

Sara Malm

2016-04-14

# Mölnvik

## – workshop om trafiksituationen

## 1. Bakgrund

---

Samhällsbyggnadsavdelningen på Värmdö kommun har fått uppdrag av sektorschefen att se över och utreda den rådande trafiksituationen i handelsområdena Norra och Södra Mölnvik och redovisa åtgärder.

Södra Mölnvik har utvecklats till ett strikt handelsområde med detaljhandel, dagligvaruhandel och service som är mycket trafikintensiva. Norra Mölnvik har utvecklats mot detaljhandel, dagligvaruhandel och service men innehåller fortfarande verksamheter som till exempel brandkår, ambulanshelikopter, bussdepå, snötipp, gym med mera. Ett nytt verksamhetsområde har tillkommit i den norra delen.

Det nya bostadsområdet Mörtnäs Hagar och Snickarbarnens förskola har sin tillfart genom norra Mölnvik.

Skärgårdsvägen, som förbinder Gustavsberg med väg 222, är en viktig bussgata och har även ett huvudcykelstråk. Vägsystemen inom handelsområdena ansluter till Skärgårdsvägen via två cirkulationsplatser.



Idag är det mycket trafik som passerar genom cirkulationerna in och ut från handelsområdena. Mellan cirkulationerna ligger hållplats Mölnvik där stombuss 474 trafikerar med cirka 10 minuterstrafik. Här uppstår konflikter mellan privatbilar, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter som rör sig mellan handelsområdena.

Syftet med projektet är att utreda nuvarande trafiksituation och ta fram förbättringsförslag för att komma tillrätta med trafiken i maxtimme. Projektet behöver ta fram en fördelningsnyckel för hur åtgärderna finansieras då det handlar om både kommunala och samfälliga gator inom handelsområdena.

Målet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på Skärgårdsvägen samt på de lokala vägarna inom handelsområdena.

## 2. Workshopen

---

För att inhämta synpunkter från de verksamheter som bedrivs inom området, samt från boende och andra intressenter, hölls en workshop den 11 april 2016. Nedan sammanfattas den information som förmedlades under workshopen samt de synpunkter som deltagarna lämnade.

## 2.1 Deltagare i workshopen

### Intressenter från Mölnvik:

Martin André	Lidl
Per Blomberg	McDonalds
Fredrik Johansson	Keolis
Thomas Lekander	Bygg-Ole
Per Lilie	Mörtnäs Hagars samfällighetsförening
Eva Melin	Värmdö Köpcentrum
Pierre Nihleström	Formlagret
Magnus Olsson	Keolis
Mattias Stock	ICA fastigheter

### Representanter från Värmdö kommun:

Bodil Johansson	Värmdö kommun
Patrik Stenberg	Värmdö kommun

### Konsulter:

Sara Malm	Trivector Traffic (konsult)
Erik Sjaunja	Trivector Traffic (konsult)

## 2.2 Bakgrundsbeskrivning

Projektet avgränsas till de områden som genererar trafik till cirkulationerna vid Skärgårdsvägen i Mölnvik, Södra och Norra Mölnvik samt Mörtnäs Hagar.



Följande kommande eller pågående projekt bedöms ha en påverkan på trafiksituationen i området:

- ▶ Ny detaljplan i Södra Mölnvik, vilket kommer att möjliggöra för ny handel eller verksamheter
- ▶ Naturreservatsbildning Knuts hav
- ▶ Trafikverkets förstudie om väg 222 Mölnvik-Ålstäket
- ▶ Förbättrad framkomlighet i stornätet- en ÅVS, stråk 5 - Nacka Tpl - Hemmesta vägskäl.

### ÅVS stråk 5 Nacka tpl - Hemmesta vägskäl

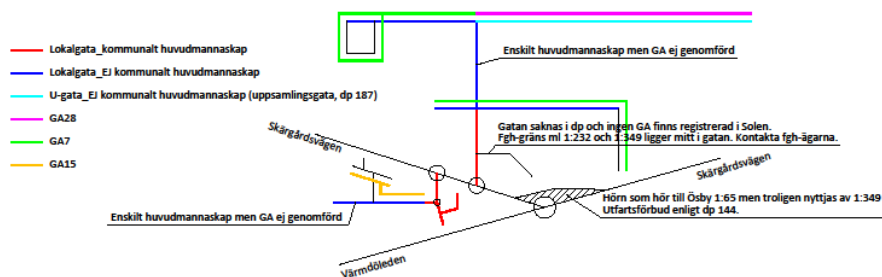


Åtgärdsvalsstudien syftar till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken på Skärgårdsvägen. De åtgärder som är föreslagna på sträckan är ett kollektivtra-

fikkörfält som går förbi cirkulationsplatsen på väg 222, släckta signaler i båda cirkulationsplatserna som möjliggör bättre framkomlighet för bussen, samt ett kollektivtrafikkörfält på delar av sträckan.

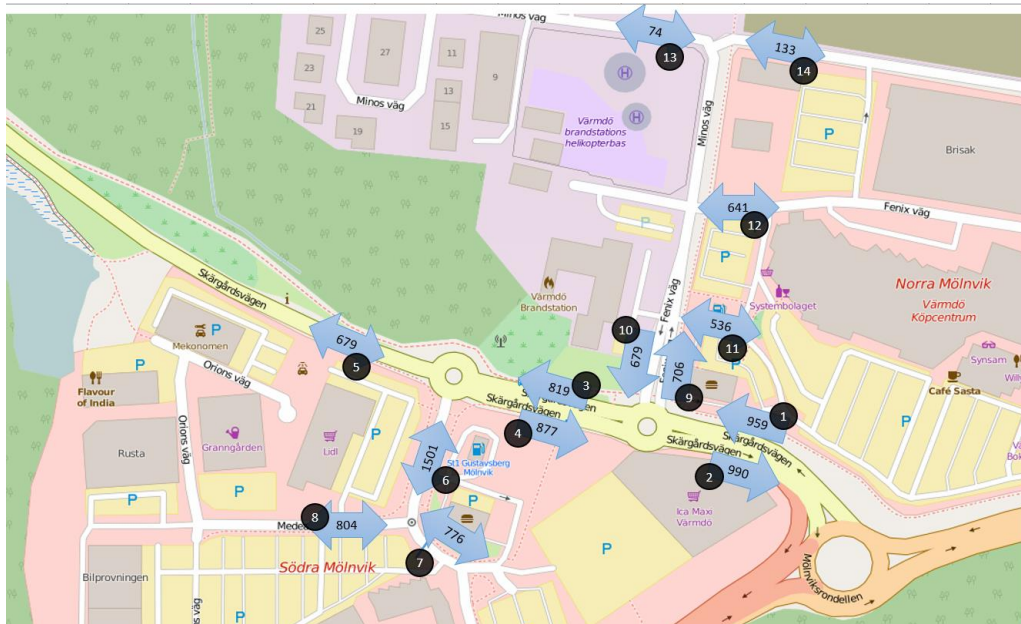
## Huvudmannaskap

Kommunen är väghållare för Skärgårdsvägen fram till strax innan Mölnviksrondden, samt för delar av anslutningsvägarna inom handelsområdena. I övrigt är huvudmannaskapet mer komplicerat, se skissen nedan:



## Trafikmätningar

Trafikmätningar genomfördes under 2015 under en vecka i början av juli. Tidpunkten för mätningen valdes utifrån uppskattningar om när de högsta trafikflödena förekommer inom området. Nedan redovisas den timme under mätveckan då det största antalet fordon registrerades, vilket visade sig vara på lördagen mellan kl 12 och kl 13.



När trafikmätningarna genomfördes låg Systembolaget i södra Mölnvik. Det innebär att flödena kan ha ändrats sedan dess.

### Kollektivtrafik

Två hållplatser finns inom utredningsområdet. Den ena, Mölnviksrondellen, ligger på väg 222 och trafikeras av nio busslinjer med slutstation Slussen eller Cityterminalen i ena riktningen och Malma kvarn, Hemmesta vägskäl, Bullandö, Stavsnäs, Lillsved och Saltarö i andra riktningen.

Det andra hållplatsläget heter Mölnvik och ligger på Skärgårdsvägen mellan Fenix väg och Afrodites väg. Den trafikeras av tre busslinjer mellan Hemmesta och centrala Stockholm via Gustavsberg.



	Påstigande	Avstigande
Mölnviksrondellen (mot Stockholm)	283	134
Mölnviksrondellen (från Stockholm)	135	378
Mölnvik (mot Gustavsberg)	587	224
Mölnvik (mot Grisslinge?)	294	637

På- och avstigningssiffrorna utgör ett dygnsmedelvärde av de turer där resenärer räknas.

Det finns infartsparkering inom handelsområdet på tre ställen (kommunens egen tomt i anslutning till hpl Mölnviksrondellen, ca 55 platser på Bygg-Oles tomt samt ett antal platser på ICAs tomt) för att underlätta byte till buss.

För närvarande ligger det en bussdepå i norra Mölnvik. Förarbyten sker idag vid hållplats Mölnvik. Bussdepån kommer att flyttas till Charlottendal inom kort, vilket innebär att förarbytena kommer att ske där i stället. Det kommer att innebära att de bussar som idag svänger in och ut från Fenix väg kommer att försvinna, och att all busstrafik kommer att finnas uteslutande på Skärgårdsvägen. Vissa turer vänder i Mölnvik, vilket fortfarande kommer att ske genom en u-sväng i cirkulationsplatsen med Fenix väg.

## Olyckor

Samtliga olyckor som inneburit personskador under de senaste fem åren, april 2011-april 2016, redovisas i sammanställningen nedan. Både polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor är inkluderade.

Det har inte skett några dödsolyckor och inga olyckor med allvarligt skadade personer under de senaste fem åren.

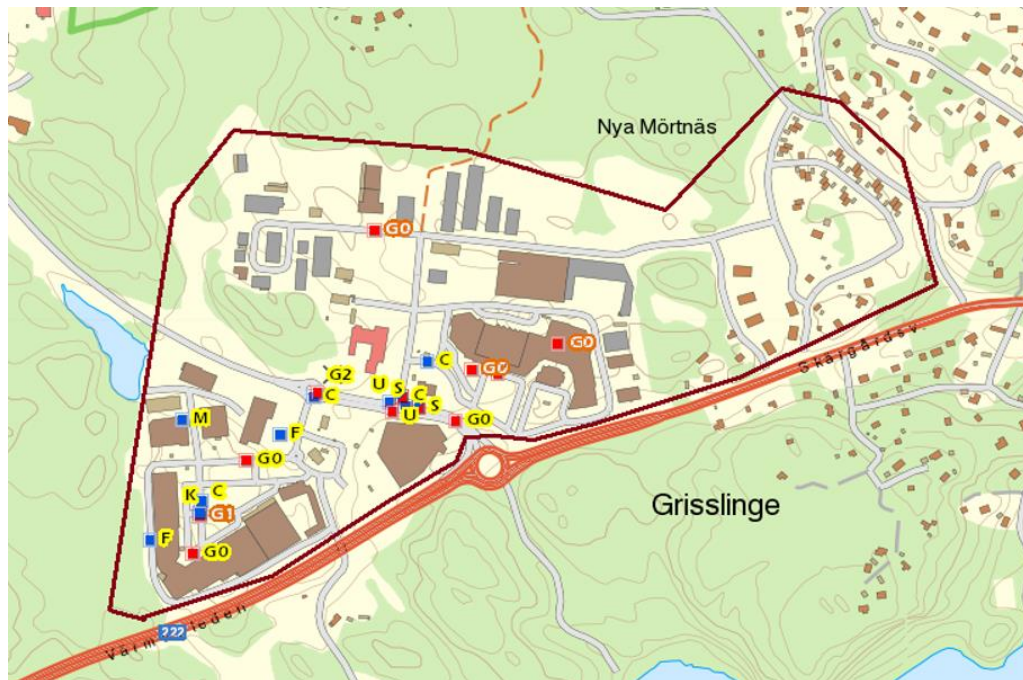
Fyra olyckor har skett som resulterat i måttliga skador. Samtliga dessa är singelolyckor, tre fotgängare och en cyklist. Två av olyckorna har skett inom det kommunala vägnätet och en på enskild väg. Vägtyp är okänd för en av olyckorna.

18 olyckor har skett som resulterat i lindriga skador:

- ▶ 4 singelolyckor fotgängare
- ▶ 1 singelolycka moped
- ▶ 5 cykel/moped-motorfordon
- ▶ 2 fotgängare-motorfordon
- ▶ 2 singelolyckor motorfordon
- ▶ 2 upphinnandeolyckor (motorfordon)
- ▶ 1 korsande (motorfordon)
- ▶ 1 möte (motorfordon)

Sammanlagt har alltså 12 av dessa 18 olyckor med lindrigt skadade personer involverat en oskyddad trafikant. Nio av olyckorna har skett på kommunal väg, 6 på enskild väg. För tre olyckor är väghållare okänd.

Av de samtliga 24 olyckor som skett har 16 stycken, alltså två tredjedelar, inneburit att oskyddade trafikanter skadats.



De olyckor som redovisas ovan är inte en beskrivning av alla de incidenter som påverkar trafiken. Antalet kollisioner som inte leder till personskador är förmodligen högre inom området än siffrorna ovan beskriver, enligt deltagarna på workshopen. Plåtskador och andra incidenter är ett stort trafikproblem enligt deltagarna.

## 2.3 Problembeskrivning

Under workshopen delades deltagarna upp i två grupper för att diskutera problemen inom Södra respektive Norra Mölnvik. Nedan beskrivs problem och andra aspekter som togs upp av respektive grupp.

### Deltagarnas problembeskrivning av Norra Mölnvik

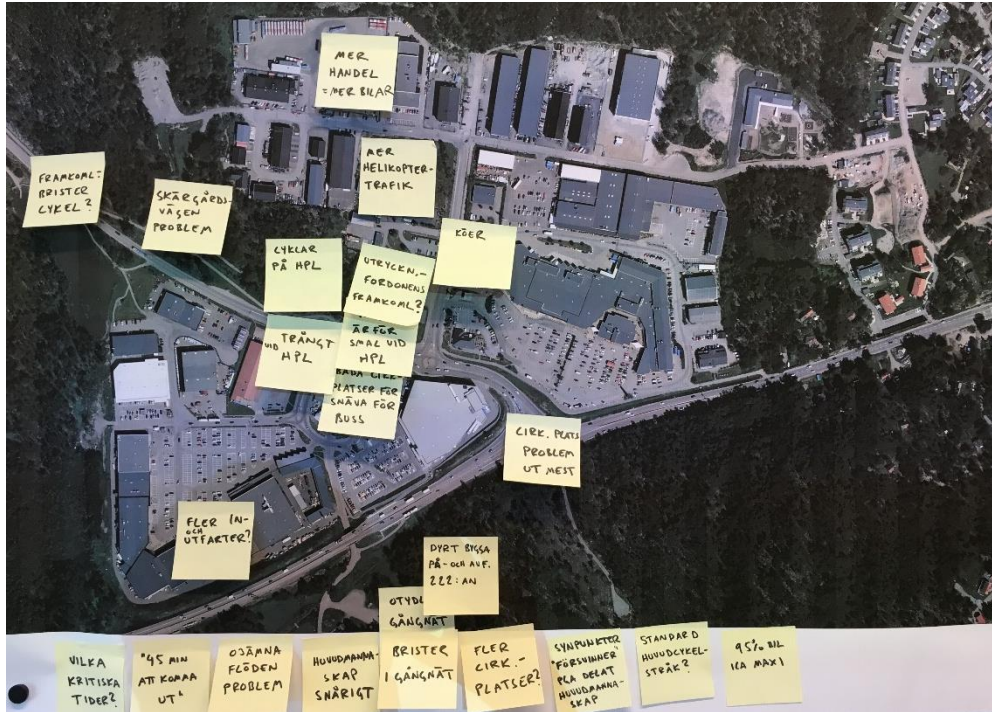
- ▶ Bra om kommunen kan ta över huvudmannskapet upp till Mörtån Hagväg, den sträckan är dåligt skyltad och ingen tar direkt hand om den. Vad händer med synpunkter på denna vägsträcka, som skickas till kommunen?
- ▶ Tredubbling av antalet helikopterflygningar. Redan nu är det för höga bullernivåer längs den intilliggande gångvägen. Detta ställer extra höga krav på kommunen för huvudmannskapet och åtgärder. När kommunen ställer sig bakom beslutet av ökning av helikoptertrafiken måste kommunen också ta sitt ansvar för skyddsåtgärder.
- ▶ Parkeringsreglering – 3 timmar gratis. Nyligen införd.
- ▶ Mörtån Hagar planeras med två p-platser per bostad, och är bara till hälften färdigbyggd. Trafiken till och från området kommer alltså att öka.
- ▶ Hur kommer framkomlighetsåtgärderna för bussen att påverka situationen för övrig trafik? Risker med rödljus vid cirkulationsplatser – blir det begripligt?



## Deltagarnas problembeskrivning av Södra Mölnavik

- ▶ Belysning av trafikproblemen över dygnet behövs. Vissa tider är det inga problem. Faktorer som väder och storhelger påverkar väldigt mycket.
- ▶ Påfart (till Värmdöleden västerut) väster om handelsområdet har det varit tal om tidigare liksom in-och utfart vid passagen under Värmdöleden mot båthamnen.
- ▶ Svårt för utryckningstrafiken att komma ut vissa tider.
- ▶ Små incidenter ger stora problem med köer under lång tid.
- ▶ Minirondellen – ”djungelns lag”
- ▶ Man tar bilen mellan olika affärer inom området och även mellan södra och norra området.
- ▶ Tror inte att det är gående som stoppar upp trafiken.
- ▶ Viktigt att ta reda på var det blir stopp. Om det är längre bort på Skärgårdsvägen hjälper det ju inte att man gör åtgärder i Mölnavik. Titta på ett större område.
- ▶ Cirkulationsplatserna ligger för nära varandra, men det är stora cirkulationsplatsen vid Värmdöleden som är det stora problemet!
- ▶ Gångvägarna tar slut vid Lidl.
- ▶ Inte givet att det är lördag som är mest problematisk trots störst flöden. Även fredagseftermiddagar och torsdagseftermiddagar på sommaren. Högtider mm har stor effekt på resandet.
- ▶ Finns hastighetsmätningar hos Trv för Värmdöleden? Hastighet för bussarna?
- ▶ Kö ut största problemet. Gör att ICA tappar kunder. Kan ta 45 min att ta sig ut från Ica när det är som värst.
- ▶ Skulle behöva fler p-platser, alltid fullt på markparkeringarna. 95 % bilburna kunder (uppskattning av Ica men ingen mätning utförd)
- ▶ Mindre attraktivt vid storhelger och sommarhalvåret gör att kunder åker någon annanstans. Orkar inte pga köerna. Drar ner omsättningen.
- ▶ För Keolis är Mölnaviksrondellen på väg 222 det stora problemet.
- ▶ För små cirkulationsplatser, bussarna måste ta båda körfälten och cirkulationsplatserna ”sväljer” inte tillräckligt många bilar så man vågar inte köra in.
- ▶ Enligt Bygg-Ole har man jämfört med situationen vid handelsområde/trafikplats i Skvaltán och där har de inga problem.
- ▶ Separat avfart från Värmdöleden för att komma in i området under Värmdöleden vid vägen till båthamnen. Finns skisslösning. (Leif Eriksson)

## Sammanställning problembeskrivning



Resultatet av den sammanfattande diskussionen om problembilden syns i ovanstående bild.

## 2.4 Åtgärdsförslag

Diskussionen om lösningar på ovanstående problem fördes i en gemensam grupp. Åtgärdsförslagen delades in enligt fyrstegsprincipen:

- 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.
- 2. Optimera** - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- 3. Bygg om** - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- 4. Bygg nytt** - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

### Sammanfattning av deltagarnas åtgärdsförslag

- ▶ Låt båda körfälten från östra cirkulationsplatsen bli raktframgående. (Höger kf även högersväng.) Svårt för bussen att först ligga i vänster körfält och

sen blockera båda körfälten när den ska byta till höger körfält för att komma in till hållplatsen. Titta på körfältsindelningen i båda cirkulationsplatserna.

- ▶ Tydligare skyltning inom områdena. Både biltrafik och gång och cykel.
- ▶ Ötydligt med väjningsplikt ibland och högerregel ibland.
- ▶ Titta på trafiksituationen i stort. Var ligger problemet egentligen? Är det Värmdöleden, längre bort på Värmdöleden?
- ▶ Handlarna vill inte ha infartsparkering alls. Översyn behövs. Om infartsparkeringen flyttas behöver busshållplatser också flyttas.
- ▶ Ica har troligen en del söktrafik. Övriga har inget problem med det.
- ▶ Bredda Skärgårdsvägen och gör busskörfält. Låt bussen passera utanför cirkulationsplatsen västerut.
- ▶ Bussprio på Skärgårdsvägen enligt ÅVS:en – handlarna tror att det kommer få negativa konsekvenser för biltrafiken. Lidl tycker ändå att det är positivt med bussprio.
- ▶ Stombusslinjen behöver prioriteras, Värmdös ”tunnelbana”, enligt kommunen.
- ▶ Längre vävningssträcka västerut i västra cirkulationsplatsen.
- ▶ Ny cirkulationsplats önskas väster om hela området med tillfarter till både norra och södra handelsområdet.
- ▶ Nya cirkulationsplatser önskas inom norra området, i de två nordliga korsningarna på Fenix väg.
- ▶ Gå tillbaka och titta på de gamla förslagen. Inte ok att bara lämna de gamla förslagen och säga att nu är det för sent.
- ▶ Förbjuda vänstersväng till Max.
- ▶ Gångstråk inom området saknas.
- ▶ Finansiering? Bygga om cirkulationsplatserna på Skärgårdsvägen löser inte problemen på sikt, bättre med fler in-/utfarter till områdena.

Sammanfattning av deltagarnas åtgärdsförslag för Skärgårdsvägen med närmaste omgivning:



Deltagarnas åtgärdsförslag för hela området:



### 3. Nästa steg

---

Samhällsbyggnadsavdelningen inom Värmdö kommun planerar en ombyggnad av Skärgårdsvägen för att öka framkomligheten för busstrafiken, och vill också genomföra åtgärder för att skapa bättre framkomlighet till och inom handelsområdena vid samma tillfälle. Utredningen av trafiksituationen i Mölnvik kommer att sammanfattas i en rapport som ska vara klar i maj. Rapporten kommer att innehålla åtgärdsförslag, som planeras att genomföras i samband med åtgärderna för att öka bussframkomligheten.