

# PM Trafikflöden för Skärgårdsvägen

Författare: Jesper Skiöld

Datum: 2016-03-09  
Rev: 2016-11-01

## 1. Inledning

Värmdö kommun planerar för utveckling av Hemmesta centrum med utrymme för handel och verksamheter samt drygt 700 tillkommande bostäder. I samband med pågående planering finns ett behov av att bedöma nuvarande och tillkommande trafik på Skärgårdsvägen (väg 274) som underlag för genomförande av en riskanalys och trafikutredning. En utgångspunkt för områdets planering är att Skärgårdsvägen ska trafikeras med nuvarande utformning.

## 2. Uppmätta trafikflöden

På Skärgårdsvägen, delsträckan öster om korsningen med Stavsnäsvägen, har de motordrivna trafikflödena uppmätts av Trafikverket i två separata punkter. Se Figur 2.1.



Figur 2.1. Kartutsnitt med läge för genomförda trafikmätningar, planområde och bedömt mätsnitt. Källa: <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

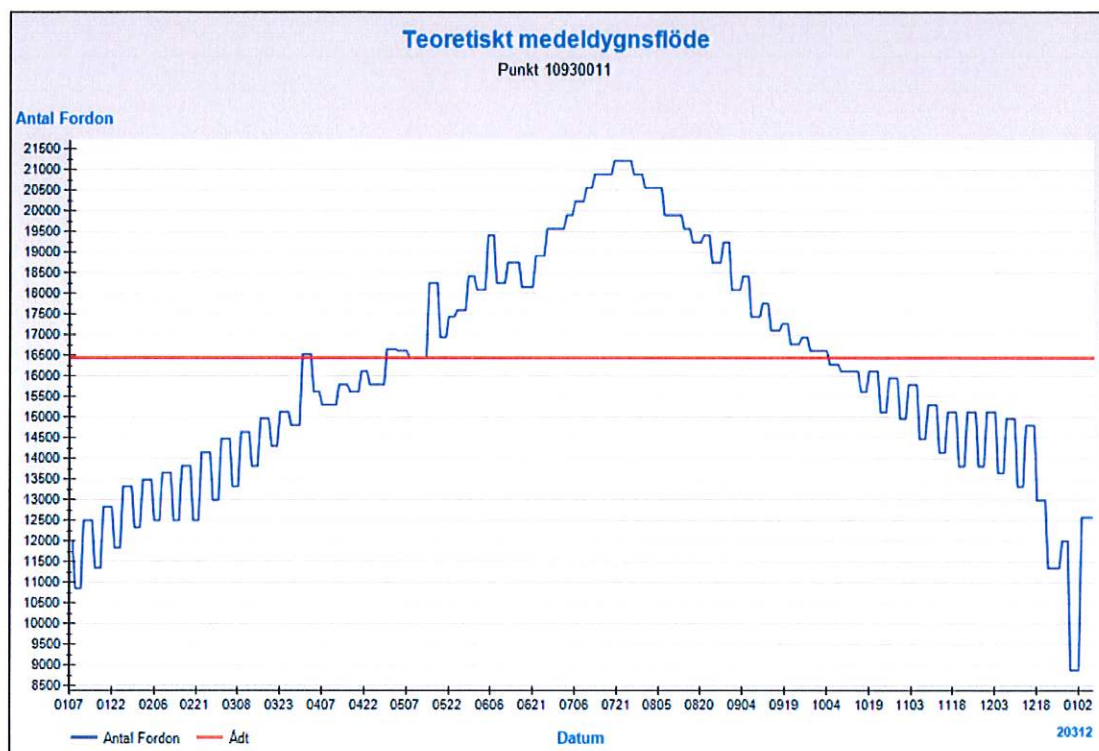
Punkt 1 är en s.k. stickprovspunkt för vilken trafikflödena registrerats under 1-3 dagar i följd under flertal tillfällen. Senaste mätåret var 2013 då mätning skedde vid fem olika tillfällen under april, oktober och november. Under de sammantaget 9 uppmätta dygnen registrerades i genomsnitt 16 215 fordon per dygn passerat i punkt 1.

Punkt 2 är en s.k. Trio-punkt för vilken trafik har uppmätts under en vecka i följd. Senaste tillgänglig mätning är från den tredje veckan i oktober, 2011. Under mätveckan registrerades att veckomedelsdygnstrafiken var 11 029 fordon.

Den tunga trafikens andel har varierat något under genomförda mättillfällen. I punkt 1 har den i genomsnitt uppmätts vara knappt 10 %. Under genomförd mätvecka i punkt 2 var andelen tung trafik 13 %.

### 3. Säsongsvariation

Den motordrivna trafiken är inte konstant över årets alla månader. Trafiken till och från Värmdölandet är betydligt högre under sommarmånaderna än under vintermånaderna. Den teoretiskt beräknade säsongsvariationen för väg 274s södra del (se berörd del i Figur 2.1) påvisar i princip dubbelt så höga flöden under årsmax (juli/augusti) i relation till årsmän (december/januari). Se Figur 3.1. Den betydande fluktuationen i trafikflödena bottnar i hög grad i den stora andelen fritidshus, båtplatser etc. i Värmdös östra delar. Kommunens sommargäster alstrar en betydande andel av årstrafikflödet.



Figur 3.1. Teoretiskt medeldygnsflyde under ett år (2013); Källa <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

För mätpunkt 1 har årsmedeldygnstrafiken (ådt) beräknats till 16 450  $\pm$ 7% år 2013. Ådt för mätpunkt 2 beräknades till 11 049 fordon per dygn för 2011.

### 4. Beräknade trafikflöden i höjd med planområdet

Baserat på tillgängliga mätdata är avsikten att ta fram en bedömning kring befintliga trafikflöden för ett mätsnitt på Skärgårdsvägen i höjd med planområdet. (Se Figur 2.1.) Nordöst om mätsnittet minskar biltrafiken, med lägre fordonsflöden. Med hänsyn till vägens säsongsvariation beräknas nuvarande trafikflöden som årsmedeldygnstrafik.

Under de senaste 8 åren fram till det senaste genomförda mättillfället av trafiken på Skärgårdsvägen har trafikarbetet ökat med 2 % årligen. Utvecklingen beror sannolikt i hög grad på den exploatering och förtätning som skett under samma period på Värmdölandet.

Genomförd beräkning av nuvarande trafikflöden i berört mätsnitt baseras på tillgängliga mätdata samt antaganden om att trafikarbetet har fortsatt öka i samma dignitet som historiska data. För beräkningen har även antaganden gjorts kring trafikallstring och trafikfördelning för befintlig berörd bebyggelse i anslutning till Hemmesta centrum.

För berört mätsnitt har nuvarande (2016 års) trafikflöden beräknats till 14 000 fordon per dygn (ådt) och andelen tung trafik bedömts vara 10 %.

## 5. Planområdets trafikallstring

I vilken omfattning som planerad bostadsbebyggelse medför tillkommande trafikallstring som påverkar trafikflödena på Skärgårdsvägen är i betydande omfattning beroende av vilka förutsättningar som boende medges att resa till fots, med cykel och kollektivtrafik inom, till och från området. Påverkande för individers val av färdstätt är hur området utformas och hur konkurrenskraftiga bilresor blir i jämförelse med andra färdmedel i området, exempelvis restid och kostnader för parkering, bilinnehav vs bilpoolsmedlemskap m.m.

Eftersom många parametrar som kan påverka biltrafiksflödena (uppåt eller nedåt) vid framtagande av denna PM är obekanta har trafikallstring för tillkommande bebyggelse beräknats baserat på ett generellt normvärde.

Planerad bostadsvolym inkluderar cirka 80 radhus och 640 flerbostadslägenheter, varav ungefär en tredjedel planeras som smålägenheter. Baserat på erhållen lägenhetsförteckning har förväntad trafikallstring beräknats. Tillämpade trafikallstringstal baseras på forskning kring bilinnehav och biltrafikallstring (Inregia/WSP, Trafikallstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering, 2005 samt Innovativ parkering, [www.innpark.se](http://www.innpark.se)). Det bör dock påtalas att trenden i Sverige de senaste tio åren är att bilanvändningen minskar, trots ett ökat bilinnehav (Trafikanalys, Statistik 2016:32). Beräkningsmetodiken medför därmed att redovisade värden kan vara överskattade. För beräkningsresultat se Tabell 5.1.

Tabell 5.1. Bostadsform och beräknad trafikallstring. Källa för bostadsvolym: Hammar Locum Metior AB 2016-10-31

	Antal	Allstringstal	Trafikallstring (fordon per dygn)
Radhus	80	4,2	336
Lägenheter	460	2,9	1 334
Kompakt/smålägenheter	180	0,6	108
<b>Summa</b>	<b>720</b>		<b>1 778</b>

Planerade bostäder beräknas medföra en tillkommande trafikallstring om totalt knappt 1 800 motorfordonsrörelser per dygn till och från området. Trafikfördelning till och från området bedöms ske med cirka 80 % av resorna västerut mot Gustavsberg/regionmitt och 20 % österut till närliggande bostadsområden och övriga Värmdölandet. För berört mätsnitt på

Skärgårdsvägen medför det cirka 1 400 tillkommande bilresor per dygn. Baserat på nuvarande trafikflöden medför tillkommande trafik totalt cirka 15 400 fordon på Skärgårdsvägen.

Det är problematiskt att prognostisera trafikflöden på Skärgårdsvägen för en tidpunkt när de nya bostäderna i Hemmesta är inflyttade. Regionens betydande befolkningstillväxt medför krav på förändrat resande då befintlig och planerad infrastruktur kommer att ha mycket svårt att medge utrymme för ensambilåkning med motsvarande andel som idag. I genomsnitt sitter 1,1 person i varje bil under rusningstid ([www.stockholmsforsoket.se/](http://www.stockholmsforsoket.se/)). Omvärldspåverkande faktorer så som minskad körkortsandel, lägre bilinnehav bland unga, ökad användning av bilpooler och bildelningstjänster, förändrad syn på cykel som transportmedel, kollektivtrafikutbyggnad, Värmdö kommuns politiska mål etc. medför att trafikarbetet sannolikt inte kommer att öka i motsvarande grad som historiska data.

Värmdö kommun har under hösten 2016 arbetat med aktualitetsprövning av kommunens översiktsplan (behandlad och återremitterad vid Kommunstyrelsens sammanträde 2016-10-12). I förslaget framgår följande med beröring på Skärgårdsvägen och infrastrukturen kring Hemmesta med omnejd: *"För att på lång sikt säkerställa utvecklingen på Värmdölandet utreds möjligheterna att leda trafik utanför Hemmesta tätort."* (Förslag till Aktualitetsförklaring av Översiktsplan 2012-2030, sid 19). Härmed kan konstateras att andra beslut om exploatering och infrastruktur väntas medföra större påverkan på Skärgårdsvägens framtida trafikflöden än planerad bostadsbebyggelse vid Hemmesta centrum. Att i detta skede ta fram en trafikprognos är därmed inte lämpligt då alternativa scenarier behöver analyseras baserat på ställningstaganden som tas utanför berört projektet.

-----

## **PM Trafikflöden för Skärgårdsvägen**

TUB Trafikutredningsbyrån AB

Bysistorget 8

118 21 Stockholm

[www.trafikutredningsbyran.se](http://www.trafikutredningsbyran.se)