

Öresundsbron. För väg 274 mot Rindö och Vaxholm finns värden från 2001. Cirka 600 meter öster om Ålstäket uppgick flödet till 11 460 fordon per dygn varav 770 lastbilar. Som en regional jämförelse kan nämnas att trafiken på väg 73 söder om Fors i Haninge år 2001 uppmättes till 9 500 ÅDT.

Betydande framkomlighetsproblem för den motoriserade trafiken finns främst på väg 222 på sträckan Mölnvik-Ålstäket där köerna sommartid kan vara kilometerlånga. Snabbt växande problem finns också i Brunns centrum och i Hemmesta. Därtill kommer ökande problem vid av- och påfart vid ett antal anknyttande vägar.

Trafikintensiteten gör det farligt att gå och cykla på större delen av det statliga vägnätet inom Värmdö kommun. Det gör att barn i princip inte kan besöka varandra utan att få skjuts – även om kamraterna bor inom cykelavstånd. Familjer kan inte cykla eller gå till badplatser utan tvingas använda bil. Det finns således ett stort behov av säkra GC-vägar. Detta gäller främst vägarna 222, 274 och 646 Eknäsvägen men också t.ex. väg 653 Björkviksvägen och del av väg 686 Sollenkrokavägen.



Vid sidan av de oskyddade trafikanternas svåra situation finns trafiksäkerhetsproblem, främst i form av viltolyckor och singelolyckor. Dessa olyckstyper står för ca 80 procent av de polisregistrerade olyckorna i Värmdö. Köerna och den till viss del kaotiska situationen vid vissa av- och påfarter ger upphov till ett antal småkrokar som aldrig blir föremål för polisutredning.

Kommunen anser att GC-vägar längs de statliga vägarna inte är ett kommunalt ansvar. I den av riksdagen nyligen fastställda infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) anger regeringen följande:

”Längs statliga vägar har staten ansvaret för att vägnätet utformas så att även hänsyn tas till cykel- och gångtrafik. I tätorter är det staten som har ansvaret för huvudvägnätet medan kommunen vanligtvis har ansvaret för övriga vägnät”.

Det innebär att Vägverket har ansvar för t.ex. väg 222, 274 och 646 även i de avsnitt där dessa passerar genom tätorter.

Regeringen preciserar ansvaret på följande vis: ”Inom ramen för de statliga vägarna kan även separata cykelbanor och gångvägar byggas i de fall detta behövs och är en lämpligare lösning än ett gemensamt utnyttjande av vägbanan för såväl skyddade som oskyddade trafikanter. Sådana lösningar bör övervägas när trafikflödena är höga och den existerande vägen smal och riskfylld för de oskyddade trafikanterna. I den regionala transportplaneringen skall särskild hänsyn tas till barns behov av en säker vägmiljö”.

De smala huvudvägarna i Värmdö löper i stor utsträckning genom ett småkuperat och känsligt inner-skärgårdslandskap. Detta gör det olämpligt att annat än undantagsvis bredda de nuvarande vägarna till fyra körfält eller till två körfält med breda vägrenar (11–13 meter) som man vid motsvarande flöden skulle ha gjort på andra håll. Omläggning i syfte att minska antalet kurvor är mestadels inte heller lämpligt.



Spårbunden trafik

På lång sikt kommer det att behövas alternativ till busstrafiken. Således finns det behov att reservera mark för framtida spårbunden trafik till Värmdö kommun. På kartan redovisas ett reservat för spår utmed Värmdöleden fram till Mölnvik.

Kollektivtrafik på vatten

Som ett alternativ till resande med buss och bil bör också båtresor kunna utgöra en del i kollektivtrafikresandet. Ett sätt att skapa detta skulle kunna vara en båtlinje mellan Hemmesta/Kolvik/Mörtnäs och Slussen via Nacka. Infartsparkeringar skulle kunna skapas vid ett antal bryggor. Bryggorna bör ligga i anslutning till områden i vilka det bor många människor. Med ett begränsat antal bryggor (hållplatser) mellan Värmdö och Slussen skulle en båtlinje kunna vara ett realistiskt alternativ till bussen.