



Handläggare  
Patrik Stenberg  
Samhällsbyggnadsavdelningen

Diarienummer  
15KS/178

Kommunstyrelsen

## Åtgärdsvalsstudie Hemmesta

### Förslag till beslut

1. Åtgärdsvalsstudie Hemmesta godkänns.
2. Kommundirektören ges i uppdrag att ta fram en vägplan för den föreslagna sträckningskorridoren genom Storskogen.

### Beslutsnivå

Kommunstyrelsen

### Sammanfattning

Värmdö kommun har arbetat fram en åtgärdsvalsstudie för att hitta lösningar för den framtida infrastrukturen och exploateringsprojekt i och runt Hemmesta. Tre principer har tagits fram: Sammankopplat lokalgatunät, ny lokalgata eller en förbifart.

Det övergripande syftet med åtgärdsvalsstudien är att analysera förutsättningarna för en ny väg öster om Hemmesta. Studien genomförs enligt metodiken för åtgärdsval och tillämpning av fyrstegsprincipen vilket innebär att även alternativ utan byggande av ny väg har analyserats. Resultatet från åtgärdsvalsstudien ska kunna användas som underlag för eventuellt beslut om vägplan.

### Bakgrund

Värmdö kommun växer kraftigt. En del av denna ökning kommer att ske på Värmdölandet som bland annat omfattar Hemmesta. Detta kommer att leda till ökat resande som i sin tur innebär ökad belastning på nuvarande vägnät.

I Hemmesta pågår arbete med att utveckla centrum med fler bostäder och service. Trafiken längs väg 274 Skärgårdsvägen ger viktiga förutsättningar för planarbetet. På kommunstyrelsen 2014-11-12 gavs kommundirektören i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny väg förbi Hemmesta vilket skulle kunna underlätta centrumutvecklingen. Utredningen genomförs i form av en åtgärdsvalsstudie.

### Ärendebeskrivning

Ny väginfrastruktur bedöms framförallt vara aktuell i ett längre tidsperspektiv kopplat till ny bebyggelse. Nya vägar kan krävas för att stödja bebyggelseplaneringen, samtidigt som bebyggelse kan bidra till finansiering. Behovet av ny väginfrastruktur kopplat till ny bebyggelse kan med fördel hanteras inom ramen för en fördjupad översiktsplan.

För Hemmesta finns tre principiella sätt att utveckla gatu- och vägnätet:

- Sammankopplat lokalgatunät
- Ny lokalgata
- Förbifart

En sammankoppling av lokalgatunätet bidrar till ökad robusthet och tillgänglighet. Fler kan genomföra resor utan att belasta de stora vägarna i rusningstid, inte minst för resor till och från Hemmesta centrum.

Alternativet att anlägga nya lokalgator kan ha som syfte att dels skapa ett mer flexibelt och framkomligt vägnät, och dels möjliggöra exploatering. Genom att anlägga en eller fler lokalgator finns möjligheter att exploatera inom området utan att behöva bygga en ny väg eller förbifart hela vägen från Fagerdalavägen väg 667 till Stavsnavägen väg 222.

Till skillnad från åtgärden förbifart innebär ny lokalgata att Skärgårdsvägen väg 274 har kvar sin funktion som sekundär transportled för farligt gods. Sträckningen för en ny lokalgata är starkt kopplad till var det är önskvärt med ny bebyggelse. En ny lokalgata kan bidra till minskad trafikbelastning på Skärgårdsvägen, alternativa vägar till Hemmesta skolor och idrottsanläggningar, möjlighet till ny bebyggelse samt möjlighet att utveckla Hemmesta centrum österut. Sträckningen av lokalgator behöver utredas vidare med hänsyn till bland annat befintliga skolbyggnader, idrottsplats, natur- och friluftsliv och åkermark.

Alternativet förbifart innebär en ny vägkoppling mellan Fagerdalavägen och Stavsnavägen. Funktionen som förbifart kan möjliggöra att nuvarande väg 274 Skärgårdsvägen mellan Ålstäket och Hemmesta vägskal inte längre behöver vara klassad som sekundär transportled för farligt gods, vilket i sin tur kan underlätta utvecklingen av Hemmesta centrum. Funktionen förbifart innebär också ökad robusthet i vägnätet genom att det skapas alternativa vägar. Vägen kan också ha en funktion för att trafikförsörja ny bebyggelse om det sker en exploatering i området. Bedömningen är att en förbifart framförallt kan vara aktuell om det samtidigt sker en kraftig bebyggelseutveckling öster om Hemmesta och i Storskogen.

## Bedömning

Hemmesta pekas ut som utvecklingsområde i översiktsplanen. Målen är att Hemmesta ska utvecklas till:

- En naturlig träffpunkt på Värmdölandet
- Ett sammanhållet och levande centrum med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel och offentlig service
- Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert centrum för alla
- Den nya bostadsbebyggelsen kring centrum ska få en kvartersstruktur med bibehållen småskalighet som möjliggör en ”tyst sida” mot vägen

För att utveckla Hemmesta Centrum krävs åtgärder på Skärgårdsvägen, öppnande av lokalgator, bygga en ny lokalgata alternativt en ny förbifart genom Storskogen.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Utveckling av Hemmesta kommer att innebära kostnader för all tre principer. Utveckling av lokalgatorna innebär ett kommunalt övertagande av lokalgator. Ekonomisk bedömning av nya lokalgator har inte gjorts men uppskattas till 40-50 Mkr samt övertagande av anslutande lokalgator. En ny förbifart uppskattas kosta cirka 94-100 Mkr.

### **Konsekvenser för miljön**

En förbifart kan ge positiva effekter på Skärgårdsvägen genom Hemmesta. Skärgårdsvägen kan utvecklas till en stadsgata och ny bebyggelse i centrum kan placeras närmare Skärgårdsvägen. Skärgårdsvägen tappas sin funktion som sekundär transportled och omledningsväg.

En ny förbifart ger negativa effekter på värden för natur- och kulturmiljö och friluftsliv. Graden av påverkan beror på val av sträckning, utformning men också vilken tillkommande exploatering som en ny väg kan föra med sig.

### **Konsekvenser för medborgarna**

En ny förbifart ger resenärer till och från stora delar av Värmdölandet, framförallt de som idag använder Fagerdalavägen, en ny resmöjlighet. Dessa resenärer behöver då inte resa genom Hemmesta och Skärgårdsvägen för att åka mot Gustavsberg och Stockholm. För resenärer från norra Värmdölandet kommer det dock även fortsatt att vara genare att åka genom Hemmesta än att ta den omväg som förbifarten blir.

Förbifarten ger möjlighet att flytta över farliga transporter från Skärgårdsvägen, vilket kan skapa bättre möjligheter att utveckla Hemmesta centrum. Gjorda trafikanalyser visar att förbifarten ger en minskning av trafiken på väg 274 Skärgårdsvägen, och samtidigt en ökning av trafiken på väg 222. Detta innebär att det kommer kan krävas följdåtgärder mellan förbifartens anslutning och Ålstäket för att klara av kapaciteten på väg 222

### **Konsekvenser för barn**

En förbifart skulle minska trafikströmmarna på Skärgårdsvägen och leda till tryggare miljö och säkrare vägar till bland annat Värmdövallen, Hemmesta- och Viks Skola. Skärgårdsvägen skulle få funktion av en stadsgata mer än en genomfart och omledningsväg för farligt gods och tunga transporter. Men det krävs åtgärder på det befintliga vägsystemet för att uppnå en god infrastruktur för oskyddade trafikanter. Idag är detta en brist som framkommit i ÅVS-arbetet.

En förbifart eller ny lokalgata påverkar stort det friluftsliv som idag bedrivs i Storskogen, på bland annat, Värmdövallen, elljusspåret och Värmdöleden. Naturmiljöerna kommer att påverkas stort och en ny väg ökar barriäreffekterna för människor, djur och växter.

### **Ärendets beredning**

Åtgärdsvalsstudien har haft två workshops med deltagare från föreningar och intressenter i utredningsområdets närhet. Arbetet har också haft nära kontakt med detaljplanarbetet för Hemmesta centrum. Synpunkter har legat till grund för arbetet med rapporten. Ärendet har beretts av en grupp tjänstemän vid Värmdö kommun.



## Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
1	Åtgärdsvalsstudie Hemmesta	Bilaggs

Stellan Folkesson  
Kommundirektör

Frida Nilsson Ragnarsson  
Sektorschef administration

# Åtgärdsvalsstudie Hemmesta





VÄRMDÖ KOMMUN

Projektnamn

Åtgärdsvalsstudie Hemmesta

Slutrapport

Diarienummer

15KS/178

Projektnummer

21670

Sid 1(89)



## Slutrapport

Projektledare  
Patrik Stenberg  
Samhällsbyggnads- och tillväxtsektorn

Diarienummer

15KS/178

Projektnummer

21670

# Åtgärdsvalsstudie Hemmesta

2016-04-27

## Versionshantering

Detta dokument har följande historia:

Version	Anledning	Namn	Datum
0.1	Utkast Förstå situationen		2015-11-26
0.5	Granskningsversion		2016-02-25
0.91	Granskningsversion		2016-04-01
1.0	Slutrapport		2016-04-27



VÄRMDÖ KOMMUN

Projektnamn

Åtgärdsvalsstudie Hemmesta

Slutrapport

Diarienummer

15KS/178

Projektnummer

21670

Sid 3(89)



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Godkännande av slutrapport .....	6
2	Sammanfattning.....	7
	Bakgrund.....	7
	Studiens genomförande .....	7
	Problembild och utmaningar .....	8
	Värden för natur-, kulturmiljö och friluftsliv.....	9
	Mål för åtgärderna.....	10
	Rekommenderad inriktning och åtgärds paket.....	11
3	Inledning .....	15
	3.1 Bakgrund .....	15
	3.2 Övergripande syfte .....	15
	3.3 Tidigare planeringsarbete och angränsande projekt .....	15
	3.4 Avgränsning .....	17
	3.5 Intressenter .....	18
	3.6 Arbetsprocess och genomförande.....	18
4	Förutsättningar .....	20
	4.1 Värmdö växer.....	20
	4.2 Utveckling i området .....	21
	4.3 Dagens trafiksystem, resande och transporter .....	23
	4.4 Framtida utveckling av resande och transporter.....	31
	4.5 Naturmiljö.....	34
	4.6 Kulturmiljö .....	37
	4.7 Jord- och skogsbruk.....	39
	4.8 Friluftsliv .....	40
	4.9 Miljö och hälsa .....	41
5	Mål.....	42
	5.1 Transportpolitiska mål .....	42
	5.2 Nationella miljömål .....	42
	5.3 Trafiksäkerhetsmål .....	42
	5.4 Mål i Värmdös översiktsplan.....	43
	5.5 Mål för åtgärderna .....	44
6	Alternativa lösningar.....	46
	6.1 Studerade åtgärds typer och alternativa lösningar.....	46
	6.2 Övergripande samhällsplanering.....	46
	6.3 Information och kampanjer för ändrade resmönster.....	49
	6.4 Utvecklad kollektivtrafik.....	51
	6.5 Infartsparkering för bil och cykel .....	53
	6.6 Resandet till och från skolor.....	53
	6.7 Gång och cykel.....	55
	6.8 Vägåtgärder .....	57



6.9	Alternativa vägnät för ökad robusthet och tillgänglighet .....	59
6.10	Ny lokalgata .....	61
6.11	Förfart Hemmesta .....	63
7	Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder för tre föreslagna scenarier.....	70
7.1	Övergripande inriktning .....	70
7.2	Rekommenderat åtgärds paket – scenario Låg.....	71
7.3	Tillkommande åtgärder – scenario Mellan .....	77
7.4	Tillkommande åtgärder – scenario Hög .....	80
7.5	Åtgärdernas bidrag till projektmålen .....	82
7.6	Samlad effektbedömning .....	83
	Bilaga 1 – samlad effektbedömning .....	84



## 1 Godkännande av slutrapport

Slutrapport är godkänd:  
Gustavsberg 2016-04-28

---

Carina Molin, projektägare

---

Patrik Stenberg, projektledare



## 2 Sammanfattning

### Bakgrund

Värmdö kommun växer kraftigt. En del av denna ökning kommer att ske på Värmdölandet som bland annat omfattar Hemmesta. Detta kommer att leda till ökat resande som i sin tur innebär ökad belastning på nuvarande vägnät.

I Hemmesta pågår arbete med att utveckla centrum med fler bostäder och service. Trafiken längs väg 274 Skärgårdsvägen ger viktiga förutsättningar för planarbetet. På kommunstyrelsen 2014-11-12 gavs kommundirektören i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny väg förbi Hemmesta vilket skulle kunna underlätta centrumutvecklingen. Utredningen genomförs i form av en åtgärdsvalsstudie.

### Studiens genomförande

Det övergripande syftet med åtgärdsvalsstudien är att analysera förutsättningarna för en ny väg öster om Hemmesta. Studien genomförs enligt metodiken för åtgärdsval och tillämpning av fyrstegsprincipen vilket innebär att även alternativ utan byggande av ny väg ska analyseras. Värmdö kommun har drivit studien i dialog med ett stort antal intressenter. Trafikverket, som är väghållare för vägarna 222, 274 och Fagerdalavägen, har dock inte haft möjlighet att delta i arbetet.

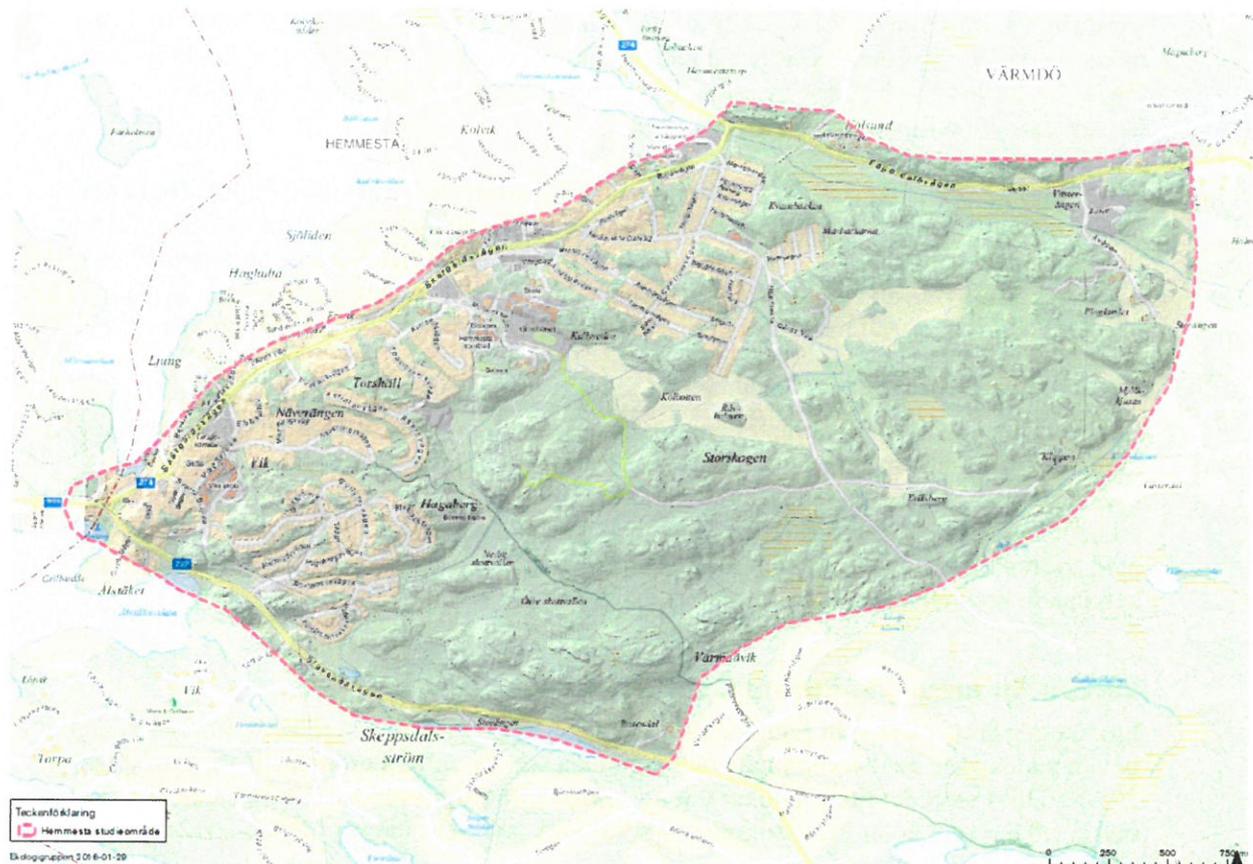
Studien har genomförts i följande fyra steg:



Figur 2-1 Faserna i en åtgärdsvalsstudie

I faserna ”Förstå situationen” och ”Pröva tänkbara lösningar” har kunskap hämtats in från tidigare utredningar men även i form av workshops med ett antal berörda intressenter.

Åtgärdsvalsstudien har haft ett primärt planeringsperspektiv till år 2030, men med utblick mot 2050. Även åtgärder som kan genomföras i ett kortare tidsperspektiv har beaktats. Figuren nedan visar den geografiska avgränsningen.



Figur 2-2 Geografisk avgränsning.

### Problembild och utmaningar

Generellt finns mål i Värmdö om att öka andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Idag är gång- och cykelnätet i området inte sammanhängande och har även låg standard i form av dålig belysning mm. Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem i stråket. Resmöjligheterna är begränsade på de glesare delarna av Värmdö då även trafiken blir glesare. Det finns önskemål om ytterligare infartsparkeringar.

Vägarna 222 och 274 har en trafiksituation som upplevs ansträngd under högrafik och även under sommaren då trafikmängderna ökar. Längs väg 274 upplevs dock framkomligheten ha förbättrats i samband med åtgärder på Grisslingerakan. Utformning på vägarna brister med bland annat många in- och utfarter och konflikter med gående och cyklister. Kapacitetsproblematiken förväntas öka i framtiden i takt med mer bebyggelse och större andel fastboende. På Värmdö finns också en sårbarhet i vägtrafiken då det oftast saknas alternativa vägar.

Platser som upplevs problematiska på väg 274 är anslutningar vid Hemmesta centrum, Kolvik och G:a Torshäll. Tidvis finns problem med att göra vänstersvängar till och från lokalvägnätet. Framkomligheten begränsas även att gående och cyklister passerar vägen på signalreglerade övergångsställen.



Identifierade miljöproblem längs befintliga vägar handlar framförallt om buller från vägtrafiken. Av miljöskäl finns det också anledning att öka andelen som reser med hållbara färdmedel. Det finns också behov av att öka trygghet och trafiksäkerhet vid vissa punkter/sträckor, särskilt vid Hemmesta centrum.

Både väg 222 och 274 är klassade som sekundära transportleder för farligt gods. Detta kan innebära restriktioner för den planerade utvecklingen av Hemmesta centrum. Avsteg från skyddsavstånd kan göras om risknivån bedöms låg eller säkerhetshöjande åtgärder kan genomföras. Huruvida den planerade utvecklingen av Hemmesta centrum hämmas av detta är inte fastställt och frågan hanteras i pågående detaljplanearbete. I nuläget bedöms dock risknivån vara mycket låg.

Exploatering kan även bli aktuell i området öster om Hemmesta (Storskogen). Denna eventuella bebyggelse behöver samplaneras med trafikplaneringen för att hitta långsiktigt hållbara lösningar. Beroende på omfattningen av exploateringen kan ny väginfrastruktur komma att behövas. En ny väg och tillkommande bebyggelse i Storskogen ligger dock i konflikt med översiktsplanen där området idag är utpekad som en grön värdekärna. I området finns betydande kommunala värden för natur- och kulturmiljö och friluftsliv.

### **Värden för natur-, kulturmiljö och friluftsliv**

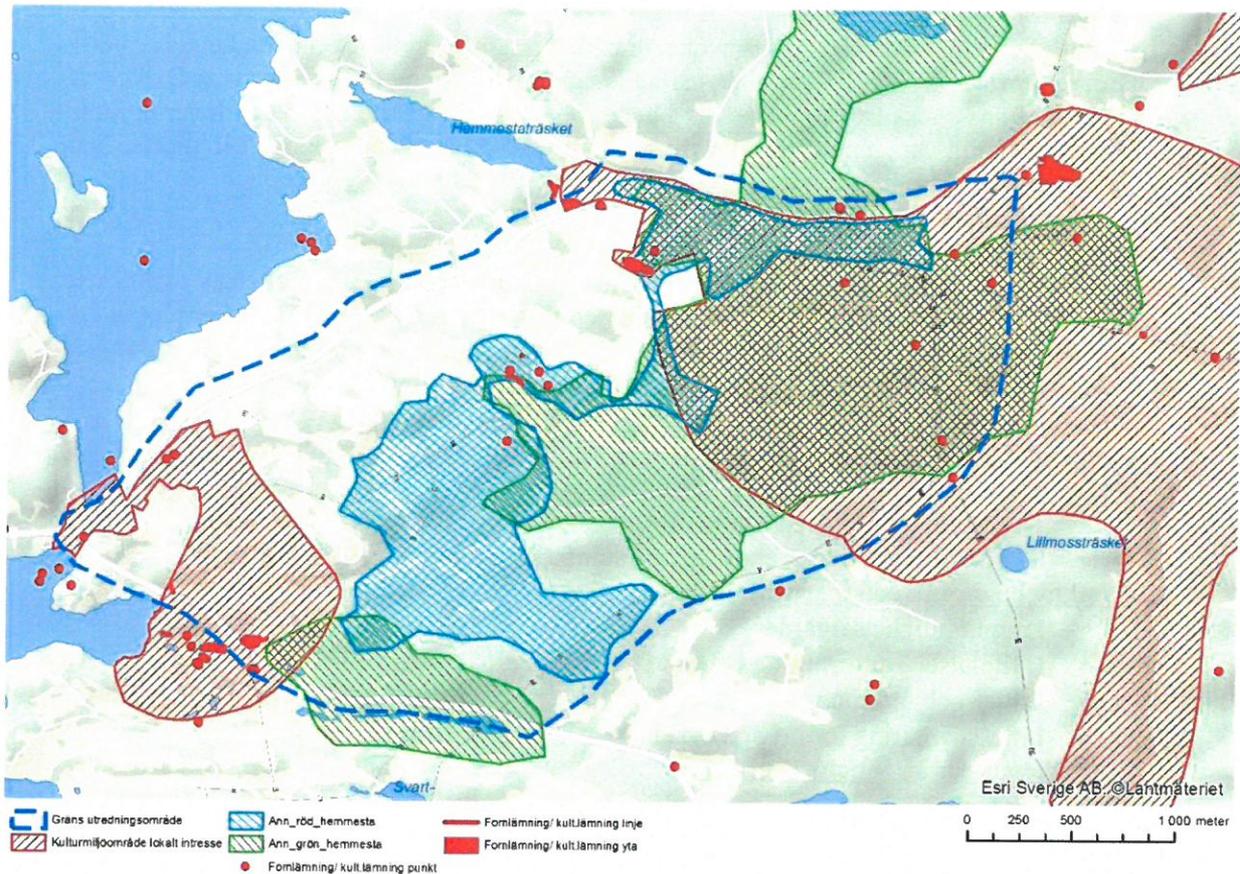
Storskogen är utpekad som regional grön värdekärna i regionplanen (RUFS 2010) och utgör bevarandeområde med kommunala och regionala värden enligt kommunens översiktsplan 2012-2030. I området finns mycket vilt och värdefulla naturområden, bland annat Hemmesta sjöäng som är ett friluftsområde och våtmark som restaurerats mellan 2012-2014.

Storskogen brukas med ett aktivt skogsbruk med flera stora slutavverkningar under de senaste åren. Det finns dock flera områden som är utpekade av Skogsstyrelsen som nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och sumpskogsbiotoper, vilka vanligtvis undantas för skogliga åtgärder. Även jordbruk bedrivs i området som har stor betydelse för ett levande jordbruk och öppna marker.

Utredningsområdet berör två kulturmiljöområden av lokalt intresse, båda utpekade i kommunens kulturmiljöprogram. Dessa är *Tuna*, *Nora*, *Brevik* i nordöstra delen av området och *Vik* i den sydvästra. Mellan byarna Hemmesta, Älvsby, Tuna och Nora utbreder sig ett av de mer sammanhängande åkerlandskapen i kommunen. Det finns även ett antal kända fornlämningar i området.

Det rörliga friluftslivet rör sig över hela Storskogen, skogsbilvägar, vandringsleder och lokala stigar används flitigt.

Figuren nedan redovisar schematiskt områdets samlade värden för natur-, kulturmiljö och friluftsliv. Dessa värden är nödvändiga att beakta i planering av eventuellt tillkommande bebyggelse och ny väginfrastruktur.



Figur 2-3 Samlade värden för natur-, kulturmiljö och friluftsliv (Blå streckad: friluftsvärden, Grön streckad: naturvärden, Röd streckad: kulturmiljöområde, Röda punkter/ytor: fornlämningar)

### Mål för åtgärderna

Med utgångspunkt från identifierade problem, befintliga mål och workshop med intressenter har projektspecifika mål tagits fram. Dessa har varit vägledande för att hitta lämpliga åtgärder i fasen "Pröva tänkbara lösningar". Det övergripande målet handlar om att skapa en långsiktigt hållbar trafiklösning som skapar förutsättningar för att utveckla Hemmesta till ett sammanhållet och levande centrum med fler bostäder och verksamheter. Hitta en balans mellan trafikens utveckling, bebyggelseutveckling och bevarande av värden för natur och friluftsliv. Effektmålen är:

- God tillgänglighet till/från, förbi och inom Hemmesta
- Öka andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet
- Begränsa klimatpåverkan samt tillvarata och stärka värden för natur- och kulturmiljö
- God boendemiljö, hälsa samt tillgång till rekreationsområden



## Rekommenderad inriktning och åtgärds paket

Med utgångspunkt från fyrstegsprincipen är en lämplig inriktning att i första hand hitta åtgärder inom steg 1 och 2 innan ombyggnad (steg 3) och nybyggnad av väg (steg 4) övervägs. Det finns också ett tidsperspektiv i genomförande av åtgärder. Ny väginfrastruktur bedöms framförallt vara aktuell i ett längre tidsperspektiv kopplat till den nya bebyggelse som kan bli aktuell i utredningsområdet.

### *Rekommenderat åtgärds paket*

Studien visar också att det finns många problem som kan åtgärdas oberoende av osäkerheter kring framtida markanvändning. I studien har en stor mängd förslag kommit fram inom fyrstegsprincipens alla steg. Tabellen nedan redovisar det åtgärds paket som rekommenderas att gå vidare med utifrån den nu planerade utvecklingen i utredningsområdet.

### Samordnad bebyggelse- och trafikplanering och planering av bevarande av natur och friluftsliv

- Ta fram en FÖP för att samla diskussionen kring Hemmestas utveckling
- Klargör om det finns behov av ny väginfrastruktur och hur den bör se ut

### Attraktiv busstrafik och infartsparkering

- Framkomlighetsåtgärder
- Hållplatser – utformning och antal
- Linjer och turutbud
- Infartsparkering för bil och cykel

### Utvecklat nät för gång och cykel

- Länkar
- Passager
- Standard/belysning

### Mobility management och information

- Skolresor
- Information till nyinflyttade

### Utveckla befintligt vägnät

- Fördjupad studie av Skärgårdsvägen
- Minska antal in/utfarter
- Cirkulationsplatser
- Utred möjlighet att knyta samman lokalgator

### Utveckla och bevara värden för friluftsliv, natur- och kulturmiljö

- Åtgärder kopplade till idrottsanläggningar, natur- och friluftsliv samt kulturmiljö

Många av åtgärderna bör kunna genomföras på relativt kort sikt. Eftersom väghållaransvaret i området idag är uppdelat på kommunen, Trafikverket (de större vägarna) och lokala vägföreningar är samverkan kring lösningarna en nyckel till framgång.

### *Behov av ny väginfrastruktur*

Ny väginfrastruktur bedöms framförallt vara aktuell i ett längre tidsperspektiv kopplat till ny bebyggelse. Nya vägar kan krävas för att stödja bebyggelseplaneringen, samtidigt som bebyggelse kan bidra till finansiering. Behovet av ny väginfrastruktur kopplat till ny bebyggelse kan med fördel hanteras inom ramen för en fördjupad översiktsplan.

Projektnamn  
**Åtgärdsvalsstudie Hemmesta**

Projektnummer

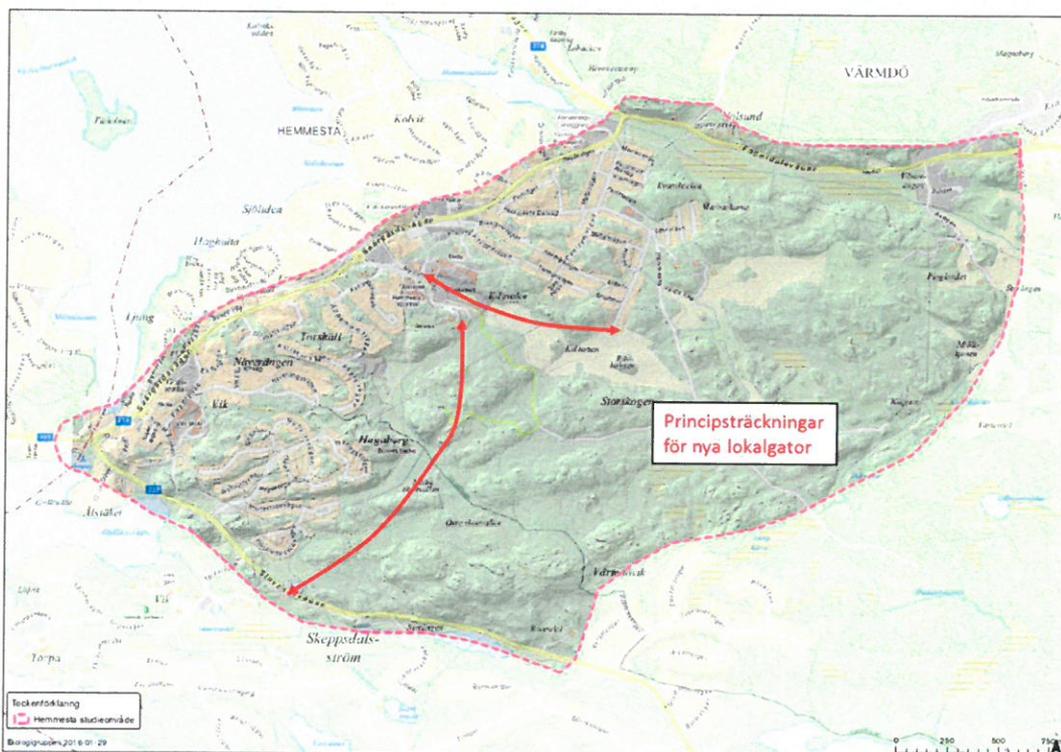
21670

För Hemmesta finns tre principiella sätt att utveckla gatu- och vägnätet:

- Sammankopplat lokalgatunät
- Ny lokalgata
- Förbifart

En sammankoppling av lokalgatunätet bidrar till ökad robusthet och tillgänglighet. Fler kan genomföra resor utan att belasta de stora vägarna i rusningstid, inte minst för resor till och från Hemmesta centrum.

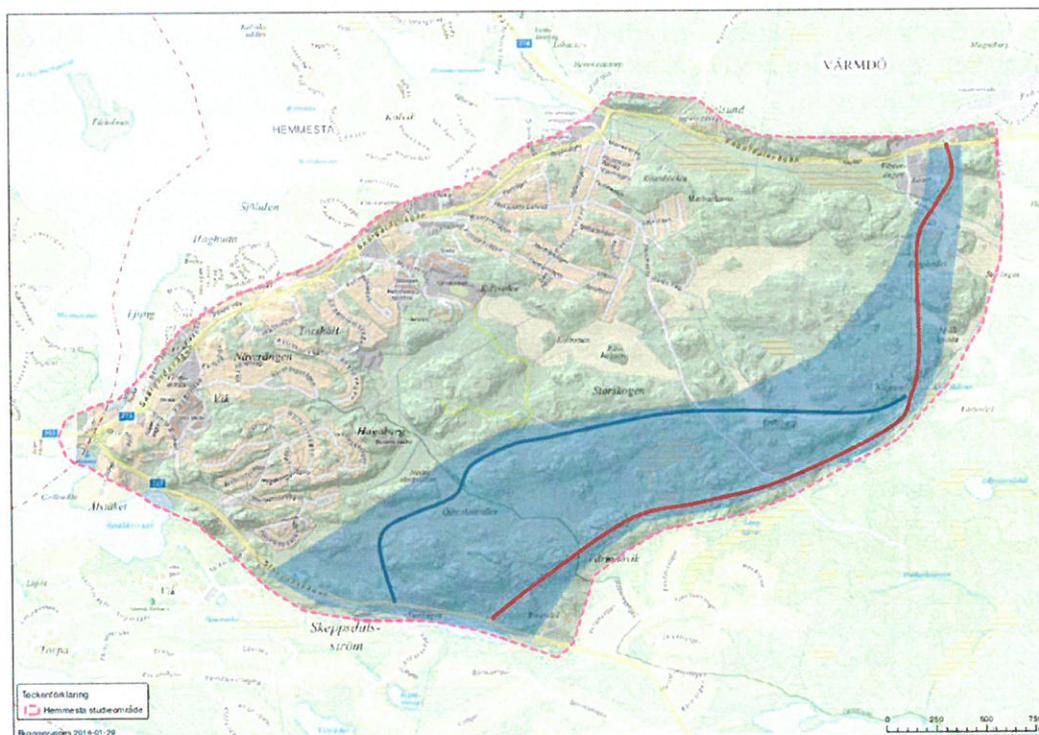
Alternativet att anlägga nya lokalgator kan ha som syfte att dels skapa ett mer flexibelt och framkomligt vägnät, och dels möjliggöra exploatering. Genom att anlägga en eller fler lokalgator finns möjligheter att exploatera inom området utan att behöva bygga en ny väg eller förbifart hela vägen från Fagerdalavägen till väg 222. Till skillnad från åtgärden förbifart innebär ny lokalgata att väg 274/Skärgårdsvägen har kvar sin funktion som sekundär transportled för farligt gods. Sträckningen för en ny lokalgata är starkt kopplad till var det är önskvärt med ny bebyggelse. En ny lokalgata kan bidra till minskad trafikbelastning på Skärgårdsvägen, alternativa vägar till Hemmesta skolor och idrottsanläggningar, möjlighet till ny bebyggelse samt möjlighet att utveckla Hemmesta centrum österut. Sträckningen av lokalgator behöver utredas vidare med hänsyn till bland annat befintliga skolbyggnader, idrottsplats, natur- och friluftsliv och åkermark.



Figur 2-4 Principsträckningar för nya lokalgator.

Alternativet förbifart innebär en ny vägkoppling mellan Fagerdalavägen och väg 222. Funktionen som förbifart kan möjliggöra att nuvarande väg 274/Skärgårdsvägen mellan Ålstäket och Hemmesta vägsål inte längre behöver vara klassad som sekundär transportled för farligt gods, vilket i sin tur kan underlätta utvecklingen av Hemmesta centrum. Funktionen förbifart innebär också ökad robusthet i vägnätet genom att det skapas alternativa vägar. Vägen kan också ha en funktion för att trafikförsörja ny bebyggelse om det sker en exploatering i området. Bedömningen är att en förbifart framförallt kan vara aktuell om det samtidigt sker en kraftig bebyggelseutveckling öster om Hemmesta och i Storskogen.

Figuren nedan visar en tänkbar korridor med två principsträckningar genom området (röd och blå linje). Anslutningen till Fagerdalavägen i norr föreslås ske öster om Hemmesta sjöäng för att undvika intrång i ett värdefullt natur- och friluftsområde. För den fortsatta sträckningen till väg 222 Stavsnäsvägen finns sedan alternativa dragningar. Samplanering med eventuellt tillkommande ny bebyggelse i området är viktig för att hitta rätt sträckning. En ny förbifart har översiktligt kostnadsbedömts till cirka 94-100 Mkr.



**Figur 2-5** Möjlig sträckningskorridor för förbifart Hemmesta. Röd linje är principsträckning intill kraftledningsgata. Blå linje är ett alternativ som nyttjar befintliga skogsvägar i området.

En ny förbifart ger resenärer till och från stora delar av Värmdölandet, framförallt de som idag använder Fagerdalavägen, en ny resmöjlighet. Dessa resenärer behöver då inte resa genom Hemmesta och Skärgårdsvägen för att åka mot Gustavsberg och Stockholm. För resenärer från norra Värmdölandet kommer det dock även fortsatt att vara genare att åka genom Hemmesta än att ta den omväg som den nya förbifarten blir. Dock ger förbifarten möjlighet

Projekt  
namn  
Åtgärdsvalsstudie HemmestaProjekt  
nummer  
21670

att flytta över farliga transporter från Skärgårdsvägen, vilket kan skapa bättre möjligheter att utveckla Hemmesta centrum. Gjorda trafikanalyser visar att förbifarten ger en minskning av trafiken på väg 274/Skärgårdsvägen, och samtidigt en ökning av trafiken på väg 222. Detta innebär att det kommer kan krävas följdåtgärder mellan förbifartens anslutning och Ålstäket för att klara av kapaciteten på väg 222.

En ny förbifart ger negativa effekter på värden för natur- och kulturmiljö och friluftsliv. Graden av påverkan beror på val av sträckning, utformning men också vilken tillkommande exploatering som en ny väg kan föra med sig.



## 3 Inledning

### 3.1 Bakgrund

Enligt Värmdö kommuns översiktsplan beräknas kommunens befolkning öka kraftigt till år 2030. En del av denna ökning kommer att ske på Värmdölandet som bland annat omfattar Hemmesta. Detta kommer att leda till ökat resande som i sin tur innebär ökad belastning på nuvarande vägnät.

Värmdö kommun driver för närvarande ett arbete för att utveckla Hemmesta centrum och trafiken längs väg 274 Skärgårdsvägen ger viktiga förutsättningar för planarbetet. Idag behöver vägen kunna hantera farliga transporter vilket kan sätta restriktioner för bebyggelsen. Under 2015 har arbetet med detaljplan för Hemmesta fått en nystart. En anledning till omtaget är att en förbifart öster om Hemmesta bedöms kunna ge bättre förutsättningar för centrumutvecklingen. På kommunstyrelsen 2014-11-12 gavs kommundirektören i uppdrag att utreda förutsättningarna för förbifart Hemmesta. Utredningen genomförs i form av en åtgärdsvalsstudie.

Trafiken på vägarna i området har utretts i olika sammanhang tidigare. En generell problematik med vägnätet i Värmdö är att det är sårbart då alternativa vägar ofta saknas. Detta gäller även trafiken genom Hemmesta. Framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet är andra delar i problembilden.

### 3.2 Övergripande syfte

Det övergripande syftet med åtgärdsvalsstudien är att analysera förutsättningarna för en ny väg öster om Hemmesta. Studien genomförs enligt metodiken för åtgärdsval och tillämpning av fyrstegsprincipen vilket innebär att även alternativ utan byggande av ny väg ska analyseras. Resultatet från åtgärdsvalsstudien ska kunna användas som underlag för eventuellt beslut om vägplan. I kapitel 5 redovisas de mål för åtgärderna som tagits fram under studien.

### 3.3 Tidigare planeringsarbete och angränsande projekt

Nedan redovisas utredningar och planeringsarbeten som berör utredningsområdet och bedöms relevanta i denna åtgärdsvalsstudie.

#### Översiktsplan 2012-2030

I översiktsplanen redovisas en inriktning för kommunens framtida markanvändning och utveckling. En ny förbifart öster om Hemmesta har funnits i samrådsversionen av nuvarande översiktsplan, men togs bort ur den slutliga översiktsplanen.

#### Detaljplanering Hemmesta centrum (pågående)

Planarbete för utveckling av Hemmesta centrum pågår, se kapitel 4.2.1.

#### Förbättrad framkomlighet i stomnätet - en åtgärdsvalsstudie (pågående)

Pågående studie av hur framkomligheten kan förbättras i kollektivtrafikens stomnät. Omfattar bland annat stråket Nacka trafikplats till Hemmesta vägskal.

Projektnamn  
Åtgärdsvalsstudie Hemmesta

Projektnummer

21670

### **Risakanalys Hemmesta centrum, Brandskyddslaget (2016)**

I samband med detaljplaneringen av Hemmesta centrum har en risakanalys genomförts som belyser riskerna med transporter genom samhället.

### **Åtgärdsvalsstudie för väg 222 och 274 genom Nacka och Värmdö kommuner, Trafikverket (2013)**

Syftet med studien var att översiktligt definiera trafikförhållandena i stråket och nå en sam-syn kring åtgärder för att upprätthålla och utveckla prioriterade funktioner.

### **Trafikutredning Fagerdalavägen och Bullandövägen, Trivector (2013)**

Syftet med utredningen är att prognosticera framtida trafik och beskriva konsekvenserna av framtida trafikökningar längs vägen. Utredningen pekar också på brister i nuvarande vägnät, samt presenterar förslag på åtgärder.

### **Vägplan Väg 222, Mölnvik – Ålstäket, Trafikverket (2013)**

Omfattar ombyggnad av befintlig väg 222 från Mölnvik till korsningen Ålstäket.

### **Utredning väg 222 Ålstäket-Stavsnäs, Trivector (2011)**

Trafikutredning för väg 222 för sträckan Ålstäket och Stavsnäs vinterhamn. Utredningen belyser bland annat kapacitet och trafiksäkerhet längs väg 222.

### **Förstudie Hemmesta, Trafikverket (2010)**

Förstudiens fokus var på åtgärder som kan anpassa den lokala transportinfrastrukturen till den planerade utvecklingen av Hemmesta centrum.

### **PM Trafikanalyser Värmdö inkl. förbifart Hemmesta, WSP (2009)**

Trafikanalyser för Värmdö kommun för 2030 i samband med arbete med översiktsplanen. Innehåller analyser av en ny väg förbi Hemmesta och behov av infartsparkeringar.

### **Hemmesta vägskäl**

Trafikverket planerar för att bygga om Hemmesta vägskäl.

### **Hemmesta sjöäng**

Naturvård- och rekreationsområde. Under 2011-2014 restaurerade Värmdö kommun våtmarken Hemmesta sjöäng med syfte att förbättra förutsättningarna för lekande fisk och häckande fågel. Området är ett välbesökt område både för boende i Hemmesta men även för skolor, förskolor och fågelentusiaster i hela regionen.

### **Övrigt underlag**

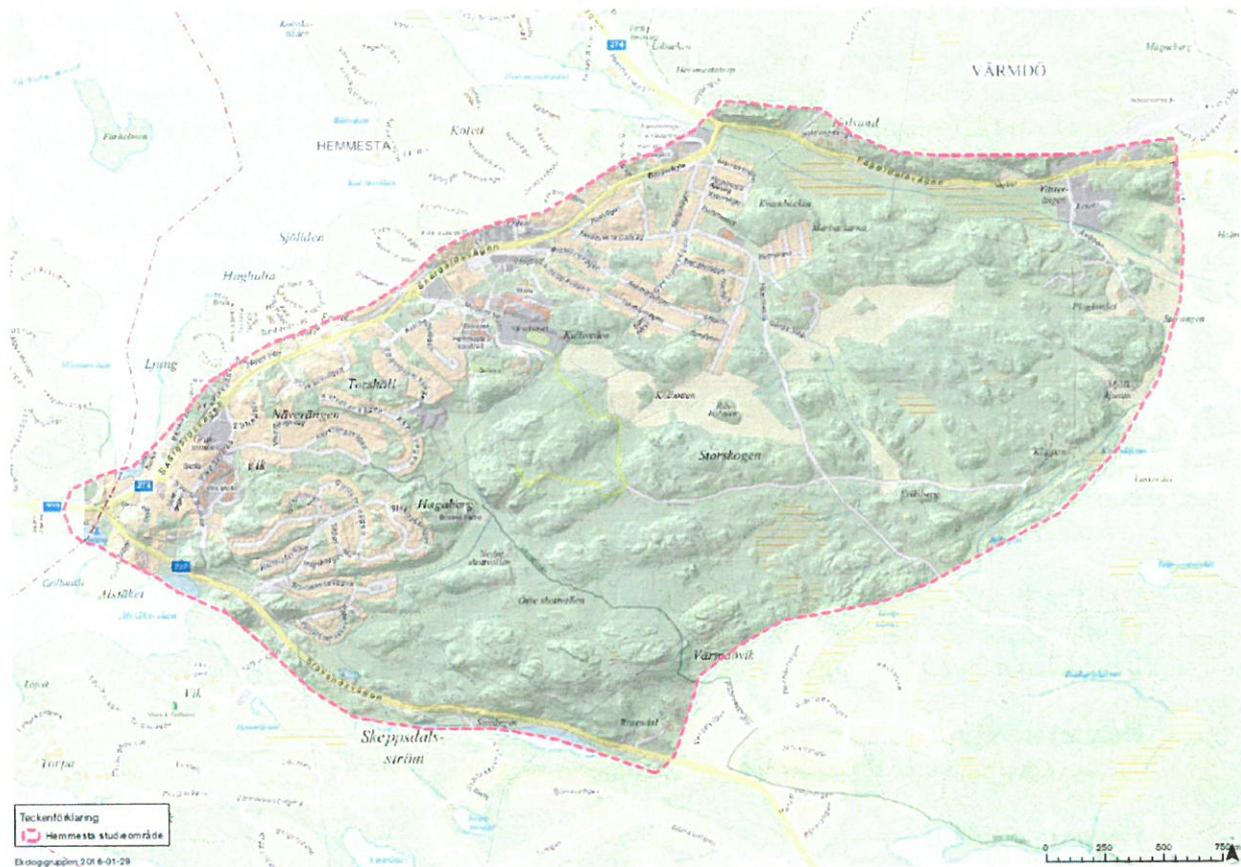
Utöver ovanstående är även nedanstående underlag relevanta för utredningen:

- RUFSS 2010
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025 (Hemmesta vägskäl)
- Gång- och cykelplan för Värmdö kommun 2013-2030
- Trafikverket, vägtrafikflödeskarta (vtf.trafikverket.se)
- Olika naturdatabaser

- Detaljplaneprogram för Hemmesta centrum, Värmdö kommun 2009, samt pågående arbete
- Detaljplaner för Älvsby industriområde, Värmdö kommun 2014

### 3.4 Avgränsning

Bilden nedan visar utredningsområdets geografiska utbredning. Den geografiska avgränsningen används för att identifiera problem och brister som ska lösas. Det är dock möjligt att åtgärder kan komma att behövas utanför utredningsområdet för att hitta effektiva lösningar.



Figur 3-1 Geografisk avgränsning.

Åtgärdsvalsstudien har primärt ett planeringsperspektiv som sträcker sig fram till år 2030 för att få en tydlig koppling till den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010 och översiktsplan 2012-2030. Utblick mot 2050 är nödvändig för att föreslagna lösningar är tillräckligt hållbara i ett längre perspektiv. Även åtgärder som kan genomföras i ett kortare tidsperspektiv behöver beaktas.

### 3.5 Intressenter

Studien drivs av Värmdö kommun. Utöver kommunen har även nedanstående intressenter identifierats.

- Trafikverket
- Länsstyrelsen
- Trafikförvaltningen SLL
- Keolis
- Boende och verksamma inom och i närheten av utredningsområdet (bla skolor)
- Väg- och samfällighetsföreningar
- Resenärer och transportörer genom området (väg 222, 274 och Fagerdalavägen)
- Markägare (bla Peab, Svensk Byggekultur AB)
- LRF
- Friluftsförbundet
- Naturskyddsföreningen
- Värmdö fågelklubb
- Idrottsföreningar (orienteringsklubben mm)
- Företagarförening Hemmesta
- Försvarsmakten

### 3.6 Arbetsprocess och genomförande

Åtgärdsvalsstudien har genomförts enligt metodiken för åtgärdsval med tillämpning av fyrs-tegsprincipen. Studien drivs av Värmdö kommun, som har gett konsultföretaget Trivector i uppdrag att genomföra uppdraget. Trafikverket har ej haft möjlighet att delta i studien av re-sursskäl. Förankring och samråd har skett löpande med olika aktörer. Studien genomförs i följande fyra steg:



Figur 3-2 Faserna i en åtgärdsvalsstudie

#### Initiera

I detta steg initieras utredningen med beslut om genomförande i dialog med berörda parter.

#### Förstå situationen

Syftet med denna fas är att skapa en förståelse för förutsättningarna och vilka problem som ska lösas. En viktig grund för detta har varit de tidigare utredningar som gjorts inom området. I november 2015 genomfördes även en workshop där kunskap om problem och möjligheter samlades från berörda intressenter. Vid workshopen diskuterades även lämpliga mål för de åtgärder som ska prövas i fasen ”Pröva tänkbara lösningar”.

På denna workshop deltog representanter från Värmdö kommun, Svensk Byggekultur AB, L E Lundberg, Södra Kopparmora, Torsby Samfällighetsförening, Hemmesta Södra Vägörening, Torshäll Samfällighetsförening, Fågelklubben, Friluftsförbundet, LRF, Hagaberg, Keolis, Hemmesta Skola och Trivector.



### Pröva tänkbara lösningar

I denna fas prövas åtgärder som svarar upp mot identifierade behov, brister och mål. Fyrstegsprincipen används och alla färdmedel och trafikslag beaktas. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder prövas i följande steg:

- 1. Tänk om** - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.  
Exempel på åtgärder: lokalisering/markanvändning, parkeringsreglering, trängselskatt, marknadsföring och information.
- 2. Optimera** - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.  
Exempel på åtgärder: trafikstyrning, utbud i kollektivtrafiken, pendlarparkering.
- 3. Bygg om** - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.  
Exempel på åtgärder: trafiksäkerhetsåtgärder, förstärkning av väg.
- 4. Bygg nytt** - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.  
Exempel på åtgärder: nya vägsträckningar, trafikplatser.

### *Figur 3-3 Fyrstegsprincipen*

Även i denna fas har en workshop genomförts i syfte att finna lämpliga åtgärder. Åtgärdsförslagen bedöms mot målen för studien. Ett urval av åtgärder studeras sedan närmare avseende kostnader, effekter och konsekvenser.

På denna workshop deltog representanter från Värmdö kommun, Trafikförvaltningen, Svensk Byggekultur AB, Hemmesta nya villaägarförening, Kolvik samfällighet, Värmdöviks vägförening, Skeppsdalsströms samfällighet, Hemmesta Södra Vägförening, Torshäll Samfällighetsförening, Friluftsförbundet, LRF, Orienteringsklubben, Vision häst Värmdö, Hagaberg, Keolis och Trivector. Värmdö fågelklubb lämnade skriftliga synpunkter och förslag innan mötet.

### **Forma inriktning och rekommendera åtgärder**

Åtgärdsvalsstudien avslutas med att forma en övergripande inriktning med förslag till rekommenderade åtgärder.

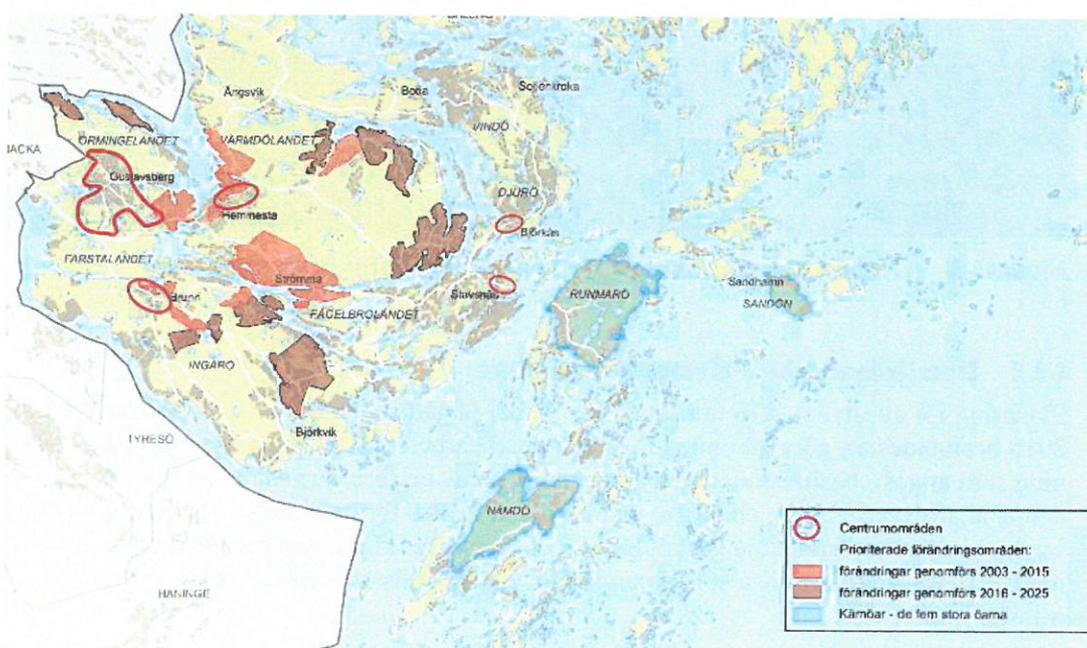
## 4 Förutsättningar

### 4.1 Värmdö växer

Värmdö kommun har haft en kraftig befolkningstillväxt de senaste decennierna. Mellan 1985 och 2010 fördubblades antalet boende i kommunen. År 2015 hade Värmdö en befolkning på drygt 41 000 boende. Enligt översiktsplanen kan antalet boende uppgå till 65 000 år 2030 och i en utblick till år 2050 handlar det om cirka 74 000 boende. Tabellen nedan visar fördelningen mellan olika delområden.

Delområden	Bef 2014	Högalternativ 2030 öp	Absolut förändring	Relativ förändring (%)	Utblick 2050	Absolut förändring	Relativ förändring (%)
Gustavsberg	15 416	25 000	9 584	62	30 000	14 584	95
Värmdölandet	13 428	22 000	8 572	64	24 000	10 572	79
Ingarö	6 959	11 000	4 041	58	13 000	6 041	87
Djurö-Stavsnäs	3 646	5 500	1 854	51	6 000	2 354	65
Skärgården	996	1 500	504	51	1 550	554	56
<b>Summa</b>	<b>40 445</b>	<b>65 000</b>	<b>24 555</b>	<b>61</b>	<b>74 550</b>	<b>34 105</b>	<b>84</b>

Figur 4-1 Befolkningsmängd i delområden för olika årtal. Siffror för år 2030 kommer från översiktsplanens "alternativ hög".

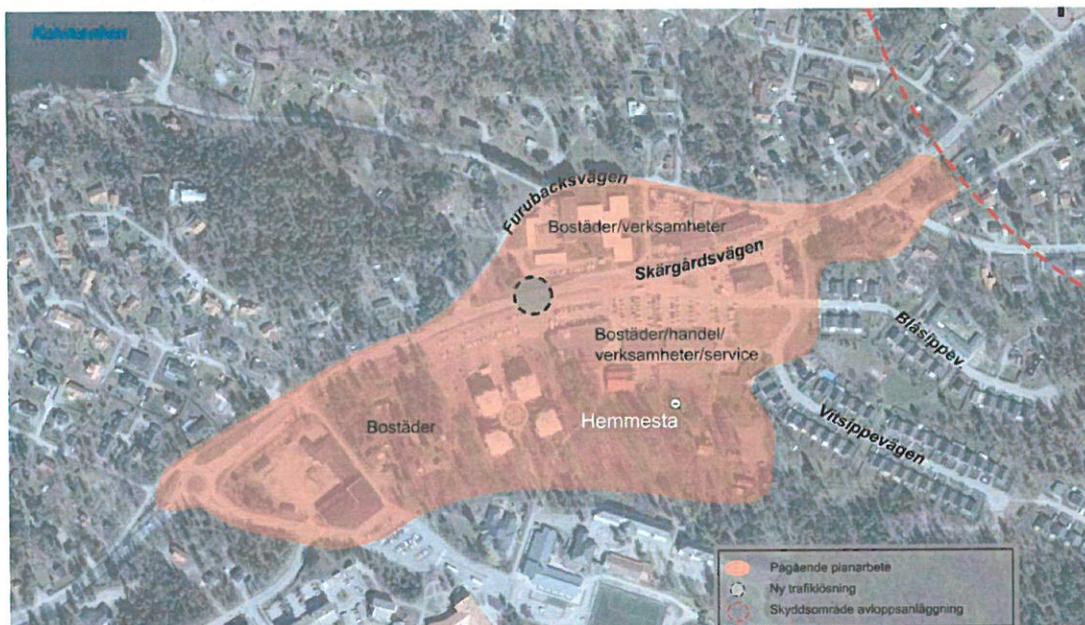


Figur 4-2 Kommunens utvecklingsområden enligt gällande översiktsplan.

## 4.2 Utveckling i området

Hemmesta pekas särskilt ut som utvecklingsområde i översiktsplanen<sup>1</sup>. Målen är att Hemmesta ska utvecklas till:

- En naturlig träffpunkt på Värmdölandet
- Ett sammanhållet och levande centrum med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel och offentlig service
- Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert centrum för alla
- Det nya bostadsbebyggelsen kring centrum ska få en kvartersstruktur med bibehållen småskalighet som möjliggör en ”tyst sida” mot vägen



Figur 4-3 Hemmesta centrum utvecklingsområde enligt översiktsplanen

### 4.2.1 Detaljplanearbete Hemmesta centrum

Planering för att utveckla Hemmesta centrum har pågått sedan början av 2000-talet. Under 2015 beslutades att göra ett omtag med detaljplanearbetet med ett nytt start-PM. En anledning som anges i beslutsunderlaget är utredningen av en förbifart öster om Hemmesta (dvs denna åtgärdsvalsstudie), en åtgärd som skulle ge bättre förutsättningar för centrumutvecklingen. I beslutsunderlaget anges att Skärgårdsvägens funktion som genomfartsled skulle upphöra, liksom funktionen som reservled för farligt gods och utöver det skulle trafiken minska.

I start-PM är planarbetet uppdelat i två etapper. Den första etappen avser Hemmesta centrum utan vägområde och skyddszon. Skälet till etappindelningen är att en förbifart Hemmesta då inte påverkar planarbetet.

<sup>1</sup> Översiktsplan 2012-2030, Värmdö kommun

Figuren nedan visar den strukturplan som ligger till grund för detaljplanearbetet.



**Figur 4-4 Strukturplan för Hemmesta centrum enligt start-PM från 2015**

Av strukturplanen framgår att Skärgårdsvägen förutsätts få en ny cirkulationsplats som blir huvudutfart från planområdet och som dessutom hanterar påfarten från Furubacksvägen på norra sidan. Dessutom öppnas för en påfart i östra området. Dessa förbättringar av Skärgårdsvägen förutsätts i start-PM att genomföras inom ramen för att vägen fortfarande är allmän väg och belägen utanför det nya planområdet. Den övergripande idén med etapp 1 är att skapa en tydligare och mer uppsamlande mötesplats/torgbildning med en variation av butiker, restauranger, bostäder och verksamheter. Nuvarande planering är inriktad på 600 nya bostäder i Hemmesta centrum<sup>2</sup>.

Som en möjlig andra etapp anges i start-PM Hemmesta centrum med vägområde. Det anges att den andra etappen förutsätter beslut om genomförande av förbifart Hemmesta. Den övergripande idén med etapp 2 är att omgestalta Skärgårdsvägen till en levande stadsgata. I en särskild detaljplan kan vägområdet läggas in och övergå i kommunal väghållning. Etapp 2 innebär en planändring av området närmast Skärgårdsvägen. Förutsatt att restriktionerna om bebyggelse nära vägen upphör kan bebyggelsen flytta närmare den nya gatan.

#### **4.2.2 Bebyggelseplaner i utredningsområdet**

Utöver den planerade utvecklingen som ligger inom ramen för nuvarande detaljplanearbete för Hemmesta centrum (etapp 1 och etapp 2), kan ytterligare bebyggelse vara aktuell i utredningsområdet. I översiktsplanen pekats dock området öster om Hemmesta ut som regional och lokal grönstruktur. Det finns tre stora fastighetsägare i området: Peab, Svensk Byggekultur AB och Värmdö kommun. Peab och Svensk Byggekultur har större sammanhängande områden medan kommunens markägande är mer fragmentiserat. Peab äger mark i södra delen av området och Svensk Byggekultur i den norra.

<sup>2</sup> Riskanalys Hemmesta centrum, Brandskyddslaget 2016-03-24

### 4.3 Dagens trafiksystem, resande och transporter

#### 4.3.1 Gång och cykel

Det övergripande målet för gång- och cykeltrafiken i Värmdö är att öka andelen gående och cyklister. Detta ska ske genom att skapa ett attraktivt, gent och sammanhängande huvudnät för gång- och cykeltrafik<sup>3</sup> och genom att marknadsföra gång- och cykelmöjligheter till kommunens invånare.

Gång- och cykelnätet är ofullständigt i Hemmesta. Längs Skärgårdsvägen finns en kombinerad gång- och cykelbana som bitvis är mycket smal. I Hemmesta centrum finns en gång- och cykelväg på östra sidan om vägen. Cyklister och gående tvingas byta sida vid ett av de två signalreglerade övergångställena utmed vägen. I en förstudie<sup>4</sup> som Trafikverket har tagit fram för Hemmesta centrumområde föreslås en gång- och cykeltunnel i höjd med centrum för att höja framkomligheten för samtliga trafikanter och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Norr om Hemmesta Dalväg har en ny gång- och cykelbana anlagts som går vidare mot Älvsby och Torsby efter Hemmesta vägskaäl. Kopplingen mellan Hemmesta och Gustavsberg är svag för cykel då det saknas cykelbana längs Grisslingeran. Trafikverket planerar att bygga om Grisslingeran vilket bör förbättra förutsättningarna där.

Andra brister som identifierats är:

- Låg standard på cykelparkeringarna i Hemmesta centrum.
- Behov av bättre belysning på gång- och cykelvägarna.
- Gång- och cykelvägarna är bristfälliga till skolor i området.
- Behov av parkeringsytor för moped vid skolorna.
- För både gående och cyklister utgör Skärgårdsvägen en barriär genom området. Kopplat till trafiken finns också aspekter som rör trafiksäkerhet och trygghet.

#### 4.3.2 Kollektivtrafik och infartsparkeringar

I utredningsområdet utgör stomlinje 474 Slussen-Hemmesta stommen för kollektivtrafiken. Linje 474 vänder vid Hemmesta vägskaäl. Turtätheten är hög och under en stor del av dygnet är det 10-minuterstrafik. Det finns även kompletterande busslinjer som trafikerar längre ut på Värmdö. För vissa linjer sker byten till stombussen i Hemmesta/Hemmesta vägskaäl.

---

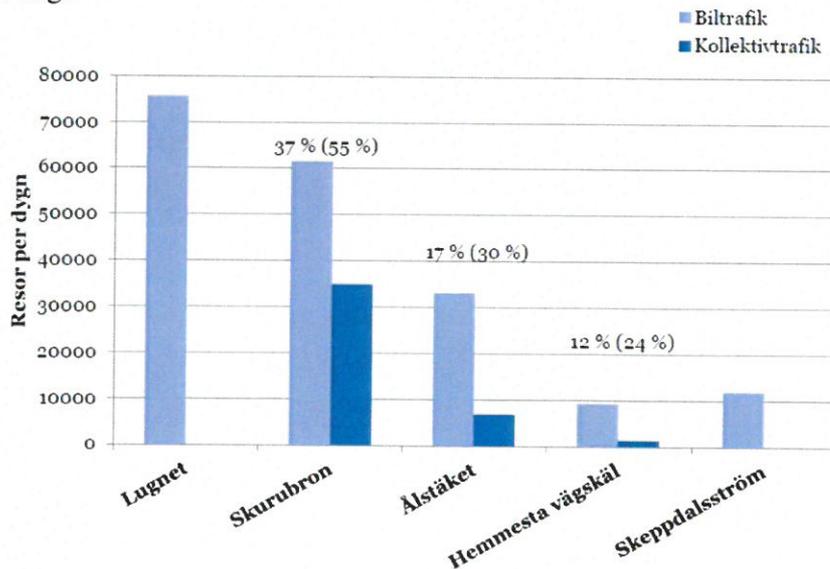
<sup>3</sup> Gång- och cykelnätet ska knyta samman kommunens fem centrumområden med det regionala cykelstråket, kommunens bryggor och kommunens prioriterade förändringsområden (Källa: Gång- och cykelplan för Värmdö kommun 2013-2030)

<sup>4</sup> Trafikverket (2010), *Väg 274 genom Hemmesta centrumområde, förstudie*



Figur 4-5 Kollektivtrafiken i området.

Kollektivtrafikens andel av resandet avtar ju längre ut man kommer på Värmdö, vilket nedanstående figur visar. Under högtrafik är kollektivtrafikandelen högre än under dygnet i övrigt.



Figur 4-6 Antal resor per dygn i respektive snitt och kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet. Siffror inom parentes avser maxtimmen (källa: Åtgärdsvalsstudie för väg 222 och 274 genom Nacka och Värmdö kommuner, Trafikverket, 2013-03-20)

Identifierade behov och önskemål handlar om att utveckla kollektivtrafiken med bättre framkomlighet, ökat utbud i lågtrafik, förbättrade hållplatser och förlängning av befintliga linjer längre ut på Värmdö. Det finns även mål hos såväl Värmdö kommun som Trafikförvaltningen SLL att öka andelen som reser med kollektivtrafiken.

En pågående åtgärdsvalsstudie<sup>5</sup> som syftar till att skapa bättre framkomlighet i stornätet har studerat problemen för linje 474. Analyserna i studien visar att stomlinjen är relativt långsam på sträckan Ålstäket-Hemmesta vägskäl och har långt kvar till de mål om restider som finns i Trafikförvaltningens stornätsplan, se figurer nedan.



Figur 4-7 Vänster bild: Restider exklusive hållplatstid i riktning mot Nacka Tpl (förmiddag). Höger bild: Motsvarande restider i riktning mot Hemmesta (eftermiddag)

För att minska restiden för stombussen föreslås i studien att stombussen inte stannar på hållplatserna Viks central, Kolvik och Näset. Återstående hållplatser utvecklas med cykelparkering och förbättrade gång- och cykelanslutningar.



Figur 4-8 Antal påstigande på linje 474 per hållplats kl 7-9 (Källa: ÅVS framkomlighet i stornätet)

<sup>5</sup> Förbättrad framkomlighet i stornätet - en åtgärdsvalsstudie. Stråk 5 - Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl, Grontmij, 2015-08-26

Studien lyfter även Skärgårdsvägens delvis låga standard med bland annat tomtutfarter, vilket inte är förenligt med en stomlinje. Värmdö kommun har tidigare bedömt att åtgärder är svåra att genomföra på grund av stora intrång på fastighetsmark. Det finns även problem med dåligt underhåll i vägnätet vilket påverkar bussarnas möjlighet att hålla skyltad hastighet. Bristande drift och underhåll ger risk för större slitage på fordon och komfortproblem för resenärerna.

Bebyggelsen på Värmdö är relativt gles vilket innebär att underlaget för kollektivtrafiken på många platser är litet. Kombinationsresor med bil och kollektivtrafik kan då för många vara ett attraktivt alternativ. I Värmdö finns ett antal infartsparkeringar som är tänkta att ge goda resmöjligheter med kollektivtrafik för de som bor i kommunens glesare delar.

Infartsparkeringarna är idag främst lokaliserade så att de ger tillgänglighet till stombusslinje 474 som vänder i Hemmesta. Därför saknas större ordnade infartsparkeringar längre ut på Värmdölandet. Inom utredningsområdet för denna studie finns infartsparkeringar vid Hemmesta vägskaal (40 bilplatser) och Hemmesta centrum (ca 65 bilplatser). Det har identifierats önskemål om fler infartsparkeringar i Hemmesta och även längre ut på Värmdö.

#### 4.3.3 Vägnät och biltrafik

Både väg 222 och 274 är utpekade som funktionellt prioriterade vägar för gods, dagliga persontransporter med bil och kollektivtrafikresor<sup>6</sup>. De är även sekundära vägar för farligt gods.

Trafikverket genomför mätningar av trafiken på väg 222 och 274 vid vissa mätpunkter. Årsmedelsdygnstrafik, ÅDT, är det medelflöde som passerar ett visst vägsnitt under ett dygn utslaget på ett kalenderår.

##### Väg 222

Senaste mätningen år 2013 beräknades ÅDT till 8370 fordon vid Skeppsalsström<sup>7</sup>. Jämfört med tidigare mätningar från år 2001 är trafikmängderna stabila på väg 222. Vägtrafiken har stora säsongsvariationer beroende på sommarturism och många fritidsboenden i Värmdö. Mätningarna på väg 222 visar på en skillnad mellan oktober och juli på 29 %, och samma storleksordning bör även gälla på väg 274.

På väg 222 upplevs trafikstörningar vid infarten till Hagaberg. Framkomlighetsproblem finns även vid Ålstäket där väg 274 och väg 222 möts. Generella framkomlighetsproblem som konstaterats i tidigare studie<sup>8</sup> av väg 222 är:

- Många korsningar och in- och utfarter
- Linjeföring, skydd sikt och avsaknad av belysning
- Broöppning i Strömma (1 maj-15 okt) 2 gånger i timmen (ej högttrafik)
- Fotgängare och cyklister längs vägen

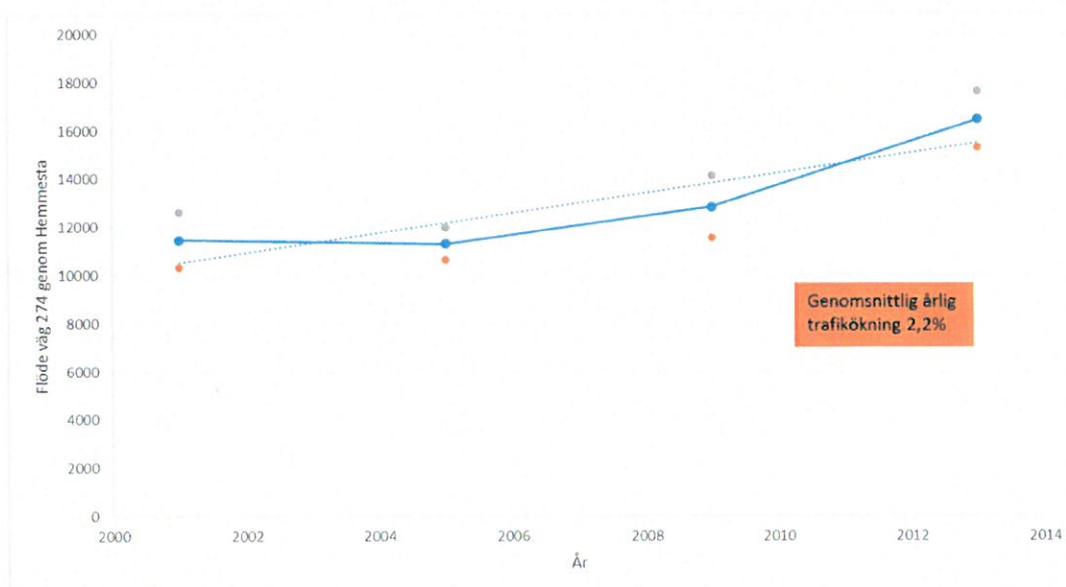
<sup>6</sup> <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/funktionellt-prioriterat-vagnat/>

<sup>7</sup> Mät punkt på väg 222 vid Skeppsalsström

<sup>8</sup> Trafikutredning väg 222 Ålstäket-Stavsnäs vinterhamn, Trivector, Rapport 2011:47

### Väg 274

Vid senaste mätningen år 2013 på väg 274 beräknades ÅDT till 16 450 fordon strax norr om Ålstäket<sup>9</sup>. Andelen tung trafik var 9 %. Enligt mätningarna har trafiken ökat kraftig på väg 274 de senaste åren vilket beror på ökad inflyttning.



Figur 4-9 Trafikens utveckling på väg 274 enligt Trafikverkets mätningar.

Platser som upplevs problematiska på väg 274 är anslutningar vid Hemmesta centrum, Kolvik och G:a Torshäll. Tidvis finns problem med att göra vänstersvängar till och från lokalvägnätet. Framkomligheten begränsas även att gående och cyklister passerar vägen på signalreglerade övergångsställen.

### Ålstäket

Vid Ålstäket möts väg 222 och 274. Korsningen är hårt belastad och sommartid överskrider kapacitetstaket. Genom att bygga ut korsningen med två körfält i cirkulationen, förlänga kömagasinet från Hemmesta och skapa ett extra körfält på Stavnäsvägen in mot korsningen bedöms kapaciteten tillräcklig<sup>10</sup>. Ny vägplan tas fram av Trafikverket.

### Fagerdalavägen

Trafiken längs Fagerdalavägen varierar stort under året. Den största belastningen infaller under juli månad vilket beror på det stora antalet fritidshus och Bullandö Marinas säsongsberoende verksamhet. Med förändringar i området som ger ökat permanentboende genereras också mer trafik.

På den sträcka som berör utredningsområdet för denna studie är ÅDT cirka 5300 fordon, och på sommaren uppgår trafiken till 8700 fordon per dygn.

<sup>9</sup> Mät punkt på väg 274 strax norr om Ålstäket

<sup>10</sup> Vägplan Väg 222, Mölnvik-Ålstäket, Samrådsunderlag 2013-05-31, Trafikverket

Tidigare utredning<sup>11</sup> har identifierat ett antal brister längs hela Fagerdalavägen. Inom utredningsområdet för denna studie är det dock inga särskilda brister som utmärker sig. Trafiken innebär dock att området Hemmesta sjöängar påverkas negativt av buller.

#### 4.3.4 Transporter av farligt gods

Både väg 222 och 274 är klassade som sekundära transportleder för farligt gods. Det primära vägnätet bildar stommen i det rekommenderade vägnätet och används för genomfartstrafik. Det går ofta stora mängder och olika typer av farligt gods på dessa vägar. Det sekundära vägnätet är främst avsett för lokala transporter från det primära vägnätet och leverantör eller mottagare av farlig verksamhet. Det sekundära vägnätet bör inte användas för genomfartstrafik.

Att vägarna är klassade som transportleder för farligt gods innebär restriktioner för den planerade bebyggelsen. Länsstyrelsen i Stockholm ställer krav på att riskerna ska analyseras vid exploatering inom 150 meter. Länsstyrelsen rekommenderar vidare ett minsta skyddsavstånd på 40 meter till tät kontorsbebyggelse och 75 meter till bostäder och personintensiva verksamheter. Avsteg kan göras om risknivån bedöms låg eller säkerhetshöjande åtgärder kan genomföras.

Den planerade utvecklingen av Hemmesta centrum innebär bebyggelse nära vägen, och därför har en riskanalys<sup>12</sup> genomförts i detaljplanarbetet. Det finns två exploateringsförslag där ny bebyggelse hamnar 5 respektive 10 meter från vägen. Den övergripande slutsatsen i studien är att risknivån till följd av transporter av farligt gods är mycket låg. I riskanalysen föreslås ett antal säkerhetshöjande åtgärder för bebyggelse närmare än 50 meter från vägen.

Det saknas uppgifter över omfattningen av transporter med farligt gods på Skärgårdsvägen. I riskanalysen genomfördes därför en inventering av verksamheter som kan generera sådana transporter. De verksamheter som identifierades var Bullandö Marina, bensinstationer, Älvsby industriområde, Hemmestatorp (utredningsområde för verksamheter) och Myttinge övningsfält. Merparten av transportererna bedöms utgöras av brännbara vätskor och gasolflaskor.

Transporter av farligt gods genom Hemmesta kan även bli aktuellt vid tillfällen när trafik måste stängas av på E4/Essingeleden, eftersom väg 274 ingår i omledningsvägnätet för E4/Essingeleden. Enligt riskanalysen bedöms inte detta påverka risknivån för Hemmesta i någon betydande omfattning.

#### 4.3.5 Dispenstrafik

För vissa tunga, breda och långa transporter krävs dispens för att få genomföra transporten. Dispenstrafik kan bli aktuellt på både väg 222 och 274, vilka är funktionellt prioriterade för bland annat godstrafik. Dispenstrafiken ställer krav på vägens bärighet och utrymme. Det saknas idag uppgifter om hur mycket dispenstrafik som äger rum i utredningsområdet. När Essingeleden öppnades för dispenstrafik år 2015 minskade antalet enskilda ansökningar<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Trafikutredning Fagerdalavägen och Bullandövägen, Trivector, Rapport 2013:83

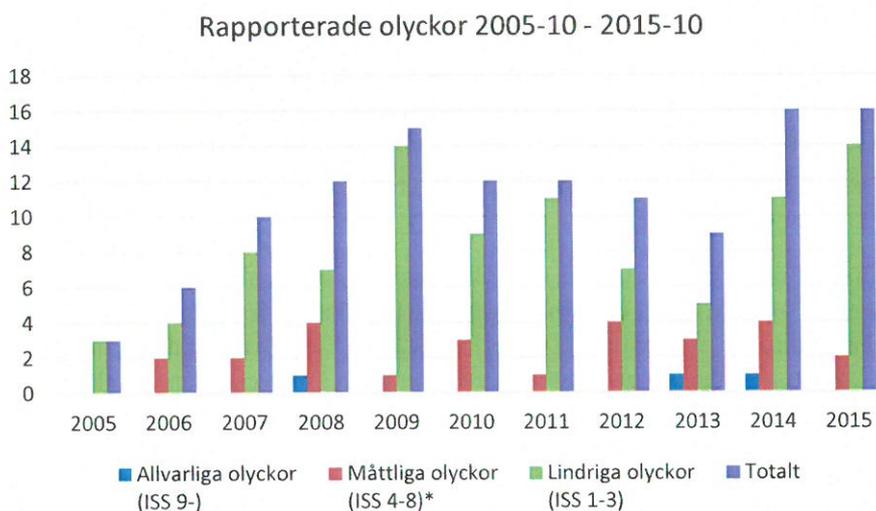
<sup>12</sup> Riskanalys Hemmesta centrum, Brandskyddslaget 2016-03-24

<sup>13</sup> Dispenser kan även utfärdas för ett större område (tex Stockholms län) för en längre period.

över Resarö med 43% (från 237 till 144), vilket bör ha lett till en minskning även genom Hemmesta. Dispenstrafiken ställer framförallt krav på vägens bärighet. Dispenstrafikens omfattning bedöms inte utgöra något större problem i övrigt för trafiken.

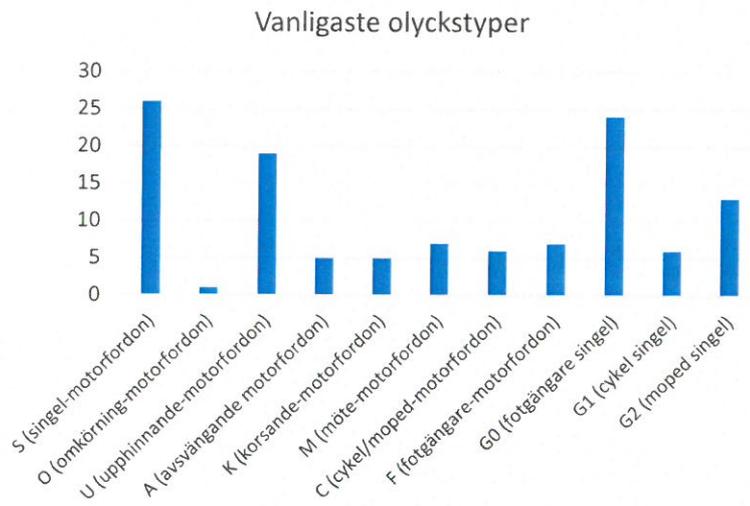
#### 4.3.6 Trafiksäkerhet

Figuren nedan visar polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor från oktober 2005 till oktober 2015, hämtade från informationssystemet Strada. De första åren ingick endast polisrapporterade olyckor, men från mitten av 2008 finns även sjukhusrapporterade till viss del med i statistiken. Det är dock först från år 2015 som Nacka sjukhus finns med i statistiken varför det säkert finns ett betydande mörkertal. I området rör det sig om cirka 12-16 trafikolyckor per år.



Figur 4-10 Rapporterade trafikolyckor inom utredningsområdet från oktober 2005 till oktober 2015 (källa: Strada).

Om olyckorna bryts ned på olyckstyp är ett genomgående mönster att singelolyckor är en relativt vanlig olyckstyp. För olyckor med motorfordon inblandade är även upphinnandelyckor vanliga. För fotgängare är singelolyckor vanligast (vilket ofta är halkolyckor). Olyckor mellan fotgängare/cyklister/moped och motorfordon är relativt ovanliga (13 rapporterade olyckor under perioden).



Figur 4-11 Sammanställning av vanligaste olyckstyperna i utredningsområdet (källa: Strada)

Geografiskt ses en koncentration av olyckorna på följande platser/sträckor:

- Längs väg 274 vid Hemmesta vägskäl
- Hemmesta centrum
- Längs både väg 274 och 222 vid Ålstäket
- Väg 222 från Svartträskvägen till Ålstäket

#### 4.4 Framtida utveckling av resande och transporter

Hur resandet utvecklas i framtiden påverkas av många olika faktorer. Markanvändningen, dvs var bostäder och verksamheter lokaliseras, styr till stor del behovet av transporter. Även infrastruktur, utbud i kollektivtrafiken och antaganden om ekonomisk utveckling är viktiga faktorer. Färdmedelsvalet styrs också av mjukare faktorer som handlar om till exempel information och beteendepåverkan.

##### 4.4.1 Generellt om framtida trafikutveckling i utredningsområdet

Som en följd av befolkningsutvecklingen i Värmdö kan en ökning av trafiken förväntas i framtiden. Hur stor ökningen blir är beroende av hur mycket ny bebyggelse som uppförs och hur många fritidshus som blir permanentbostäder.

I Värmdö står biltrafiken för 51%, kollektivtrafiken för 22% och gående/cyklister för 27% av resorna en vintervardag<sup>14</sup>. Detta gäller som genomsnitt för kommunen som helhet. I området med goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel kan en lägre andel bilresande förväntas. Vilken trafik som nya bostäder genererar påverkas av många faktorer.

För utredningsområdet i denna studie är framförallt utvecklingen på Värmdölandet och Djurö-Stavsnäs betydelsefull för den genomgående trafiken. Vid resor in mot Gustavsberg och Stockholm nyttjar boende på Värmdölandet väg 274 medan boende på Djurö-Stavsnäs nyttjar väg 222. Kommunens översiktsplan pekar på en befolkningsökning med 64% på Värmdölandet och med 51% i Djurö-Stavsnäs, vilket ger en indikation på att en kraftig resandeökning kan väntas i framtiden. Dessutom kan ytterligare ökning av befolkningen väntas i ett 2050-perspektiv. Den stora skillnaden i resande sommar och vinter kan förväntas minska i takt med att fler fritidshus istället blir permanentbostäder.

Sambandet är dock inte linjärt mellan befolkningsmängd och volymer i vägtrafiken. Det beror bland annat på att alla människor inte reser dagligen och de resor som görs kan ske med olika typer av färdmedel. Bostäder som tillkommer i bra kollektivtrafiklägen ger till exempel mindre mängd biltrafik. Trängsel i vägnätet, framförallt närmare Stockholm, har också en återhållande effekt på biltrafiken.

Mängden tillkommande bostäder och verksamheter inom själva utredningsområdet har också stor betydelse för trafikmängderna. I arbetet med ny detaljplan för Hemmesta centrum har 600 nya bostäder beräknats ge cirka 1400 motorfordonsrörelser till och från området<sup>15</sup>. Även en exploatering i området öster om Hemmesta (Storskogen) genererar trafik, och var trafiken hamnar beror på vägnätets uppbyggnad. En ny väg i form av en förbifart öster om Hemmesta skulle avlasta Skärgårdsvägen men samtidigt öka trafikmängderna på väg 222.

##### 4.4.2 Trafikanalyser för 2030

Trafikanalyser för år 2030 gjordes av WSP år 2009. Även om underlaget är relativt gammalt bedöms det ändå användbart för att beskriva de stora dragen för trafikens utveckling. Dessa analyser kan också användas för att beskriva ett jämförelsealternativ JA. Analyserna tar höjd

<sup>14</sup> Fakta om SL och länet 2014 (baserat på RVU Sverige 2011-2014), AB Storstockholms lokaltrafik, 2014

<sup>15</sup> PM Trafikflöden för Skärgårdsvägen, TUB, 2016-03-09

för 65 660 boende i Värmdö år 2030 vilket stämmer väl överens med ambitionerna i översiktsplanen. Det vägnät som används i analyserna innebär bland annat två körfält i vardera riktningen på väg 222 på sträckan Mölnvik-Ålstäket. Den så kallade Österleden antas inte vara byggd.

### Biltrafik 2030

I de yttre delarna av Värmdö ökar trafiken med över 50 % och på vissa sträckor med upp till 100 %. De riktigt stora ökningarna är från relativt små volymer. Längre in mot Stockholm är ökningarna procentuellt sett mindre men volymerna är stora och ökningen sker på kritiska länkar nära eller över kapacitetsgränsen.

Genom Hemmesta är prognosen för år 2030 ca 15 900 bilar per dygn. Det kan konstateras att denna siffra motsvarar den årsmedeldygnstrafiken ÅDT som gäller för år 2013 enligt Trafikverket (se avsnitt 4.3.3). En bidragande förklaring till att trafikmängden redan idag är i samma storleksordning som prognosen för 2030 är troligen att antalet boende i östra delen av kommunen ökat snabbt de senaste åren.

Figuren nedan visar modellberäknade trafikvolymer för år 2030 under morgonens max-timme kl 7-8.



Figur 4-12 Beräknad trafikvolym år 2030 i Värmdö under morgonens max-timme 7-8.



### Kollektivtrafik 2030

Figuren nedan visar prognosen för resande med kollektivtrafik 2030. Generellt sett är det från Värmdö ungefär lika många som reser med buss som med bil in mot regioncentrum under maxtimmen.



Figur 4-13 Antal resenärer kollektivtrafik år 2030 under morgonens maxtimme 7-8.



#### 4.5 Naturmiljö

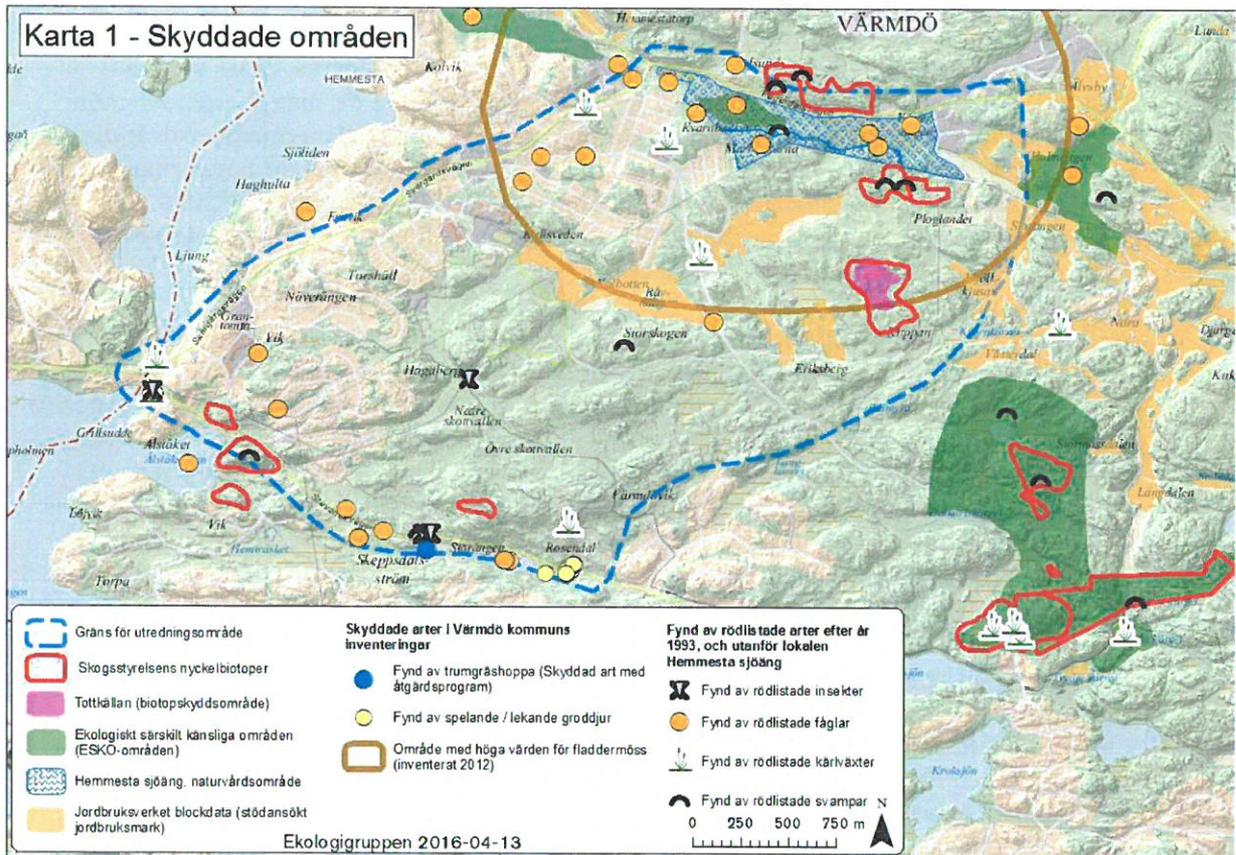
Landskapet har typisk skärgårdsnatur med bergkullar med hållmarkstallskog, bergsslänter med tätare blandskog, och jordbruksmark eller våtmarker i dalgångarna. Stora sammanhållna naturområden har ett egenvärde då de erbjuder livsmiljöer för många arter och möjligheter till spridning mellan olika livsmiljöer. Storskogen är ett sådant område och är därför utpekad regional grön värdekärna i regionplanen (RUFSS 2010) samt utgör bevarandeområde med kommunala och regionala värden enligt kommunens översiktsplan 2012-2030. Området som dessa har även sammantaget viktiga ekologiska funktioner med olika ekosystemtjänster.

Storskogen har mycket vilt som älg, rådjur, bäver, grävling och räva. År 2012 gjordes i området de första observationerna i kommunen av lodjur (spår) och utter (trafikdöd). Storskogen brukas med ett aktivt skogsbruk med flera stora slutavverkningar under de senaste åren. Det finns dock flera områden som är utpekade av Skogsstyrelsen som nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och sumpskogsbiotoper, vilka är samrådspiktiga och vanligtvis undantas för skogliga åtgärder. Det är områden som har de högsta kända skogliga naturvärdena. Det finns även hållmarker med så kallade skogliga impediment och avverkas inte inom skogsbruket. Detta medför att dessa områden har lång skoglig kontinuitet med gamla tallar som är en förutsättning för skyddsvärda arter.

Hemmesta sjöäng är idag ett värdefullt friluftsområde och våtmark för fiskar, groddjur och fåglar. Kommunen har restaurerat området mellan 2012-2014 och har upprättat ett naturvårdsavtal med markägarna. Sjöängen är idag en av de finaste fågelvåtmarkerna som finns i kommunen och har stort antal besökare. Det finns omfattande inventeringar och dokumentation av friluftslivet, växter och djur i området. Hemmesta sjöäng ligger intill Fagerdalavägen som har en viss påverkan i dagsläget. En ny väg över eller bebyggelse intill Hemmesta sjöäng riskerar att minska eller helt ta bort de höga värden som skapats. Vid restaureringen fanns planer på att bygga en gångbro över sjöängen, detta togs bort eftersom störningen på fågellivet skulle bli för stor.

Områden som är skyddade enligt miljöbalken eller avtal är (se även figur nedan):

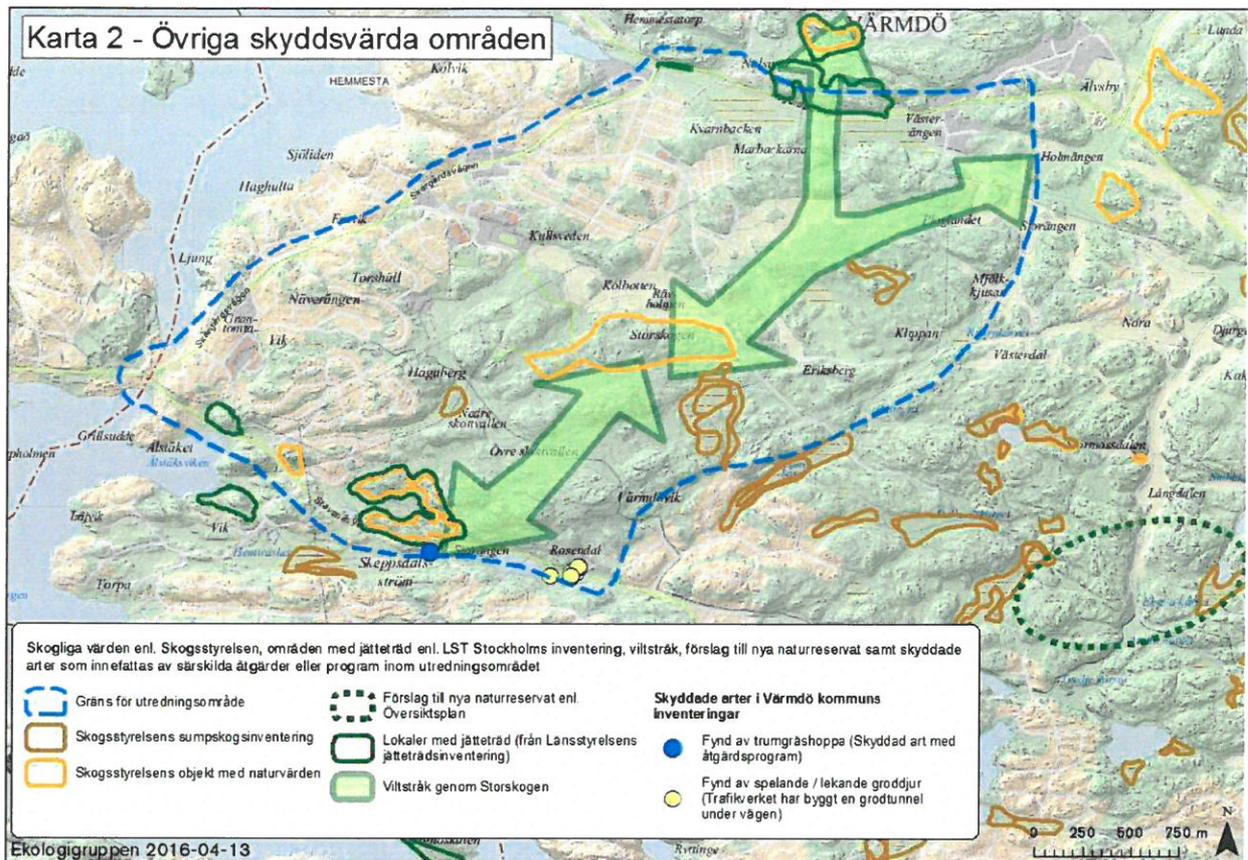
- Hemmesta sjöäng och Holmängen är ESKO-områden, ekologiskt särskilt känsligt områden som har ett skydd enligt MB 3:3. Hemmesta sjöäng är även naturvårdsområde.
- Tottkällan omfattas av biotopskydd enligt MB 7 kapitel (Skogsstyrelsens objekt-nummer SK 184-2001).
- Strandskyddade områden, 100 meter från sjöar och vattendrag, är skyddade enligt miljöbalkens 7 kapitel (redovisas ej i figuren nedan).
- Artförekomster är skyddade av jaktlagstiftning och artskyddsförordningen. Det finns få utredningar för området, men kända värden som är hämtade ur databaser är mycket höga värden för groddjur och insekter i södra delen utmed väg 222 och vid Skeppdalsström. Fynd av rödlistade (hotade) arter finns på flera ställen, bland annat fåglar, insekter, svampar och kärlväxter. Helhetsområde för fladdermöss i norra delen kring Hemmesta sjöäng och flera fynd av olika fladdermusarter.
- Nyckelbiotoper är skyddade genom skogsbrukslagen.
- Åkermark enligt Miljöbalken.



Figur 4-14 Skyddade områden. Områden som omfattas av strandskydd redovisas ej på kartan.

Utöver ovanstående värden finns även områden som är skyddsvärda (se figur nedan):

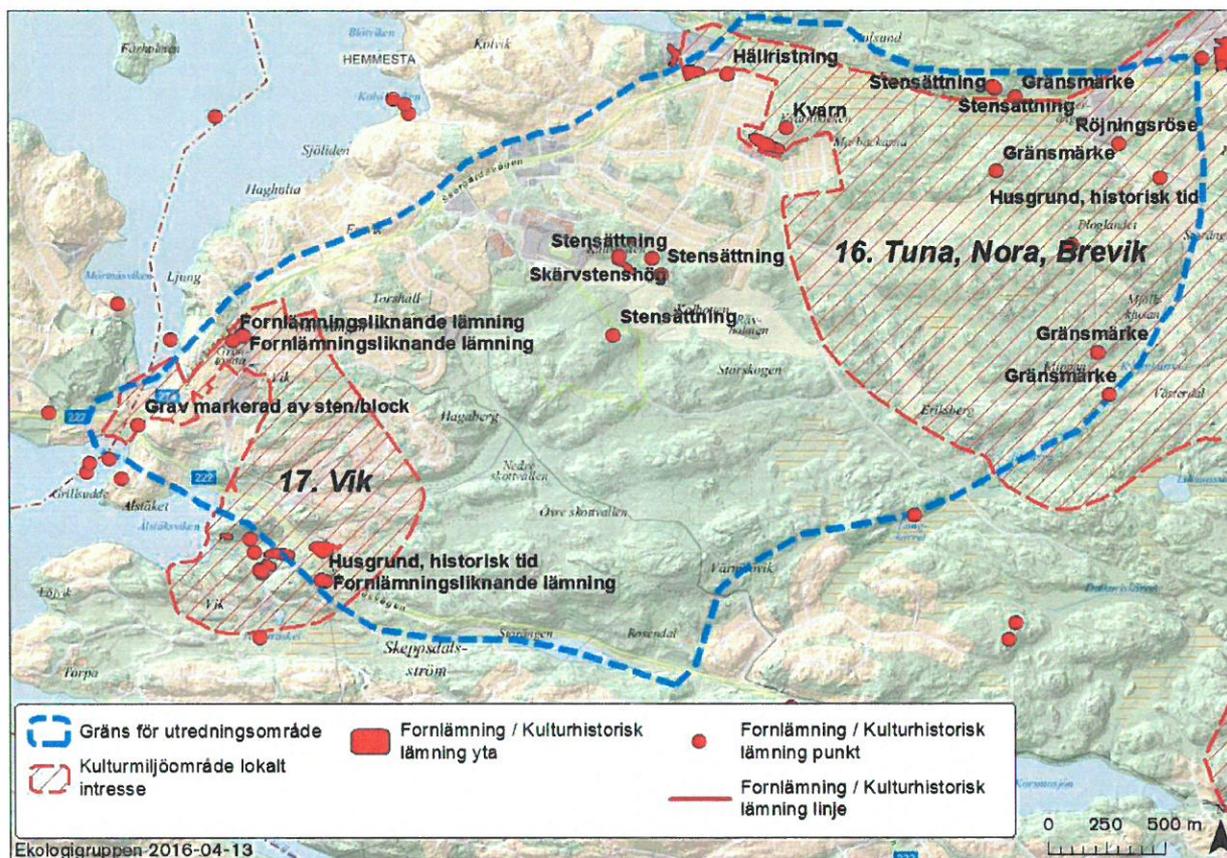
- Ett stort viltstråk går genom Storskogen, mellan Strömman, Ploglandet/Nolsund och Norra Värmdölandet. I området finns även häckande rovfågel.
- I området finns ett flertal skogliga värden utpekade av Skogsstyrelsen. Länsstyrelsen har inventerat jätteträd vid Skeppdalsström, vid påverkan ska samråd ske med Länsstyrelsen enligt MB 12:6.
- Vid väg 222/Skeppdalsström finns mycket höga värden för groddjur och insekter. Trafikverket har genomfört åtgärder för att skydda grodor och salamander så att de inte passerar över vägen utan går genom en grodtunnel under vägen. Länsstyrelsen genomför särskilda åtgärder för skyddsvärda insekter.
- Kommunens översiktsplan pekar ut bevarandehöga områden och förslag till nytt naturreservat, särskilt området sydöst om Nora gård mot Brevik och Värmdövik.



Figur 4-15 Skyddsvärda områden

#### 4.6 Kulturmiljö

Utredningsområdet berör två kulturmiljöområden av lokalt intresse, båda utpekade i kommunens kulturmiljöprogram. Dessa är (16) Tuna, Nora, Brevik och (17) Vik (se karta nedan).



Figur 4-16 Värden för kulturmiljö

I den nordöstra delen ligger ett kulturmiljöområde som omfattar byarna Älvsby, Tuna och Nora, alla med medeltida ursprung. Det finns inga gravfält som belägger att gårdarna har förhistoriskt ursprung men gårdar med namnformen Tuna brukar kunna härledas till järnålder. Under järnålder och in i medeltiden genomskars den här delen av Värmdölandet av en vattenled. När den första bebyggelsen anlades i området låg den därför bra till ur kommunikationssynpunkt. Den tidigare vattenfyllda dalsänkan grundades så småningom upp och den tidigare havsbotten kom att utgöra god odlingsmark.

Mellan byarna Hemmesta, Älvsby, Tuna och Nora utbreder sig ett av de mer sammanhängande åkerlandskapen i kommunen. Landskapet mellan byarna Tuna och Nora präglas särskilt av ett ålderdomligt och mycket vackert kulturlandskap med höga agrarhistoriska och miljöskapande värden, präglad av århundraden av jordbruk. Karaktäristiskt är den äldre agrara bebyggelsen, de mindre flikiga uppodlade dalgångar som blandas med skogsbevuxna höjder och de slingrande, mycket ålderdomliga vägarna, som kryper fram i utkanterna av den brukade marken och i höjdlägen.



*Figur 4-17 Vy över kulturlandskapet vid Älvsby och Nora. Landskapet präglas av ett ålderdomligt och vackert kulturlandskap med höga agrarhistoriska och miljöskapande värden, präglad av århundraden av jordbruk.*

Den sydvästra delen av utredningsområdet berör kulturmiljöområde **Vik**. Vik bebyggdes för första gången under förhistorisk tid vilket de tre järnåldersgravfält som ligger strax norr om gården vittnar om. Norr om väg 222 finns även en registrerad boplatz med trolig datering yngre järnålder/medeltid. Under 1900-talets första decennium planerades för en järnväg som var tänkt att gå från Storängens station i Nacka och vidare till Bullandö. En station skulle förläggas vid Vik och Ålstäket och det planerades för att ett villasamhälle skulle växa fram i området. Många av de tidiga villorna är uppförda i jugend och nationalromantisk stil med höga bebyggelsehistoriska värden. Järnvägsförbindelsen realiserades aldrig, men villor började ändå uppföras på avstyckade tomter från Vik under 1900-talets första hälft. Enligt uppgift ska det gå att se rester av en påbörjad banvall i området, men det finns ingen sådan registrerad lämning i Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök. Det förhistoriska Vik och villa-bebyggelsen från sekelskiftet 1900 är motivet till att området är ett utpekat kulturhistoriskt värdefullt område av lokalt intresse.

Utredningsområdet berör drygt 30 lämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets databas Fornsök. Av dessa kan ca 15 bedömas som fasta fornlämningar. Dessa är gravfält, stensättningar (gravar förhistorisk tid), boplatser och hållristningar m.m. Övriga kulturhistoriska lämningar kan vara sentida lämningar som kvarnar, och husgrunder från historisk tid eller exempelvis utbredning av äldre bytomter som Älvsby gårdstomt. Enligt den nya kulturmiljölagen från 2014 får lämningar som bedöms ha tillkommit från före 1850 få ett generellt skydd. Även yngre lämningar kan få ett skydd genom att länsstyrelsen kan fornlämningsförklara dessa. Kartan nedan redovisar fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom och intill utredningsområdet.

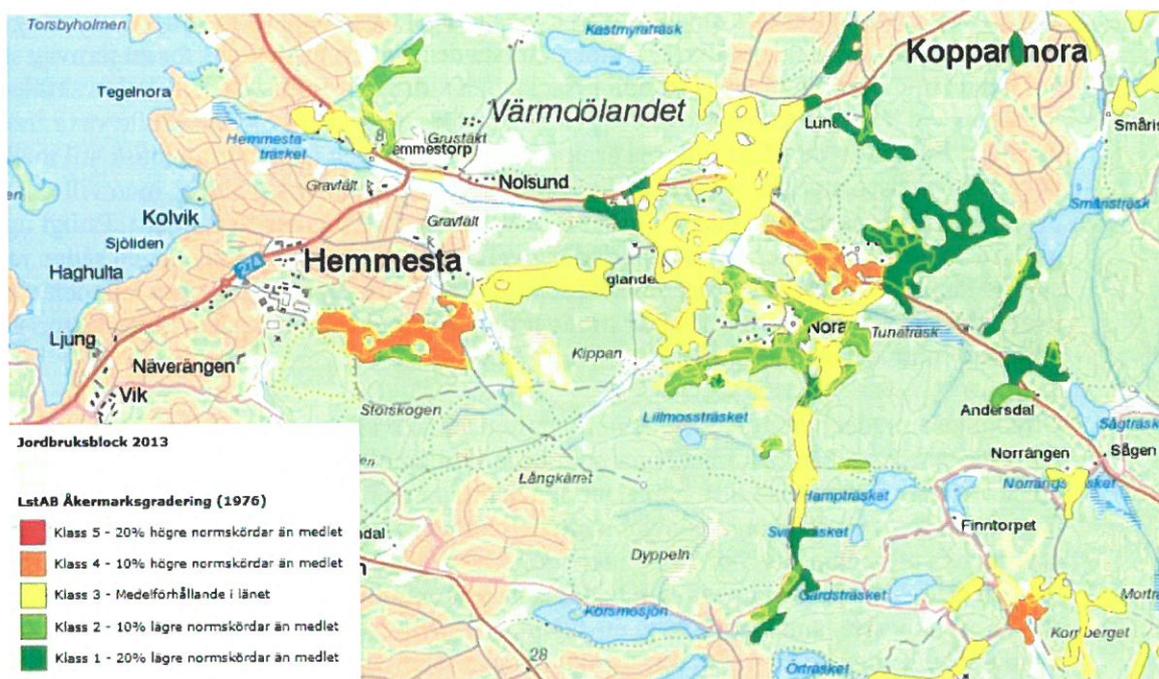
Till kulturlandskapet och dess miljöer finns ofta även höga naturvärden knutna, t.ex åkerholmar med blommande buskar och örter, murar och stenhögar där arter kan leva, fristående äldre lövträd, trädrader, samt brynmiljöer i övergången mellan öppen mark och skog.

#### 4.7 Jord- och skogsbruk

I området bedrivs både jord- och skogsbruk. Jordbruksmarken inom området är enligt Länsstyrelsens åkermarksgradering från 1976 klassad som 4 och 3, det vill säga mark med höga och medelhöga skördar. Jordbruksmark är en naturresurs, som om den hanteras på rätt sätt, har potential att leverera livsmedel och andra produkter under lång tid. Jordbruksmark är därmed inte enbart av intresse ur ett nutida produktionsperspektiv utan även ur ett långsiktigt perspektiv så att brukningsbar mark med bibehållen bördighet finns tillgänglig även för kommande generationer.

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Enligt MB 3:4 får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Mindre landskapselement intill åkermark som tex åkerholmar, är skyddade i MB 7:11 genom generellt biotopskydd.

Enligt plan- och bygglagen ska en avvägning mellan olika intressen göras för att kunna uppnå hållbar samhällsutveckling. Planläggande och byggande ska inte bara ta sin utgångspunkt i behoven från dagens människor utan också väga in behoven för kommande generationer. Att säkerställa platser för matproduktion är en viktig fråga för framtiden. Dessutom är åkermark en del av kulturmiljön samt naturmiljön. Många djur- och växtarter är knutna till jordbrukslandskapet.

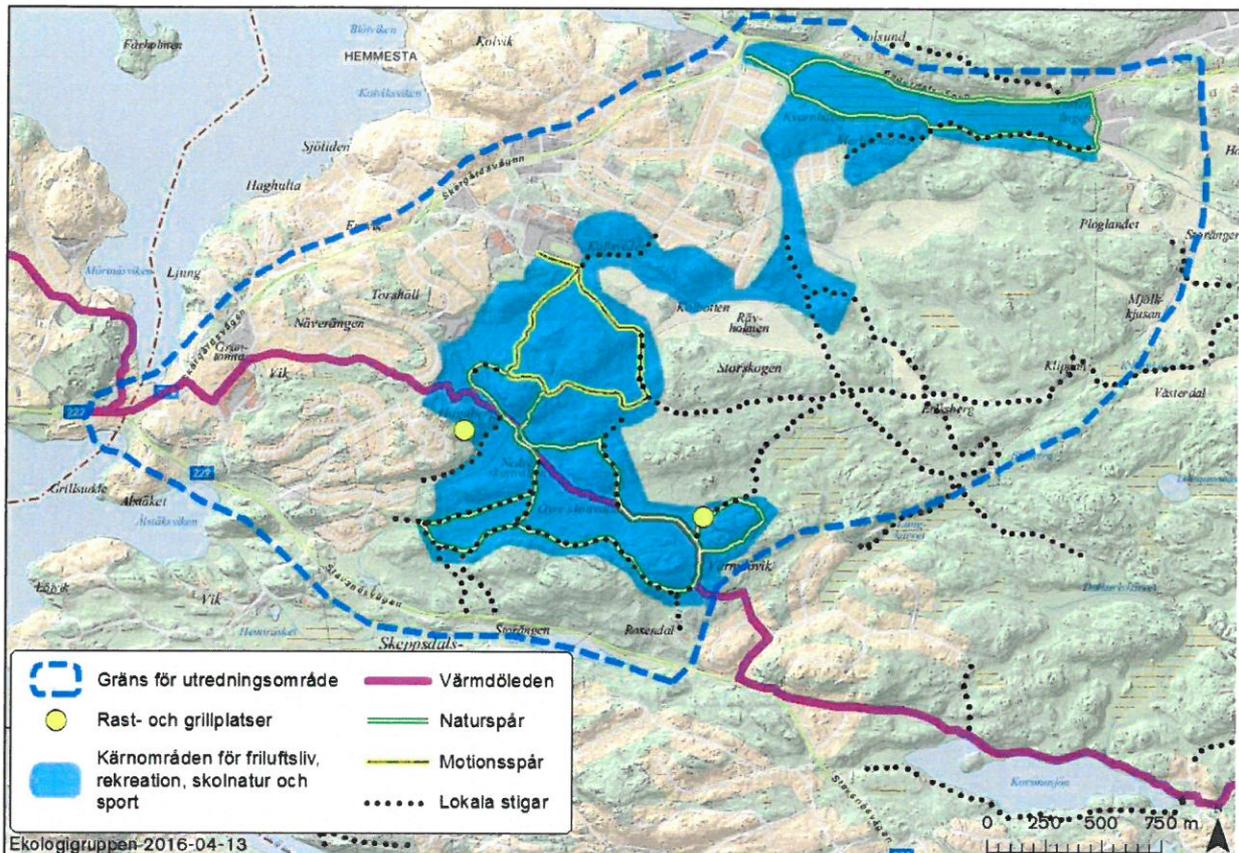


Figur 4-17 Länsstyrelsens Åkermarksgradering från 1976.

#### 4.8 Friluftsliv

Det rörliga friluftslivet rör sig över hela Storskogen, skogsbilvägar, vandringsleder och lokala stigar används flitigt. Anläggningar för friluftslivet är:

- Regional vandringsled, Värmdöleden, går genom Storskogen. Kommunen ansvarar för skötsel, rastplatser och skyltning.
- Elljusspår och idrottsanläggningar vid Hemmesta skola
- Bosses backe med rastplatser
- Flera mindre stall med ridning i Storskogen



Figur 4-18 Värden för friluftsliv (källa: Värmdö kommun)

2009 utförde Värmdö kommunen undersökning om vilka områden i Storskogen som är mest nyttjade av skolor och förskolor. Det visade sig att många små bergkullar på gångavstånd från förskolor används mycket ofta i den dagliga verksamheten. Sedan restaureringen av Hemmesta sjöäng har området blivit ett mycket populärt område för friluftslivet både i kommunen och även för hela regionen samt besöksmål för skolor och närboende.



#### 4.9 Miljö och hälsa

Trafikens energianvändning och klimatpåverkan är generellt betydande i regionen vilket är en viktig utmaning att hantera. Vägarna i området utgör vidare barriärer för djur, natur och människor.

Tidigare studier pekar på att framförallt buller från vägtrafiken är ett betydande miljöproblem. Trafiken innebär också luftföroreningar, dock finns inga uppgifter om att miljökvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids. Dagvatten från vägområden som avvattnas mot intilliggande vattendrag kan också behöva beaktas.



## 5 Mål

Utifrån identifierade behov och brister, och analys av befintliga mål, har projektspecifika mål tagits fram. I detta kapitel redogörs även för viktiga mål på nationell, regional och kommunal nivå.

### 5.1 Transportpolitiska mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet ska uppnås genom att tillgängligheten för medborgarna och näringslivet säkerställs samtidigt som hänsyn tas till trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

### 5.2 Nationella miljömål

Nationellt finns 16 miljö kvalitetsmål som syftar till att tydliggöra arbetet mot en hållbar utveckling, där många på olika sätt är relevanta för trafiken. Miljömålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

### 5.3 Trafiksäkerhetsmål

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige bygger på Nollvisionen - att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen är också en strategi för att uppnå säker vägtrafik. Riksdagen beslutade i juni 2009 om ett etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Det motsvarar att max 220 personer ska dödas i vägtrafikolyckor 2020. Även på EU-nivå tillämpas etappmål för att driva på trafiksäkerhetsarbetet. Nuvarande etappmål är att antalet dödade ska halveras mellan 2010 och 2020. En sådan reduktion skulle i Sverige motsvara max 133 dödade.

#### 5.4 Mål i Värmdös översiktsplan

På kommunal nivå finns flera mål som är relevanta för denna utredning. Av kommunens tio miljömål, som tar sin utgångspunkt i nationella och regionala mål, är framförallt följande centrala:

- Bygg ut miljöanpassade trafiksystem
- Främja en god bebyggd miljö

I nuvarande översiktsplan finns också många relevanta mål inom olika områden. Ett urval av dessa redovisas nedan:

- Framkomligheten ska vara god för alla trafikslag
- Värmdö ska ha säker och effektiv trafikinfrastruktur med en utvecklad länsväg 222 som bas
- Väl utbyggt gång- och cykelnät
- Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och robust
- Andelen kollektivtrafikresenärer ska öka
- Utsläpp av växthusgaser ska minska med 20% till år 2020 och halveras till 2050, jämfört med 1990
- Kommunen ska verka för en utveckling av lokal arbetsmarknad i planering och tillståndsprövning (påverkar behovet av resor)
- Alla värmdöbor ska ha möjligheter till motion, friluftsliv och kulturupplevelser med god kvalitet och hög tillgänglighet för att stärka folkhälsan
- Grönstrukturens värde som spridningskorridor för växter och djur samt som rekreationsområde för människor ska bibehållas
- Gröna kilar och värdekärnor ska bibehållas för att öka natur och rekreationsvärden
- Bibehålla förutsättningar för ett livskraftigt jord och skogsbruk så att kulturlandskapets värden bibehålls
- Samhällsbyggandet ska ta hänsyn till skyddade områden, områden med höga naturvärden och områden med känsliga och värdefulla naturtyper
- Skyddet av tätortsnära naturområden ska prioriteras
- Lokala och riksintressanta kulturmiljöer ska bevaras och skyddas
- Samhällsbyggandet ska ta hänsyn till historiska sammanhang och estetiska värden
- Större sammanhängande jord och skogsbruksmarker ska inte exploateras
- Bostäder ska byggas i centrala lägen nära service, infrastruktur och kollektivtrafik (gäller utpekade centrumområden, bla Hemmesta)