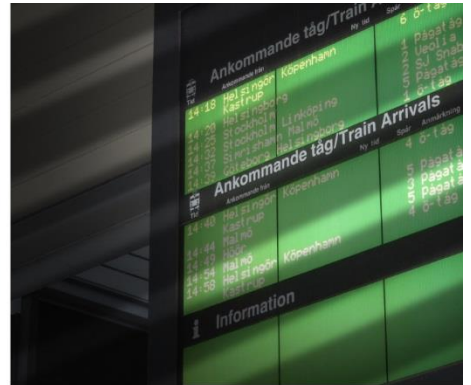
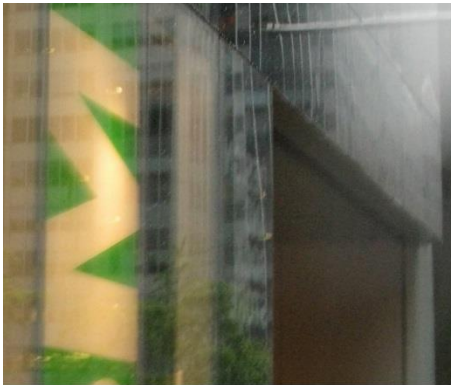


# Trafikstrategi Tyresö

## Bilaga: Nulägesbeskrivning



**Dokumentinformation****Titel:** XXXXXXXX**Serie nr:** 201X:XX**Projektnr:** XXXX**Författare:** XXXX XXXX  
YYYY YYYY**Medverkande:****Kvalitets-  
granskning:** ZZZZ ZZZZ**Beställare:** XXXXXXXX  
Kontaktperson: XX XX, tel XXX-XX XX XX**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
0.5	2018-01-18		Beställare



# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Befintliga mål</b>	<b>2</b>
	2.1 Styrdokument Tyresö kommun	2
	2.2 Nationella mål	9
	2.3 Regionala mål	12
<b>3.</b>	<b>Tyresö i korthet</b>	<b>14</b>
	3.1 Fyra områden med olika karaktär	14
	3.2 Befolkningen ökar – fler och äldre i kommunen	16
	3.3 Arbetsmarknad och pendling	17
<b>4.</b>	<b>Tyresös transportsystem</b>	<b>19</b>
	4.1 Gång och cykel	19
	4.2 Kollektivtrafik	25
	4.3 Biltrafik	30
	4.4 Trafikens omfattning och resmönster	36
	4.5 Tillgänglighet	41
	4.6 Trafiksäkerhet	44
	4.7 Miljöpåverkan och hälsa	44
<b>5.</b>	<b>Läs mer</b>	<b>46</b>

# 1. Inledning

---

Denna rapport är ett kunskapsunderlag till trafikstrategi för Tyresö kommun.

## 2. Befintliga mål

---

I detta kapitel sammanfattas befintliga mål – kommunala, regionala och nationella – som är relevanta för arbetet med trafikstrategi för Tyresö.

### 2.1 Styrdokument Tyresö kommun

#### Kommunens vision 2030

Den övergripande visionen för Tyresö kommun är att vara den mest attraktiva kommunen i Stockholmsregionen 2030. En långsiktig stadsplanering ska skapa ett växande Tyresö, kommunen ska ta ansvar i Stockholmsregionen och närheten till naturen och tryggheten i vardagen ska värnas. Strategiska mål är att vara en av Sveriges mest attraktiva boendekommuner, en av Sveriges bästa skolkommuner, att Tyresöborna är nöjda med den kommunala servicen och kan påverka kommunens verksamhet, att Tyresö tillhör de 25 bästa kommunerna när det gäller företagsklimat, låg arbetslöshet och hög sysselsättningsgrad, sjukfrånvaro under 4%, samt ett antal ekonomiska mål<sup>1</sup>.

Kommunplanen 2017-2018 har även ett antal trafikrelaterade målsättningar. Infrastrukturmässigt ska framkomligheten på Tyresövägen förbättras med ett tredje körfält, Gudöbroleden ska få bättre framkomlighet genom en möjlig borttagning av trafikljuskorsningen i Skrubba samt förlänga Bollmoravägen till Gudöbroleden för att öppna området. Förlängning av cykelpendlingsstråket till Strandtorget, satsningar på bättre cykelstråk till Nacka, Haninge och Stockholm. **Här saknas text om målet för Tyresövägen.**

Den totala satsningen på cykelnätet som finns i cykelplanen är 24 miljoner fram till år 2020. Ut över dessa satsningar sker även åtgärder vid exploateringsprojekt i kommunen. Cykelpendling ska underlättas bland annat genom fler och bättre cykelparkeringar vid de större knutpunkterna samt förbättring av skyltning. Sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Östra Tyresö och Tyresö centrum skapas samt nya infartsparkeringar och busshållplatser anpassas efter tätare trafik. Kommunens tillgänglighetsanpassning prioriterar gång-och cykelvägar samt busshållplatser.

Förtätning av kommunens centrala delar uppmuntras ur ett miljöperspektiv samt ett samarbete med grannkommunerna för att minska transporterens miljöbelastning genom samordnade varutransport och ha en infrastruktur för förnyelsebara drivmedel. Tätare och snabbare kollektivtrafik är prioriterat och stornätsförslaget för länet accepteras. Vidare prioritet att skapa bättre tvärförbindelser samt kollektivtrafikmatning till tunnelbanan i Skarpnäck som komplement

<sup>1</sup> Kommunplan 2017-2018

till Gullmarsplan och till pendeltågsnätet i Älvsjö och Årstaberget. Ett viktigt steg är även att göra det möjligt med busstrafik till Skålsåtra.

Aktuella investeringar:

- ▶ Tyresövägen (från Bäverbäcken och österut)
- ▶ Utbyggnad av cykelvägar
- ▶ Brygga vid Klövberget
- ▶ Samlingsanslag för gata och park
- ▶ Utbyggnad Radiovägen

Uppdrag som ska genomföras under mandatperioden:

- ▶ Följa upp och ta fram nya åtaganden enligt Tyresö kommuns klimatstrategi
- ▶ Fördjupa samarbetet med Trafikverket och andra parter för bättre framkomlighet längs Gudöbroleden.

## Översiktsplan 2035

Översiktsplanen för Tyresö kommun antogs av kommunfullmäktige 2017-05-18, och visar i vilken riktning Tyresö ska utvecklas fram till år 2035. Målet är att utveckla kommunen på ett ekologiska, socialt och ekonomiskt hållbart sätt. Översiktsplanen har framtagits i dialog med boende i Tyresö, föreningar och företagare samt tar hänsyn till regionala och nationella målsättningar. Till översiktsplanen finns även ett trafikunderlag.

Tyresös identitet skapas genom att hållbart, mänskligt, grönt och blått genomsyrar all samhällsbyggnad. Hållbarhet ska uppnås genom att alla beslut ska värna om ekologiska, sociala och ekonomiska värden och nya miljöer ska vara omsorgsfullt och estetiskt tilltalande. Den mänskliga aspekten bygger på att miljön stödjer livet mellan husen genom en mänsklig skala, form och klimat. Grönt och blått symboliserar Tyresös natur och vatten, och närheten till rekreation, friluftsliv, skog, park och vatten. Tyresö är ett starkt samband i Tyrestakilen.

Identiteten stärks av fyra teman; aktivt, tillsammans, nära och varierat. Miljön i området ska locka till aktivitet och det ska vara enkelt att leva ett aktivt liv. Dialog och kommunikation mellan olika parter skapar tillsammans framtidens Tyresö. Boende i Tyresö ska uppleva att det är nära till allt med knutpunkter och ett nätverk av attraktiva platser för såväl arbete som fritid. Det ska finnas variation vid val av livsstil, boende, utemiljö, service, transport och handel.



Figur 2-1 Tyresö identitet och de fyra teman som genomsyrar arbetet med översiktsplanen.

### *Inriktning inom hållbara transporter*

En av Tyresös planeringsstrategier i Översiktsplanen för 2035<sup>2</sup> omfattar en styrning mot hållbara transporter. Tyresö implementerar en fyrstegsprincip som styr trafikplaneringen:

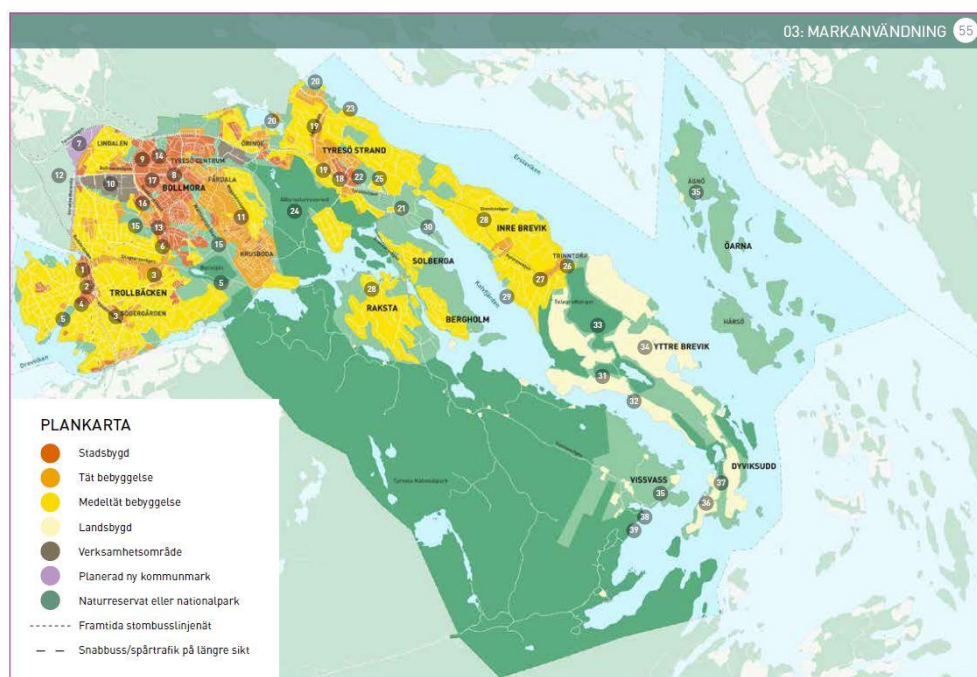
1. **Tänk om.** Åtgärder som påverkar behovet av resan samt transportsätt. Beteende- och attitydförändringar.
2. **Optimera.** Åtgärder som ger ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
3. **Bygg om.** Små ombyggnader vid behov.
4. **Bygg nytt.** Om inte de tidigare tre stegen har klarat behovet byggs nytt.

Första prioritet har gång- och cykeltrafikanter, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Detta är en utmaning för kommunen där bilanvändandet är högt, en ökande befolkning innebär mer transporter och även med fler arbetstillfällen inom kommunen ökar troligtvis även arbetspendlingen ut från kommunen. Målet är att planera så att många har nära till mycket för att minska transportbehovet. En förutsättning är regionala infrastruktursatsningar, framkomlighetsåtgärder, busskörfält, fokus på de regionala cykelstråken och en sammanknytning med tvärförbindelser främst till Huddinge och Älvsjö. Spårbunden kollektivtrafik kan vara ett framtida alternativ samt bättre gång- och cykelförbindelser till grannkommunerna. Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller ekonomiska förutsättningar. Hela resan ska fundera från dörr till dörr, både inom kommunen och regionen, samt med snabba byten mellan färdmedel.

Stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik med snabbussar och eventuellt spårväg eller tunnelbana finns inkluderat i Översiktsplanen (Figur 2-2). Även framtidens stombusslinjenät finns inkluderat i planerna.

<sup>2</sup> Tyresö Kommun Översiktsplan 2035





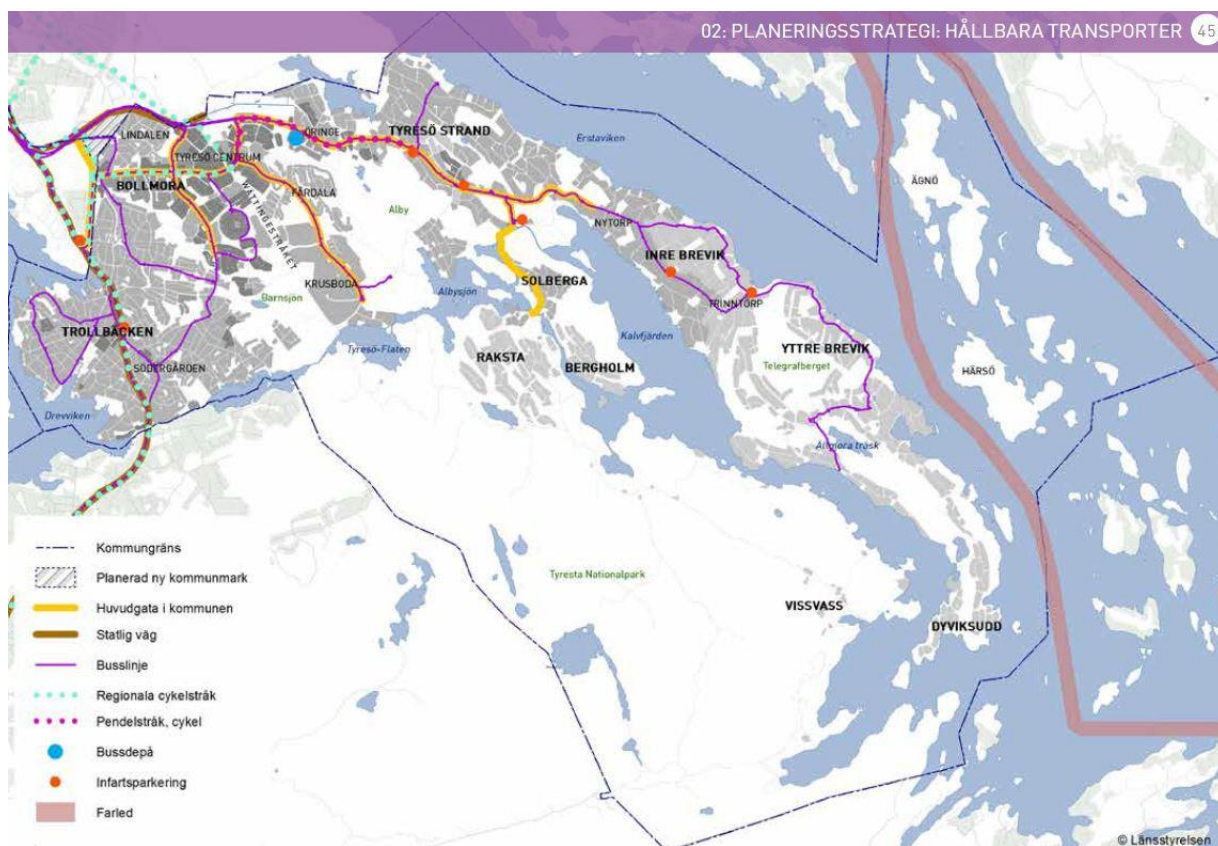
<p><b>TROLLBÄCKEN</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fler och varierade bostäder</li> <li>2. Förstärka centrala Trollbäcken</li> <li>3. Utveckla närservice</li> <li>4. Förbättra infrastrukturen</li> <li>5. Entréer till naturen, vatten och kulturmiljöer</li> <li>6. Knyta ihop Trollbäcken, Bollmora/ Tyresö centrum och grannkommunerna</li> </ol> <p><b>BOLLMORA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Ta över del av Skrubba</li> <li>8. Utveckla en attraktiv och tydlig stadskärna</li> <li>9. Verksamheter och bostäder i urbana kvarter i Bollmora verksamhetsområde</li> <li>10. Fler verksamheter i Södra Lindalens företagsområde</li> <li>11. Knyta ihop Fårdala och Krusboda</li> <li>12. Förlänga Bollmoravägen till Gudöbroleden</li> <li>13. Njupkärrsvägen leder till Trollbäcken</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Sätta kulturen och idrotten i centrum</li> <li>15. Förstärka gröna park- och naturstråk</li> <li>16. Knyta ihop Bollmora/Tyresö centrum med Trollbäcken, Tyresö Strand och grannkommunerna</li> <li>17. Förskoleplatser och bostäder för alla</li> </ol> <p><b>TYRESÖ STRAND</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>18. Strandtorget ett viktigt kommundelscentrum</li> <li>19. Binda samman ny bebyggelse</li> <li>20. Ta vara på och förstärk gröna samband</li> <li>21. Värna riksintresset Tyresö slott och kyrka</li> <li>22. Utveckla idrottsverksamheten</li> <li>23. Utveckla kopplingarna till Erstavikens vatten</li> <li>24. Utveckla Alby naturreservat</li> <li>25. Värna kulturlandskapet</li> </ol>	<p><b>INRE BREVIK, SOLBERGA, RAKSTA OCH BERGHOLM</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>26. Utveckla närcentrum och platsbildningar</li> <li>27. Komplettera med ny bebyggelse</li> <li>28. Bygga ut kommunalt VA och gator</li> <li>29. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet</li> <li>30. Ta vara på kulturlandskapet</li> </ol> <p><b>YTRE BREVIK</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>31. Komplettera varligt med ny bebyggelse</li> <li>32. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet</li> <li>33. Utveckla och förstärka gröna samband</li> <li>34. Värna kultur- och naturmiljöerna</li> </ol> <p><b>DYVIKSUDD, VISSVASS OCH ÖARNA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>35. Värna kultur och natur</li> <li>36. Utveckla gröna samband</li> <li>37. Enskilda VA-lösningar</li> <li>38. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet</li> <li>39. Utveckla Vissvass för båtlivet</li> </ol>
--	---	--

Figur 2-2 Plankarta markanvändning

Kommunen värnar om trafiksäkerhet för att minska antalet skadade samt främja hälsa genom tillgång till säkra transporter i trivsamma miljöer. Transportsystemet ska begränsa användningen av naturmark samt att transporter med låg miljö- och klimatpåverkan ska gynnas genom exempelvis laddningsstationer för elbilar eller påfyllning av förnybara drivmedel.

Framtagandet av en trafikstrategi ingår i Tyresös planeringsstrategi mot hållbara transporter. Målet med trafikstrategin är att förtydliga översiktsplanens

intentioner och vägleda prioriteringar. I ett senare skede även ge stöd i en detaljerad planering för den växande kommunen.



Figur 2-3. Karta hållbara transporter från Översiktsplanen 2035<sup>3</sup>

### Alternativa framtidsbilder

Inför framtagandet av en ny översiktsplan har Tyresö kommun tagit fram tre alternativa framtidsbilder. Den första, Sammanhållet, har fokus på förtätning och det lokala samhället där man bor, arbetar och har fritidsaktivitet inom kommunen. Det ska finnas en mångfald av bostadsområden och bebyggelsestråk binder ihop kommunen. Kollektivtrafiken består av BRT (bus rapid transit) och resorna går snabbare och med högre kapacitet. Stombussarna knyter samman Trollbäcken, Tyresö centrum och Brevik, medan direktbussar transporterar invånarna till och från centrala Stockholm samt med mindre bussar inom kommunen. Bussdepåns lokalisering har flyttats, fler infartsparkeringar för både cykel och bil har implementerats och andelen som använder kollektivtrafik och cykel ökar.<sup>4</sup>

I den andra framtidsbilden, Stad och land, är fokus istället på att knyta Tyresö till Stockholmsregionen med tunnelbana och cykelvägar. Ett samarbete med kommunerna i regionen skapar en helhetssyn för hela regionen där natur- och kulturmiljöer och befintlig bebyggelse ska belastas så lite som möjligt. Det sker en utveckling av grönområden. Tunnelbanan byggs av klimat-, kapacitets- och framkomlighets skäl då trängseln på vägarna gjorde att bussarna fastar i bilkö

<sup>3</sup> Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

<sup>4</sup> Tyck om Tyresö 2035, förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun 2015

och restiden blir längre. Snabba cykelvägar implementeras och trafiken kompletteras med bussar i matartrafik. På sikt förlängs tunnelbanan från Tyresö centrum till Brandbergen och Haninge centrum. En bro över drevviken för cykel och möjligen buss ger invånarna tillgång till pendeltåg.<sup>5</sup>

I jämförelsealternativet liknar kommunen dagens och fortsätter att utvecklas i samma riktning. Tyresö har utvecklat spårväg, del av tvärförbindelsen/spårväg syd, mellan centrum och västerut, tidigare buss 172. Cykelvägarna är i huvudsak byggda för cykling som rekreation.<sup>6</sup>

I samrådsredogörelsen<sup>7</sup> sammanställdes att det finns starkt stöd för båda alternativen, och med de synpunkter som inkommit dras slutsatsen att kommunen arbetar vidare ned en kombination av de två framtidsbilderna, men med tyngdpunkt på framtidsbilden Sammanhållet.

### *Dialog och samråd kring ÖP*

Tyresö kommun bjöd hösten 2013 in alla Tyresöbor till ”Tyck om Tyresö 2035” som en del i arbetet med den nya översiktsplanen. Totalt deltog cirka 2000 personer. Ytterligare ett samråd med kommuninvånare skedde 20 februari – 20 april 2015 med ett liknande upplägg som det 2013 (boka in översiktsplaneraren, ring så kommer vi, öppet hus, promenadfestival på temat framtidens Tyresö). För att lämna synpunkter under samrådet hänvisade kommunen till en webenkät eller via brev. Webenkätens svar sammanfattas nedan<sup>8</sup>:

- ▶ Blandad inställning till att bygga ihop kommunens olika delar, förtätning och stadsbyggnad ska vara varsam och inte påverka naturområden negativt. Den småskaliga karaktären vill behållas.
- ▶ Pendlingsmöjligheterna är viktiga för att invånarna ska bo kvar i Tyresö, och det är en positiv inställning till kommunens arbete mot pålitliga och snabba kollektivtrafikresor.
- ▶ De vanligaste synpunkterna rör Tyresövägen då den anses vara överbelastad och inte dimensionerad för trafikflödena, samt att bostadsutveckling enbart bör ske när trafikproblematiken är löst.
- ▶ Flera tar upp trafikbuller som ett problem. Framst från Tyresövägen, men också Gudöbroleden och Trollbäcken
- ▶ Positiv inställning till att förbättra hållbart resande med förbättrade gång- och cykelvägar, gärna med bra belysning och nära vattnet. Andra trafiksäkerhetsåtgärder som efterfrågas är fler övergångsställen, blinkade ljus vid utsatta övergångsställen och bättre underhåll av befintliga gång- och cykelvägar. Angående en bro över Drevviken är det ungefär lika många för som emot
- ▶ Invånarna är positiva till kollektivtrafiken och anser det positivt att resa med buss, dock efterfrågas bättre turtäthet på kvällar och helger, fler direktbussar från olika platser i kommunen, samt till grannkommunerna så som Haninge.

<sup>5</sup> Tyck om Tyresö 2035, förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun 2015

<sup>6</sup> Tyck om Tyresö 2035, förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun 2015

<sup>7</sup> Samrådsredogörelse Översiktsplan för Tyresö kommun, 2016

<sup>8</sup> Samrådsredogörelse Översiktsplan för Tyresö kommun, 2016

- ▶ Det är en positiv inställning till att kommunen arbetar för att minska bilberoendet. Förslag som inkommit är: fler bussfiler, fler infartsparkeringar, samt att kostnaderna för kollektivtrafiken bör minskas alternativt bli gratis för att konkurrera mot bilanvändningen.
- ▶ Många vill se en ny mack med biogasbränsle, bilpool i kommunen samt nya av- och påfarter för att minska trafiken genom centrum.
- ▶ Majoriteten av kommunens invånare är emot en etablering av tunnelbana till Tyresö. Anledningarna till detta är: negativa sociala konsekvenser, dåliga erfarenheter från andra ändhållplatser, stora kostnader som kan användas annorlunda, långt avstånd till hållplatser, buss mer lämpligt för bebyggelsens utspridning och befolkningsunderlag, samt att planerna på tunnelbanan ligger för långt fram i tiden. Men många är även positivt inställda med anledningar så som breddning av utbudet av kollektivtrafik, behövs för kommande befolknings- och bebyggelseutveckling samt minskar trängseln på vägarna.
- ▶ Förbättrad kollektivtrafik inom kommunen är önskvärt då det idag finns svårigheter i att transportera sig mellan olika kommuner. Förslag är bland annat minibussar som trafikerar vissa kommuner. Det är främst Östra Tyresö som är i behov av bättre försörjning av kollektivtrafik.

## Klimat – och energistrategi för Tyresö kommun<sup>9</sup>

Den övergripande klimatvisionen är att Tyresö kommun ska vara klimatneutrala 2050. Det uppnås genom:

- ▶ All kommunal planering och verksamhet sker klimatmedvetet, med fokus på att minska utsläppen av växthusgaser och anpassa samhället till framtida klimatförändringar,
- ▶ Främja strukturer som leder till minskade utsläpp av koldioxid, verka för god hushållning med energi och planera för effektivare energianvändning,
- ▶ Minska användningen av energi genom energieffektivisering och att prioritera förnybar energi inom transport- och energisystem,
- ▶ Systematiskt arbeta för att minska miljöbelastningen från våra egna transporter samt från övriga transporter inom kommunens geografiska område,
- ▶ Ställa långtgående klimat- och miljökrav vid upphandling,
- ▶ Öka engagemanget och kommunicera klimatfrågan med medarbetare, förtroendevalda, boende och verksamma i kommunen.

Inom transport och resande ska person- och godstransporterna effektiviseras då närmare 60 % av Tyresös koldioxidutsläpp kommer från transporter och utsläppen har ökat de senaste åren. Inom Södertörnsamarbetet arbetar Tyresö kommun för en samordnad varudistribution. Indirekt försöker kommunen hjälpa företag och invånare att agera mot klimatmålen genom att planlägga klimatsmart, främja kollektivtrafik och anlägga gång- och cykelbanor. Kommunens mål för 2020:

<sup>9</sup> Klimat- och energistrategi för Tyresö kommun, 2010-2020, reviderad 2016

**Koldioxidmål 2020:**

- ▶ Tyresö kommuns utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 40 procent till 2020 (jämfört med 1990). Målet ska justeras efter eventuellt nya mål inom EU/Nationen.
- ▶ Tyresö kommun ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030

**Energimål 2020:**

- ▶ 50 procent av den använda energin i kommunen ska komma från förnybara källor 2020.
- ▶ 20 procent av de använda drivmedlen i kommunen ska vara biodrivmedel 2020.

**Energieffektiviseringsmål 2020:**

- ▶ 20 procent energieffektivisering till 2020 jämfört med 2008 (mätt i energiintensitet, tillförd energi per BNP-enhet i fasta priser).
- ▶ 28 procent energieffektivisering av byggnader till 2020 jämfört med 2009 för den kommunala förvaltningen (inklusive Tyresö bostäder).
- ▶ 46 procent energieffektivisering av den kommunala förvaltningens transporter till 2020 jämfört med 2009 (inklusive Tyresö bostäder).

**Cykelplan för Tyresö kommun**

En cykelplan framtogs år 2013 för Tyresö kommun som ett planeringsverktyg för planerar och beslutsfattare. Cykelplanen ska även vara ett underlag för ekonomiska avvägningar vid upprättande av budgeten för infrastrukturinvesteringar.

I den framtagna cykelplanen är målsättningen att vara en cykelvänlig kommun med ökande cykelandel. I visionen för 2030 ska cykelvägnätet sammanlänkas med grannkommuners för att möjliggöra regionalt resande. Ett attraktivt rekreationscykelnät för att tillgodogöra sina naturområden samt för turister är också ett mål samt en ökad säkerhet för cyklister. Cykelvägarna ska vara attraktiva, trafiksäkra, trygga samt ha god framkomlighet.<sup>10</sup>

**2.2 Nationella mål**

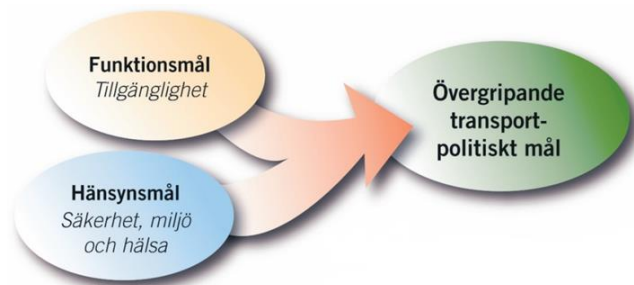
Nedan beskrivs övergripande mål på nationell nivå som är viktiga utgångspunkter för trafikstrategin.

*De transportpolitiska målen*

En utgångspunkt för alla åtgärder inom transportområdet är de nationella transportpolitiska målen som regering och riksdag antagit<sup>11</sup>. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

<sup>10</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

<sup>11</sup> Prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt



Figur 2–4 De transportpolitiska målen<sup>12</sup>.

**Funktionsmålet** om tillgänglighet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

**Hänsynsmålen** för säkerhet, miljö och hälsa: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till förbättrad folkhälsa.

För att uppfylla funktionsmålet för säkerhet, miljö och hälsa finns bl.a. preciseringarna:

- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- 
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Ett uttalat nationellt transportpolitiskt mål är att transportsystemet ska bidra till ökad folkhälsa, vilket kan ske genom ökad andel resor som också innefattar fysisk aktivitet, exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik.

### *Nationella miljökvalitetsmål*

Det finns sexton nationella miljökvalitetsmål som beskriver önskvärda miljötillstånd för skilda slags miljöer, både naturmiljö och den urbana miljön. Av dessa är framförallt följande viktiga för transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö

<sup>12</sup> Näringsdepartementet. Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

- Rikt växt- och naturliv

Miljökvalitetsnormer ska styra miljöns utveckling mot miljökvalitetsmålen. Normerna är föreskrifter som ska säkerställa en lägsta nivå för skydd av hälsa och miljö, inom ett geografiskt område

### *Klimatmål*

#### **1,5-gradersmålet och begränsad klimatpåverkan**

Klimatavtalet som skrevs under i Paris i december 2015 innebär att världens länder ska begränsa klimatpåverkan till en maximal temperaturökning på 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå men även sträva efter att begränsa den till maximalt 1,5 grader. Såväl en begränsning till 2 grader som 1,5 graders temperaturökning kräver att de globala utsläppen når noll någon gång i mitten av seklet. Med en rättvis bördefördelning behöver de rikare länderna nå nollnivån tidigare.

#### **Ett nytt svenskt klimatmål**

Den 2 februari 2017 tog regeringen fram ett förslag till ny klimatlag som innebär att Sverige ska ha ett "netto nollutsläpp" av klimatpåverkande växthusgaser 2045. Ett kvantifierat mål är att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Det är första gången som det har tagits fram ett kvantifierat utsläppsmål för transportsektorn.

#### **Fossiloberoende fordonsflotta**

Klimatmålet för transportsektorn skiljer sig inte mycket från Sveriges vision om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2050 och prioriteringen om fossiloberoende fordonsflotta, av Trafikverket tolkat som 80 procents lägre användning av fossil energi i vägtrafik år 2030. Visionen har analyserats inom utredningen Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen, SOU 2013:84) och i Trafikverkets klimatscenario.

#### *Nollvisionen*

Riksdagen beslutade 1997 att Nollvisionen ska utgöra grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige<sup>13</sup>. Det innebär att det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. I juni 2009 beslutade riksdagen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten som innebär att antalet dödade i trafiken bör halveras mellan år 2007 och år 2020. Det motsvarar högst 220 dödade år 2020.

<sup>13</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/>

## 2.3 Regionala mål

Nedan beskrivs övergripande mål på regional nivå som är viktiga utgångspunkter för trafikstrategin.

I den **regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFSS 2010**<sup>14</sup> är några av planeringsmålen för 2030 att transportsystemet ska bidra till en ökad tillgänglighet regionalt samt att kvalitén i resor och transport ska vara god och särskilt hög inom regioncentrum och regionala stadskärnor. För att uppnå detta ska en attraktiv, tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafik utvecklas. Vägkapaciteten i kritiska avsnitt ska öka samt en styrning och begränsning av efterfrågan, samt att förmågan att genomföra investeringar i infrastruktur ska stärkas. I övrigt finns bland annat ett miljömål med begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö och frisk luft. Ett folkhälsomål som syftar till ökad fysisk aktivitet och trygga resor inom regionen. Vikten av en sammanhållen och vidgad region, resurseffektiv bebyggelsestruktur, ökad vägkapacitet samt utveckling av trafiknäten är andra uppsatta mål.

Stockholms läns landsting arbetar nu med en ny regionplan, **RUFSS 2050**, där 6 utmaningar identifierats för Stockholmsregionen, men som även är relevanta för Tyresö kommun.

- ▶ Möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa
- ▶ Vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.
- ▶ Öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som mer osäker.
- ▶ Minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt.
- ▶ Åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.
- ▶ Ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen.

RUFSS 2050 pekar även ut 8 regionala stadskärnor som binder ihop hela regionen. För Tyresö är Haninge stadskärna den närmsta, men samtidigt är kopplingen till och från Tyresö svag.

I det **regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholm**<sup>15</sup> är visionen *"Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion"*. Till visionen finns tre övergripande mål:

- ▶ **Ökat kollektivt resande:** Länets befolkning väntas öka från dagens 2,2 miljoner till knappt 2,9 miljoner 2030. Det ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt och att hela transportsystemet planeras så att kollektivt resande kan främjas framför privatbilism.
- ▶ **Smart kollektivtrafiksystem:** Kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushåller med samhällets resurser. Den ska vara miljöanpassad, säker och resurseffektiv.

<sup>14</sup> Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFSS 2010

<sup>15</sup> Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholm, 2017



- ▶ **Attraktiv region:** Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

Inom fokusområdet *konkurrenskraftigt* ska kollektivtrafikens marknadsandel öka från 49% (2015) till 51,5% 2020 och 54% 2030. Kollektivtrafiken ska också öka från 82% till 100% i användning av förnyelsebar energi i allmän kollektivtrafik på land och vatten samt i särskild kollektivtrafik.

I den **regionala cykelplanen för Stockholm**<sup>16</sup> är målsättningen att andelen cykelresor ska öka markant och ska utgöra minst 20 procent av resorna 2030. En stadigt ökande arbetspendling med cykel samt att det ökande behovet av tillgänglighet med en växande region ska tillgodoses på ett miljömässigt hållbart sätt lägger grunden för den framtida visionen. Detta ska uppnås genom:

- ▶ Regionalt cykelvägnät för arbetspendling byggs ut för gena och snabba cykelresor. Det regionala nätet bör vara färdigställt år 2030 och kompletteras med lokala och mellankommunala cykelvägar. Turism- och rekreationscykling utvecklas successivt.
- ▶ Bra och lättillgänglig information ska finnas om cykelresande.
- ▶ Cykelstråk utformas så att de är lättorienterade och förses med bra vägvisning och trafikinformation.
- ▶ Trafikmiljöer ska vara trafiksäkert utformade och cykelbanor vara i gott skick med hög kvalitet på driften.
- ▶ Bra kopplingar till kollektivtrafik, tillgång till hyrcyklar vid större kollektivtrafikknutpunkter. Det ska vara möjligt att ta med cykel på längre tågsträckningar utanför rusningstid.
- ▶ Bättre och utökade parkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafik, vid bostäder, arbetsplatser och i centrumområden.

<sup>16</sup> Regional cykelplan Stockholms län, 2014

### 3. Tyresö i korthet

---

Tyresö kommun ligger cirka 15 kilometer sydost om centrala Stockholm, och angränsar mot Haninge i Söder, Huddinge i väst, Stockholm stad i nordväst, Nacka i norr samt Värmdö i nordost (Figur 3-1).

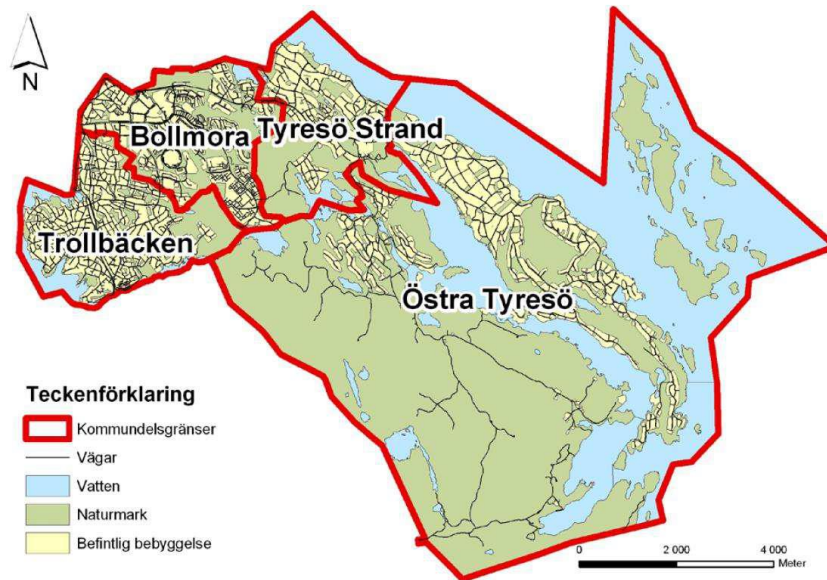


Figur 3-1. Tyresö kommun och angränsande kommuner. Källa: Tyresö Kommun

#### 3.1 Fyra områden med olika karaktär

Tyresö är indelat i fyra områden: Tyresö centrum/Bollmora, Tyresö Strand, Östra Tyresö och Trollbacken (Figur 3-2). Sett till den bebyggda och obebyggda miljön är kommunen diversifierad, med blandat större flerbostadsområden och fritidshusområden. Av den totala mängden bostäder är ungefär hälften flerbostadshus och hälften småhus<sup>17</sup>. Stora delar av markarealen består av naturreservat och nationalparksområde.

<sup>17</sup> SCB



Figur 3-2 Tyresö kommun med de fyra delområdena. Källa: Tyresö kommun, översiktsplan 2008

## Tyresö centrum/Bollmora

Den största boendetätheten i kommunen finns i Bollmora, vid Tyresö centrum, där det främst är flerbostadshus. Övriga områden är Öringe, Lindalen och Krusboda där småhusbebyggelse och villor är dominerande.

Trafiknätet utvecklades under 1960-70-talet vilket innebär separerad gång- och cykeltrafik i hög grad. Den största vägen är Bollmoravägen som går genom Tyresö centrum i öst-västlig riktning, från Tyresövägen till Skrubba Malmväg. Sedan Bollmora allé byggdes om, samt förlängningen av Skrubba Malmväg har färre olyckor rapporterats och trängseln har minskat.

Sysselsättningstätheten är högst i kommunen med bland annat Tyresö centrum, Bollmora industriområde, Södra Lindalen och Petterboda arbetsområde. I Tyresö centrum finns butiker, restauranger, kommunhus samt kommunens största kollektivtrafiknod. Busstorget i Tyresö centrum planeras för ombyggnation efter 2018.<sup>18</sup>

## Trollbäcken

Vid Trollbäckens centrum finns ett antal flerbostadshus, men annars kännetecknas området av småhusbebyggelse med egna tomter.

Gudöbroleden, som tillsammans med delar av Tyresövägen är den enda statliga vägen i kommunen, går genom Trollbäcken i nord-sydlig riktning och an knyter till Nynäsvägen och Tyresövägen. Vägen har en barriäreffekt och ger upphov till bullerstörningar i området. Förutom Gudöbroleden består vägnätet främst av lokala gator med 30 km/tim. Separeringen av trafikslag är mer ovanligt än i Tyresö centrum och bilar, cyklisterna och gående delar ofta på utrymmet.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>19</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

## Tyresö strand

Bebyggelsen i området var historiskt sommarstugor, men på senare år har flertalet majoriteten hus blivit permanentboende och nu är området mer ett villaområde. Vid Strandtorget finns även högre befolkningstäthet genom högre bebyggelse, butiker och restauranger.

Vägnätet består främst av mindre lokala gator med 30-40 km/h, samt Tyresövägen som förbinder mot övriga kommunen. I majoriteten av det lokala nätet delar cyklister och bilar körbanan. Längs Tyresövägen in mot centrum finns gång- och cykelbana vid stora delar, men längs vissa partier saknas GC-infrastruktur.<sup>20</sup>

## Östra Tyresö

Östra Tyresö har störst yta i kommunen och består av Yttre Brevik, inre Brevik och Raksta/Solberg/Bergholm. I området ligger även Tyresta nationalpark och naturreservat. Även här dominerade fritidshus tidigare, men nu är det mer permanent boende. 2003 togs en fördjupad översiktsplan för Östra Tyresö gör att hantera en ökad efterfrågan på bostadsbyggande.

Vägnätet utgörs av Tyresövägen, lokala gator samt ett antal huvudvägar; Breviksvägen, Nytorpsvägen och Brakmarsvägen. Gång- och cykelvägnätet är inte väl utbyggt och cyklister färdas ofta i blandtrafik. Främst längs huvudvägnätet krävs förbättringar för bättre framkomlighet och säkerhet.<sup>21</sup> Stora delar av vägarna driftas av vägföreningar. Kommunen planerar att öka vägstandarden och trafiksäkerheten på Östra Tyresö och då ta över huvudmanskapet i och med dessa förbättringsåtgärder.

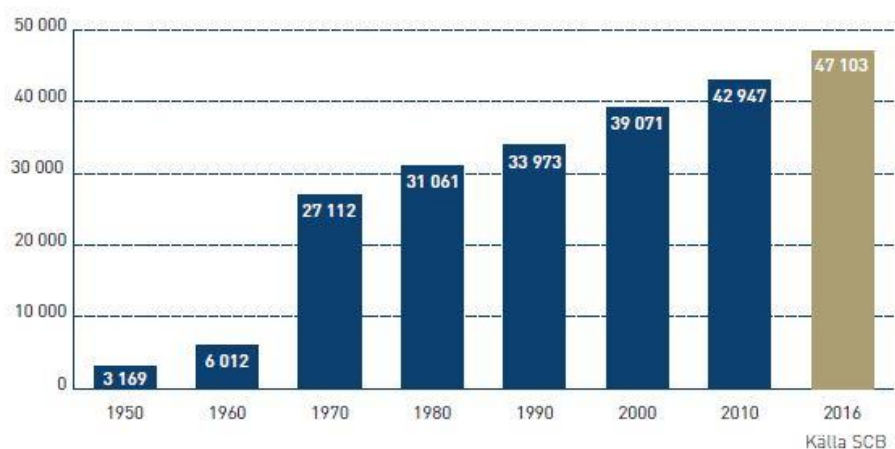
## 3.2 Befolkningen ökar – fler och äldre i kommunen

Befolkningen i Tyresö var år 2016 47 000 invånare, och kommunen har haft en stabil ökning sedan 1970 (Figur 3-3).

<sup>20</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>21</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

## FOLKMÄNGD 1950–2016



Figur 3-3. Folkmängd Tyresö 1950-2016. Källa. SCB

Kommunen förväntas fortsätta ha en stabil tillväxt (Tabell 3-1), och till år 2035 förväntas ökningen vara 38% och då innefatta 60 000 – 65 000 invånare. Andelen äldre kommer att öka med ca 16%, andelen barn och unga vara oförändrad och andelen i arbetsför ålder minska<sup>22</sup>

Tabell 3-1 Befolkningsutveckling<sup>23</sup>

Befolkningsutveckling för valda åldersgrupper, åren 2015-2025

Ålder	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0	485	531	545	573	625	632	646	653	654	653	656
1-5	3 012	3 047	3 139	3 297	3 489	3 538	3 652	3 723	3 764	3 787	3 825
6	681	664	635	639	742	759	718	765	784	804	811
7-12	4 068	4 165	4 156	4 145	4 207	4 266	4 342	4 363	4 440	4 566	4 720
13-15	1 908	1 932	2 013	2 077	2 152	2 141	2 145	2 190	2 186	2 149	2 106
16-18	1 823	1 821	1 880	1 956	2 014	2 086	2 137	2 179	2 165	2 164	2 211
19-64	26 549	27 075	27 444	28 198	29 643	30 023	30 460	30 770	31 031	31 268	31 612
65-79	5 912	5 931	5 943	5 957	5 972	5 923	5 932	5 953	5 893	5 889	5 889
80-	1 739	1 840	1 931	2 024	2 151	2 266	2 375	2 514	2 724	2 908	3 078
Summa	46 177	47 006	47 686	48 866	50 995	51 634	52 407	53 110	53 641	54 188	54 908

### 3.3 Arbetsmarknad och pendling

Tyresö har ett bra företagsklimat med över 1 000 småföretag och närmare 11 000 arbetstillfällen varav Tyresö kommun är största arbetsgivare<sup>24</sup>. Det är dock fler som pendlar ut från kommunen för arbete jämfört med de som pendlar in till kommunen. Av de arbetande i Tyresö kommun har närmare hälften (49%) Stockholm stad som arbetsplats och 28 procent arbetar inom Tyresö kommun.

<sup>22</sup> Tyresö Kommun Översiktsplan 2035<sup>23</sup> Kommunplan 2017-2018<sup>24</sup> Tyresö Kommun [http://www.tyreso.se/Naringsliv\\_arbete/](http://www.tyreso.se/Naringsliv_arbete/)

Övriga vanliga orter är Haninge, Nacka, Solna och Huddinge med cirka 4 procent vardera. I en studie av vilka som arbetar i Tyresö består 56 procent av Tyresöbor, och resterande från Stockholm stad (17 %), Haninge (10 %), Nacka (4 %) och Huddinge (4 %).<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

## 4. Tyresös transportsystem

---

### 4.1 Gång och cykel

#### Gång

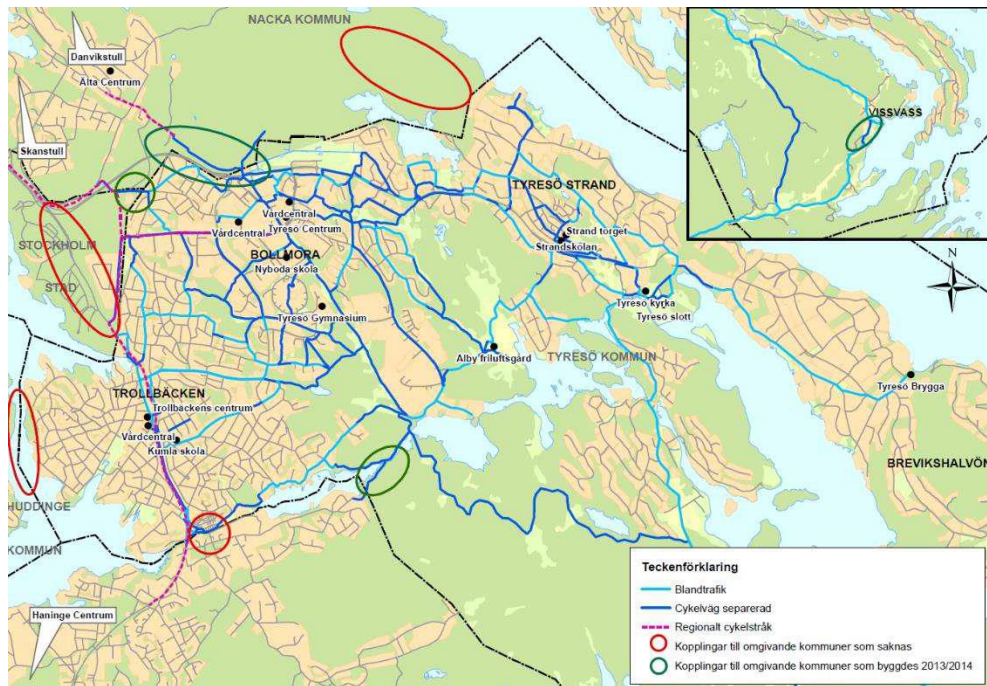
Tyresö kommun har ingen gångtrafikplan, och fotgängarna delar ofta yta med cyklisterna. I villaområdena finns det i regler trottoar längs de större uppsamlingsgatorna medan på de mindre villagatorna går fotgängare i körbanan. En av kommunens ambition är att arbeta med att separera gång- och cykeltrafik för att ge snabbare och tryggare resor för båda grupperna.

#### Cykel

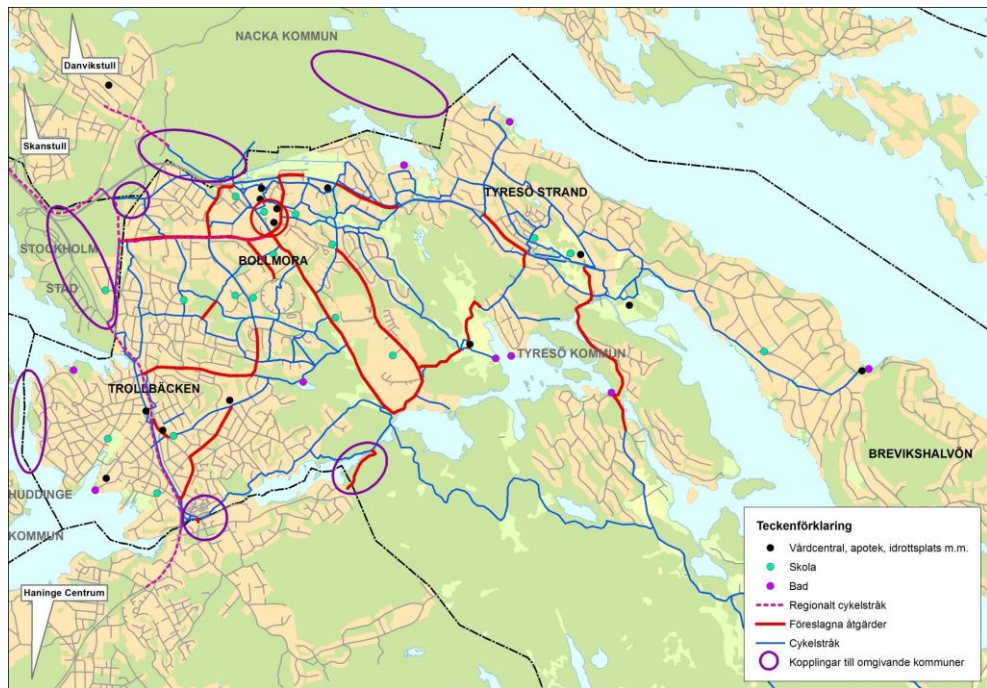
Med dagens fossilbränsleberoende, klimatförändringar, och växande städer har cykeln fått allt mer positiv uppmärksamhet. Det är dels ett billigt färdmedel, men också utan skadliga avgaser och användning av fossila bränslen, ger positiva hälsoeffekter samt är utrymmeseffektiv.

Tyresö har bra förutsättningar för cykling i och med korta avstånd inom kommunen, där hälften av befolkningen bor inom två kilometer från Tyresö centrum och 90 procent har fyra kilometer som mest till centrum<sup>26</sup>. Nedan i visas cykelnätet med förslag på framtida kopplingar

<sup>26</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*



Figur 4-1 Cykelnätet i Tyresö kommun med förslag på nya kopplingar<sup>27</sup>

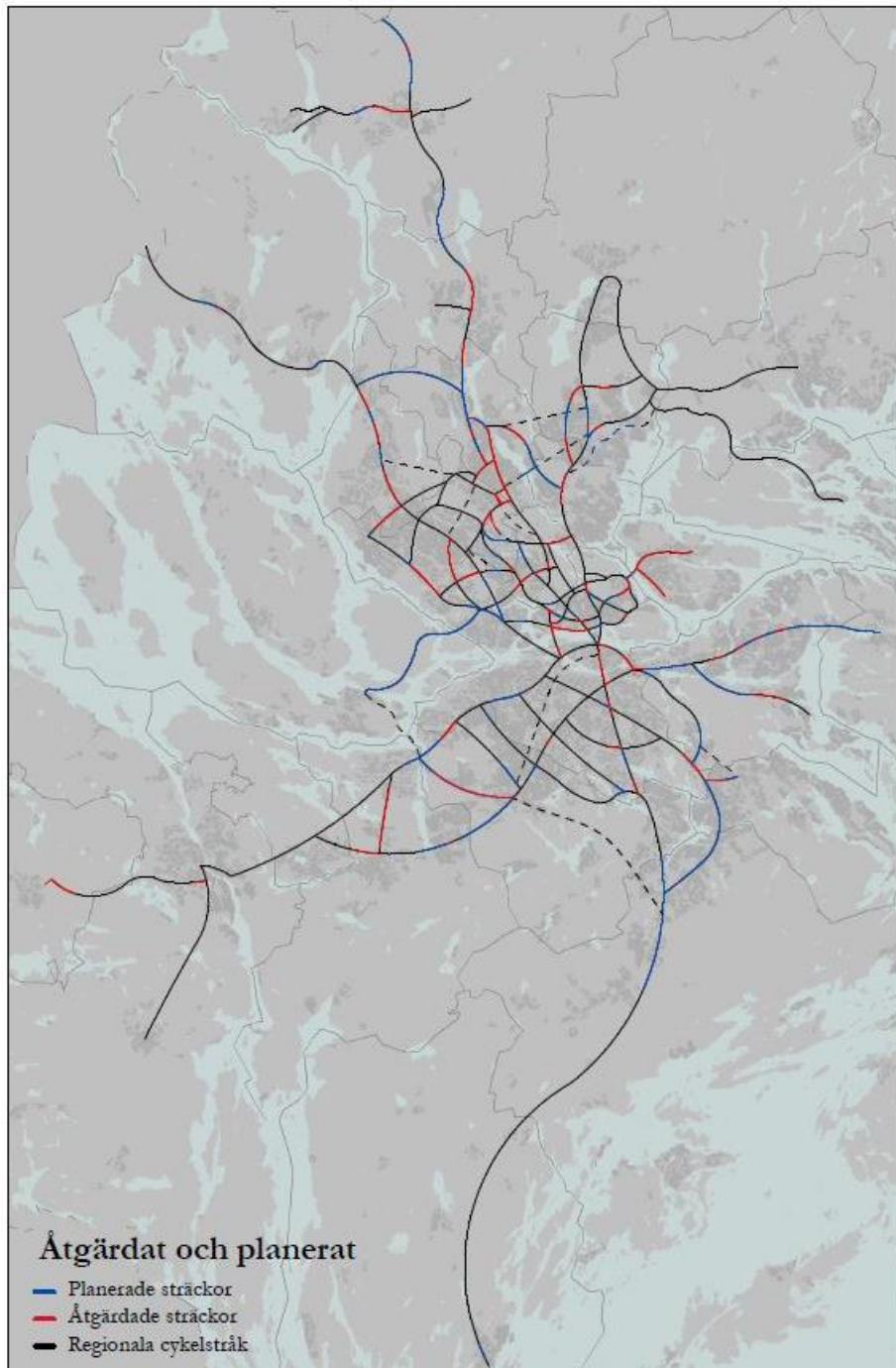


Figur 4-2 Cykelnätet i Tyresö kommun med föreslagna åtgärder<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

<sup>28</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*





Figur 4-3 Åtgärdade och planerade cykelstråk i Tyresö. Planerade sträckor är för 2016. Samtliga åtgärder innefattar breddning, separering av GC-väg alternativt belysning

Tabell 4-1 Föreslagna åtgärder i cykelnätet i Tyresö kommun<sup>29</sup>

Stråk/kommundel	Objekt	Typ av åtgärd
Tyresövägen	Bollmoravägen - Bäverbäcken	Ny gång- och cykelväg
	Sidvällsvägen - Ridskolevägen	Ny gång- och cykelväg
	Strandallén - Prästgårdsvägen	Ny gång- och cykelväg
	Korsningen Videvägen - Prästgårdsvägen	Säker passage utan kantsten
Anslutningar Haninge	Bro Gudöå	Bro + anslutningar
	Gammelström - Fiolvägen	Grusad gång- och cykelväg
Vendelsövägen	Vendelsövägen Gudöbroleden - Kärrvägen	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
	Vendelsövägen Alléplan - Skolvägen	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
Njupkärrsvägen	Sträckan Farmerstigen och Skogsängsvägen	Befintlig gångbana breddas (kräver marklösen)
	Sträckan mellan Bollmora Gårdsväg –Bollmorav.	Ny gång- och cykelväg på västra sidan
Bro Huddinge	Bro Dreviken	Gång- och cykelbro (ev även buss)
Bollmorav. Regionalt cykelstråk	Bollmoravägen (Skrubba Malmväg – Tyresö C)	Korsningsåtgärder, breddning, separering gående
Bollmoravägen	Bollmoravägen (Tyresö C-Tyresövägen)	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
Bollmora Gårdsväg	Bollmora Gårdsväg	Ny gång- och cykelbana byggs enl detaljplan för "Järnet"
Myggdalsvägen	Mydddalsvägen (Bondevägen-Krusbodavägen)	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
Myggdalsvägen	Mydddalsvägen (Krusbodavägen – Nyfors)	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
Östra Tyresö	Brakmarsvägen (Kyrkvägen-Tyresövägen)	Befintlig gångbana breddas
	Brakmarsvägen (Kyrkvägen-Storängen)	Ny gång- och cykelväg
Wättinge Gårdsväg	Wättinge Gårdsväg Stadsparken - Skördevägen	Breddning, beläggning, mer belysning, separera gående och cyklister
Förbindelse Trollb. – Bollmora	Örtstigen - Stjärnvägen	Ny förbindelse (idag stig)
Skogsängsvägen	Hela Skogsängsvägen	Befintlig gångbana breddas (kräver marklösen)
Granängsvägen	Granängsvägen	Bredda gångbana till cykelbana
Gimmersta - Alby	Prästgårdsvägen – Uddby, Alby	Utredas i Albyutredningen
Prästgårdsvägen	Prästgårdsvägen (Tyresövägen-Apelvägen)	Ny gång- och cykelväg
Kärrvägen	Hela Kärrvägen	Ny gång- och cykelväg (kräver marklösen)
Tyresö C	Genomgående stråk genom Tyresö C	Utreds i omvandlingen av centrum
Björkbacksvägen		Cykelbana alt. cykelfält
Alby skogsväg		Cykelbana alt. cykelfält
Nyforsvägen	Mellan hållplats Nyfors och Prästängen	Ny gång- och cykelväg enligt detaljplan för Nyfors

Tabell 4-2 Åtgärder på rekreations- och turismcykelstråk<sup>30</sup>

Stråk/kommundel	Objekt	Typ av åtgärd
Tyresö Brygga - Tyresö slott	Tegelbruksvägen	Cykelbana mellan Trintorp, Tegelbruksvägen fram till Lövsångarvägen.
Tyresö slott - Vissvass	Brakmarsvägen	
	Uddby strandväg förlängning Brakmarsvägen	
	Båtklubben - Ängudden	
Tyresta	Rundmarsvägen	(Översvämmas idag) Ta bort vassa stenar mm
	Nyfors (backe Sörmlandsleden)	Åtgärder för minska erosion
	Bro Alby - Rundmar	Bro + anslutningar
Alby Gårdsväg	Färdala ångar (nedanför Slättervägen – Tranbärsvägen)	Grusad cykelväg (idag lerig stig)
Mändalstigen	Anslutning vid industriområdet	Avskild cykelbana, överfart till Triangelvägen
Fatbursbacken	Fatbursbacken	Fylla ut mer grus (eroderat)

### Lokala cykelvägar

Det lokala cykelnätet varierar där vissa delar har cykelbanor separerade från biltrafik, men inte alltid. I regel separeras inte cyklister och gående. Gång- och cykelbanor är främst lokaliserade i de centrala delarna av Tyresö, medan blandtrafik är vanligare i de delar som karaktäriseras av småhus.

### Regionala cykelvägar

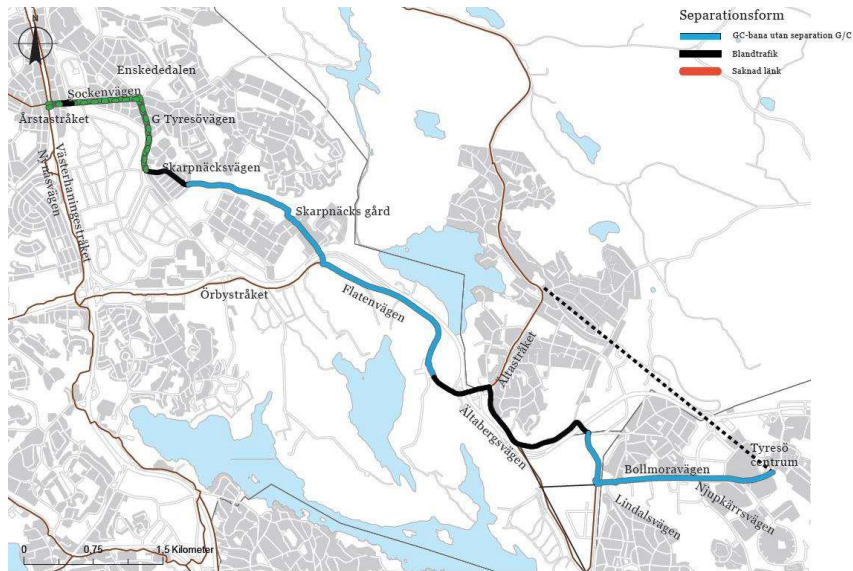
Två regionala cykelstråk går genom kommunen: Tyresöstråket och Vendelsöstråket, som korsas vid Bollmoravägen och fortsätter sedan mot Stockholm och Nynäsvägen (Figur 4-4 och Figur 4-5). De är mestadels separerade från

<sup>29</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

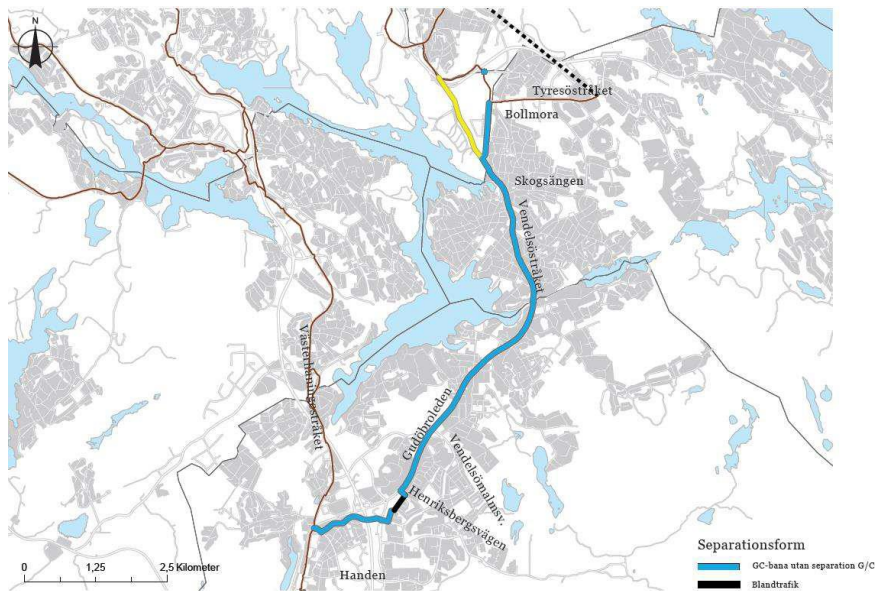
<sup>30</sup> Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

biltrafik, men uppfyller inte kraven angående bredder och separering från gående<sup>31</sup>.

En rekommendation från trafikunderlaget till översiktsplanen<sup>32</sup> är länken från Gudöbroleden till Flaten (Figur 4-5) för att skapa en genare koppling vidare mot Stockholm innerstad.



Figur 4-4. Tyresöstråket, från Tyresö Centrum till Nynäsvägen vid Skogskyrkogårdens tunnelbana.



Figur 4-5. Vendelsöstråket, från Handen till Bollmora. Gul länk visar potentiell sträckning för en genare väg mot centrala Stockholm

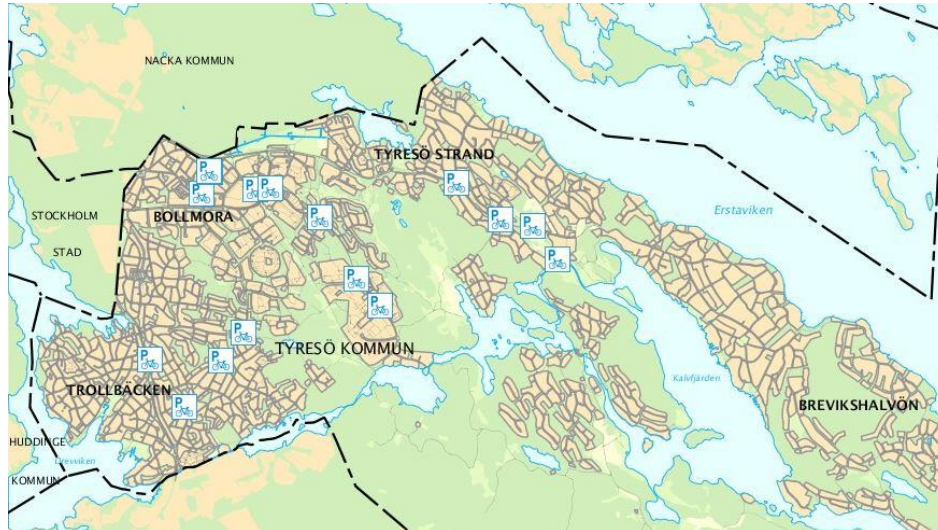
### Cykelparkering

Vid framtagandet av cykelplanen 2013 fanns åtta cykelparkeringar under tak, med målsättningen om nya parkeringar vid samtliga viktiga målpunkter och

<sup>31</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>32</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

busshållplatser. Idag finns femton cykelparkeringar, dock med okänd kapacitet och beläggning (Figur 4-6). En rekommendation från trafikunderlaget till översiktsplanen som togs fram 2014 är framtagande av en cykelparkeringsplan. Antalet platser bör inrymma en kraftig ökning av cykeltrafiken och lokaliseringarna ska vara i strategiskt attraktiva platser så nära målpunkter som möjligt för att säkerhetsställa tillgänglighet och synliggöra cykelns prioritet.



Figur 4-6. Cykelparkeringar Tyresö<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Tyresö kommun. [www.tyreso.se](http://www.tyreso.se)



port med lokala linjer mot Tyresö Centrum och Handen, inklusive byte för resor mot Gullmarsplan.<sup>35</sup>

Kollektivtrafiken i Tyresö strand följer främst Tyresövägen med tät trafik mot Tyresö centrum och Gullmarsplan, vid högtrafik även direktbuss mot Stockholm C. Nästan en buss varannan minut på Tyresövägen mot Stockholm C och Gullmarsplan. I Östra Tyresö finns ett fåtal busslinjer som trafikerar området, bland annat linje 805/815 som förser Brevik med kollektivtrafik. Raksta, Solberga och Bergholm saknar kollektivtrafik och närmsta hållplats är Tyresö Kyrka.<sup>36</sup>

### *Tre linjer som berör Tyresö i stamnätsplanen för Stockholms län*

I stamnätsplanen för Stockholm län<sup>37</sup> finns tre förändrade linjedragningar för busstrafiken i Tyresö:

**Linje I: Vaxholm – Stockholm C – Tyresö C:** På samma sätt som för Norrtälje och Värmdö skapas genomgående radiella stombusslinjer som minskar antalet byten. Även denna kopplas till Täby C på ett bättre sätt än dagens stombuss från Vaxholm. Linjen följer samma stråk som linje G från Arninge till Täby och vidare genom centrala Stockholm där den skapar en koppling till regional-tåg vid både Solna station och Stockholms C. Söderut används Söderledstunneln till Gullmarsplan, efter detta följs dagens stomlinjedragning via Nynäsvägen och Norra Sköndal mot Tyresö. Linjen är delad i två efter Tyresö C, med slutpunkt i Nyfors respektive Tyresö Kyrka. En framtida utveckling är angöra Älta. Detta kräver åtgärder för att kunna göras på ett snabbt och smidigt sätt. (Figur 4-8)

**Linje J: Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby- Sollentuna – Täby/Arninge:** Flera regionala stadskärnor förbinds med en ringlinje som utnyttjar Förbifart Stockholm. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter. Linjen är beroende av egen infrastruktur, bl a för att kopplingen mellan Kungens Kurva och Skärholmen ska kunna åstadkommas på ett bra sätt. Här förutsätts en linjedragning enligt Spårväg syd med motsvarande framkomlighet. Även på sträckan Sollentuna – Täby föreslås ett nytt stråk för att skapa en genare koppling. Alternativet där är att gå via Norrortsleden, vilket dock innebär en förlängning av restid och försämrat resande. Linjen utnyttjar även förbifart Stockholm, och kan delas i en nordlig och en sydlig del innan en sådan koppling finns på vägsidan (Figur 4-9)

**Linje N: Tyresö C – Skarpnäck – Norra Sköndal – Flemingsberg – Norsborg:** Nuvarande linje 172 förlängs från Skarpnäck till Tyresö C, och dras i en genare dragning genom söderort och i norra Botkyrka. Linjen får en gemensam dragning med linje J genom Flemingsberg till Masmo vilket ger en omfattande trafikering i det stråket. Detta innebär stora krav på framkomligheten genom Flemingsberg och hållplatsutformning. Även för denna linje är ett bättre angörande

<sup>35</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>36</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>37</sup> Stamnätsplan Stockholms län, Trafikförvaltningen 2014

av Älta en möjlig utveckling. Linjen ger koppling till regionaltåg i Flemingsberg (Figur 4-10 **Fel! Hittar inte referenskälla.**)

Utöver förändringarna i busslinjenätet diskuteras även en möjlig utökning av tunnelbanesträckning från Skarpnäck till Tyresö C via Älta<sup>38</sup>



Figur 4-8 Linjedragning linje I Vaxholm – Stockholm C – Tyresö C

<sup>38</sup> Stomnätplan Stockholms län, Trafikförvaltningen 2014



Figur 4-9 Linjedragning linje J Tyresö – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby – Sollentuna – Täby/Arninge



Figur 4-10 Linjedragning linje N Tyresö C – Skarpnäck – Norra Sköndal – Högdalen - Flemingsberg - Norsborg

Den kollektivtrafikutredning som genomfördes 2013<sup>39</sup> utgår ifrån att förslaget till det framtida stomlinjenätet (se ovan) har genomförts, vilket innebär tre nya stomlinjer för Tyresö kommun. Utredningen visar att detta resulterar i cirka 4 procents ökning av antalet resenärer i kollektivtrafiken med största ökningen på resor inom kommunen, främst mellan Tyresö strand/Raksta och de centrala

<sup>39</sup> Tyresö kollektivtrafikutredning, Trivector 2013



delarna av kommunen. Även restiden förbättras med i genomsnitt 3 minuter och 43 sekunder, och även här sker största minskningen inom kommunen och främst vid resor mellan Tyresö strand, Tyresö centrum, Brevik och Trollbäck-en.

### *Båttrafik*

Båttrafiken i området utgår från Trinntorps brygga i Brevik, varifrån reguljär båttrafik går till öarna Ängsö, Gränö, Mörtö, Nämndö och Kalvholmen. Ett fåtal avgångar får även mot Saltsjöbaden, Strömkajen (centrala Stockholm) och Dalarö. Båttrafiken har anslutning till/från bussarna 805 och 815 för resor till/från Gullmarsplan, och i anslutning till rRinntorps brygga finns en infarts-parkering. Öar inom Tyresö kommun har inte reguljär båttrafik<sup>40</sup>.

### *Kollektivtrafikens konkurrenskraft*

Restidskvoten, restiden för en kollektiv resa dividerat med restiden för en bil-resa, var i genomsnitt 2,0 för Tyresö 2016<sup>41</sup>. Genomsnittlig restid med bil är 27 minuter medan kollektivt är det 52 minuter, vilket ger en klar nackdel för kollektivt resande.

Dock skiljer sig restidskvoten beroende på vilka resrelationer som undersöks. Till Stockholm C är kollektivtrafiken konkurrenskraftig med direktbussar med täta avgångar, dock enbart från vissa områden. Medan en resa genom kommunen, exempelvis från Trollbäck-en till Brevikshalvön går betydligt snabbare med bil.<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

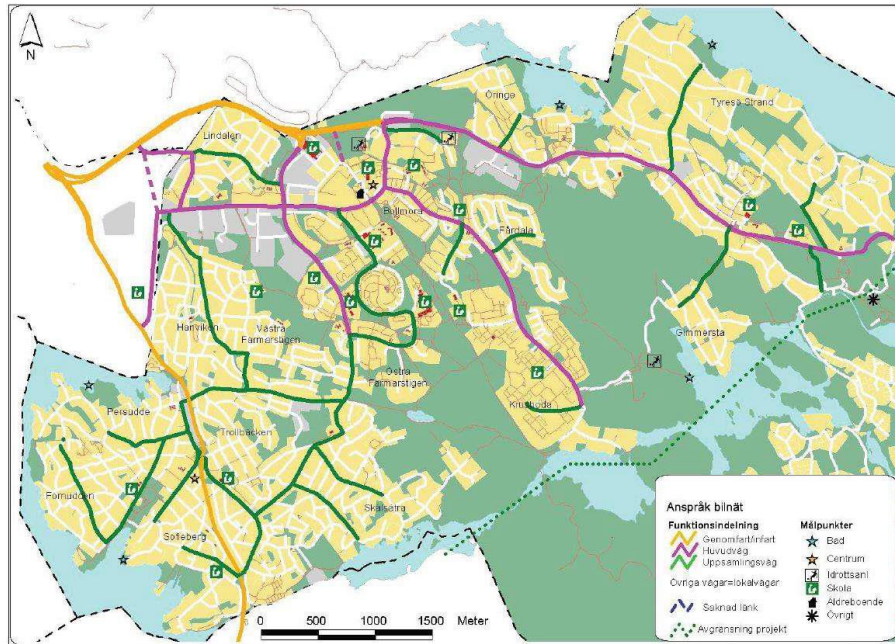
<sup>41</sup> SL Fakta om länet 2016

<sup>42</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

## 4.3 Biltrafik

### Vägnätet

Tyresös vägnät består till störst del av småskaliga vägar, förutom de genomfartsleder eller huvudvägar som går genom kommunen (Figur 4-11). Tyresövägen och Gudöbroleden är de enda statliga vägarna genom kommunen, resterande är kommunala eller enskilda.



Figur 4-11. Vägnätets indelning i genomfartsled (gul), huvudväg (lila) och uppsamlingsgata (grön), övriga gator klassas som lokalgator. De lilastreckade vägarna (Skrubba Malmväg till vänster i bild och Bollmora allé till höger) har kommit till efter utredningen genomfördes, men kommer troligen klassas som huvudvägar. Källa: Rätt fart i Tyresö (2011)

### Kapacitet

I rusningstid finns vissa problem med trängsel på Tyresövägen och den statliga vägen Gudöbroleden (v. 260). På Tyresövägen uppstår trängsel främst mellan Rotvik och Bäverbäcken där vägen har två körfält. Tyresövägen har dock blivit mer belastad i och med att det är den enda genomfartsvägen mellan exploateringsområdena i Östra Tyresö och Tyresö Strand och centrala Tyresö och vidare ut i regionen. Längs Gudöbroleden finns också problem med buller och trafikolyckor. Ett tredje körfält på Tyresövägen har studerats.<sup>43</sup>

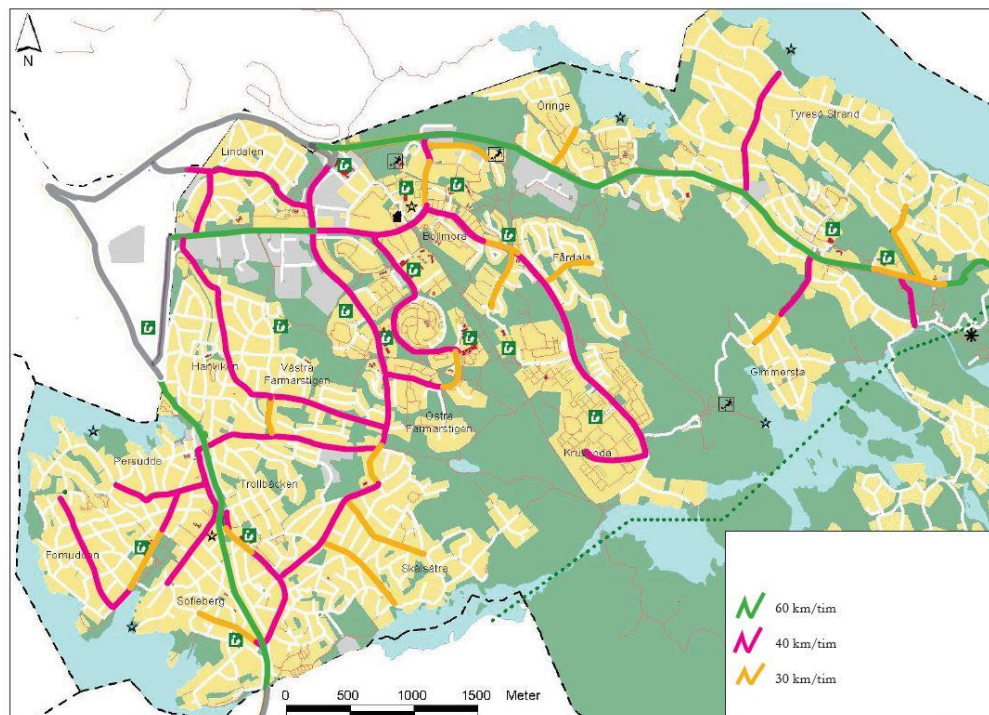
Sedan indelningen i Figur 4-11 genomfördes har två viktiga länkar tillkommit, dessa är lilastreckade i figuren. Till vänster är förlängningen av Skrubba Malmväg upp till ny trafikplats mot Tyresövägen, till höger är Bollmora allé som går från Björkbacksvägen till Tyresövägen. Tillkomsten av dessa vägar har förändrat trafikflödena en aning och den tidigare kraftigt trafikerade Bollmoravägen har blivit avlastad, vilket innebär färre trafikrörelser och mindre trängsel kring Tyresö centrum. Tidigare var exempelvis boende i Östra Tyresö

<sup>43</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

eller Tyresö Strand tvungna att köra via Bollmoravägen för att komma till Trollbäcken och vidare mot Haninge etc. Nu kan de istället fortsätta på Tyresövägen och sedan köra söderut på Skrubba Malmväg mot Gudöbroleden.<sup>44</sup>

## Hastighetsindelning

Rätt fart i Tyresö<sup>45</sup> gjorde 2011 en bedömning av nuvarande hastighetsgränser på 52 länkar i kommunen. Huvudgatanätet och uppsamlingsgatorna hade hastigheten 50 km/tim medan en del av lokalnätet har hastigheten 30 km/tim. Analysen resulterade i rekommendationer för sänkt hastighet för 38 av 52 identifierade länkar i Tyresö (Figur 4-12). Dock har inte alla sänkningar blivit genomförda. Bland annat har inte Bollmoravägen, Tyresövägen och Gudöbroleden sänkts till 60 km/h, och inte heller halvön från 50 till 40 km/h. Övriga vägar som ska ändras är Vendelsövägen (fortfarande 30 km/h), Alleplan (gångfartsområde), Lindblomsvägen (har 30 km/h), Töresjövägen (har 30 km/h) och Skolvägen (har 30 km/h). Ändringarna kommer att genomföras varefter kommunen tar över driften av vägarna från vägföreningarna<sup>46</sup>.



Figur 4-12 Förslag nya hastighetsgränser<sup>47</sup>

<sup>44</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>45</sup> Rätt fart i Tyresö 2011

<sup>46</sup> Från kommunikation med kommunen 10 november 2017

<sup>47</sup> Rätt fart i Tyresö 2011

## Bilparkering

Tyresö kommun saknar idag en parkeringsstrategi. Tyresö har inga avgifter på de kommunala parkeringsplatserna, utan använder tidsreglering istället, i ett mål att öka omsättningen av bilar i de områden där det är störst efterfrågan. Tyresö har ingen fastslagen parkeringsnorm för varken bil eller cykel, bedömning görs i varje enskilt fall.<sup>48</sup> Norra Tyresö centrum uppger att parkeringsnormen ska vara låg för att satsa på cykeltrafik, och för att minska behovet ska bil- och cykelpooler användas samt att kommunal mark reserveras för bilpoolslösningar.<sup>49</sup>

Tyresö kommun har 10 infartsparkeringar med 455 bilplatser, till detta tillkommer en i Hanviken med 120 platser som tillhör Stockholm Stad. Totalt finns 575 infartsparkeringar att tillgå (Tabell 4-3 och Figur 4-13), vilket är en ökning med 2 platser sedan 2014.<sup>50</sup>

Tabell 4-3. Infartsparkeringar Tyresö kommun<sup>51</sup>

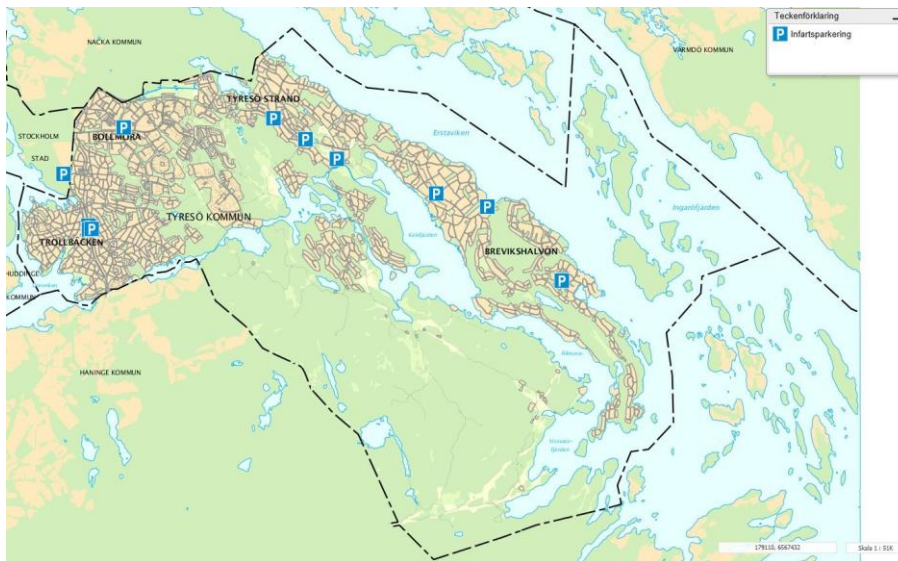
Plats	Antal parkeringsplatser
Trollbäcken C (Busstorget)	21
Trollbäcken C (Sagovägen)	68
Trollbäcken C (Vendelsövägen)	9
Brandstationen	42
Strandallén	61
Tyresö strand	119
Brakmarsvägen/Kyrkvägen	37
Brevik skola	36
Trinntorp	56
Ällmoravägen	6
Hanviken (tillhör Stockholm Stad)	120
<b>Totalt</b>	<b>575</b>

<sup>48</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>49</sup> <http://www.tyreso.se/Norra-Tyreso-Centrum/Om-Norra-Tyreso-Centrum/Trafik/>

<sup>50</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>51</sup> Tyresö kommun. [www.tyreso.se](http://www.tyreso.se)



Figur 4-13 Infartsparkeringar Tyresö kommun

En beläggningsstudie gjordes under 3 vardagar i juni 2013<sup>52</sup> på kommunens dåvarande 9 infartsparkeringar. I trollbäcken var beläggningsgraden 97%, varav majoriteten (74 %) kom från Tyresö kommun och 7 procent från Stockholm Stad. I Tyresö strand och Östra Tyresö var beläggningsgraden 87 procent varav 78 procent kom från Tyresö och 9 procent från Stockholm Stad. I Trollbäcken tillhörde 4 procent av de parkerade bilarna boende i området, och 11 procent av de parkerade bilarna i Tyresö strand och Östra Tyresö. Vilket belyser problematiken att relativt många platser upptas av boende i området.<sup>53</sup>

Det finns två laddningsstolpar för elfordon i kommunen<sup>54</sup>.

## Drift och underhåll

I en enkätundersökning om hur nöjda invånarna är med den tekniska förvaltningen 2016 uppgav 79 % att snöröjningen i Tyresö fungerar ganska eller mycket bra, vilket är över rikssnittet på 60 %. 41 % uppgav att standarden på kommunens gator, vägar och cykelvägar är ganska eller mycket bra. Vilket också är över rikssnittet på 39 %<sup>55</sup>. En jämförelse med kommuner i området kan ses i Figur 4-14.

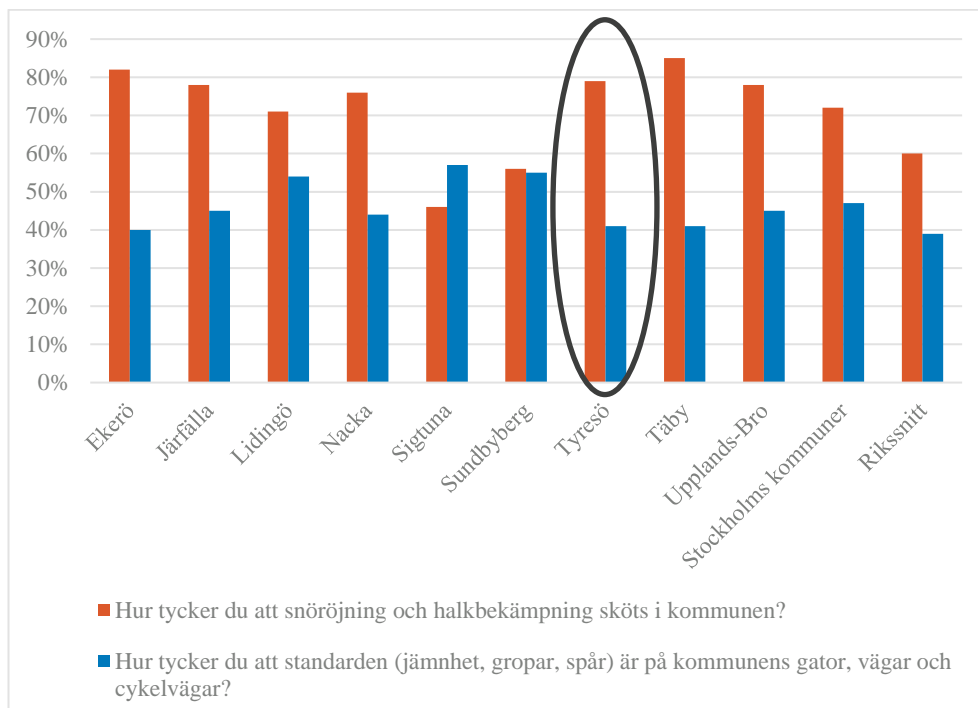
<sup>52</sup> I studien var parkeringen i Hanviken exkluderad. Källa:

<http://www.tyreso.se/upload/Bygga%20och%20bo/Trafik/Inventering%20av%20infartsparkeringar%20i%20Tyres%C3%B6%20kommun.pdf>

<sup>53</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

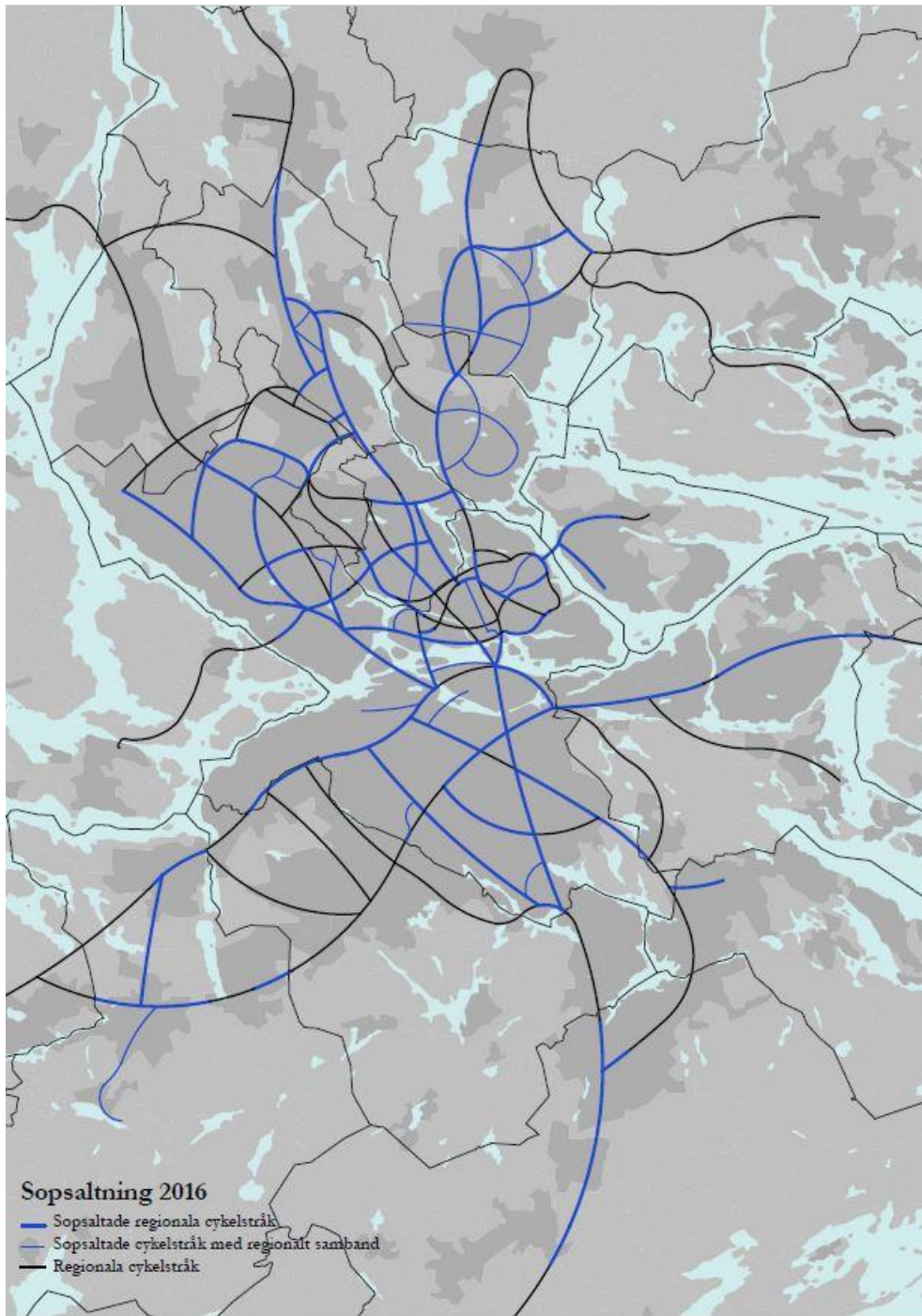
<sup>54</sup> Tyresö Kommun. [www.tyreso.se](http://www.tyreso.se)

<sup>55</sup> Kritik på teknik, 2016



Figur 4-14 Enkät svar om vägunderhåll från Kritik på teknik<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Kritik på teknik, 2016



Figur 4-15 Sopsaltning av cykelstråk i Tyresö kommun 2016

## 4.4 Trafikens omfattning och resmönster

Följande kapitel innefattar en redovisning av resmönster och färdstätt, och syftar till att undersöka resvanorna för invånare i Tyresö. Underlagen kommer främst från den resvaneundersökning som genomfördes i Stockholms län hösten 2015, med inslag från SL:s senaste rapport Fakta om länet 2016.

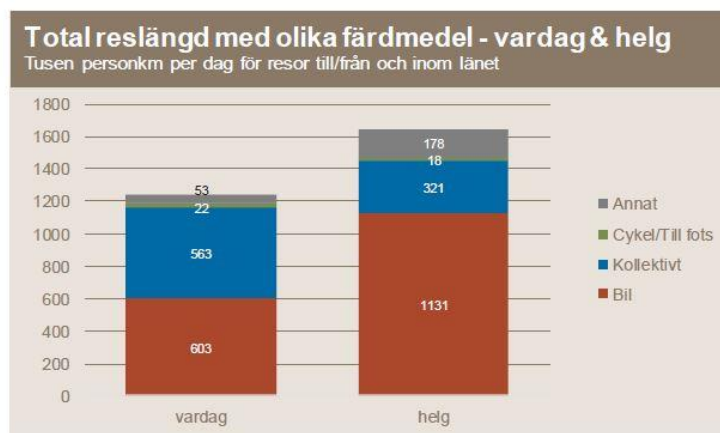
### Antal resor och reslängd

De boende i Tyresö gör i snitt 2,4 resor per person och vardag, och 1,8 resor på helgdag, vilket är något lägre än genomsnittsinvånaren i länet. Män och kvinnor reser i snitt lika långt, men männen reser längre med bil per dag och kvinnorna längre med kollektivtrafik (Tabell 4-4)

Tabell 4-4. Antal resor per person uppdelat på kön, åldersgrupper och färdmedel<sup>57</sup>

Antal resor per person och dag med olika färdmedel						
Grupp:	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
<b>Kön:</b>						
Män	1,2	0,6	0,1	0,2	0,2	2,2
Kvinnor	1,0	0,9	0,1	0,2	0,1	2,3
<b>Åldersgrupp:</b>						
Ålder 16-24 år	0,6	1,2	0,0	0,1	0,2	2,1
Ålder 25-39 år	1,1	0,9	0,1	0,2	0,1	2,4
Ålder 40-64 år	1,4	0,7	0,1	0,2	0,2	2,5
Ålder 65+	0,9	0,3	0,1	0,2	0,1	1,6
Hela kommunen	1,1	0,7	0,1	0,2	0,1	2,2

Den genomsnittliga resan är 18 km lång. Även fast den genomsnittliga reslängden är relativt lång sker många bilresor korta avstånd, varav 40 % av bilresorna är kortare än 5 km. Reslängden för invånare 16-84 år under en genomsnittligt vardag är ca 1,2 miljoner personkilometer och ca 1,6 miljoner personkilometer en helgdag (Figur 4-16). Intressant är att fler resor sker lördag-söndag och att antalet kilometer med bil nästan dubblas.



Figur 4-16. Total reslängd vardagar och helger för kommuninvånare i åldern 16-84 år. Inklusive färdmedel<sup>58</sup>

<sup>57</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015



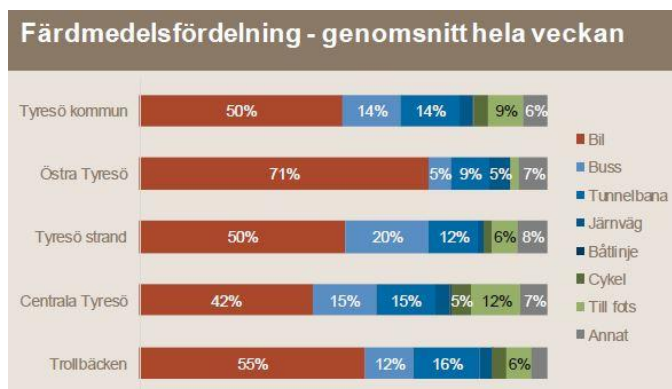
## Färdsätt

Av vardagsresorna sker 38 000 med bil, 29 000 med kollektivtrafik, 8000 resor till fots, 3000 resor med cykel och 5000 med andra färdmedel.<sup>59</sup> Bil är det vanligaste färd sättet med cirka 50 % av alla resor (Figur 4-17), vilket är större bilanvändning än länsnittet<sup>60</sup>. Andelen kollektivtrafikresor är ungefär samma som snittet i länet, men bussanvändning är betydligt större, vilket mest troligt beror på avsaknaden av spårbunden trafik.

Tyresö har en relativt hög andel kollektivtrafikresenärer, vilket kan förklaras av att stor del av invånarna har kort avstånd till en busslinje med hög frekvens och utan byte till Stockholm central. Dock uppfyller vissa områden, exempelvis Skälsåtra och Gimmersta, inte riktlinjerna om maximalt gångavstånd till en hållplats.<sup>61</sup>

Enligt senaste rapporten från SL<sup>62</sup> är färdmedelsfördelningen för resor en vardag med mål i länet i Tyresö 56% bil, 29% kollektivt och 15% gång och cykel. Vilket är i princip samma i liknande kommuner, men summan för länet är 39% bil, 37% kollektivt och 24% gång och cykel.

De flesta resorna i Tyresö går över kommungränsen, och endast 28 % av alla resor startar och avslutas inom kommunen. De vanligaste reserelationerna är Tyresö – Stockholm, följt av Tyresö – Haninge och Tyresö – Nacka. 53 000 resor görs varje dag mellan Tyresö och Stockholm, vilket är den reserelation med flest andel kollektiva resor. I övriga reserelationer är bil dominerande som färdmedel. Arbetspendling består i högre utsträckning av kollektivtrafik än vid resor på fritiden (Figur 4-18 och Figur 4-19)<sup>63</sup>



Figur 4-17. Färdmedelsfördelning uppdelat på kommundelar och hela kommunen<sup>64</sup>

<sup>58</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>59</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

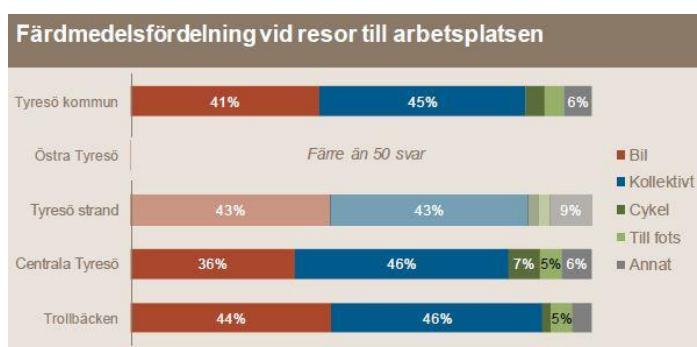
<sup>60</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>61</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

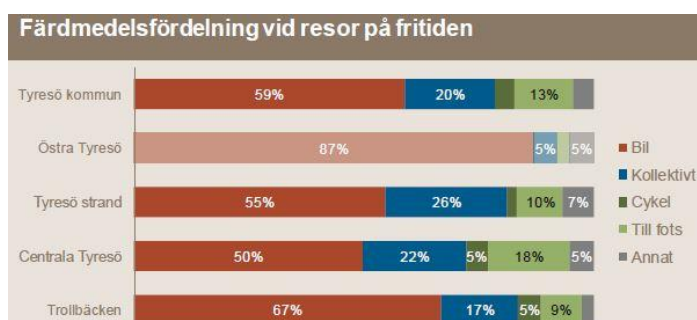
<sup>62</sup> SL Fakta om länet 2016

<sup>63</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>64</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015



Figur 4-18. Färdmedelsfördelning vid resor till arbetsplatsen uppdelat på kommunelar och hela kommunen. Transparenta staplar indikerar att uppgifterna är baserade på färre än 100 svar<sup>65</sup>

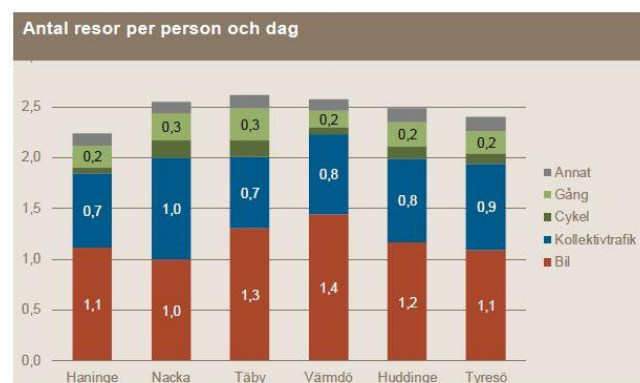


Figur 4-19. Färdmedelsfördelning vid resor på fritiden uppdelat på kommunelar och hela kommunen. Transparenta staplar indikerar att uppgifterna är baserade på färre än 100 svar<sup>66</sup>

## Jämförelse med liknande kommuner

Ett antal studier har gjorts med kommuner vars geografiska läge är jämförbart med Tyresös. Dessa är Haninge, Huddinge, Täby, Värmdö och Nacka.

Antal resor är ungefär lika mellan de studerade kommunerna (Figur 4-20)

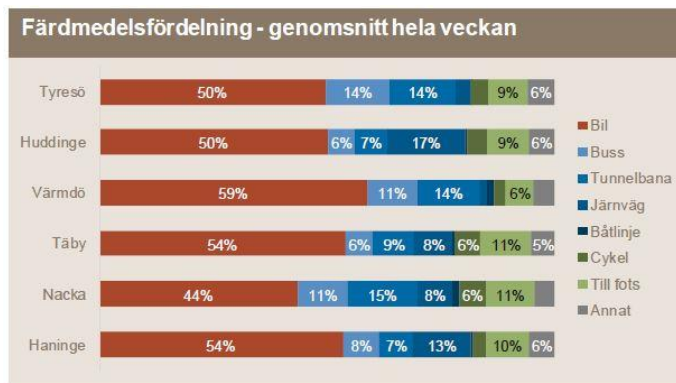


Figur 4-20. Jämförelsekommuner. Antal resor per person och dag inklusive färdssätt

I Figur 4-21 går det att utläsa att Tyresö har större andel kollektivtrafik än jämförelsekommunerna.

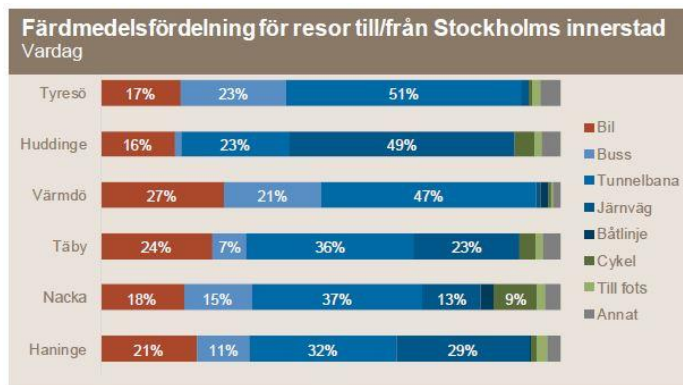
<sup>65</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>66</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015



Figur 4-21. Jämförelsekommuner. Färdmedelsfördelning genomsnitt hela veckan

Granskas endast resor till och från Stockholm innerstad minskar andelen bilresor betydligt, och kollektivtrafiken ökar markant för samtliga kommuner. Av de reserelationerna som studerats har Tyresö bland den lägsta andelen bil och högst kollektivtrafik på resorna till/från Stockholm innerstad (Figur 4-22)



Figur 4-22 Jämförelsekommuner. Färdmedelsfördelning för resor till/från Stockholm innerstad beräknat som ett genomsnitt för vardag

Invånarna i Värmdö och Haninge reser i genomsnitt längre än invånarna i Tyresö, medan de resterande tre kommunernas invånare reser kortare både till tid och avstånd (Tabell 4-5) till arbetsplatsen. Fritidsresandet skiljer sig väldigt lite mellan kommunerna (Tabell 4-6).

Tabell 4-5 Jämförelsekommuner. Genomsnittlig restid och reslängd för resor till/från arbetsplatsen

Genomsnittlig restid och reslängd för resor till/från arbetsplatsen		
Kommun	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Tyresö	41	19
Huddinge	38	16
Värmdö	53	27
Täby	35	14
Nacka	38	14
Haninge	47	22
Hela länet	36	15

Tabell 4-6 Jämförelsekommuner. Genomsnittlig restid och reslängd för resor på fritiden

Genomsnittlig restid och reslängd för resor på fritiden		
Kommun	Genomsnittlig restid (min)	Genomsnittlig reslängd (km)
Tyresö	32	17
Huddinge	31	17
Värmdö	33	18
Täby	27	11
Nacka	33	14
Haninge	34	19
Hela länet	31	15

## Bilnehav

Bilnehavet i Tyresö har varit stabilt senaste 10 åren med 320 personbilar per 1000 invånare 2013. Detta är något högre än närliggande kommuner samt för Stockholm i snitt, vilket troligtvis beror på större andel småhus med bättre parkeringsmöjligheter.<sup>67</sup>

## Sammanfattning resvanor

Jämfört med den genomsnittliga länsinvånaren använder Tyresöborna bil oftare och går eller cyklar mer sällan. Färdmedelsval till arbetsplatsen är under 5% med cykel eller till fots, och på fritiden är andelen cykel fortfarande under 5% medan till fots har ökat till 13%. 65% uppger att de har tillgång till en fungerande cykel, varav 10% även cyklar under vinterhalvåret. Ett hinder kan vara att 12% av de som cyklar till arbete eller skola uppger att de inte kan låsa fast cykeln i ett låsbart utrymme. Sett till att 40% av bilresorna är kortare än 5 km finns stor potential för att öka andelen cykel och gång.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> SCB

<sup>68</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

## 4.5 Tillgänglighet

Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid och kostnader, vilka hinder som finns, hur tryggheten är samt vilken tillgång som finns till färdmedel för att nå önskad destination.<sup>69</sup>

Tillgänglighet är ett begrepp som inrymmer många planeringsaspekter och kräver också många olika typer av mått för att låta sig analyseras.

För att tillgodose mobilitetsbehov, samt klimatmål, krävs utveckling av kollektivtrafiken och möjlighet till säkra gång- och cykelbanor, speciellt i de minst centrala delarna Tyresö strand och Brevik. I arbetet med förtätningen ska upplåtelseformer och prisklasser varieras för att skapa möjligheter för människor med olika förutsättningar och bakgrund att bo blandat för att undvika den negativa trenden av segregation. En sammankoppling av de olika stadsdelarna är också viktigt för att invånarna med lätthet ska kunna rör sig inom hela kommunen<sup>70</sup>

### Medborgarundersökning SCB

I en medborgarundersökning av SCB<sup>71</sup> som genomfördes hösten 2016 besvarade invånarna på ett antal frågor rörande tillgängligheten i kommunen (Tabell 4-7). Högst ligger möjligheterna att enkelt transportera sig med bil och tillgång till parker, grönområden och natur.

Tabell 4-7 Resultat medborgarundersökning 2016 Tillgänglighet

Tillgänglighet	Medelbetyg
Tillgång till universitetsutbildning inom rimligt avstånd	5,9
Möjligheterna till att hitta bra boende	5,6
Utbudet av olika boendeformer	5,6
Tillgång till gång-och cykelvägar	7,3
Möjligheterna att använda kollektivtrafiken	7,4
Tillgång till förbindelser för längre resor	6,4
Möjligheterna att enkelt kunna transportera sig med bil	7,7
Tillgång till parker, grönområden och natur	8,7
Tillgång till idrottsevenemang	7,3
Tillgång till kulturevenemang	6,2

<sup>69</sup> Trafik för en attraktiv stad, handbok, SKL, utgåva 3

<sup>70</sup> Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

<sup>71</sup> SCB Statistikdatabasen Medborgarundersökning 2016 för Tyresö (<http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/38317>)

## Resmöjligheter

Tyresös invånare har generellt goda förutsättningar till olika färdmedel vid resor. Cirka 75 % har tillgång till cykel samt möjligheter till cykelparkering vid både arbetsplatsen och bostaden. Tillgången till bil är mycket god där 80 % har tillgång till privat bil eller förmånsbil. 83 % av kommuninvånarna i åldern 18-84 år har körkort, och endast 6 % bor i ett hushåll där ingen har körkort. Enbart 8 % uppger att de saknar tillgång till kollektivtrafikkort eller att de aldrig reser kollektivt.<sup>72</sup>

Användningen av infartsparkeringar för att sedan åka kollektivt dagligen eller någon gång i veckan är 8 %, medan 84 % anger att de aldrig eller väldigt sällan använder dem. 68 % uppger att de har tillgång till bilparkering vid arbetsplatsen, varav 51% har gratis parkering, 16% anger att arbetsgivaren betalar, medan 20% alltid betalar själv. Av de med förmånsbil är det 70 % som anger att arbetsgivaren betalar trängselskatten även vid privata resor.<sup>73</sup>

I jämförelse med länet har Tyresö kommun<sup>74</sup>:

- ▶ Mindre andel ensamhushåll
- ▶ Större andel hushåll med körkort, bil och reserverad parkering
- ▶ Större andel som använder bil i tjänsten
- ▶ Större andel som har parkering genom arbetsplatsen och som får trängselskatt betald av arbetsgivaren vid privata resor med förmånsbil

Förutsättningarna för resor med bil är således bättre i Tyresö än i länet som helhet, och de använder också bil i större utsträckning samtidigt som andelen cykel är lägre. Dock gör god busskommunikation att kollektivtrafiken ökar mellan Tyresö och Stockholm innerstad.

## Tillgänglighet för alla

En tätort ska vara tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsnedsättning. Detta innebär att offentliga utrymmen såsom gator och torg ska kunna användas av samtliga invånare. Att planera en tillgänglig stad för alla handlar mycket om att sätta sig in i andra personers situation:

- ▶ Äldre och rullstolsburna behöver bl a en jämn och sprickfri beläggning och ramper som inte är alltför branta.
- ▶ Barn och personer med kognitiv funktionsnedsättning behöver en inte alltför komplex miljö för att kunna röra sig obehindrat.
- ▶ Blinda och synsvaga behöver vägledning i form av taktila ytor och kontrastmarkeringar.

Det är viktigt att anpassa gångnätet efter de svagaste trafikantgrupperna, gångbanor bör vara separerade från cykel- och biltrafik vid höga flöden och gångbanor ska vara så pass breda att barnvagnar eller rullstolar ska kunna mötas.

<sup>72</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>73</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

<sup>74</sup> Resvanor i Tyresö kommun 2015

Gångstråk och ska vara belysta, något som är viktigt ur både trygghets- och en trafiksäkerhetssynpunkt, samt fria siktlinjer<sup>75</sup>.

Kommunen har tagit fram en tillgänglighetshandbok för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder vid bland annat busshållplatser och övergångsställen. Tyresö har även ett råd för funktionshinderfrågor som sammanträder fem gånger per år. I rådet samlas funktionshindrades organisationer och kommunens styrelser och nämnder och diskuterar hur kommunen kan verka för en högre tillgänglighet<sup>76</sup>.

## Trygghet

Hur tryggheten i transportsystemet och i stadsmiljön upplevs i Sverige idag vet man generellt sett ganska lite om, men forskningen inom området har ökat den senaste tiden. Bland annat så vet vi att följande faktorer har betydelse för den upplevda tryggheten; hastighet, trafikmängden, problem att gå över gatan, regelbrott, olycksrädsla, siktförhållanden samt folkliv/bebyggelsestyp.

I en medborgarundersökning av SCB<sup>77</sup> som genomfördes hösten 2016 uppger Tyresöborna den upplevda tryggheten som något bättre än genomsnittet för landets kommuner.

I SKL:s rapport *öppna jämförelser: trygghet och säkerhet* (2016) kan indikatorer på kommunens trygghet jämföras. Tyresö ligger något under det nationella medianvärdet gällande antal sjukhusvårdade, men har något fler antal anmälda våldsbrott samt stöld- och tillgreppsbrott än det nationella medianvärdet (Tabell 4-8).

Tabell 4-8 Trygghetsstatistik från SKL<sup>78</sup>

Undersökning 2016	Antal sjukhusvårdade (inskrivna på sjukhus minst ett dygn) till följd av oavsiktliga skador (olyckor) per 1 000 invånare	Antal anmälda våldsbrott per 1 000 invånare	Anmälda stöld- och tillgreppsbrott
<b>Tyresö</b>	<b>9,6</b>	<b>8,1</b>	<b>36,1</b>
Max	22,8	19,3	94,2
Min	5,9	2,3	14,4
Median	11,5	8,0	34,6

<sup>75</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

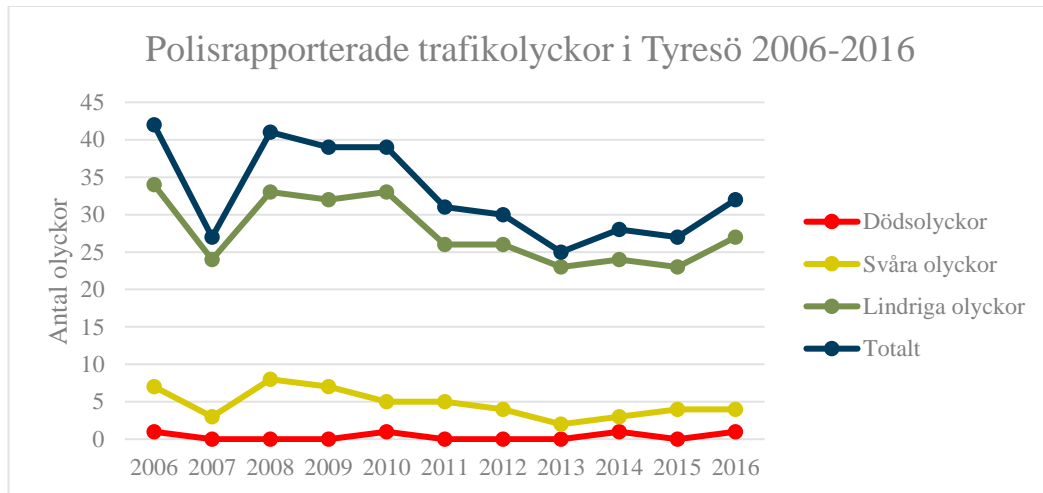
<sup>76</sup> Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

<sup>77</sup> SCB Statistikdatabasen Medborgarundersökning 2016 för Tyresö

<sup>78</sup> Öppna jämförelser: Trygghet och säkerhet 2016

## 4.6 Trafiksäkerhet

Tyresö är en relativt trafiksäker kommun. I figuren nedan framgår antalet polisrapporterade olyckor perioden 2006-2016. Svåra olyckor och dödsolyckor har under åren legat på cirka 5 olyckor per år.



Figur 4-23 Polisrapporterade trafikolyckor i Tyresö 2006-2016 uppdelat per svårighetsgrad. Källa: STRADA 2017-12-11

Om även sjukhusrapporterade olyckor tas med ökar framförallt olyckor av lindrigare karaktär.

## 4.7 Miljöpåverkan och hälsa

Med en befolkningsökning måste den fysiska planeringen tillgodose flera behov och den byggda miljön inte konkurrerar med grönytor och ekosystemets resiliens. Detta både för att uppnå en ekologisk hållbarhet, men också för invårnarnas tillgång till rekreation<sup>79</sup>.

Trafiken har en negativ inverkan på miljön både från partikelspridning, emissioner och alstring av buller samt spridning av farliga ämnen. Flera aspekter, till exempel koldioxidutsläpp och andra föroreningar, påverkas av hastigheten och ökar avsevärt vid högre fart. Transporterna står för 70% av Tyresö kommuns koldioxidutsläpp, och är således en väsentlig aspekt inom kommunens klimatarbete<sup>80</sup>.

Det finns inga mätningar från Tyresö kommun på luftföroreningar, men inget tyder på att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detta beror delvis på att vägarna är lågt trafikerade i jämförelse med andra områden, samt att det inte finns några trånga gaturum med sämre luftomblandning.<sup>81</sup>

<sup>79</sup> Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

<sup>80</sup> Klimatstrategi för Tyresö kommun 2010-2020 (2010)

<sup>81</sup> [http://www.tyreso.se/Boende\\_miljo/Natur-miljo-och-halsa/Klimat/Luften-i-Tyreso/](http://www.tyreso.se/Boende_miljo/Natur-miljo-och-halsa/Klimat/Luften-i-Tyreso/)



2005 genomförde kommunen bullermätningar för samtliga större vägar, där Tyresövägen och Gudöbroleden hade högt uppmätta värden. Detta har åtgärdats med bullerplank vid flera delar av Tyresövägen, och på en sträcka vid Gudövägen, samt lågbullrande beläggning. Ett antal hastighetsänkningar har genomförts, vilket ger positiva förändringar med ökad trafiksäkerhet och lägre bullernivåer.<sup>82</sup>

Ett uttalat nationellt transportpolitiskt mål är att transportsystemet ska bidra till ökad folkhälsa, vilket kan ske genom ökad andel resor som också innefattar fysisk aktivitet, exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik. Mellan åren 2004-2015 har andelen överviktiga (BMI >30) ökat från 11 till 14 % nationellt<sup>83</sup>. För att minska riskerna för fetma och hjärt-och kärlsjukdomar, samt stimulera muskler och förstärka immunsystemet bör vuxna vara aktiva minst 30 minuter per dag<sup>84</sup> och barn (5-17 år) minst 60 minuter<sup>85</sup>. Vardagsmotion i och med resor till och från arbete och skola kan täcka delar, eller hela, av den dagliga aktiva rörelsen, om dessa görs med cykel eller till fots.

<sup>82</sup> Rätt fart i Tyresö 2011

<sup>83</sup> Folkhälsomyndigheten, 2015. *Övervikt och fetma*

<sup>84</sup> Karolinska institutet, 2015. *Få upp pulsen 30 minuter per dag*

<sup>85</sup> Folkhälsomyndigheten, 2010. *Fysisk aktivitet*

## 5. Läs mer

---

### ▶ Tyresö kommun

- Kommunplan 2017-2018
- Översiktsplan 2035, Tyresö kommun
- Trafikunderlag till ny översiktsplan, 2014
- Klimat- och energistrategi för Tyresö kommun 2010-2020, reviderad 2016
- Resepolicy för Tyresö kommun
- Cykelplan för Tyresö kommun, 2013
- Resvanor i Tyresö, Trivector, 2015



### ▶ Regionala mål

- Regional cykelplan Stockholms län, 2014
- Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholm, 2017
- RUF5 2050: <http://www.rufs.se/rufs-2050/>



### ▶ Nationella mål

- Nollvisionen: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/>
- Näringsdepartementet. Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.



### ▶ Övrigt

- Trafik för en attraktiv stad, handbok, SKL, utgåva 3 och TRAST-guiden