligt laga skifteskartan från 1840 platsen för ytterligare en byggnad. Svaga spår i marken antyder platsen, men några tydliga grundmurar kan inte ses i det tjocka grästäcket.	 Bild över platsen för mangårdsbyggnaden
12	Torpet Eriksberg. Lämningarna av torpet Eriksberg (fanns 1815) består av en väl synlig mangårdsbyggnad, en tydlig grund efter ladugården och en stenbyggd väl synlig källare. 1) Mangårdsbyggnad, ca 8x5 meter stor (nordväst-sydost), av synlig syllgrund i framför allt väster och söder, ca 0,2-0,3 meter hög av 0,2-0,5 meter stora stenar. Längs den östra långsidan ligger spisröset, som en jämn hög, ca 0,6 meter hög. Beväxt med flera lövträd. Ca 50 meter väster om mangårdsbyggnaden, på en svag höjd, ligger 2) ladugården, ca 14 meter lång och 8 meter bred och upp till 0,5 meter hög (i södra kortsidan). Husgrunden ligger på en höjd som sluttar mot söder, där en tydligt uppbyggd stenfot har bildat grunden för byggnaden. Ca 25 meter sydväst om ladugården, är 3) gårdens källare, i form av en kraftigt stenbyggd byggnad, ca 6 x 5 meter stor (nordväst-sydöst) och upp till 1,5 meter hög, med dörröppning mot sydöst. Anläggningens västra sida sluter an till en bergshöjd. Murarna är upp till 1,5 meter höga och 0,6 meter breda, välbyggd och tydlig. Beväxt med ett flertal lövträd. Mitt i källaren en större, död, gran.	 Ladugården Eriksberg

Nr	Beskrivning	Bild
13	Husgrund?, ca 8-8 meter stor (nordväst-sydost). Ligger i sluttning mot norr, intill äldre väg/stig. Grundmurar av 0,4-0,8 meter stora stenblock, tydligast markerat i norr. Den södra delen av husgrunden ligger upp mot en bergshöjd och är mer diffus . Möjliga spisrester i nordöstra hörnet, ca 1,2x1,2 meter stor. Till stor del övertorvad. Osäker som torpgrund. Söder om anläggningen växer hallon.	

Nr	Beskrivning	Bild
14	Lägenhetsbebyggelse Herrvik (tillkommen efter 1882, övergivet före 1950). Husgrund 8×5 m ligger i en sluttning mot söder med äldre väg norr om. Byggnadsresten är tämligen svår att se. Den östra kanten av grunden för byggnaden syns tämligen väl, bestående av 0,3-0,5 meter stora stenar. Ytan är täkt av rikligt med tegelrester och tegelstensrester. Mellan mangårdsbyggnaden och den äldre vägen i norr, finns, 2) en källare av sentida konstruktion, uppbyggd av betong, ca 5x5 meter stor. I taket hänger järnkrokar, troligen till att hänga kött från djur. Från denna byggnad mot väster, längs vägen, går 3) en uppbyggd terrass av sten, som bildar en halvcirkel, ca 20 meter lång, troligen inhägnande en trädgård. Ca 30 meter norr om mangårdsbyggnaden, omedelbart söder om äldre väg, är 4) källargrund, ca 6x5 meter (nord-syd) med öppning mot söder. Den södra delen utgör själva källaren. Över den norra delen har sannolikt varit en överbyggnad som även sträckt sig ut över källaren. I östra kanten av källaren en av betong murad rektangulär fördjupning, ca 1,2 meter i sida och 0,5 meter djup, igenfylld med jord och löv. Strax norr om källaren och i direkt anslutning till vägen, är 5) möjlig källa/brunn ca 1, meter i diameter och upp till 0,5 meter djup försänkning. Inga synliga spår av stenskoning. Ca 50 meter sydväst om mangårdsbyggnaden, i direkt anknytning till äldre väg väster om, är 6) terrass, ca 60 meter lång, nord-syd, vinklat mot söder efter 40 meter, bestående av en väl uppbyggd stenmur 0,5-1,0 meter hög mot norr och öster. Trolig trädgårdsterrass. Längs södra kanten spår av prydnadsväxter.	 Trädgårdsterrass, Herrvik
15	Väg, ca 750 meter lång (öst-väst) och 1,5-2 meter bred och upp till 0,3 meter hög i sluttande terräng. Vägen följer till en del nuvarande vandringsled. Vägen finns i kartan över Vik från 1882.	

Nr	Beskrivning	Bild
16	Område med sten, ca 50 x 9 (nord-syd, beläget på en höjd i landskapet omedelbart öster om äldre väg. Stensamlingen utgörs av tätt liggande 0,2-0,6 meter stora stenar, till del övertorvade och bildar gravliknande samlingar. Oklar avgränsning av enskilda lämningar inom området pekar mot att det mest sannolikt utgörs av röjningssten som tippats från vägen. Bevakningsobjekt.	
17	Torpet Nybygget. Uppgift om. Torplägenhet (fanns 1737) utmärkt i orienteringskartan över Hemmesta. Exakt belägenhet i terrängen ej besiktad. Markeringen i kartan är att se som preliminär.	
18	Stensättningsliknande lämning, 5 meter i diameter och 0,2-0,3 meter hög, övertorvad fyllning av 0,2-0,4 meter stora gråstenar, beväxt med ett tiotal små aspar. Ligger i ganska flack mark intill äldre åkermark. Till del överlagrad av sentida skrot. Läget talar för röjningsröse, form och storlek skulle kunna indikera grav. Bevakningsobjekt	
19	Husgrund, ca 15x5 meter (nordväst-sydost), bestående av en diffus grundlämning, antydd av en del sten i kanterna. Utgör ladugård till Hemmesta torp. Ca 50 meter sydöst om ladugården, i direkt anslutning till äldre väg (Nr 5) har tidigare funnits två mindre byggnader, idag helt borta. Hemmesta torp låg ca 100 meter söder om detta området, på södra sidan av Värmdövägen.	
20	Väg, ca 400 meter lång (nord-sydlig riktning), intill 2 meter bred och flack.	
21	Stensättningsliknande lämning, 4 meter i diameter och 0,3 meter hög, bestående av en ojämn yta med gråstenar 0,3-0,6 meter stora, ganska jämn fördelning, delvis övertorvad ligger i sydsluttning. Bevakningsobjekt.	

Nr	Beskrivning	Bild
22	Fossil åker och röjningsrösen. En stor del av åkermarken som var i bruk under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet är idag tagen ur bruk, antingen genom att åkern har planterats med skog eller att det sker en naturlig förskogning av markerna. Markerade fossila åkrar inom utredningsområdet utgör uppskattningsvis 80 % av den tidigare åkern. Inom åkerytorna och längs åkerkanterna finns åtskilliga röjningsrösen, områden med röjningssten och vallar med röjningssten, vilka inte är inmätta annat än i enskilda fall. Åkerytorna omges genomgående av diken ,vilka idag håller på att fyllas upp och växa igen. Större delen av åkermarken är tillkommen under loppet av 17- och 1800-talet.	
23	Torpet Kullsveden. Torpet Kullsveden låg under Hemmesta och torde vara tillkommet under 1700-talet eller början av 1800-talet. Torpet finns redovisat i skifteskartan från 1840. Spår av mangårdsbyggnad kan annas längs den södra kantren av en bergshöjd i form av en stensatt terrass, ca 5-6meter lång. I övrigt syns inga tydliga spår av torpet.	
24	Stenmur av röjningssten, ca 50 meter lång (nordnordost-sydsydväst), upp till 2 meter bred och 0,6 meter hög, ojämn form. Belägen längs östra kanten av äldre åker.	
25	Stenmur av röjningssten, ca 40 meter lång (nordnordost-sydsydväst), upp till 2 meter bred och 0,6 meter hög, ojämn form med några större stensamlingar i muren. Belägen längs östra kanten av äldre åker.	
26	Stensättning, närmast rund, ca 5 meter i diameter och 0,2 meter hög. Övertrovad fyllning av 0,2-0,4 meter stora gråstenar. anläggningen ligger i sluttning och är något osäker som grav. Ca 8 meter öster om gravfält RAÄ Värmdö 128:1.	

Nr	Beskrivning	Bild
27	Torp, Kvarnstugan, synlig mangårdsbyggnad, ca 7x5 meter i öst-västlig riktning. Spis centralt i huset. Tydlig syllram i öster, av 0,3-0,5 meter stora stenar. Beväxt med sly och något lövträd. Ca 3 meter öster om boningshuset är troligen ytterligare en byggnad, idag helt överväxt. Ca 15 meter söder om boningshuset, i slänten mot söder, är 2) källare, ca 4 x 5 meter stor (nordost-sydvästlig riktning), med öppning mot söder. Starkt raserad. Vallar ca 2 meter breda och upp till 0,5 meter höga. Sly- och gräsöverväxt.	

Karta 1: Regional grönstruktur och tysta områden

Kartan nedan visar den gröna kilen Nacka-Värmdökilen som berörs av utredningsområdet. Kartan visar även kilens gröna svaga samband och de tysta områden som identifierats i RUFS 2010 - Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Tysta områden är identifierade i RUFS(2010) som en viktig kvalitet, särskilt i tätortsnära lägen liksom i områden där tystnad och rofylldhet är centralt för upplevelsen av platsen.

Kort om Nacka-Värmdökilen

Nacka-Värmdökilen sträcker sig från de centrala och tätbebyggda delarna av Nacka mot Gustavsbergs tätort. Därefter delar sig kilen i två grenar – en sydlig och en nordlig gren. Kilen karaktäriseras av sitt vattennära läge och utgör ett skärgårdspräglat odlingslandskap med stora skogsområden. Kilen innehåller viktiga regionala spridningssamband för arter knutna till gammal barrskog. Nacka-Värmdökilen utgör en viktig del av Stockholmsregionens inre skärgård och rymmer flera skogsområden med rikt förgrenade stigsystem och stora tysta områden. Landskapets geografi med många öar gör kilen till en av regionens smalaste grönkilar. Detta begränsar bland annat spridningsmöjligheterna för djur och växter. Störningar i kilen utgörs främst av väg 222, Värmdöleden – en motorväg som medför buller och utgör en kraftig barriär.

Gröna samband

Kartan nedan visar hur Nacka-Värmdökilen förhåller sig till utredningsområdet Hemmesta, Storskogens värdekärna och de gröna samband som är identifierade i Nacka-Värmdökilen.

I Stockholms gröna kilar finns partier som är, eller befaras bli svaga i framtiden om inte åtgärder vidtas. Dessa partier är identifierade i RUFS (2010) som svaga gröna samband. I anslutning till planområdet i Hemmesta finns svaga samband av klass 2, se faktaruta, identifierade mellan Ormingelandets kilområde och Storskogens värdekärna, se nedan. Vid Mörtnäsviken är kilen nästan helt avskuren av dels villabebyggelse, dels av Värmdöleden (väg 222) som utgör en betydande barriär. Spridningssamband för arter knutna till barrskog finns mellan vikens båda sidor. Den regionala vandringsleden Värmdöleden går genom området.

Stockholms gröna kilar

Begreppet gröna kilar myntades på 1990-talet och idag finns de gröna kilarna markerade i Stockholms läns regionala utvecklingsplan RUFS.

De gröna kilarna utgör en sammanhängande struktur av områden med höga rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. De bildar en väv av grönska och vatten i anslutning till bebyggelsestrukturen och ger god tillgång till tätortsnära natur.

Gröna kilar och planering

Regionens gröna kilar är stora, sammanhängande grönområden i anslutning till bebyggelsen och har flera sammanfallande värden.

Kilarna är från början resultatet av stora sammanhållna markägor och i modern tid resultatet av långsiktig regional och kommunal planering.

Svaga samband av klass 2

Svaga samband av klass 2 utgörs av två slag. Den första sorten är svaga samband inom grönstrukturen som står inför ett lägre hot än sambanden i klass 1. De kan antingen vara belägna i områden utan exploateringstryck eller ha ett visst skydd som exempelvis etablerade strandpromenader. Den andra sortens svaga samband är tvärgående samband mellan olika kilar. Dessa har ofta en viktig funktion som spridningskorridorer mellan kilarna. Många har viktiga funktioner och är utsatta för hot i form av bebyggelse. För att säkra de gröna kilarnas många funktioner behöver dessa samband beaktas vid planering och nybyggnation.

Karta 1 forsättning

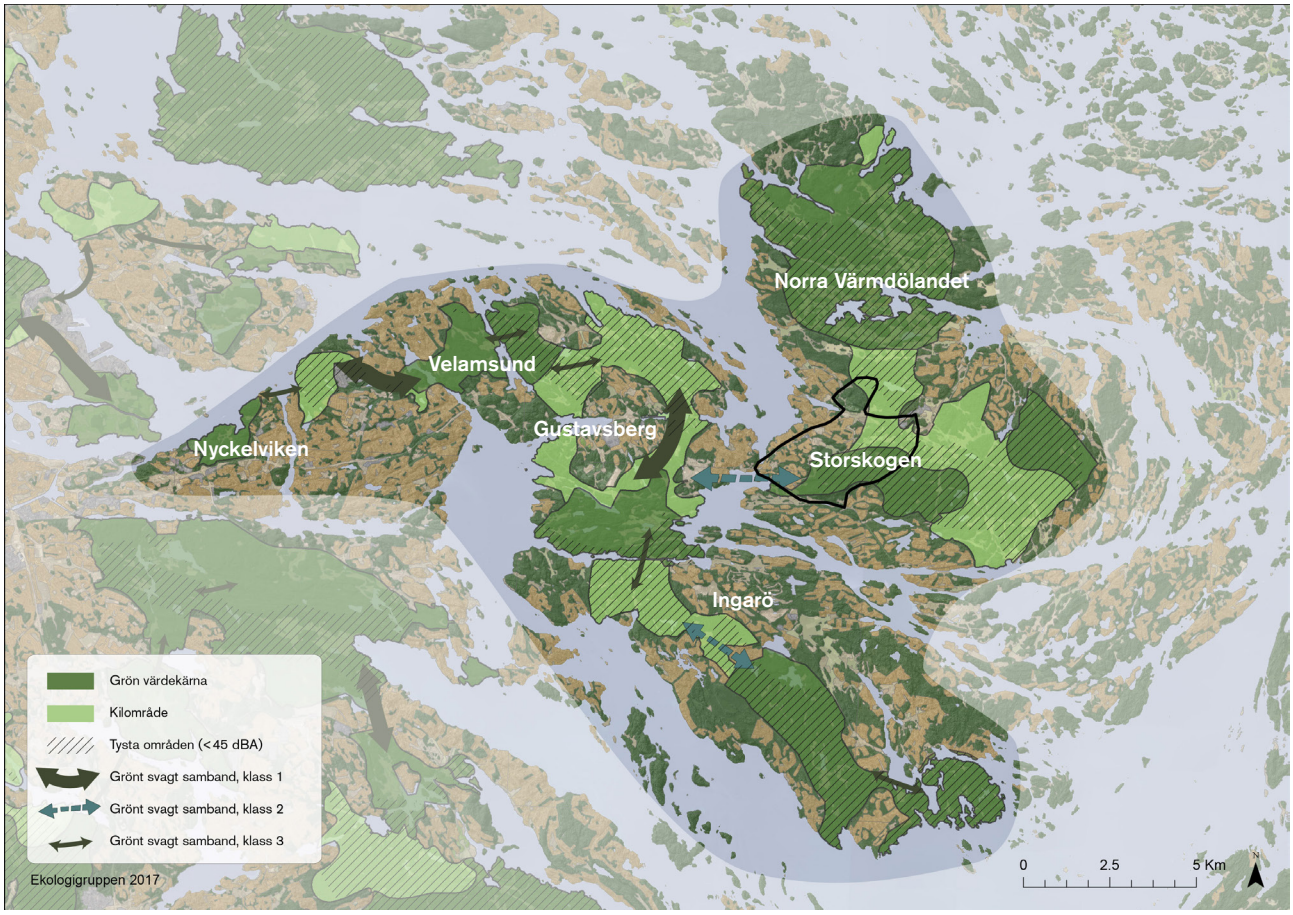
Gröna värdekärnor

De gröna värdekärnorna ingår i de gröna kilarna och innehåller de allra högsta rekreations- natur- och kulturmiljövärdena. De har ett stort utbud av upplevelse- och kulturmiljövärden samt en stor biologisk mångfald och variationsrikedom, som ger förutsättningar för fortplantning och spridning av djur och växter.

Storskogens värdekärna som den beskrivs i RUFS

Storskogen utgör ett välanvänt närnaturområde och har ett finmaskigt stignät. En idrottsanläggning med tillhörande elljusspår, ligger i anslutning till stignätet. Området utgörs av barrskog av varierande ålder med inslag av våtmarker och sumpskogar. Inslag av lövträd och ädellövträd förekommer och samt öppna marker och hagmarksskogar. Värdekärnan har höga sociala och rekreativa värden.

Källa: arbetsmaterial till Gröna kilarna 2010 Stockholms läns landsting



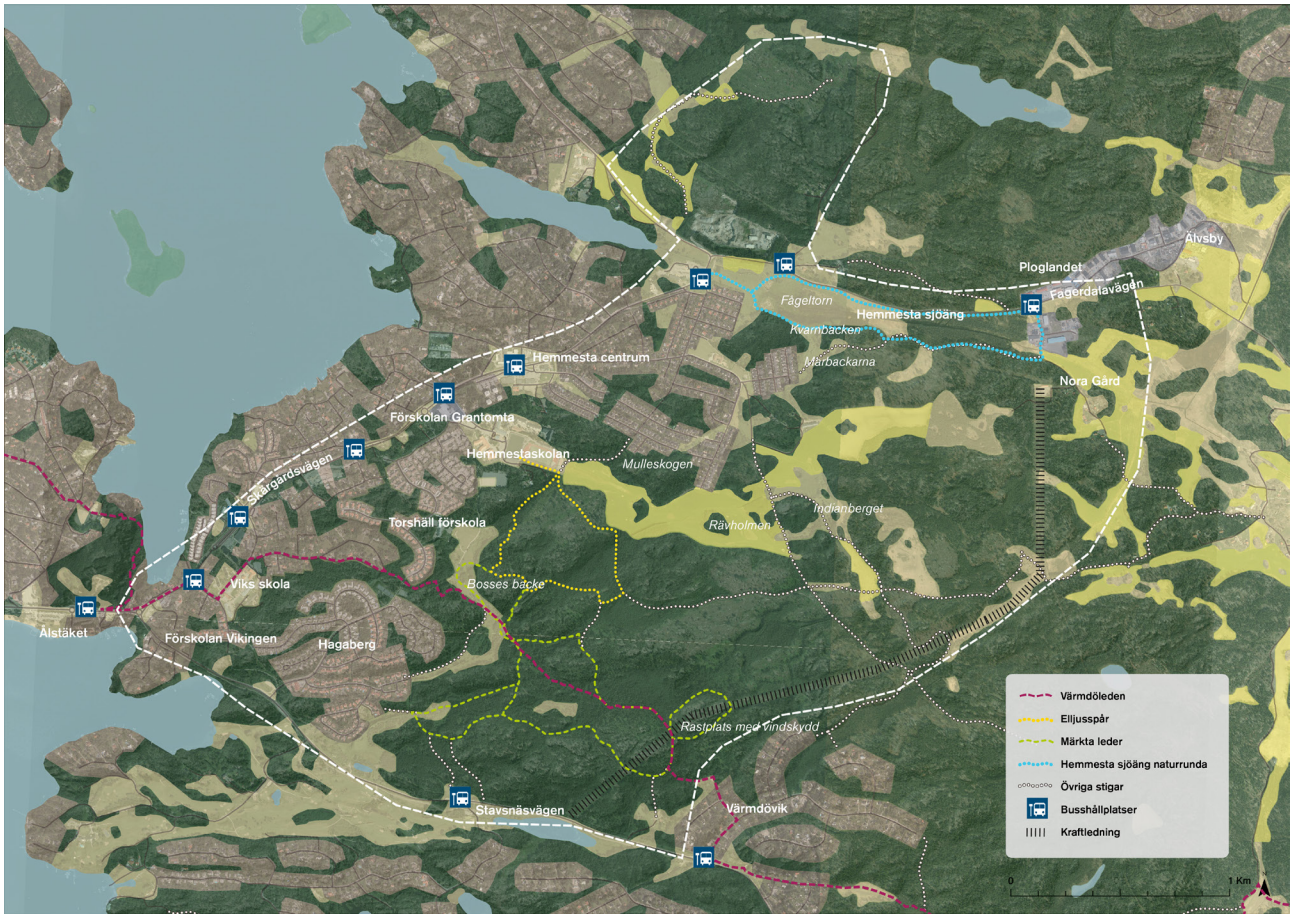
Karta 2: Rekreationsvärden, vandringsleder och stigar

Kartan nedan visar resultatet av den landskapsanalys som utförts av området med fokus på stigar och målpunkter.

Vandringsleden Värmdöleden löper genom området och ansluter till lokala stigar och stråk. I närheten av Hemmesta centrum finns ett elljusspår.

De lokala målpunkterna utgörs bland annat av Hemmesta sjöäng, och Bosses backe som är ett område med grillplatser, och en inbjudande gräsmatta som besöks frekvent av skolor och förskolor i närområdet. Även den skogsklädda kullen söder om Hemmesta gård (det s.k. Indianberget) är ett populärt utflyktsmål för lokala förskolor. Längs vandringsleden Värmdöleden finns en rastplats inom utredningsområdet.

Inom området finns flera fornlämningar och i bryn och på höjder finns fina utblickar. Grustaget vid Värmdövägen/Fagerdalsvägen (och även själva vägen) utgör en barriär mot den norra skogsdelen av området.



Vad är upplevelsevärden?

Att planera för alla individers olika önskemål är svårt, inte minst då de förändras från en tidpunkt, plats och sinnesstämning till en annan. ”Upplevelsevärden” är en planeringsmetod som utgår från människors uttalade behov och önskemål om upplevelser och som identifierar dessa genom olika parametrar på en karta.

Beskrivning av upplevelsevärden grundar sig på metoder utarbetade i Regionplane- och trafikkontorets rapporter (Stockholms läns landsting) ”Upplevelsevärden – sociala kvaliteter i den regionala grönstrukturen”.

Metoden har tagits fram för att analysera de upplevelsevärden som finns inom Stockholms gröna kilar.

Karta 3: Upplevelsevärden och värdekärnor

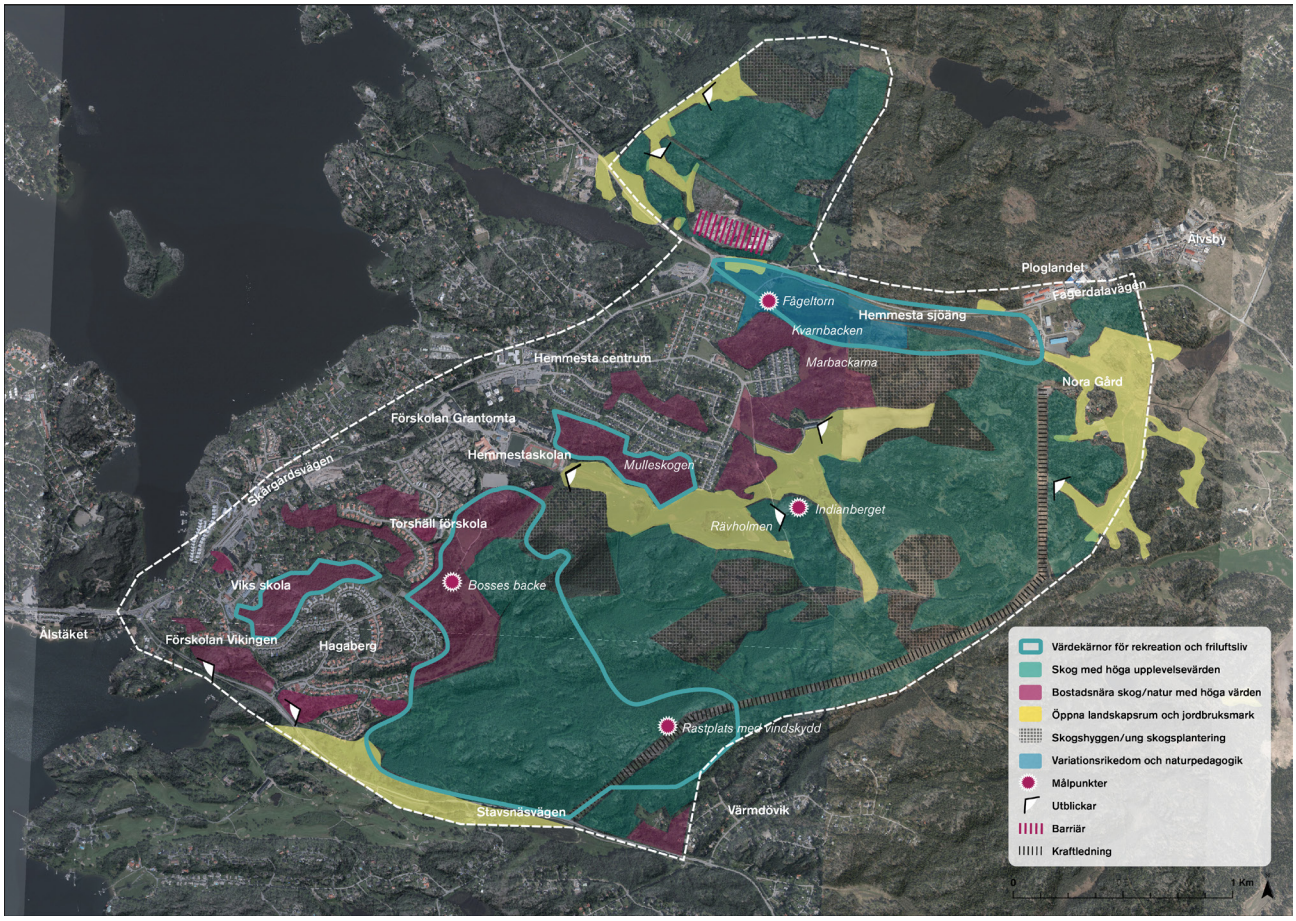
Kartan nedan visar resultat av den landskapsanalys som utförts av området med fokus på upplevelsevärden och identifiering av värdekärnor för rekreation och friluftsliv.

Landskapet karaktäriseras av ett skärgårdslandskap med kuperade skogsområden med mycket hällmarker och öppna långsmala landskapsrum. De öppna landskapsrummen består av gamla havsvikar som odlats upp. Tillfälliga öppna landskapsrum har uppstått i skogslandskapet genom relativt storskaliga hyggen.

Den bostadsnära naturen har generellt höga värden. Här finns skogar med höga upplevelsevärden, ett finmaskigt nät av stigar (som ej redovisas i kartmaterialet). På flera platser finns det spår av lek, vilket kojor och visst slitage på hällmarker visar.

De upplevelsevärden som identifierats är skogskänsla, både i den bostadsnära naturen och i skogsområderna, kulturhistoria och levande landskap genom upplevelsen av de öppna jordbruks- och ängsmarkerna, samt variationsrikedom och naturpedagogik.

Tre huvudsakliga värdekärnor med olika värden har identifierats i området. Skogen som är markerad som bostadsnära natur bedöms också utgöra värdekärnor på grund av sina höga upplevelsevärden och direkta närhet till skolor och bostäder.



Karta 4: Naturvärden

Naturvärden i Hemmesta har karterats genom naturvärdesinventering (NVI) enligt metoder i SIS-standard SS199000:2014. Med naturvärde menas här värde för biologisk mångfald. Geologiska värden och värde för friluftslivet beaktas inte. Naturvärdesinventeringen redovisar och beskriver objekt som har naturvärdesklass 1-3 (se faktaruta). Områden med lägre naturvärde redovisas inte.

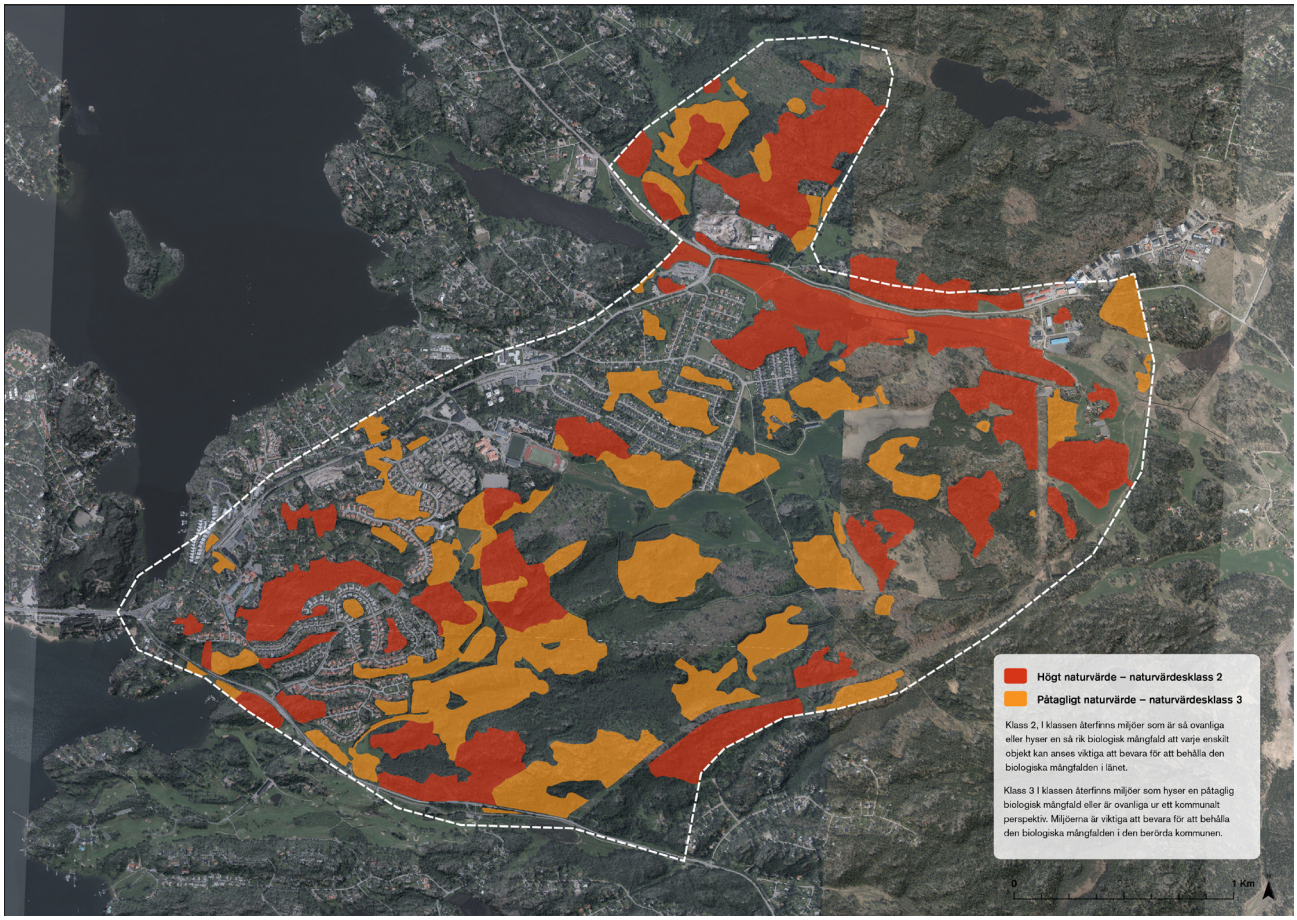
Inventeringen har avgränsat 48 områden av klass 2 och 81 av klass 3 men inga av högsta värde (klass 1).

Höga värden återfinns till största delen i barrskog, främst dominerad av tall. Andra områden med höga värden är: tidigare öppna marker med stora ekar, aspskogar, och våtmarker.

Områden med höga värden innehåller ofta ett stort antal strukturer och arter som indikerar att skogen har funnits på platsen länge. Ofta handlar det om vedsvampar som visar att träden är drygt 100-125 år gamla, eller om arter som är knutna till död ved av olika trädslag. Död ved är ofta ett tecken på att miljön har varit stabil under en längre tid. I många fall är höga naturvärden i Hemmesta knutet till tallskogarna uppe på berghällarna, vilka innehåller ett stort antal gamla tallar.

Högt naturvärde – naturvärdesklass 2 Varje enskilt område med denna naturvärdesklass bedöms vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå. I denna klass ingår bland annat skogliga nyckelbiotoper utpekade av Skogsstyrelsen och områden som är utpekade som värdefulla i ängs- och hagmarksinventeringen.

Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3 Varje enskilt område av en viss naturtyp med denna naturvärdesklass behöver inte vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional, nationell eller global nivå, men det bedöms vara av särskild betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.



Karta 5. Naturtyper

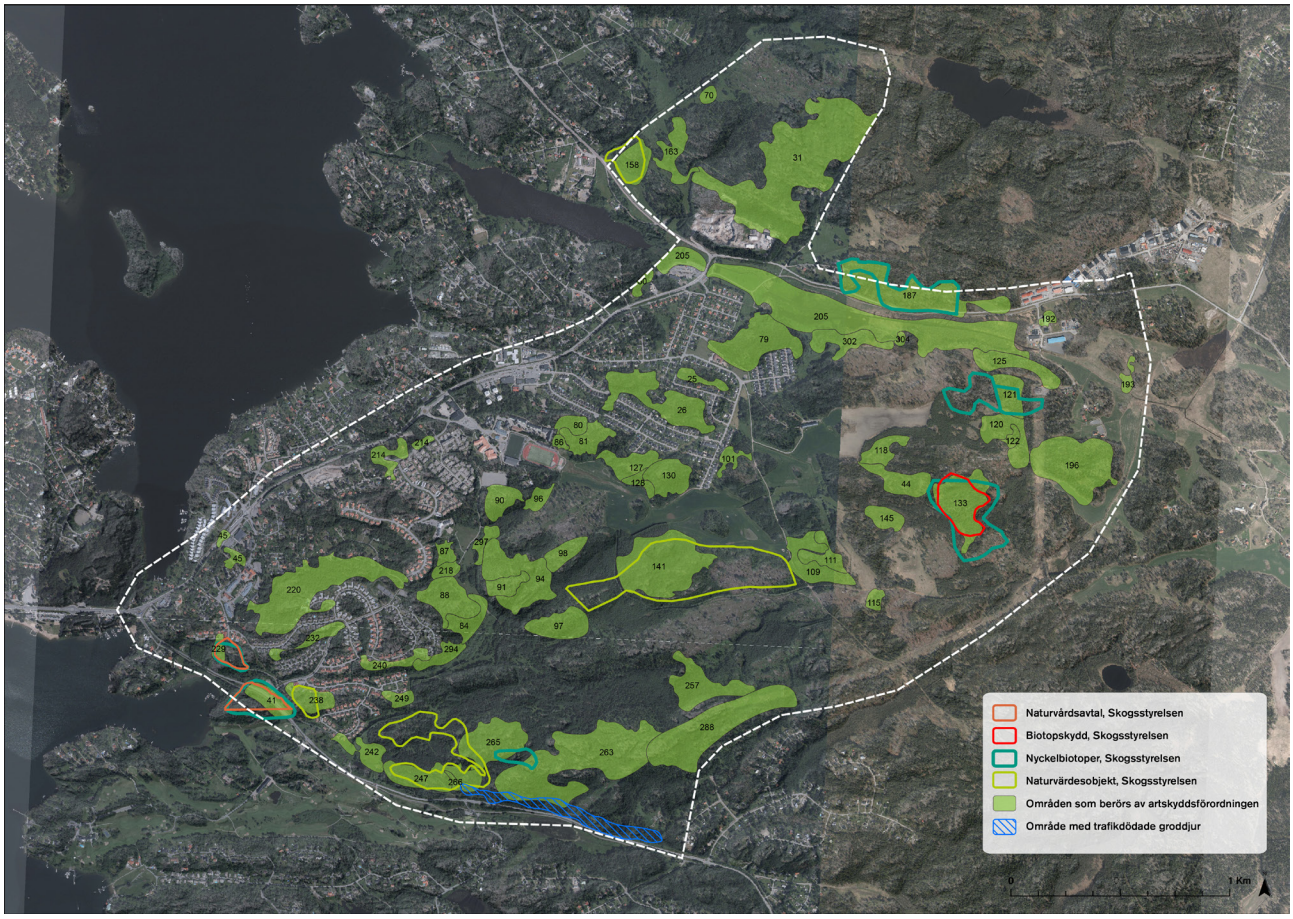
Karta 5 visar en grov indelning av områdets naturtyper. Största delen av naturvärdena är knutna till klassen ”Boreal skog” som innefattar olika skogstyper (tallskog, granskog, aspskog, o.s.v.) Det finns ett mindre antal objekt med natur som klassas som ädellövskog, myr, våtmark och öppen mark (exemepelvis ängar).



Karta 6. Område med skydd, utpekade värden, eller område som berörs av artskyddsförordningen

Kartan visar lagskyddade miljöer, områden Skogsstyrelsen utpekat som nyckelbiotoper eller områden med naturvärden och områden som innehåller arter som omfattas av artskyddsförordningen. Ska bebyggelseutveckling ske inom de på kartan utpekade områdena (eller i dess närhet) med artskyddsförordningsarter, behövs ytterligare utredningar om eventuell påverkan på dessa arter genomföras.

Detaljerade listor över artförekomster i de olika områdena levereras i separat material.



Karta 7. Jordbruksmark av värde

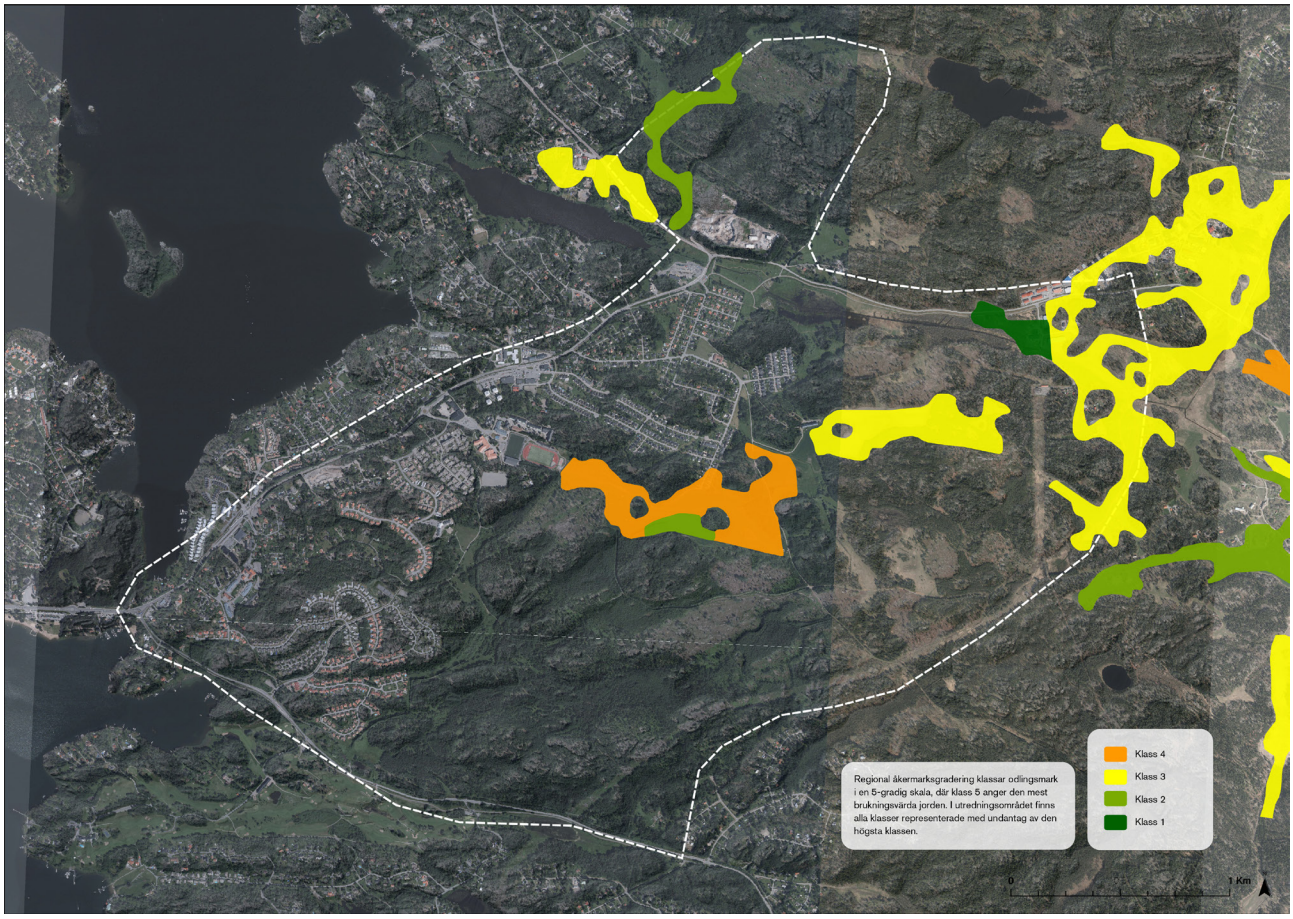
Länsstyrelsens ställningstagande brukningsvärd jordbruksmark

I ett långsiktigt och globalt perspektiv är all jordbruksmark brukningsvärd och i största möjliga mån ska annan mark användas i första hand. I Stockholms län bör därför exploatering undvikas på jordbruksmark och särskilt på jordbruksmark som är av klass 3-5 i åkermarksgraderingen, samt på naturbetesmarker. I den mån jordbruksmark ändå kan behöva exploateras ska det endast ske i undantagsfall och för att främja väsentliga samhällsintressen.

Jord- och skogsbruk är näringar av nationell betydelse. Miljöbalken förordar en mycket restriktiv hållning till att upplåta jordbruksmark för exploatering.

Jordbruksmarken är en resurs att förvalta och får endast bebyggas i undantagsfall. En god odlingsjord utvecklas genom biologiska processer och genom ett långsiktigt arbete från de som brukar den. Att ta jordbruksmark i anspråk för exploatering är i princip oåterkalleligt eftersom det innebär stora ingrepp i jordmånen. Jordbrukslandskapen rymmer även andra värden i form av ett levande kulturlandskap, arbetstillfällen, energiproduktion, värdefulla biotoper och besöksnäring.

Källa: Ställningstagande brukningsvärd jordbruksmark, Länsstyrelsen i Stockholm län, 2017-01-02



Karta 8. Samlade kärnområden och länkar, kultur, natur och rekreation

Röda områden på kartan pekar ut områden där fler än två utpekade höga värden (kultur, natur och rekreation) har pekats ut i inventeringsarbete som utförts av Ekologigruppen och Arendus under våren 2017 Gröna pilar anger viktiga samband (främst ekologiska, men delvis också för rekreation) som behöver beaktas i kommande planarbete.

Viktigt att beakta i fortsatt arbete:

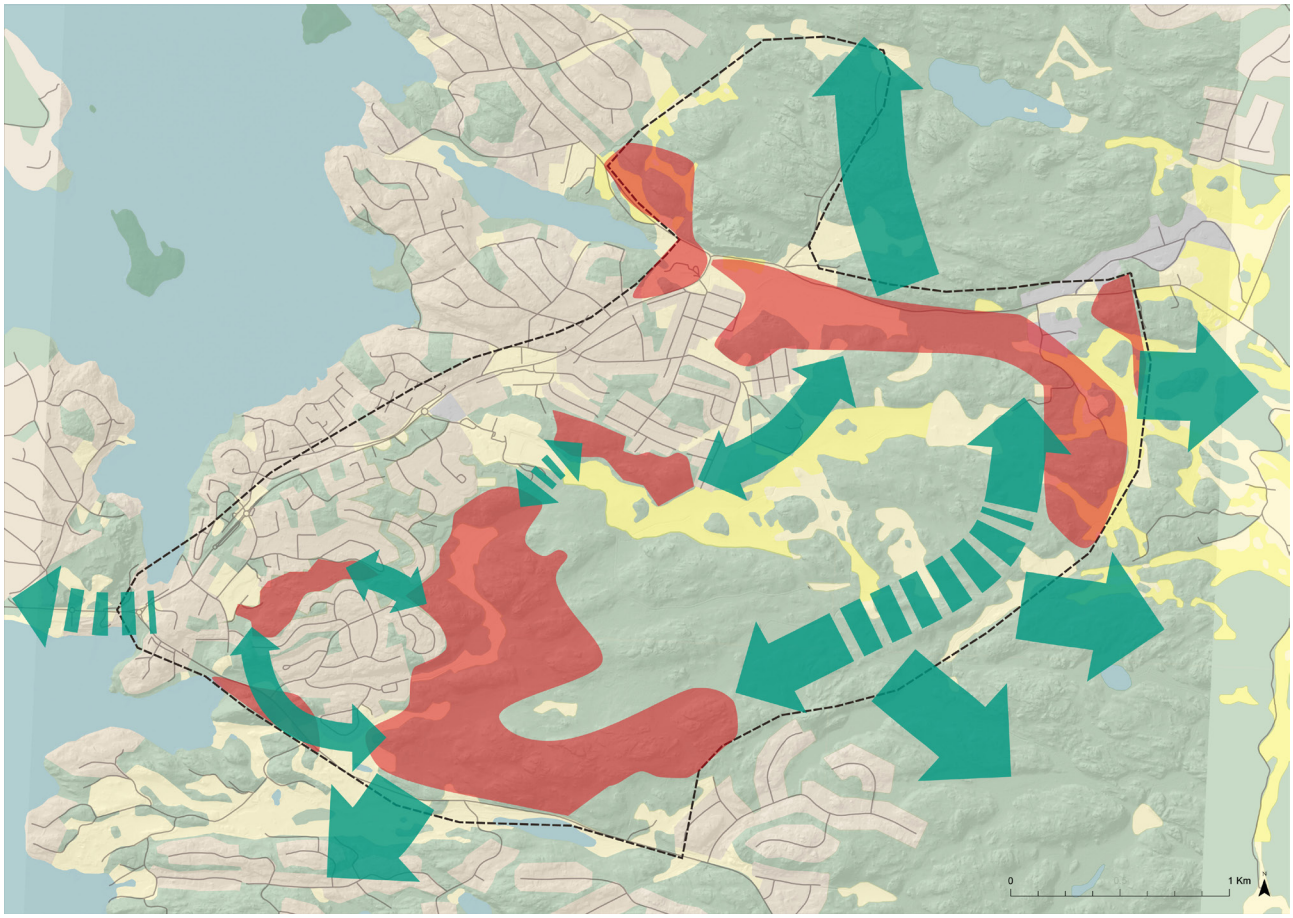
1. Bevara den gröna kilen intakt. En spridningsanalys kan behöva genomföras för att se till att eventuell utveckling inte försämrar regional spridning genom Storskogen.

2. Bevara områden med höga naturvärden (och områden med flera olika värden) intakta för att bevara områdets högsta natur-, rekreation- och kulturvärden.

4. Utveckla en grön strategi för hur naturvärden bevaras och utvecklas inom eller i drekt närhet till utvecklingsområden. En grön strategi tillvaratar värden för både natur och rekreation och säkrar en attraktiv bostadsnära natur.

5. Utred eventuella förekomster av groddjur, fladdermöss, hasselsnok och andra arter som berörs av artskyddsförordningen i detalj inom de olika utvecklingsområdena.

6. Eventuella förluster av värden bör ersättas genom åtgärder för ekologisk kompensation. Det är viktigt att avsätta mark i tidigt skede för att kunna genomföra dessa på ett bra sätt.



Karta 1: Regional grönstruktur och tysta områden

Norra Värmdölandet

Velamsund

Nyckelviken

Gustavsberg

Storskogen

Ingarö

Grön värdekärna

Kilområde

Tysta områden (<45 dBA)

Grönt svagt samband, klass 1

Grönt svagt samband, klass 2

Grönt svagt samband, klass 3

Ekologigruppen 2017

0 2.5 5 Km

N

Karta 2: Rekreationsvärden – Vandringsleder och stigar



Karta 3: Rekreationsvärden – Upplevelsevärden och värdekärnor

Älvsby
Ploglandet
Fagerdalavägen
Fågeltorn
Hemmesta sjöäng
Kvarnbacken
4.
Hemmesta centrum
Marbackarna
Nora Gård
Förskolan Grantomta
3.
Hemmestaskolan
Mulleskogen
Skärgårdsvägen
Indianberget
Rävholmen
Torshäll förskola
Bosses backe
Viks skola
1.
Ålstäket
Förskolan Vikingen
Hagaberg
2.
Rastplats med vindskydd
Stavsnäsvägen
Värmdövik

- Värdekärnor för rekreation och friluftsliv
- Skog med höga upplevelsevärden
- Bostadsnära skog/natur med höga värden
- Öppna landskapsrum och jordbruksmark
- Skogshyggen/ung skogsplantering
- Variationsrikedom och naturpedagogik
- Målpunkter
- Utblickar
- Barriär
- Kraftledning

0 1 Km









Värdekärna 1

Bostadsnära naturområde med höga upplevelsevärden. Skogskänsla och variationsrikedom liten yta till trots.

Populära lekytor nära Viks skola.



Värdekärna 2

Bostadsnära naturområde som är utflyktsmål för hela kommunen. Bosses backe är välbesökt, särskilt på vintern. Värdekärna i Storskogen med hög täthet av anlagda stigar och höga upplevelsevärden.





Värdekärna 3

Hemmesta sjöäng, variationsrik och naturpedagogisk målpunkt med fågeltorn, gömsle och naturrunda.





Värdekärna 4

Bostadsnära naturområde nära Hemmesta centrum och Hemmesta skola. Spår av lek och kojbyggen.

Karta 4: Naturvärden – naturvärdesklasser

Högt naturvärde – naturvärdesklass 2

Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3

Klass 2, I klassen återfinns miljöer som är så ovanliga eller hyser en så rik biologisk mångfald att varje enskilt objekt kan anses viktiga att bevara för att behålla den biologiska mångfalden i länet.

Klass 3 I klassen återfinns miljöer som hyser en påtaglig biologisk mångfald eller är ovanliga ur ett kommunalt perspektiv. Miljöerna är viktiga att bevara för att behålla den biologiska mångfalden i den berörda kommunen.

0 1 Km

N

Karta 5: Naturtyper

Naturvärdesklass

<all other values>

naturtyp

Barrblandskog, aspinslag

Boreal skog

Igenväxningsmark

Myr

Sjö

Ädellövskog

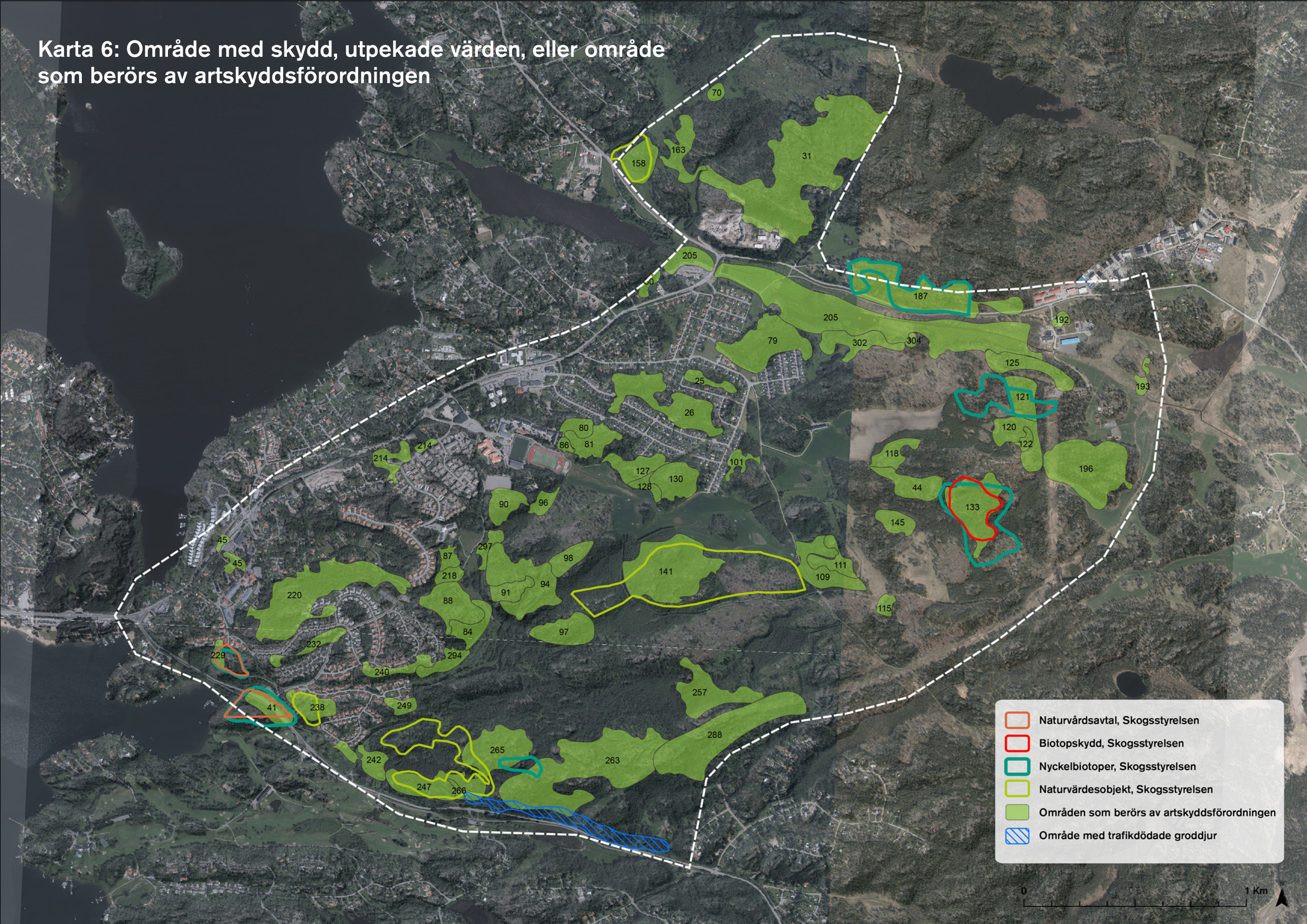
Äng och betesmark

Hemmesta inventeringsområde

0 0.4 0.8 Km

Ekologigruppen 20XX-XX-XX

Karta 6: Område med skydd, utpekade värden, eller område som berörs av artskyddsförordningen





Tallskogar

Uppe på hällar finns höga naturvärden kopplat till gamla tallar. Skogarna är ovanliga ur ett nationellt perspektiv







Barrblandskog

Skogar med gran och tall. Vissa med karaktär av det som kallas naturskog, det vill säga skog som utvecklas fritt utan större spår av avverkning. Dessa är ofta täta och har träd av olika åldrar.



Blandskogar

Nedanför hällar finns områden med blandskog som kan domineras av tall,gran ek eller asp. Ofta gamla betesmarker där högsta värden fins i gamla träd.





Karta 7: Jordbruksmark av värde

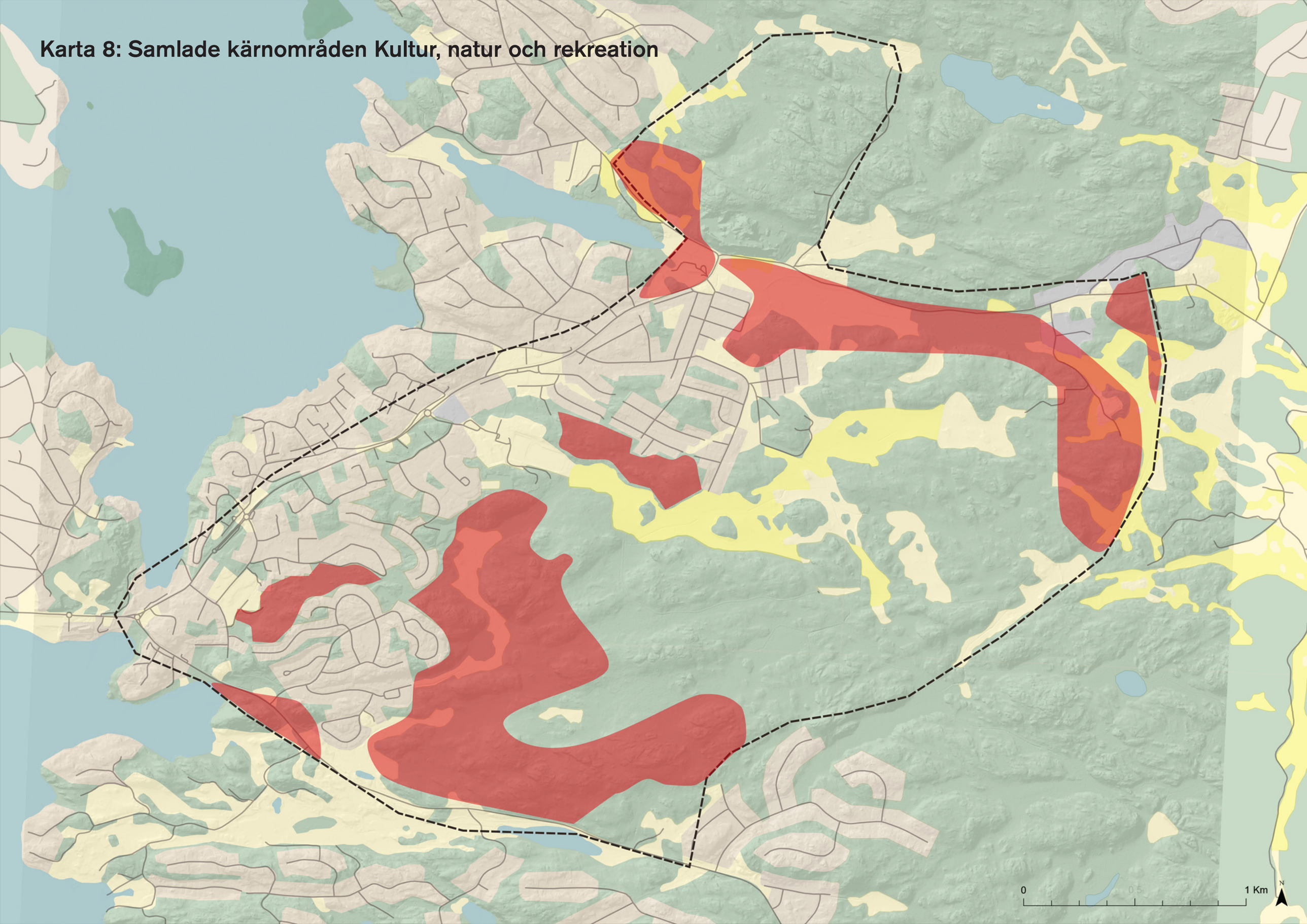
Regional åkermarksgradering klassar odlingsmark i en 5-gradig skala, där klass 5 anger den mest brukningsvärda jorden. I utredningsområdet finns alla klasser representerade med undantag av den högsta klassen.

- Klass 4
- Klass 3
- Klass 2
- Klass 1

0 1 Km

N

Karta 8: Samlade kärnområden Kultur, natur och rekreation



Karta 9: Kärnområden och länkar

Viktigt att beakta i fortsatt arbete:

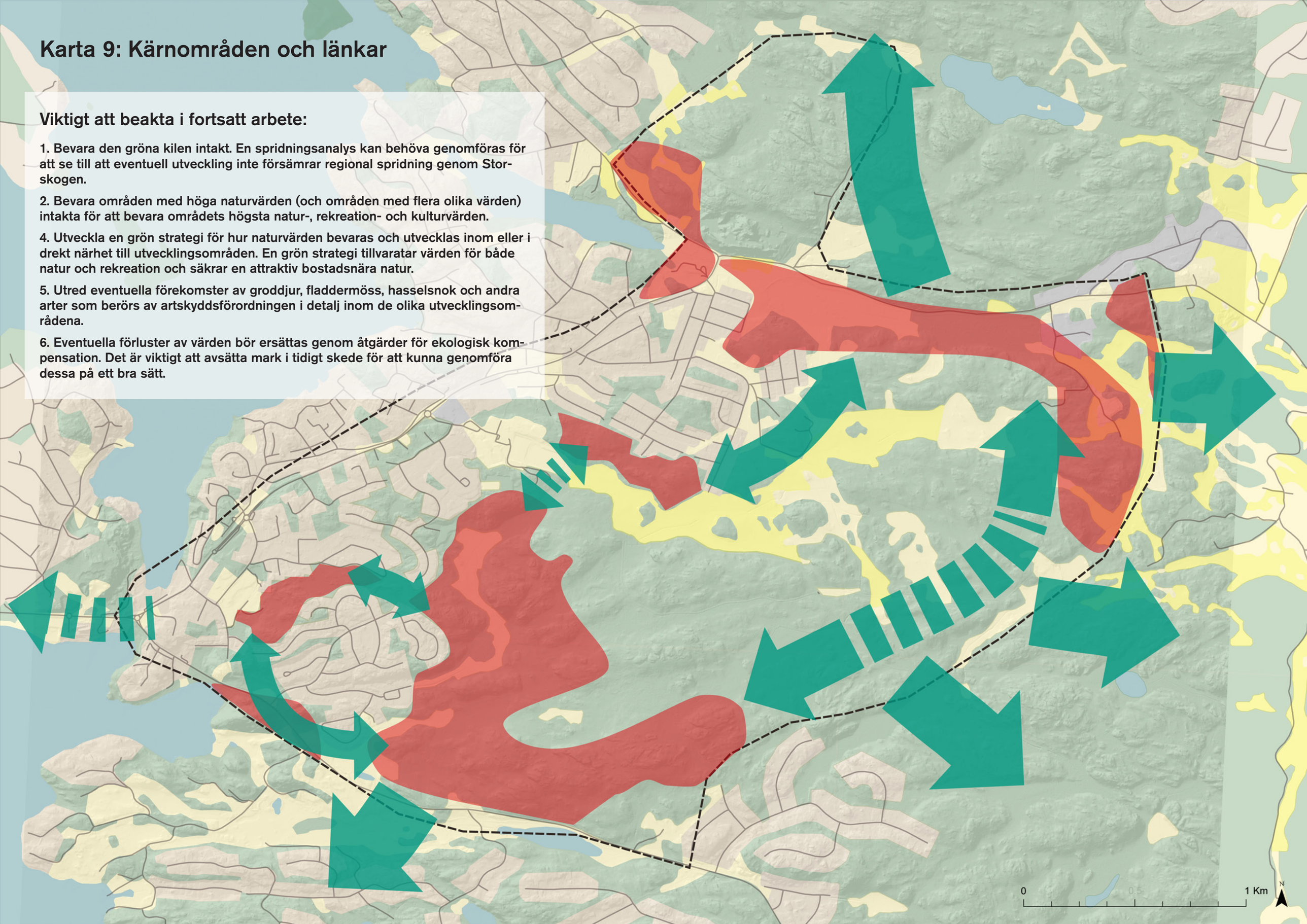
1. Bevara den gröna kilen intakt. En spridningsanalys kan behöva genomföras för att se till att eventuell utveckling inte försämrar regional spridning genom Storskogen.

2. Bevara områden med höga naturvärden (och områden med flera olika värden) intakta för att bevara områdets högsta natur-, rekreation- och kulturvärden.

4. Utveckla en grön strategi för hur naturvärden bevaras och utvecklas inom eller i drekt närhet till utvecklingsområden. En grön strategi tillvaratar värden för både natur och rekreation och säkrar en attraktiv bostadsnära natur.

5. Utred eventuella förekomster av groddjur, fladdermöss, hasselsnok och andra arter som berörs av artskyddsförordningen i detalj inom de olika utvecklingsområdena.

6. Eventuella förluster av värden bör ersättas genom åtgärder för ekologisk kompensation. Det är viktigt att avsätta mark i tidigt skede för att kunna genomföra dessa på ett bra sätt.



PARALLELLA UPPDRAG
VÄGVAL HEMMESTA

HEMMESTA SMÅHUSSTAD

VERSION 2017.09.11



MANDAWORKS+ADEPT

PARALLELLA UPPDRAG
VÄGVAL HEMMESTA

2017-09-11

UPPDRAGSGIVARE:

VÄRMDÖ KOMMUN

Plan-och exploateringsavdelningen

Värmdö kommun

FÖRSLAGSSTÄLLARE:

MANDAWORKS

Adress
121 5tr Åsögatan
116 24 Stockholm
Sverige

Organisationsnummer
5568-3922
VAT number
SE556802392201
Bank
Swedbank
Försäkring
SalusAnsvar
no 5436114

Hemsida
www.mandaworks.com

Email
Info@mandaworks.com

ADEPT

Adress
Struenseegade 15A, 4.
2200 Köpenhamn
Danmark

Organisationsnummer
30510437
VAT number
DK30510437
Bank
Sydbank
Försäkring
TRYG forsikring
no 670 9.532.120.069

Hemsida
www.adept.dk

Email
mail@adept.dk

INNEHÅLL

07 UTGÅNGSPUNKT

17 IDÉ

27 STRUKTURFÖRSLAGEN

45 ATT BO I HEMMESTA SMÅHUSSTAD

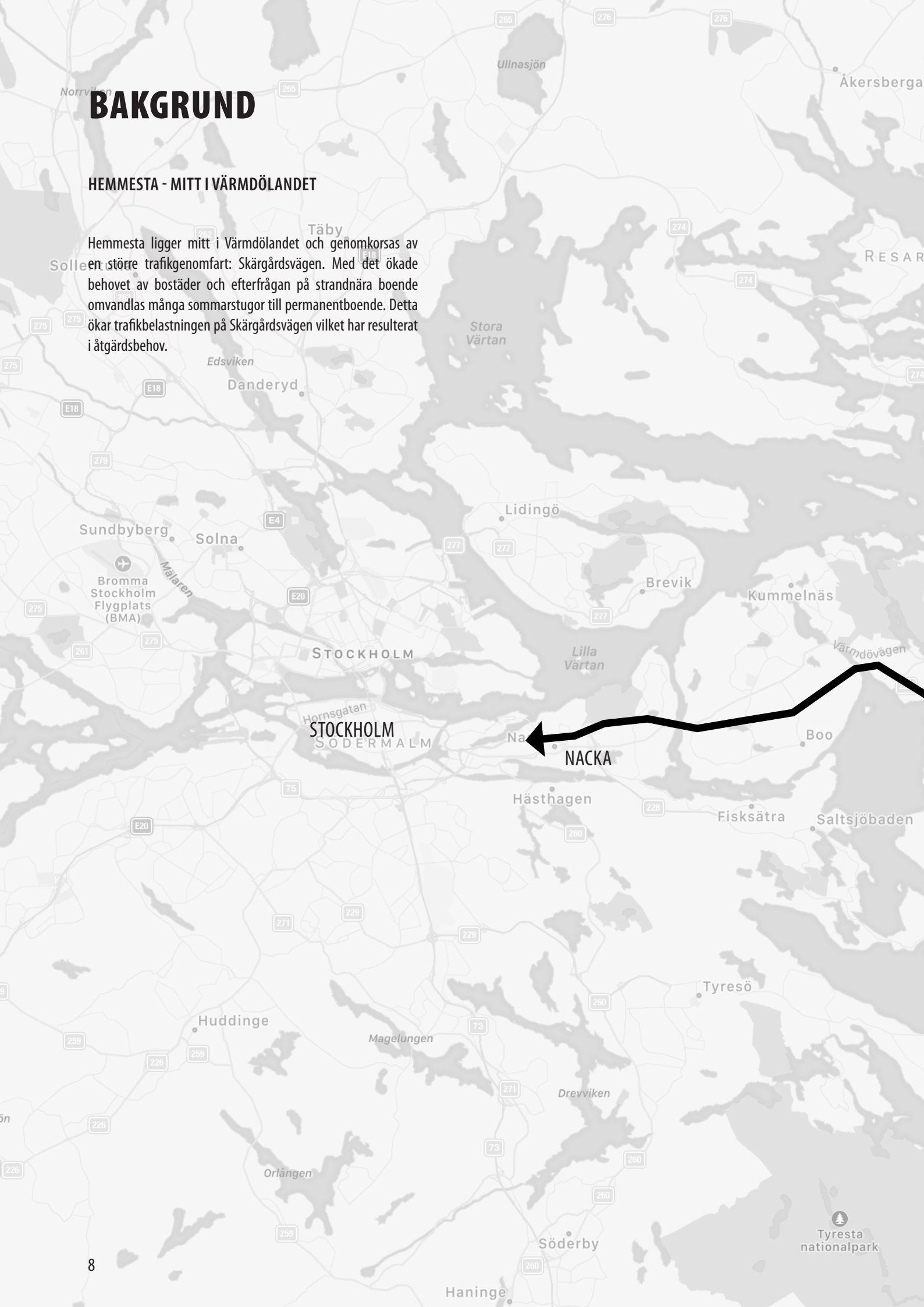
57 DETALJER

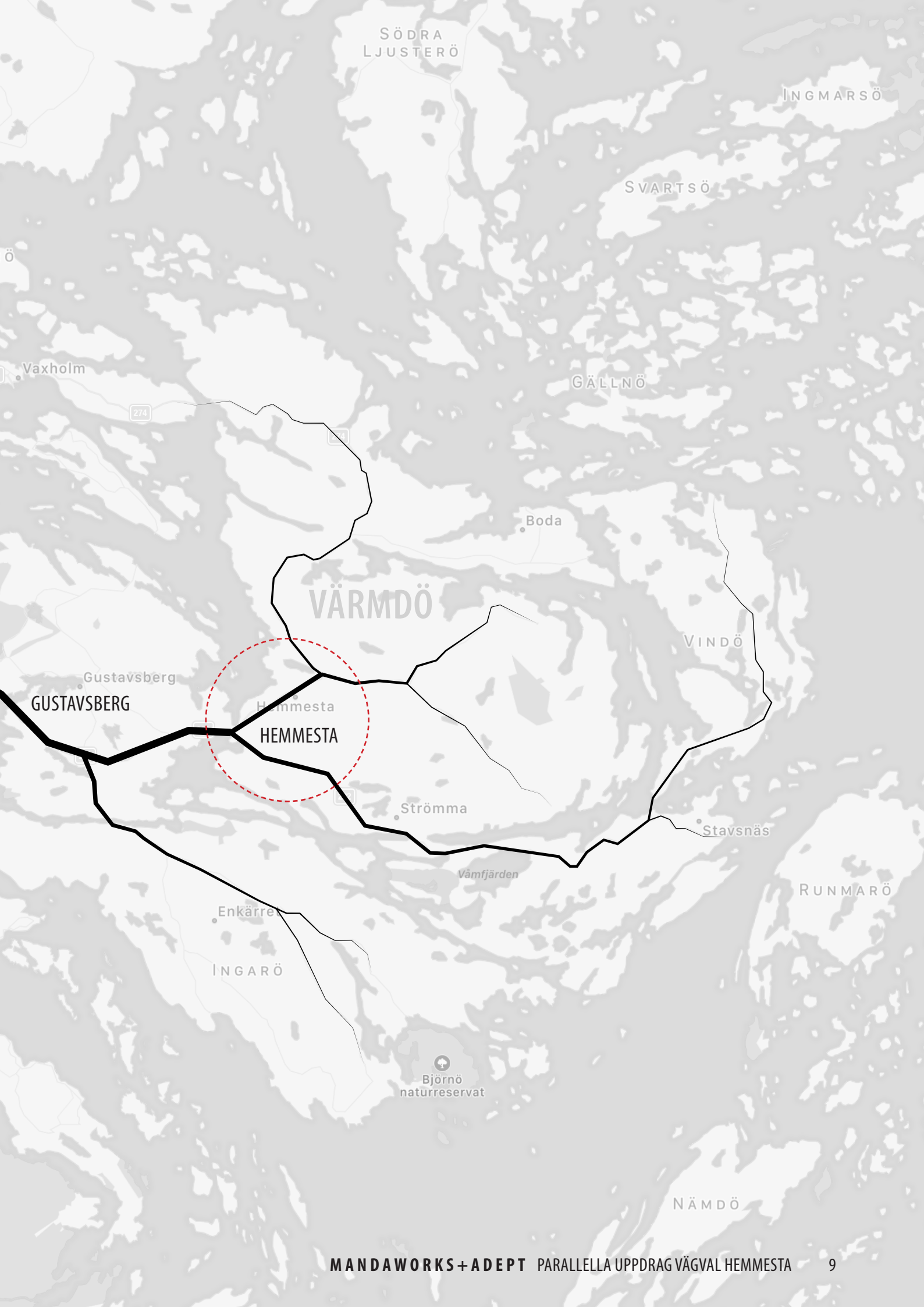
UTGÅNGSPUNKT

BAKGRUND

HEMMESTA - MITT I VÄRMDÖLANDET

Hemmesta ligger mitt i Värmdölandet och genomkorsas av en större trafikgenomfart: Skärgårdsvägen. Med det ökade behovet av bostäder och efterfrågan på strandnära boende omvandlas många sommarstugor till permanentboende. Detta ökar trafikbelastningen på Skärgårdsvägen vilket har resulterat i åtgärdsbehov.

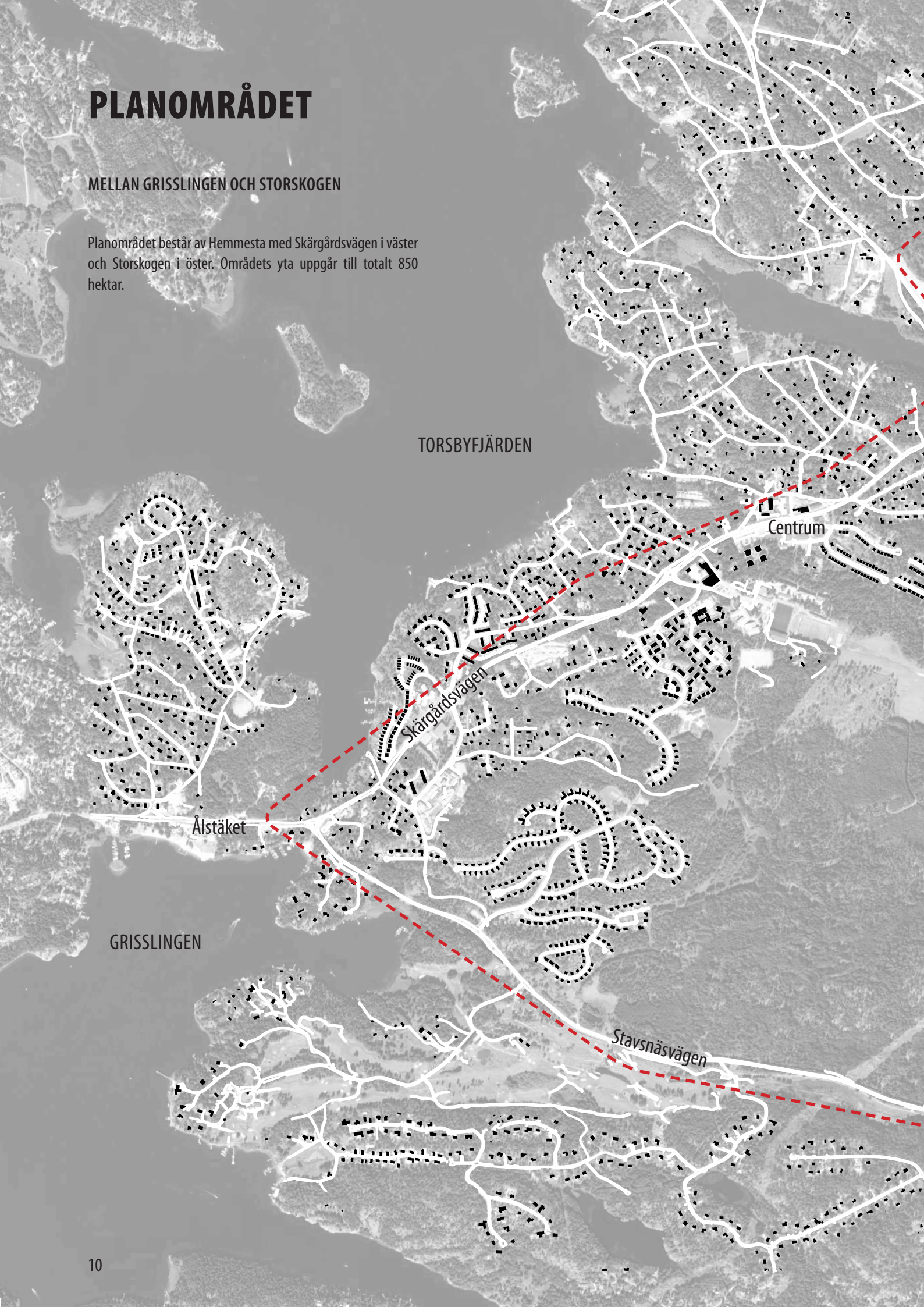



SÖDRA LJUSTERÖ
INGMARSÖ
SVARTSÖ
Vaxholm
GÄLLNÖ
274
Boda
VÄRMDÖ
VINDÖ
Gustavsberg
GUSTAVSBERG
Hemmesta
HEMMESTA
Strömma
Stavsnäs
Våmfjärden
RUNMARÖ
Enkärret
INGARÖ
Björnö naturreservat
NÄMDÖ

PLANOMRÅDET

MELLAN GRISSLINGEN OCH STORSKOGEN

Planområdet består av Hemmesta med Skärgårdsvägen i väster och Storskogen i öster. Områdets yta uppgår till totalt 850 hektar.




Hemmestatorp
Fagerdalavägen
8 500 000 m²
STORSKOGEN

UPPDRAGET

TVÅ ALTERNATIV ATT UTREDA

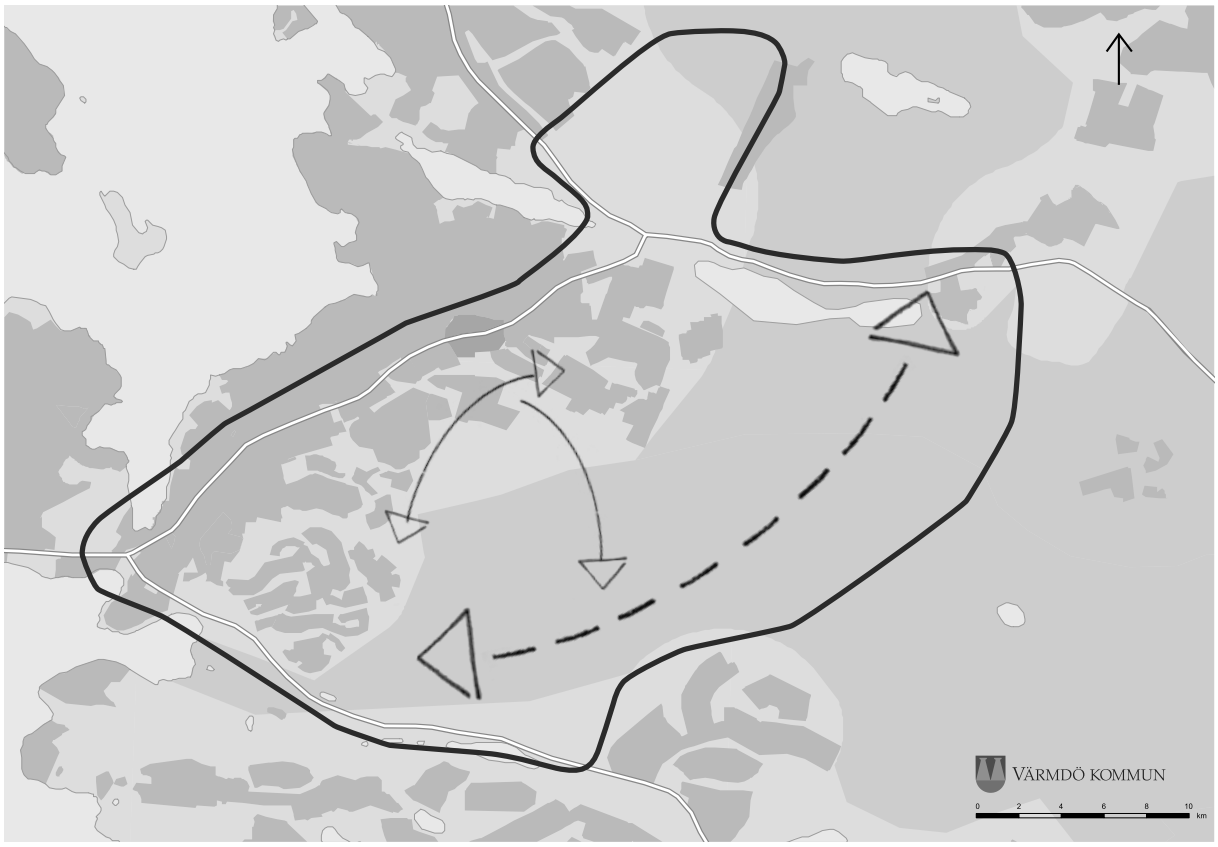
Två alternativ för hantering av trafik ligger till grund för förslagen.

Det ena alternativet utgår från nyanläggning av en förbifart öster om Hemmesta. Denna lösning innebär att Skärgårdsvägen inte längre behöver användas för farligt gods och det är därför möjligt att förtäta längs med vägen. Med denna lösning räknar man med en möjlig bebyggelseutveckling med 700 bostäder i centrum (pågående detaljplanearbete) samt ytterligare 3000 bostäder i Hemmesta som helhet.

Det andra alternativet utgår från att Skärgårdsvägen behålls som huvudtransportled för farligt gods men byggs ut till trefältsväg för att förbättra framkomligheten. Med detta alternativ gäller ett skyddsavstånd på 15 m från vägkant till bebyggelse. Vägens kapacitet är också begränsad vilket gör att man räknar med en möjlig bebyggelseutveckling med 700 bostäder i centrum (pågående detaljplanearbete) samt ytterligare 1300 bostäder i Hemmesta som helhet.

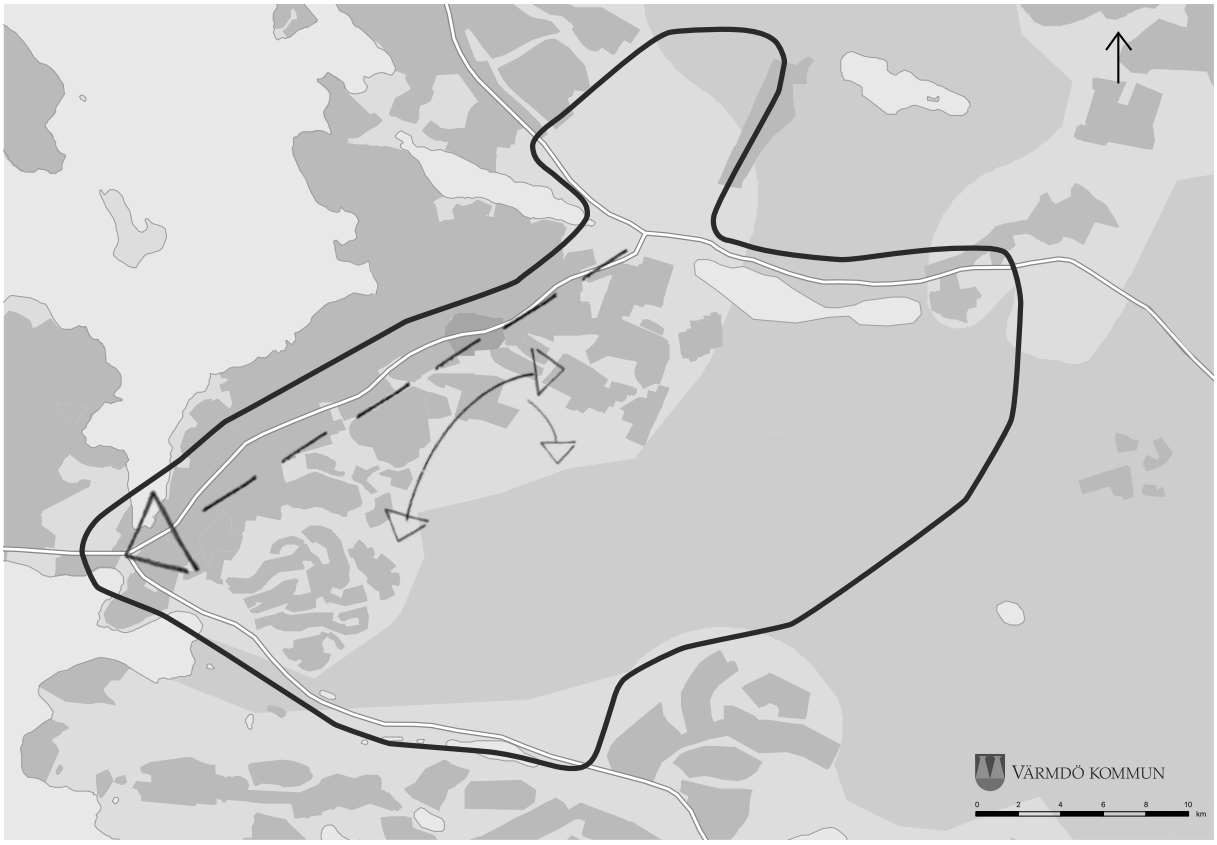
ALTERNATIV FÖRBIFART

- Ny väg för farligt gods genom storskogen
- Skärgårdsvägen förtätas och blir stadsgata
- 700 bostäder Hemmesta centrum
- Ytterligare 3000 bostäder i hemmesta
- Ny bebyggelse länkas till befintliga lokalgator och ny huvudgata



ALTERNATIV TREFÄLTSVÄG

- Skärgårdsvägen får tre körfält + cykelstråk
- Skärgårdsvägen fortfarande led för farligt gods
- 700 bostäder Hemmesta centrum
- Ytterligare 1300 bostäder i hemmesta
- Ny bebyggelse länkas till befintliga lokalgator



HEMMESTAS KVALITETER

STRANDEN OCH SKOGEN

Skärgårdens klippor, hällmarkstallskogar och våtmarker tillsammans med kulturlandskapets små åkrar och ängar utgör Hemmestas stora kvalitet. Det är dessa värden som lockar människor att flytta hit och de är ett viktigt element att integrera i planeringen.



Havsvikar





Hemmesta sjöäng



Hällmarkstallskog





Öppna kulturlandskap



IDÉ

MED NATUREN INPÅ KNUTEN




MANDAWORKS+ADEPT PARALLELLA UPPDRAG VÄGVAL HEMESTA

BÄRANDE STRUKTURER

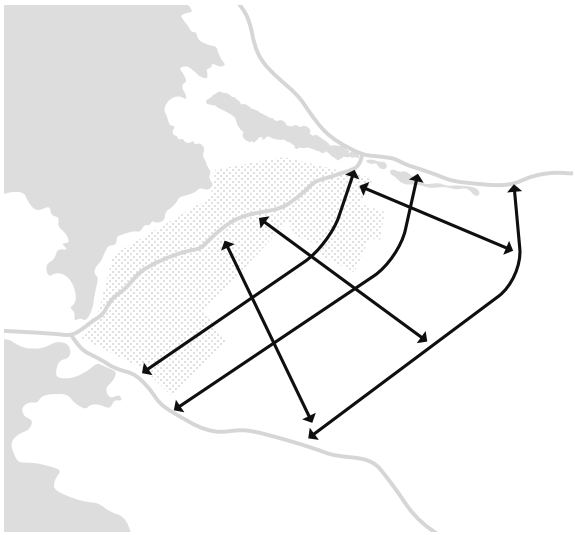
NATUR OCH BEBYGGELSE FLÄTAS

Vårt förslag grundar sig på sammanflätning av naturstråk och bebyggelseområden som tillsammans med skapandet av ett sammanhängande nätverk av gator som gör det lättare att röra sig genom samhället.



GRÖN-BLÅ LÄNK

Hemmesta ramas in av en dalgång med bördig mark sm tidigare brukats. Den gröna ryggraden utgör ett av grundelementen i strukturförslaget.



GATUNÄTVERK

Nya gator förbinder det befintliga nätverket för att skapa en mer finmaskig struktur med flera vägval.



BEBYGGELSESTRÅK

Till gatunätet kopplas bebyggelsestråk som medger att många får nära till naturen och samtidigt kan gatorna som byggs utnyttjas effektivt och omges med hus som ger trygga och gemytliga gaturum.

FLÄTAD PLAN MED PLATSER FÖR ALLA

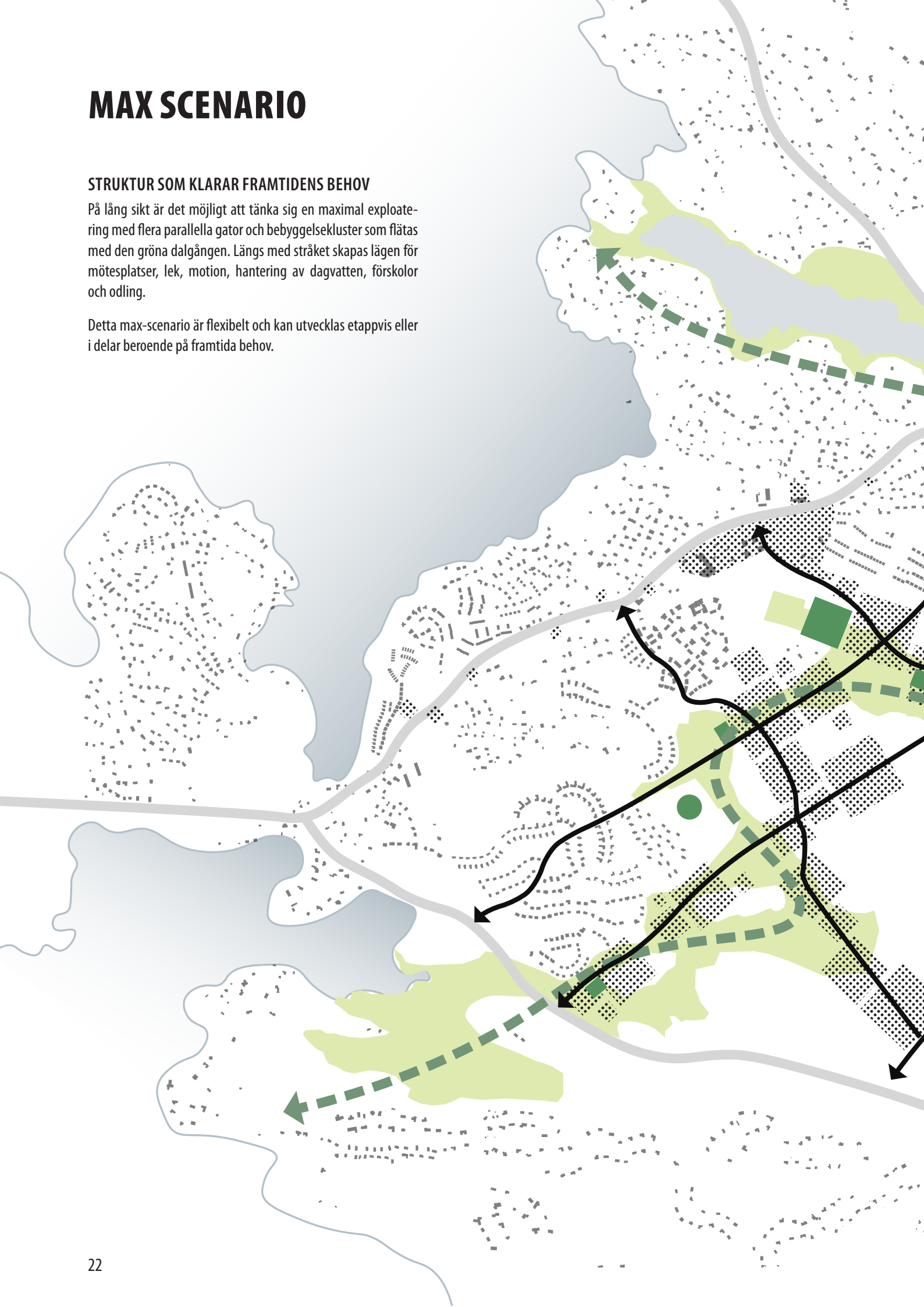
När bebyggelse och grönstråk sammanflätas och människor flyttar in uppstår lägen för nya funktioner. Idrott, förskolor, parker, lekplatser med mera tar plats i mötet mellan byggt och grönt.

MAX SCENARIO

STRUKTUR SOM KLARAR FRAMTIDENS BEHOV

På lång sikt är det möjligt att tänka sig en maximal exploatering med flera parallella gator och bebyggelsekluster som flätas med den gröna dalgången. Längs med stråket skapas lägen för mötesplatser, lek, motion, hantering av dagvatten, förskolor och odling.

Detta max-scenario är flexibelt och kan utvecklas etappvis eller i delar beroende på framtida behov.





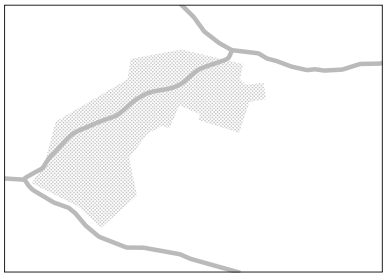
FLEXIBEL UTVECKLING

STRUKTUR SOM KLARAR FRAMTIDENS SCENARIOS

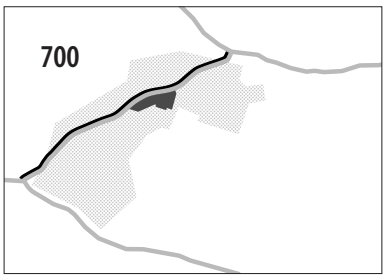
Max-strukturen kan utvecklas på en mängd olika sätt. I en första fas kan centrala delar och mindre loopar utvecklas, och om konjunkturen avstannar kan byggandet pausas utan att strukturen blir lidande. Om hänsyn till naturvärden, ägoförhållanden eller andra faktorer hindrar en viss utveckling kan också alternativa vägar väljas under processens gång.

FAS 1

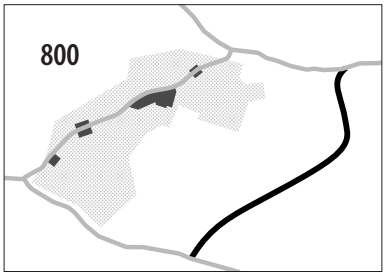
HEMMESTA IDAG



TREFÄLTSVÄG + CENTRUMUTVECKLING

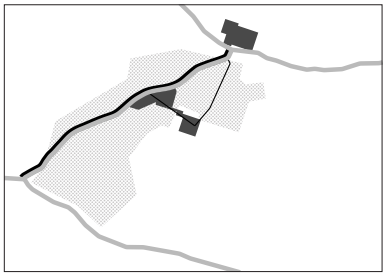


FÖRBIFART + CENTRUMFÖRTÄTNING

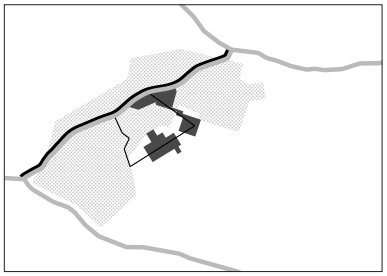


FAS 2

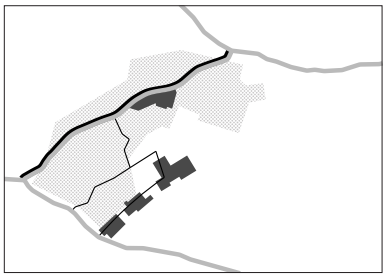
LILLA LOOPEN + TREFÄLTSVÄG



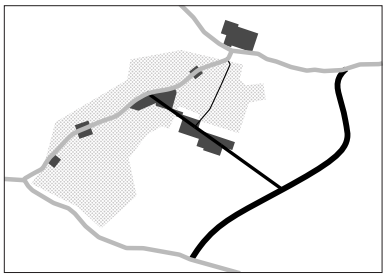
KÄRNAN + TREFÄLTSVÄG



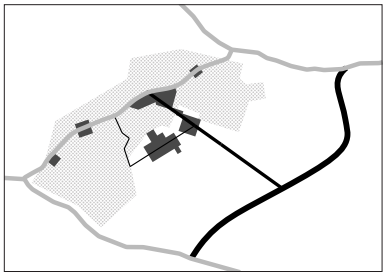
SÖDRA LOOPEN + TREFÄLTSVÄG



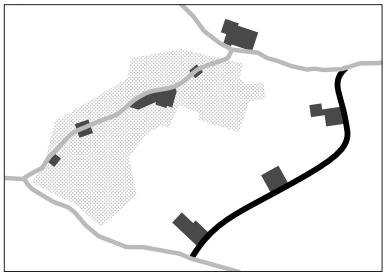
CENTRUMSTRÅK + FÖRBIFART



KÄRNAN + FÖRBIFART

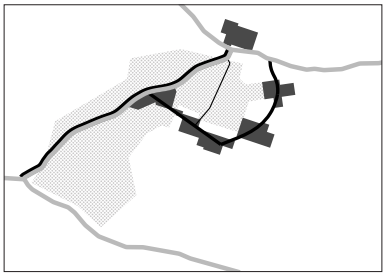


ÖAR I ÖSTER + FÖRBIFART

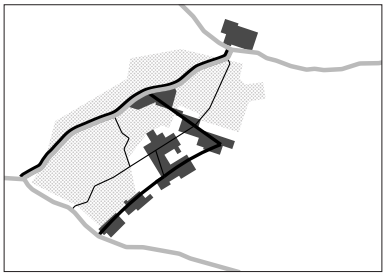


FAS 3

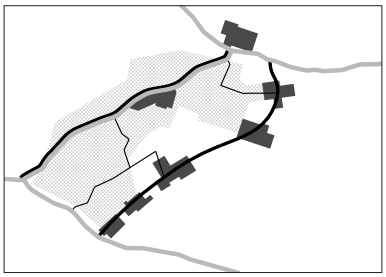
NORRA LOOPEN + TREFÄLTSVÄG



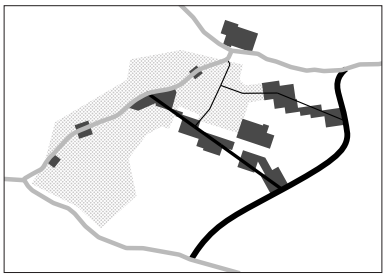
SÖDRA KÄRNAN + TREFÄLTSVÄG



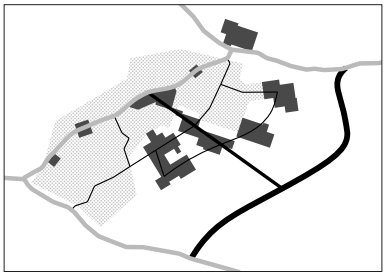
BOULEVARD + TREFÄLTSVÄG



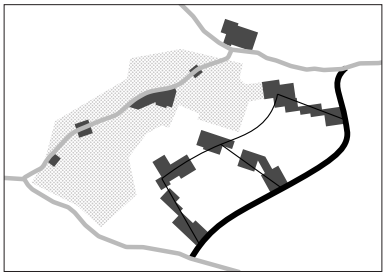
STRÅK I NORR + FÖRBIFART



CENTRUMRING + FÖRBIFART

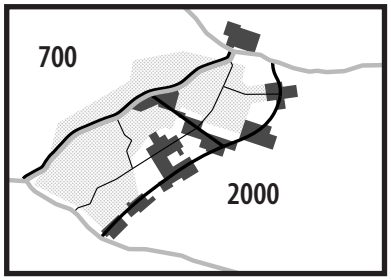


STRÅK I ÖSTER + FÖRBIFART

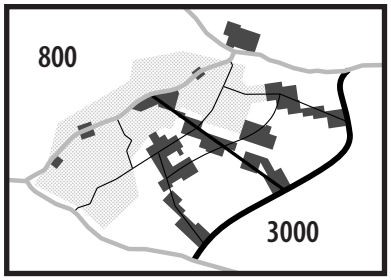


FAS 4

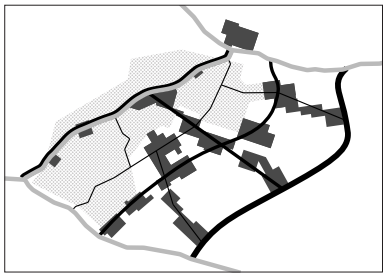
BOSSES BOULEVARD



STORSKOGSVÄGEN



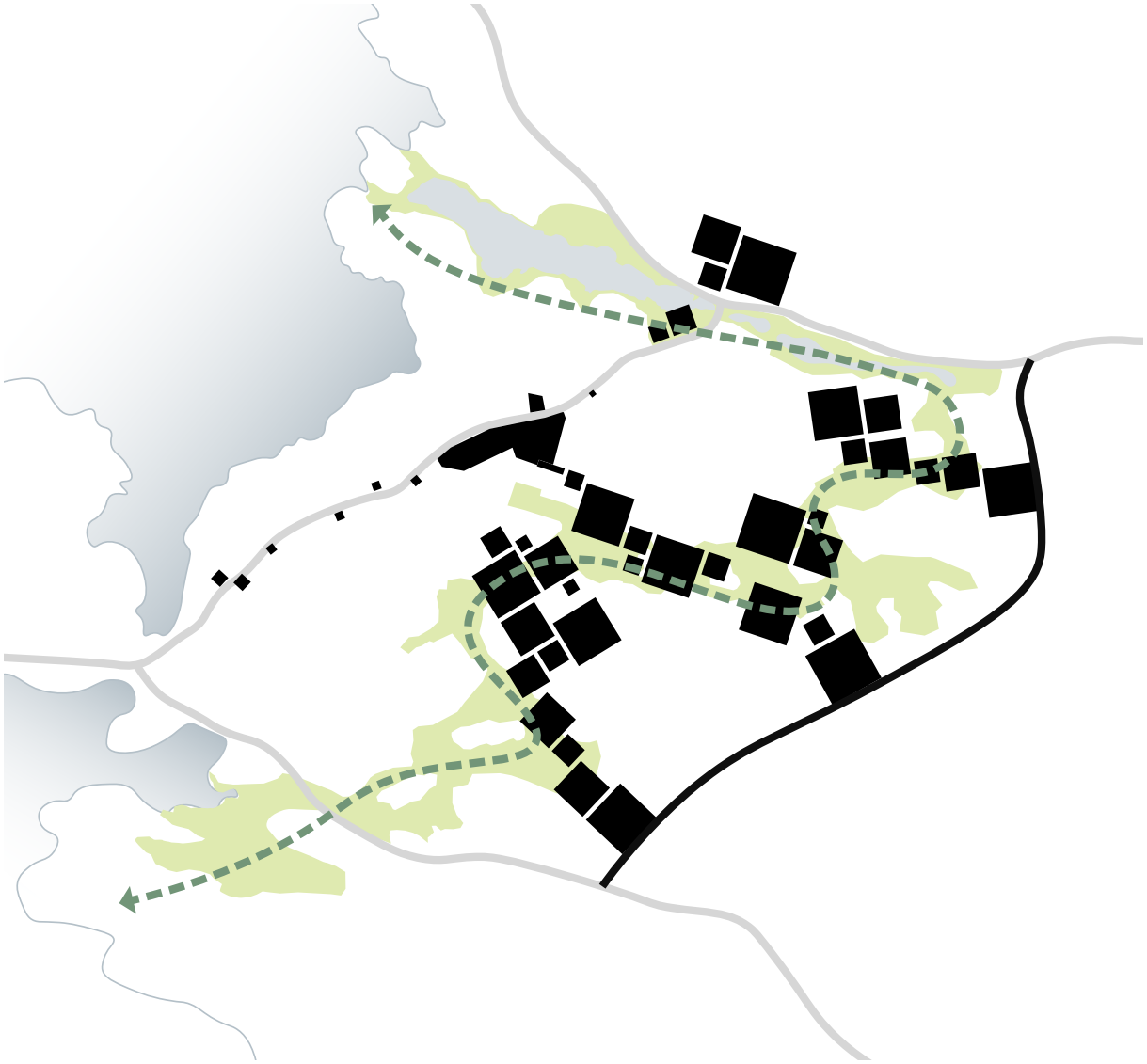
MAX UTBYGGNAD



TVÅ HUVUDALTERNATIV

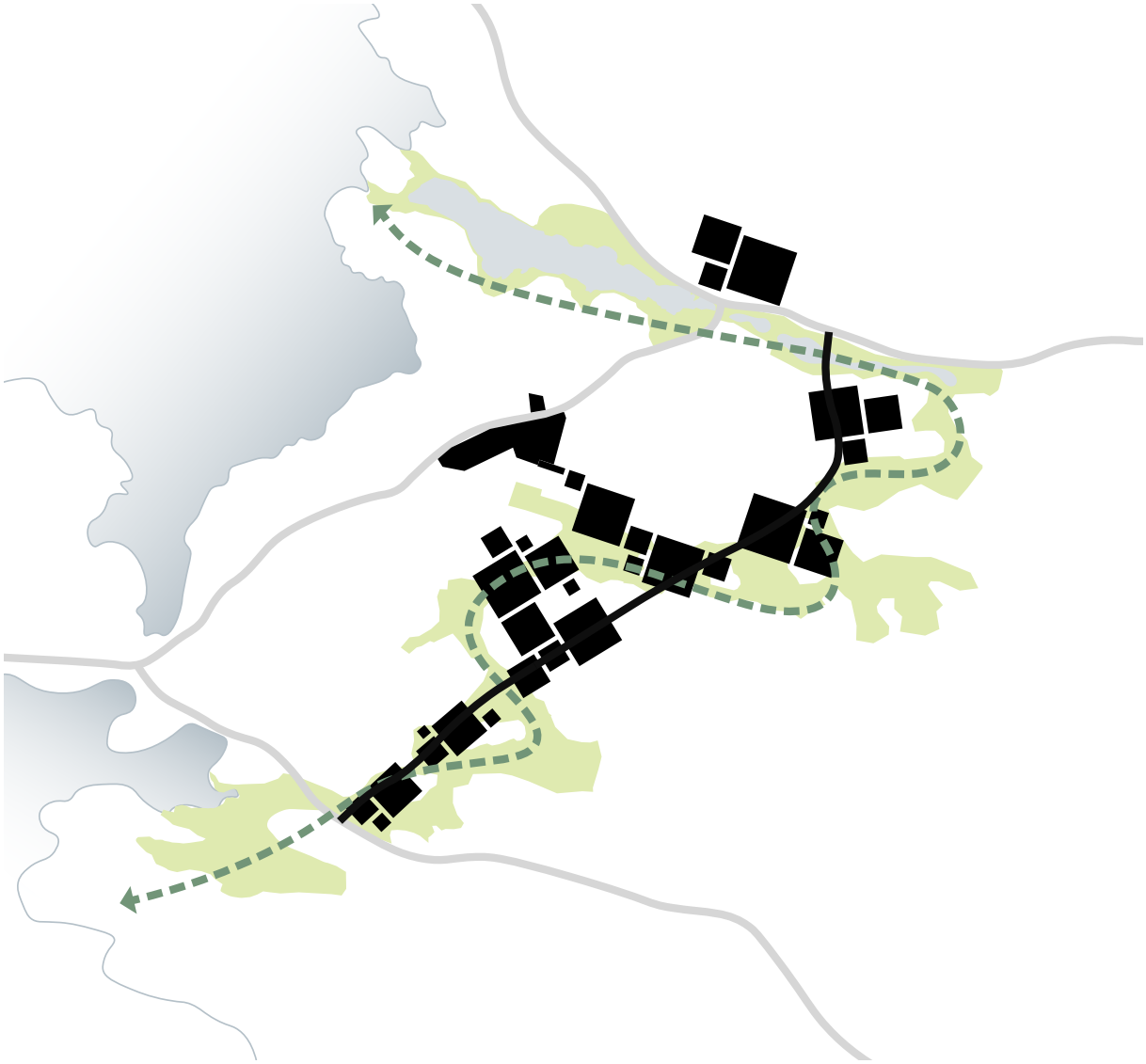
STORSKOGSVÄGEN

Detta alternativ bygger på att farligt gods hänvisas till en ny förbifart som byggs genom Storskogen. På detta sätt kan Skärgårdsvägen förtätas i viss omfattning. Mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen skapas flera parallella stråk som kopplar strukturen och omges med ny bostadsbebyggelse.



BOSSES BOULEVARD

I detta alternativ behålls Skärgårdsvägen som led för farligt gods men byggs om till trefältsväg. Öster om Hemmesta byggs också en ny stadsgata: Bosses Boulevard, som kantas av ny småskalig bebyggelse, träd och gatuparkering. Genom denna nya koppling avlastas Skärgårdsvägen och flera delar av Hemmesta kan bindas samman.



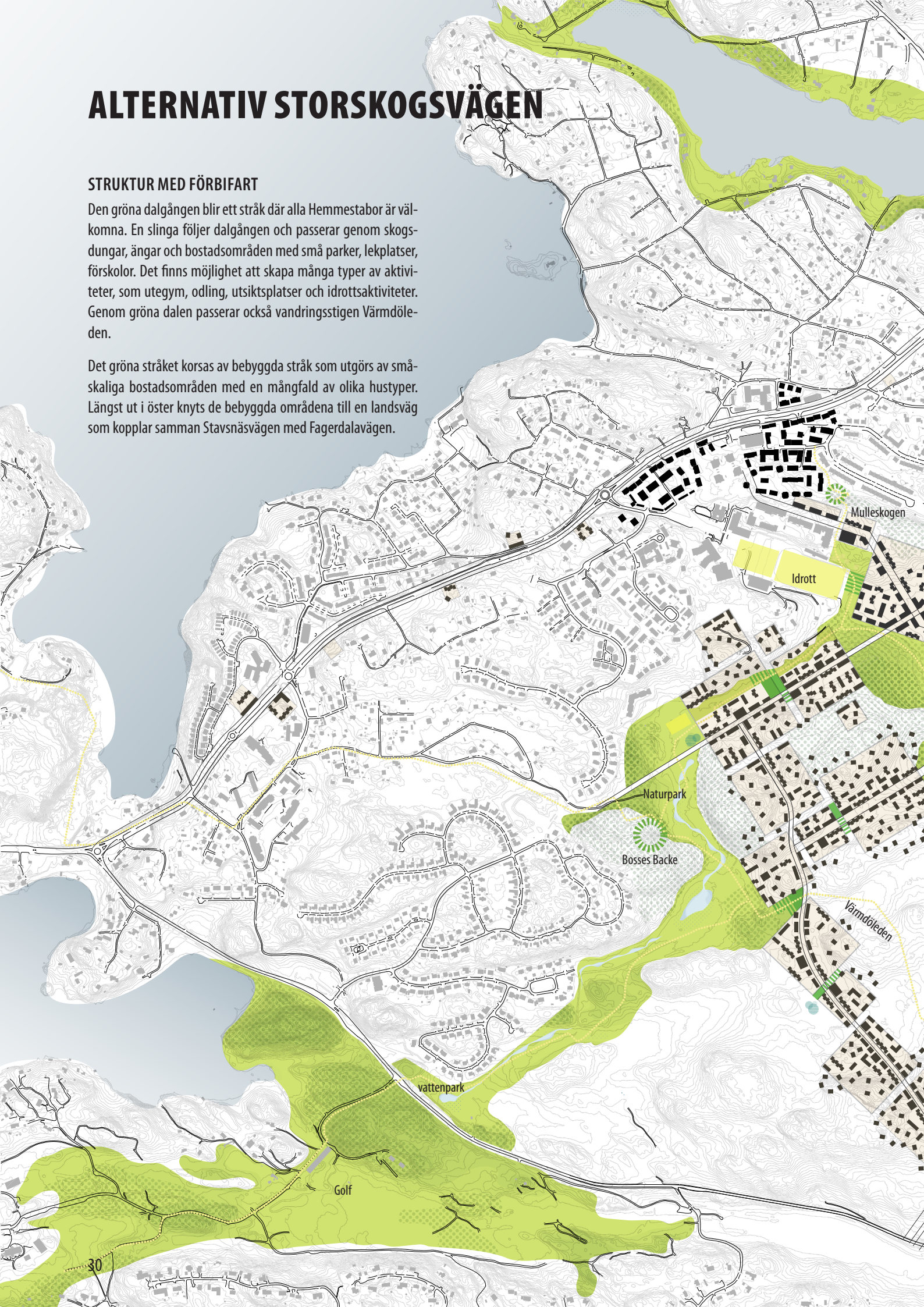
STRUKTUR-FÖRSLAGEN

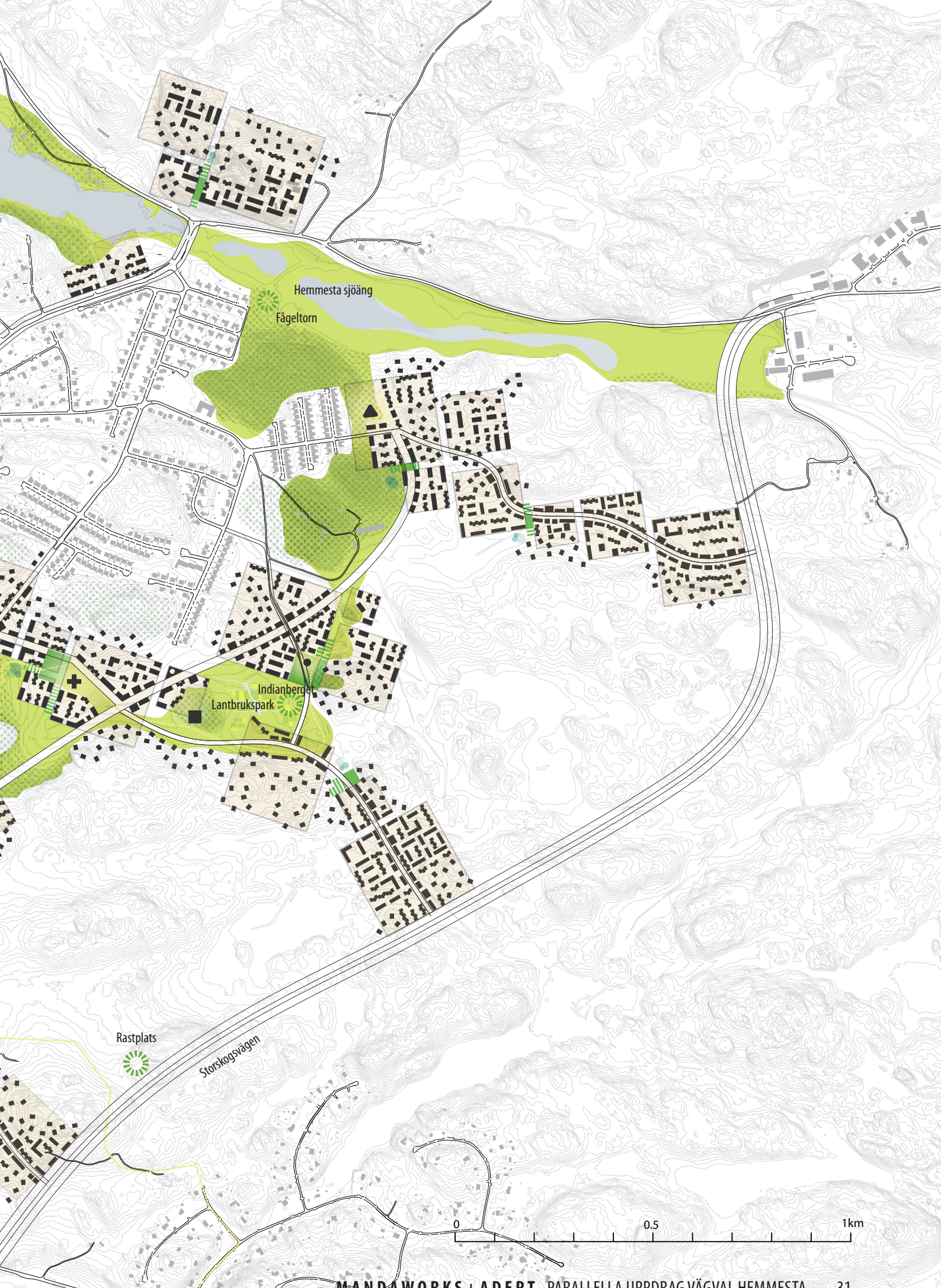
ALTERNATIV STORSKOGSVÄGEN

STRUKTUR MED FÖRBIFART

Den gröna dalgången blir ett stråk där alla Hemmestabor är välkomna. En slinga följer dalgången och passerar genom skogsdungar, ängar och bostadsområden med små parker, lekplatser, förskolor. Det finns möjlighet att skapa många typer av aktiviteter, som utegym, odling, utsiktsplatser och idrottsaktiviteter. Genom gröna dalen passerar också vandringsstigen Värmdöleden.

Det gröna stråket korsas av bebyggda stråk som utgörs av småskaliga bostadsområden med en mångfald av olika hustyper. Längst ut i öster knyts de bebyggda områdena till en landsväg som kopplar samman Stavsnäsvägen med Fagerdalavägen.

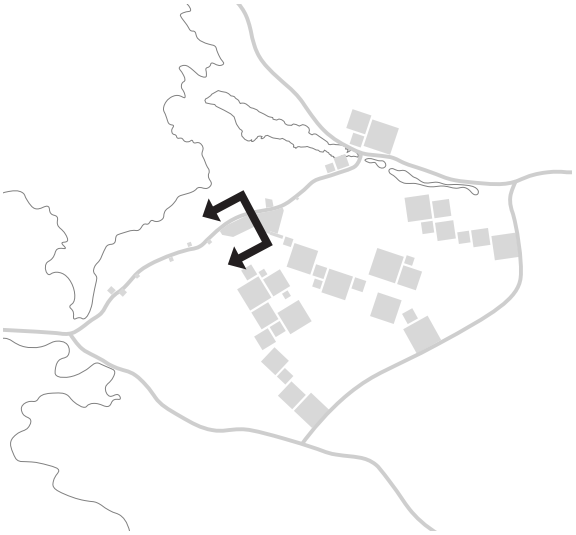


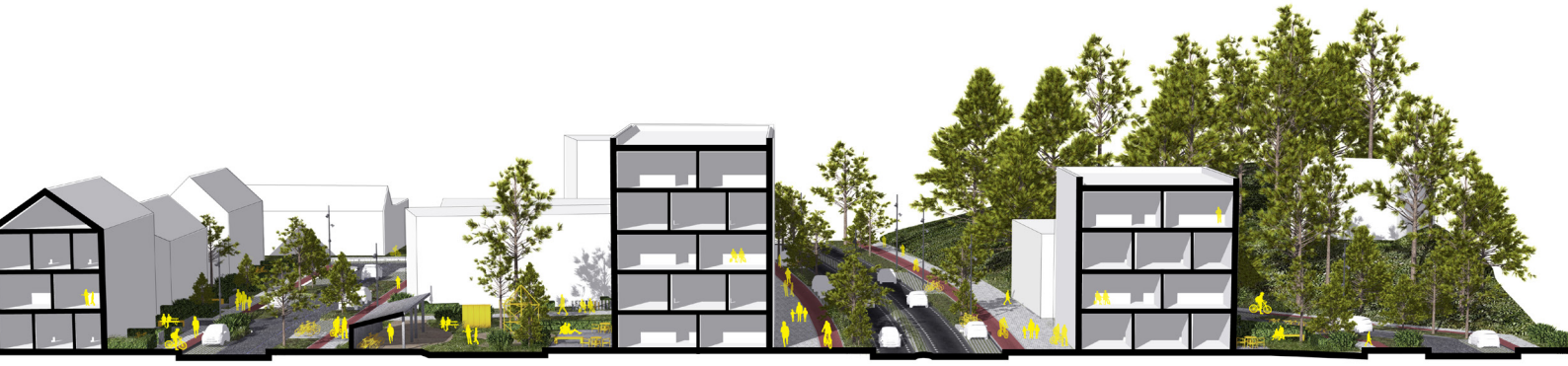

Hemmesta sjöäng
Fågeltorn
Indianberget
Lantbrukspark
Rastplats
Storskogsvägen
0
0.5
1km

ALTERNATIV STORSKOGSVÄGEN

STRUKTUR MED FÖRBIFART

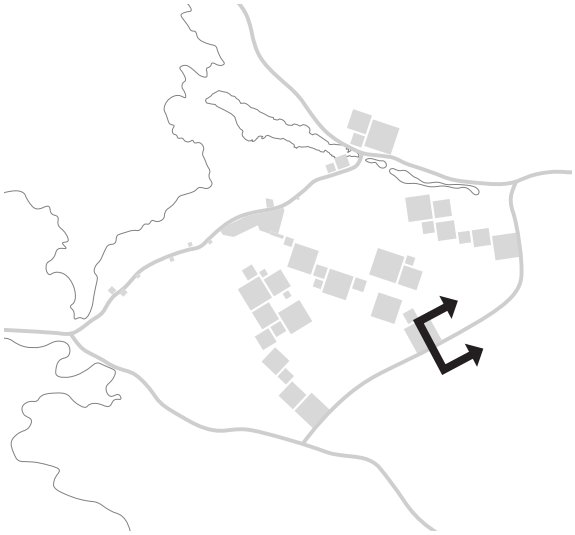
I alternativet med en ny förbifart i Storskogen flyttas farligt gods från Skärgårdsvägen till den nya landsvägen vilket ger nya förutsättningar inne i samhället.

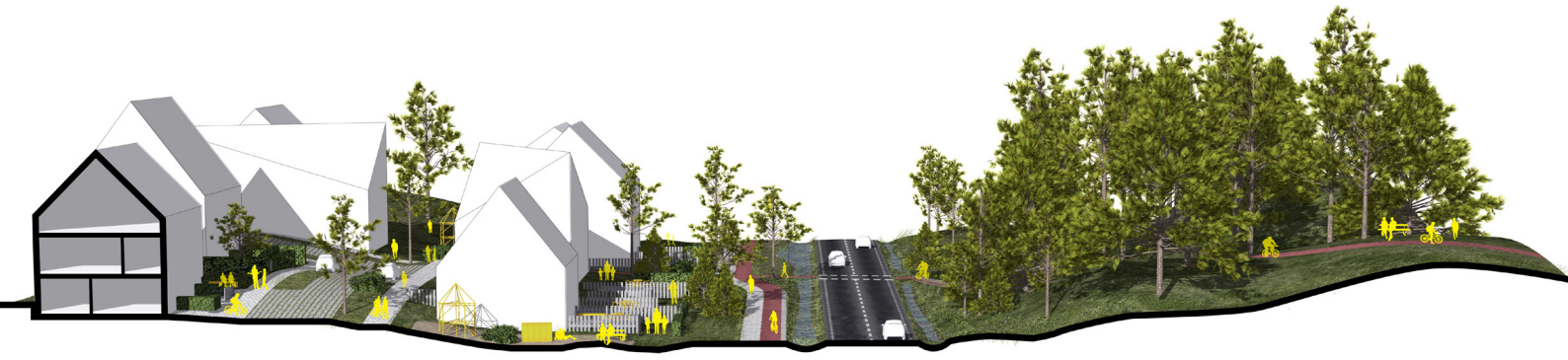




SKÄRGÅRDSVÄGEN SOM STADSGATA

Skärgårdsvägen smalnas av något och ny bebyggelse tillkommer nära vägen i särskilda lägen. Särskilt i centrum finns möjlighet att skapa en karaktär av stadsgata med generösa gång- och cykelbanor och trädplanteringar.



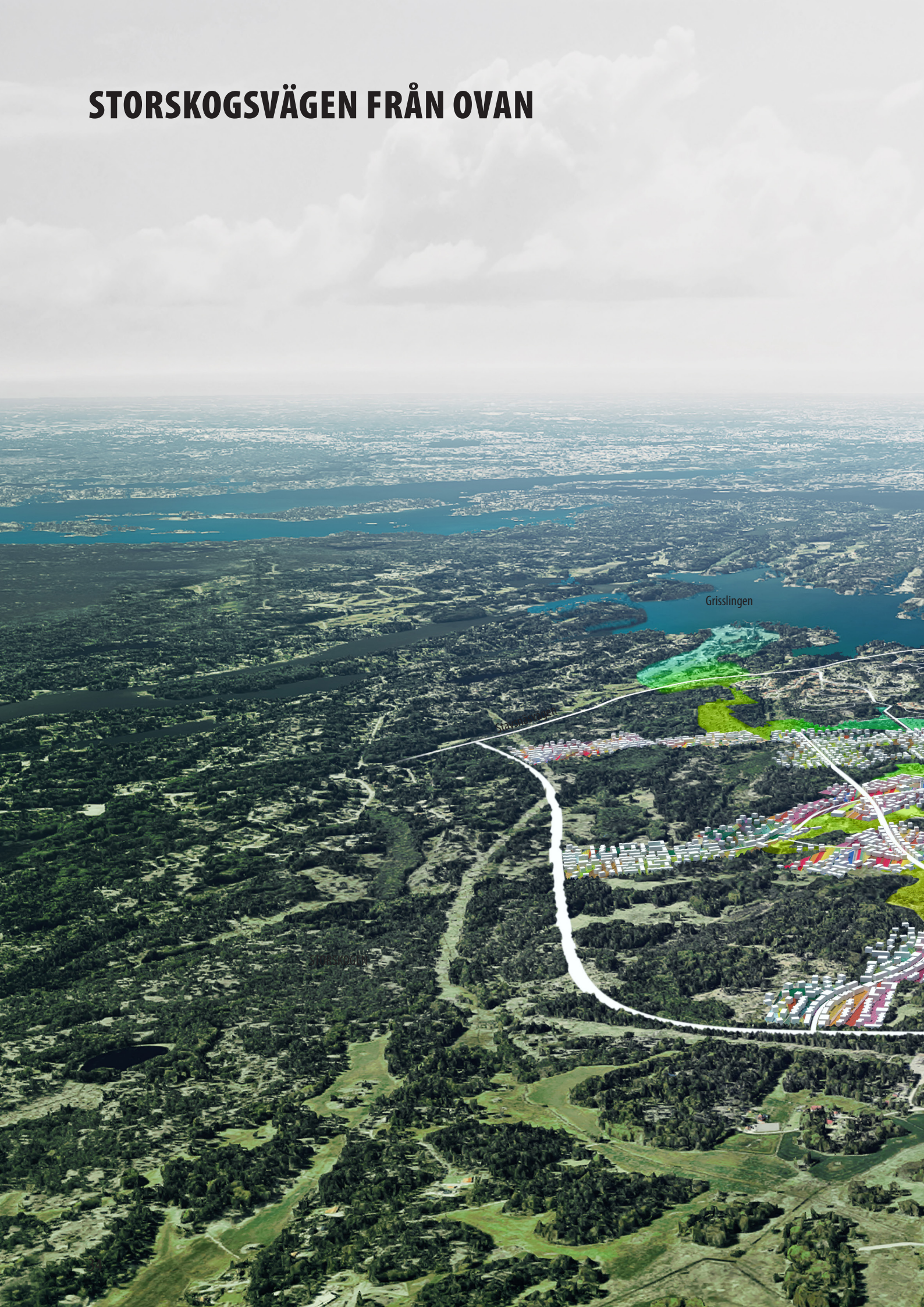


STORSKOGSVÄGEN SOM FÖRBIFART

Förbifarten i öster gestaltas som en landsväg som följer landskapets böljande former. Längs med vägen löper gång- och cykelbanor. Bostäderna vänder trädgårdssidan mot vägen och adresseras istället till lokalgator parallellt med landsvägen.

0 5 10 15 20

STORSKOGSVÄGEN FRÅN OVAN




STOCKHOLM
NACKA
GUSTAVSBERG
Torsbyfjärden
HEMMESTA
Fagerdalavägen

STORSKOGSVÄGEN FRÅN OVAN





PÅ GRÄNSEN TILL SJÖÄNGARNA





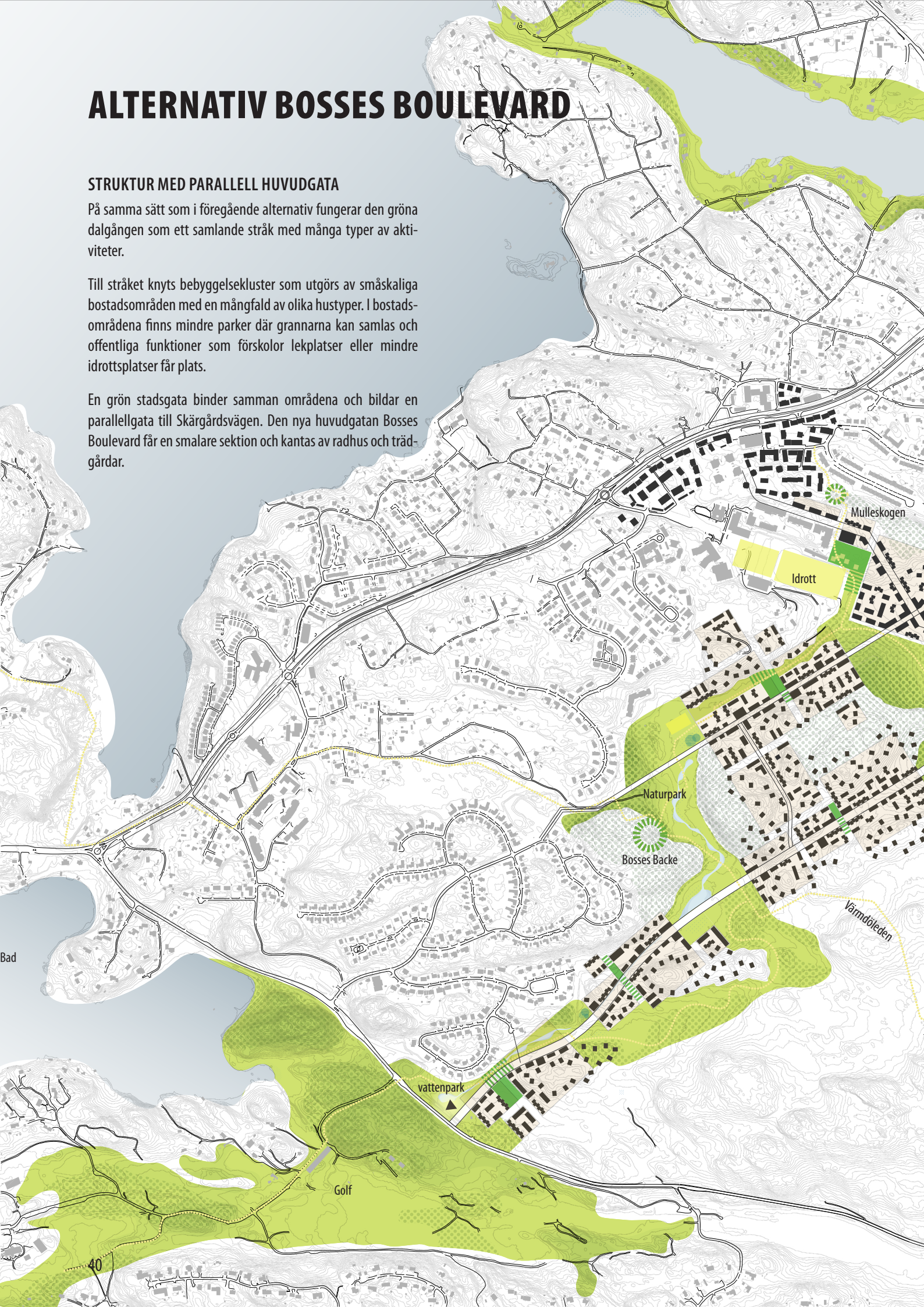
ALTERNATIV BOSSES BOULEVARD

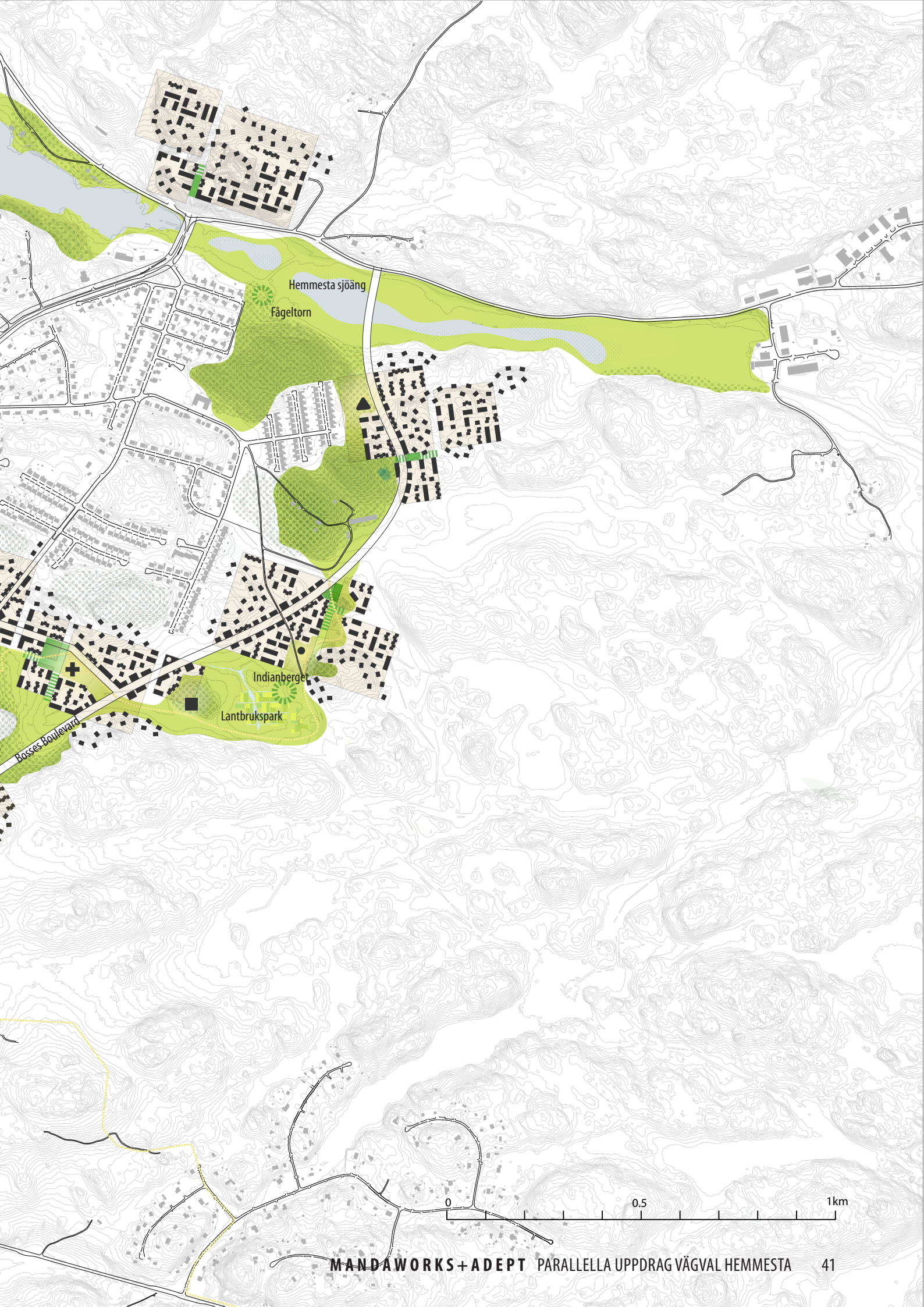
STRUKTUR MED PARALLELL HUVUDGATA

På samma sätt som i föregående alternativ fungerar den gröna dalgången som ett samlande stråk med många typer av aktiviteter.

Till stråket knyts bebyggelsekluster som utgörs av småskaliga bostadsområden med en mångfald av olika hustyper. I bostadsområdena finns mindre parker där grannarna kan samlas och offentliga funktioner som förskolor lekplatser eller mindre idrottsplatser får plats.

En grön stadsgata binder samman områdena och bildar en parallellgata till Skärgårdsvägen. Den nya huvudgatan Bosses Boulevard får en smalare sektion och kantas av radhus och trädgårdar.

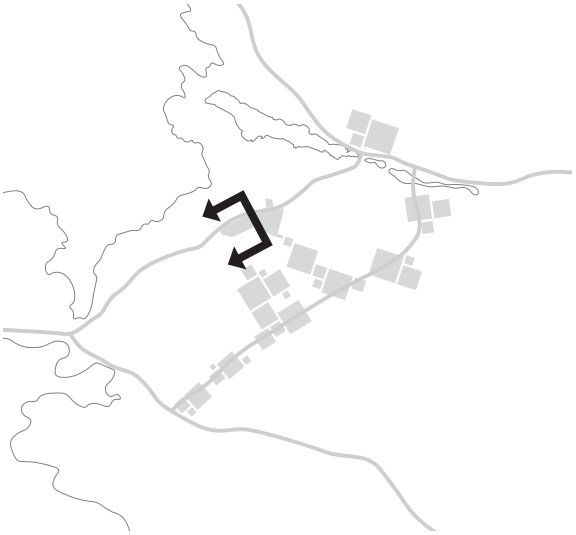



Hemmesta sjöäng
Fågeltorn
Indianberget
Lantbrukspark
Bosses Boulevard
0
0.5
1km

ALTERNATIV BOSSES BOULEVARD

STRUKTUR MED PARALLELL HUVUDGATA

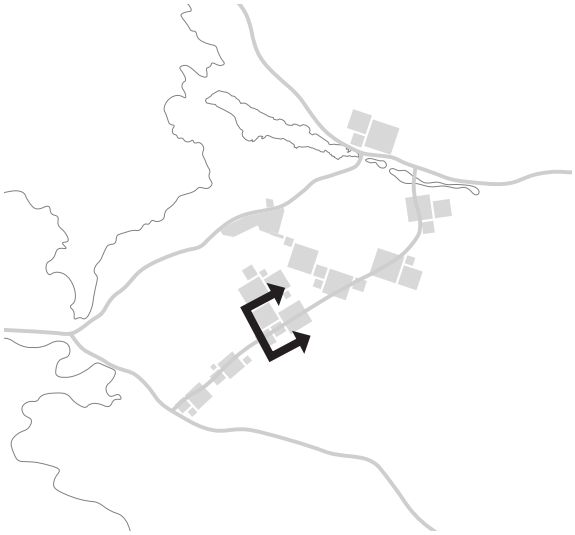
Skärgårdsvägen får ökad kapacitet tack vare ytterligare ett körfält och avlastas genom att en ny huvudgata byggs öster om Hemmesta. Detta ökar möjligheterna att koppla samman befintliga återvändsgränder i samhället.

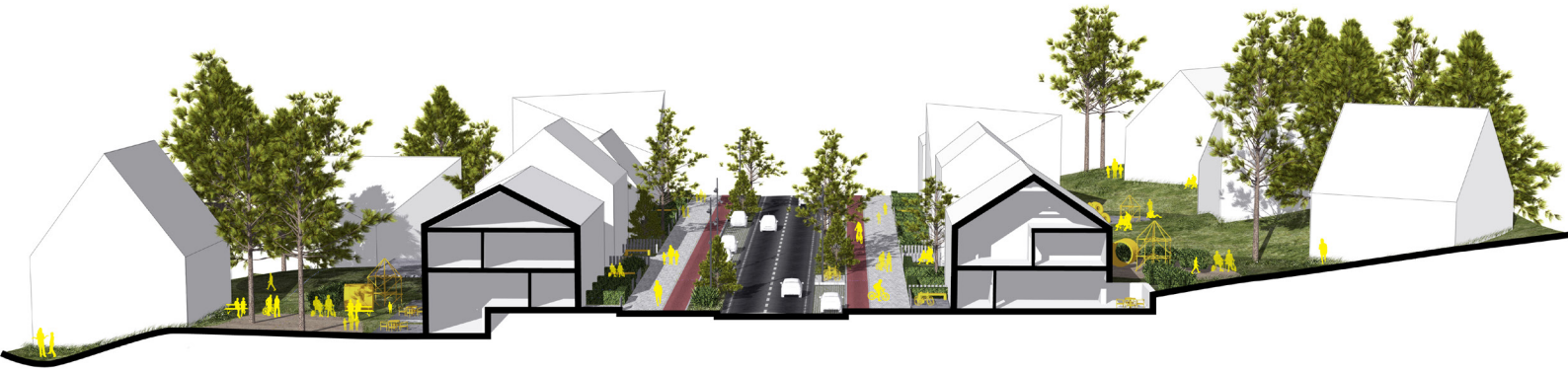




SKÄRGÅRDSVÄGEN SOM TREFÄLTSVÄG

Skärgårdsvägen får tre körfält och en smidig cykelbana längs hela sträckan. Skyddsavståndet mellan byggnader och väg för farligt gods utnyttjas här till parkering och angöring till kvarteren.



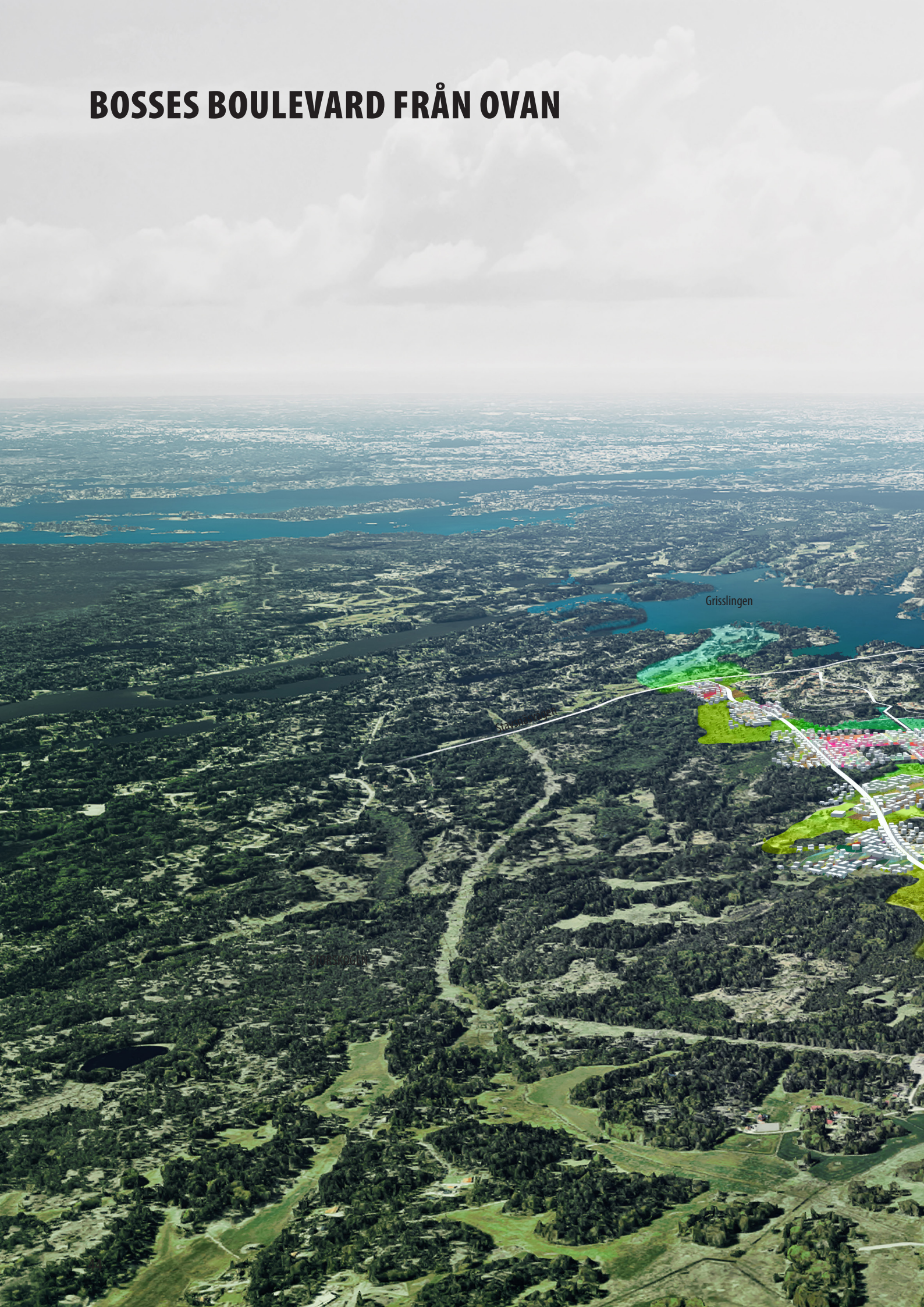


BOSSES BOULEVARD

Den nya gatan får en grön karaktär med förgårdsmark framför de låga husen med smala trottoarer och cykelbanor under en trädallé.

0 5 10 15 20

BOSSES BOULEVARD FRÅN OVAN




STOCKHOLM
NACKA
GUSTAVSBERG
Torsbyfjärden
HEMMESTA
Fagerdalavägen

BOSSES BOULEVARD FRÅN OVAN





ATT BO I HEMMESTA SMÅHUSSTAD

SMÅSTADSGATOR OCH LUMMIGA KVARTER

ORIENTERBAR OCH SMÅSKALIG STRUKTUR

Båda förslagen bygger på en strukturprincip som utgår från huvudgatan, topografin och naturen. Bebyggelseklustren ordnas kring huvudgatan, som får en tydlig kant med fasader som definierar gaturummet.

I de längre mer plana delarna byggs en relativt tät struktur med låga hus. De högre och mer otillgängliga höjderna får en glesare struktur där tallar och hällmarker bevaras mellan husen.

Mellan bostadskvarteren skapas ett grönt nätverk av orörd natur och centralt placerade parker. Alla som bor i Hemmesta småhusstad har nära till grönska på flera sätt!

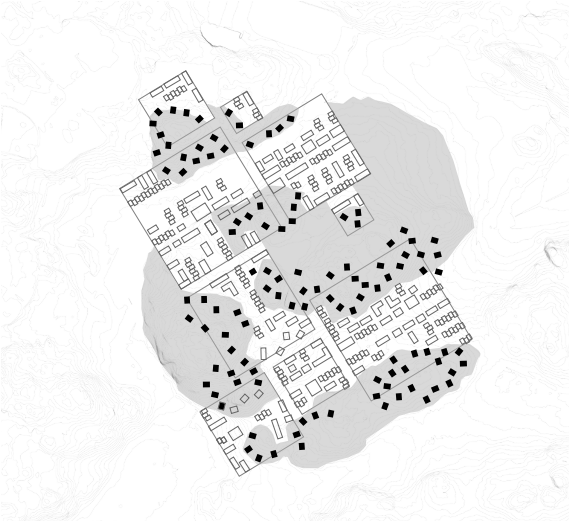
1. Radhus och småskaliga bostadshus definierar huvudgator



2. Tät och småstadsmässig bebyggelse i låglänta områden



3. Fristående byggnader i grönska



4. Grönt nätverk för rekreation och möten




IDROTT
ÄVENTYRSLEK
AKTIVITETSPARK
FÖRSKOLA
BOSSES BACKE
BO I NATUREN
VATTENPARK
0
50
100
150
200

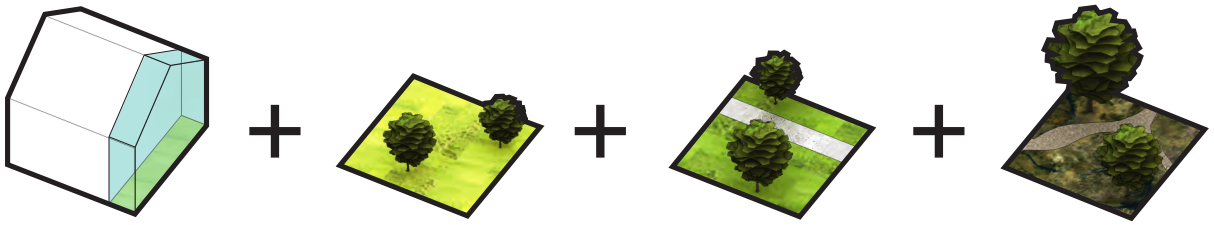
SOCIALA BOSTADSKLUSTER NÄRA NATUREN

VARIATION I BOENDE OCH FUNKTIONER

Huvuddelen av den nya bebyggelsen utgörs av bostäder men dessa varieras för att erbjuda många sätt att bo på - litet eller stort, med trädgård eller bara en balkong, mellan tallar och klipphällar eller intill en gemytlig småstadsgata. Hustyperna spänner från villor och parhus till olika former av radhus som ordnas traditionellt längs gatan eller formar små kvarter med innergårdar.

Gemensamt för boendetyperna är att alla har tillgång till flera former av grönska, från den egna trädgården eller uteplatsen till grannskapsparker och den mer orörda naturen.

Den sociala aspekten är en viktig del i hur husen och platserna mellan dem ordnas. Genom att ge plats för växthus eller kvartershus etc som delas med grannar uppstår nya möjligheter att att odla egen mat och ta vara på vatten och energi.





HUS MED ORANGERI



PRIVAT TRÄDGÅRD ELLER UTEPLATS



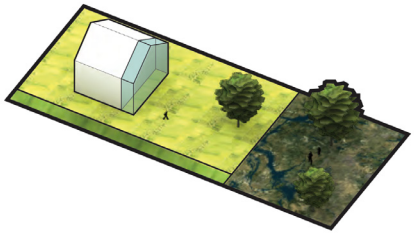
GRÖNSKA DELAS MED GRANNARNA



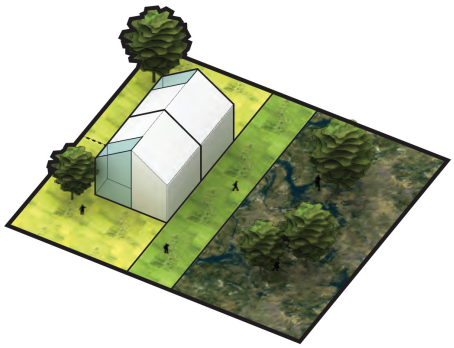
NATUR

BOENDEKVALITET MED RELATION TILL GRÖNA VÄRDEN

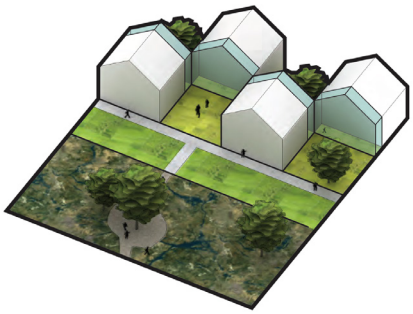
Varje individuellt hus har alltid enkel access till såväl privat trädgård, grannskapsparker som Hemmestas natur



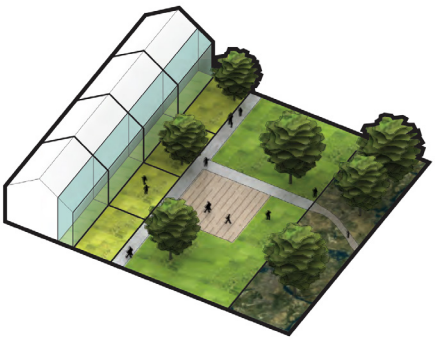
VILLOR
Privat trädgård, delade stigar och access till naturen



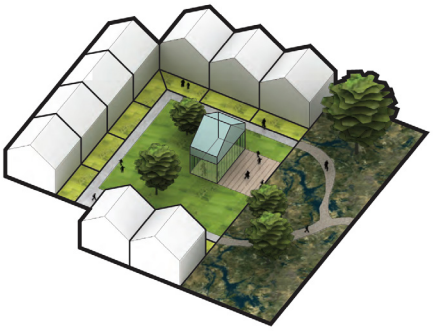
PARHUS
Semiprivat trädgård, grannskapspark och tillgång till natur och skog



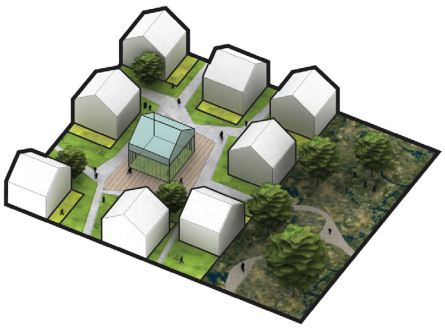
KEDJEHUS
Privat eller delad trädgård, grannskapsgrönska med närhet till natur



RADHUS
Privat uteplats, delad park med lekplats eller mötesplats i anslutning till natur



KVARTERSRADHUS
Liten privat uteplats, delad innergård med växthus på gränsen mot skogen



BOENDEKLUSTER
Liten privat uteplats, delad grön park med gemensamhetshus nära naturen

DÄR GRANNARNA MÖTS





DETALJER

GRÖNSTRUKTUR OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER

EKOLOGI OCH REKREATION I SAMKLANG

Förslagen strävar efter att i så stor utsträckning som möjligt hålla större sammanhängande grönområden intakta, framförallt för att stärka sambanden i den regionala Värmdökilen.

Som en slingrande ryggrad mellan befintliga och nya bebyggelseområden löper en dalgång som utvecklas för rekreation.

Särskilda kärnor med stora både biologiska och rekreativa värden får en viktig betydelse i stråket, det gäller exempelvis Hemmesta Sjöäng och området kring Bosses Backe. Längs med stråket ges också möjlighet till småskalig odling och lokalt omhändertagande av dagvatten.

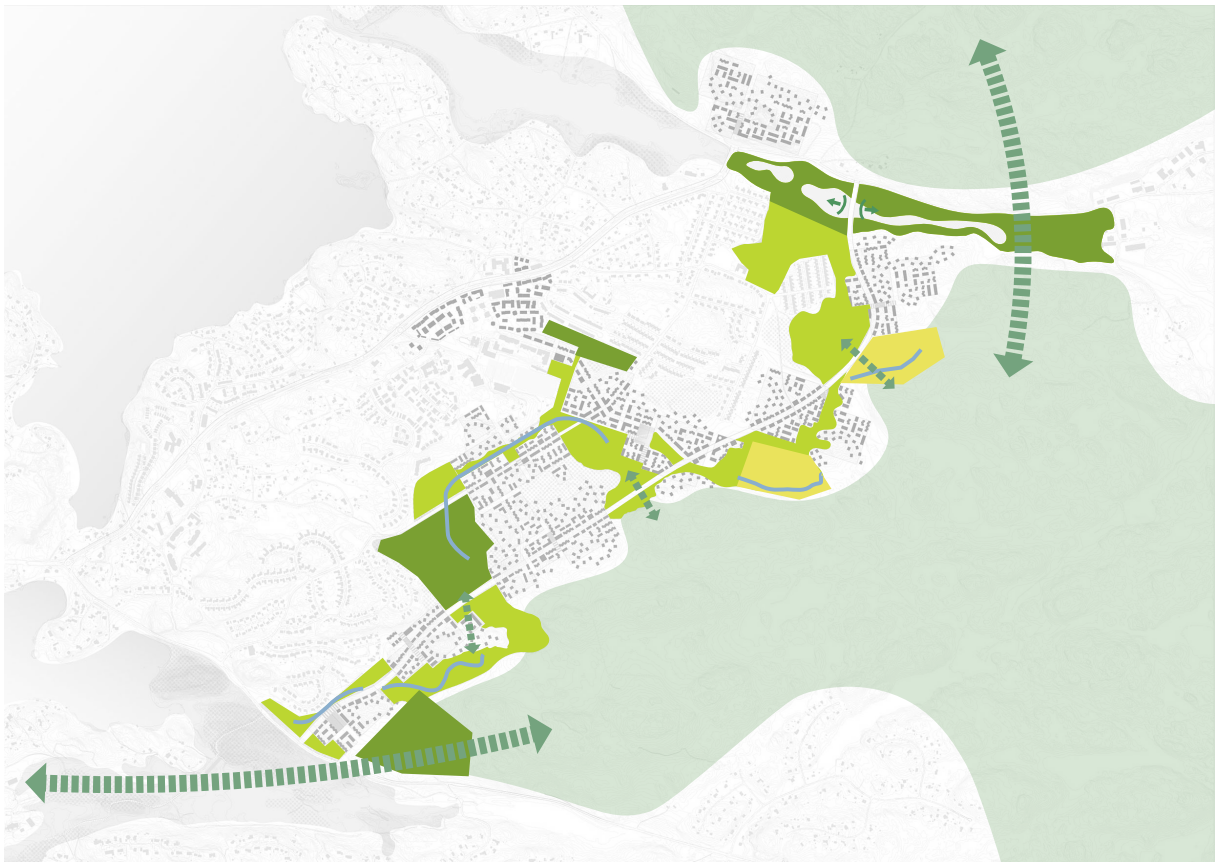
STORSKOGSVÄGEN



När en större landsväg skapas genom Storskogen föreslås ekodukter för att stärka att de gröna sambanden.

Huvudstråk för rekreation
Gröna kärnor
Småskalig odling
Gröna samband
Ekodukt
Dagvattenhantering

BOSSES BOULEVARD



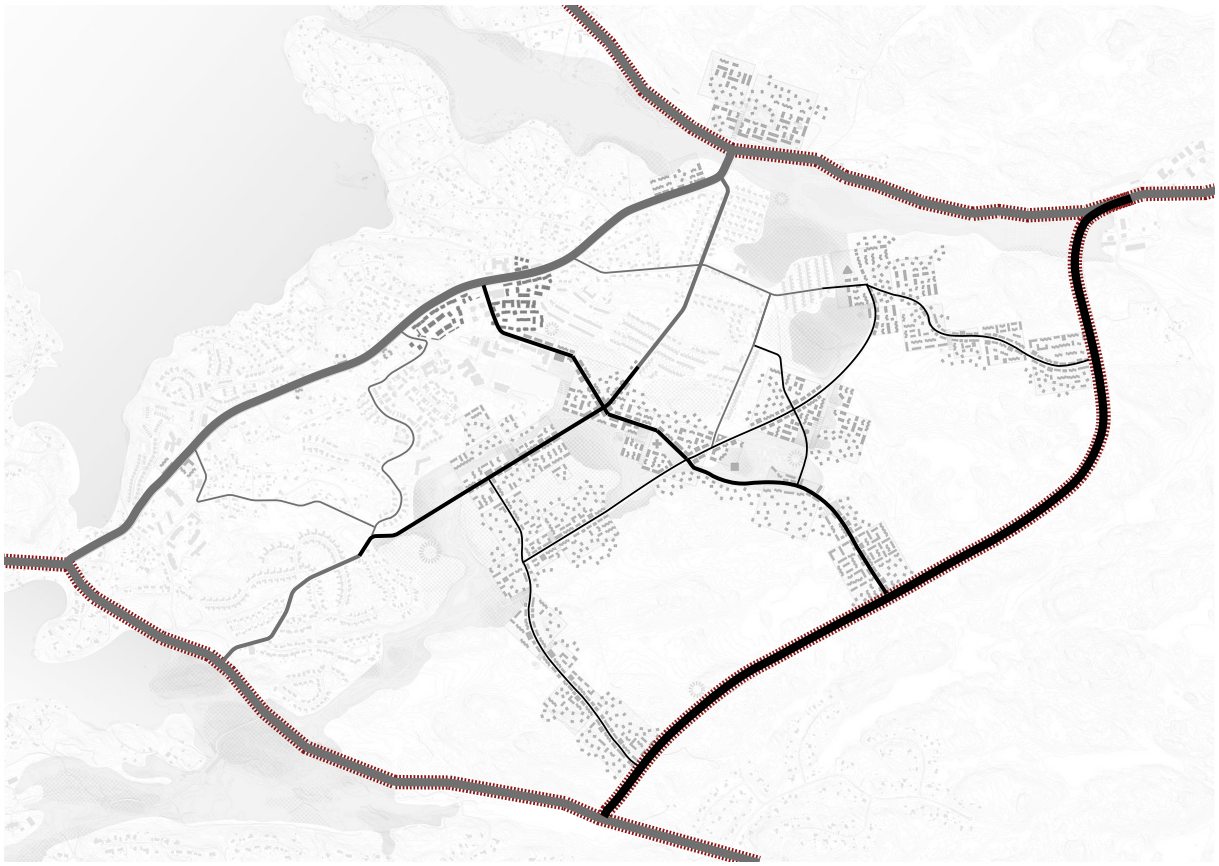
Utan en förbifart lämnas Storskogsvägen som ett stort sammanhängande område.

TRAFIKSTRUKTUR

FINMASKIGT NÄTVERK

Båda strukturförslagen strävar efter ett sammanhängande nät av gator genom att koppla till befintliga återvändsgränder samt en parallel ny gata i öster. Den nya gatan får dock olika funktion och läge i de olika förslagen

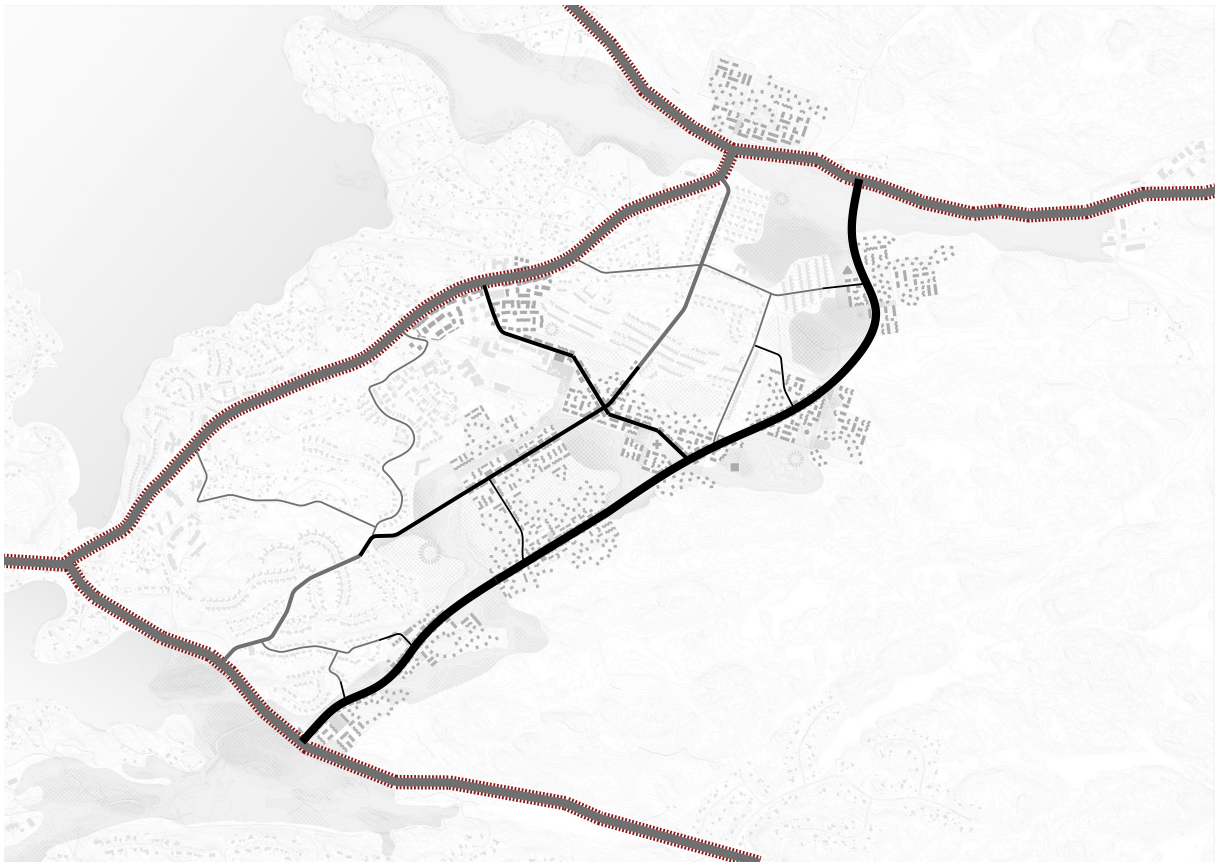
STORSKOGSVÄGEN



Med en ny förbifart i öster flyttas farligt gods från Skärgårdsvägen och ny bebyggelseexploatering flyttas längre österut.

Befintliga vägsträckor
Nya gator och vägar
Farligt gods

BOSSES BOULEVARD



Skärgårdsvägen utvecklas till trefältsväg med farligt gods medan en ny småstadsgata byggs direkt öster om Hemmesta.

GÅNG OCH CYKEL

REKREATION OCH VARDAGSMOBILITET

Det ska vara enkelt att röra sig till cykel och till fots, både längs gena stråk längs med gatorna och på mer rekreativa gröna stigar. Hemmestadalen och Värmdöleden utgör huvudstråk för rekreation medan de större gatorna prioriteras också för god framkomlighet på trottoarer och cykelvägar.

STORSKOGSVÄGEN



Gröna rörelser för rekreation, gula rörelser i gatumiljö.

Huvudstråk i gatumiljö

Rekreationsstråk

BOSSES BOULEVARD



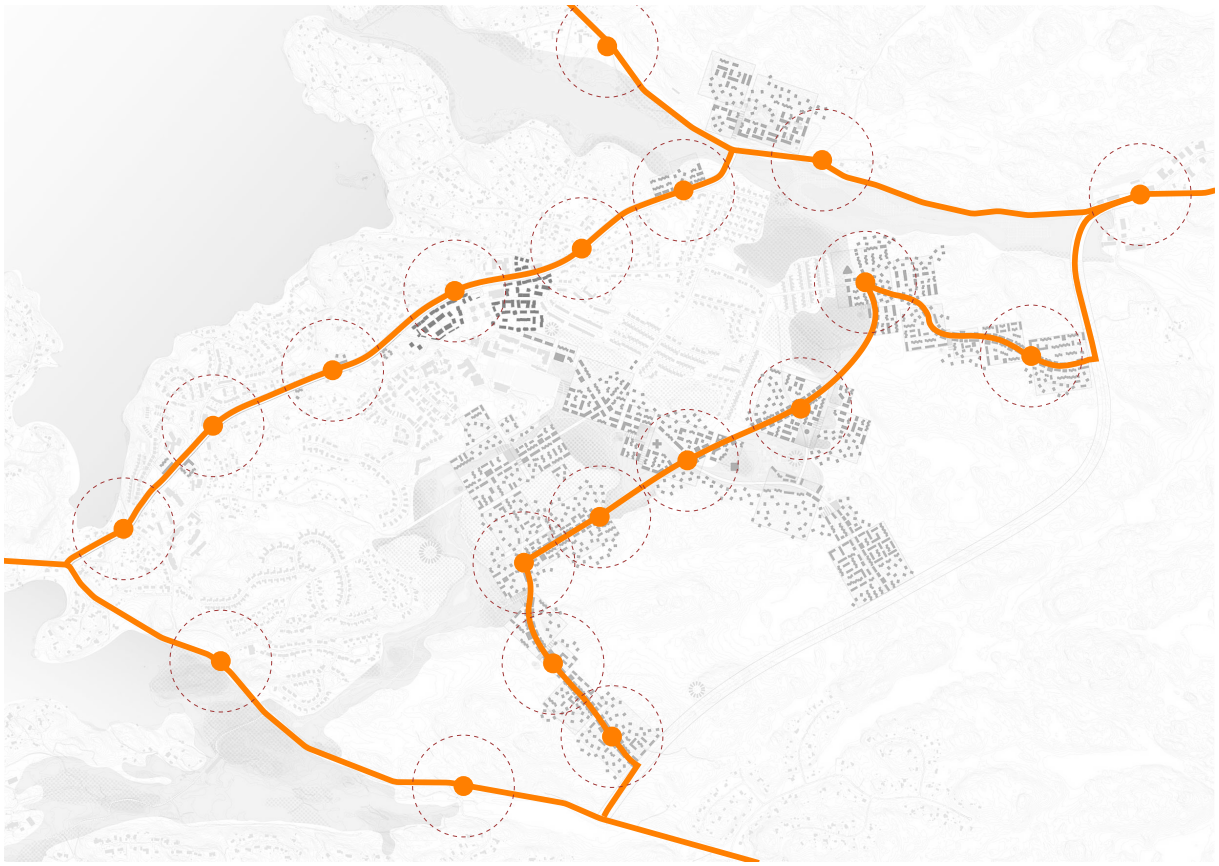
Gröna rörelser för rekreation, gula rörelser i gatumiljö.

KOLLEKTIVTRAFIK

ENKELT ATT RESA HÅLLBART

Med god tillgång till buss kan bilåkandet minska, här ges förslag på princip för busslinjer.

STORSKOGSVÄGEN

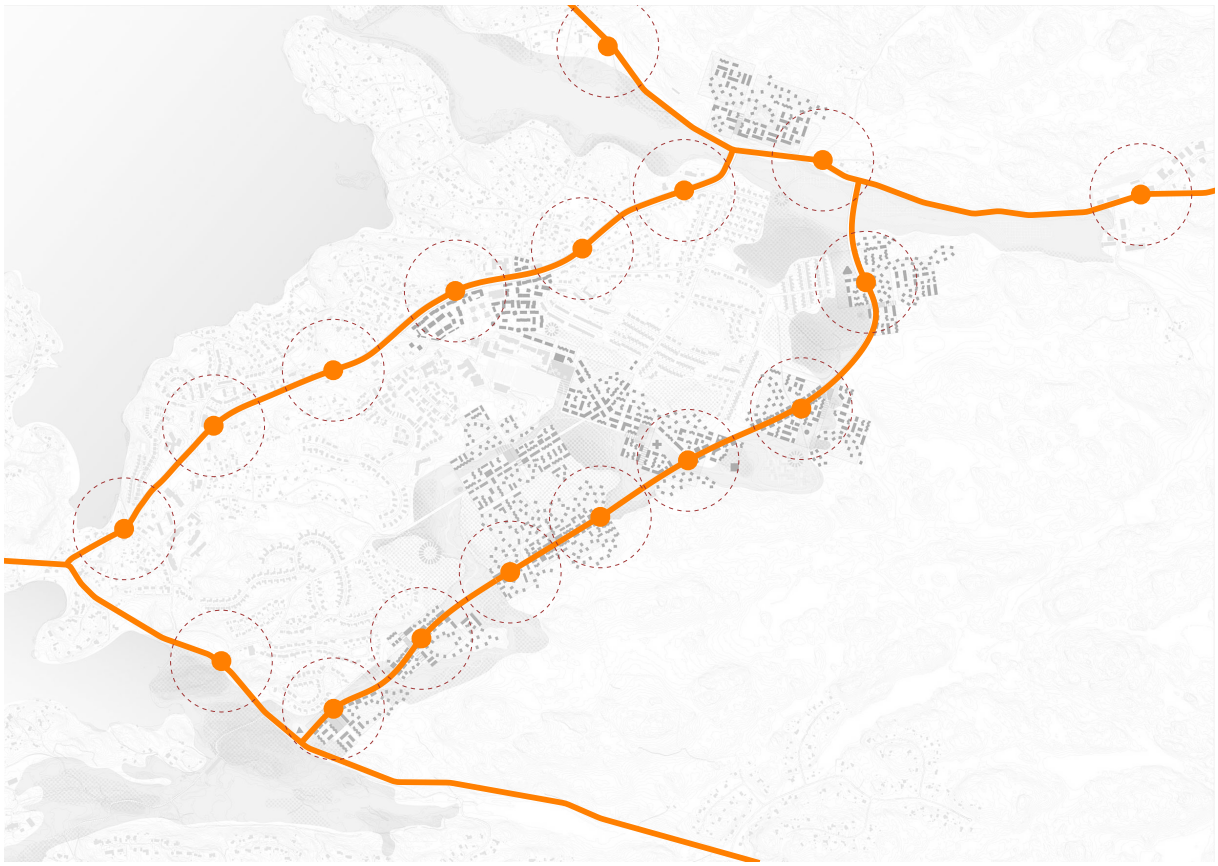


Nya bebyggelseområden försörj med en busslinga som ansluter till Storskogsvägen.

Busslinje

Busshållplats 400 m

BOSSES BOULEVARD



Nya områden försörjs med busslinje på Bosses Boulevard.

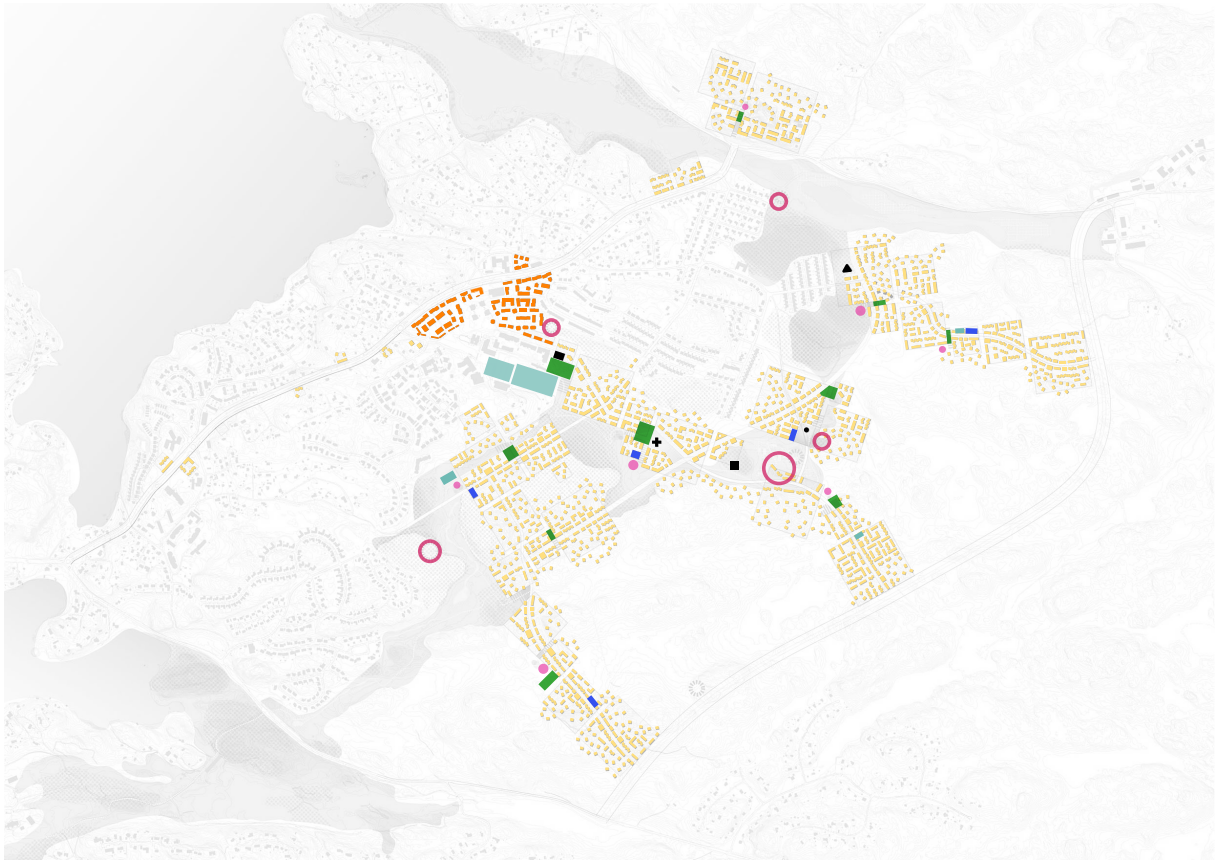
FUNKTIONER

PÄRLBAND AV PLATSER OCH ANVÄNDNINGAR

Huvuddelen av bebyggelsen utgörs av bostäder tillsammans med gemensamma byggnader och förskolor.

Till husen knyts en mängd funktioner som små parker, sport, lekplatser och målpunkter som utsiktsplatser, Fågeltorn, Bosses backe och odling.

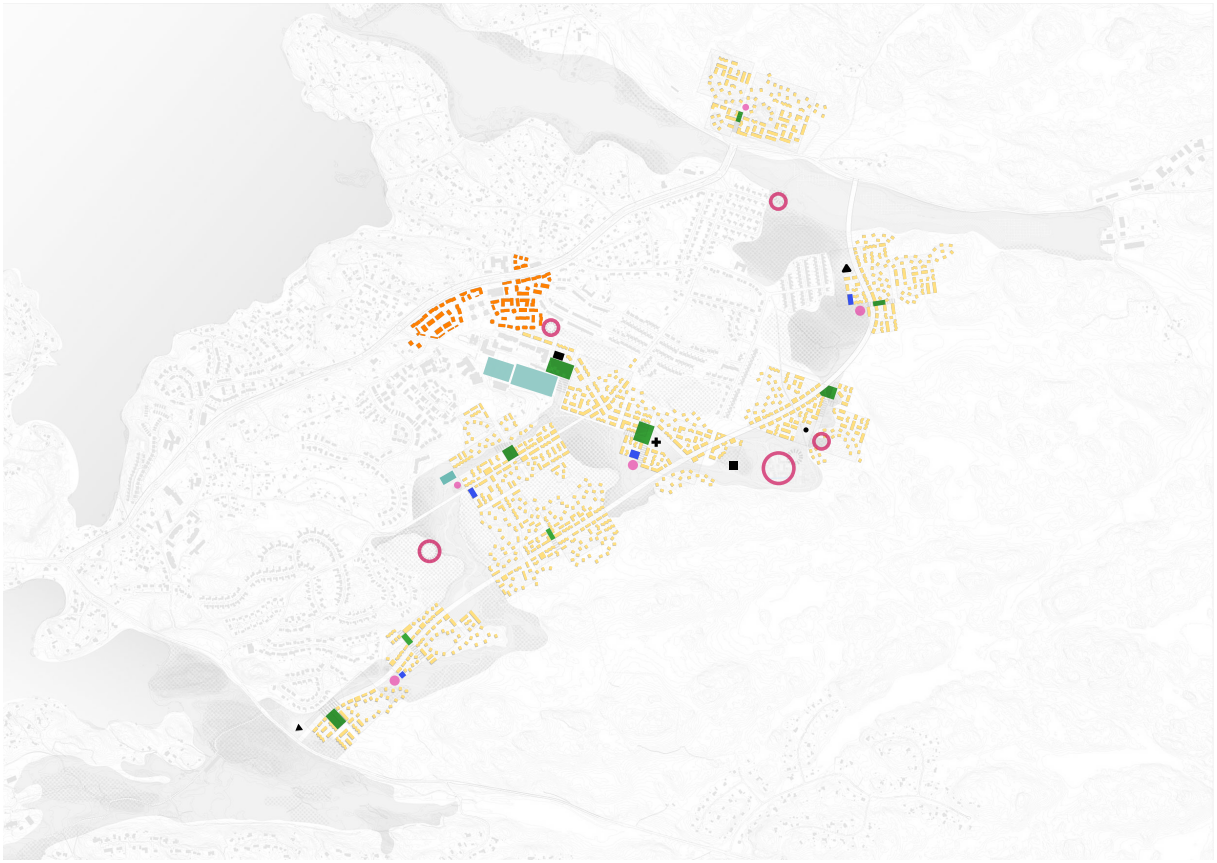
STORSKOGSVÄGEN



Funktionerna sprids ut längre österut mot Storskogsvägen.

Gemensam byggnad
Bostäder
Bostäder+centrum
Grannskapsparker
Sport
Förskola
Lekplatser
Målpunkter

BOSSES BOULEVARD



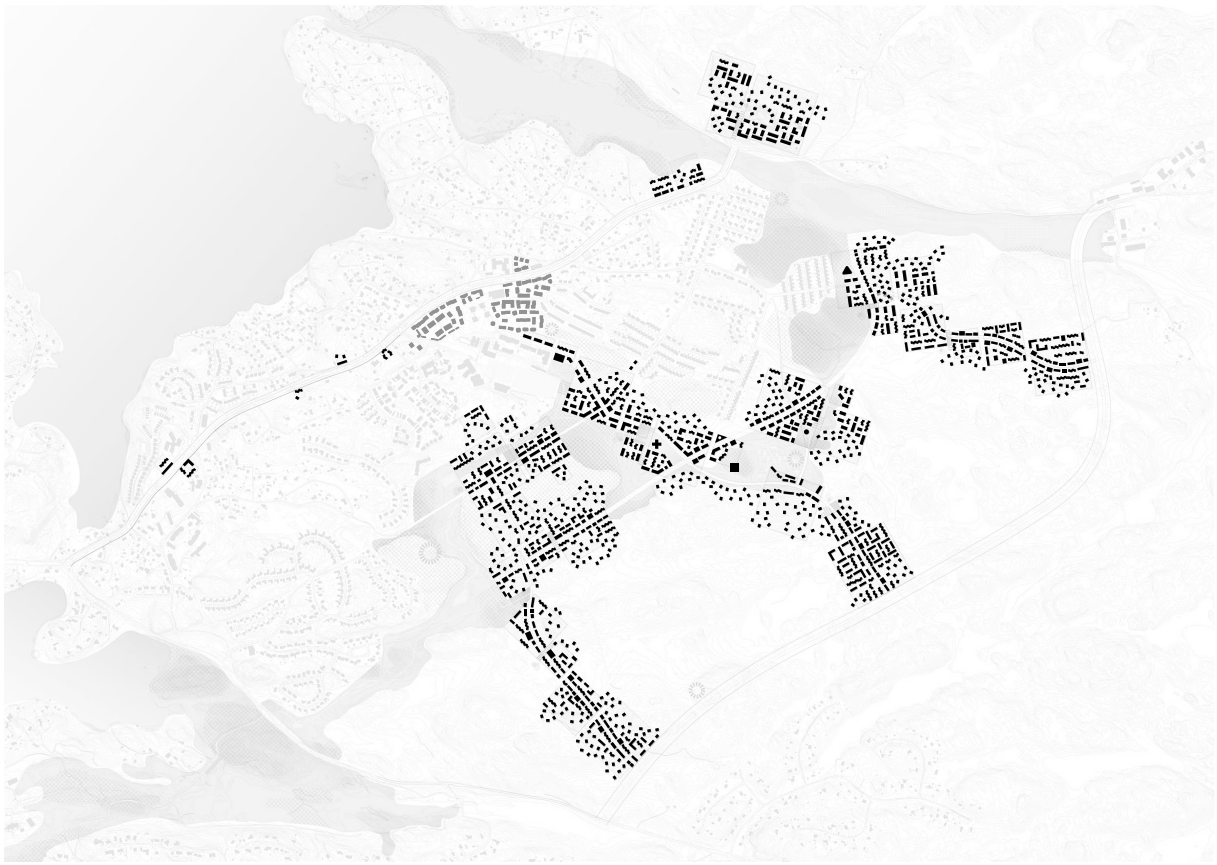
Funktionerna samlas längs med den gröna dalgången.

EXPLOATERING

TÄT OCH GRÖN SMÅHUSSTAD

De båda förslagen bygger på en låg och tät bebyggelse med stora gröna inslag. Med denna täthet ges möjlighet att bygga omkring 2000-3000 nya bostäder, utveckling av centrum ej inräknat.

STORSKOGSVÄGEN



Genomsnitt antal våningar:	1,5
Footprint för bebyggelse:	240 000 m2
TOTAL BTA :	**360 000 m²**
Antal bostäder på i snitt 120 m2	**3 000 st**

BOSSES BOULEVARD



Genomsnitt antal våningar:	1,5
Footprint för bebyggelse:	160 000 m^2
TOTAL BTA :	**240 000 m^2**
Antal bostäder på i snitt 120 m2	**2 000 st**



Värmdö kommun

Trafikprognos Hemmesta

Stockholm

Trafikprognos Hemmesta

Datum	2017-10-19
Uppdragsnummer	1320026790
Utgåva/Status	1.22

Svante Nyberg	Svante Nyberg Anna-Karin Ekman Anders Sjöholm	Johan Wahlstedt Johan Irvenå
Uppdragsledare	Handläggare	Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320026790 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

Med Värmdö kommuns nya befolkningsprognos har nya trafikprognoser tagits fram för olika placeringar av ny bebyggelse och olika vägalternativ i området omkring Hemmesta. Som utgångspunkt för trafikprognoserna har Sampers basprognoser kombinerat med Värmdö kommuns befolkningsprognoser för 2014 och 2040 använts. Trafikmätningar har studerats för att kalibrera en nulägesmodell varpå framtida prognoser har grundats. Idag motsvarar trafikvolymerna på Grisslingerakan ca 25 000 fordon i årsdygnstrafik (ÅDT). I rusningstid uppstår fördröjningar för trafiken på både Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen. I ett nollalternativ år 2040 där inga vägar byggs utom de som redan ingår i Sampers basprognos för år 2040 ökar trafiken på Grisslingerakan till ca 33 000 ÅDT och fördröjningarna på Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen ökar likaså. På Skärgårdsvägen blir trafiksituationen särskilt ansträngd.

Ett av vägalternativen, utredningsalternativ 1 (UA1), består av en förbifart som på ett ungefär följer befintlig kraftledningsgata mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen. Förbifarten har simulerats för år 2040 och får 60 km/h skyltad hastighet vilket leder till att en del av trafiken på Skärgårdsvägen flyttar över till förbifarten, främst trafiken mellan Stockholm och området omkring Bullandö. Förbifarten förflyttar köproblematiken en aning från Skärgårdsvägen till Stavsnäsvägen. Detta vägalternativ har också simulerats med en ökad befolkning om 11 000 boende utöver Sampers basprognos 2040 (UA2). Det leder till att trafiken på Grisslingerakan ökar till ca 38 000 ÅDT och förbifarten får på det mest belastade snittet ca 10 000 ÅDT. Trots förbifarten blir det stora fördröjningar på både Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen under för- och eftermiddag maxtimme. Skärgårdsvägen har även prövats med två körfält i riktning mot Stockholm (UA3), detta ökar framkomligheten på Skärgårdsvägen väsentligt i denna riktning.

Två andra vägalternativ, UA4 och UA5, där en ny huvudgata går närmare befintlig bebyggelse i Hemmesta har också simulerats för år 2040 med samma 11 000 boende utöver Sampers basprognos 2040. Dessa vägalternativ har simulerats med lokalgator som ansluter från den nya huvudgatan till Skärgårdsvägen genom Hemmesta centrum. UA4 har genomgående 40 km/h mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen. UA5 har också 40 km/h men på sträckor mellan bebyggelsen har vägen skyltats 60 km/h. Inget av dessa två vägalternativ ger upphov till någon överflyttning av trafik. De som använder denna gata är enbart boende längs med denna nya huvudgata.

Simuleringen av lokalgatorna ger ett orimligt resultat. Dels på grund av att SAMS-områdena, som Sampers basprognos är grundat på, är stora och befolkningen i dessa områden har få anslutningspunkter. Men också på att Sampers programvara inte kan simulera 30 km/h på lokalgator. Istället har 40 km/h valts vilket gör lokalgatorna mer attraktiva som ruttval än vad som egentligen avses. För att simulera lokalgator och även för att se korsningar i mer detalj bör vidare studier göras i ett meso- eller mikrosimuleringsprogram.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte 4
2. Förutsättningar 6
2.1 Ny väg (gäller UA1, UA2, UA4 & UA5) 7
2.1.1 Utredningsalternativ 1 & 2 8
2.1.2 Utredningsalternativ 4 8
2.1.3 Utredningsalternativ 5 8
2.2 Skärgårdsvägen breddad till 3 körfält (gäller UA3) 9
2.3 Befolkningsprognos 10
2.3.1 Jämförelse befolkningsprognos 2040 SAMS-områden och NYKO-områden 12
2.4 Trafik 14
2.4.1 Sampers basprognos 2014 14
2.4.2 Trafikmätningar 16
3. Resultat 19
3.1 Nuläge 20
3.1.1 Årsdygnstrafik – nuläge 20
3.1.2 Förmiddag – nuläge 21
3.1.3 Eftermiddag– nuläge 21
3.2 Nollalternativ 22
3.2.1 Årsdygnstrafik – nollaternativ 22
3.2.2 Förmiddag – nollaternativ 24
3.2.3 Eftermiddag – nollaternativ 24
3.3 Utredningsalternativ 1 25
3.3.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 1 25
3.3.2 Förmiddag – utredningsalternativ 1 27
3.3.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 1 27
3.4 Utredningsalternativ 2 28
3.4.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 2 28
3.4.2 Förmiddag – utredningsalternativ 2 30
3.4.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 2 30
3.5 Utredningsalternativ 3 31
3.5.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 3 31
3.5.2 Förmiddag – utredningsalternativ 3 33
3.5.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 3 33
3.6 Utredningsalternativ 4 34

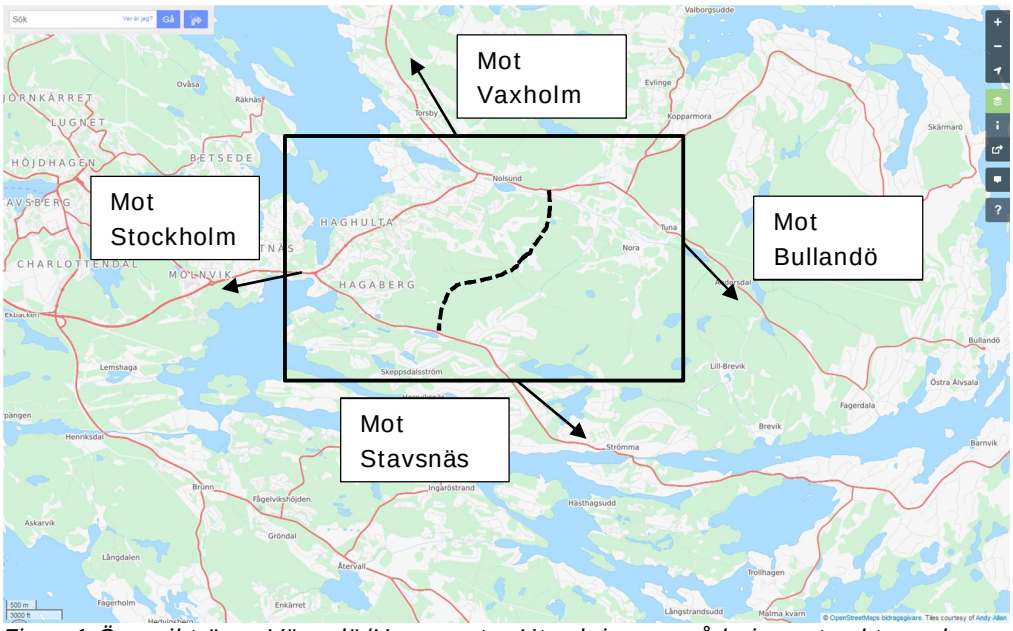
3.6.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 4 34
3.6.2 Förmiddag – utredningsalternativ 4 35
3.6.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 4 35
3.7 Utredningsalternativ 5 36
3.7.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 5 36
3.7.2 Förmiddag – utredningsalternativ 5 37
3.7.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 5 37
4. Diskussion 38
5. Slutsats 39
6. Förslag på fortsatta studier 40

1. Bakgrund och syfte

Värmdö kommun har tagit fram en ny befolkningsprognos och behöver med den som utgångspunkt analysera hur trafiksituationen kommer se ut år 2040. Trafiksituationen i Hemmesta analyseras utifrån olika befolkningsmängder samt påverkan av olika vägalternativ öster om Hemmesta centrum mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen. Trafiksituationen analyseras även utifrån möjligheten att Skärgårdsvägen breddas till 2 körfält i riktning mot Stockholm samt vad som händer om inga nya vägar byggs alls. Trafikprognosen ska genomföras med programvaran Sampers. Sju scenarion ska tas fram:

1. Nuläge – Vägnät enligt Sampers basprognos 2014 och befintlig exploatering år 2014
2. Nollalternativ (0-alt) – Vägnät enligt Sampers basprognos 2040 och låg exploatering år 2040
3. Utredningsalternativ 1 (UA1) – Ny förbifart och låg exploatering år 2040
4. Utredningsalternativ 2 (UA2) – Ny förbifart och hög exploatering år 2040
5. Utredningsalternativ 3 (UA3) – Skärgårdsvägen i riktning mot Stockholm breddas till 2 körfält och låg exploatering.
6. Utredningsalternativ 4 (UA4) – Ny väg (MW/Adept) och hög exploatering
7. Utredningsalternativ 5 (UA5) – Ny väg (AIX) och hög exploatering

Det studerade området avgränsas till rektangeln i Figur 1.

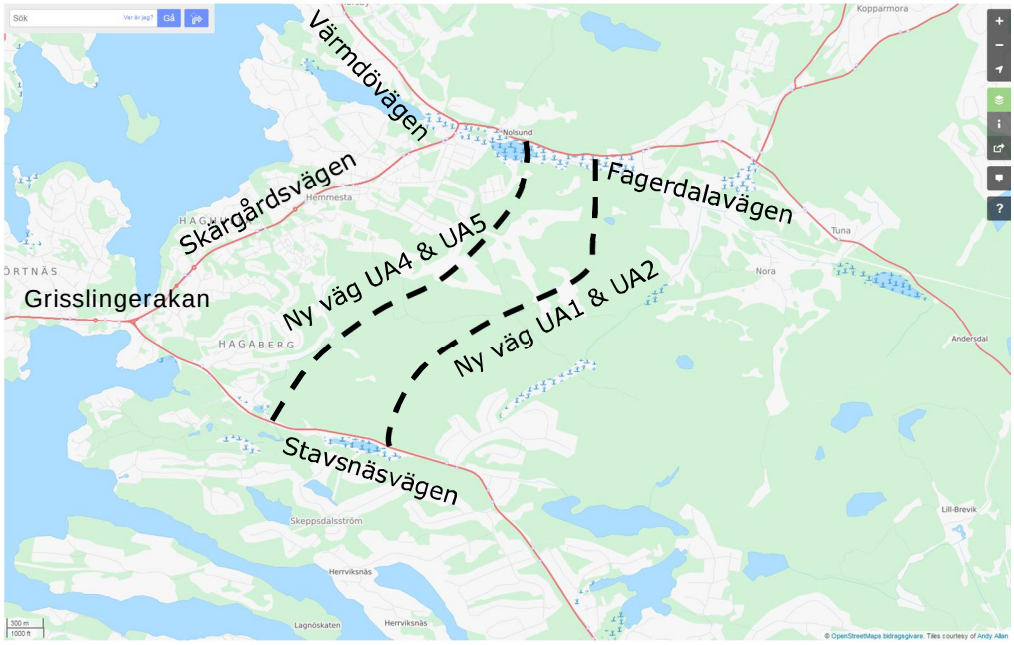


Figur 1 Översikt över Värmdö/Hemmesta. Utredningsområde i svart rektangel, ny väg i svart streckad linje.

2. Förutsättningar

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för att ta fram den nya trafikprognosen. De ingående delarna av förutsättningarna består av befintligt vägnät, den nya vägen, befolkningsprognoserna och dagens trafik i området.

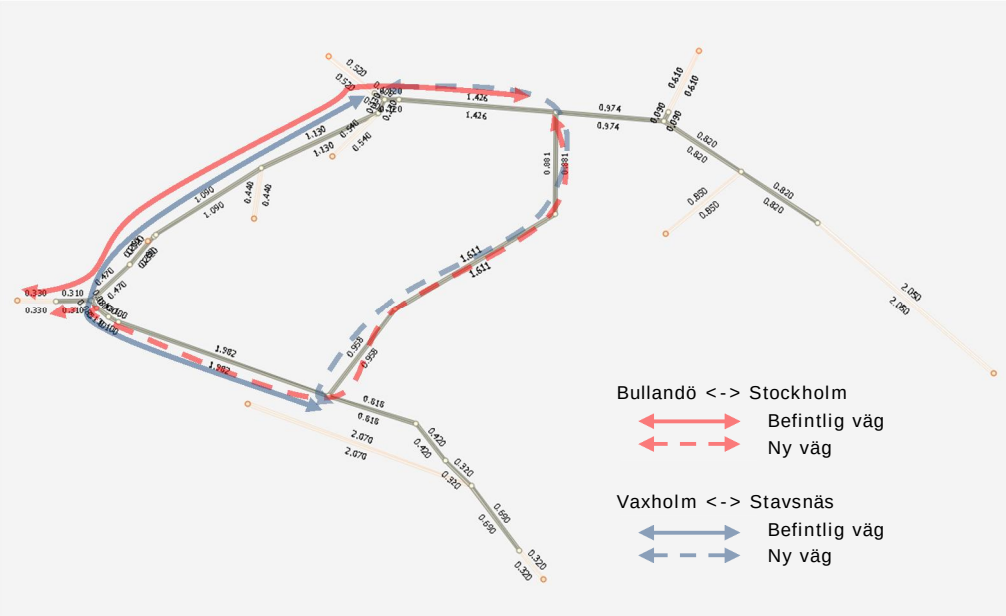
I Figur 2 redovisas vägnamnen i utredningsområdet.



Figur 2 Vägnamn i utredningsområdet.

2.1 Ny väg (gäller UA1, UA2, UA4 & UA5)

De olika vägalternativen blir olika långa jämfört med befintlig väg beroende på start- och målpunkt – Bullandö/Stockholm respektive Vaxholm/Stavsnäs, se Figur 3 och Tabell 1.



Figur 3 Förändring av körsträcka.

Tabell 1 Förändring av körsträcka.

	Förändring av körsträcka	
Vägalternativ	Bullandö/Stockholm	Vaxholm/Stavsnäs
UA1 & UA2	22%	-9%
UA4	30%	-11%
UA5	15%	1%

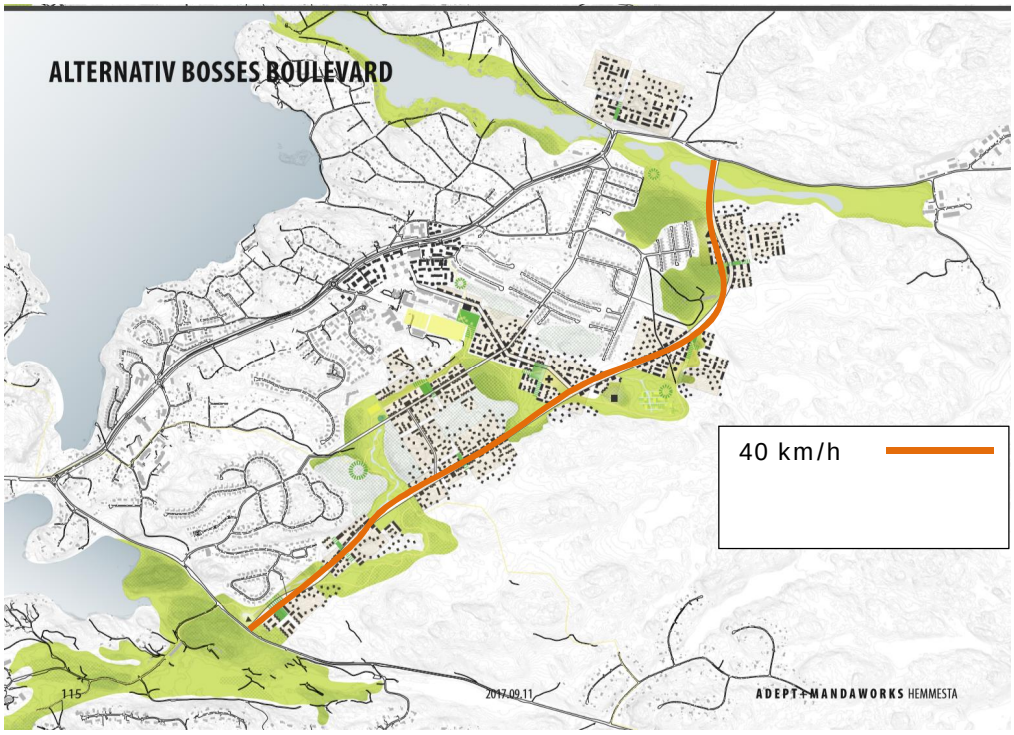
T.ex. är körsträckan Bullandö/Stockholm ca 22 % längre än via befintlig väg. För att en överflyttning av trafik ska ske måste således hastigheten längs den nya vägen vara ca 22 % högre än på den befintliga vägen. Däremot blir körsträckan kortare mellan Vaxholm/Stavsnäs och en 9 % lägre hastighet kan leda till att trafiken flyttar över. Motsvarande siffror gäller för övriga alternativ.

2.1.1 Utredningsalternativ 1 & 2

Förbifarten ges 1+1 körfält och 60 km/h som skyltad hastighet.[1] Förbifartens sträckning har i Sampers modellerats att på ett ungefär följa befintlig kraftledningsgata.

2.1.2 Utredningsalternativ 4

MW och Adept arkitekter har tagit fram ett förslag på nytt vägalternativ öster om Skärgårdsvägen. Hela sträckan ges 40 km/h skyltad hastighet, se Figur 4. I detta vägalternativ analyseras även lokalgatorna, lokalgatorna ges 30 km/h som skyltad hastighet.[2]

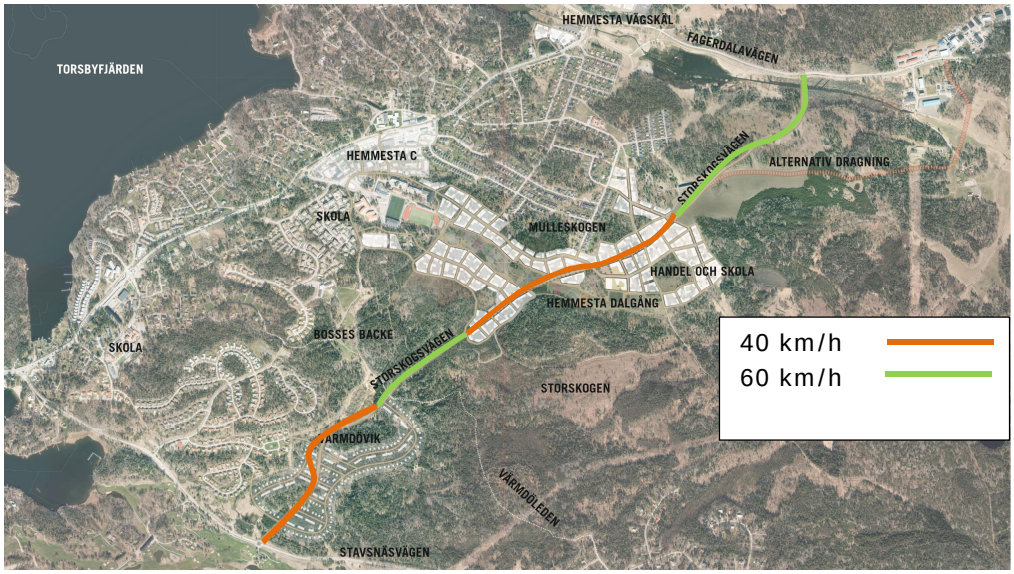


Figur 4 Vägalternativ från MW och Adept arkitekter.

2.1.3 Utredningsalternativ 5

AIX arkitekter har också tagit fram ett vägalternativ öster om Skärgårdsvägen Detta vägalternativ ges 40 km/h skyltad hastighet genom bebyggelsen och 60 km/h utanför bebyggelsen, se Figur 5. I detta vägalternativ analyseras även lokalgatorna, lokalgatorna ges 30 km/h som skyltad hastighet.[2]

[1] I Sampers har *Volume Delay Function 65* använts vilket egentligen är en 70-väg.
[2] I Sampers har *Volume Delay Function 76* använts vilket egentligen är en 40-väg.



Figur 5 Vägalternativ från AIX arkitekter.

2.2 Skärgårdsvägen breddad till 3 körfält (gäller UA3)

I UA3 förutsätts att Skärgårdsvägen breddas från dagens 2 körfält till 3 körfält varav 2 körfält i riktning mot Stockholm och 1 körfält i riktning mot Vaxholm/Bullandö, se Figur 6. Skyltad hastighet ändras inte, befintlig skyltning om 50 km/h fortsätter gälla.



Figur 6 Breddning av Skärgårdsvägen.

2.3 Befolkningsprognos

Följande befolkningsprognoser finns tillgängliga i Sampers och Värmdö kommuns databaser och är betydelsefulla för framtaganden och utredningens fem scenarion. Värmdö kommun har två befolkningsprognoser för år 2040 – *2040* och *2040 hög*, se Tabell 2.

Tabell 2 Befolkningsprognoser för Värmdö kommun.

	Sampers basprognos 2014	Värmdö kommuns befolkning 2015	Sampers basprognos 2040	Värmdö kommuns befolknings prognos 2040	Värmdö kommuns befolknings prognos 2040 hög
Befolkning	39 714	41 027	58 158	64 567	75 567

Befolkningsprognoserna används till de fem scenariona enligt Tabell 3.

Tabell 3 Redovisning av vilken befolkningsprognos som används till respektive scenario.

Scenario	Befolkningsprognos
Nuläge	Sampers basprognos 2014
0-alt	Sampers basprognos 2040
UA1	Sampers basprognos 2040
UA2	Sampers basprognos 2040 + (Värmdö 2040 hög – Värmdö 2040)
UA3	Sampers basprognos 2040
UA4	Sampers basprognos 2040 + (Värmdö 2040 hög – Värmdö 2040)
UA5	Sampers basprognos 2040 + (Värmdö 2040 hög – Värmdö 2040)

Nuläget baseras på Sampers basprognos 2014, därför görs en avstämning att denna visar samma befolkning som Värmdö kommuns faktiska befolkning vid samma tid. 0-alt baseras på Sampers basprognos 2040. UA1 och UA3 baseras också på Sampers basprognos 2040. I UA2, UA4 och UA5 har 11 000 nya boende har tillkommit utöver Sampers basprognos 2040. Dessa nya boende tillkommer av att det exploateras 4 400 nya bostäder i utredningsområdet. Dessa 4 400 nya bostäder är det som skiljer Värmdö kommuns två befolkningsprognoser för 2040 åt. Den tillkommande befolkningen utöver Sampers basprognos fördelas i UA2, UA4 och UA5 enligt Figur 7, Figur 8 och Figur 9.



Figur 7 Fördelning av tillkommande befolkning utöver Sampers basprognos 2040 i UA2.



Figur 8 Fördelning av tillkommande befolkning utöver Sampers basprognos 2040 i UA4.



Figur 9 Fördelning av tillkommande befolkning utöver Sampers basprognos 2040 i UA5.

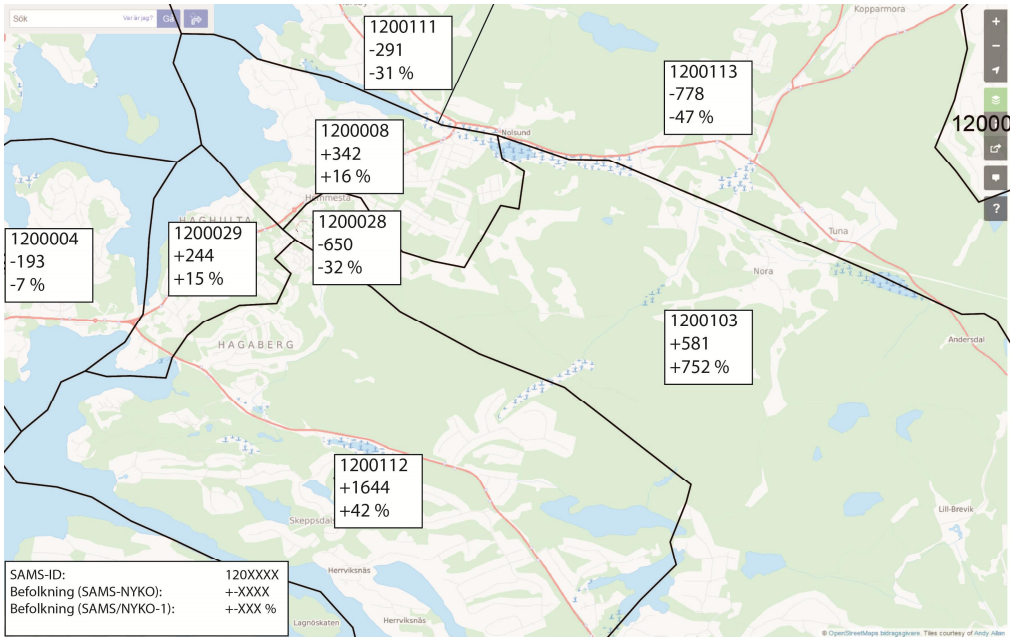
2.3.1 Jämförelse befolkningsprognos 2040 SAMS-områden och NYKO-områden

Sampers basprognos 2040 skiljer sig ungefär 6 000 boende mot Värmdö kommuns befolkningsprognos 2040 sett för hela Värmdö kommun, se Tabell 2. I Tabell 4 och Figur 10 illustreras hur den skillnaden ser ut i utredningsområdet. Sampers basprognos 2040 baseras på SAMS-områden och Värmdö kommuns befolkningsprognos baseras på NYKO-områden. Då NYKO-områdena är mindre än SAMS-områdena har i vissa fall flera NYKO-områden slagits samman för att täcka samma yta som SAMS-områdena.

De två befolkningsprognoserna skiljer sig en del i enskillda SAMS-områden. Totalt uppgår skillnaden mellan befolkningsprognoserna i utredningsområdet till 6 % medan sett för hela Värmdö kommun ligger Värmdö kommuns befolkningsprognos 2040 betydligt högre än Sampers basprognos 2040.

Tabell 4 Jämförelse av befolkningsprognos i utredningsområdet.

NYKO-ID			SAMS-ID	Sampers basprognos 2040 (SAMS)	Värmdö kommuns befolknings-prognos 2040 (NYKO)	Basprognos minus Värmdö	Procentuell skillnad
211300	211100		1200008	2520	2178	342	16%
211210	211610	211220	1200029	1917	1673	244	15%
112100			1200004	2522	2715	-193	-7%
212100	212700		1200012	5579	3935	1644	42%
213200			1200103	658	77	581	752%
212200			1200111	645	936	-291	-31%
211500			1200028	1378	2028	-650	-32%
213520	213510		1200113	890	1668	-778	-47%
			Summa:	16 109	15 211	898	6 %



Figur 10 Jämförelse av befolkning Sampers basprognos 2040 (SAMS) och Värmdö kommuns befolkningsprognos 2040 (NYKO).

2.4 Trafik

En förutsättning för trafikprognosen är hur trafiken ser ut i Sampers basprognos 2014 samt de trafikmätningar som är genomförda i utredningsområdet. Detta redovisas nedan.

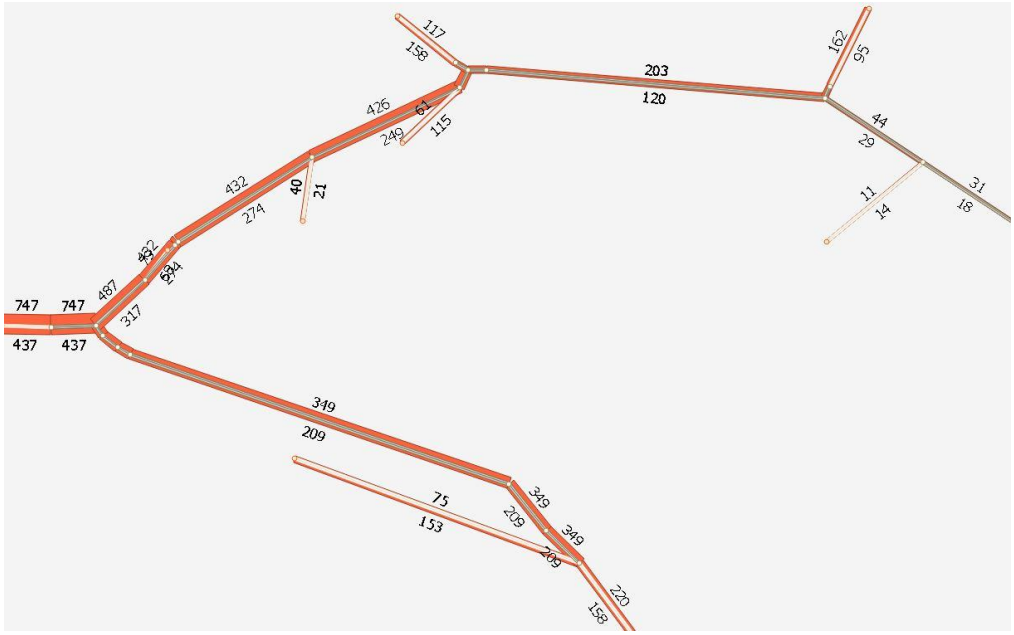
2.4.1 Sampers basprognos 2014

2.4.1.1 Årsdygnstrafik



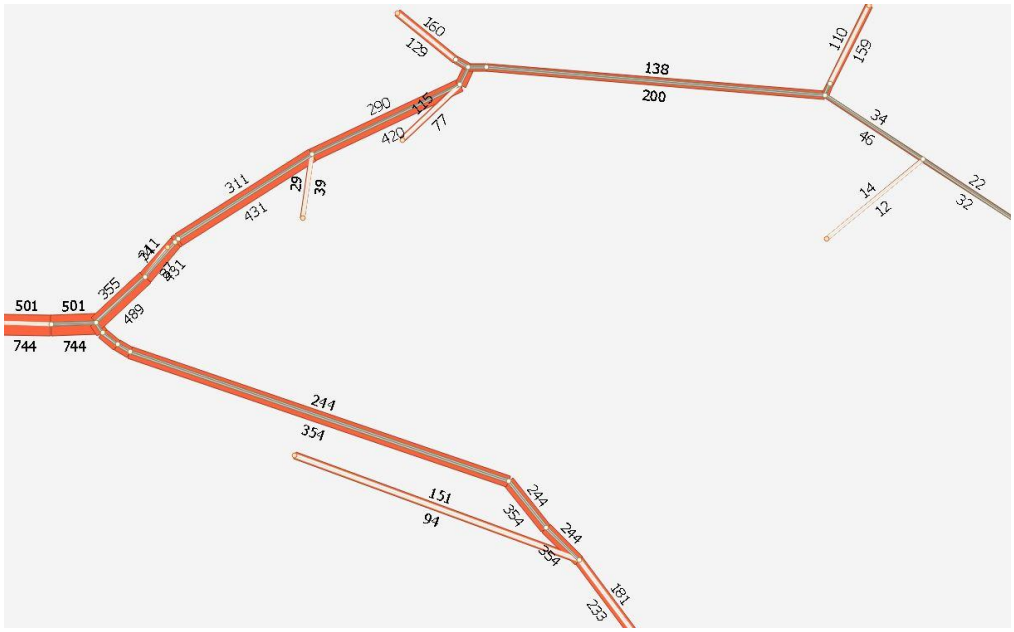
Figur 11 Antal fordon per dygn i Sampers basprognos 2014.

2.4.1.2 Förmiddag



Figur 12 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i Sampers basprognos 2014.

2.4.1.3 Eftermiddag



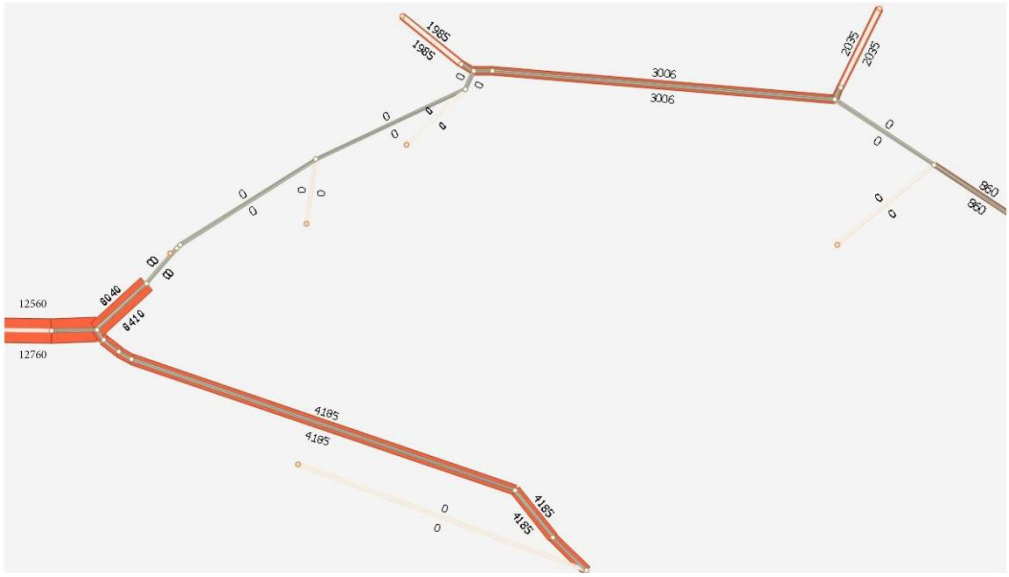
Figur 13 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i Sampers basprognos 2014.

2.4.2 Trafikmätningar

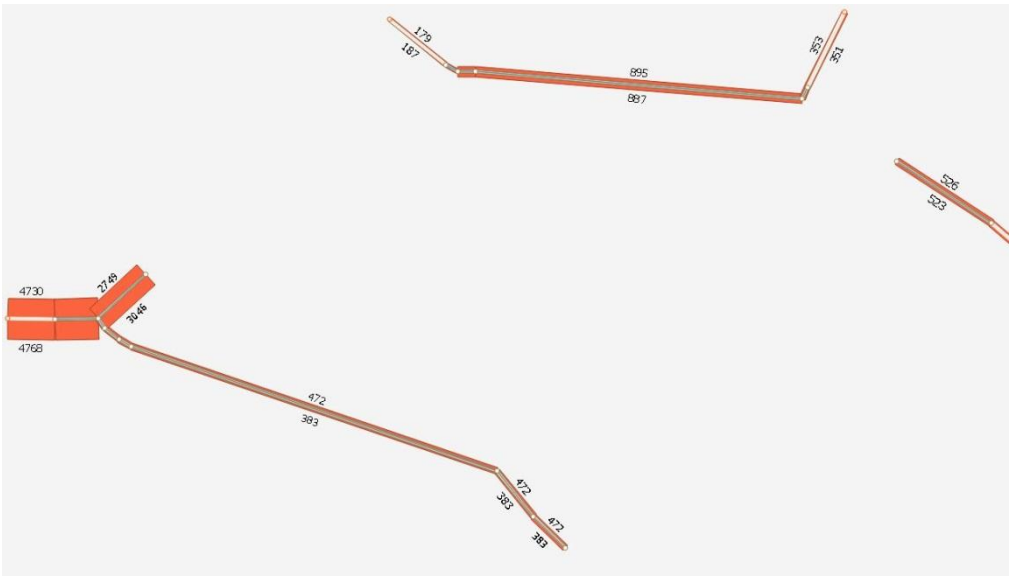
Årsdygnstrafiken har hämtats från Trafikverkets ”Klickbara kartan” för år 2014. Trafikmätningar för förmiddagens (kl. 07-08) och eftermiddagens (kl. 16-17) maxtimma har också hämtats från denna källa, dessa har därefter årstidsjusterats till årsmedeldygn.

Med undantag för Värmdövägen mot Vaxholm så visar trafikmätningarna mellan 10 och 75 % högre trafik än Sampers basprognos 2014. En tänkbar orsak till detta är det stora antalet fritidshus på Värmdö dit resor sker men då personer vanligtvis inte är skrivna på sina fritidshus återfinns de inte i befolkningsstatistiken här. I figurerna nedan illustreras några vägar med noll fordonsflöde, det är för att det saknas trafikmätning där.

2.4.2.1 Årsdygnstrafik

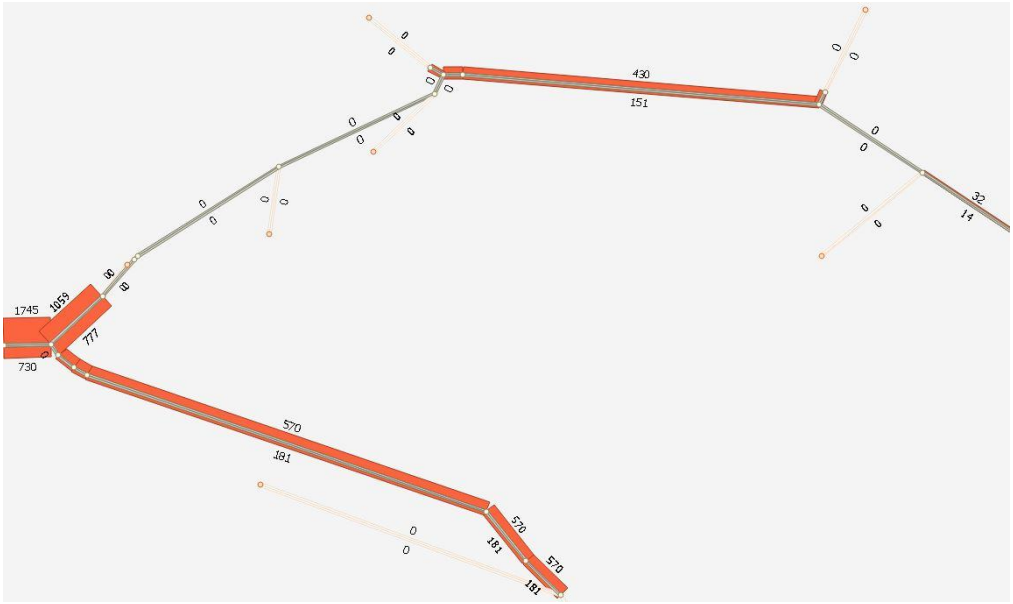


Figur 14 Antal fordon per dygn enligt trafikmätningar 2014.



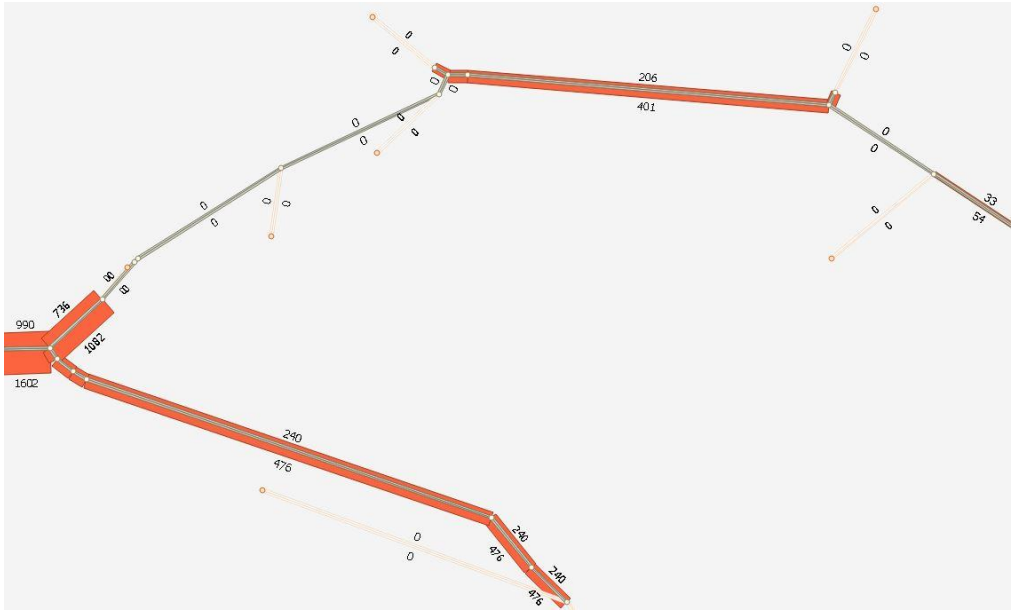
Figur 15 Skillnadskarta Trafikmätningar - Sampers basprognos, årsdygnstrafik. Vissas vägar har inga mätningar och syns därför inte i figuren.

2.4.2.2 Förmiddag



Figur 16 Antal fordon under förmiddagens maxtimma enligt trafikmätningar 2014.

2.4.2.3 Eftermiddag



Figur 17 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma enligt trafikmätningar 2014.

3. Resultat

Utifrån förutsättningarna har en trafikprognos tagits fram för respektive scenario:

1. Nuläge – Vägnät enligt Sampers basprognos 2014 och befintlig exploatering år 2014
2. Nollalternativ (0-alt) – Vägnät enligt Sampers basprognos 2040 och låg exploatering år 2040
3. Utredningsalternativ 1 (UA1) – Ny förbifart och låg exploatering år 2040
4. Utredningsalternativ 2 (UA2) – Ny förbifart och hög exploatering år 2040
5. Utredningsalternativ 3 (UA3) – Skärgårdsvägen i riktning mot Stockholm breddas till 2 körfält och låg exploatering.
6. Utredningsalternativ 4 (UA4) – Ny väg (MW/Adept) och hög exploatering
7. Utredningsalternativ 5 (UA5) – Ny väg (AIX) och hög exploatering

Trafikprognosen illustreras med flöden per riktning på respektive väg, tjockare streck har större flöde. Trafikprognosen tas fram för årsdygnstrafik (ÅDT) samt vardag förmiddag- och eftermiddag maxtimma. I resultatet illustreras även hur fördröjningen ser ut i de olika scenariorna. Fördröjning beräknas som

$$\text{Fördröjning} = 1 - \frac{\text{Aktuell hastighet}}{\text{Friflödeshastighet}}$$

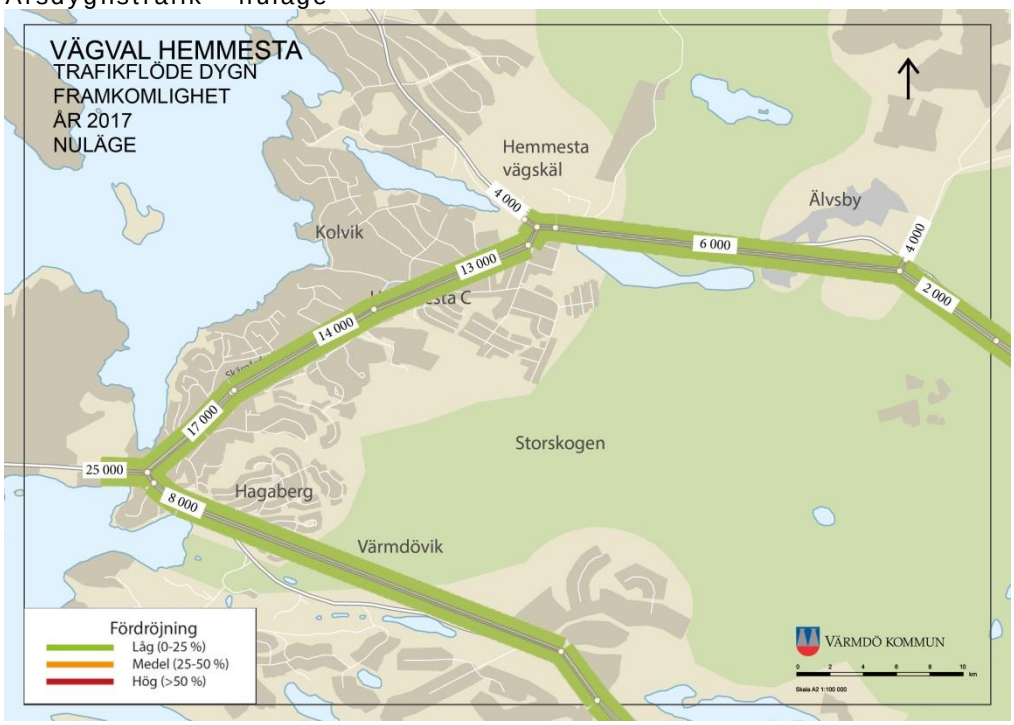
Friflödeshastigheten är den genomsnittliga hastighet ett fordon har om det inte är någon annan trafik på vägen. Fördröjningen illustreras som *låg* (grön 0<25 %), *medel* (orange 25<50 %) och *hög* (röd >50 %).

3.1 Nuläge

Nuläget baseras på Sampers basprognos 2014 och kalibreras efter trafikmätningar som är gjorda i utredningsområdet. I nuläget har Grisslingerakan mot Stockholm ca 25 000 fordon per dygn i årsdygnstrafik (ÅDT), Skärgårdsvägen genom Hemmesta ca 14 000 ÅDT, Stavsnäsvägen ca 8 500 ÅDT, Fagerdalavägen ca 6 000 ÅDT och Värmdövägen mot Vaxholm ca 4 000 ÅDT.

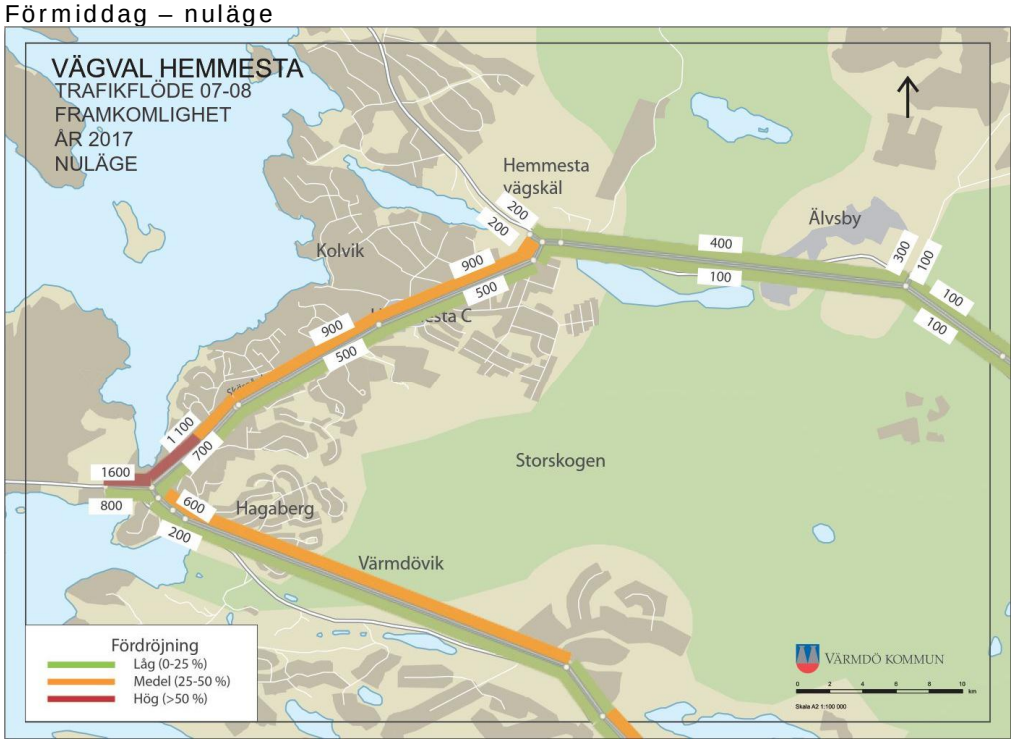
Det uppstår ganska kraftiga fördröjningar på Grisslingerakan under för- och eftermiddagens maxtimma. Sett över dygnet är fördröjningen där *medel*. Grisslingerakan väster om cirkulationsplatsen har i Sampers basprognos 2014 endast 1+1 körfält jämfört med det faktiska 3 körfält varav 1 reversibelt i mitten. Det påverkar inte trafikflödet då det kalibrerats men fördröjning på denna delstrecka är troligen överskattad. I figurerna har detta justerats så att fördröjningen illustreras som *låg*.

3.1.1 Årsdygnstrafik – nuläge



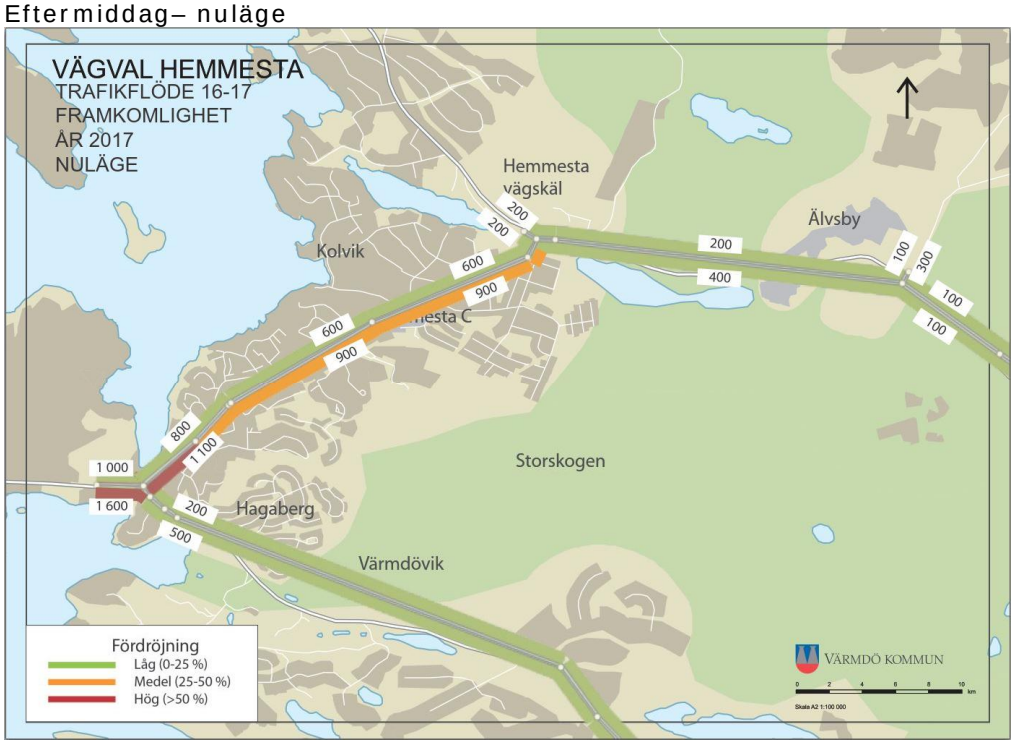
Figur 18 Antal fordon per dygn i nuläget.

3.1.2 Förmiddag – nuläge



Figur 19 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i nuläget.

3.1.3 Eftermiddag– nuläge



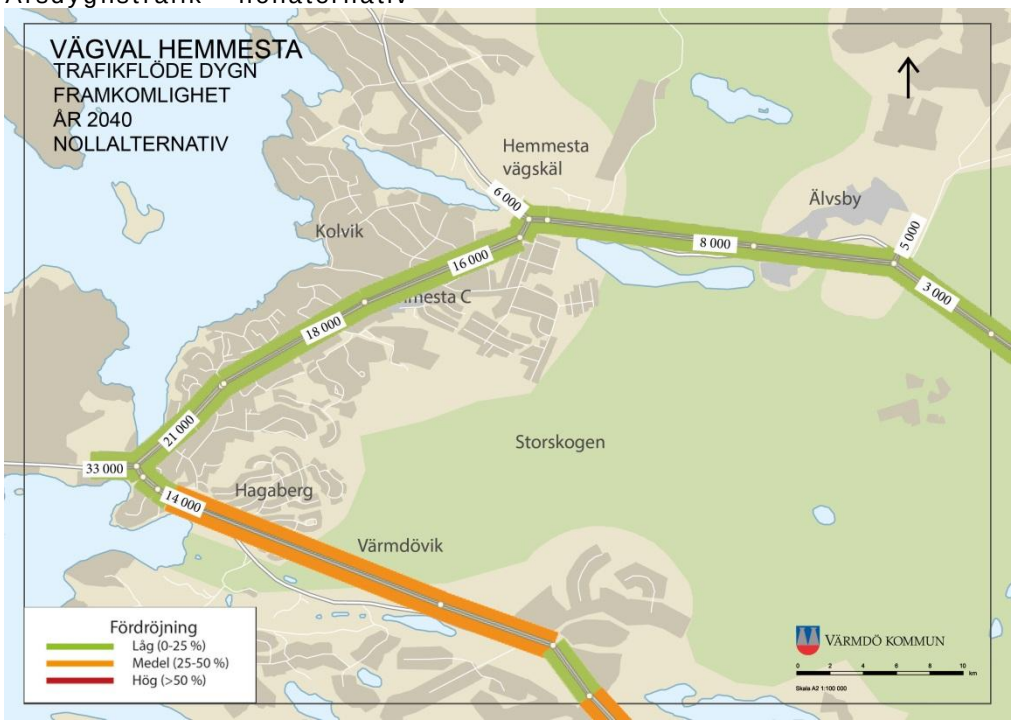
Figur 20 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i nuläge.

3.2 Nollalternativ

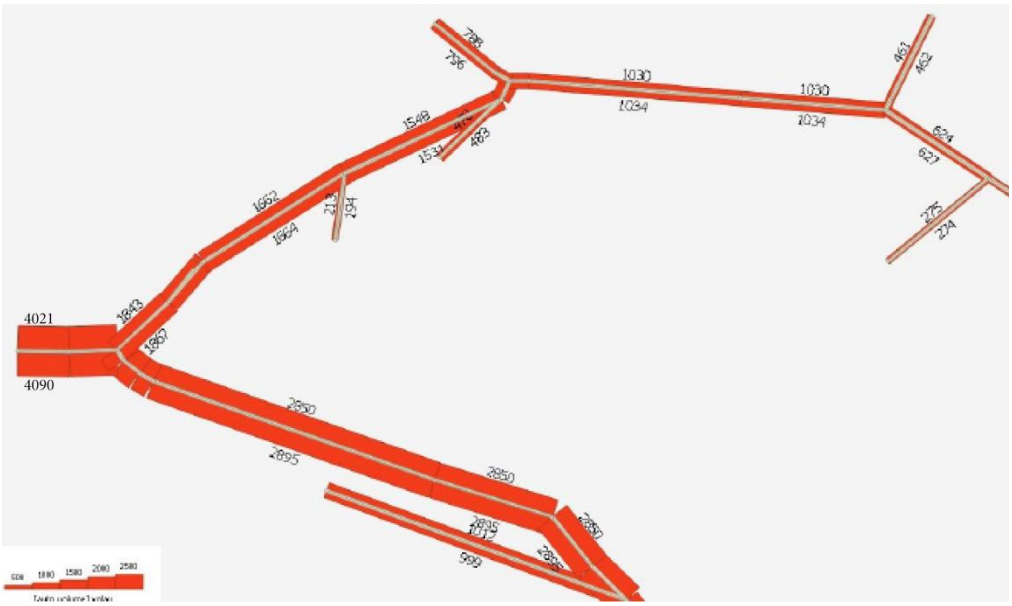
Nollalternativet baseras på Sampers basprognos 2040, vägnätet är identiskt med Sampers basprognos 2014 med undantaget Grisslingerakan som i Sampers basprognos 2040 har breddats till 2+2 körfält. Nollalternativet justeras utifrån kalibreringen av nuläget. I nollalternativet ökar trafiken på Grisslingerakan mot Stockholm till ca 33 000 fordon per dygn i ÅDT, Skärgårdsvägen genom Hemmesta till ca 18 000 ÅDT och till ca 20 000 ÅDT intill cirkulationsplatsen, Stavsnäsvägen till ca 14 000 ÅDT, Fagerdalavägen till ca 8 000 ÅDT och Värmdövägen mot Vaxholm till ca 5 500 ÅDT.

Fördröjningarna ökar jämfört med nuläget utom på Grisslingerakan mot Stockholm som i detta scenario har 2+2 körfält.

3.2.1 Årsdygnstrafik – nollaternativ



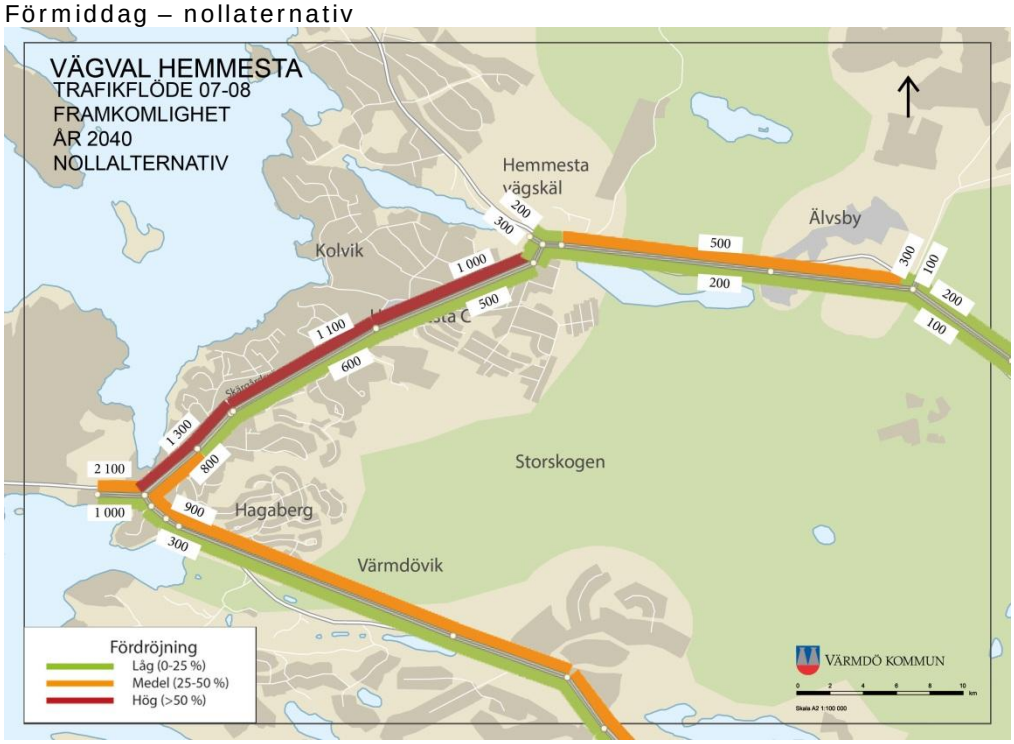
Figur 21 Antal fordon per dygn i nollalternativet.



Figur 22 Skillnadskarta, Nollalternativ - Nuläge, antal fordon per dygn.

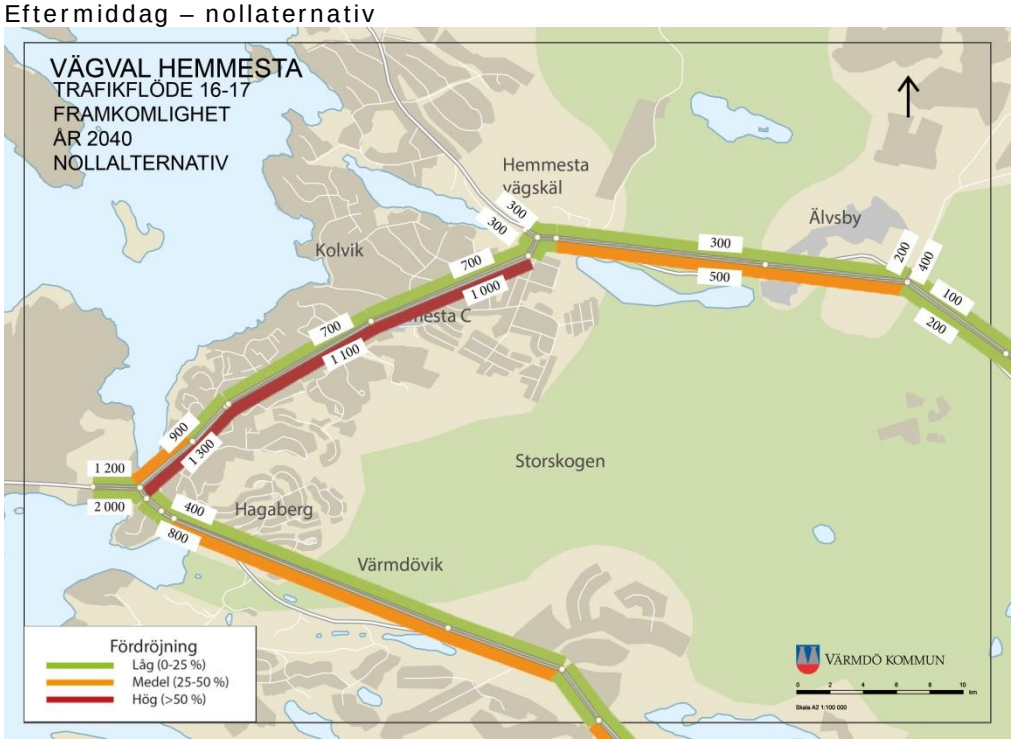
Fördröjningen minskar på Grisslingerakan väster om cirkulationsplatsen trots ökad trafik, detta p.g.a. att vägen byggs ut till 2+2 körfält i Sampers basprognos 2040, dvs. alla utredningsalternativ för år 2040 – 0-alt, UA1, UA2, UA3, UA4 och UA5.

3.2.2 Förmiddag – nollaternativ



Figur 23 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i nollalternativet.

3.2.3 Eftermiddag – nollaternativ



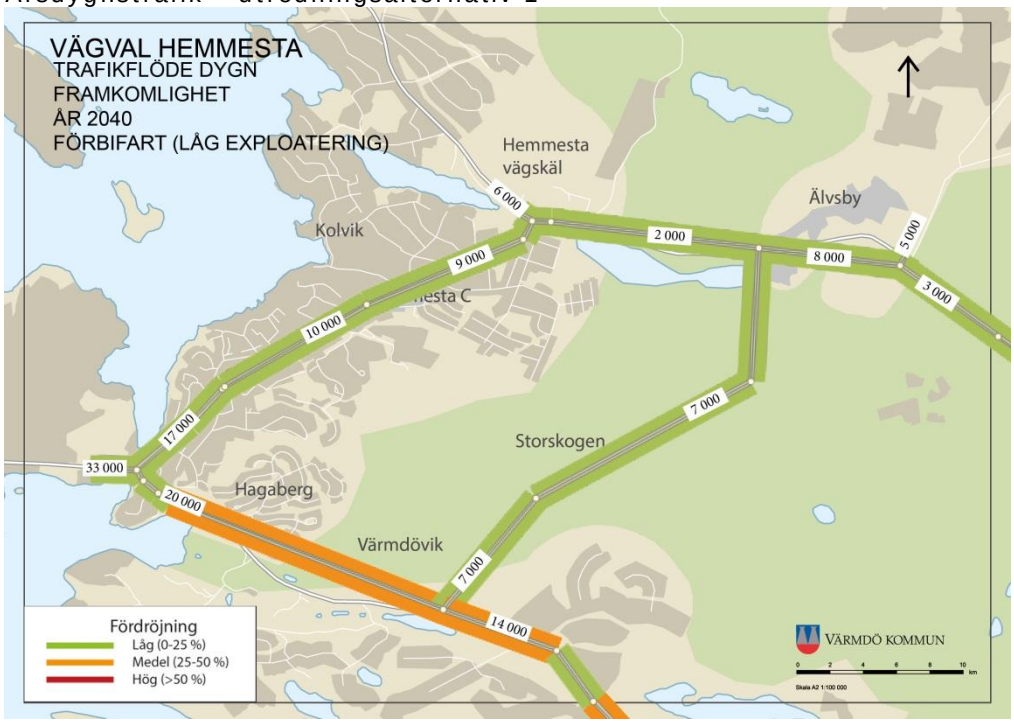
Figur 24 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i nollalternativet.

3.3 Utredningsalternativ 1

UA1 har samma reseefterfrågan som nollalternativet men en ny väg byggs mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen. Jämfört mot nollalternativet minskar trafiken på Skärgårdsvägen förbi Hemmesta från ca 18 000 ÅDT till ca 10 500 ÅDT. Detta är även en minskning från nulägets ca 14 000 ÅDT. Grisslingerakan mot Stockholm blir oförändrad jämfört med nollalternativet, Stavsnäsvägen ökar till ca 20 000 ÅDT. Trafiken på Fagerdalavägen minskar väster om den nya vägen och blir oförändrad öster om den nya vägen. Värmdövägen mot Vaxholm blir oförändrad. Den nya vägen får ca 7 000 ÅDT.

Jämfört med nollalternativet minskar fördröjningarna på Skärgårdsvägen genom Hemmesta och ökar på Stavsnäsvägen.

3.3.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 1

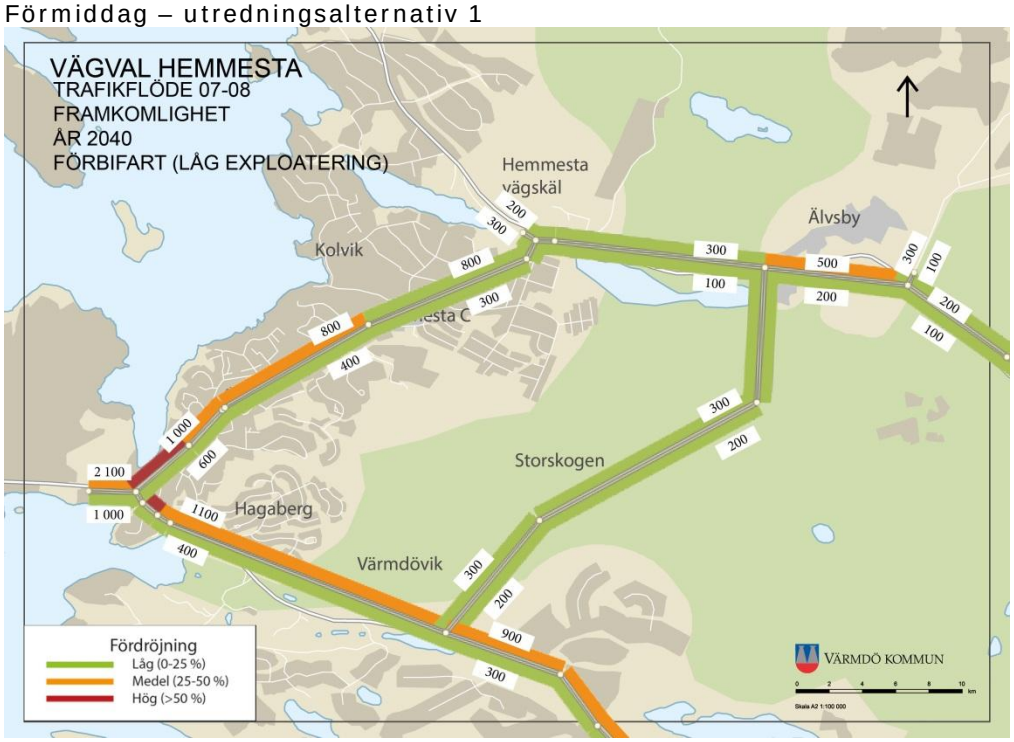


Figur 25 Antal fordon per dygn i utredningsalternativ 1.



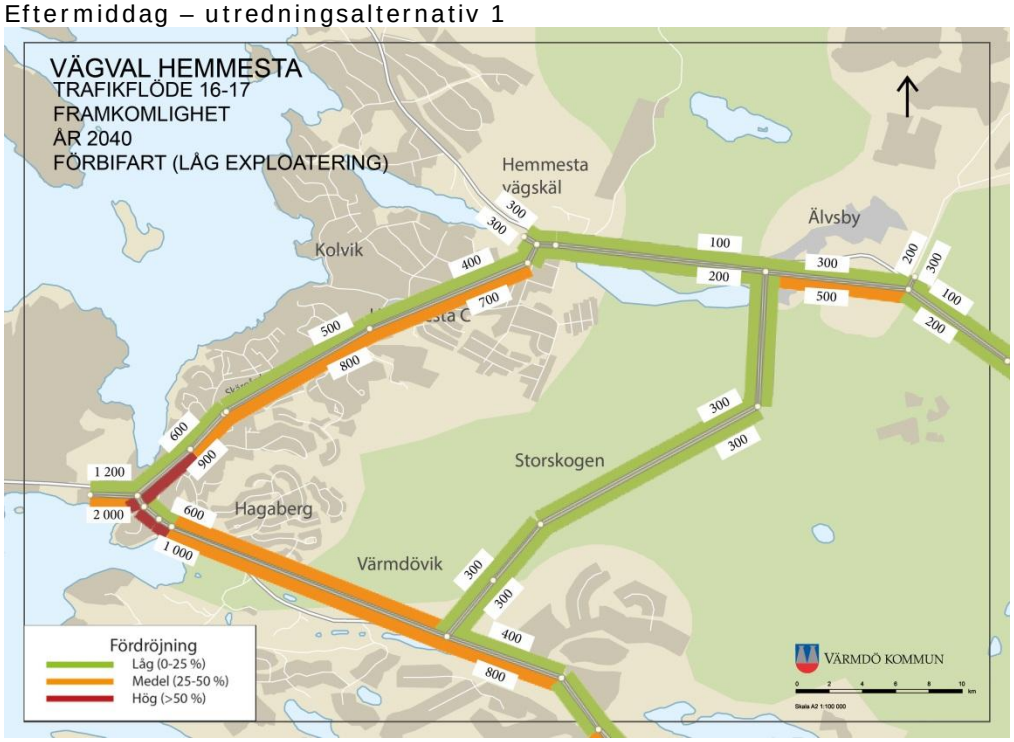
Figur 26 Skillnadskarta, UA1-Nollalternativ, antal fordon per dygn.

3.3.2 Förmiddag – utredningsalternativ 1



Figur 27 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i utredningsalternativ 1.

3.3.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 1

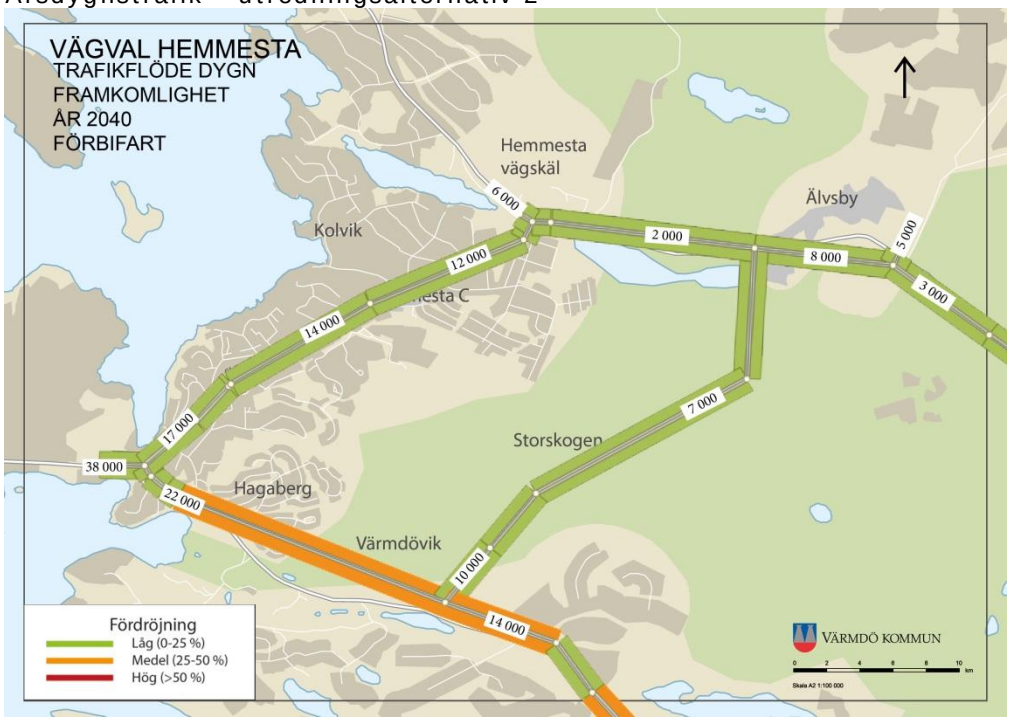


Figur 28 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i utredningsalternativ 1.

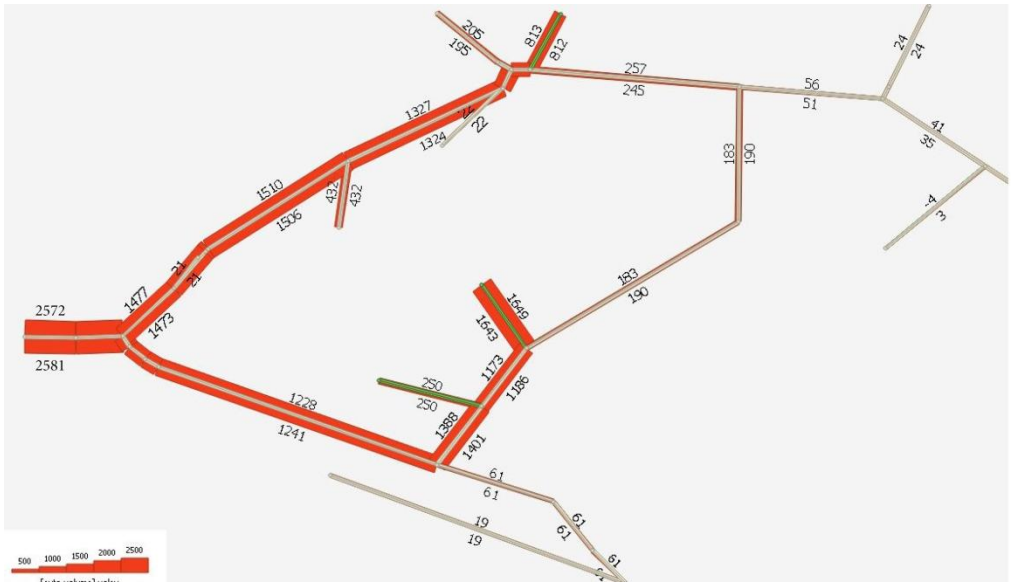
3.4 Utredningsalternativ 2

I UA2 ökar trafiken på samtliga vägar jämfört med UA1. Den södra delen av den nya vägen får ca 10 000 ÅDT medan den norra delen blir oförändrad mot UA1. I för- och eftermiddagens maxtimma uppstår *höga* fördröjningar på över 50 % på både Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen.

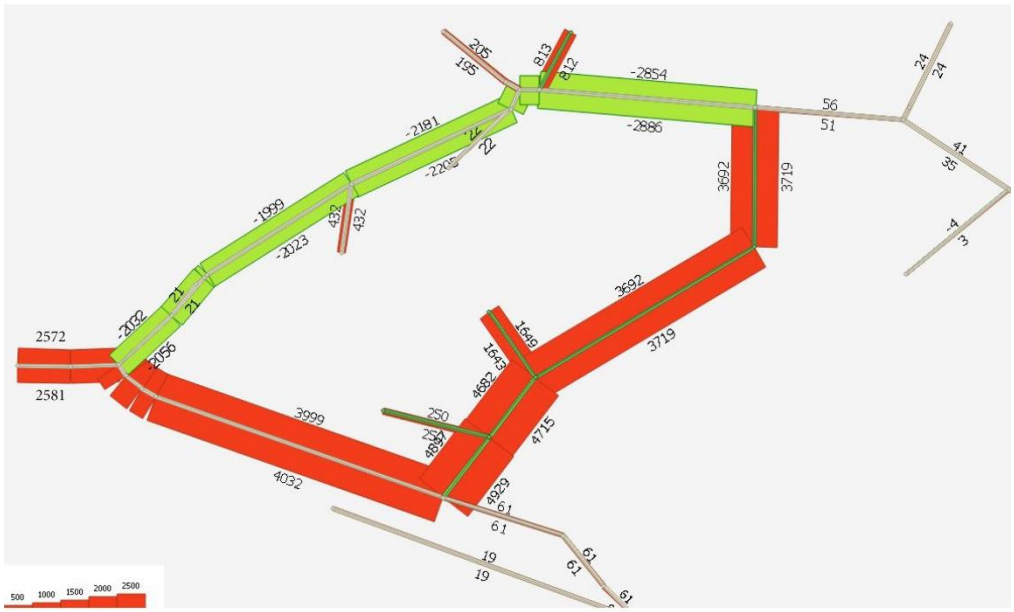
3.4.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 2



Figur 29 Antal fordon per dygn i utredningsalternativ 2.

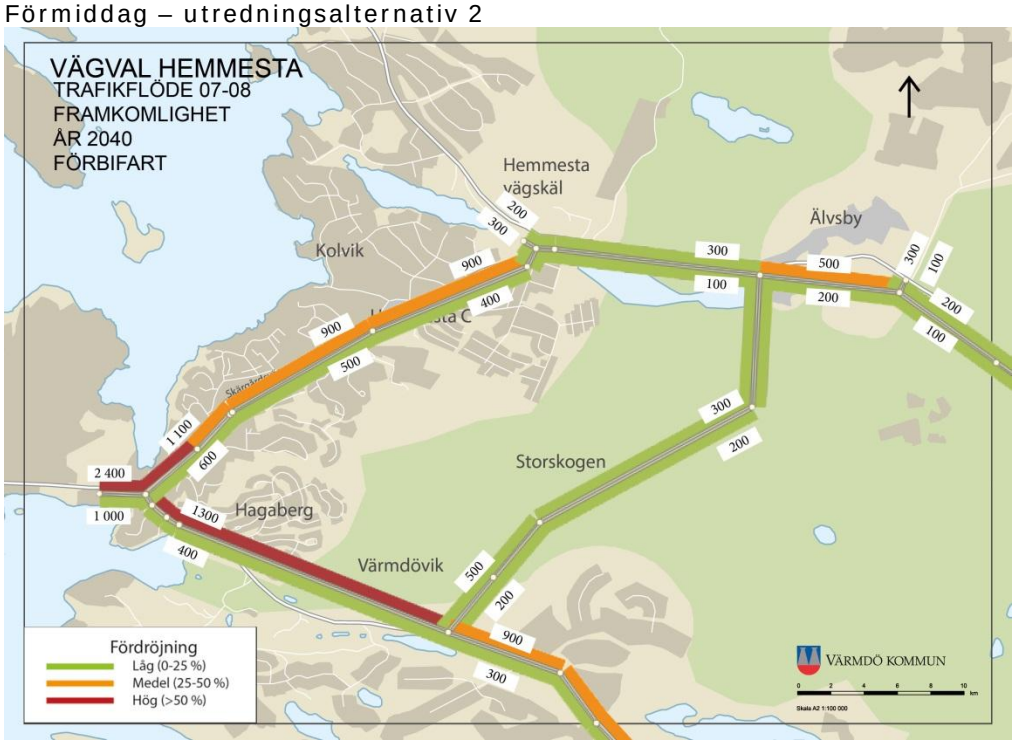


Figur 30 Skillnadskarta UA2-UA1, antal fordon per dygn.



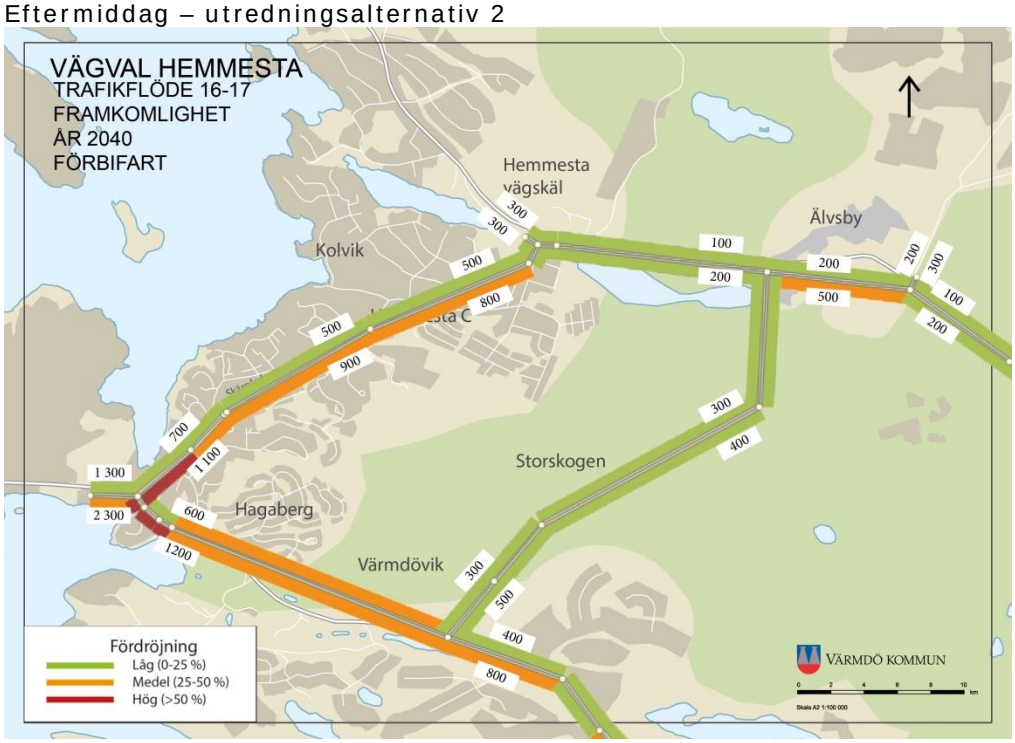
Figur 31 Skillnadskarta UA2-Nollalternativ, antal fordon per dygn.

3.4.2 Förmiddag – utredningsalternativ 2



Figur 32 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i utredningsalternativ 2.

3.4.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 2



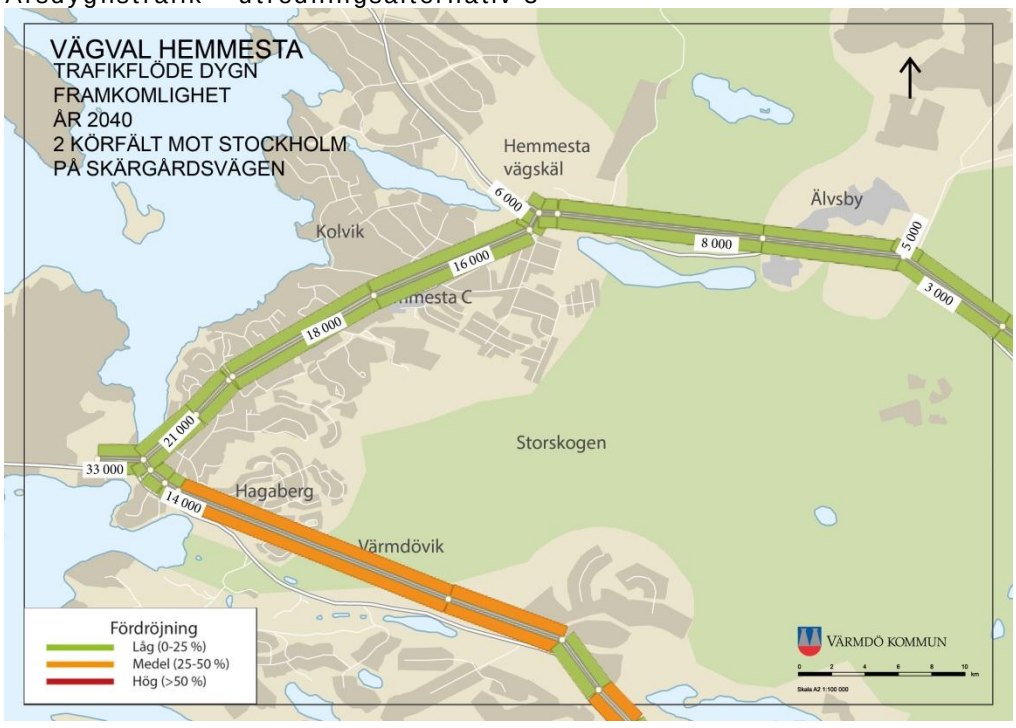
Figur 33 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i utredningsalternativ 2.

3.5 Utredningsalternativ 3

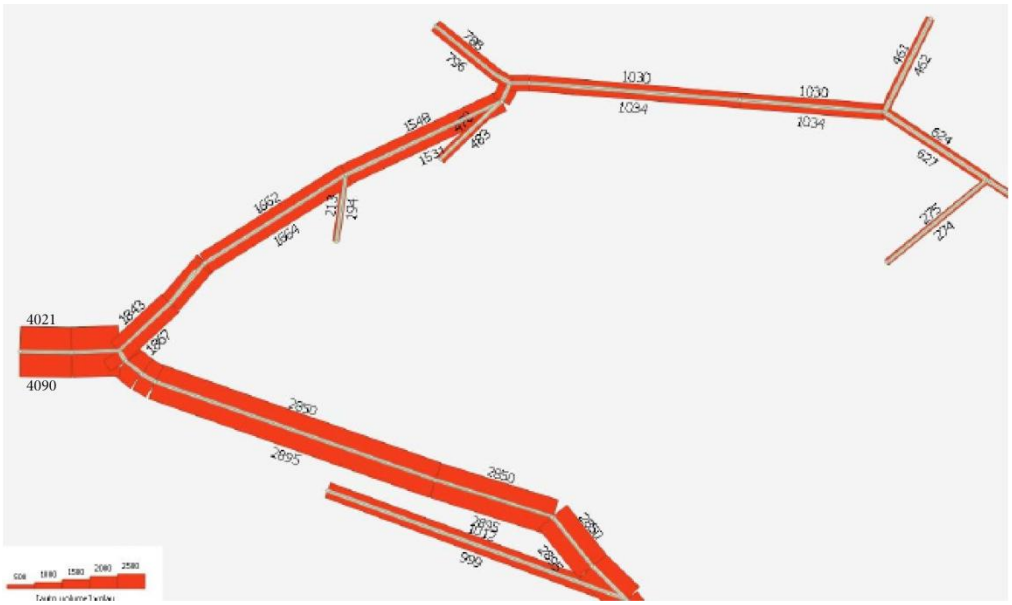
UA3 baseras på Sampers basprognos 2040. Vägnätet är det samma som i nollalternativet med tillägget att Skärgårdsvägen breddats till 3 körfält varav 2 körfält i riktning mot Stockholm och 1 körfält i riktning mot Vaxholm/Bullandö. UA3 justeras utifrån kalibreringen av nuläget. Trafikmängderna förblir oförändrade mot nollalternativet, dvs. trafiken på Grisslingerakan uppgår till ca 33 000 fordon per dygn i ÅDT, Skärgårdsvägen genom Hemmesta blir ca 18 000 ÅDT och ca 20 000 ÅDT intill cirkulationsplatsen, Stavsnäsvägen ca 14 000 ÅDT, Fagerdalavägen ca 8 000 ÅDT och Värmdövägen mot Vaxholm blir ca 5 500 ÅDT, se Figur 34 samt även Figur 21.

Då Skärgårdsvägen breddas i riktning mot Stockholm minskar fördröjningarna här jämfört med nollalternativet. I riktning mot Stockholm minskar fördröjningarna från *hög* till *låg* under förmiddagens maxtimma. Under eftermiddagens maxtimma, liksom sett över dygnet, minskar också fördröjningarna men från en bättre utgångspunkt som redan är *låg* i nollalternativet. I motsatt riktning, mot Vaxholm/Bullandö, är fördröjningarna opåverkade jämfört med nollalternativet under hela dygnet.

3.5.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 3



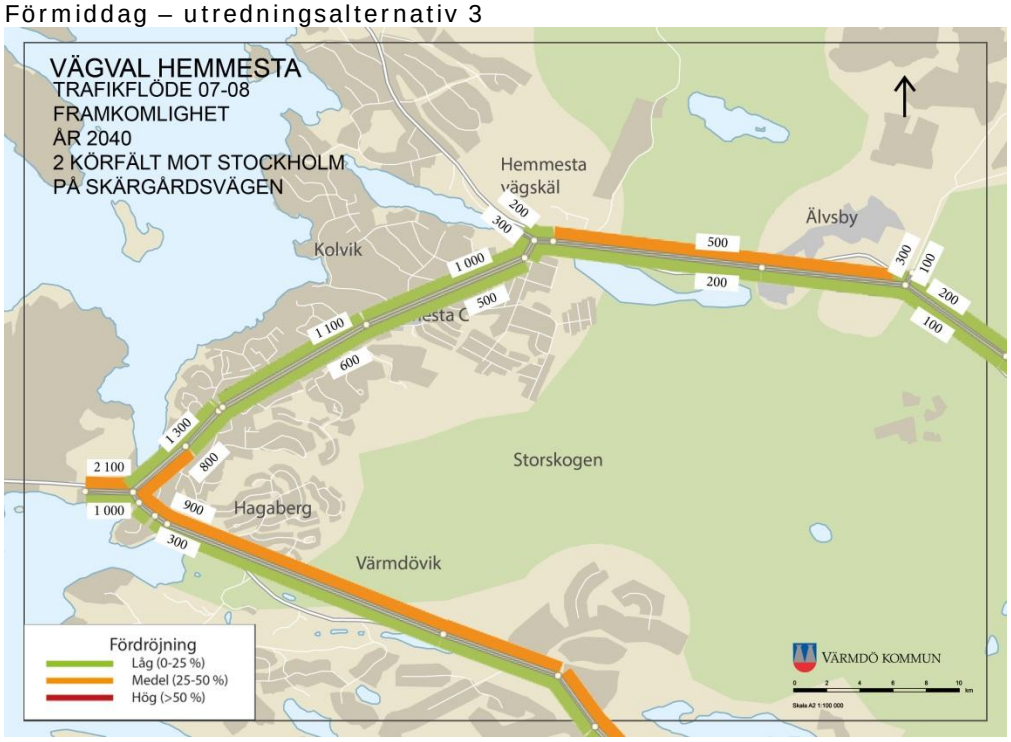
Figur 34 Antal fordon per dygn i utredningsalternativ 3.



Figur 35 Skillnadskarta, utredningsalternativ 3 - Nuläge, antal fordon per dygn.

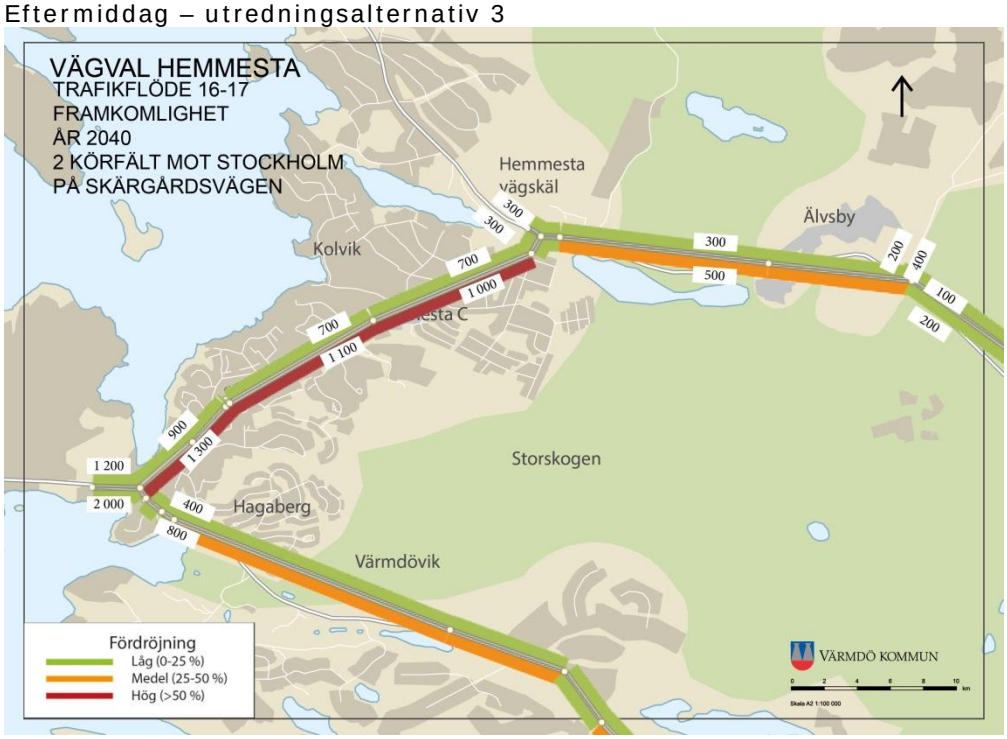
Fördröjningen minskar på Grisslingerakan väster om cirkulationsplatsen trots ökad trafik, detta p.g.a. att vägen byggs ut till 2+2 körfält i Sampers basprognos 2040, dvs. alla utredningsalternativ för år 2040 – 0-alt, UA1, UA2, UA3, UA4 och UA5.

3.5.2 Förmiddag – utredningsalternativ 3



Figur 36 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i utredningsalternativ 3.

3.5.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 3

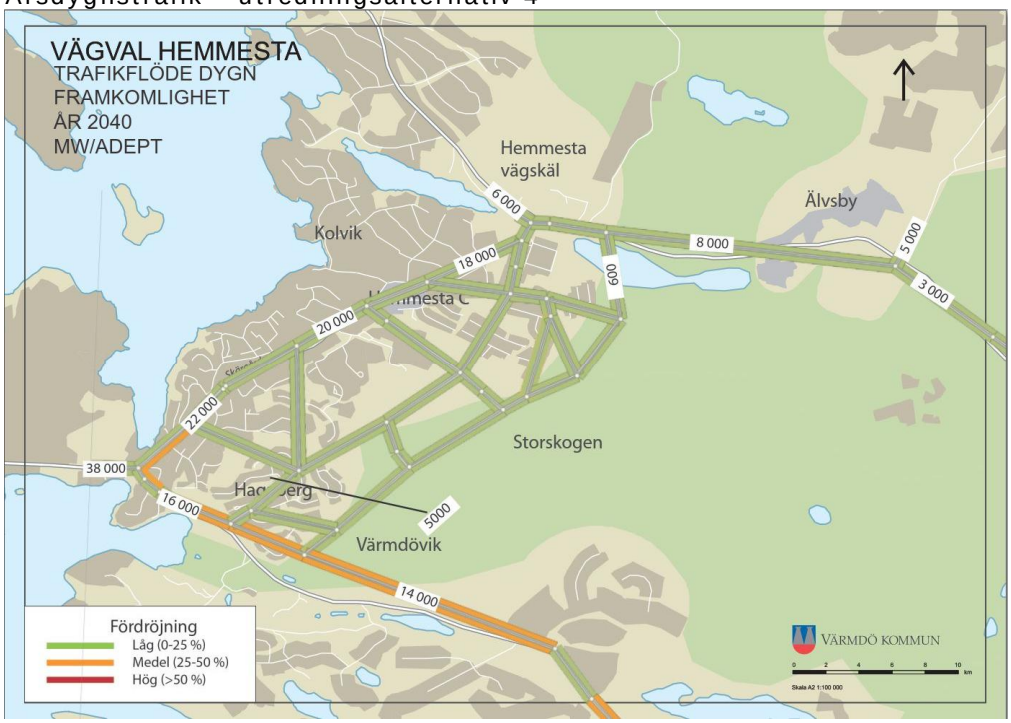


Figur 37 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i utredningsalternativ 3.

3.6 Utredningsalternativ 4

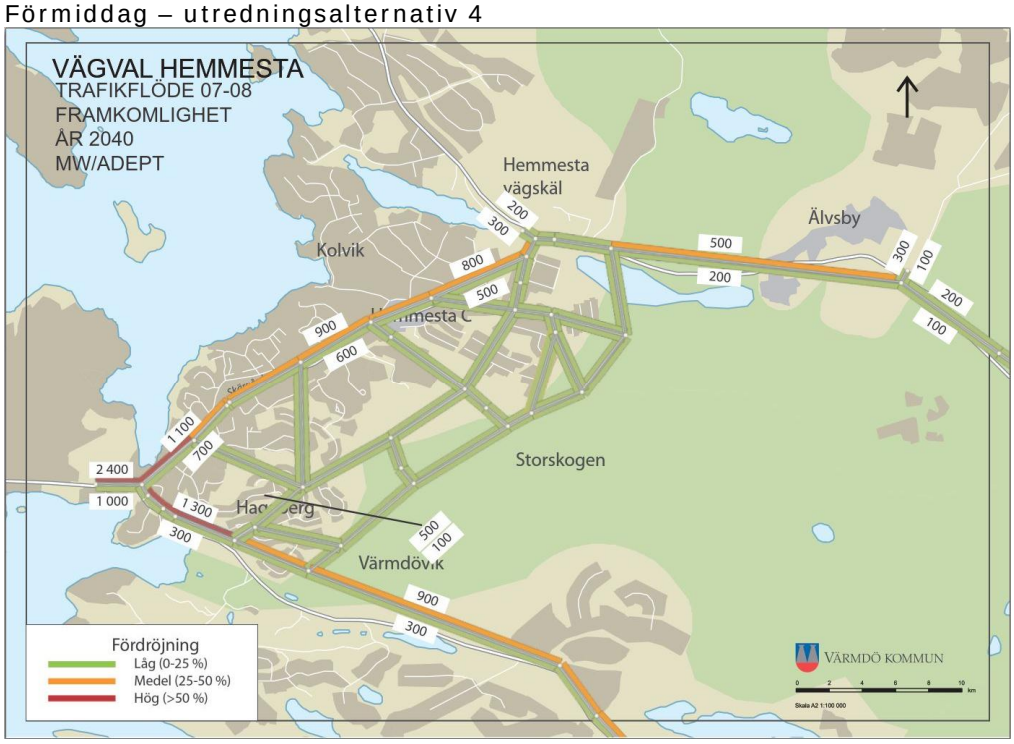
I UA4 baseras trafiken på Sampers basprognos 2040 samt ytterligare exploatering av 4400 bostäder. Den nya vägen är längre och hastigheten är lägre än på den befintliga Skärgårdsvägen, det medför att det inte sker någon överflyttning av trafik som ska köra förbi Hemmesta. Den nya huvudgatan används endast av de som bor längs med gatan. Däremot är det några fordon som kör genom området via lokalgatorna innan de ansluter till någon av huvudgatorna. Den mest trafikerade lokalgatan får ca 1400 ÅDT. Det är särskilt under för- och eftermiddagens maxtimma som lokalgatunätet används, samtidigt som huvudgatunätet har stora fördröjningar.

3.6.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 4



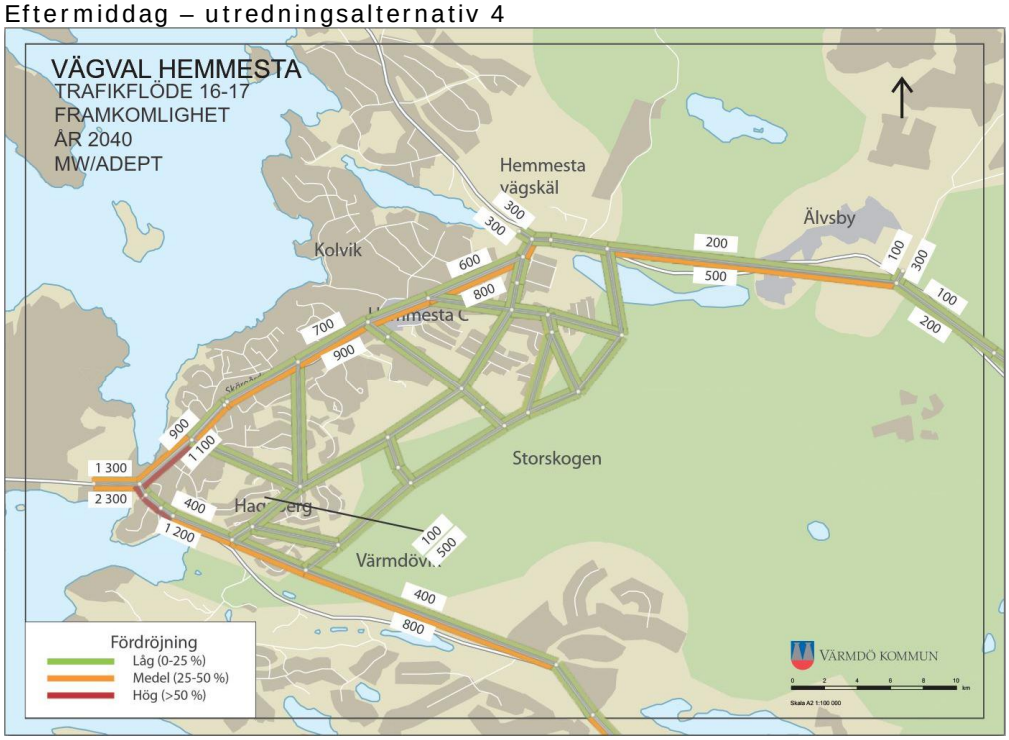
Figur 38 Antal fordon per dygn i utredningsalternativ 4.

3.6.2 Förmiddag – utredningsalternativ 4



Figur 39 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i utredningsalternativ 4.

3.6.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 4

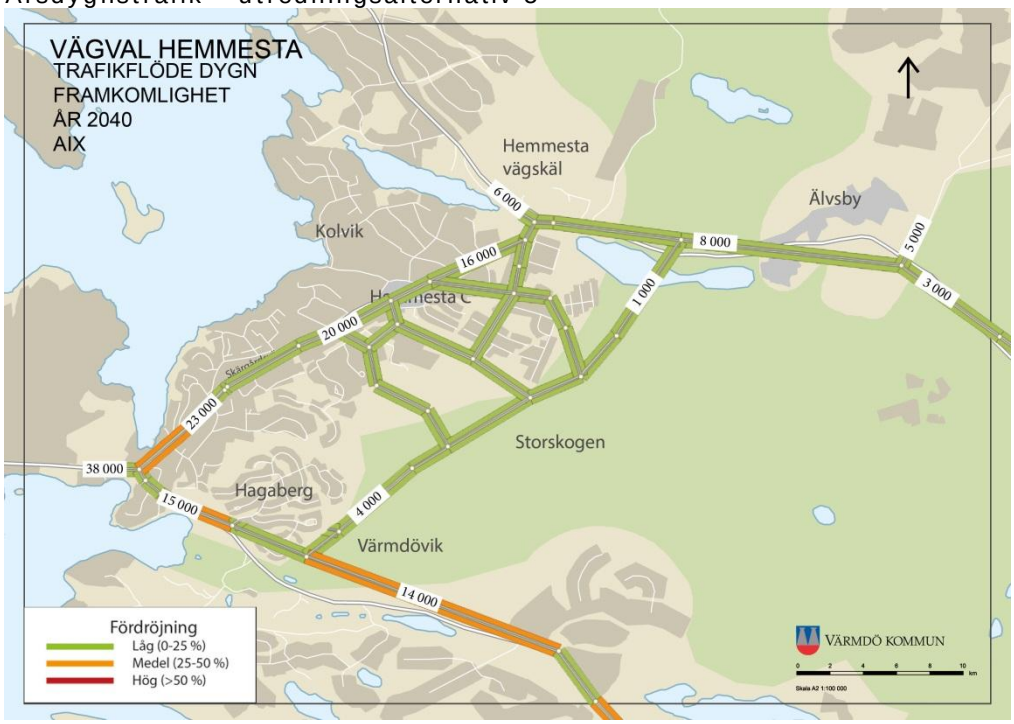


Figur 40 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i utredningsalternativ 4.

3.7 Utredningsalternativ 5

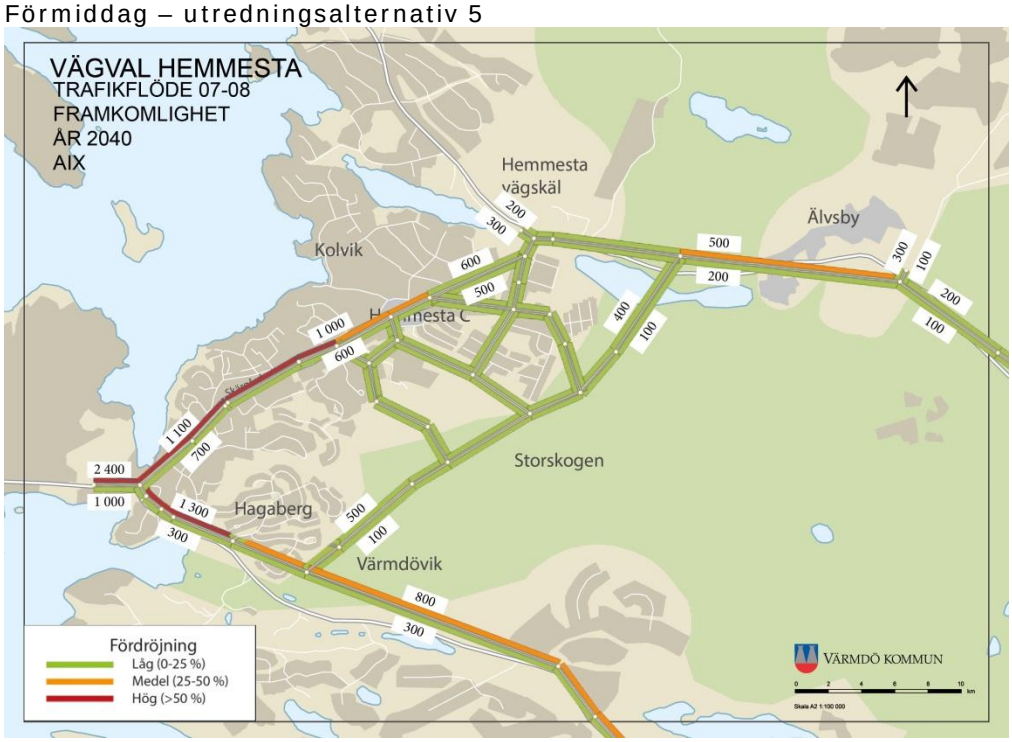
Den nya huvudgatan i UA5 har något högre hastighet än motsvarande i UA4, den har även en linjeföring som ger kortare körsträcka mellan Stockholm och Bullandö. Detta till trots sker ändå ingen överflyttning av trafik från Skärgårdsvägen. Utan längsgående lokalgata i nord- sydlig riktning, som i UA4, kör något fler fordon på Skärgårdsvägen. Viss smittrafik på lokalgatunätet uppstår. Men då Sampers/Emme inte kan simulera 30 km/h har lokalgatorna istället grundats på 40 km/h vilket ökar attraktiviteten mer än avsett. Tillförlitligheten av resultatet på lokalgatorna är därför låg.

3.7.1 Årsdygnstrafik – utredningsalternativ 5



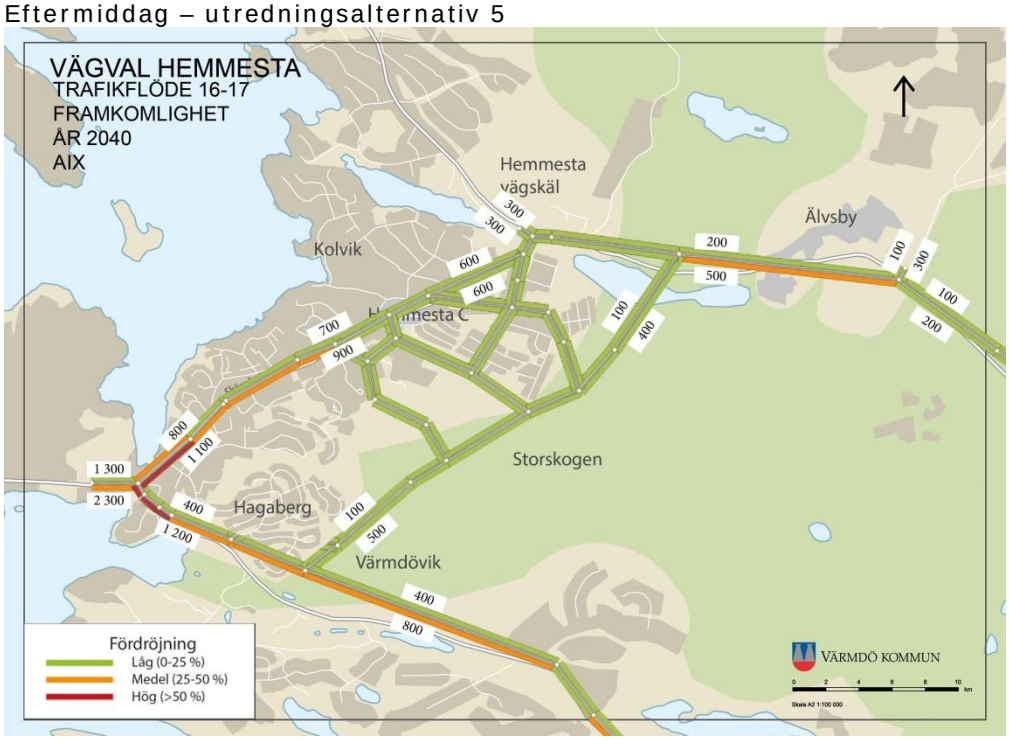
Figur 41 Antal fordon per dygn i utredningsalternativ 5.

3.7.2 Förmiddag – utredningsalternativ 5



Figur 42 Antal fordon under förmiddagens maxtimma i utredningsalternativ 5.

3.7.3 Eftermiddag – utredningsalternativ 5



Figur 43 Antal fordon under eftermiddagens maxtimma i utredningsalternativ 5.

4. Diskussion

Värmdö kommuns befolkningsprognos år 2040 ligger högre än Sampers basprognos 2040 sett för hela Värmdö kommun. Detta är normalfallet i de flesta kommuner, dvs. att kommunerna är mer optimistiska gällande framtida befolkningstillväxt i sina prognoser. När befolkningsprognosen för utredningsområdet studeras är skillnaden mindre om än betydande i enskilda SAMS-områden. Skulle Värmdö kommuns befolkningsprognos infrias skulle detta troligen leda till en större trafiktillväxt. Denna utredning har dock inte studerat var i Värmdö kommun denna befolkningstillväxt skulle äga rum.

Den nya vägen i UA1 och UA2 samt den delen av vägen i UA5 som har 60 km/h skyltad hastighet, har i Sampers-modellen getts *Volume Delay Function 65* (VDF65) vilket innebär att skyltad hastighet är 70 km/h. Friflödeshastigheten på en sådan väg är i Sampers 60 km/h, med ökad belastning sjunker hastigheten. De vägtyper som finns att tillgå i Sampers med 60 km/h skyltad hastighet har en maximal friflödeshastighet om ca 40 km/h. Det finns inga vägtyper med 60 km/h skyltad hastighet för miljöer utanför tätort. Då den nya vägen har så få korsningar vilket borde öka friflödeshastigheten har vägtyper med skyltad hastighet 60 km/h bedömts som orimligt och därför har VDF65 valts istället. En vägtyp med lägre friflödeshastighet ger en lägre överflyttning av trafik i modellen.

Lokalgatorna i UA4 och UA5 har i Sampers-modellen getts VDF76 vilket innebär att skyltad hastighet är 40 km/h. Denna VDF har valts då det inte finns någon VDF för 30 km/h vilket är den hastighet lokalgatorna egentligen ska skyltas för. Den högre hastigheten som lokalgatorna fått i modellen gör lokalgatorna något mer attraktiva i modellen än vad som avses.

Grisslingerakan mot Stockholm har i Sampers basprognos 2014 endast 1 körfält per riktning. Detta är troligen fel då den vägen år 2006 breddades till 3 körfält varav ett reversibelt i mitten. Utifrån resultaten för fördröjningar på denna sträcka, som sett över dygnet endast är *medel* (25-50 %), görs bedömningen att detta inte är orsaken till att Sampers basprognos underskattar trafiken jämfört med trafikmätningarna. En bedömning görs därför att kalibreringen är korrekt. Därför har färgkodningen i nulägets fördröjning justerats så att fördröjningen på Grisslingerakan mot Stockholm (väster om cirkulationsplatsen) visar grönt.

Observera att på grund av att SAMS-områdena – vilka Sampers basprognos är fördelade enligt – är så stora, visar lokalgatorna ingen rättvis trafikmängd. Däremot är de 11 000 boende utöver Sampers basprognos 2040 utplacerade i finfördelade zoner enligt Figur 7, Figur 8 och Figur 9. För att mer korrekt modellera trafiken på lokalgatorna bör SAMS-områdena finfördelas. En annan programvara för mesos- eller mikroimulering bör också tillämpas för att kunna simulera lokalgatorna med rätt hastighet. Ett meso- eller mikrosimulerings-program kan också simulera spridningseffekter av köbildning vilket inte Sampers/Emme kan.

5. Slutsats

Från nuläget kommer trafiken öka i samtliga scenarion. På Grisslingerakan ökar trafiken med ca 30 % till år 2040 i både 0-alt, UA1 och UA3. Om befolkningsprognosen i UA2, UA4 och UA5 blir verklighet kommer trafiken på Grisslingerakan öka med ca 50 % jämfört med nuläget.

En omfördelning av trafiken kommer ske om en förbifart byggs mellan Stavsnäsvägen och Fagerdalavägen. Trafiken på Skärgårdsvägen skulle minska med ca 7 000 ÅDT i UA1 jämfört med 0-alt. Fagerdalavägen väster om den nya vägen skulle få en ordentligt minskad trafik vilket skapar förutsättningar att använda området där omkring till nya ändamål om så önskas.

Redan i nuläget uppstår ganska kraftiga fördröjningar (>50 %) längs en kortare del av Skärgårdsvägen. Fördröjningarna ökar i takt med trafiken och i 0-alt är det kraftiga fördröjningar längs hela Skärgårdsvägen. Genom att bygga en förbifart så som i UA1 minskar fördröjningarna på Skärgårdsvägen men då ökar istället fördröjningarna på Stavsnäsvägen. I UA2 uppstår det kraftiga fördröjningar längs vissa delsträckor på både Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen. Förbifarten har bra framkomlighet i både UA1 och UA2. I UA3 påverkas inte trafikmängderna men det extra körfältet ökar kapaciteten så att fördröjningarna minskar kraftigt i riktning mot Stockholm jämfört 0-alt. I motsatt riktning kvarstår dock samma trafiksituation som i 0-alt.

För att säkerställa att de nya vägarna får önskad funktion skulle det kunna bli nödvändigt med t.ex. hastighetssänkande åtgärder på Skärgårdsvägen eller ökad hastighet på de nya vägarna. För att en överflyttning av trafik ska ske från Skärgårdsvägen genom Hemmesta till den nya vägen behöver det säkerställas att hastigheten ökar motsvarande den ökade körsträckan. Denna effekt uppnås dock om en ny förbifart byggs år 2040 där utredningens antaganden gäller. Förbifarten är översiktligt placerad i terrängen. Den följer på ett ungefär befintlig kraftledningsgata och är inte optimerad för maximal överflyttning av trafik.

De två andra vägalternativen, UA4 och UA5, ger längre restider runt Hemmesta jämfört med befintliga vägar och någon överflyttning av trafik sker sålunda inte. Dessa två vägalternativ är inte optimerade i det syftet och det är inte otänkbart att justeringar av hastighet kan förändra ruttvalet. I dessa två vägalternativ har exploateringen anslutning till Skärgårdsvägen via lokalgator och en del av trafiken kör här för att ta sig vidare mot Stockholm och andra målpunkter istället för att använda den nya huvudgatan, omfattningen av detta är dock osäkert på grund av bristerna i kodning av lokalgatunätet.

Då befolkning är en viktig faktor i trafikprognoser ger skillnaderna i Sampers och Värmdö kommuns befolkningsprognoser för år 2040 upphov till en del osäkerheter. Det bör också beaktas att trafiken på Värmdö är kraftigt årstidsberoende.

6. Förslag på fortsatta studier

- Lokalgatunätet i UA4 och UA5 har bristande kvalitet i resultatet på grund av de stora zonerna i SAMS-områdena samt på grund av att Sampers/Emme inte kan simulera 30 km/h. För att bättre analysera detta bör en analys utföras med ett meso- eller mikrosimuleringsprogram där matrisen från denna utredning används men finfördelas i mindre zoner.

- Ett meso- eller mikrosimuleringsprogram är även betydligt bättre på att analysera framkomlighet i korsningar samt beskriva köuppbyggnad och hur det påverkar intilliggande korsningar. Både befintliga och nyuppkomna korsningar i utredningsområdet kommer få nya körmönster som bör analyseras i ett meso- eller mikrosimuleringsprogram med trafikdata från denna utredning.

- Nya väglinjer och skyltade hastigheter för UA4 och UA5 kan testas vidare för att finna optimal vägutformning för önskat syfte, t.ex. för att hitta alternativ där en överflyttning av trafik från Skärgårdsvägen till ny huvudgata öster om Hemmesta sker.

VÄRMDÖ KOMMUN

Rapport
2017-07-07

Handläggare
Moa Öhman

Diarienummer
2017KS/0359

Medborgardialog för Vägval Hemmesta

Sammanställning av synpunkter från dialogmöte ett



Värmdö kommun, juli 2017

Per Fladvad, Structor

Innehållsförteckning

1 Vägval Hemmesta ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
2 Sammanfattning av inkomna synpunkter från medborgardialog ett 4
3 Medborgardialog ett 6
4 Synpunkter på förslag till målbild - utvecklingsalternativ 7
4.1 Vilken typ av bebyggelse behövs i Hemmesta? 7
4.2 Vilken typ av service behövs i Hemmesta? 7
4.3 Vilken trafiklösning ska ligga till grund för samhällsutvecklingen? 8
5 Synpunkter på trafiklösningar 10
5.1 Hur tycker du Skärgårdsvägen fungerar idag? 10
5.2 Vad kan en extra fil på Skärgårdsvägen användas till? 10
5.3 Vad är särskilt viktigt att beakta vid en ev. väg genom Storskogen 10
5.4 Vad är viktigt för att man ska kunna röra sig tryggt och säkert i Hemmesta? 11
5.5 Vad ska vi ta med oss i vårt fortsatta arbete gällande trafik? 11
6 Natur-, Kultur- och Rekreationssynpunkter 13
6.1 Vilka platser nyttjar jag och tycker jag bäst om? 13
6.2 Saknar du något för fritid och rekreation i Hemmesta? 13
6.3 Vilka naturområden är viktiga att bevara? 13
6.4 Hur ska ev. bebyggelse i Storskogen placeras? 13
6.5 Vad ska vi ta med oss i vårt fortsatta arbete? 13
7 SWOT-analysen 14
7.1 Styrkor 14
7.2 Svagheter 14
7.3 Möjligheter 15
7.4 Hot 16
8 Inkomna synpunkter via webben 16
8.1 Dags att sätta stopp – bygg på lämpligare ställen 16
8.2 Innan någon exploatering kan ske 17
8.3 Exploatering och synpunkter på centrumplanerna 17
8.4 Utvecklingsalternativ med en väg genom Storskogen 18
8.5 Utvecklingsalternativ baserat på att Skärgårdsvägen byggs om till trefältsväg 19
8.6 Förslag på övergripande vägtrafikåtgärder 19
8.7 Förslag på kollektivtrafiksåtgärder 20
8.8 Förslag på utökad skolbusstrafik och flexibel skolstart 20
8.9 Synpunkter på ett sammanbyggt lokalgatunät 21
8.10 Synpunkter på andra trafikåtgärder i utredningsområdet 21
8.11 ”Tänk om” 22
8.12 Synpunkter på processen 22
9 Medverkande tjänstemän 24

1 Vägval Hemmesta

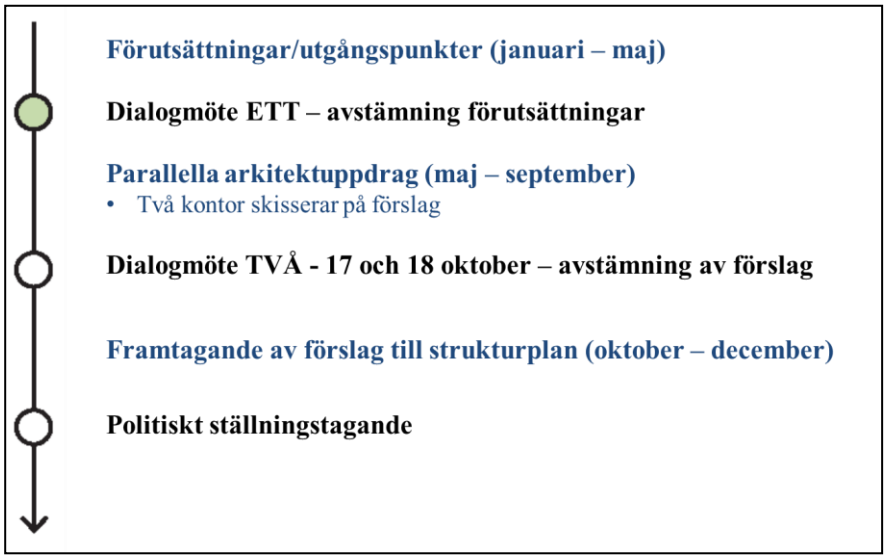
Värmdö kommun har beslutat att genomföra en dialog med kommunens medborgare om Hemmestas utveckling och framtida trafiklösningar. Uppdraget är ett led i en tidig planeringsprocess med mål att lägga fast om fortsatt planläggning i Hemmestaområdet och utvecklingen på Östra Värmdölandet ska utgå ifrån att Skärgårdsvägen långsiktigt ska vara enda huvudvägförbindelse eller om en parallell/avlastande väg ska byggas genom Storskogen.

Syftet med den nu pågående planerings- och medborgardialogen är att fördjupa kunskaperna, ge medborgarna möjlighet att delta i processen samt att lämna synpunkter, idéer och förslag på redovisade utvecklingsförslag. Med detta underlag är målet att kunna lägga fast en strukturplan vilken ska ligga till grund för fortsatt planering och utveckling i området.

Inga politiskabeslut har ännu fattats. Det material som tas fram är tänkt att ligga till grund för det politiska ställningstagande.

I detta dokument redovisas en sammanställning över synpunkter, idéer och förslag från dialogmöte ett den 10 och 11 maj 2017. Målet med dialogmötet var att utifrån inhämtad kunskap kring förutsättningarna på platsen inhämta synpunkter från medborgarna, både på utredningar men också på en målbild och olika utvecklingsscenarion för området. Målbilden och utvecklingsscenarion finns redovisat i dokumentet ”Målbild och utvecklingsalternativ”.

Vägval Hemmesta sker samtidigt som detaljplan för Hemmesta är ute på samråd. Ett antal av de lämnade synpunkterna berör denna plan och kommer att vidarebefordras till detta arbete. Många av de lämnade synpunkterna berör kommunövergripande frågor/synpunkter och kommer på liknande sätt att lämnas till de som ansvarar för detta inom kommunen.



Bilden redovisar arbetsprocessen

2 Sammanfattning av inkomna synpunkter

I detta avsnitt sammanfattas de synpunkter som inkom under dialogmöte ett. Nästan 200 personer deltog i dialogmötena. Totalt inkom ca 90 yttranden vid mötena och ca 300 yttranden inkom efteråt via kommunens hemsida. De allra flesta synpunkterna är från privatpersoner. Fyra har inkommit från föreningar och ett från Socialdemokraterna i Värmdö.

Många av de som deltog under dialogmötet framförde att det är viktigt att övergripande trafik- och infrastrukturfrågor blir lösta samtidigt, helst innan utbyggnaden börjar. Vidare ansåg ett antal att arbetet inte får förhastas - frågan bör bli föremål för en fördjupad översiktsplanering, alternativt prövas i samband med valet 2018 eller bli föremål för en folkomröstning.

Merparten har tagit ställning till det trafikutvecklingsalternativ som man tycker ska ligga till grund för fortsatt utveckling. Synpunkterna som framförts kan sammanfattas i följande kommentarer kring respektive alternativ;

- **Skärgårdsvägen som idag**
  Ett mindre antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle behållas som den är idag med mindre förbättringsåtgärder. De ansåg att det var dags att sätta stopp för utbyggnaden på Värmdölandet. Man vill bevara karaktären av orörd natur, skärgård och landskap. Utbyggnaden bör ske på andra ställen inom kommunen eller regionen med bättre närhet till infrastruktur och kollektivtrafik.

- **Skärgårdsvägen som 3-fältsväg**
  Ett större antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle byggas om till trefältsväg med ny gång- och cykelväg. Merparten förordade att det tredje körfältet skulle utnyttjas för kollektivtrafik in mot Stockholm.

- **”Tvåvägsalternativ”**
  Ett antal ansåg att en väg genom Storskogen skulle byggas. Samtidigt måste Stavsnäsvägen på berörd sträcka förbättras. Men närmare 200 stycken motsatte sig detta och ansåg att Storskogen skulle bevaras och att någon väg inte skulle byggas.

Några har föreslagit att trafiken ska förläggas i en tunnel under Hemmesta alternativt att Skärgårdsvägen på en delsträcka ska sänkas ner. Ur kostnadssynpunkt är förslaget ca 10 ggr dyrare än en väg ovan mark. En nersänkt Skärgårdsväg med broar för interna förbindelser bedöms inte vara genomförbart då ett internt vägnät måste byggas parallellt och lösningen skulle miljömässigt bli en barriär och ett ”sår” i landskapet.

Ca 120 personer motsätter sig tanken på ett sammanbundet lokalgatunät vilket anses öka trafiken på befintliga vägar, risken för smittrafik och en försämrad trafik och miljösituation för barnen i berörda bostadsområden. I första hand gäller det boende inom

Hagaberg och Torshäll och på vägen förbi Viks skola. Detta då man inte vill att trafiken ska öka på de befintliga lokalgatorna.

När det gäller exploateringens omfattning är merparten emot en för omfattande exploatering. De flesta anser att utbyggnaden ska beakta skärgårdskaraktären, inte vara för hög utan småskalig. Ett blandat tillskott av bostäder förordas och att fler arbetsplatser skapas.

Under medborgardialogen genomfördes en SWOT-analys, där deltagarna fick identifiera framtida styrkor, svagheter, möjligheter och hot.
Som Hemmestas styrkor angavs;

- Närhet till skog, natur, rekreation.
- Blandningen av låg, småskalig och gles bebyggelse.
- Skolområdet och idrottsplatsen med motionsspår.

Som Hemmestas svagheter angavs;

- Skärgårdsvägen är undermålig vad gäller; trafikmiljö, buller, köer, transporter med farligt gods, svårigheter för räddningstjänsten att komma fram vid köer.
- Hemmesta centrum är nergånget - byggnader och miljö förfaller.
- Det finns för få infartsparkeringsplatser vid Hemmesta vägskäl.

Som Hemmestas möjligheter angavs;

- Hemmesta centrum – förnya centrum skapa här ett unikt fint litet skärgårdscentrum, en lokal/trevlig mötesplats med café/restauranger, med bättre serviceutbud samt torghandel. Park, lekplats, vatten i någon form och mötesplats för unga har också framförts som önskemål.
- Ett förbättrat gång- och cykelvägar och planskilda korsningar längs med Skärgårdsvägen.
- Bygg vägen genom Storskogen. Skärgårdsvägen behöver avlastas.

Som hot mot Hemmestas utveckling angavs;

- Djur och natur sätts på undantag, skydda Storskogen.
- Den ökade trafiken på Skärgårdsvägen skapar en genomfartsled om inget görs åt situationen.
- För dramatisk ökning av bebyggelsen i Hemmesta och på östra Värmdö, en för hög exploatering och för höga byggnader kring Hemmesta centrum och en bebyggelsekaraktär som inte passar in i skärgårdsmiljön.

När det gäller trygghet/säkerhet ansåg en övervägande del att gång- och cykelvägar/trottoarer behöver breddas och bli av bättre standard. Belysningen längs Skärgårdsvägen behöver också förbättras. Signalreglering eller planskilda korsningar bör byggas för säkrare gång- och cykelpassager. Ett antal påpekar behovet av en planskild gångförbindels över Stavsnäsvägen vid Grantomta.

De flesta ansåg också att kollektivtrafiken bör förbättras med ökad turtäthet, fler direktbussar och snabbussar samt fler direktlinjer till olika delar i regionen. Lokala busslinjer med ”shuttlebuss” bör skapas, ev. i kommunal regi, från infartsparkeringen

vid Hemmesta vägskäl till Vik och med koppling till skolorna. Förslag har också framförts på att man ska planera för spårbunden kollektivtrafik och kollektivtrafik sjövägen. Infartsparkeringsplatserna behöver byggas ut och bli fler. Bl.a. bör en byggas vid Vik/Grantomta med koppling till Viks skola. Många har föreslagit en utbyggnad av skolskjutstrafiken och att skolorna bör tillämpa flexibel skolstart. Ett antal har påpekat behovet av fördjupade analyser av trafikutvecklingen och att planeringen inte beaktar den utveckling som sker. Redovisad ökning stämmer historiskt men de anser inte att den håller framåt. Kommunen bör satsa på ökad mobilitet. Ett trettiotal personer påpekar att kommunen bör tänka om och göra allt för att minska fordonstrafiken istället för att satsa på fler vägar för fordonstrafiken. Ett hållbart samhälle bygger på ökat kollektivtrafikresande, fler som går och cyklar, tillgång till lokal handel och service samt ett minskat bilberoende.

Ett antal av synpunkterna berör detaljplaneförslaget för Hemmesta Centrum och kommer att vidarebefordras till detta arbete. Synpunkter som berör kommunövergripande frågor/synpunkter och kommer på liknande sätt att lämnas till de som ansvarar för detta inom kommunen.

3 Medborgardialog ett

Sammanställningen av inkomna synpunkter, idéer och förslag är gjord så att det under varje del först redovisas generella synpunkter som många lämnat. Därefter följer, ofta i punktform, specifika idéer eller kommentarer som någon eller några avgett.

Dialogmöte ett inleddes med en presentation av Per Fladvad om syfte/mål samt upplägg av studien. Vidare kommenterades skälen till varför trafiken på Skärgårdsvägen ökar och kommer att öka samt åtgärder som vidtas för att förbättra framkomligheten för alla trafikslag på regional nivå.

Linn Grönlund och Fredrik Cavallin presenterade därefter förslag till målbild för de tre utvecklingsalternativen. Carl Chytraeus/Patrik Stenberg redogjorde samtidigt för trafik-situationen på Skärgårdsvägen idag och prognoser för år 2040 för de olika alternativen.

Efter det följde en redovisning av den fördjupade analys av natur-, kultur-, rekreations-värden som utförts av Dan Carlsson på Arendus samt av Tim Schnorr
och Anna Maria Larson på Ekologigruppen.

Efter presentationerna fanns möjlighet att ställa kompletterande frågor och lämna synpunkter på fyra stationer med olika teman;

1. Förslag målbild - utvecklingsalternativ
2. Trafiklösningar
3. Natur, Kultur och Rekreationsvärden
4. SWOT – analys

I sammanställningen som följer kommenteras först synpunkter lämnade vid dessa fyra stationer, därefter redovisas synpunkter lämnade via webben.

4 Synpunkter på förslag till målbild - utvecklingsalternativ

På stationen med målbild för de tre föreslagna utvecklingsalternativen fanns möjlighet att kommentera behov av bebyggelse och vilken service som behövs i Hemmesta. Vidare vilken trafiklösning som bör ligga till grund för fortsatt samhällsutveckling och hur det påverkar bebyggelsestruktur och samhällsutvecklingen i övrigt. Det fanns också möjlighet att lämna förslag på idéer/tankar som bör beaktas i det fortsatta arbetet. Totalt lämnade 26 personer in synpunkter under mötena.

En allmän synpunkt vid stationen var att det saknades en grundläggande diskussion om vilket Värmdö vi vill ha. En sådan diskussion bör utgöra grund för den fortsatta planläggningen och bör utgå från att Värmdö är en skärgårdskommun med speciella förutsättningar och att de som bosatt sig här har sökt detta.

a. Vilken typ av bebyggelse behövs i Hemmesta?

Via formuläret fanns möjlighet att rangordna behov av olika boendeformer och karaktär så som hyresrätter, radhus, småhus med mera. Synpunkterna var av blandad karaktär men sammanfattningsvis så angavs behov av såväl boende i flerbostadshus (både hyres- och bostadsrätter), senior/gruppboende som av småhus och radhus.

Bland kommentarerna angavs:

- Flerbostadshus av skärgårdskaraktär.
- Max 3/4 våningshus, förtäta inte Hemmesta med höghus – bygg småskaligt och trivsamt.
- Tänk ”Skärgårdssamhälle” – inte stad/förort.
- Blandad bebyggelse – tänk integration.
- Bygg slutna kvarter – ger trygghet visar forskning.
- Bygg inte för mycket – vi har valt boendet här för skärgårdskaraktären och närheten till naturen.
- Förtäta istället för att exploatera skogen.

b. Vilken typ av service behövs i Hemmesta?

Vid stationen och via synpunktsformuläret framkom i första hand behov av förbättrad handel, fler caféer/restauranger och inte minst arbetsplatser.
I andra hand skolor/förskolor, idrott och kulturanläggningar.

Bland kommentarerna angavs:

- Skapa ett centrum av Skärgårdskaraktär.
- Bygg lokaler för småföretagare. Uppvakta storföretag att öppna sattelitkontor här.
- Det behövs inte fler butiker i Hemmesta.

- Utveckla Hemmesta till en trevlig mötesplats.
- Hemmesta centrum behöver blomma upp.
- Det behövs en mötesplats för ungdomar i centrum.
- Det behövs en ishall i Hemmesta.
- Bygg inspirerande roliga lekplats – typ Blecktornsparken.
- En vårdcentral behövs.
- Bygg inte ett centrum vi inte vill ha.
- Tänk om – tänk Åre centrum som förebild.
- Bilparkering i centrum bör ske i garage, under eller ovanpå hus.

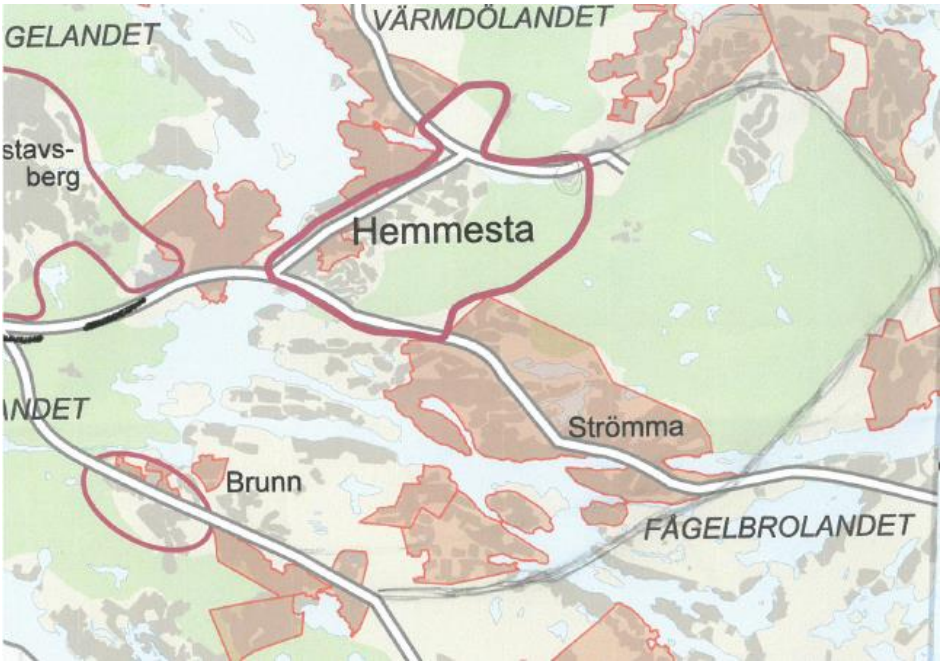
c. Vilken trafiklösning ska ligga till grund för samhällsutvecklingen?

De tre olika utvecklingsalternativen utgår från tre olika trafiklösningar där möjligheten att utveckla samhället också ser olika ut. Detta var en av de frågor som diskuterades vid stationen. Vilken trafiklösning som ska ligga till grund för samhällsutvecklingen fick inget entydigt svar. Några få ansåg att Skärgårdsvägen ska behållas som idag. Av övriga synpunkter ansåg ungefär hälften, dvs. ca 10 avlämnade svar, att Skärgårdsvägen skulle byggas om till trefältsväg, övriga framhöll att en avlastande väg skulle byggas genom Storskogen.

Vid stationen framkom även förslag på att lösa framkomligheten genom en tunnel från Hemmesta vägskäl till Ålstäket. Centrum och samhället skulle då kunna utvecklas ovan vägtunneln. Den skulle minska buller och föroreningar och medför att ”människorna sätts i centrum”, inte trafiken.

En annan idé var att Skärgårdsvägen skulle sänkas ner genom Hemmesta med broar över vägen.

Ett tredje alternativt förslag var att sammanlänka vägnäten på Värmdö- och Ingarölandet med en yttre förbindelselänk och på så sätt avlasta Hemmesta från trafik. Se bilden nedan.



Följande kommentarer kom från de som ville att samhällsutvecklingen skulle baseras på Skärgårdsvägen som idag:

- Skärgårdsvägen ska behålla sin karaktär – bygg inte för mycket.
- Bygg inte en trefältsväg – blir en barriär som omöjliggör ett trevligt centrum – bygg inte mer bostäder.

Följande kommentarer kom från de som ville att samhällsutvecklingen skulle baseras på att Skärgårdsvägen byggs om till en trefältsväg:

- Utveckla Skärgårdsvägen men håll nere bostadsbyggandet.
- Utveckla en trefältslösning med säkra övergångar för viktiga gång- och cykelstråk, typ Salem.
- Bygg ut Skärgårdsvägen som trefältsväg – reversibelt körfält – snarast.
- Tvåvägsalternativet leder till mer trafik och fördärvar natur- och kulturvärden, inte minst på väg 222.

Följande kommentarer kom från de som ville att samhällsutvecklingen skulle baseras på ett tvåvägs alternativ, d.v.s. att en avlastande väg byggs genom Storskogen;

- Bygg Storskogsvägen nu – Skärgårdsvägen kommer annars att behöva förstärkas i framtiden så som nu sker med vägen genom Grisslinge.
- Det är inte en bra lösning med tre filer på Skärgårdsvägen. Det genererar mer genomfartstrafik. Bygg Storskogsvägen men bygg inte för mycket.
- Bygg ett tryggt och levande centrum med skärgårdskaraktär som är cykel och kollektivtrafikvänligt. Detta kräver att tung trafik och biltrafik leds bort från den täta bebyggelsen i Hemmesta.

Övriga kommentarer;

- Analysera bättre behovet av ett tvåvägsalternativ.
- Tänk ut alternativ som gör att resandet minskar.

- Bygg ut pendelparkeringsplatserna och för diskussion med SL om förbättrad kollektivtrafik.
- Satsa på skolbussar för att minska transporter till skolorna.
- Bygg skolor på andra platser vilket fördelar ”skolrusningstrafiken”.
- Utred möjlighet till snabbuss-system typ BRT.
- Bygg trygga cykelvägar.
- Vägar inne i samhället bör vara cykelvägar.

5 Synpunkter på trafiklösningar

På trafikstationen fanns möjlighet att kommentera trafikfrågor kopplat till föreslagna utvecklingsalternativ. Totalt lämnade 22 personer synpunkter under mötena. Nedan har synpunkter sammanställts utifrån frågeställningarna på svarsformuläret.

a. Hur tycker du Skärgårdsvägen fungerar idag?

Merparten var av uppfattningen att Skärgårdsvägen är överbelastad vid rusningstrafik då det också är svårt att komma ut ifrån sidogator. Några ansåg dock att Skärgårdsvägen fungerar i sin nuvarande utformning.

Bland kommentarerna angavs;

- Övergångställen är livsfarliga.
- Det finns inga bra gång- och cykelvägar.
- Det är trögt att åka vid rusningstid.

b. Vad kan en extra fil på Skärgårdsvägen användas till?

Merparten ansåg att körfältet skulle prioriteras för trafik in mot Stockholm. De flesta ansåg att man skulle prioritera körfältet för kollektivtrafik samt utryckningsfordon och taxi, i alla fall under rusningstrafik. Några ansåg att körfältet borde nyttjas för alla trafikslag.

Bland kommentarerna angavs;

- Låt även de som samåker åka i det kollektiva körfältet. Prioritera fler åkande per bil.
- Utnyttja körfältet som ett reversibelt körfält som vid Grisslinge.
- Om det blir en trefältsväg måste mer bullerplank byggas.

c. Vad är särskilt viktigt att beakta vid en ev. väg genom Storskogen

Kommentaren som övervägde var att vägen ska anpassas till naturen med faunaövergångar och planskilda stråk för gång- och cykeltrafik, antingen via broar eller tunnlar. Vidare fanns ett antal som angav att vägen inte ska byggas alls och att man

borde satsa på andra typer av mobilitetslösningar.

Andra kommentarer och idéer;

- Stavsnäsvägen måste förbättras samtidigt.
- Förstör inte den lilla skogstjärnen i skogen bortom ”Klippan”.
- Skapa en planskild korsning vid Ålstäket.
- Bygg gång- och cykelled längs vägen.
- Bygg vägen anpassad till 60 eller 70 km/tim
- Bygg vägen i form av en tunnel.
- Skapa minst tre körfält.
- Bygg vägen men exploatera inte Storskogen.
- Ta inspiration från hur man byggt Norrortsleden.

d. Vad är viktigt för att man ska kunna röra sig tryggt och säkert i Hemmesta?

Övervägande del ansåg att gång- och cykelvägar/trottoarer behöver breddas och bli av bättre standard. Belysningen längs Skärgårdsvägen behöver också förbättras. Signalreglering eller planskilda korsningar bör byggas för säkrare gång- och cykelpassager.

Andra kommentarer och idéer;

- Sänk ner vägbanan i centrum och bygg broar för interna förbindelser.
- Förbättra tillgängligheten för rullstolsbundna.
- Sänk hastigheten på Skärgårdsvägen till 30 km. Sätt upp fartkameror.
- Satsa på säkra skolvägar.
- Skapa ordentligt avstånd mellan Skärgårdsvägen och gång- och cykelbanorna.
- Det bör finnas kommunala cyklar tillgängliga för interna transporter.
- Hastigheten bör regleras till 30 km på smågator.
- Bygg Skärgårdsvägen i tunnel.

e. Vad ska vi ta med oss i vårt fortsatta arbete gällande trafik?

Merparten framförde tankar på hur kollektivtrafiken kunde förbättras/utvecklas. Idéer och förslag som många framförde var;

- Satsa och utveckla snabbuss-system, typ BRT-trafik
- Planera för spårbunden trafik.
- Bygg fler och trygga infartsparkeringsplatser.
    - Där man kan stå flera dygn.
    - Bygg en nedanför Hagaberg vid väg 222 på Torbysidan.
    - Bygg laddstolpar vid infartsparkeringarna.
- Inför pendelbåtstrafik.
- Starta en kommunal ”shuttlebuss” för skoltrafiken.

- Skapa direktbussar från Värmdölandet till viktiga målpunkter i regionen som noder i pendeltågstrafiken – idag går alla bussar till Slussen.
- Starta kommunala busslinjer.
- Öka turtätheten för kollektivtrafiken inom hela Värmdölandet.
- Inför fri kollektivtrafik – skulle nog locka fler att ställa bilen.
- Studera ett trafikalternativ som maximerar kollektivtrafiken.

Andra kommentarer och idéer;

- Trafiken ökar med en väg genom Storskogen.
- Vi som bor i Hemmesta behöver en lösning på trafikproblemen omgående - bygg ut infrastrukturen först.
- Ta fram alternativ till biltransporter – tänk mobilitet.
- Verka för bilpooler och samåkande.
- Se över möjligheten att flytta/minska Bullandö Marina - skapar mycket trafik.
- Skapa fler lokala arbetsplatser.
- Bygg mindre.
- Skapa fler avlämningsplatser runt skolorna.
- Trafiken på Stavsnäsvägen ökar – ta ett större grepp.
- Bygg undergång vid busshållplatsen på Stavsnäsvägen.
- Fråga kommuninvånarna vad som krävs för att de ska ställa bilen.
- Hur finansieras de nya vägarna?
- Bygg digitala motorvägar istället för nya bilvägar.
- Varför kan inte Värmdö gå i framkant för det ”nya” sättet att leva/bo/arbeta?



6 Natur-, Kultur- och Rekreationssynpunkter

På denna station fanns möjlighet att kommentera frågor rörande natur, rekreation och kulturfrågor. Totalt lämnade 9 personer synpunkter under mötena. Nedan har dessa sammanställts utifrån frågeställningarna på svarsformuläret.

a. Vilka platser nyttjar jag och tycker jag bäst om?

De områden som de flesta pekade ut var Hemmesta sjöäng, skogen direkt söder om Hemmesta Sjöäng samt Storskogsområdet.
En person angav också skogsområdet norr om Hemmesta vägskäl.

b. Saknar du något för fritid och rekreation i Hemmesta?

Ett antal idéer/förslag framfördes;

- Skapa tydlig vägvisning till fina kultur-/rekreationsvärden.
- Skapa ett utegym.
- Skapa sittmöjligheter utomhus.
- Tillför vatten/fontän och grönytor/plantering i centrum.
- Skapa en trivsam torgmiljö i centrum.
- Bygg en utomhusscen/amfiteater.
- Gör plats för en 4-H gård.

c. Vilka naturområden är viktiga att bevara?

De områden som pekades ut var i princip de samma som man framfört att man nyttjade idag, se punkt 4.1. En person framförde också strand/vattenlinjen vid Sjöliden.

d. Hur ska ev. bebyggelse i Storskogen placeras?

Alla som besvarat denna fråga ansåg att Storskogen skulle bevaras.

e. Vad ska vi ta med oss i vårt fortsatta arbete?

Idéer/förslag som framfördes var;

- Låt Hemmesta bli skärgårdens medelpunkt.
- Skapa markytor för odling av växter/bär.
- För in vatten i centrummiljön.
- Undvik att bygga tätt och bygg med hänsyn till naturen.
- Värna om kontakten mellan Hemmesta sjöäng och ängarna/markerna öster ut runt Nora gård. Bygg inte en ny väg som förstör detta samband.
- Det vore en katastrof om Storskogen förstörs med förbifart och ny bebyggelse.
- Utbyggnaden riskerar att ha stor påverkan på våtmarker och vattenkvalitén.
- Behåll samarbetet med sportfiskarna.
- Fiskgjusar, havsörn och spillkråkor häckar i området.

7 SWOT-analysen

På denna station fanns möjlighet att lista ner styrkor/svagheter/möjligheter/hot. Detta innebär att kommentera kvaliteter, vad som är mindre bra, förbättringsförslag samt hot mot utvecklingen. Totalt lämnade 32 personer in synpunkter under mötena. Nedan är synpunkterna listade.

a. Styrkor

Kultur/Natur/Rekreation

- Närhet till skog, natur, rekreation.
- Hemmesta sjööäng.

Bebyggelse

- Blandningen av låg och gles småskalig bebyggelse.
- Skolområdet och idrottsplatsen med motionsspår.

Trafik

- Bra kollektiva kommunikationer.
- Skärgårdsvägen karaktär som småstadsgata.
- Att Kentas stenkross är stängd och därmed att del av den tunga trafiken på Skärgårdsvägen försvunnit.

Service/Centrum

- Bra mataffär (Coop) och småbutiker.
- Närhet till Mölnviks köpcentrum.

b. Svagheter

Kultur/Natur/Rekreation

- -

Bebyggelse

- Hemmesta centrum är nergånget - byggnader och miljö förfaller.
- Området med grovsopstationen och bussvändplatsen vid Hemmesta vägskäl är fult.

Trafik

- Skärgårdsvägen är undermålig vad gäller; trafikmiljö, buller, köer, transporter med farligt gods, svårigheter för räddningstjänsten att komma fram vid köer.
- Cykelvägarna har låg standard – behöver förbättras, inom Hemmesta, längs Skärgårdsvägen och längs Grisslinge.
- Det finns för få infartsparkeringsplatser vid Hemmesta vägskäl.
- Förbättrad kollektivtrafik till Saltarö/Evlinge

- Det finns ett behov av att kunna ta sig fram med bil utan att tvingas ut på Skärgårdsvägen
- Det är farligt att korsa Skärgårdsvägen vid Kolvik.

Service/Centrum
- Litet serviceutbud i centrum.
- Otryggt centrum, tomma/dåligt belysta platser.
- Skapa aktiviteter för ungdomar i centrum.

Övrigt
- Centrum och skolorna har dåligt rykte.

c. Möjligheter

Kultur/Natur/Rekreation
- Värna och ta vara på natur och kulturvärden

Bebyggelse
- Hemmesta centrum – förnya centrum till ett unikt fint litet skärgårdscentrum, en lokal/trevlig mötesplats med café/restauranger och med bättre serviceutbud inkl. torghandel. Inte för hög bebyggelse – Åre by/torg bra exempel. Ska inte konkurrera med Mölnvik/Värmdö marknad.
- Bygg fler bostäder – varierad bebyggelse.
- Bygg små lokaler för att stimulera företagsetableringar.
- Utveckla Värmdövallen och skolområdet.

Trafik
- Bättre gång- och cykelvägar och planskilda korsningar längs med Skärgårdsvägen.
- Bygg vägen genom Storskogen. Skärgårdsvägen behöver avlastas.
- Skapa spårbunden trafik och båttrafiklinje för pendlare.
- Bind ihop det lokala vägnätet men beakta trafiksäkerheten.
- Skapa cykelparkeringsplatser vid busshållplatser.
- Förbättra kollektivtrafiken – Ålstäket borde bli en kollektiv trafikhubb.
- Inför flexibel skolstart för att minska trycket på Skärgårdsvägen.
- Det är farligt att korsa Skärgårdsvägen vid Kolvik.
- Gräv ner Skärgårdsvägen på en delsträcka.
- Skapa fler pendelparkeringsplatser.

Service/Centrum
- Skapa aktiviteter för ungdom som inte sportar.

Övrigt
- Förbättra belysningen i centrum och på allmänna platser.
- Anlägg hundrastplats.

d. Hot

Kultur/Natur/Rekreation

- Djur och natur sätts på undantag.
- Vägen genom Storskogen kommer att förstöra ovärderliga värden.

Bebyggelse

- För dramatisk ökning av bebyggelsen i Hemmesta och östra Värmdö och en bebyggelsekaraktär som inte passar in i skärgårdsmiljön.
- Skola och förskolor måste byggas ut i samma takt.
- Bebyggelsen bortom Hemmesta vägskäl ökar trafiken genom centrum.

Trafik

- Den ökade trafiken på Skärgårdsvägen skapar en trafikinfarkt om inget görs åt situationen.
- En breddad Skärgårdsväg leder till sämre boendemiljö med mer buller/avgaser/damm/ohälsa för de som bor längs vägen.
- Beakta utvecklingen längre ut på östra Värmdö som påverkar trafiksituationen längs väg 222 och Skärgårdsvägen.
- Se över utformningen vid Ålstäket och kapaciteten in mot Stockholm.
- Kollektivtrafiken behöver förbättras.

Service/Centrum

- Om inte centrum utvecklas vill ingen vara där.
- Lokala centrum har ofta svårt att gå runt – centrum måste få tillräckligt underlag.

Övrigt

- Bajs i Torsbyfjärden – bygg ut VA först.

8 Inkomna synpunkter via webben

Materialet från medborgardialogen har också varit tillgängligt på kommunen hemsida och det har varit möjligt att lämna synpunkter där fram till den 31 maj. Ca 300 har utnyttjat denna möjlighet. Många av de som deltog på dialogmöte har också utnyttjat möjligheten att skicka in kompletterande tankar och förslag.

a. Dags att sätta stopp – bygg på lämpligare ställen

Ett trettiotal har framfört synpunkter kring att det nu är dags att sätta stopp på utbyggnaden och exploateringen på Värmdölandet. Argumenten som framförts är den

orörda naturen, skärgården och landsbygden - det är anledningen till varför många har valt att bosatta sig på Värmdölandet. Dessa värden måste bevaras. En ökad exploatering leder till mer trafik som också leder till mer föroreningar och buller. Behovet av orörd natur och tysta områden ökar i takt med befolkningen. Våra barn och barnbarn ska ha tillgång till natur och lugn.

Ett tjugotal föreslår att nya större exploateringar med bostäder, arbetsplatser och handel ska ske i områden som ligger närmare motorvägen och som ligger bättre till för kollektiv- och infrastrukturförsörjning. Exempel som nämns är runt Gustavsberg, mellan Mölnvik och Ingarökrysset samt på den södra sidan av motorvägen i detta område.

Andra kommentarer och idéer;

- Pengar är inte allt utan den fina miljön behöver värnas.
- Värmdö kommun måste säga nej till Sverigeförhandlingarna och att binda sig till att bygga bostäder - kommunen klarar inte av en så stor utbyggnad. Det finns lämpligare områden som kan utvecklas i regionen.
- Fokusera på att lösa den befolkningsökning som nu sker i gamla fritidsområden – nya områden behövs inte.
- Bygg inte ut Hemmesta och planera inte heller ett nytt centrum.

b. Innan någon exploatering kan ske

Ett sextiotal har påpekat att en expansion på östra Värmdölandet inte kan ske förrän trafikkapaciteten in mot Stockholm från Ålstäket, VA och annan infrastruktur klarar ny utbyggnad/exploatering. De senaste åren har det vid ett flertal tillfällen uppstått problem med dricksvattenförsörjningen samt att avloppsvatten breddats ut i Torsbyfjärden.

Andra kommentarer och idéer;

- Åtgärda Ålstäkets trafikplats, Grisslingerakan och trafikplatsen vid Mölnvik snarast. Bygg om Grisslingerakan till en 4 körfältsväg med en sidoliggande gång- och cykelväg.
- Bygg en trafiktunnel under Grisslinge.
- Bygg en bro från Värmdö Golfbanan till Mölnviks trafikplats. Bron ska förses med gång- och cykelbana.
- Bygg en ny bro över Farstaviken alternativt bygg om befintlig bron så att den blir fyrfilig med en sidoliggande gång- och cykelbana.

c. Exploatering och synpunkter på centrumplanerna

Ett femtiotal framför att de vill att nuvarande vägnät behålls samt att en lägre exploatering släpps fram byggd på småskalighet, skärgård och landsbygd. Utbyggnaden ska ske med hänsyn till natur och djurliv.

Andra kommentarer och idéer;

- En exploatering med 3 000- 5 000 bostäder är alldeles för högt.

- Bostäder behövs - bygg tätt och nära befintlig service.
- Exploatera inte i Värmdövik, området har mycket höga natur- och rekreationsvärden.
- En utbyggnad vid Hemmesta vägskäl är okej.
- Hemmesta ska ha skärgårdskaraktär, bygg inte högre än 3-4 våningar.
- Förvandla inte Skärgårdsvägen till en stadsgata med täta husrader.
- Bygg bostäder längs befintliga vägar som Stavsnäsvägen mot Strömma och längs Fagerdalavägen mot Älvsby.
- Bygg ut och utveckla idrottsområdet.
- Bygg en skola i Värmdövik eller Strömma med infartsparkering i anslutning.
- Skydda Hemmesta sjööäng och andra områden med höga naturvärden bättre.
- Satsa på god arkitektur vid med fokus på hållbarhet, funktion och estetik.
- Hemmesta har drabbats av ökad brottslighet de senaste åren. Viktigt att beakta förbättrad säkerhet vid bl.a. infartsparkeringar, ökad tillgänglighet av Polisen samt förbättrad integration i den fortsatta planeringen.

Ett antal har framfört synpunkter om planerna för Hemmesta centrum. Synpunkter som förts fram är:

- En upprustning av centrum behövs.
- Planera för en park i centrala Hemmesta.
- Mindre och lägre exploatering i centrum.
- Redovisad bebyggelse längs Skärgårdsvägen beaktar inte länsstyrelsens skyddsavstånd.
- Överväg att flytta centrum till gamla Bygg-Ole tomten vid infarten till Värmdövallen.
- Bygg ut Hemmesta centrum med mer affärslokaler och service. Det ska vara ett självständigt centrum som gör att det inte finns behov av att åka till Mölnvik.
- En omvandling av Hemmesta centrum behövs inte eftersom de flesta väljer andra centrum i dag.
- Flytta en stor del av Hemmesta centrum till Mölnvik, Värmdö marknad och Gustavsberg.

d. Utvecklingsalternativ med en väg genom Storskogen

Närmare tvåhundra personer har framför att man är emot en utbyggnad av en väg genom Storskogen. De anser att Storskogen ska bevaras som ett natur- och friluftsområde. Närheten till dessa är en bidragande orsak till att många bosatt sig här. Friluftsfrämjandet Värmdö, Värmdö fågelklubb, Hagabergs samfällighetsförening och Socialdemokraterna i Värmdö motsätter sig också en ny väg genom Storskogen.

Andra synpunkter som framförts mot en väg genom skogen är:

- En utbyggnad av en väg genom Storskogen strider mot målbilden som presenterats för Hemmestas utveckling och kommunens uttalade vision om Skärgårdens

mötesplats där kommunen ska ligga i framkant för den nödvändiga utvecklingen till långsiktig hållbarhet.
- Storskogen ska skyddas genom naturreservatsbildning och utvecklas till Värmdös egna ”Tyresta gård”.
- En stor exploatering i Storskogen ställer krav på ett större centrum i Hemmesta med fler parkeringsplatser än som finns i aktuellt planförslag för centrum.
- Det finns ingen naturlig korridor för en ny väg under kraftledningen.
- Storskogsvägen ökar trafiken på Stavsnäsvägen.
- Storskogsvägen kommer inte att minska trafiken i Hemmesta – man måste ändå åka dit för att lämna vid skolor/förskolor och för att handla.
- En väg genom Storskogen tillmötesgår bara markägarnas exploateringsintresse.
- En utbyggnad av en väg genom Storskogen gör att man kommer att bygga betydligt fler bostäder – det ökar trafiken/föroreningar/buller.
- Storskogen är oerhört viktig som syreproducent. Storskogen absorberar 100 tals ton koldioxid varje år.

Cirka 15 personer har framfört att de inte ser någon annan lösning än att en väg genom Storskogen byggs som avlastar Hemmesta från en stor del trafik och tyngre fordon samt farligt gods. På detta sätt kan ett trevligt centrum och miljö längs Skärgårdsvägen skapas.

Andra synpunkter som framförts för en ny väg genom skogen är;
- Bygg vägen snarast.
- Vägen bör trafikeras med kollektivtrafik.
- Förbättra Stavsnäsvägen och Ålstäkets trafikplats samtidigt.
- Bygg den som en trefältsväg direkt.

e. Utvecklingsalternativ baserat på att Skärgårdsvägen byggs om till trefältsväg

Ett femtiotal har förordat att Skärgårdsvägen byggs om till en trefältsväg, däribland Socialdemokraterna i Värmdö. Merparten förordar att det tredje körfältet ska utnyttjas för kollektivtrafik in mot Stockholm. En del anser att vägen ska ha ett reversibelt körfält som i Grisslinge idag.

Några har framfört att de avstyrker åtgärder som innebär intrång på privat mark. Vidare framhåller några att det är Trafikverkets ansvar att planera för en utveckling av Skärgårdsvägen.

f. Förslag på övergripande vägtrafikåtgärder

Övergripande tankar/förslag som framförts:
- Förbind Fagerdalavägen med Stavsnäsvägen med en koppling vid Strömma.
- Dra en helt ny trafikled från Fagerdalavägen och väg 222 till Insjöns trafikplats.
- Bygg en bilfärja till Tyresö som avlastar de inre trafiksystemet.

- Se till att Breviksvägen hålls öppen för allmän trafik.

g. Förslag på kollektivtrafiksåtgärder

Ett sextiotal har framfört förslag på olika åtgärder för bättre kollektivtrafik. I grunden vill alla dessa främja kollektivtrafiken då trafiksituationen bara kan lösas långsiktigt med mer kollektivtrafikresande.

Synpunkter och förslag som framförts;

- Förbättra kollektivtrafiken med buss. Ökad turtäthet, fler direktbussar och direktlinjer till olika delar i regionen.
- Skapa möjlighet att koppla upp sig med WiFi i bussarna så att man kan nyttja restiden till arbete.
- Man ska inte behöva stå på bussarna.
- Skapa en intern busslinje inom Hemmesta, från Stavsnäsvägen/Vik till Hemmesta vägskäl med koppling till skolorna.
- Inför en ny busslinje från Stavsnäsvägen till Gustavsberg.
- Bygg ut infartsparkeringar. Betydligt fler platser vid Hemmesta vägskäl. Ny vid Vik/Grantomta och bygg ut fler infartsparkeringsplatser längre ut.
- Satsa på infartsparkeringar i anslutning till service, skolor/skolskjuts.
- Utred möjlighet att bygga infartsparkering under mark – bevara marken och skapa inte en betongförort.
- Planera så att man väljer att gå, cykla, åka kollektivt istället för att ta bilen.
- Utveckla kollektivtrafiken sjövägen. Anlägg en linje från Hemmesta/Torsby via Nacka Strand till Nybroviken. Detta skulle förstärka bilden av Värmdö som skärgårdskommun.
- Utveckla möjligheten till bil- och cykelpendling genom att bygga infartsparkeringar där byte kan ske till cykel.
- Utred möjligheten till ”ett hängande tåg” runt hela ön istället för att bygga nya vägar.
- Passa på att bygga spår över Skurusundet samtidigt som nya Skurubron byggs.
- Satsa långsiktigt på en utbyggnad av spårbundens kollektivtrafik till Värmdö, typ Lidingöbanan.

h. Förslag på utökad skolbusstrafik och flexibel skolstart

Ett fyrtiotal anser att ett bra sätt att minska problemet med avlämning av barn vid skolorna är att få skolorna att tillämpa flexibel eller varierad skolstart. Vidare framhävs att det behöver satsas på utökad skolskjutstrafik och som också kör in i bostadsområdena.

Andra förslag som framförts är:

- Bygg avkörningsfält på bägge sidor Skärgårdsvägen vid Hemmesta, Grantomta och Viks skola med gångtunnel under Skärgårdsvägen. Detta underlättar lämning av barn.
- Förbjud biltrafik på vägarna inom 100 meter från skolorna.
- Kör en shuttlebuss från infartsparkeringarna till skolorna vid skolstart och skolslut.
- Börja med syskonförtur till skolorna så att barn i samma familj inte behöver åka till olika skolor.

i. Synpunkter på ett sammanbyggt lokalgatunät

Ett stort antal, runt 120 personer, motsätter sig tanken på ett sammanbyggt lokalgatunät som presenterats i målbilden. Framförallt gäller detta i Hagaberg och Torshäll och kopplingar på vägarna förbi Viks skola. Både Torshäll som Hagabergs samfällighetsförening motsätter sig detta. De anser att det kommer att innebära att smitvägar skapas mellan väg 222 och 274. Detta kommer att ge betydande trafikökningar och högre hastighet på vägar som inte är byggda för den ökade trafiken. Buller och föroreningar kommer också att öka. Det finns idag många barn i dessa områden varför den ökade trafiken kommer innebära ökade risker. Genom att bevara gatorna som i dag värnas en säker och trygg miljö.

Utöver synpunkterna ovan har det även framförts:

- Bygg ut ett lokalgatunät utan att öka trafiken inom befintliga områden.
- Bygg en väg från Centrumvägen till Hemmesta skola.
- Ett lokalgatunät försämra det säkra gång- och cykelvägnät som finns idag.
- Bygg ut huvudvägarna istället för att belasta/leda mer trafik på lokalgatorna.
- Kommunen äger varken vägar eller mark inom bostadsområdena.

j. Synpunkter på andra trafikåtgärder i utredningsområdet

Många har lämnat synpunkter på lokala trafikförbättringsåtgärder:

- Bygg ner Skärgårdsvägen i en tunnel under Hemmesta det kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamt på sikt.
- Bygg bra gång- och cykelvägar inom Hemmesta.
- Bygg fler planskilda gång- och cykelförbindelser inom Hemmesta, bland annat vid Kolvik. Detta minskar övergångarna som stoppar trafiken, därmed ökar framkomligheten och skapar en säkrare trafikmiljö.
- Stoppa vänstersvängsmöjligheten till infarten vid Shell. En direktinfart från rondellen kan byggas istället.
- Bygg en fyrfältsväg genom Hemmesta.
- Det räcker med punktinsatser på befintlig Skärgårdsväg.
- Detaljplanen för Hemmesta centrum bör innehålla en ny väg till skolområdets baksida.
- Bygg signalreglerade korsningar istället för rondeller.

- Stavsnäsvägen måste förbättras, inte minst om Storskogsvägen byggs.
- Bygg tunnel eller övergång över Stavsnäsvägen vid Hagaberg och en infartsparkering där. En avlämningsplats till Viks skola kan även skapas på platsen.
- Hagabergs samfällighetsförening är emot en breddning av väg 222. Föreningen upplyser samtidigt om att man tecknat Naturvårdsavtal för två områden på varsin sida väg 222 med Skogsstyrelsen som man fått ersättning för (SK 306 – 2015).
- Satsning borde ske på bilpooler.

k. ”Tänk om”

Ett trettiotal personer påpekar att kommunen bör tänka om och göra allt för att minska fordonstrafiken istället för att satsa på mer vägar för fordonstrafiken. Ett hållbart samhälle bygger på ökat kollektivtrafikresande, fler som går och cyklar, tillgång till lokal handel och service samt ett minskat bilberoende. Naturens resurser ska värnas då framtidens bristvara inte kommer att vara vägar utan tillgång till orörda skogar och hav. Planeringen måste ha miljöfokus. Villamattor och motorleder hör dåtiden till.

Andra synpunkter/förslag som framförts är:

- Planeringen bör främja Värmdös invånares hälsa genom se betydelsen av närhet till hav, skog och frisk luft. Lugn och möjlighet till avkoppling bidrar till människors hälsa.
- Framtiden kommer att öka möjligheter att arbeta lokalt genom digitaliseringen.
- Kommunen måste satsa på mobility management för att minska bilresandet.
- Befintlig och nerlagd åker- och ängsmark måste tas i bruk igen om vi ska kunna försörja oss långsiktigt.
- Prioritera bilfria lösningar.
- Satsa på biltullar vid Grisslinge.

l. Synpunkter på processen

Ett femtontal har i sina yttrande framfört att beslut om utveckling måste bli en valfråga. Några av dessa anser också att det bör bli en folkomröstning i frågan. Övrigt som framhålls är att det är av stor vikt att inte hasta fram ett snabbt beslut i frågan om Hemmestas utveckling.

Ett antal har framfört att det är positivt att en dialog pågår samt att det tas fram en plan för Hemmestas utveckling. Några tycker samtidigt att en fördjupad översiktsplan bör tas fram. Socialdemokraterna i Värmdö anser att kommunens översiktsplan måste revideras.

Några påtalar att man ska följa gällande översiktsplan och den Åtgärdsvalstudie som togs fram 2016.

Ett tjugotal har ifrågasatt de trafikprognoser som tagits fram och som presenterats. Ett flertal tycker att beräkningarna är gamla och bygger på osäkra grunder. De menar att prognoserna inte beaktar den utveckling som sker. Redovisad ökning stämmer historiskt

men de anser inte att den håller framåt. Politiska beslut och åtgärder för att nå klimatmål kommer att innebära att trafiken minskar på sikt.

Det finns även ett antal synpunktslämnare som är rädda för att de redovisade trafikprognoserna är för lågt räknade.

Andra synpunkter som framförts är:

- Innan beslut kan tas i frågan måste en helhetsbild bli klar. I helhetsbilden ska redovisas hur Grisslingerakan kommer att fungera, inklusive Ålstäket, samt var det är tänkt att bostäder ska byggas och hur vägarna kommer att dras. Värmdö växer och kommer att fortsätta växa så någon form av lösning på infrastrukturen krävs som baseras på ett helhetstänk. Det går inte bara att se på utvecklingen i Hemmesta.
- En bedömning av kostnader och möjlig finansiering samt en nyttovärdering saknas. Detta måste tas fram innan beslut kan fattas om Hemmestas utveckling.
- Konsekvenserna är så stora att projektet inte kan drivas vidare i sin nuvarande form och hastighet.
- Kommunen måste våga satsa ekonomiska resurser så att lösningarna håller.
- Värmdö måste börja jobba för en hållbar utveckling. Det kräver tid för eftertanke och en mer strategisk planering för miljöanpassad samhällsutveckling.
- Miljöbalken ska tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa har förorsakats av föroreningar eller annat.
- Det nämndes inte ett ord om miljön och klimatmål (Parisöverenskommelsen) vid dialogmötet.
- Den politiska agendan är oklar.
- Oklart hur och mot vilka kriterier som utvecklingsalternativen ska utvärderas.
- Allt är en skenmanöver för att i slutändan kunna exploatera Storskogen och trycka in mer bostäder. Dialogen var inriktad på att bygga en väg genom skogen.
- Kritisk till att dialogen gäller vägval när den samtidigt handlar om möjligheter till bostadsbyggande.
- Det är en paradox att hävda att trafiksituationen ska förbättras och samtidigt som man planerar för nya bostäder och därmed ökad trafik.
- Presenterade målbilder är inte oberoende och svarsalternativen i formulären var styrda till framtagna alternativ.
- Någon allmän frågestund under presentationen med möjlighet att lämna synpunkter fanns ej.
- Det var inte bra att man inte behövde lämna namn på formulären med synpunkter vid mötena.
- Inbjudan skedde bara via annonser, sociala media, kommunens hemsida.
  En riktad direktinbjudan borde gått ut.
- Det var ingen kontroll på om det var kommunmedborgare eller ej som deltog på mötena.

Medverkande tjänstemän

Linn Grönlund
Planarkitekt, Plan och exploateringsenheten, Värmdö Kommun

Moa Öhman
Utvecklingsstrateg, Plan och exploateringsenheten, Värmdö Kommun

Per Fladvad, konsult Structor

Värmdö kommun 2017-07-07

VÄRMDÖ KOMMUN

Rapport
2018-02-14

Handläggare
Moa Öhman, Julia Karlsson, Patrik Stenberg

Diarienummer
2017KS/0359

Medborgardialog för Vägval Hemmesta

Sammanställning av synpunkter från dialogmöte två 18 och 19 oktober 2017



Värmdö kommun, februari 2018

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och process 3
2 Sammanfattning av inkomna synpunkter från medborgardialog ETT 3
3 Medborgardialog TVÅ 5
4 Inkomna synpunkter från medborgardialog TVÅ 6
4.1 Sammanfattning 6
4.2 Varför måste Värmdö växa? 7
4.3 Bygg på lämpligare platser 7
4.4 Innan exploatering och nya vägar kan uppkomma 7
4.5 Exploatering och synpunkter på Hemmesta Centrumplanen 8
4.6 Synpunkter på den bearbetade målbilden 9
4.7 Synpunkter på väginfrastruktur 9
4.7.1 Utvecklingsalternativet med en väg genom Storskogen 10
4.7.2 Utvecklingsalternativet med en parallellgata 10
4.7.3 Utvecklingsalternativet med en trefältslösning på Skärgårdsvägen. 10
4.7.4 Synpunkter på andra väginfrastrukturåtgärder inom utredningsområdet .. 11
4.7.5 Synpunkter och förslag på övergripande väginfrastrukturåtgärder 12
4.8 Synpunkter på lokalgator 12
4.9 Natur-, Hälsa - och Rekreationssynpunkter 13
4.10 Kollektivtrafik 14
4.11 Mobility management 14
4.12 Infartsparkering 15
4.13 Synpunkter på processen 15
4.14 Synpunkter på arkitektkontorens strukturplaner 16
5 Medverkande tjänstemän 17

1 Bakgrund och process

Bakgrund
År 2014 fick förvaltningen i uppdrag att utreda en förbifart i Hemmesta. I ett första steg genomfördes en åtgärdsvalstudie och därefter utlovades en medborgardialog om Hemmestas utveckling och framtida trafiklösningar. Uppdraget är ett led i en tidig planeringsprocess med mål att lägga fast om fortsatt planläggning i Hemmesta och utvecklingen på Östra Värmdölandet ska utgå ifrån att Skärgårdsvägen långsiktigt ska vara enda huvudvägförbindelse eller om en parallell/avlastande väg ska byggas genom Storskogen.

Syftet med de två medborgardialogerna har varit att fördjupa kunskaperna, ge medborgarna möjlighet att delta i processen samt lämna synpunkter, idéer och förslag på redovisade utvecklingsförslag. Med detta underlag har målen varit att kunna lägga fast en strukturplan vilken ska ligga till grund för fortsatt planering och utveckling i Hemmesta-området.Det är viktigt att klargöra att inga politiska beslut ännu har fattats.

I detta dokument redovisas en sammanställning över synpunkter, idéer och förslag från dialogmöte två den 18 och 19 oktober 2017. Målet med dialogmötet var att utifrån förändringar och justeringar från dialogtillfälle ett tillsammans med de två arkitektkontorens förslag på strukturplaner inhämta kunskap och synpunkter gällande fortsatt arbete och utveckling för området. Syftet var även att presentera förslag på hur Hemmesta kan tänkas utvecklas.

Vägval Hemmesta sker parallellt med detaljplanearbetet för Hemmesta Centrum som var på samråd i maj 2017. Ett antal av de lämnade synpunkterna berör detaljplanen och kommer att vidarebefordras till detta arbete. Många av de lämnade synpunkterna berör kommunövergripande frågor/synpunkter och kommer på liknande sätt att lämnas till dem som ansvarar för detta inom kommunen.

2 Sammanfattning av inkomna synpunkter från medborgardialog ETT

Efter det första dialogtillfället som ägde rum i maj 2017 sammanställdes de drygt 400 synpunkterna som inkom. Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som inkom vid dialogtillfälle ett. Många av dem som deltog under dialogmötet framförde att det är viktigt att övergripande trafik- och infrastrukturfrågor blir lösta samtidigt, helst innan utbyggnad påbörjas. Vidare ansåg ett antal att arbetet inte får förhastas - frågan bör bli föremål för en fördjupad översiktsplanering, alternativt prövas i samband med valet 2018 eller bli föremål för en folkomröstning.

Merparten har tagit ställning till det trafikutvecklingsalternativ som man tycker ska ligga till grund för fortsatt utveckling. Synpunkterna som framförts kan sammanfattas kring att ett större antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle byggas om till trefältsväg med ny gång- och cykelväg. Ett mindre antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle behållas likt den är idag med mindre förbättringsåtgärder. Ett fåtal ansåg även att en väg genom Storskogen skulle byggas. Omkring 200 personer motsatte sig en väg genom Storskogen. Några har föreslagit att trafiken ska förläggas i en tunnel under Hemmesta alternativt att Skärgårdsvägen på en delsträcka ska sänkas ner.

Cirka 120 personer motsätter sig tanken på ett sammanbundet lokalgatunät vilket anses öka trafiken på befintliga vägar, risken för smittrafik och en försämrad trafik och miljösituation för barnen i berörda bostadsområden. I första hand gäller det boende inom Hagaberg och Torshäll och på vägen förbi Viks skola. De boende vill inte att trafiken ska öka på de befintliga lokalgatorna.

När det gäller exploateringens omfattning är merparten emot en för omfattande exploatering. De flesta anser att utbyggnaden ska beakta skärgårdskaraktären, inte vara för hög utan småskalig. Ett blandat tillskott av bostäder förordas och att fler arbetsplatser skapas.

Under medborgardialogen genomfördes en SWOT-analys, där deltagarna fick identifiera framtida styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Som Hemmestas styrkor angavs;

- Närhet till skog, natur, rekreation.
- Blandningen av låg, småskalig och gles bebyggelse.
- Skolområdet och idrottsplatsen med motionsspår.

Som Hemmestas svagheter angavs;

- Skärgårdsvägen är undermålig vad gäller; trafikmiljö, buller, köer, transporter med farligt gods, svårigheter för räddningstjänsten att komma fram vid köer.
- Hemmesta centrum är nergånget - byggnader och miljö förfaller.
- Det finns för få infartsparkeringsplatser vid Hemmesta vägskäl.

Som Hemmestas möjligheter angavs;

- Hemmesta centrum – förnya centrum skapa här ett unikt fint litet skärgårdscentrum, en lokal/trevlig mötesplats med café/restauranger, med bättre serviceutbud samt torghandel. Park, lekplats, vatten i någon form och mötesplats för unga har också framförts som önskemål.
- Ett förbättrat gång- och cykelvägnät och planskilda korsningar längs med Skärgårdsvägen.
- Bygg vägen genom Storskogen. Skärgårdsvägen behöver avlastas.

Som hot mot Hemmestas utveckling angavs;

- Djur och natur sätts på undantag, skydda Storskogen.
- Den ökade trafiken på Skärgårdsvägen skapar en genomfartsled om inget görs åt situationen.
- För dramatisk ökning av bebyggelsen i Hemmesta och på östra Värmdö. En för hög exploatering och för höga byggnader kring Hemmesta centrum och en bebyggelsekaraktär som inte passar in i skärgårdsmiljön.

När det gäller trygghet/säkerhet ansåg en övervägande del att gång- och cykelvägar/trottoarer behöver breddas och bli av bättre standard. Belysningen längs Skärgårdsvägen behöver också förbättras. Signalreglering eller planskilda korsningar bör byggas för säkrare gång- och cykelpassager. Ett antal påpekar behovet av en planskild gångförbindels över Stavsnäsvägen vid Grantomta.

De flesta ansåg också att kollektivtrafiken bör förbättras med ökad turtäthet, fler direktbussar och snabbussar samt fler direktlinjer till olika delar i regionen. Lokala busslinjer med ”shuttlebuss” bör skapas, eventuellt i kommunal regi, från

infartsparkeringen vid Hemmesta vägskäl till Vik och med koppling till skolorna. Förslag har också framförts på att planera för spårbunden kollektivtrafik och kollektivtrafik sjövägen.

Infartsparkeringsplatserna behöver byggas ut och bli fler. Bl.a. bör en byggas vid Vik/Grantomta med koppling till Viks skola. Många har föreslagit en utbyggnad av skolskjutstrafiken och att skolorna bör tillämpa flexibel skolstart. Ett antal har påpekat behovet av fördjupade analyser av trafikutvecklingen och att planeringen inte beaktar den utveckling som sker. Redovisad ökning stämmer historiskt men de anser inte att den håller framåt. Kommunen bör satsa på ökad mobilitet. Ett trettiotal personer påpekar att kommunen bör tänka om och göra allt för att minska fordonstrafiken istället för att satsa på fler vägar för fordonstrafiken. Ett hållbart samhälle bygger på ökat kollektivtrafikresande, fler som går och cyklar, tillgång till lokal handel och service samt ett minskat bilberoende.

3 Medborgardialog TVÅ

Nedan följer en beskrivning av upplägget för dialogen den 18 och 19 oktober i Hemmesta respektive Viks skola.

Dialogmöte två inleddes med en presentation av Moa Öhman, utvecklingsstrateg på Värmdö kommun, om syftet och målet med dialogen samt en generell överblick av utvecklingen i kommunen. Vidare kommenterades skälen till varför trafiken på Skärgårdsvägen ökar och kommer att öka samt åtgärder som kan vidtas för att förbättra framkomligheten.

Per Fladvad, konsult från Structor, presenterade sedan den bearbetade målbilden och synpunkter som inkom under dialogtillfälle ett i maj. Patrik Stenberg, samhällsplanerare på Värmdö kommun redogjorde därefter en kortare lägesbeskrivning för detaljplanen över Hemmesta Centrum.

Efter det följde redovisningar av respektive arkitektkontor, Mandaworks&Adept samt AIX där kontoren presenterade sina förslag för strukturplaner över Hemmesta.

Efter arkitektkontorens presentationer beskrev Carl Chytraeus, konsult, hur trafikflödet i området ser ut idag och hur prognoserna ser ut för framtiden. Vidare presenterades vilken effekt arkitektkontorens föreslagna trafiklösningar skulle få på framkomligheten.

Efter presentationerna fanns möjlighet att diskutera frågor med tjänstemän och politiker samt lämna synpunkter på fyra stationer med olika teman;

1. Bearbetad målbild
2. Trafiklösningar
3. AIX
4. MandaWorks&Adept

En förändring som gjordes mellan dialogmötet den 18 oktober i Hemmestaskolan och dialogen den 19 oktober i Viks skola var att det i Viks skola gavs möjlighet att ställa frågor direkt efter presentationen till Fredrik Sneibjerg (L) och Moa Öhman. Denna förändring skedde av anledning att deltagare vid det första dialog tillfället uttryckt en vilja av att få svar på frågor direkt i större grupp.

4 Inkomna synpunkter från medborgardialog TVÅ

I detta avsnitt presenteras de synpunkter som inkom under dialogmöte två. Först presenteras en sammanfattning. Sammanfattningen följs av delkapitel med inledande generella synpunkter vilka ett flertal framfört följt av citat gällande specifika idéer, åtgärdsförslag och kommentarer som någon eller några har angett.

I sammanställningen som följer nedan redovisas synpunkter lämnade via webben tillsammans med de synpunkter som inkom under dialogmötena. Majoriteten av inkomna synpunkter behandlar frågan om utveckling i Hemmesta generellt, men även utvecklingen för hela kommunen och tar inte ställning till de två arkitektkontorens förslag på strukturplaner. Av den anledningen behandlas synpunkterna gällande arkitektkontorens förslag i en separat punkt skild från övriga synpunkter och kommentarer.

Drygt 240 personer deltog i dialogmötena. Totalt inkom ca 40 yttranden vid dialogmötena och nästan 400 yttranden inkom efteråt via kommunens hemsida. De allra flesta synpunkterna är från privatpersoner. De föreningar som framfört sina synpunkter är Värmdös Hästvägsförening, Hagabergs samfällighetsförening, Hemmesta Södra vägförening, Värmdö fågelklubb samt Friluftsfrämjandet Värmdö. Drygt en tredjedel av de inkomna synpunkterna på kommunens hemsida hänvisar till och ställer sig bakom styrelsen för Hagabergs samfällighetsförenings synpunkter.

4.1 Sammanfattning

Överlag efterfrågar medborgarna att ett större helhetsgrepp måste tas. Flertalet framför hur en väg genom Storskogen och/eller en trefältslösning på Skärgårdsvägen inte är något som kommer att förbättra trafiksituationen pga. den flaskhals som idag är vid Ålstäket.

Ytterligare en framträdande synpunkt är att en väg genom Storskogen, oavsett om denna är en parallellgata eller en förbifart, inte är önskvärd. Storskogen och den stora naturtillgång som rekreationsområdet tillför är av stor vikt för både de boende i området men även för kommunen i helhet.

Det framkommer att en trefältsväg på Skärgårdsvägen är det alternativ som majoriteten av synpunktslämnarna kan tänka sig. Detta i kombination med Mobility management åtgärder för att sprida ut trafiken under maxtimmarna på morgonen och eftermiddagen. Vidare åtgärder som föreslås är en förbättring av kollektivtrafiken samt att öka antalet infartsparkeringar i Hemmesta.

Utifrån majoriteten av synpunkterna framgår att genomfartstrafik och sammankoppling av lokalgator i Hagaberg och Torshäll inte är önskvärt. Detta då synpunktslämnarna framför att en ökad genomfartstrafik kommer att leda till ökade föroreningar, högre bullernivåer, trafiksäkerhetsrisker för främst barn samt att det skapas en barriär mellan naturen och berörda bostadsområden.

Utöver detta framkom, både på medborgardialogerna och av inkomna synpunkter att medborgarna önskar att frågan om Hemmestas framtid och alternativa vägar blir en valfråga och att Värmdös politiker uttrycker sina respektive åsikter gällande frågan.

4.2 Varför måste Värmdö växa?

Flertalet synpunkter behandlar frågan om varför Värmdö måste växa, men även varför detta måste ske just i Hemmesta. Dessa synpunkter argumenterar för att frågan om en östlig förbindelse, vilken tidigare var med i Länsstyrelsens förslag på länsplan för 2019-2028, inte längre är med i länsplanen och ifrågasätter därmed kommunens mål och ambition kring att bygga så mycket bostäder som man tidigare lovat i Sverigeförhandlingen. Vidare ifrågasätts hur nedgången på bostadsmarknaden påverkar kommunens syn på befolkningsprognosen och om det är rimligt att växa i den takt som kommunen presenterar i medborgardialogerna för Vägval Hemmesta.

Andra synpunkter och kommentarer:

- Vem bestämmer hur mycket vi ska växa? Naturlig tillväxt är en sak. Nybyggnation är en annan sak. Vill ha svar från Politiker. Tänk på helheten, annat är oansvarigt.
- Gör en enkät för att se vad kommuninvånarna verkligen vill.

4.3 Bygg på lämpligare platser

Ett femtiotal synpunkter inkom gällande att kommunen bör planera för bebyggelse på andra platser istället. Argumenten som förs fram är den idag orörda naturen, skärgården och landsbygden vilket har varit anledningen till att många bosatt sig på Värmdölandet. Dessa värden poängteras som väsentliga att bevara och värna om, inte exploatera och ”förstöra”.

Synpunkterna framför istället att kommunen föreslås växa genom förtätning i områden där infrastrukturen stödjer det och där det redan idag är exploaterat. Områden som föreslås exploateras istället är Gustavsberg, utmed motorvägen före Mölnvik samt vid gränsen mot Nacka.

Andra synpunkter och kommentarer:

- Bygg inte 3000 nya bostäder när infrastrukturen inte hänger med. Satsa på att förbättra idrottsanläggningar, trafik, skola osv som finns så att kommunen fungerar istället.
- Exploatera måttligt på redan ”döda” ytor.
- Ta vara på den historia som finns i jord och närhet till natur.
- Borde bli ”byggstopp” i kommunen.
- Lägg tid och pengar på att stoppa kriminalitet i Centrum istället.
- Folk väljer att bosätta sig på Värmdö tack vare närheten till skog, hav och skärgård.
- Skapa ett vattennära centrum.

4.4 Innan exploatering och nya vägar kan uppkomma

Ett sjuttiotal har påpekat att en exploatering på östra Värmdölandet inte är lämpligt förrän en förbättring skett på befintlig infrastruktur. Ett sextiotal framför att en förbättring måste ske vid Ålstäket innan någon ny väg och exploatering planeras. Att skapa en parallell förbindelse, med motsvarande kapacitet och utformning som dagens Skärgårdsväg löser inte framkomlighetsproblematiken så länge kapacitetsbristen i

trafikplats Ålstäket och på Grissligerakan inte åtgärdats. Vidare framförs att VA-kapaciteten måste förbättras då det vid ett flertal tillfällen uppstått problem med dricksvattenförsörjningen samt avloppsvatten vid Torsbyfjärden.

Ett tjugotal påpekar även att framkomligheten längs Stavsnäsvägen bör förbättras och att en väg genom Storskogen skulle påverka denna sträcka negativt. Utredningsområdet måste breddas för att skapa en helhetsbild av trafiksituationen.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Bygg om rondellen i Ålstäket för att öka framkomligheten på ”max-timmarna”.
- Öka kapaciteten på rondellen vid Ålstäket.
- Vad händer med broförbindelse Mölnviksrondellen till Stavsnäsvägen?
- Prioritera vägar och trafik innan fler bostäder byggs. Väg genom Storskogen löser inget.
- I och med ingen östlig förbindelse bör inga fler vägar eller bostäder byggas. Trafiksituationen bör inte hanteras lokalt utan ett helhetsgrepp måste tas.
- Värmdö saknar mycket infrastruktur – inga tåg, smala vägar, undermåligt avlopp, dåligt vattentryck och bristfälliga skolor vad gäller kvalitet och ledarskap.
- Behövs en behovsanalys för vad som behövs i Hemmesta. Som tar hänsyn till såväl social, ekonomisk som miljömässig hållbarhet.
- Inga åtgärder bör beslutas kring innan trafikverket är klara med åtgärderna på sträckan Mölnvik-Ålstäket.
- Behövs en behovsanalys på flera olika plan.
- Behövs en FÖP över Hemmesta.
- Placera ut papperskorgar i Hemmesta Centrum.
- Kommunen hänger inte med – Idrottsplatser, förskolor, skolor, trafik måste hänga med i utvecklingen.

4.5 Exploatering och synpunkter på Hemmesta Centrumplanen

Majoriteten framför att 3000 bostäder är alldeles för många och ifrågasätter inom vilken tidsram som detta planeras för. Drygt 75 framför även att de inte vill ha någon bebyggelse alls i Storskogen. Merparten menar att om bostäder ska tillkomma ska det göra detta i Hemmesta Centrum och i närhet till befintlig infrastruktur. 30 synpunkter framför att en förbättring och upprustning av centrum bör ske. Vidare efterfrågas att den småskalighet, skärgårdskaraktär och landsbygd som finns på Värmdö ska anpassas efter och bevaras vid nybyggnation. Utbyggnad måste ske med hänsyn till natur och djurliv. Det framförs även att detaljplanen för Hemmesta Centrum bör tas med i fortsatt arbete gällande vägval Hemmesta. Några synpunkter framför ett behov av arbetsplatser i Hemmesta.

Gällande detaljplanen för Hemmesta Centrum framförs argument kring att centrum bör innehålla lekplatser, caféer, arbetsplatser samt lokaler för handel. Det framförs även synpunkter på att istället för att exploatera i Storskogen satsa på att bygga högt och tätt i Centrum, samtidigt som skärgårdskaraktären är eftersträvansvärd. Ett flertal synpunkter framför även att kommunen borde förtäta Hemmesta Centrum med 400 nya bostäder, i enlighet med Översiktsplanen.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Det är orimligt att lägga detaljplanen i Hemmesta Centrum i vänteläge för att slutföra funderingarna över vad som ska hända med eventuell byggnation i Storskogen.
- 4H-gård i Hemmesta.
- Förbättra centrum men inte med mer bostäder.
- Positiv till utveckling men inte i form av ”lådor” och kopierande av annat som inte är skärgårdskaraktär.
- Mer hyresrätter, ungdomsbostäder och äldreboenden. Bygg bostadsområden som ungdomar kan få sitt första boende i.
- Hur ser framtida planering ut för de boende? Kommunikationer m.fl. Förändras något eller förväntas att allt ska lösas med de resurser som finns idag? Behöver en handlingsplan.
- Blanda hyresrätter, bostadsrätter, radhus, flerbostadshus i centrum men se till att lämna grönytor. Tänk funkis.
- Skapa möjlighet för unga att stanna och möjliggöra bättre boenden för äldre.
- Saknar en handlingsplan.
- Tänk Skärgårdskaraktär – 4H-gårdar är inte Skärgård.

4.6 Synpunkter på den bearbetade målbilden

Vid det första dialogtillfället inkom ett flertal synpunkter gällande kommunens målbild. Vid det fortsatta arbetet inför dialog två bearbetades målbilden. Vid dialogtillfälle två inkom fem synpunkter gällande den bearbetade målbilden. Synpunkterna argumenterar för att målbilden även bör innefatta fokus på infartsparkeringar och att naturen ska vara i fokus. Ytterligare en synpunkt som förts fram är att kommunen bör tänka om gällande målbilden.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Målbilden är felaktig.

4.7 Synpunkter på väginfrastruktur

130 av synpunkterna framför att en väg genom Storskogen är otänkbar. Detta oavsett om vägen är en parallellgata eller en förbifart. Argumenten som förs fram gällande att inte exploatera Storskogen grundas i att ett stort värdefullt natur- och rekreationsområde tas i anspråk, lokalgator föreslås öppnas upp samt att problemet gällande framkomligheten inte löses. Majoriteten av synpunkterna framför däremot att en förbättring behöver ske på sträckan Skärgårdsvägen och ser därmed en trefältslösning på Skärgårdsvägen som ett alternativ. 75 framför att en 3-fältslösning är att föredra. Flertalet framför även att oavsett vilka förbättringar som görs på Skärgårdsvägen kvarstår problematiken gällande framkomlighet vid Ålstäket och på Grisslingerakan. Därför bör åtgärder tas på dessa sträckor innan förbättringsåtgärder längs Skärgårdsvägen görs. Merparten anser även att kommunen måste ta ett helhetsgrepp av trafiken på Värmdö.

Vidare uttrycks en avsaknad av en studie för hur trafiksituationen skulle se ut med Mobility management åtgärder och/eller flexibel skolstart. 25 synpunktsinlämnare framför även att det redan idag är förhindrad framkomlighet på Stavsnäsvägen och att

detta bör åtgärdas, inte förvärras genom en till utfart.

Hemmesta Södra vägförening ifrågasätter om samtliga av de diskuterade trafiklättande förslagen kommer att avlasta trafiken alls. Föreningen för fram att de förslag som lagts fram under dialogen förmodligen inte kommer minska belastningen utan snarare öka problematiken med köer m.m., därför bör ett helhetsgrepp tas kring frågan.

4.7.1 Utvecklingsalternativet med en väg genom Storskogen

Cirka 190 av de inkomna synpunkterna framför explicit att de motsätter sig en väg genom Storskogen. Tre synpunkter framför att de förespråkar en förbifart genom Storskogen. Värmdö fågelklubb, Hagabergs samfällighetsförening, Värmdö hästförening motsätter sig en väg genom Storskogen. Friluftsfrämjandet Värmdö tar i sina synpunkter främst ställning till arkitekternas förslag men vill se Storskogen orörd.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder gällande en väg genom Storskogen

- Bygg vägen i form av en tunnel.
- En väg genom skogen leder till ökade utsläpp och högre buller.
- Skapar en barriär mellan människor och natur.
- Behåll de gröna kilarna som beskrivs i Översiktsplanen.
- Om en väg ska uppkomma, utan bostäder, ska den ligga vid kraftledningsgatan.

4.7.2 Utvecklingsalternativet med en parallellgata

Fyra synpunkter framförs där de är positiva till en parallellgata då Skärgårdsvägen avlastas och trafiken därmed kan fördelas jämnt. Synpunktslämnarna framför att samtliga befintliga boenden kommer att påverkas på ett hanterbart sätt vilket innebär att trafikflödet kommer att jämnas ut. Vidare uttrycks att en parallellväg, alternativ förbifart, är det enda rimliga om mer bebyggelse ska tillkomma öster om Hemmesta.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder gällande en parallellgata

- Att skapa en parallell förbindelse löser inte kapacitetsproblemen så länge kapacitetsbristen i trafikplats Ålstäket och kapacitetsbristen på Grissligerakan inte åtgärdas.
- En förbifart till öster eller som en parallellgata till Skärgårdsvägen till väster innebär en väg som skär rakt igenom skogen.
- Utred om förslaget om en parallellgata avlastar trafiken eller ej.
- Finns bara två alternativ, bygg förbifart eller bygg inte något alls öster om Hemmesta.

4.7.3 Utvecklingsalternativet med en trefältslösning på Skärgårdsvägen.

Uppemot en fjärdedel av synpunkterna, 87 stycken, framför att en trefältslösning på Skärgårdsvägen är den lösningen som föredras. Argument har både förts fram gällande att det tredje körfältet ska vara ett reversibelt körfält men även att det ska vara till för enkom kollektivtrafik, majoriteten förespråkar dock att det tredje körfältet inte ska vara enbart för kollektivtrafik. Överlag efterfrågas kompletterade utredningar på hur en trefältslösning på Skärgårdsvägen skulle underlätta för framkomligheten.

Vidare framförs att en utvärdering måste ske på de åtgärder som görs på Grisslingerakan innan en breddning av Skärgårdsvägen görs. Sex synpunkter framför att de inte vill se

en trefältslösning på Skärgårdsvägen. Detta med motiveringen att en trefältslösning skulle försämra känslan av centrum i Hemmesta, utrymmet längs Skärgårdsvägen är för smalt och kräver anspråkstagande av enskild mark samt att en trefältslösning inte skulle ta tillräcklig hänsyn till det befintliga området.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder gällande en trefältslösning på Skärgårdsvägen.

- Det saknas beskrivning av hur trafiksituationen beräknas se ut 2040 med Skärgårdsvägen utbyggd som trefältsväg.
- Att man gör trefältslösning på Skärgårdsvägen mellan Hemmesta vägskäl och Ålstäket är ett betydligt bättre alternativ än en förbifart.
- Eftersom en trefältslösning går snabbast att genomföra, får en ganska omedelbar effekt pga. av den relativt korta byggtiden och dessutom är billigast så fattar jag verkligen inte vad ni tvekar på.
- Det finns inte någon redovisning av hur kommunen tänker hantera de cirka 30 fastigheter som direkt berörs av breddningen.
- Är negativ till 3-fältslösning då detta förstör centrumkänsla, ökar buller i centrum, tillgänglighet, hur trafiksäkert, trafiken skulle flyta på sämre pga. ljusreglerade övergångställen.
- En breddning av Skärgårdsvägen skulle innebära att samtliga kringliggande detaljplaner hade behövts anpassas.
- En trefältsväg tar inte tillräcklig hänsyn till befintliga förhållanden och de störningseffekter som redan finns med nuvarande tvåfältsväg.
- Sätt upp fler bullerskydd längs vägen.
- Bygg om Skärgårdsvägen till en reversibel trefältslösning!

4.7.4 Synpunkter på andra väginfrastrukturåtgärder inom utredningsområdet

Utöver de synpunkter som kom in gällande väginfrastruktur vilka behandlade en väg genom Storskogen, parallellgata samt Skärgårdsvägen med trefältslösning inkom även en del andra förslag på åtgärder samt synpunkter inom utredningsområdet. Dessa listas nedan.

- Hitta andra trafiklösningar.
- Planfria över och undergångar.
- Förbättra befintliga vägar först.
- Utveckla Grisslingerakan med ytterligare körfält.
- Bredda vägarna till/från Stavsnäs, Stenslätten, Saltarö och Ålstäket med reversibla körbanor.
- Förläng motorvägen till Magneberg och bygg bostäder bredvid.
- Om också Ålstäksrondellen byggs om försvinner de nuvarande problemen med trafikköerna på Skärgårdsvägen och Stavsnäsvägen!
- Se över Skärgårdsvägen samt alla korsningar som finns idag för att öka kapaciteten t.ex. planskilda korsningar eller rondeller.

- Jag kan leva med att det är köbildning varje dag.
- Skärgårdsvägen blir 30-sträcka.
- Brister i trafikutredningen. – inte tagit med utbyggnaden av Älvsby industriområde och utflyttningen när kommunalt VA drar fram.

4.7.5 Synpunkter och förslag på övergripande väginfrastrukturåtgärder

Utöver de synpunkter som inkommit gällande projektet för vägval Hemmesta har flertalet synpunktlämnare bidragit med synpunkter, förslag och lösningar på övergripande trafikåtgärder för kommunen. Dessa punktas nedan.

- Båtkommunikationer istället för bil.
- Våga tänk framtid – tänk bort bilen.
- Kommunen bygger in sig i bilberoende.
- Kommunen behöver en trafikstrategi.
- Tvärbana mellan Slussen/Gustavsberg/Värmdö.
- Tunnelbana till Värmdö.
- Bilfärja in till Stockholm från Stavsnäs eller pendelfärja.
- Gång och cykelväg längs Grisslingerakan!
- Kommunen bör satsa mer på gång och cykelväg på hela Värmdö.
- För att minska de sociala konsekvenserna av att dela upp bostadsområden bör vägar breddas och säkra övergångar skapas i from av höga gångbroar, alternativt tunnlar.

4.8 Synpunkter på lokalgator

Många uttrycker en allmän oro kring en ökad trafik på lokalgatorna genom att de föreslås öppnas upp för genomfartstrafik. Flertalet menar att detta kommer öka smittrafiken i området och därmed minska trafiksäkerheten.

Drygt 190 synpunkter inkom som motsätter sig att lokalgatorna öppnas upp för genomfartstrafik. Drygt 140 av dessa 190 synpunkter hänvisar till och ställer sig bakom styrelsen för Hagabergs samfällighetsförenings synpunkter vilka motsätter sig en ökad genomfartstrafik i områdena Hagaberg och Torshäll. Detta med argumenten att områdena redan idag är omringade av vägar vilka ökar föroreningarna i området. Området kommer i och med genomfartstrafik få högre bullernivåer samt en ökad risk för trafikolyckor då det är många barn som leker på eller i anslutning till vägarna. Vidare framförs att platser där genomfartstrafik föreslås kommer att avskärmas från natur och rekreation om en exploatering öster om Hagaberg sker. Utöver detta framför även samfällighetsföreningen att de riskerar att bli av med mark på grund av vägbyggen och kommer därmed förlora delar av fotbollsplanen och tennisbanan. Samfällighetsföreningen framför även att de riskerar en värdeminskning av de fastigheter som ligger inom området.

Hemmesta södra vägförening framför att genomfartstrafiken bör begränsas och att satsningar istället bör ske på att öppna upp för gång och cykeltrafik mellan områden samt att dessa passager ska kännas trygga.

Värmdö fågelklubb framför att ett lokalt gatunät genom området ger säkra transporter till skolor och förskolor samt att cykel och gångtrafikanter bör prioriteras.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder:

- De som bor i området i dag har inte bosatt sig i Hemmesta för att deras lugna lokalgator ska göras om till genomfartsgator.
- För att simulera lokalgator och även för att se korsningar i mer detalj bör vidare studier göras i ett meso- eller mikrosimuleringsprogram. Förslagsvis bör alltså trafiken studeras på ett djupare sätt i det vidare arbetet.
- Inga vägar genom lokalgator! Där ska det vara lite trafik och låg hastighet d.v.s. inte kompatibelt med en genomfart.
- Genomfartstrafiken kommer att bli farlig på dessa smala gator som löper genom Hagaberg, Blåklockevägen, Starmossevägen samt Hjortronmossevägen öppnas upp österut för genomfartstrafik.
- Barnvänliga villaområden måste bevaras – ingen genomfartstrafik!
- Gör ytterligare en genomfartsväg genom Hagaberg för att göra det möjligt att komma till Centrum.
- Förstör inte basketplanen!

4.9 Natur-, Hälsa - och Rekreationssynpunkter

Utifrån inkomna synpunkter framgår att det natur- och rekreationsområdet som Storskogen utgör är av stor vikt. Omkring 20 framför att större naturområden är viktiga ur hälsosynpunkter och för folkhälsan. Skogen är en viktig plats för barn och ungdomar att kunna leka i och även för alla att hämta tystnad och lugn. Synpunkter har inkommit gällande att kommunen i översiktsplanen beskriver de gröna kilarna som finns på Värmdö och vikten av att dessa bevaras. Drygt 20 framför även att det var naturen, friluftslivet och närheten till havet som var anledningen till att de flyttade till Värmdö och Värmdölandet och känner sig nu oroliga över att dessa natur- och rekreationsområden försvinner alltmer. I åtta synpunkter framförs att de skulle vilja att Storskogen blir ett naturreservat för att säkra skogens framtid. Drygt 10 synpunktslämnare framför att det är underligt hur kommunen kan föreslå att bygga en väg över Hemmesta sjöäng, ett bidragsprojekt som uppmärksammats internationellt borde bevaras.

Värmdö fågelklubb framför att de nya bostäderna i Storskogen endast bör byggas om det går att säkerställa att den sista gröna kilen mellan södra och norra Värmdö behålls. Detta då området har höga naturvärden och är den sista korridoren för arter att kunna skridas och förflyttas mellan norra Värmdö och området söder om. Värmdö Fågelklubb beskriver även att Hemmesta sjöäng har uppmärksammats internationellt i media och både internationella och nationella besökare kommer för att lära sig av det lyckade projektet där natur och rekreation har kombinerats. Även Hemmesta södra vägförening vill att fågelsjön lämnas orörd.

Värmdös hästvägsförening beklagar sig över att ännu en hästverksamhet jämnas med marken och framför att det måste finnas utrymme för hästarna. Storskogen ska förbli orörd till gagn för alla invånare, det rörliga friluftslivet och besöksnäringen.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Indianberget kan fortsätta vara en upptäcksplats med utsikt om det inte byggs direkt intill.
- Skogen är en plats att hämta tystnad och en plats för reflektion. Frisk miljö med levande skog och möjlighet till rekreation och friluftsliv.
- Vi behöver skogen för rekreation, motion och djurliv.
- Bevara naturen med unik fauna som rådjur, räv, älg och hasselsnok.
- Exploatera inte åkermarken.
- Ett aktivt friluftsliv gynnar folkhälsan och bidrar till ett naturintresse för våra barn.

4.10 Kollektivtrafik

Ett femtiotal framför att de vill se förbättringar på kollektivtrafiken samt att kommunen ska främja för kollektivtrafik. Vissa framför att dessa förbättringar skulle vara en alternativ lösning på framkomlighetsproblematiken längs Skärgårdsvägen, istället för en förbifart och/eller en trefältslösning på Skärgårdsvägen. Flertalet synpunkter framför vikten av att göra det mer bekvämt och tidseffektivt att åka kollektivt genom ökad turtäthet, direktbussar till Stockholm, internet på bussarna samt bekvämare sittplatser. Ett fyrtiotal framför även att kommunen bör satsa mer på strategiskt belägna infartsparkeringar för att fler ska välja att åka kollektivt.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Bredda busshållplatserna så att trafik kan passera stillastående buss.
- Större satsning på kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiken bör inte stanna vid varje hållplats efter Mölnvik. Att denna linje även skulle förlängas vore fel. Ska kunna ta sig snabbt in mot Stockholm och ut på Värmdö.
- Kräv ökad turtäthet för direktbussarna till Stockholm!
- Kräv fler direktbusslinjer till andra slutstationer i City än Slussen!
- Placera busshållplatser i anslutning till skolorna.
- Bygg om Skärgårdsvägen till med ett tredje körfält för kollektivtrafik.
- Gratis SL-kort för alla ungdomar.
- Låt folk bygga permanent på sommarstugetomter så har vi lättare att få ökad turtäthet på bussar så att Värmdö kan växa utan att naturen offras.

4.11 Mobility management

Ett tiotal synpunkter framför att en satsning på mjuka åtgärder och beteendeförändringar i form av Mobility management är åtgärder som kommunen bör titta på och se hur detta påverkar framkomligheten. Det är åtgärder som påverkar människors resebeteende. Synpunkterna beskriver dessa mjuka åtgärder som snabba att genomföra och väldigt samhällsekonomiskt lönsamma. Förslag på sådana åtgärder som framförs är flexibel skolstart, skolskjuts, syskonförtur på skolor, fler attraktiva cykelparkeringsplatser, cykelparkering under tak, förbättrad kollektivtrafik, en förbättring på gång- och cykelvägar samt ökat antal infartsparkeringar/pendelparkeringar.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Planfria över och undergångar.
- Säkra gång- och cykelvägar, flexibel skolstart, skolskjuts.
- Kommunen bör jobba med Mobility management
- Vore intressant att se hur Mobility management åtgärder påverkar framkomligheten.
- Förskjut tiderna för skolstart för skolorna i Hemmesta och Vik samt hitta lösningar så att skolbarnen i högre utsträckning kan cykla på helt separata cykelvägar till och från skolorna!

4.12 Infartsparkering

Omkring 40 synpunkter behandlar frågan om infartsparkering och argumenterar för att om människor ska se kollektivtrafiken som ett alternativ måste kommunen förbättra och anlägga fler infarts/pendlarparkeringar. Flertalet framför att dessa infartsparkeringar kan ligga vid Hemmesta Vägskäl, norr om vägskälet, i nära anslutning till skolor, förskolor och dagligvaruhandel. En synpunkt föreslår även ett större p-garage vid Hemmesta skolan som infartsparkering.

Andra synpunkter och förslag på åtgärder

- Bygg stora infartsparkeringar vid Hemmesta vägskäl!
- Utökade platser på infartsparkeringar.
- Infartsparkering vid Stenslätten med båt till Stockholm.
- Fler pendlarparkeringsplatser behövs i anslutning till affär och buss, gärna i flera plan för att spara markyta.

4.13 Synpunkter på processen

Omkring 35 har lämnat in synpunkter gällande att de är missnöjda med hur dialogen har gått till. Ett tjugotal har även i sina yttranden framfört att beslut om utveckling och alternativa vägar måste bli en valfråga. Det framförs även som viktigt att inte förhasta och stressa fram ett beslut i frågan. Flertalet beskriver att de anser att målet med dialogen har varit otydligt och att de synpunkter som inkom in maj inte har tagits hänsyn till i det fortsatta arbetet under hösten. Vissa uttryckte under dialogtillfället att det finns ett behov av att ha en diskussion i ett större forum där det går att få svar direkt från politiker och tjänstemän. Vidare uttrycks även att de medborgardialoger som har hållits i maj och oktober var mer i form av monologer. Känslan under medborgardialogen är inte att medborgarna har möjlighet att påverka.

Vissa har även ifrågasatt de trafikprognoser som tagits fram och presenterats. Värmdö fågelklubb uttrycker hur de förväntade sig att kommunens konsult tar med både pågående och planerade vägåtgärder i sin trafikanalys med långsiktiga prognoser. Flertalet anser att beräkningarna bygger på osäkra grunder. Några uttrycker även att de saknar en prognos över hur trafiken skulle se ut med en trefältslösning på Skärgårdsvägen.

Andra synpunkter gällande processen.

- Dags att Värmdös ansvariga politiker tar sitt ansvar för de befintliga

Värmdöborna, för naturen och för miljön.

- Att ni anordnar medborgardialog uppskattar jag verkligen. Jag tror att mer av denna typ av medborgardialog kommer hjälpa kommunen att inte göra sådana misstag som Porslinskvarteren och höghusen i Ålstäket.
- Ökad kunskap och kompetens behövs bland tjänstemän/kvinnor och politiker.
- Att presentera färdiga förslag (som dessutom är svindyra) i så tidigt skede skapar bara aggressioner. Det är inte att lyssna på medborgarna. Lyssna på medborgarna först och ta fram förslag sen.
- Känslan under medborgardialogen är inte att medborgarna har möjlighet att påverka.
- Processen måste vara demokratisk.
- Följ kommunens vision.
- Var transparanta i processen.
- Låt politikerna sätta sig in i materialet innan dialogen.
- Låt tjänstemännen hålla i dialogen, inte konsulter.
- Tänk på de medborgare som finns i kommunen idag, inte framtidens medborgare.
- Efterfrågar en stadsarkitekt.

4.14 Synpunkter på arkitektkontorens strukturplaner

De synpunkter som behandlar arkitektkontorens förslag framför bland annat att förslagen inte har tagit någon hänsyn till befintliga förhållanden och utredningar. Vidare argumenteras för att ingen av förslagen löser trafiksituationen då den nya bebyggelsen bidrar till ytterligare belastning av vägnätet. Synpunkterna framför att de värderingar som finns i förslagen innebär att barnen i Hemmesta får mindre tillgång till skog och rekreation.

Värmdös Fågelklubb framför att arkitektuppdragen beställts före medborgardialog ett. Fågelklubben ställer sig även negativ till att de båda förslagen presenterar en vägdragning över Hemmesta sjöäng. Värmdö Fågelklubb uttrycker även att de inte är emot att det byggs i östra kanten av Hemmesta men är starkt emot att i stort sett hela området byggs sönder enligt de två arkitektförslagen.

Mandaworks & Adepts förslag på strukturplan har utifrån inkommande synpunkt inte tagit hänsyn till den natur, terräng, befintliga dagvattenproblem och rekreationsvärden som finns vid placering av bebyggelse. Friluftsfrämjandet Värmdö framför att endast alternativet ”Bosses boulevard” anses vara det förslag som bevarar Storskogen men enligt förslaget förstörs viktig miljö vid Hemmesta sjöäng. Friluftsfrämjandet Värmdö framför även att MW-adepts utopiska gestaltning av bebyggelse gör att det blir svårt att ta ett seriöst ställningstagande till förslaget.

Gällande AIX förslag framförs synpunkter gällande att placering av bebyggelse närmst Hemmesta C/Värmdövallen är betydligt bättre än Mandaworks & Adepts förslag. Dock framförs att skalan är för hög och bör tonas ner. Friluftsfrämjandet Värmdö framför att AIX på flera sätt bäst tar hänsyn till att viktiga delar av Storskogen bevaras. Föreningens uppfattning är att AIX bebyggelseutformning och struktur är den som skapar en bra och levande livsmiljö. Ytterligare synpunkter gällande AIX förslag har ifrågasatt varför det

ska byggas en konstgjord park och rekreationsområden när det finns naturligt. Vidare framförs att de höga husen bör tas bort för att sträva efter en skärgårdskaraktär, inte en centrumkänsla.

Andra synpunkter gällande arkitektkontorens strukturplaner:

- Förslaget där vägen går längst bort från Bosses backe är bäst.
- Det förslag som tagits fram tar inte hänsyn till de utredningar som tagits fram eller de synpunkter som inkom vid dialogen i maj.
- Gör liknande arkitektförslag men satsa på 3-fältslösningen.

5 Medverkande tjänstemän

Fredrik Cavallin – Planchef
Patrik Stenberg – Samhällsplanerare
Moa Öhman – Utvecklingsstrateg
Viveca Jansson – Ekolog
Susanna Eschricht – Kulturgeograf
Anna Gabrielsson - Utvecklingsledare
Julia Karlsson - Praktikant
Claes-Göran Herrgård – Exploateringsingenjör
Sten Hammar - Planarkitekt
Josefin Johansson - Trafikplanerare

Värmdö kommun 2018-02-14

Objekt	Art	Latin	Typ	Rodlistekategori
25	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
26	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
30	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
31	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
41	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
45	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
70	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
133	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
141	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
145	Trana	Grus grus	fridlyst § 4 Artskyddsf. fågeldir. bil. 1	Ingen
158	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
163	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
163	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
187	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
192	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
193	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
195	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
196	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
205	Brushane	Calidris pugnax	fridlyst § 4 Artskyddsf. fågeldir. bil. 1, rödlistad art	Sårbar (VU)
205	Silltrut	Larus fuscus	fridlyst § 4 Artskyddsförodningen fågeldir. bil. 1, rödlistad art	Nöra hotad (NT)
205	Skräntärna	Hydroprogne caspia	fridlyst § 4 Artskyddsförodningen fågeldir. bil. 1, rödlistad art	Nöra hotad (NT)
205	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsförordningen	Ingen
205	Buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
205	Gråtrut	Larus argentatus	rödlistad art	Sårbar (VU)
205	Mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
205	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
205	Stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	Sårbar (VU)
205	Sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	Sårbar (VU)
214	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
214	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
218	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
220	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
229	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
238	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
238	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
240	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
242	Gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	Sårbar (VU)
249	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
257	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
257	Nästrot	Neottia nidus-avis	fridlyst § 8 Artskyddsförordningen	Ingen
263	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
263	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
263	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
265	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
266	Trumgräshoppa	Psophus stridulus	rödlistad art	Starkt hotad (EN)
288	Grönsticka	Phellinus nigrolimitatus	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
288	Duvhök	Accipiter gentilis	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
288	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
288	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nöra hotad (NT)
294	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
297	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
300	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsförordningen	Ingen
302	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsförordningen	Ingen
304	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsförordningen	Ingen
101	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
101	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
109	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
109	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
111	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
115	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
115	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
115	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
118	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
118	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)

118	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
120	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
120	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
120	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
120	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsf.	Ingen
120	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
121	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
121	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
121	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
122	Vanlig groda	Rana temporaria	fridlyst § 5, 6 Artskyddsf.	Ingen
122	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
125	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
125	Mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	Nära hotad (NT)
125	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
127	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
127	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsf.	Ingen
127	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
128	Gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	Sårbar (VU)
130	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
44	Vanlig snok	Natrix natrix	fridlyst § 6 Artskyddsf., tidigare rödlistad art	Ingen
44	Gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	Sårbar (VU)
44	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
44	Mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	Nära hotad (NT)
44	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
79	Kopparödla	Anguis fragilis	fridlyst § 6 Artskyddsf.	Ingen
79	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
79	Spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	Nära hotad (NT)
80	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
81	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
81	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
84	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
84	Blåsippa	Hepatica nobilis	fridlyst § 8, 9 Artskyddsf.	Ingen
86	Gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	Nära hotad (NT)
87	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
88	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
90	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsf.	Ingen
91	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
94	Vanlig padda	Bufo bufo	fridlyst § 6 Artskyddsf.	Ingen
94	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
94	Nötkråka	Nucifraga caryocatactes	fridlyst § 4 Artskyddsf. fågeldir. bil. 1, rödlistad art	Nära hotad (NT)
96	Skogsalm	Ulmus glabra	rödlistad art	Akut hotad (CR)
96	Skogsknipprot	Epipactis helleborine	fridlyst § 8 Artskyddsf.	Ingen
97	Kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	Sårbar (VU)
98	Nötkråka	Nucifraga caryocatactes	fridlyst § 4 Artskyddsf. fågeldir. bil. 1, rödlistad art	Nära hotad (NT)
79	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
79	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
79	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
79	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
79	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
79	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
79	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
187	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	dvärgpipistrell	Pipistrellus pygmaeus	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	nordfladdermus	Eptesicus nilssonii	artskyddsförordningen	
205	tajgafladdermus?	Myotis brandtii?	artskyddsförordningen	
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	hussvala	Delichon urbicum	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU

205	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
205	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	stare	Sturnus vulgaris	rödlistad art	VU
205	bivråk	Pernis apivorus	rödlistad art	NT
205	buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	NT
205	buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	NT
205	buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	NT
205	buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	NT
205	buskskvätta	Saxicola rubetra	rödlistad art	NT
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
205	kornknarr	Crex crex	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
205	skräntärna	Hydroprogne caspia	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	spillkråka	Dryocopus martius	rödlistad art	NT
205	svart rödstjärt	Phoenicurus ochruros	rödlistad art	NT
205	sånglärka	Alauda arvensis	rödlistad art	NT

205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	busksångare	Acrocephalus dumetorum	rödlistad art	NT°
205	flodsångare	Locustella fluviatilis	rödlistad art	NT°
205	flodsångare	Locustella fluviatilis	rödlistad art	NT°
205	flodsångare	Locustella fluviatilis	rödlistad art	NT°
205	flodsångare	Locustella fluviatilis	rödlistad art	NT°
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	gulsparv	Emberiza citrinella	rödlistad art	VU
205	hussvala	Delichon urbicum	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU
205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU

205	kungsfågel	Regulus regulus	rödlistad art	VU

205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU

205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	sävsparv	Emberiza schoeniclus	rödlistad art	VU
205	kopparödla	Anguis fragilis	artskyddsförordningen	
205	skogsödla	Zootoca vivipara	artskyddsförordningen	
220	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
220	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
220	mindre hackspett	Dendrocopos minor	rödlistad art	NT
232	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
232	tornseglare	Apus apus	rödlistad art	VU
247	gröngöling	Picus viridis	rödlistad art	NT
266	trumgräshoppa	Psophus stridulus	rödlistad art	EN

999	mindre vattensala	Lissotriton vulgaris	artskyddsförordningen

999	vanlig groda	Rana temporaria	artskyddsförordningen
999	vanlig groda	Rana temporaria	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo

999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen

999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen

999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	åkergroda	Rana arvalis	artskyddsförordningen
999	mindre vattensala	Lissotriton vulgaris	artskyddsförordningen
999	vanlig groda	Rana temporaria	artskyddsförordningen
999	vanlig padda	Bufo bufo	artskyddsförordningen
999	åkergroda	Rana arvalis	artskyddsförordningen
999		Rana	artskyddsförordningen
999	mindre vattensala	Lissotriton vulgaris	artskyddsförordningen
999	mindre vattensala	Lissotriton vulgaris	artskyddsförordningen



Vägval Hemmesta

Slutrapport 2018

VÄRMDÖ KOMMUN

RAPPORT VÄGVAL HEMMESTA 2018
Värmdö kommun • Skogsbovägen 9-11 • 134 81 Gustavsberg
Telefon: 08-570 470 00 • Fax 08-570 483 05
E-post: varmdo.kommun@varmdo.se
Hemsida www.varmdo.se
Författad av: Moa Öhman, Julia Karlsson och Patrik Stenberg
Datum: 2018-04-16
Omslagsbild: Hemmsta storskog från Hemmesta skolan

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING 4

BAKGRUND OCH UPPDRAGET 5

UTREDNINGAR 6
Natur och fritid 6
Kulturmiljöutredning 13
Trafikutredning 17

ARKITEKTFÖRSLAG OCH STRUKTURPLANER 22
Arkitekternas uppdrag 22
AIX strukturplaneförslag 24
Mandaworks och Adept strukturplaneförslag 26

MEDBORGARDIALOG ETT 28

MEDBORGARDIALOG TVÅ 30

INKOMNA SYNPUNKTER 32

REKOMMENDATIONER 33
Förstärka infrastrukturen 34
Hemmesta centrum 35
Kollektivtrafikförsörjning och övriga åtgärder 35
Inför eventuellt framtida arbete 36
Målbild 36
Vidare rekommendationer 37
Hemmestatorp 38
Värmdövik 38

UTREDNINGSFÖRTECKNING 39

SAMMANFATTNING

I denna rapport presenteras sammanfattande resultat av nedlagt arbete tillsammans med framtida rekommendationer från projektet som har kommit att kallas för vägval Hemmesta. Inledningsvis beskriver rapporten bakgrunden till projektet vägval Hemmesta tillsammans med det politiska uppdraget.

Huvudfrågeställning i arbetet med vägval Hemmesta har varit om Skärgårdsvägen fortsättningsvis kan vara den enda vägkopplingen genom Hemmesta eller om en förbifart behövs. I arbetet har det även ingått att utreda förutsättningar för ny bebyggelse i delar av Storskogen samt Hemmestatorp och vilka konsekvenser detta skulle få. De utredningar som genomförts som en del av arbetet med fokus på natur, rekreation, kultur och trafik sammanfattas i denna rapport i form av texter och kartmaterial. Två arkitektkontor fick i uppdrag att utarbeta strukturplaner för hur den framtida utvecklingen av Hemmesta skulle kunna gestalta sig vilka även redovisas i rapporten. För att se de heltäckande utredningarna hänvisas till utredningsförteckningen i slutet av rapporten.

Inom projektet för vägval Hemmesta anordnades två medborgardialoger för att få in synpunkter, idéer samt diskutera såväl förutsättningarna som konkreta lösningar för en framtida utvecklingen av området.

Resultatet och innehållet från dialogerna beskrivs kortfattat i denna rapport tillsammans med inkomna synpunkter från dialogerna.

Slutsatsen från arbete med vägval Hemmesta är att en förbifart inte ska anordnas genom Storskogen och att ingen fortsatt planläggning för bebyggelse föreslås inom Storskogen. Däremot föreslås att kommunen ska arbeta med ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen tillsammans med andra berörda aktörer. Det rör sig om arbete för att förbättra kapaciteten på vägarna i Hemmestaområdet men även förbättrad kollektivtrafik i kombination med fler infartsparkeringsplatser.

Slutsatsen är att den högst prioriterade frågan i Hemmestaområdet för närvarande är att förbättra framkomligheten för bussar och bilar och att bebyggelseutvecklingen på Värmdölandet bör begränsas. Rapporten framför även vissa rekommendationer, förslag på prioriteringar och diskussionsunderlag inför ett eventuellt framtida arbete om kommunen på lång sikt skulle välja att återuppta diskussionen om ny bebyggelse i Storskogen. Dessa rekommendationer ges för att säkra att nedlagda utredningar, analyser och synpunkter från medborgarna kommer till gagn för en eventuell framtida översiktlig planeringsprocess.



BAKGRUND

Under processen med att ta fram den nu gällande översiktsplanen väcktes frågan om en eventuell förbifart i Storskogen. Ett utredningsområde för en förbifart redovisades i samrådshandlingen för översiktsplanen.

Att förslaget väcktes berodde på att det stora skyddsavståndet till följd av transport av farligt gods på Skärgårdsvägen hade lett till att det var svårt att detaljplanelägga för bostäder i Hemmesta centrum. En utredning som genomfördes visade på goda förutsättningar att överföra trafik från Skärgårdsvägen till en förbifart. Protesterna mot förslaget var stora och 2010 drogs förslaget bort. Varken en förbifart genom Storskogen eller exploatering redovisas i Översiktsplan 2012-2030.

Storskogen är inte utpekat för framtida bebyggelseutveckling i översiktsplanen däremot har kommunen en ambition att Hemmesta ska växa då det är kommunens näst största tätort. Förutsättningar för att växa är också goda då kollektivtrafiken är väl utbyggd. Detsamma gäller i förslag till regional utvecklingsplan, RUFS 2050 där Hemmesta är utpekat som ett prioriterat bebyggelseområde.

År 2014 (kommunstyrelsen 2014-11-12 § 195) fick förvaltningen i uppdrag att utreda en förbifart i Hemmesta. Det skedde i form av en åtgärdsvalstudie (ÅVS). En åtgärdsvalstudie ska ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa för en hållbar samhällsutveckling. Processen att ta fram en ÅVS drevs av kommunen.

I en ÅVS ska dialog anordnas och därför anordnades två workshops. Till workshopsen bjöds samfällighetsföreningar i området in men också Trafikförvaltningen, intresseföreningar och boende i området. Även Trafikverket bjöds in men de hade inte möjlighet att delta. I studien konstaterades att en förbifart framförallt är aktuellt i ett längre tidsperspektiv och då kopplat till ny bebyggelse som kan finansiera vägbygget. Nya vägar kan krävas för att stödja bebyggelseplaneringen i Hemmesta och Värmdölandet i övrigt och att det med fördel kan hanteras i en fördjupad översiktsplan. Rekommendationen är dock att arbeta med ett antal åtgärder först, så som en samordnad bebyggelse- och trafikplanering, att säkra en attraktiv busstrafik, utveckla befintligt vägnät och arbeta med beteendeförändringar. Ett antal alternativa dragningar av en förbifart studerades i ÅVS för Hemmesta.

I samband med att förvaltningen erhöll uppdraget att utreda en förbifart i Hemmesta år 2014 beslutades också att utreda en förbifart i Östra Ekedal. En medborgardialog genomfördes för att diskutera Gustavsbergs framtida utveckling och en förbifart i Ekedal. I efterdyningarna av dialogen utlovades också en medborgardialog för förbifarten i Hemmesta. Inga politiska beslut fattades dock. En av de konsulter som hade drivit medborgardialogarbetet åt kommunen kring Gustavsbergs utveckling gavs i uppdrag att göra detsamma för utvecklingen i Hemmesta. Detta uppdrag är det som har kommit att kallas vägval Hemmesta.

UPPDRAGET

I samband med att uppdraget upphandlades togs också en processbeskrivning fram för arbetet med att genomföra en medborgardialog. Huvudfrågan i arbetet fastställdes till att utreda om Skärgårdsvägen även i fortsättningen kan utgöra den enda huvudförbindelsen på Värmdölandet eller om en förbifart måste anordnas.

En av de bärande delarna i processbeskrivningen var att en eventuell förbifart skulle medföra exploatering i Storskogen för att kunna finansiera den och att utredningsarbetet därför även behövde ta detta i beaktning. Enligt uppdraget för vägval Hemmesta skulle en strukturplan tas fram. En strukturplan är en fysisk övergripande plan som kan jämföras med en fördjupad översiktsplan, vilket rekommenderades i samband med arbetet med åtgärdsvalsstudien. Begreppet strukturplan finns till skillnad mot en fördjupad översiktsplan inte i plan- och bygglagen varför det inte finns några krav på att samråda. Strukturplanen skulle enligt uppdraget innehålla förslag till en framtida trafiklösning, bebyggelseutveckling och natur- och kulturvärden.

För att ta fram förslag till strukturplaner anlitades två arkitektkontor. Uppdraget hade ingen politisk förankring men däremot bildades en politisk styrgrupp för arbetet där kontinuerliga avstämningar har skett under processens gång. Två medborgardialoger anordnades enligt uppdraget. Som inledande arbete togs utredningar fram gällande natur och rekreation, kultur och trafik för att utgöra underlag inför det kommande arbetet.

NATUR OCH FRITID

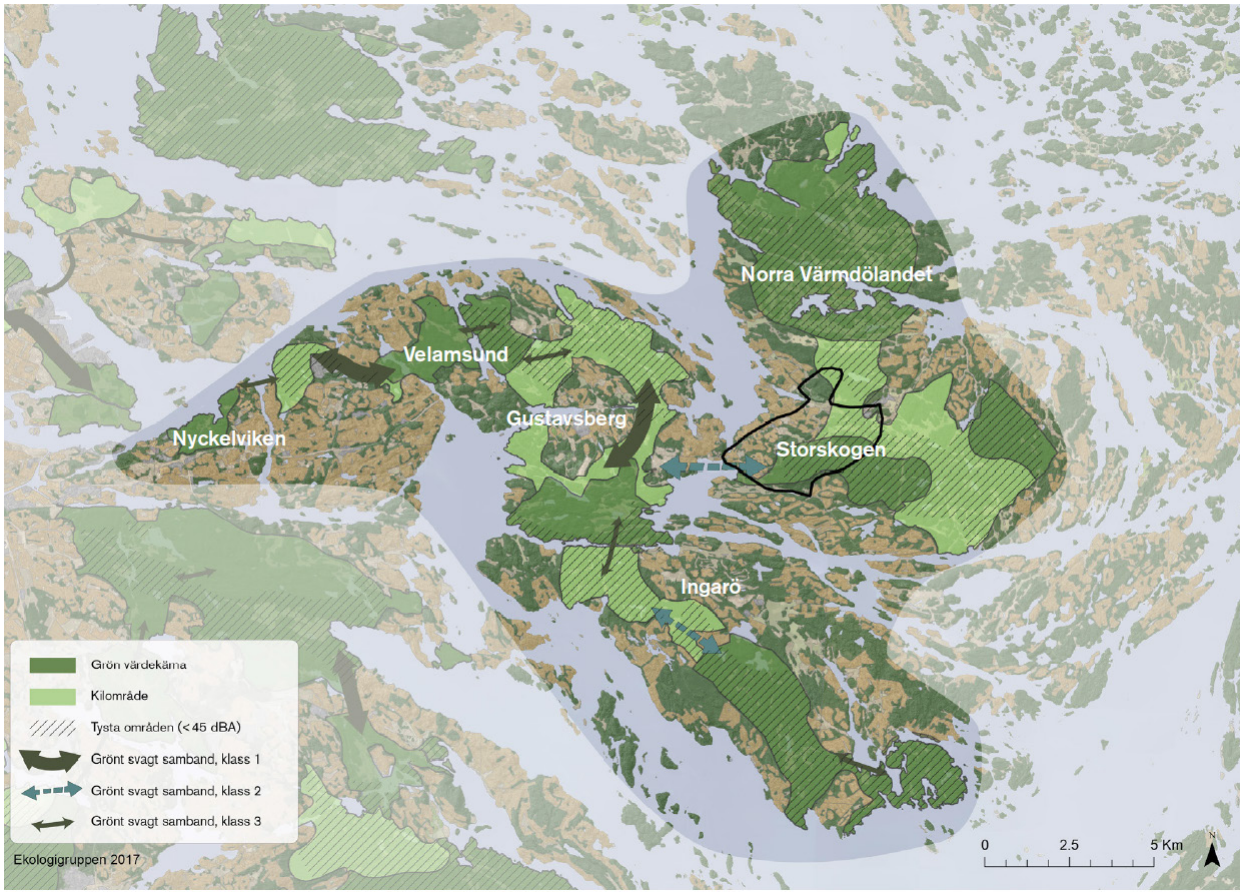
Inför den första medborgardialogen fick Ekologigruppen i uppdrag att göra en lanskapsanalys där de genom inventeringar och platsbesök pekat ut områden som är viktiga att bevara. Ekologigruppen medverkade på dialogmötet och redovisade analysen. Nedan följer en sammanfattning av analysen i text och karta.

Regional grönstruktur och tysta områden

Karta 1 visar den gröna Nacka-Värmdökilen som berör utredningsområdet. Kartan visar även svaga samband och tysta områden som identifierades i RUFS 2010 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Kilen innehåller viktiga regionala spridningssamband för arter knutna till gammal barrskog. Kilen utgör en viktig del av Stockholmsregionens inre skärgård och spridningsambanden är viktiga att bevara.

I anslutning till planområdet i Hemmesta finns svaga samband identifierade mellan Ormingelandets kilområde och Storskogens värdekärna. Vid Mörtnäsviken är kilen nästan helt avskuren av dels villabebyggelse, dels av Värmdöleden, väg 222, som utgör en betydande barriär. Spridningssamband för arter knutna till barrskog finns mellan vikens båda sidor. Den regionala vandringsleden Värmdöleden går genom området.

Storskogen utgör ett välanvänt naturområde med ett finmaskigt stignät. En idrottsanläggning med tillhörande elljusspår ligger i anslutning till stignätet. Området utgörs av barrskog av varierande ålder med inslag av våtmarker och sumpskogar. Inslag av lövträd och ädellövträd förekommer samt öppna marker och hagmarksskogar. Värdekärnan har höga sociala och rekreativa värden.



Karta 1, Regional grönstruktur och tysta områden

Rekreationsvärden, vandringsleder och stigar

Karta 2 visar resultatet av den landskapsanalys som Ekologigruppen utfört av området med fokus på stigar och målpunkter.

Värmdöleden löper genom området och ansluter till lokala stigar och stråk. I närheten av Hemmesta centrum finns ett elljusspår. De lokala målpunkterna utgörs bland annat av Hemmesta sjööäng, Bosses backe som är ett område med grillplatser och en inbjudande gräsmatta som besöks frekvent av skolor och förskolor i närområdet. Även den skogsklädda kullen söder om Hemmesta gård, Indianberget, är ett populärt utflyktsmål för lokala förskolor. Längs vandringsleden Värmdöleden finns en rastplats inom utredningsområdet.

Inom området finns flera fornlämningar och i skogsbryn samt på höjder finns fina utblickar. Grustaget vid Värmdövägen/Fagerdalsvägen och även själva vägen utgör en barriär mot den norra skogsdelen av området.



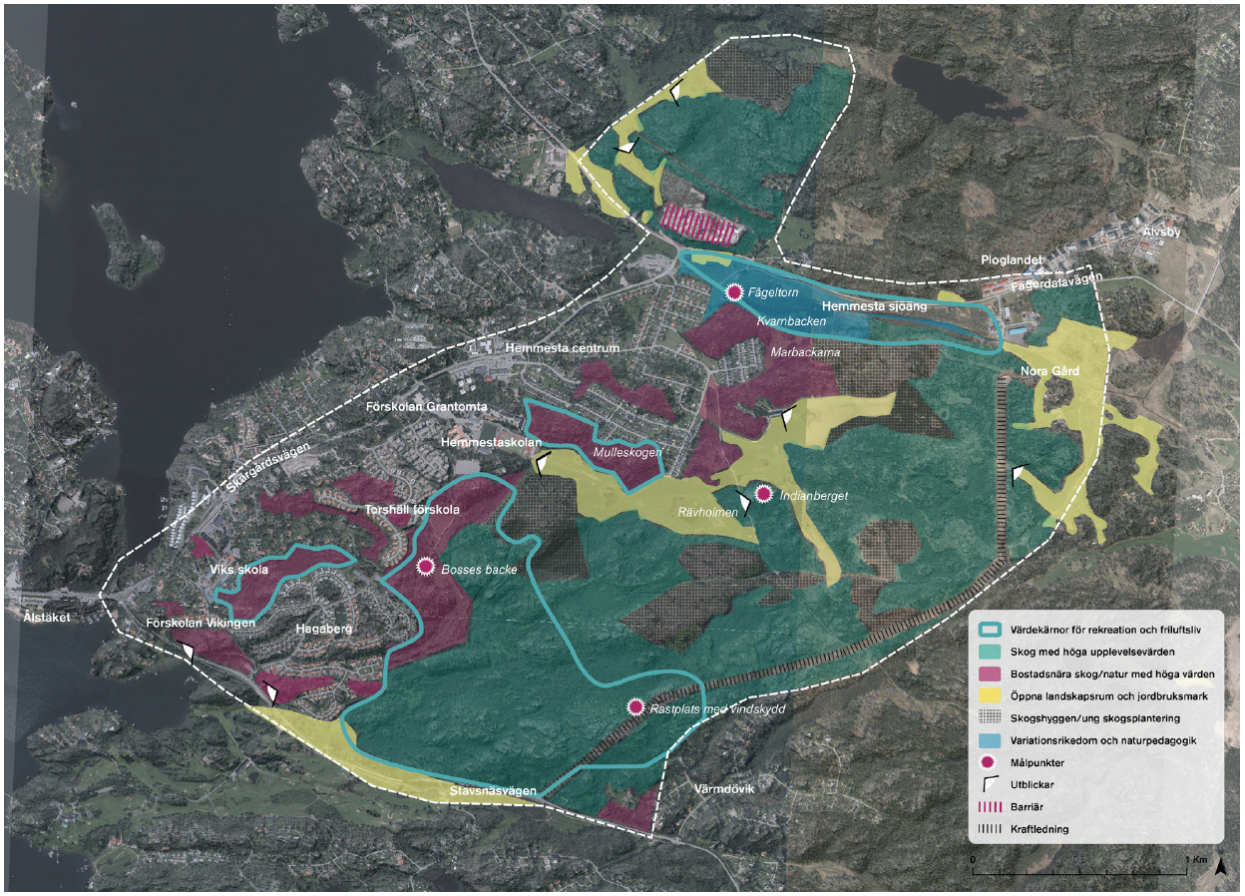
Karta 2, Rekreationsvärden, vandringsleder och stigar

Upplevelsevärden och värdekärnor

Karta 3 visar resultatet av landskapsanalysen med fokus på upplevelsevärden och identifiering av värdekärnor för rekreation och friluftsliv.

Landskapet karaktäriseras av ett skärgårdslandskap med kuperade skogsområden med mycket hällmarker och öppna långsmala landskapsrum. Den bostadsnära naturen har generellt höga värden. Här finns skogar med höga upplevelsevärden och ett finmaskigt nät av stigar. På flera platser finns det spår av lek, vilket kojor och visst slitage på hällmarker visar.

Tre huvudsakliga värdekärnor med olika värden har identifierats i området. Skogen som är markerad som bostadsnära natur bedöms också utgöra värdekärnor på grund av sina höga upplevelsevärden och direkta närhet till skolor och bostäder.



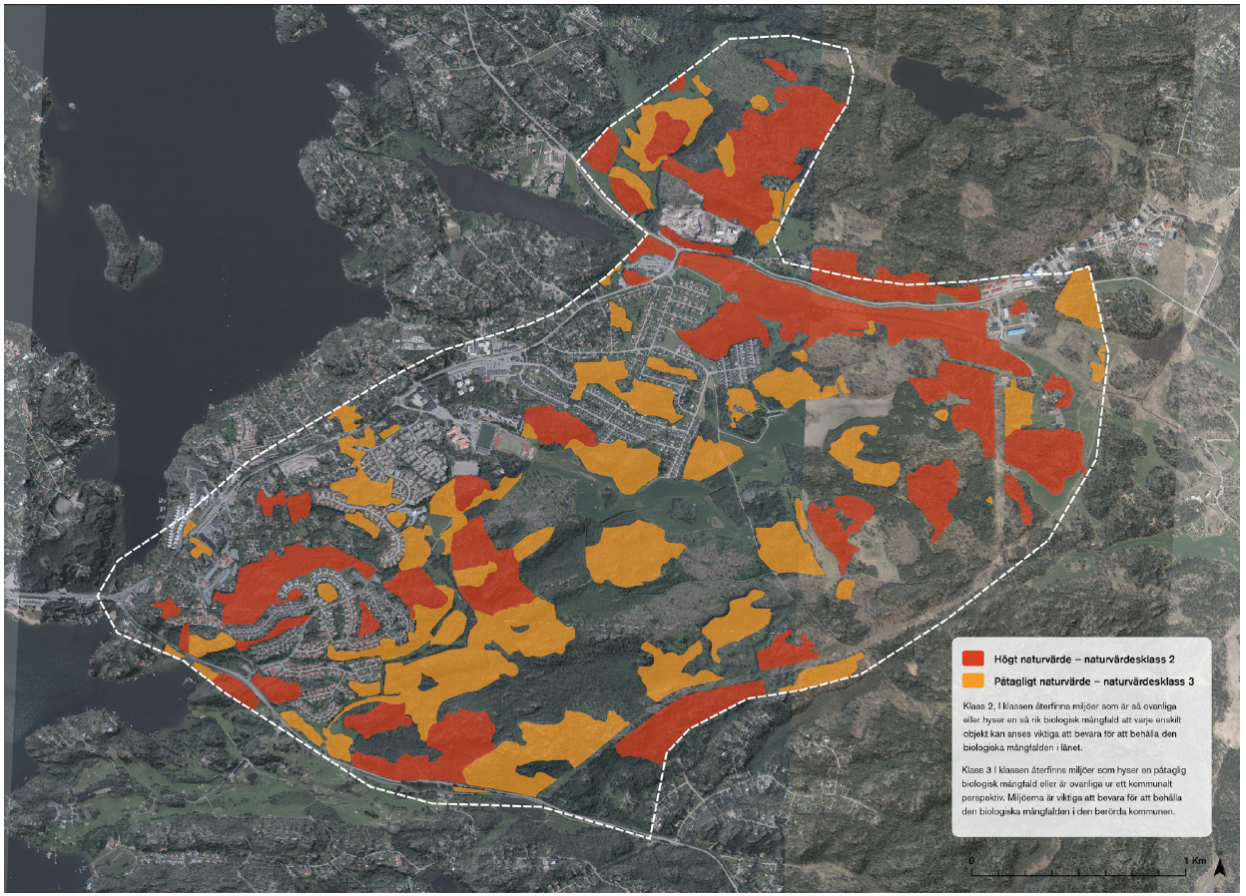
Karta 3, Upplevelsevärden och värdekärnor

Naturvärden

Naturvärden i Hemmesta har karterats genom naturvärdesinventering, karta 4. Med naturvärde menas här värde för biologisk mångfald. Geologiska värden och värde för friluftslivet beaktas inte. Naturvärdesinventeringen redovisar och beskriver objekt som har naturvärdesklass 1-3, områden med lägre naturvärde redovisas inte.

Inventeringen har avgränsat 48 områden av klass 2 och 81 av klass 3 men inga av högsta värde klass 1. Höga värden återfinns till största delen i barrskog, främst dominerad av tall. Andra områden med höga värden är tidigare öppna marker med stora ekar, aspskogar, och våtmarker.

Områden med höga värden innehåller ofta ett stort antal strukturer och arter som indikerar att skogen har funnits på platsen länge. Ofta handlar det om vedsvampar som visar att träden är drygt 100-125 år gamla eller om arter som är knutna till död ved av olika trädslag. Död ved är ofta ett tecken på att miljön har varit stabil under en längre tid. I många fall är höga naturvärden i Hemmesta knutet till tallskogarna uppe på berghällarna, vilka innehåller ett stort antal gamla tallar.



Karta 4, Naturvärden

Naturtyper

Karta 5 visar i grov indelning områdets naturtyper. Största delen av naturvärdena är knutna till klassen ”Boreal skog” som innefattar olika skogstyper, tallskog, granskog, aspskog, o.s.v. Det finns ett mindre antal objekt med natur som klassas som ädellövskog, myr, våtmark och öppen mark.

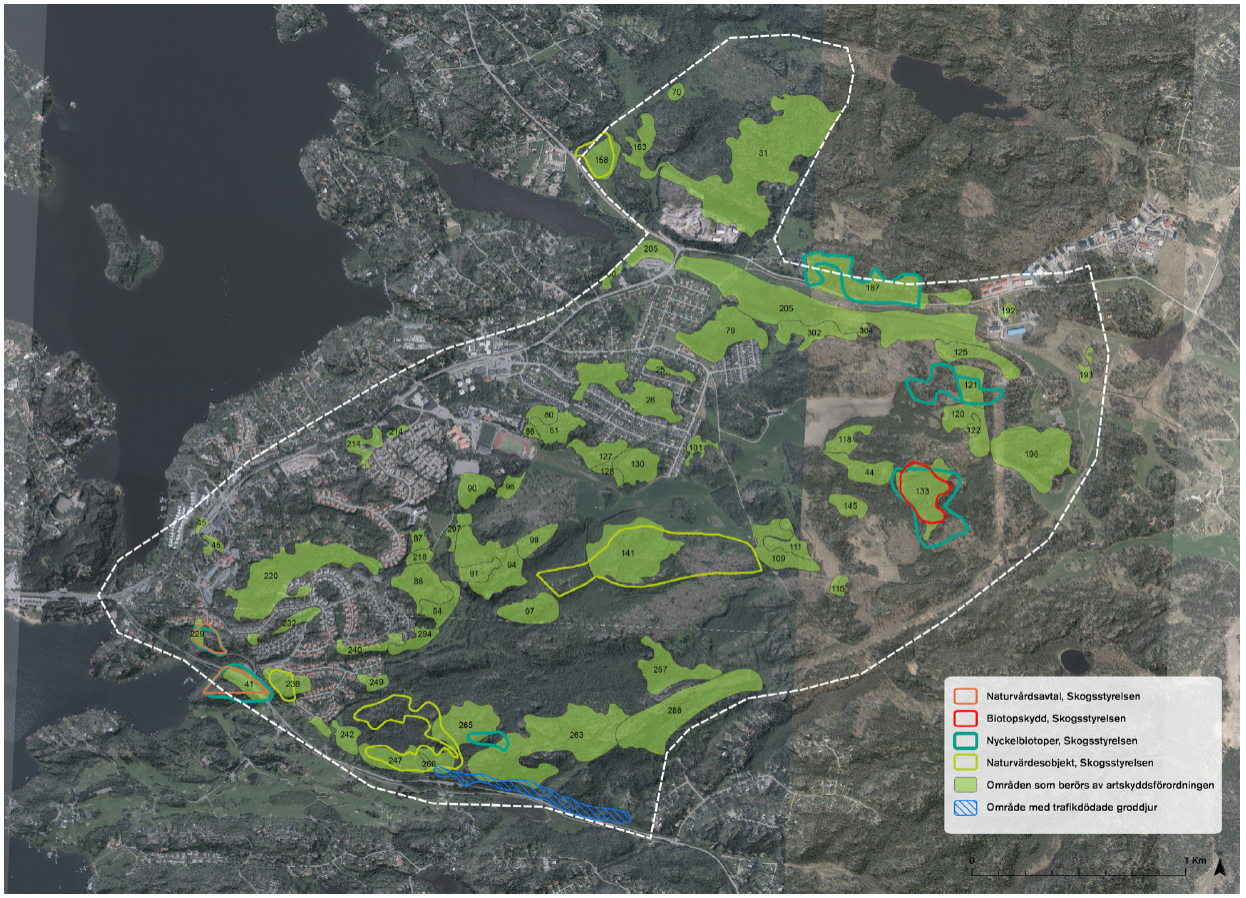


Karta 5 , Naturtyper

Områden med skydd, utpekade värden eller områden som berörs av artskyddsförordningen.

Karta 6 visar lagskyddade miljöer, områden som Skogsstyrelsen utpekat som nyckelbiotoper eller områden med naturvärden och områden som innehåller arter som omfattas av artskyddsförordningen. Ska bebyggelseutveckling ske inom de på kartan utpekade områdena eller i dess närhet med artskyddsförordningsarter, behövs ytterligare utredningar om eventuell påverkan på dessa arter genomföras.

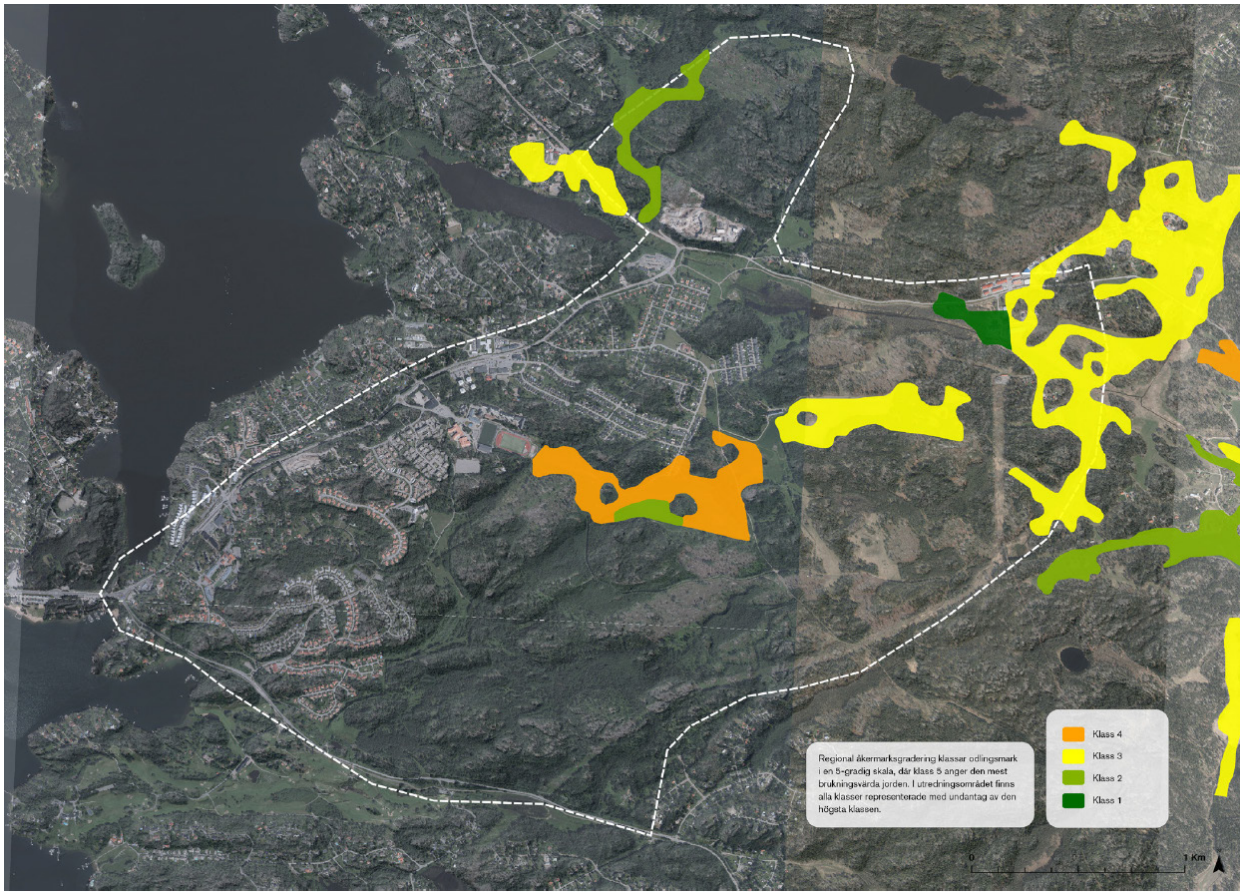
För att se detaljerade listor över artförekomster i de olika områdena hänvisas till utredningsförteckningen.



Karta 6 , Områden med skydd, utpekade värden eller områden som berörs av artskyddsförordningen

Jordbruksmark av värde

Länsstyrelsens ställningstagande brukningsvärd jordbruksmark, karta 7. I ett långsiktigt och globalt perspektiv är all jordbruksmark brukningsvärd och i största möjliga mån ska annan mark för bebyggelse användas i första hand. I Stockholms län bör därför exploatering undvikas på jordbruksmark och särskilt på jordbruksmark som är av klass 3-5 i åkermarks-graderingen, samt på naturbetesmarker. I den mån jordbruksmark ändå kan behöva exploateras ska det endast ske i undantagsfall och för att främja väsentliga samhällsintressen.



Karta 7, Jordbruksmark av värde

KULTURMILJÖUTREDNING

Dan Carlsson på Arendus AB har på uppdrag av kommunen genomfört en inventering av kulturmiljöerna inom utredningsområdet men även tittat på hur kulturmiljöerna sprider sig ut i närområdet. Resultatet presenteras i rapporten: Kulturmiljöer i Hemmesta, Värmdö kommun, underlag till projekt ”Vägval Hemmesta”, Arendus 2017:14.

Att beskriva och värdera ett områdes kulturmiljöer bygger på ett antal källor, som var och en kan vara mer eller mindre komplett eller bristfällig, men där kombinationen av flera källor ger ett förhållandevis gott underlag för en bedömning av ett områdes kulturhistoriska innehåll. I bästa fall bildar de skilda källorna och uppgifterna tillsammans en god grund för att belysa historien.

Karta 9 redovisar de två områden som är utpekade i Värmdö, kulturhistoria i skärgårdsbyggd, där de även är mer beskrivna i detalj, och i gällande ÖP 2012-2030. Det norra området är Älvsbyn-Tuna-Brevik och det södra området är Vik.

I inventering Arendus genomförde 2017 har kulturmiljöernas avgränsning ändrats något och det har tillkommit två områden öster Hemmesta skolan och öster om Hagaberg.

Karta 10, speglar de miljöer och områden som bedöms vara av central betydelse som illustrationer till historien i Hemmesta och bevaransvärda. De överensstämmer till stor del med tidigare utpekade två miljöer, dock att områdena har minskats mot bakgrund av det förvandlade landskapet. Två nya miljöer lyfts här fram som komplement, dels ett mindre område öster om idrottsplatsen som speglar den äldsta historien i Hemmesta, dels en torpmiljö som speglar en väsentlig del i Hemmestas senare historia.

Karta 10, visar de fyra miljöer som bedöms vara av central betydelse för den kulturhistoriska upplevelsen och förståelsen av historien i Hemmestaområdet. Den bygger på tidigare utredningar, kopplat till fältstudier, kartanalyser och den tolkade historiska utvecklingen inom Hemmesta.

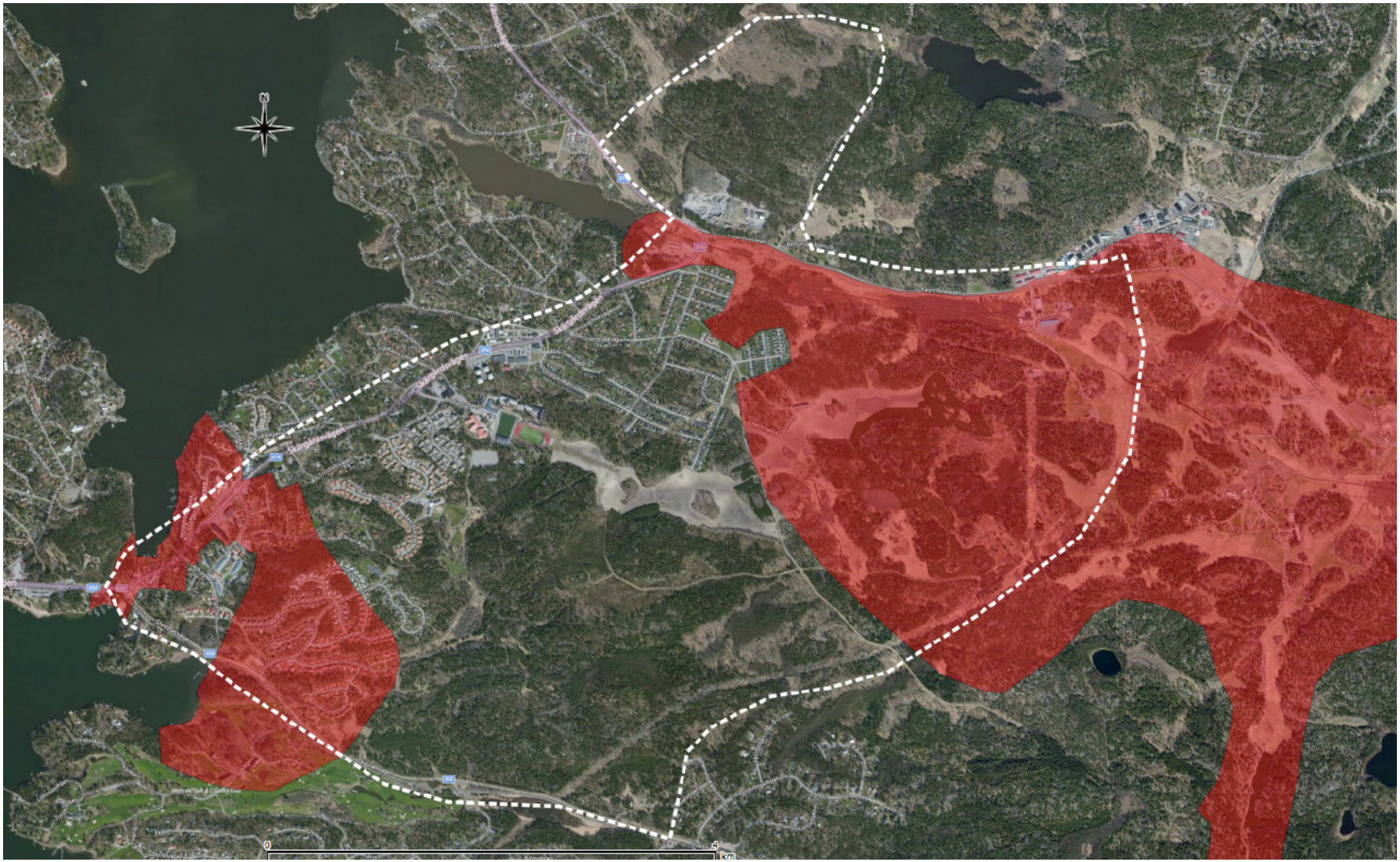
Det första området (1) ligger centralt, strax öster om idrottsplatsen, ligger den äldsta miljön som speglar en bosättning från början av järnåldern, möjligen slutet av bronsåldern. Ett gravfält med ca 11 gravar, ett par ensamliggande gravar och rester av en boplats bildar en väl sammanhållen miljö, som därtill är lättillgänglig och upplevelsebar.

Det andra området (2) utgörs av järnåldersmiljön vid Hemmesta forna gård, i form av fyra gravfält som täcker större delen av järnåldern. Det sund som vid vikingatiden gick förbi Hemmesta gård och österut speglar vattenledens betydelse för etableringen av byarna längre in, såsom Nora, Tuna och Älvsby, vilka samtliga torde ha ett ursprung i vikingatid eller tidigaste medeltid.

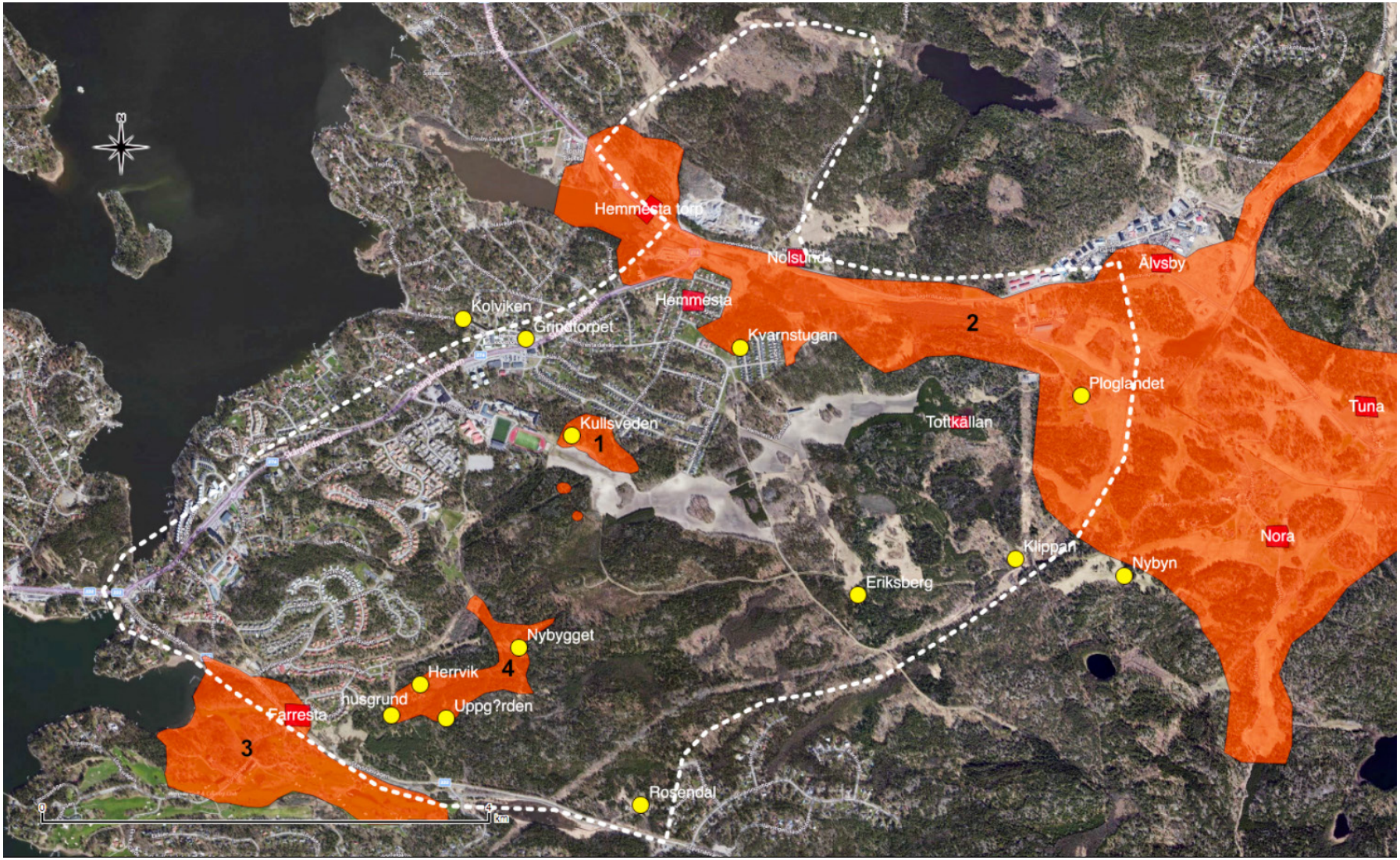
Det tredje området (3) rör motsvarande miljö vid Vik. Här kan man i princip följa en bebyggelseenhet från järnåldern till våra dagar, där flera gravfält, boplatser från vikingatidmedeltid och säteriet speglar en tusenårig historia, väl synlig i landskapet.

Den fjärde miljön (4) utgörs av en del av utmarken till Viks gård och illustrerar utmarkens betydelse under loppet av 1600-talet till början av 1900-talet, med flera torplägenheter och ett omfattande system av odlingsmarker, omgivna av betydande lämningar av röjningssten. För att miljön skall kunna fungera som en illustration till utmarkens betydelse för torpen och gårdarna är det av väsentlig betydelse att öppna upp delar av landskapet, lyfta fram torpplatserna och röja fram röjningsrösen, diken etc.

För att bevara de höga kulturhistoriska värdena i utpekade miljöer och för att förmedla historien i Hemmesta till såväl invånare som besökare, är det av väsentlig betydelse att åtgärder görs för att såväl röja och vårda miljöerna, som att förmedla historien, exempelvis genom skyltar, eller annan form av informationsförmedling. Görs inga insatser, framför allt vad gäller torpmiljöerna, kommer skogen att ta över allt mer och historien om torparna och deras bostäder och åkrar att för alltid försvinna i ett landskap helt präglat av skog.



Karta 9, Utpekade kulturhistoriskavärden i Värmdö Kulturhistoria i skärgårdsbyggd



Karta 10, Kulturvärden av central betydelse

Samlad bedömning av kärnområden och länkar, kultur, natur och rekreation

Karta 11 har tagits fram i syfte att visa på den samlade bedömningen av kultur-, natur- och rekreationsvärden. Röda områden på kartan pekar ut områden där fler än två utpekade höga värden har pekats ut i inventeringsarbete som utförts av Ekologigruppen och Arendus under våren 2017. Gröna pilar anger viktiga samband främst ekologiska, men delvis också för rekreation som behöver beaktas i kommande planarbete. Följande punkter är viktiga att beakta vid fortsatt arbete.

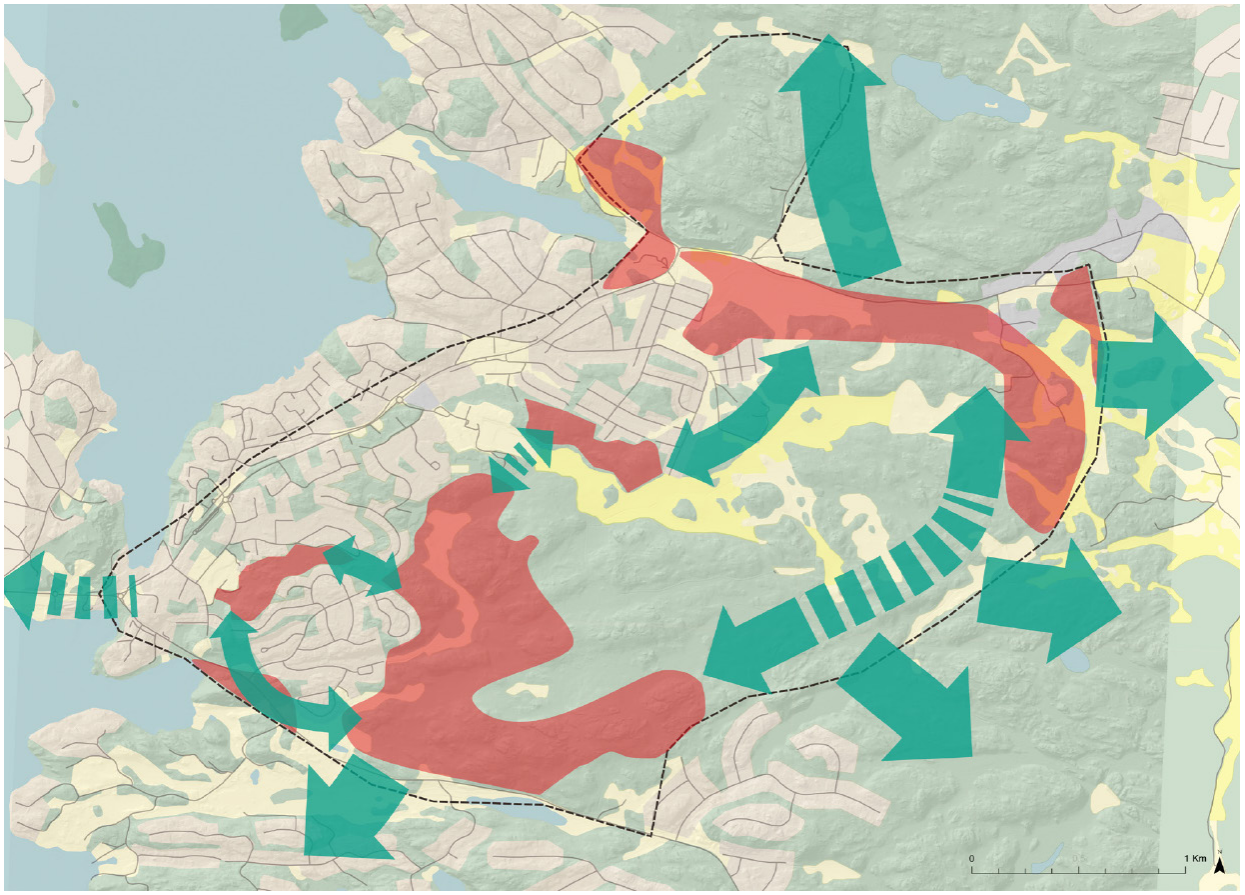
1. Bevara den gröna kilen intakt. En spridningsanalys kan behöva genomföras för att se till att eventuell utveckling inte försämrar regional spridning genom Storskogen.

2. Bevara områden med höga naturvärden och områden med flera olika värden intakta för att bevara områdets högsta natur-, rekreation-och kulturvärden.

3. Utveckla en grön strategi för hur naturvärden bevaras och utvecklas inom eller i direkt närhet till utvecklingsområden.

4. Utred eventuella förekomster av groddjur, fladdermöss, hasselsnok och andra arter som berörs av artskyddsförordningen i detalj inom de olika utvecklingsområdena.

5. Eventuella förluster av värden bör ersättas genom åtgärder för ekologisk kompensation. Det är viktigt att avsätta mark i tidigt skede för att kunna genomföra dessa på ett bra sätt.



Karta 11, samlad bedömning

TRAFIKUTREDNING

År 2014 fick förvaltningen i uppdrag att utreda en förbifart i Hemmesta. I ett första steg genomfördes en åtgärdsvalstudie och därefter utlovades en medborgardialog om Hemmestas utveckling och framtida trafiklösningar. Uppdraget är ett led i en tidig planeringsprocess med mål att lägga fast om fortsatt planläggning i Hemmesta och utvecklingen på Östra Värmdölandet ska utgå ifrån att Skärgårdsvägen långsiktigt ska vara enda huvudvägförbindelse eller om en parallell/avlastande väg ska byggas genom Storskogen.

Parallellt med ”vägval Hemmesta” pågår detaljplanearbetet för Hemmesta Centrum som var på samråd i maj 2017. I samrådshandlingen finns inte någon väganslutning österut som kan dras vidare ned mot dalgången öster om Hemmesta skola. Detaljplanen bör dock inte förhindra att en framtida sträckning för en potentiell väg österut är möjlig. För att se över denna förbindelse har en mer övergripande studie på möjliga sträckningar genomförts.

Med utgångspunkt i Värmdö kommuns befolkningsprognos 2017 har trafikprognoser tagits fram för olika placeringar av ny bebyggelse och vägalternativ i området omkring Hemmesta, rapport: *Värmdö kommun, Trafikprognos Hemmesta, Ramböll 2017*. Detta för att kunna utläsa vilka effekter en framtida parallellväg, förbifart alternativt trefältslösning kommer att få.

Som utgångspunkt för trafikprognoserna har Sampers basprognoser kombinerat med Värmdö kommuns befolkningsprognoser för 2015 och 2040 använts, tabell 1. Befolknings- och bostadsbyggnadsprognosen är justerad i de områden som berör utredningsområdet jämfört med kommunprognosen. I det högalternativ som är testat så har det tillkommit ytterligare 11 000 personer i området runt Hemmesta och Storskogen.

Tabell 1 Befolkningsprognoser för Värmdö kommun.

	Sampers basprognos 2014	**Värmdö kommuns befolkning 2015**	**Sampers basprognos 2040**	**Värmdö kommuns befolknings prognos 2040 låg**	**Värmdö kommuns befolknings prognos 2040 hög**
Befolkning	39 714	41 027	58 158	64 567	75 467

Utredningsalternativ

Inom ramen för det arbetet har en rad olika utredningsalternativ studerats. Dessa beskrivs kortfattat nedan samt illustreras i kartan intill.

Utredningsalternativ 1 & 2

Förbifarten ges 1+1 körfält och 60 km/h som skyltad hastighet. Förbifartens sträckning har i Sampers modellerats att på ett ungefär följa befintlig kraftledningsgata. Utredningsalterntiv 1 utgår från den lägre befolkningsprognosen medan alternativ 2 utgår från den högre prognosen (se tabell 1).

Utredningsalternativ 3

I utredningsalternativ 3 förutsätts att Skärgårdsvägen breddas från dagens 2 körfält till 3 körfält varav 2 körfält i riktning mot Stockholm och 1 körfält i riktning mot Vaxholm/Bullandö, befintlig skyltning om 50 km/h fortsätter gälla.

Utredningsalternativ 4

Mandaworks&Adept arkitekter har tagit fram ett förslag på nytt vägalternativ öster om Skärgårdsvägen. Hela sträckan ges 40 km/h skyltad hastighet. I vägalternativ analyseras även lokalgatorna, lokalgatorna ges 30 km/h som skyltad hastighet.

Utredningsalternativ 5

AIX arkitekter har också tagit fram ett vägalternativ öster om Skärgårdsvägen. Detta vägalternativ ges 40 km/h skyltad hastighet genom bebyggelsen samt, till skillnad från alternativ 4, 60 km/h utanför bebyggelsen. Även i detta vägalternativ analyseras lokalgatorna, lokalgatorna ges 30 km/h som skyltad hastighet.



Mölnvik - Ålstäket

I utredningen har det inte ingått att titta på framkomligheten för sträckan Mölnvik-Ålstäket. Det ingår i Trafikverkets pågående arbete med att ta fram en vägplan för sträckan Mölnvik-Ålstäket. Vägplanen kommer ut på samråd under våren 2018. Det kommer då framgå vilka förslag på åtgärder Trafikverket förordar längs denna sträcka.

Det tredje körfältet som kolletivtrafikkörfält

I diskussionen kring Skärgårdsvägen som trefältsväg har det även uppkommit förslag på att det tredje körfältet enbart ska vara för kollektivtrafik för att göra det mer attraktivt och tidseffektivt att åka kollektivt. Resultatet för framkomligheten för övrig trafik skulle innebära likartade effekter som beskrivs i nollalternativet då det inte skulle ske några förändingar för övrig fordonstrafik. En förväntad effekt skulle dock kunna vara att allt fler väljer att åka kollektivt vilket i sin tur bidrar till ökad framkomlighet för övrig fordonstrafik. I Sampers går det dock inte att anpassa kalibreringen utefter om körfältet är för en viss trafik, därför har ingen sådan mätning gjorts.

Fortsatt arbete

Trafikverket som är huvudman för väg 274, Skärgårdsvägen, startar en åtgärdsvalstudie under 2018 för sträckan Ålstäket-Hemmesta vägskäl. Syfte är att studera tänkbara lösningar för att den framtida trafikutvecklingen. Åtgärdsvalsstudien beräknas vara klar under andra halvan av 2019. I detta arbete kommer även åtgärder längs sträckan Mölnvik-Ålstäket vara med som en förutsättning.

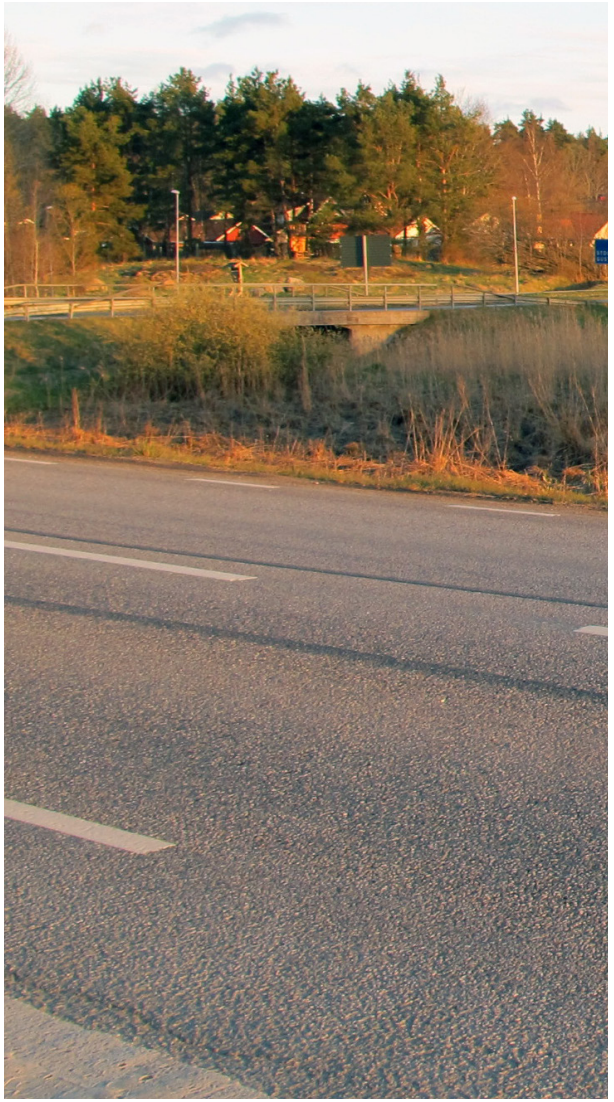
Slutsats trafikutredning

Den trafikprognos som Ramböll har genomfört med utgångspunkt från kommunen befolkningsprognos visar att trafiken kommer att öka på Värmölandet. Redan i nuläget uppstår kraftiga fördröjningar längs Skärgårdsvägen under maxtimme. Fördröjningarna ökar i takt med trafiken och i nollalternativet är det kraftiga fördröjningar längs hela sträckan. Åtgärder behöver därför vidtas.

En förbifart skulle förbättra framkomligheten på Skärgårdsvägen då en omfördelning skulle ske av trafiken från Skärgårdsvägen till förbifarten. Samtidigt skulle en förbifart ge en ökad belastning av trafik på Stavsnäsvägen. Därmed skulle en förbifast leda till att åtgärder längs Stavsnäsvägen behövs vidtas. Fagerdalavägen väster om den nya förbifarten skulle däremot få en markant minskad trafikbelastning.

De vägförslag som arkitektkontoren, AIX och Mandaworks & Adept, presenterade kring en parallellgata skulle inte föra över tillräcklig trafik från Skärgårdsvägen utan istället enbart vara en väg för de tillkommande bostäderna längs den nya gatan.

Ett tredje körfält skulle till skillnad från en parallell väg i arkitektförslagen förbättra framkomligheten längs Skärgårdsvägen. Det är däremot nödvändigt att utreda i hur stor omfattning den infrastrukturlösningen är i takt med bebyggelseutvecklingen på värmdölandet.



Centrumgatan

Möjliga sträckningar för en eventuell centrumgata har även studerats övergripande inom ramen för vägval Hemmesta. Syftet med centrumgatan är att översiktligt belysa möjliga vägsträckningar för en koppling mellan centrala Hemmesta/Skärgårdsvägen och dalstråket öster om Hemmesta. Detta för att kunna koppla eventuell framtida bebyggelse till Hemmesta Centrum och Skärgårdsvägen.

Fyra sträckningsalternativ av en centrumgata har studerats. Två med anslutning till Hemmesta Centrum och Skärgårdsvägen och två som ansluter till Motionsvägen.

Mer om detta kan läsas i en rapport speciellt framtagen för att studera Centrumgatan och dess anpassning till pågående detaljplanearbete i Hemmesta centrum, Hemmesta, Studie över sträckningar för Centrumgata A&C Konsulter AB, Carl Chytreaus.

Alternativ 1 och 2 utgår från den gatudragning som finns redovisad i detaljplanen för Hemmesta Centrum och ligger norr om Hemmesta skola. De studerade sträckningarna 1 och 2 skiljer sig något från gatusträckning i planens östra del. Alternativ 1 sträckning är närmast skolan och ligger nära planläget för gatan medan alt 2 ligger närmare bostadsbebyggelsen och skiljer sig mer från planläget för gatan.

Alternativ 3 utgår från Motionsvägen och passerar mellan Biblioteket i Hemmesta skola och bostadsbebyggelsen, samt går över grusplanen och på skrå ned mot dalgången.

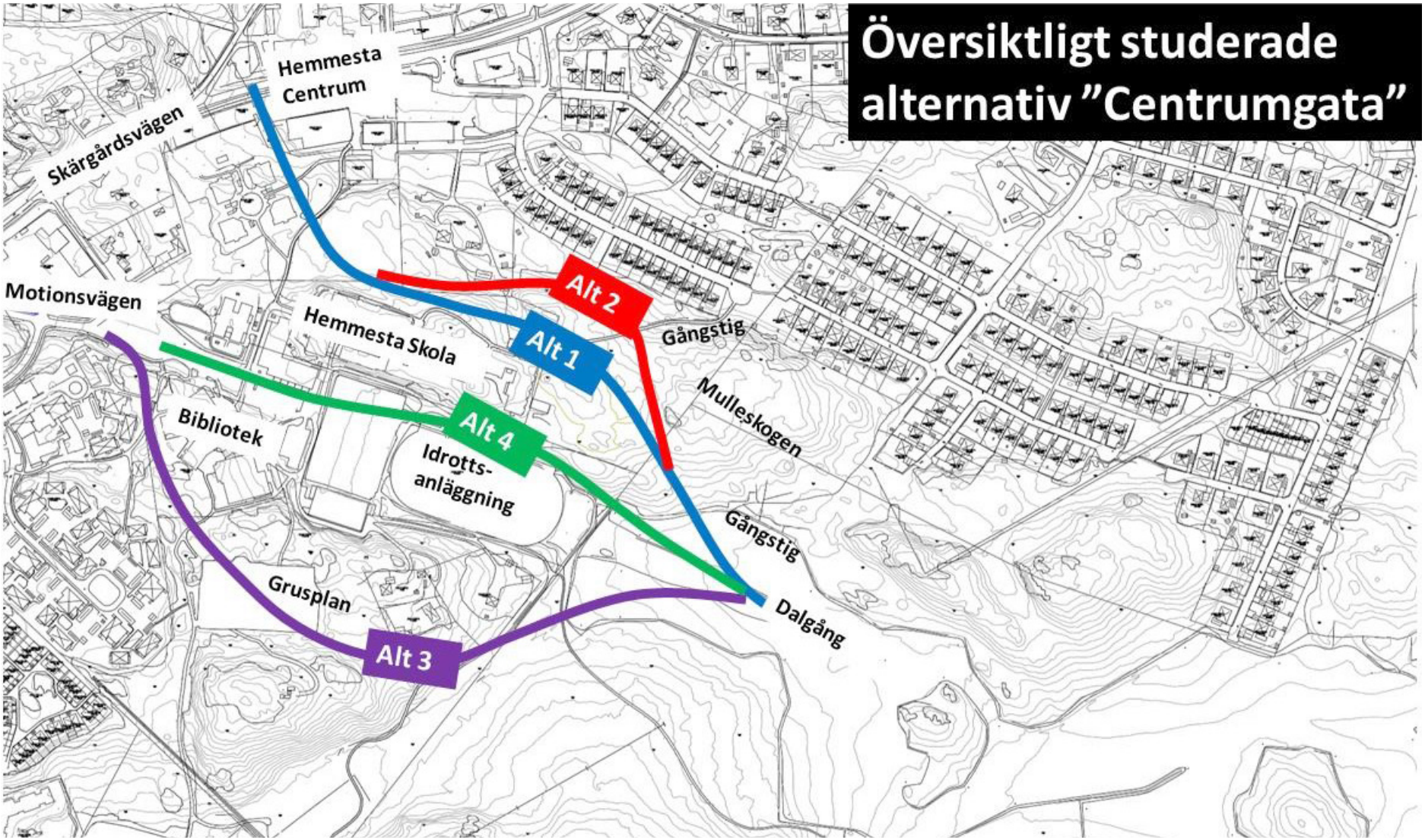
Alternativ 4 går genom idrottsanläggningen, passerar över den västra bollplanen och norr om Idrottsanläggningens stora idrottsplan.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns för och nackdelar med samtliga alternativ. Detta gör att alla förslag behöver belysas ytterligare innan slutlig ställning kan tas till val av alternativ.

Alternativ 1 och 2, som passerar norr om skolan, har fördelen att sträckningen kopplar det nya bostadsområdet på ett bra sätt till Hemmesta centrum. Samtidigt kommer vägen att utgöra en barriär i skogsområdet för förskolebarnen som i dag använder skogen som lekområde. Även om gatan förläggs i tunnel, vilket minskar barriärverkan, kommer gatan att utgöra en barriär och ge upphov till miljöpåverkan i form av buller och emissioner. En dragning enligt alternativ 2 närmare bostadsbebyggelsen innebär att barnen i större utsträckning får behålla sin lekskog än i alternativ 1. Det kan vara en fördel att låta vägen gå nära den befintliga fotbollsplanen och göra en lämplig passage av dalgången om man vill utveckla idrottsområdet öster ut. Då behåller man mest öppna ytor. Gatans plan- och profilläge behöver ytterligare studeras med avseende på gatans påverkan och de ytor som krävs för en expansion av skolan samt behovet av rekreations och lekytor.

Alternativ 3, passerar söder om skolan och ansluter till Motionsvägen. Motionsvägen utgör i dag en tillfartsväg till Hemmesta skola och den nya anslutningen kommer att leda till högre trafikbelastning på en gata som redan i dag har mycket trafik till och från skolan. Den nya gatan passerar också ett trångt avsnitt mellan befintlig bostadsbebyggelse och bibliotek samt över befintlig grusplan. Denna grusplan behöver ersättas på annan plats inom skolområdet. Sträckningen utgör också en barriär i dalgången mellan skolan och Bosses backe där det i dag går motionsspår. Det finns således en hel del utmaningar i denna sträckning som måste belysas ytterligare.

Alternativ 4, med en gata genom idrottsområdet, är det alternativ som i denna utredning ses som minst genomförbart. Detta genom att gatan går rakt genom skol- och idrottsanläggningen. Den övre planen behöver flyttas och omklädningsrummen för den större nedre planen behöver också flyttas. Läget och konsekvenserna för denna dragning behöver studeras ytterligare. Skolbarnens rörelser inom området behöver kartläggas för att se vad gatan får för barriärverkan och vilka säkerhetsproblem som uppstår samt hur dessa hanteras.

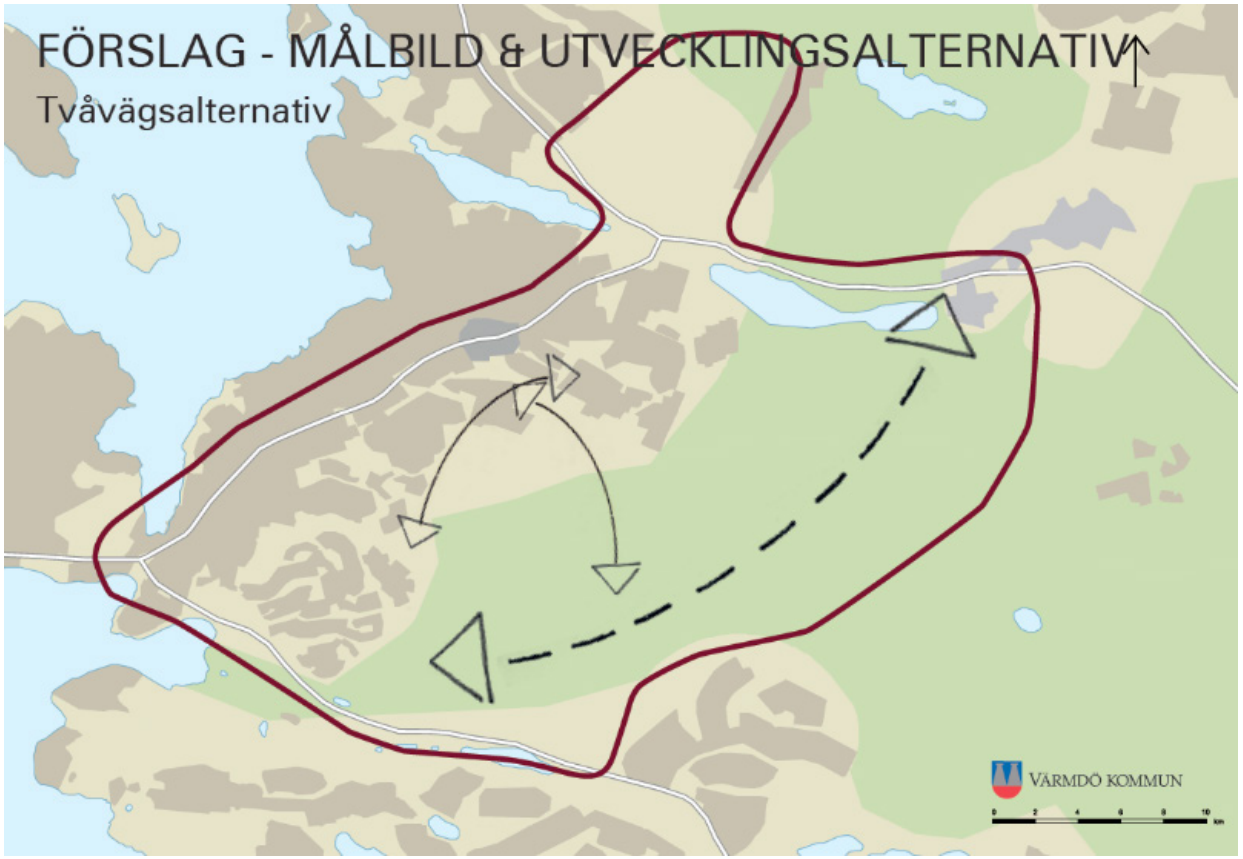

Översiktligt studerade alternativ ”Centrumgata”
Hemmesta Centrum
Skärgårdsvägen
Motionsvägen
Hemmesta Skola
Bibliotek
Idrotts-anläggning
Grusplan
Gångstig
Mulleskogen
Gångstig
Dalgång
Alt 1
Alt 2
Alt 3
Alt 4

ARKITEKTERNAS UPPDRAG

Kommunen gav i uppdrag till två arkitektkontor att ta fram strukturplaneförslag kring hur ett framtida Hemmesta skulle kunna se ut. Utifrån platsens förutsättningar, målbilden och övrigt underlagsmaterial skulle kontoren redovisa förslag till omfattning, placering och gestaltning av bebyggelse samt trafiklösningar för området. Förslagen skulle ta sikte på en utveckling till år 2040 men också öppna upp för en fortsatt framtida samhällsutveckling. De två arkitektkontor som gavs uppdraget var AIX och Mandaworks & Adept.

Arkitekterna deltog på den första medborgardialogen som hölls i maj 2017 och fick därmed en inblick i projektets utgångspunkter och medborgarnas synpunkter. Därefter fick de även tillgång till de natur, kultur och trafikutredningar som hade tagits fram och en sammanställning av synpunkterna från dialogmöte ett.

Avgränsningen för uppdraget utgjordes bland annat av utredningsområdet men också av detaljplanen för Hemmesta Centrum. Uppdraget till arkitekterna bestod av att titta närmare på två alternativ för hanteringen av trafiken. Det ena alternativet utgick från att Skärgårdsvägen skulle byggas om till en trefältslösning. Med denna trafiklösning räknades med en exploatering om drygt 1000 bostäder. Det andra alternativet som arkitektkontoren skulle titta på var en nyläggning av en förbifart öster om Hemmesta och visa på en exploatering om 3000 bostäder.





AIX STRUKTURPLANEFÖRSLAG

AIX presenterade ett första alternativ med en bebyggelseutveckling i anslutning till Hemmesta skolan och idrottsområdet, utan en väg genom Storskogen. Strukturplanen visar på en sammankoppling av gatunätet till Centrumvägen. Detta förslag beskrevs som att fungera både självständigt men även som en första etapp på väg mot en större exploatering - alternativ två. Dalgången utgör en central del i AIXs två förslag på strukturplan. Bebyggelsen är placerad i anslutning till dalgången som utgör ett större sammanhängande rekreationsstråk med plats för lek, odling, idrott, picknick, sociala evenemang som högtidsfiranden men även en plats för tillfälliga händelser så som festivaler. Dalgången har också som syfte att svara för ekologiska systemtjänster och kan utvecklas till en våtmark. Det andra alternativet som AIX presenterar visar på en lantlig urbanitet som skapas mellan Skärgårdsvägen och Storskogen. Ledorden är sammanlänkning, variation i täthet, skala och uttryck samt grön prägel.

Förslaget fokuserar på tre bebyggelsekluster: En centrala bebyggelsedel, Värmdövik samt Hemmesta vägskäl. Det centrala området mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen beskrivs rymma en omfattande stadsutveckling. Längs dalgångens sidor skapas kvartersmark för bebyggelse i olika skalor, högre närmre huvudgatorna och lägre längs lokala gator och stråk i en kvartersstruktur om ungefär fyravåningshus. I detta område sker sammankoppling till lokalgator i norr.
I förslaget för det centrala området möjliggörs för omkring 2800 bostäder.

I Värmdövik föreslås en lägre bebyggelse med villa och radhuskaraktär med omkring 270 bostäder. Bebyggelsen följer topografin och bildar skogskvarter med gemensamma friytor i mitten. De befintliga löpstigarna och spåren påverkas av förslag och deras lägen behövs justeras. Gatunätet utgår från Storskogsvägens anslutning till Stavsnäsvägen, men kopplar också till Hagaberg i två punkter.

Förslaget vid Hemmesta vägskäl innebär att områdets ursprungliga marknivå återställs och bebyggs med småstadskvarter med en gemensam gåfartsmiljö. Strukturplanen visar på en eventuell placering av infartsparkering och bussvändplats vid Hemmesta vägskäl. I AIX förslag för Hemmesta vägskäl möjliggörs för ca 600 bostäder.



AIX illustration över bebyggelse längs dalgång



AIX förslag på strukturplan med tre fokus områden: centrala Hemmesta vid dalgången, Värmdövik och Hemmesta Vägskäl

MANDAWORKS OCH ADEPT STRUKTURPLANEFÖRSLAG

Mandaworks och adept strukturplan presenterade en flexibel etapputveckling med många alternativa utvecklingsscenarion. Fokus låg däremot på de två huvudalternativen Storskogsvägen och Bosses Boulevard. I alternativet Storskogsvägen flyttas farligt gods från Skärgårdsvägen och hänvisas till den nya förbifarten för att möjliggöra för viss förtätning längs Skärgårdsvägen. Detta för att sedan skapa parallella stråk mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen. I det andra alternativet, Bosses Boulevard, behålls Skärgårdsvägen som led för farligt gods men byggs om till trefältsväg.

I alternativet Storskogsvägen föreslås viss förtätning vid Skärgårdsvägen. I och med att farligt gods förflyttas till Storskogsvägen ges möjlighet för Skärgårdsvägen att få en stadsgatukaraktär. Mellan Skärgårdsvägen och Storskogsvägen skapas flera parallella stråk som kopplar samman strukturen och omges med ny bostadsbebyggelse. Förbifarten i öster gestaltas som en landsväg där det längs med vägen löper gång- och cykelbanor.

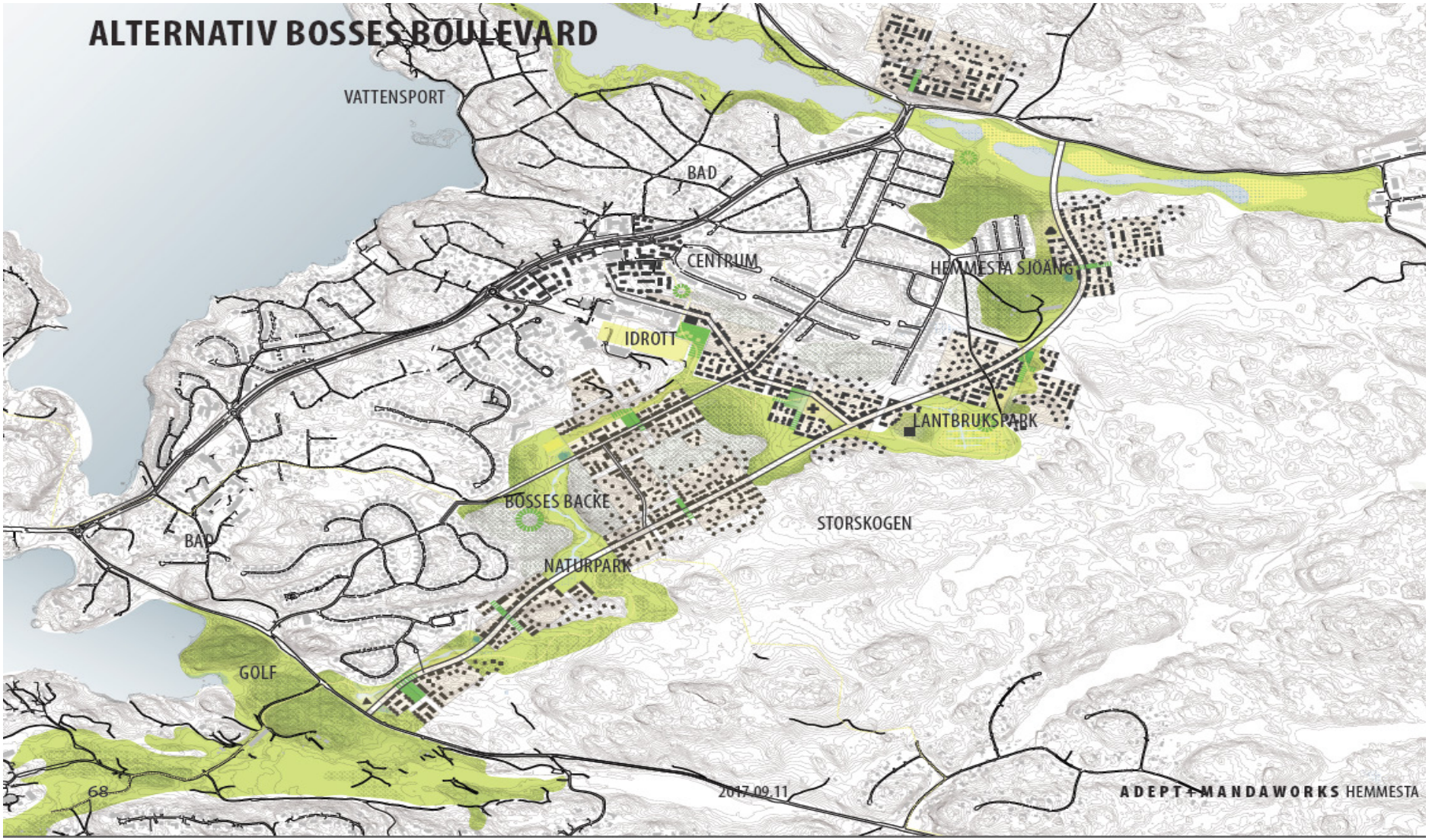
Alternativet Bosses Boulevard innebär en ny stadsgata i form av en parallell huvudgata närmre Hemmesta Centrum och befintliga bostadsområden. Genom denna nya koppling avlastas Skärgårdsvägen och flera delar av Hemmesta kan bildas samman. Boulevarden kantas av småskalig bebyggelse, träd och gatuparkering. I bostadsområdena finns mindre parker och offentliga funktioner som förskolor och lekplatser.

Mandawork och Adept beskriver en småskalig bebyggelsestruktur med ett genomsnittligt våningsantal om 1,5 våningar som utgår från huvudgatan, topografin och naturen. Strukturplaneförslagen lyfter fram en grön-blå länk som ska gå från Hemmesta sjöäng ner mot Hagaberg, den gröna ryggraden utgör ett grundelement i strukturförslaget. Den gröna dalgången beskrivs som ett stråk där alla Hemmestabor är välkomna. Slingan följer dalgången och passerar genom ängar, skogsdungar och bostadsområden med små parker, lekplatser och förskolor.

De förslag på strukturplan Mandaworks och Adept har tagit fram bygger på en strukturprincip som utgår från huvudgatan, topografin och naturen. Bebyggelseklustren ordnas kring huvudgatan, som får en tydlig kant med fasader som definierar gaturummet. I de längre mer plana delarna byggs en relativt tät struktur med låga hus. De högre och mer otillgängliga höjderna får en glesare struktur där tallar och hällmarker bevaras mellan husen.



Mandaworks och Adepts illustration över bebyggelse vid Hemmesta sjöäng



Mandaworks och Adepts ena förslag på strukturplan. Alternativ Bosses Boulevard

MEDBORGARDIALOG 1

Syftet med de medborgardialogerna som hölls under 2017 var att fördjupa kunskaperna, ge medborgarna möjlighet att delta och lämna synpunkter och idéer tidigt i processen.

På det första dialogmötet som hölls i maj 2017 deltog ca 200 personer. Totalt inkom ca 90 yttranden vid mötena och ca 300 yttranden inkom efteråt via kommunens hemsida. De allra flesta synpunkterna var från privatpersoner. Tre yttranden inkom från föreningar och ett från Socialdemokraterna i Värmdö.

Dialogmöte ett inleddes med en presentation av Per Fladvad, konsult från Structur, om syfte/mål samt upplägg av studien. Vidare kommenterades skälen till varför trafiken på Skärgårdsvägen ökar och kommer att öka samt åtgärder som vidtas för att förbättra framkomligheten för alla trafikslag på regional nivå. Linn Grönlund och Fredrik Cavallin från Värmdö kommun presenterade därefter förslag till målbild för de tre utvecklingsalternativen. Carl Chytraeus, konsult, tillsammans med Patrik Stenberg, samhällsplanerare på Värmdö kommun, redogjorde samtidigt för trafiksituationen på Skärgårdsvägen idag och prognoser för år 2040 för de olika alternativen.

Efter det följde en redovisning av den fördjupade analys av natur-, kultur-, rekreations-värden som utförts av Dan Carlsson på Arendus samt av Tim Schnorr och Anna Maria Larson på Ekologigruppen.

Efter presentationerna fanns möjlighet att ställa kompletterande frågor och lämna synpunkter på fyra stationer med olika teman;

1. Förslag målbild - utvecklingsalternativ
2. Trafiklösningar
3. Natur, Kultur och Rekreationsvärden
4. SWOT – analys

Efter dialogen sammanställdes de inkomna synpunkterna. Många av de som deltog under det första dialogmötet framförde att det är viktigt att övergripande trafik och infrastrukturfrågor blir löst samtidigt, helst innan utbyggnaden av väg och bebyggelse påbörjas. Vidare ansåg ett antal att arbetet inte får förhastas, frågan bör bli föremål för en fördjupad översiktsplan, alternativt prövas i samband med valet 2018 eller bli föremål för en folkomröstning.

Merparten av de som deltog på dialogen tog ställning till de trafikutvecklingsalternativ som man tycker ska ligga till grund för fortsatt utveckling. Synpunkterna som framförts kan sammanfattas i följande kommentarer kring respektive alternativ;

❖ Skärgårdsvägen som idag

Ett mindre antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle behållas som den är idag med mindre förbättringsåtgärder. De ansåg att det var dags att sätta stopp för utbyggnaden på Värmdölandet. Man vill bevara karaktären av orörd natur, skärgård och landskap. Utbyggnaden bör ske på andra ställen inom kommunen eller regionen med bättre närhet till infrastruktur och kollektivtrafik.

❖ Skärgårdsvägen som 3-fältsväg

Ett större antal ansåg att Skärgårdsvägen skulle byggas om till trefältsväg med ny gång- och cykelväg.

Merparten förordade att det tredje körfältet skulle utnyttjas för kollektivtrafik in mot Stockholm.

❖ ”Tvåvägsalternativ”

Ett antal ansåg att en väg genom Storskogen skulle byggas. Samtidigt måste Stavsnäsvägen på berörd sträcka förbättras. Men närmare 200 stycken motsatte sig detta och ansåg att Storskogen skulle bevaras och att någon väg inte skulle byggas.

Ca 120 personer motsatte sig tanken på ett sammanbundet lokalgatunät vilket anses öka trafiken på befintliga vägar, risken för smittrafik och en försämrad trafik och miljösituation för barnen i berörda bostadsområden. I första hand gäller det boende inom Hagaberg och Torshäll och på vägen förbi Viks skola. Detta då man inte vill att trafiken ska öka på de befintliga lokalgatorna.

När det gäller exploateringens omfattning är merparten emot en för omfattande exploatering. De flesta anser att utbyggnaden ska beakta skärgårdskaraktären, inte vara för hög utan småskalig. Ett blandat tillskott av bostäder förordas och att fler arbetsplatser skapas.

Merparten ansåg att kollektivtrafiken bör förbättras med ökad turtäthet, fler direktbussar och direktlinjer till olika delar i regionen. Vidare framfördes att infartsparkeringsplatserna bör byggas ut och bli fler. Många föreslåg även en utbyggnad av skolskjutstrafiken och att skolorna bör tillämpa flexibel skolstart.

Resultat SWOT-ANALYS

Som Hemmestas styrkor angavs;

• Närhet till skog, natur, rekreation.

• Blandningen av låg, småskalig och gles bebyggelse.

• Skolområdet och idrottsplatsen med motionsspår.

Som Hemmestas svagheter angavs;

• Skärgårdsvägen är undermålig vad gäller; trafikmiljö, buller, köer, transporter med farligt gods, svårigheter för räddningstjänsten att komma fram vid köer.

• Hemmesta centrum är nergånget - byggnader och miljö förfaller.

• Det finns för få infartsparkeringsplatser vid Hemmesta vägskäl.

Som Hemmestas möjligheter angavs;

• Hemmesta centrum – förnya centrum skapa här ett unikt fint litet skärgårdscent-rum, en lokal/trevlig mötesplats med café/restauranger, med bättre serviceutbud samt torghandel. Park, lekplats, vatten i någon form och mötesplats för unga har också framförts som önskemål.

• Ett förbättrat gång- och cykelvägar och planskilda korsningar längs med Skärgårdsvägen.

• Bygg vägen genom Storskogen. Skärgårdsvägen behöver avlastas.

Som hot mot Hemmestas utveckling angavs;

• Djur och natur sätts på undantag, skydda Storskogen.

• Den ökade trafiken på Skärgårdsvägen skapar en genomfartsled om inget görs åt situationen.

• För dramatisk ökning av bebyggelsen i Hemmesta och på östra Värmdö, en för hög exploatering och för höga byggnader kring Hemmesta centrum och en be-byggelsekaraktär som inte passar in i skärgårdsmiljön.

MEDBORGARDIALOG 2

Syftet med den andra medborgardialogen som hölls i oktober 2017 var att presentera och få in synpunkter kring arkitektkontorens förslag på strukturplaner.

På dialog två deltog drygt 240 personer, totalt inkom 40 yttranden vid dialogmötet och nästan 400 yttranden inkom efteråt via kommunens hemsida.

Dialogmöte två inleddes med en presentation av Moa Öhman, utvecklingsstrateg på Värmdö kommun, om syftet och målet med dialogen samt en generell överblick av utvecklingen i kommunen. Vidare kommenterades skälen till varför trafiken på Skärgårdsvägen ökar och kommer att öka samt åtgärder som kan vidtas för att förbättra framkomligheten.

Per Fladvad, konsult från Structor, presenterade sedan den bearbetade målbilden och synpunkter som inkom under dialogtillfälle ett i maj. Patrik Stenberg, samhällsplanerare på Värmdö kommun redogjorde därefter en kortare lägesbeskrivning för detaljplanen över Hemmesta Centrum.

Efter det följde redovisningar av respektive arkitektkontor, Mandaworks&Adept samt AIX där kontoren presenterade sina förslag för strukturplaner över Hemmesta.

Efter arkitektkontorens presentationer beskrev Carl Chytraeus, konsult, hur trafikflödet i området ser ut idag och hur prognoserna ser ut för framtiden. Vidare presenterades vilken effekt arkitektkontorens föreslagna trafiklösningar skulle få på framkomligheten.

Efter presentationerna fanns möjlighet att diskutera frågor med tjänstemän och politiker samt lämna synpunkter på fyra stationer med olika teman;
1. Bearbetad målbild
2. Trafiklösningar
3. AIX
4. MandaWorks&Adept

Efter dialogen sammanställdes de inkomna synpunkterna. Sammanfattningsvis framkom liknande synpunkter ur dialog två som från dialog ett.

Utifrån medborgardialog två framkom att medborgarna överlag efterfrågade att ett större helhetsgrepp bör tas. Flertalet framförde hur en väg genom Storskogen och/eller en trefältslösning på Skärgårdsvägen inte är något som kommer att förbättra trafiksituationen pga. den flaskhals som idag är vid Ålstäket.

Ytterligare en framträdande synpunkt var att en väg genom Storskogen, oavsett om denna är en parallellgata eller en förbifart, inte är önskvärd. Storskogen och den stora naturtillgång som rekreationsområdet tillför är av stor vikt för både de boende i området men även för kommunen i helhet.

Det framkom att en trefältsväg på Skärgårdsvägen är det alternativ som majoriteten av synpunktslämnarna kan tänka sig. Detta i kombination med mobility management åtgärder för att sprida ut trafiken under maxtimmarna på morgonen och eftermiddagen. Vidare åtgärder som föreslogs var en förbättring av kollektivtrafiken samt att öka antalet infartsparkeringar i Hemmesta.

Utifrån majoriteten av synpunkterna framgick att genomfartstrafik och sammankoppling av lokalgator i Hagaberg och Torshäll inte är önskvärt. Detta då synpunktslämnarna framför att en ökad genomfartstrafik kommer att leda till ökade föroreningar, högre bullernivåer, trafiksäkerhetsrisker för främst barn samt att det skapas en barriär mellan naturen och berörda bostadsområden.

Det inkom ett fåtal synpunkter som gällde arkitekternas strukturplaner. Dessa framförde att arkitektkontorens förslag på strukturplaner inte hade tagit tillräcklig hänsyn till befintliga förhållanden och utredningar. Vidare framfördes att ingen av förslagen löser trafiksituationen då den nya bebyggelsen bidrar till ytterligare belastning av vägnätet. De värderingar som finns i förslagen innebär att barnen i Hemmesta får sämre tillgång till skog och rekreation.

De synpunkter som berörde Mandaworks och Adepts förslag påpekade att alternativet Bosses Boulevard bevarade stora delar av Storskogen, men förstörde viktig miljö vid Hemmesta Sjöäng. Gällande AIX förslag betonades bebyggelsens skala, den ansågs vara alltför hög. Ytterligare synpunkter kring AIX förslag har ifrågasatt varför det ska byggas en konstgjord park och rekreationsområden där det redan finns naturligt.

Utöver detta framkom, både på medborgardialogerna och av inkomna synpunkter att medborgarna önskar att frågan om Hemmestas framtid och alternativa vägar blir en valfråga och att Värmdös politiker uttrycker sina respektive åsikter gällande frågan.


STATION 3
VÄGVAL HEMMETSÅ



Omkring 800 synpunkter inkom till kommunen under och efter att de två medborgadialogerna hade ägt rum. Synpunkterna från de två dialogtillfällena har sammanfattats i två dokument. Nedan ges en kortare redogörelse av synpunkterna.

Bland synpunktslämnarna finns både de som är för och de som är mot en förbifart genom Storskogen men den stora majoriteten vill inte ha en förbifart utan förordar i stället att Skärgårdsvägen kompletteras med ett extra körfält. Det efterfrågas också en analys angående vilken kapacitet en trefältslösning på Skärgårdsvägen skulle innebära och därmed vilken befolkningstillväxt på Värmdölandet som är acceptabel utifrån denna lösning.

Merparten är väldigt måna att bevara den tillgång Storskogen är som sammanhängande rekreation- och naturområde både för boende i närområdet men även för kommunen generellt. Vidare har många synpunktslämnare uttryckt att det är bra att det tas ett helhetsgrepp kring den långsiktiga planeringen på Värmdölandet men generellt efterfrågas en lösning på de infrastrukturproblem som finns i området innan vidare bebyggelseutveckling kan ske. Ett första steg enligt många är att kommunen måste tillse att kapaciteten vid Ålstäket och längs Grisslingerakan förbättras initialt samt att det är viktigt att busstrafiken är ett attraktivt alternativ till bilen. Såväl utökad turtäthet på busslinjerna, fler direktbussar inom kommunen och till andra delar av regionen som anläggandet av fler infartsparkeringsplatser framhålls som viktiga åtgärder. Många har föreslagit en utbyggnad av skolskjutstrafiken och att skolorna bör tillämpa flexibel skolstart.

Ett stort antal personer har framhållit att de inte vill se ett mer sammanhållet lokalgatunät då det riskerar att öka genomfartstrafiken i områdena. I första hand gäller det boende inom Hagaberg och Torshäll och på vägen förbi Viks skola. De boende vill inte att trafiken ska öka på de befintliga lokalgatorna då det riskerar att skapa en otrygg miljö, leda till ökade föroreningar och buller samt skapa en barriäreffekt mellan bostäder och natur.

Få synpunktslämnare har kommenterat arkitektförslagen. Däremot har det inkommit ett stort antal synpunkter angående omfattningen på exploateringen. Merparten är emot en för omfattande exploatering och anser att endast en begränsad och småskalig nybyggnation kan komma till. Detta motiveras såväl utifrån ett bevarande av Storskogen samt att tillkommande bebyggelse ska anpassas till dagens karaktär. Vidare förordar flertalet ett blandat tillskott av bostäder samt att fler arbetsplatser skapas. Färre är negativa till den pågående detaljplaneringen i Hemmesta centrum och många påtalar istället behovet av att utveckla centrum samt att eventuell vidare utveckling bör ske enligt principen inifrån och ut. Det är många synpunktslämnare som ifrågasätter behovet av att utveckla Hemmestaområdet utöver Hemmesta centrum och om det inte är lämpligare att utveckla platser med redan god infrastruktur. Det har även framkommit synpunkter kring att kommunens utbyggnadstakt är för hög.

Generellt efterfrågas en fortsatt dialog i planeringsprocessen om kommunen ska fortsätta utvecklingsarbetet i Hemmesta. En återkommande synpunkt var att frågan bör bli föremål för en fördjupad översiktsplanering, alternativt prövas i samband med valet 2018 eller bli föremål för en folkomröstning.

Rekommendationer

I arbetet med vägval Hemmesta har såväl frågan om en framtida trafiklösning för Hemmestaområdet som den långsiktiga bebyggelseutvecklingen ingått. Rekommendationerna för fortsatt arbete delas upp i två olika avsnitt. Den första delen beskriver förslag till åtgärder och inriktning på kort sikt och den andra delen ger en beskrivning av slutsatser från arbetet med vägval Hemmesta om kommunen i en framtid skulle bestämma sig för att återuppta frågan om bebyggelseutveckling i Storskogen. Dessa rekommendationer ges för att säkra att nedlagda utredningar, analyser och synpunkter från medborgarna kommer till gagn för en eventuell framtida översiktlig planeringsprocess.

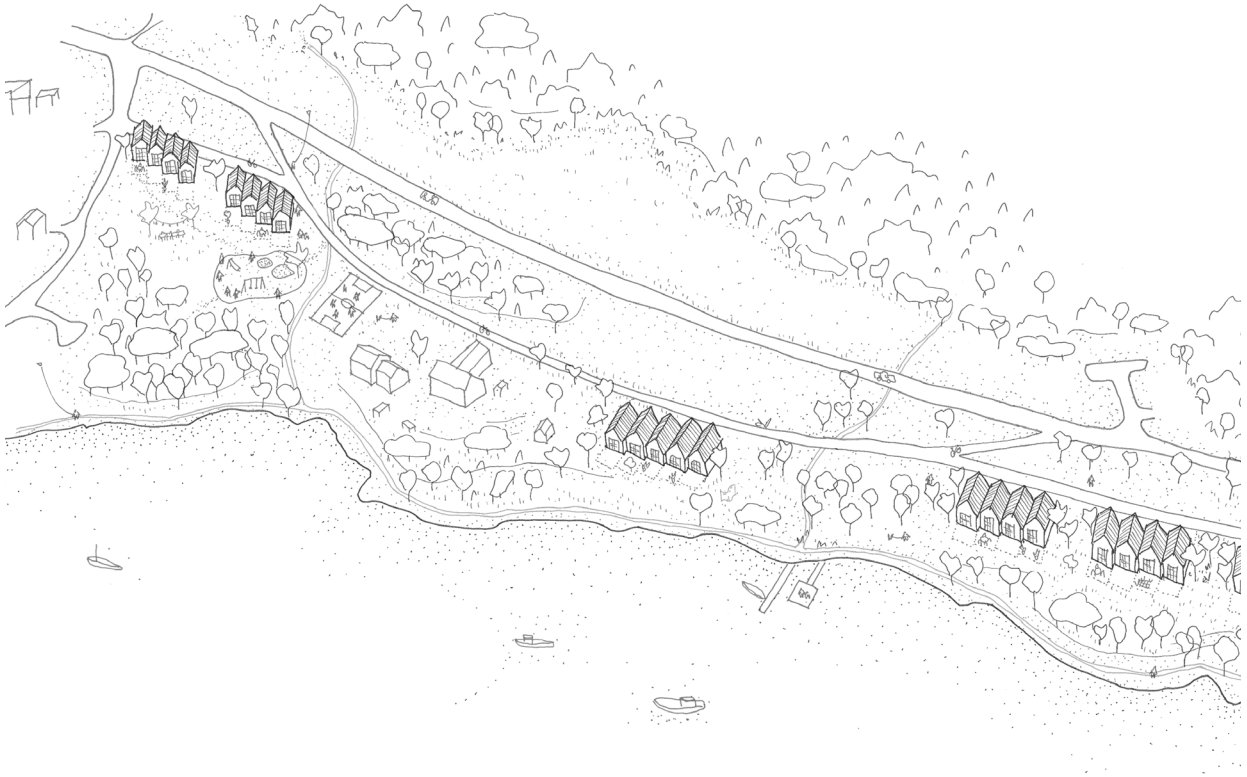
Rekommendationen är att inte driva en fortsatt planeringsprocess i syfte att bygga en förbifart eller utveckla Storskogen med ny bebyggelse. Istället föreslås dessa åtgärder:

- Infrastrukturen i området ska förstärkas och framkomligheten förbättras.

- Fortsatt detaljplaneläggning och utbyggnad av Hemmesta centrum.

- Kollektivtrafikförbättringar.

- Övriga åtgärder, se sidan 35.



Förstärka infrastrukturen

Huvudfrågeställningen i projektet vägval Hemmesta har varit om Skärgårdsvägen i framtiden ska vara den enda huvudförbindelsen eller om en parallell väg ska byggas genom Storskogen. Ingen förbifart genom Storskogen föreslås. En eventuell förbifart är till stor del kopplad och beroende av en bebyggelseutveckling i området. Ingen planläggning för exploatering föreslås i Storskogen. Kommunen föreslås istället att tillsammans med Trafikverket verka för att en trefältslösning för Skärgårdsvägen kan komma till stånd.

Trafikverket planlägger för närvarande sträckan Mölnvik-Ålstäket. En kapacitetshöjning av korsningarna, Grisslingerakan med ett till körfält sam trafiksäkerhetsåtgärder är en förutsättning för en fungerande trafiksituation på Värmdölandet och därmed för bebyggelseutveckling i området. Kommunen deltar redan aktivt i planarbetet och ska fortsätta med detta. Förslaget till vägplan förväntas sändas ut på remiss under sommaren 2018. I förslaget till länsplan för åren 2018-2029 föreslås 267 miljoner kronor avsättas för genomförandet. Ombyggnationen av sträckan beräknas vara färdig 2022. Trafikverket har också meddelat att de kommer att påbörja planläggning för en förbättrad kapacitet på Skärgårdsvägen förbi Hemmesta och Stavsnäsvägen (Ålstäket-Stavsnäs) och har utsett en projektledare som ska leda arbetet.

För närvarande finns inte medel avsatta för ombyggnation av dessa vägar i förslaget till länsplan 2018-2029. Kommunen kommer aktivt delta i detta arbete. För närvarande planlägger även Trafikverket en förstärkning av Hemmesta vägskäl. Arbetet med vägval Hemmesta bedöms ha varit en bidragande faktor till att Trafikverket har beslutat om att genomföra en ÅVS i syfte att förbättradkapaciteten längs såväl Skärgårdsvägen förbi Hemmesta som Stavsnäsvägen.

Som flertalet synpunktslämnare har påtalat har det inte tagits fram några prognoser för att med säkerhet veta vilken kapacitet sammantagna kapacitetsförbättringar sträckan Mölnvik-Ålstäket, Skärgårdsvägen genom Hemmesta och Stavsnäsvägen skulle tänkas få. Detta kommer att ingå i Trafikverkets arbete framöver och är mycket viktig för att kunna ta ställning till om infrastruktursatsningarna i området är tillräckliga utifrån den framtida bebyggelseutveckling som kommer att ske på Värmdölandet.

Kommunen bör också med andra medel verka för en förbättrad trafiksituation i området på kort sikt. Det föreslås ske genom att infartparkeringsplanen uppdateras och att medel avsätts i kommunens budget de närmaste åren för att anordna fler infartsparkeringar i området kring Hemmesta. Fler parkeringsplatser bör anordnas i anslutning till Hemmesta vägskäl och längs Stavsnäsvägen på såväl kort som lång sikt. Att anordna fler infartsparkeringsplatser är en viktig åtgärd för att få fler på Värmdölandet att kunna resa kollektivt. Parkeringsplatserna bör därför ligga i nära anslutning till hållplatser med hög turtäthet in mot Stockholm och på en plats där de är väl synliga. För närvarande föreslås framförallt en utökning av den befintliga parkeringsplatsen vid Hemmesta vägskäl samt anläggande av en ny infartsparkering längs med Stavsnäsvägen. Infartsparkeringsplanen har tidigare beslutats av tekniska nämnden i kommunen. Den reviderade infartsparkeringsplanen föreslås hanteras av tekniska nämnden och kommunstyrelsen då anordnandet av fler platser är ett viktigt led i ett arbete för ett mer hållbart resmönster i kommunen. Budgetmedel för dessa bör avsättas för anordnande av dessa snarast möjligt.

Ett grundläggande problem med den nuvarande trafiklösningen i Hemmestaområdet är att bilister måste ta sig ut på Skärgårdsvägen för att ta sig mellan olika platser i närområdet. Ett stort antal personer har påtalat i synpunkterna inom vägval Hemmesta att de är negativa till ett mer sammanhållet lokalgatunät i området. Ett mer sammanhållet lokalgatunät skulle ge en förbättrad trafiksituation i området och anses därför kunna vara motiverat i enstaka fall. I vidare arbete bör det därför ingå att utreda var det är möjligt att koppla samman befintliga gator för att skapa nya kopplingar. Detta bör kunna hanteras inom ramen för vägplanen för Skärgårdsvägen eller parallellt med detta samt inom pågående och kommande detaljplaneprocesser i området.



Hemmesta centrum

Detaljplaneprocessen för Hemmesta centrum pågår. Detaljplanen bör färdigställas så att Hemmesta kan utvecklas men i övrigt bör utvecklingen begränsas i närområdet för att säkra att kollektivtrafik, vägstruktur och infartsparkeringsplatser har hunnit förstärkas. Trots att ingen ny bebyggelse föreslås i Storskogen bör inte detaljplanen för Hemmesta centrum hindra en eventuell framtida utveckling i Storskogen.

Detaljplanen för Hemmesta centrum bör bland annat verka för en mer sammanhållen vägstruktur. Utformningen av dessa gator är mycket viktig för att förhindra genomfartstrafik och en eventuell sammankoppling ska alltid vara välgrundade och motiverade.

Kollektivtrafikförsörjning och övriga åtgärder

Kommunen har kontinuerliga dialoger med Stockholms läns landsting angående kollektivtrafikförsörjningen i kommunen. Ett av de viktigaste verktygen för en förbättrad trafiksituation i området är att verka för att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv. En ökad turtäthet till och från Hemmesta samt även längre ut i systemet är därför mycket viktig även i enlighet med de synpunkter som inkommit. Kommunen kommer att fortsätta verka för detta tillsammans med landstinget. Under våren 2018 har landstingets förslag till ändring i busstrafiken sänts på remiss till. I remissförslaget föreslås att merparten av alla bussar från Norra Värmdölandet får något utökad turtäthet. Bland annat föreslås fler direktbussar i rusningstrafik på såväl morgon som kväll. Vidare föreslås fler direktbussar på merparten av busslinjerna norr om Hemmesta vägskäl vilket kommer att innebära att många resenärer slipper byte av buss vid Kolvik.

Kommunen har tidigare tecknat ett avtal med Trafikverket och Stockholms läns landsting om att respektive part ska genomföra en rad åtgärder för att minska restiden för linje 474 med totalt åtta minuter. En åtgärd som föreslagits som en del av detta är att se över hållplatslägena i Hemmestaområdet som idag är något tätt placerade längs med Skärgårdsvägen. Som ett led i det arbetet utreds effekter och möjligheten att stänga busshållplatsen vid bland annat Viks central. Hållplatsen har få påstigande, är belägen i en uppförsbacke med bristfällig tillgänglighet och förhindrar den framtida kapacitetsförbättringen vid Ålstäket genom kömagasin.

Många synpunktslämnare har framfört att avlämning vid skolorna är en bidragande faktor till köbildningen morgontid. Kommunen har beslutat att införa flexibel skolstart för Hemmestaskolans elever. Som resultat av medborgardialog ett ska Hemmestaskolan från och med höstterminen 2018 börja en halvtimme senare för att minska köerna på mornarna i området. Detta ska testas och utvärderas under en period. En annan förändring är att även elever i förskoleklass får rätt till skolskjuts i Hemmestaområdet, vilket får till följd att fler bussar kommer att upphandlas. Från hösten finns även möjlighet för elever att åka med i mån av plats.

För att säkra de mycket uppskattade och viktiga spår och leder som finns i Storskogen idag bör kommunen teckna långsiktiga avtal med markägarna angående nyttjande och underhåll av dessa. Detta är ett arbete som har påbörjats.

Inför eventuellt framtida arbete

Frågan om en förbifart och bebyggelse i Storskogen har väckts vid ett antal tillfällen i kommunen. Slutsatsen i denna rapport är att ingen vidare planläggning för varken en förbifart eller ny bebyggelse i Storskogen ska initieras. Inom ramen för arbetet med vägval Hemmesta har ett antal slutsatser dragits utifrån arkitekternas förslag, utredningar samt inkomna synpunkter i samband med medborgardialogerna vilka i denna rapport sammanfattas. Om kommunen någon gång i framtiden skulle komma att ta upp frågan kan dessa slutsatser fungera som riktlinjer inför en eventuell planläggning.

Målbild

Om kommunen i framtiden skulle uppta arbetet bör arbetet ta avstamp i den målbild som föreslagits och diskuterats inom ramen för vägval Hemmesta. Även rekommendationerna på kort sikt har tagit avstamp i målbilden. I samband med såväl den första som den andra medborgardialogen presenterade kommunen förslag till målbilder för utvecklingen i området. Målbilden reviderades utifrån inkomna synpunkter från dialogtillfälle ett.

Den målbild som presenterades vid dialog två i oktober 2017 var som följande:

- Hemmesta ska vara ett attraktivt kommundelscentrum/ uppskattad mötesplats.
- Nya bostäder, arbetsplatser och service behöver tillkomma i ”lagom takt”.
- Nya bostäder ska ha en ”värmdökaraktär” .
- Ny bebyggelse ska vara tät och småskalig med nähet till naturen.
- Förbättrad kollektivtrafik och säkrare gång- och cykelvägar ska tillskapas.
- Sammanlänkat lokalgatunät utan omfattande genomfartstrafik.
- Rimlig framkomlighet för fordonstrafik.

I den efterföljande diskussionen efter dialogtillfälle nummer två har det framkommit att målbilden bör kompletteras med dessa punkter:

- Fler infartsparkeringsplatser ska anordnas i området.
- Natur- och rekreationsområdena ska i stor mån bevaras, förstärkas samt säkras genom exempelvis avtal.
- Exploatering bör ske utifrån principen inifrån och ut och även glesas ut närmare skogsområdet.
- Trygga och säkra övergångar mellan naturområden och bebyggelse ska säkras och nya bostäder ska ha nära till natur.



Vidare rekommendationer

Nedan ges en utvecklad beskrivning av målbilden samt andra frågeställningar och rekommendationer som bör tas i beaktning om kommunen på lång sikt skulle komma att omvärdera beslutet att inte exploatera eller anordna en förbifart genom Storskogen.

Enligt tidigare beskrivning så är rekommendationen att inte gå vidare med planläggning för varken bostäder eller en parallell väg genom Storskogen. Kommunen bör dock säkra att det inte genomförs några planer som omöjliggör en förbifart.

På mycket lång sikt kan det visa sig finnas ett behov av en förbifart om det skulle bli en ohållbar trafiksituation i området av någon anledning vi inte känner till idag. Det är då av stor vikt att en parallell väg inte placeras så att den påverkar Hemmesta sjööäng negativt.

De förslag på strukturplaner som arkitektkontoren tagit fram belyser många goda kvalitéer. Dessa bör dock studeras vidare utifrån de utredningar som presenterats grundligt i denna rapport för att bland annant ta hänsyn till de höga natur och kulturvärden som finns.

Eventuella nya bostäder, arbetsplatser och service bör tillkomma succesivt, vilket innebär en utbyggnadstakt på ungefär 30-50 bostäder årligen. En total exploatering på maximalt 1500-2000 bostäder i området bedöms som lämplig. Maxalternativen i arkitektförslagen som ingick i kontorens uppdrag från kommunen bedöms som allt för omfattande.

Att ny bebyggelse ska ha ”Värmdökaraktär” innebär att tillkommande bostäder ska anpassas i skala, placering i landskapet och utformning till äldre bebyggelse såväl kring Hemmesta som i andra delar av kommunen. En viktig aspekt i att anpassa ny bebyggelse till befintlig är att tillse att den är småskalig, har närhet till naturen samt ska anpassas utefter topografin.

För att Hemmesta ska kunna bli ett attraktivt kommundelscentrum så behöver kommunen utöver eventuella framtida bostäder även planera för arbetsplatser. Det kan exempelvis ske genom att ett nyföretagarområde i området tillskapas. Om delar av Storskogen skulle komma att exploateras på lång sikt är det viktigt att tillse att idrottsverksamheterna kan utökas. Det kan med fördel ske i anslutning till de befintliga platserna för att skapa ett kluster som också har god tillgänglighet.

I all planering ska kommunen verka för att säkrare gång- och cykelvägar kan tillskapas. För en fungerande trafikmiljö bör närhet till busshållplatser beaktas vid placering av bostäder. För att skapa en robust infrastruktur bör ett sammanlänkat lokalgatunät utan omfattande genomfartstrafik tillskapas. Kollektivtrafiken ska ha företräde i planeringen men samtidigt måste en rimlig framkomlighet för samtlig fordonstrafik kunna uppnås.

Storskogen är ett mycket uppskattat natur- och rekreationsområde som i stor mån bör bevaras och förstärkas. Tillkommande bebyggelse måste ta hänsyn till dessa värden och merparten av ytorna ska bibehållas. Förtätning bör därför ske inifrån och ut. Samtidigt bör bebyggelsen och exploateringsgraden glesas ut ju längre bort från Hemmesta centrum den placeras och desto närmare skogsmarkerna. Även mindre naturområden, t.ex. Mulleskogen, som har en viktig funktion för barnen i anslutning till skolan och till närboende ska i så stor utsträckning som möjligt bevaras.

På lång sikt bör även de spår och leder som finns i området bevaras och säkerställas vid eventuell framtida exploatering av området. De rekreativa värdena som finns i Storskogen framkom utifrån medborgardialgoerna av stor vikt, inte bara för de boende i Hemmesta utan även för kommunen i helhet. Vidare är rekommendationen att barnperpektivet kring området bör belysas ytterligare vid ett eventuellt fortsatt arbete.

För att bevara och även framhäva de höga kulturhistoriska värdena i utpekade områden i Hemmesta är rekommendationen att skyltar eller annan form av informationsförmedling bör uppföras för att förmedla historien i Hemmesta till såväl invånare som besökare.

En viktig aspekt när det gäller bebyggelse och skolans närhet till natur är att det vid en eventuell framtida planering tillskapa trygga och säkra övergångar mellan naturområden och bebyggelse. Grönskan är en viktig del att bevara och utveckla vid nybyggnation i området och därför bör bebyggelsen utföras i kluster med omgivande natur. Ett blått stråk kan skapas längs med den centrala dalgången i området för att omhänderta dagvatten, fungera som översvämningsytor men också för att skapa upplevelsevärden.

Hemmestatorp

I arkitekternas uppdrag ingick att studera området norr om Hemmesta vägskäl – Hemmestatorp. Inget av arkitektförslagen var särskilt väl genomarbetande gällande denna plats. Rekommendationen är att kommunen i form av ett planprogram eller fördjupad översiktsplan bör studera en framtida utveckling för området. Exploatering bör inte ske i detta område innan infrastrukturen har förbättrats men en tidig planering kan påbörjas på relativt kort sikt för att ta ställning till hur området kan utvecklas. Med tanke på att det är prioriterat att anordna fler infartsparkeringsplatser i Hemmestaområdet bör det ingå att studeras om fler platser kan tillskapas i detta område på sikt. Eftersom platsen idag är avskild skulle en parkering i detta läge kunna uppfattas som otrygg varför det är viktigt att samordna den med bostadsbebyggelse och service. Andra lösningar som diskuterats är att flytta vändplatsen för bussarna vid återvinningscentralen till denna plats. Den naturinventering som genomförts som en del av Vägval Hemmesta visar på höga naturvärden i vissa delar av detta område så vidare arbete bör ta hänsyn till detta. Tidig planering genom planprogram eller fördjupad översiktsplan kan hantera dessa frågor samordnat.

Värmdövik

I utredningsområdet ingick även den södra delen av Hemmesta - Värmdövik. Utredningarna kring natur visar på höga naturvärden samt att området fyller en viktig funktion som spridningskorridor för djur- och växter. Området har vidare ingen naturlig koppling till Hemmesta centrum. Ingen bebyggelseutveckling rekommenderas därför i detta område.



UTREDNINGSFÖRTECKNING

Utredningar framtagna för projektet vägval Hemmesta:

AIX ARKITEKTER AB (2017) Vägval Hemmesta/Parallellt uppdrag, Värmdö kommun

Arendus AB, Dan Carlsson (2017) Kulturmiljöer i Hemmesta, Värmdö kommun.

Arendus AB, Dan Carlsson (2017) objekt med arterskyddsförordningen. Värmdö kommun.

A&C Konsulter AB, Carl Chytreaus (2018) Hemmesta, Studie över sträckningar för Centrumgata

Ekologigruppen (2017) Landskapsanalys Hemmesta kartbeskrivningar, Värmdö kommun

Ekologigruppen (2017) Landskapsanalys Hemmesta, kartor, Värmdö kommun

Ramböll (2017), Trafikprognos Hemmesta, Uppdragsnummer 1320026790 Värmdö kommun

Mandaworks + Adept (2017) Hemmesta småhusstad, Parallella uppdrag vägval Hemmesta, Värmdö kommun

Värmdö kommun (2017), sammanställning av inkomna synpunkter från medborgardialog 1

Värmdö kommun (2018) , sammanställning av inkomna synpunkter från medborgardialog 2

Övriga utredningar och dokument som hänvisas till i rapporten:

Stockholms läns landsting (2017) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050 Europas mest attraktiva storstadsregion - Utställningsförslag.

Värmdö kommun (2016) Åtgärdsvalstudie Hemmesta. Diarienummer 15KS/178

Värmdö kommun, Stockholms läns museum (2014) Värmdö - Kulturhistoria i skärgårdsbygd

Värmdö kommun översiktsplan 2012-2030