

§ 183

Dnr 2017KSM0630.210

UTDRAG

Trafikstrategi för Tyresö kommun

Kommunstyrelsens beslut

- Ärendet bordläggs och kommer att behandlas vid ett kommande sammanträde.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag av miljö- och samhällsbyggnadsutskottet den 1 september 2017 § 96 att ta fram en trafikstrategi för Tyresö kommun. Trafikstrategin pekar ut riktningen för trafikplaneringen i Tyresö genom att visa vad Tyresö kommun behöver göra för att gå i riktning mot kommunens vision och är ett stöd i de avvägningar som behöver göras mellan olika intressen.

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet har berett ärendet och föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta strategin.

Yrkande

Marie Åkesdotter (MP) yrkar att ärendet ska bordläggas.

Beslutsgång

Ordföranden ställer frågan om ärendet ska bordläggas och finner att kommunstyrelsen bifaller det.




Bilagor

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet protokollsutdrag 2018-09-18 §118.pdf

TJÄNSTESKRIVELSE trafikstrategi antgande MSU sep 2018 - 180917.pdf

Trafikstrategi_180921.pdf

Bilaga1. Nulägesbeskrivning trafikstrategi Tyresö Original.pdf

Justerandes sign 		Utdragsbestyrkande 
---	---	--

§ 118

Dnr 2017KSM0630.210

Godkännande av trafikstrategi

UTDRAG

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottets förslag till kommunstyrelsen för förslag till kommunfullmäktige

- Trafikstrategi för Tyresö kommun, Tyresö styr mot hållbara transporter antas.

Särskilt yttrande

Marie Åkesdotter (MP) lämnar ett särskilt yttrande (se bilaga).

Protokollsanteckning

Inger Gemicioglu (V) föreslår att trafikstrategin skickas på remiss till funktionshindersrådet så de får tillfälle att yttra sig. Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet instämmer i Inger Gemicioglu (V) förslag.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet §96 den 1 september 2017 att ta fram en Trafikstrategi för Tyresö kommun.





För att säkerställa en hållbar trafikplanering i, men även till och från Tyresö kommun har förvaltningen arbeta fram en trafikstrategi.

Trafikstrategin pekar ut riktningen för trafikplaneringen i Tyresö, den visar vad Tyresö kommun behöver göra för att gå i riktning mot kommunens vision. Den är ett stöd i de avvägningar som behöver göras mellan olika intressen.

Trafikstrategin ska ses som ett planeringsunderlag för alla som är inblandade i utvecklingen av transporter i Tyresö. Med transporter menas all olika typer av hur en kan resa, gående till transport av varor.

Yrkande

Marie Åkesdotter (MP) yrkar att ärendet återremitteras.

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	---	--

Beslutsgång

Ordförande ställer frågan om att bifalla Marie Åkesdotters (MP) yrkande på återremiss av ärendet och finner att miljö- och samhällsbyggnadsutskottet avslår yrkandet.





Ordförande ställer frågan om att bifalla stadsbyggnadsförvaltningens förslag och finner att miljö- och samhällsbyggnadsutskottet bifaller förslaget.

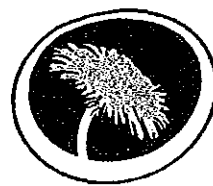
Bilagor

TJÄNSTESKRIVELSE trafikstrategi antgande MSU sep 2018 - 180917.pdf

Trafikstrategi_1809017.pdf

Bilaga1. Nulägesbeskrivning trafikstrategi Tyresö Original.pdf

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	---	--



Särskilt yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 18 september 2018

§ 118 Godkännande av trafikstrategi

Miljöpartiet tackar för förvaltningens gedigna arbete med framtagande av trafikstrategin. Nu har vi chansen att lägga en riktig bra grund för arbetet med hållbara resor och transporter i Tyresö.

Nu återstår politikens arbete med att utifrån underlagen slå fast ambitionerna som krävs för att få till den omställning som vi vill se. Där återstår en del arbete att göra. Det är viktigt att trafikstrategin fastställer mål som tydligt kopplar till de globala, nationella och regionala klimatmål som vi har att svara upp emot.

I underlagsrapporten nulägesbeskrivning trafikstrategi, tas dessa mål upp. Det handlar om det globala 1,5 gradersmålet, det nationella målet om en minskning av utsläppen från inrikestrafiken med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer, samt analyserna inom utredningen Fossilfrihet på väg (FFF-utredningen, SOU 2013:84) och i Trafikverkets klimatscenario, som visar hur vi ska nå målen. Till detta kommer också regionala mål.

Det behöver framgå tydligare i strategin, hur Tyresös mål för de olika fordonslagen, kopplar till de övergripande målen. Vi ser också, utifrån ovanstående underlag, att det inte räcker med bara relativa mål mellan olika trafikslag, utan att det också krävs måltal för minskad biltrafik. Bedömningen är att det annars inte är möjligt att nå klimatmålen.

Nästa steg är att det krävs en tydligare beskrivning av hur uppföljningen ska gå till, och vilka åtgärder som ska vidtas om uppföljningen visar att vi inte är på rätt bana mot målen. Årliga delmål och årlig uppföljning och krav på åtgärder kan vara ett sätt att få en tydligare styrning. Det är ju så vi jobbar med ekonomisk uppföljning, och det är fullt rimligt att vi gör så även för andra prioriterade mål.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö

Marie Åkesdotter


Datum 2018-09-18
 Tid 09:00–11:45
 Plats Bollmora


Beslutande Se närvarolista

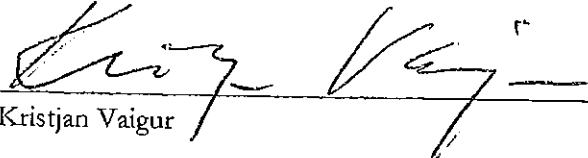
Övriga deltagare Se närvarolista

Justeringens plats och tid Stadsbyggnadsförvaltningen 2018-09-24

Paragrafer 114–128

Sekreterare 
Anette Jansson

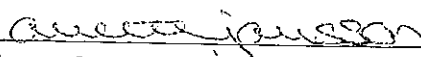
Ordförande 
Fredrik Saweståhl



Justerande 
Kristjan Vaigur

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.
Observera att anslagstiden inte är samma sak som överklagandetiden.

Organ Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet
 Sammanträdesdatum 2018-09-18
 Datum då anslaget sätts upp 2018-09-25
 Datum då anslaget tas ned 2018-10-17
 Förvaringsplats för protokollet Stadsbyggnadsförvaltningens arkiv

Underskrift 
Anette Jansson

	Utdragsbestyrkande 
---	--

Närvarolista

Beslutande





Fredrik Saweståhl (M)
Mats Lindblom (L)
Marie Åkesdotter (MP)
Anki Svensson (M)
Anna Lund (KD)
Ulrica Riis-Pedersen (C)
Anita Mattsson (S)
Kristjan Vaigur (S)
Lennart Jönsson (S)

Ersättare

Peter Odelvall (M)
Mats Larsson (L)
Marika Marklund (KD)
Helen Dwyer (C)
Inger Gemicioglu (V)

Övriga

Andrea Ström, tf stabschef, Stadsbyggnadsförvaltningen
Jenny Linné, Avdelningschef för mark- och exploatering, Stadsbyggnadsförvaltningen
Maria Harvig, Kommunikatör, Stadsbyggnadsförvaltningen
Pia Björnhård, Projektledare/exploateringsingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen
Hampus Rubaszkin, Politisk sekreterare, Miljöpartiet
Emelie Häll, Exploateringsingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen
Karl Schriver-Abeln, Kommunikatör, Stadsbyggnadsförvaltningen
Sofia Eneborg, Trafikplanerare, Stadsbyggnadsförvaltningen
Martin Fahlman, Avdelningschef kart och bygglov, stadsbyggnadsförvaltningen
Gunilla Berg, Näringslivs chef, kommunstyrelseförvaltningen
Anna Bengtsson, Planarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen
Elin Elfström, Planarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen
My Wistedt, Arkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen
Peter Dalhamn, Trafikplanerare, stadsbyggnadsförvaltningen
Eugène Teterin, Controller, stadsbyggnadsförvaltningen

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	---	--

India Wajda, planarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen
Solveig Lönnervall, planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen
Karin Lindbäck, praktikant, stadsbyggnadsförvaltningen





Frånvarande

Annika Henningsson (M)

Anders Linder (S)

Jannice Rockstroh (S)

Ajda Asgari (MP)

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	---	--

Tyresö kommun
Stadsbyggnadsförvaltningen
Sofia Eneborg
Trafikplanerare

TJÄNSTESKRIVELSE
2018-08-31 1 (4)

Diarnummer:
2017KSM0630.210

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet

Godkännande av Trafikstrategi

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet förslår till kommunstyrelsen för förslag till kommunfullmäktige

1. Trafikstrategi för Tyresö kommun, Tyresö styr mot hållbara transporter antas.

Stadsbyggnadsförvaltningen



Sara Kopparberg
Stadsbyggnadschef



Carolina Fintling Rue
Chef
Översiktsplaneringsenheten



Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag (av Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet §96 den 1 september 2017) att ta fram en Trafikstrategi för Tyresö kommun.

Trafikstrategin ska jämföras, enligt kommunens styrprocessens modell för styrdokument, med en policy.

Trafikstrategin pekar ut riktningen för trafikplaneringen i Tyresö, den visar vad Tyresö kommun behöver göra för att gå i riktning mot kommunens vision. Den är ett stöd i de avvägningar som behöver göras mellan olika intressen. Trafikstrategin ska ses som ett planeringsunderlag för alla som är inblandade i utvecklingen av transporter i Tyresö. Med transporter menas all olika typer av hur en kan resa, gående till transport av varor.

Vilka åtgärder som ska genomföras behöver konkretiseras i trafikplaner och program. Det blir nästa steg att ta fram de planer som strategin föreslår.

Trafikstrategin beskriver fem trafikmål baseras på redan framtagna mål på nationell nivå som regional nivå. Med våra mål tar vi ansvar för att bidra till att Stockholmsregionen når de övergripande regionala och nationella målen om framtida resmönster. För att nå målen behöver kommunen aktivt arbeta med smart trafikplanering i alla olika nivåer, regionalt-kantsten.

1. Hållbara resmönster

Vi måste satsa bland annat satsa på att förbättra busstrafikens framkomlighet och attraktivitet, och skapa bättre möjligheter att gå och cykla. Det ska vara smidigt och enkelt för Tyresö invånare att välja en hållbar resa – det ska vara enkelt att göra rätt. Vi ska fortsätta att förtäta först och främst i de centrala områden där det finns en blandning av verksamheter, bostäder, närhet till kollektivtrafik och längs utvalda stråk. På så sätt får många invånare nära till mycket och kan göra korta resor på ett hållbart sätt. Vi får stora hälsoeffekter när de korta resorna med bil inom Tyresö (om maximalt 5 km) ersätts med gång eller cykel. Vi får en befolkning som mår bättre och lever längre. Färre korta bilresor leder också till att köer och trängselsproblem minskar för biltrafiken inom och till och från Tyresö. Vi ska skapa levande och trygga trafikmiljöer, då det är betydelsefullt för att öka andelen som reser hållbart. Även beteendepåverkande åtgärder (Mobility

management) är en viktig del. På längre sikt är också den övergripande samhällsplaneringen avgörande för hur människor reser i Tyresö.

2. Tillgänglighet till allt

Hur vi samhällsplanerar har stor påverkan på tillgängligheten i Tyresö. För att nå målet behöver vi bland annat fortsätta att förtäta i centrala områden och längs några utvalda stråk där tillgängligheten redan är god, till exempel nära befintlig kollektivtrafik. Då länkas Tyresös olika kommundelar samman, så att vi kan transportera oss lättare. Hela resekedjan ska fungera från dörr till dörr, så att Tyresös invånare, besökare och arbetande i kommunen kan transportera sig på lika villkor. De kan på ett enkelt sätt ta del av det kommunen och regionen erbjuder. I Tyresö är det fler som pendlar ut från kommunen än in. Tillgängligheten till regioncentrum i centrala Stockholm och de regionala kärnorna, där många arbetsplatser finns, är därför av stor betydelse för Tyresös utveckling. Förutom utvidgad arbetsmarknad innebär det ökad tillgänglighet till kultur, natur och fritidsaktiviteter för både Tyresöbor och besökare. Vi ska prioritera kapacitetsstarka transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik, vilket förbättrar tillgängligheten för alla. När Tyresö växer är det ett sätt att minska trängseln i vägnätet och samtidigt förbättra restidspålitligheten. I Tyresö ska det gå att veta hur lång tid en resa tar – det är viktigt såväl för resenärer som för verksamheters transporter. Vi ska satsa på god detaljutformning. Det är särskilt viktigt för att skapa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, och underlättar resandet för alla. Det ska vara lätt och tryggt att röra sig i Tyresö.

3. Ett levande Tyresö

Vi behöver utforma gatorna i Tyresö för att skapa mervärden då de utgör en stor del av det offentliga rummet. Här stannar människor upp och möter boende och besökare i Tyresö. Vi ska satsa på ett transportnät för gång och cykel, då det ger ökad orienterbarhet och interaktionen mellan olika områden i Tyresö. Fler kan så välja att gå, cykla eller resa kollektivt vilket bidrar till ett mer levande Tyresö. Vi ska ha välutformade vägar som speglar hastigheten för vägen som bidrar till ökad säkerhet, tillgänglighet och ökad andel hållbart resande.

4. Bra klimat, miljö och hälsa

Samtidigt som trafikens klimat- och miljöpåverkan minskar förbättras Tyresöbornas hälsa när fler väljer att resa på sätt som innefattar fysisk aktivitet. Vardagsmotion i och med resor till och från arbete och skola ger stora hälsovinster. Vi ska även satsa på grönska i gaturummet, då också det har en tydliga hälsofrämjande effekt. Vistelse i gröna miljöer minskar stress och sänker blodtrycket, samt hjälper oss att bygga upp en buffert mot de stresspåslag en stadsmiljö ofta utgör med ett flöde av intryck och information. Gröna stråk ökar dessutom människors vilja till utevistelse. Vi ska beakta hushållning med natur, mark och andra resurser och ta om hand förorenat dagvatten. När vi planerar för förändring i gaturum, ny bebyggelse och trafikinfrastruktur ska dagvatten vara en av funktionerna som ingår i stadsrummet. Dagvattenhantering fördröjer och renar vatten innan det når våra recipienter. Detta bidrar till en bättre miljö, renare vatten och luft.

Tyresö tar sitt ansvar kopplat till klimatlagen som innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatpåverkande växthusgaser år 2045. Även buller, klimat- och miljöpåverkan från transporterna i Tyresö kommer att minska då vi prioriterar hållbart resande.

5. Trygg och säker trafikmiljö

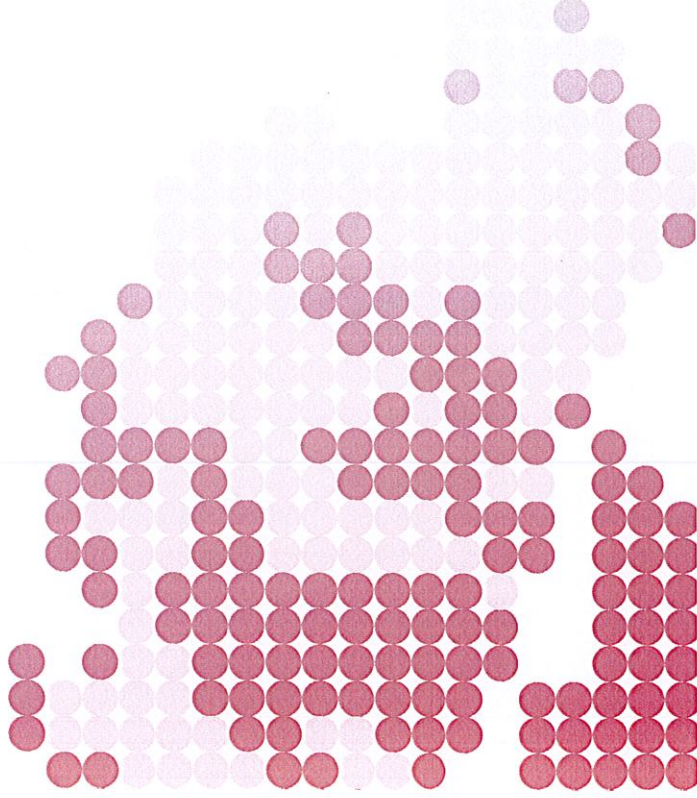
Även om Tyresö är en relativt trafiksäker kommun, ska vi arbeta med åtgärder i befintlig trafikmiljö för att minska trafikolyckorna i linje med nollvisionen. Vi ska fortsätta utveckla samarbetet med räddningstjänsten och polismyndigheten för att höja trafikmoralen och förbättra trafiksäkerheten. Alla trafikanter har dock eget ansvar för att ha ett trafiksäkert beteende. Men det finns grupper som har sämre förutsättningar att klara alla typer av situationer som exempelvis barn. Tyresös unga trafikanter ska vara säkra i kommunen trafikmiljöer. Vi ska arbeta för att det upplevas tryggt att resa i Tyresö. Ökad upplevd trygghet påverkar också möjligheten att nå mål om ökad andel hållbara transporter. Om trafikmiljön i Tyresö känns trygg och säker är det lättare att välja att gå, cykla och resa med kollektivtrafik.

Bilagor

1. Trafikstrategi för Tyresö kommun, Tyresö styr mot hållbara transporter
2. Trafikstrategi för Tyresö kommun, Nulägesbeskrivning

TYRESÖ STYR MOT HÅLLBARA TRANSPORTER

Trafikstrategi för Tyresö kommun



HÄR ÄR VÄGEN TILL HÅLLBARA TRANSPORTER

Denna trafikstrategi är ett planeringsunderlag för alla som är inblandade i utvecklingen av hållbara transporter i Tyresö fram till 2035.

Trafikstrategin pekar ut riktningen för trafikplaneringen i Tyresö, men löser inte alla frågor. Vilka åtgärder som ska genomföras behöver konkretiseras i trafikplaner. Trafikstrategin visar vad vi behöver göra för att gå i riktning mot kommunens vision och översiktsplan. Allt vi gör och alla beslut vi tar värnar om ekologiska, sociala och ekonomiska värden. Vi bygger ett hållbart och klimatneutralt samhälle samtidigt som Tyresö växer.

En levande och attraktiv trafikmiljö

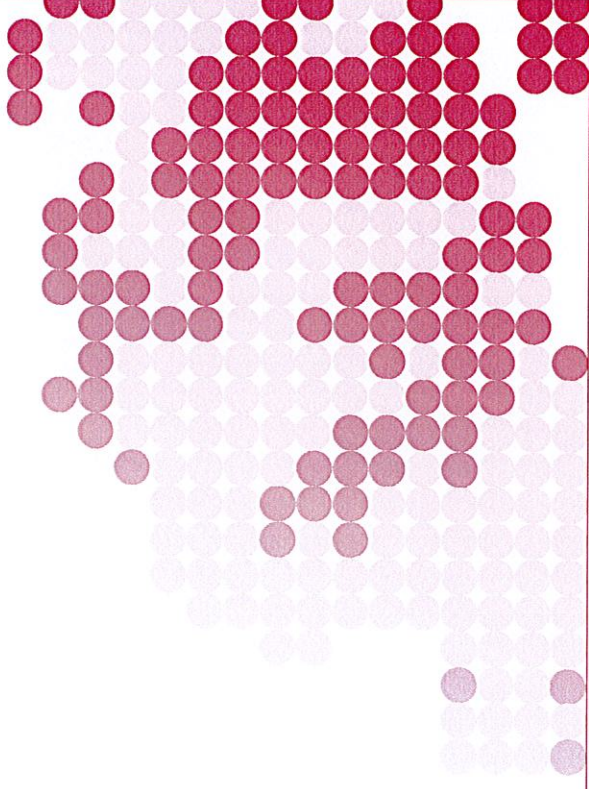
För att kunna styra mot hållbara transporter är det bra att det är nära till allt. Vi bygger i centrum- och kollektivtrafknära lägen samt i utvalda stråk. Hela resan – från dörr till dörr – fungerar och alla har möjlighet att ta del av det som både kommunen och Stockholmsregionen erbjuder. Det finns en variationsrikedom i utbudet av transporttjänster och resmöjligheter. Olika trafikslag har olika roller för att skapa tillgänglighet för Tyresöborna. Fler och fler reser med kollektivtrafik och använder andra former av delade transportlösningar. Vi arbetar och utgår från aktiv mobilitet – som gång och cykel – vilket bidrar till ökad folkhälsa. Våra gator utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken – i enlighet med Nollvisionen. Att prioritera hållbara transporter innebär även att minska trafikens miljöpåverkan och klimatbelastning.

»I Tyresö satsar vi på och prioriterar hållbara transporter samt attraktiva trafikmiljöer. Det ska upplevas tryggt att vistas i Tyresö. Tyresö är hemma«

Trafikmiljön är utformad efter funktion och mänsklig skala. Tyresö stadsrum ses som vistelserum som bidrar till ökat stadsliv och sociala möten. Det ska finnas grönska i våra trafikmiljöer som bidrar till hälsofrämjande effekter. Trafiksystemet stärker gröna samband och ger närhet till rekreation och friluftsliv i kommunens natur, park och på vatten.

Frederik Saveståhl

Ordförande i kommunstyrelsen och miljö- och samhällsbyggnadsutskottet
Tyresö i september 2018



Beslutsdatum: 2018-MM-DD

Dokumenttyp: Policy

Beslutad av: Kommunfullmäktige

Dokumentägare: Chef för
översiktplaneringsenheten

Diarienummer: KSM-2017-630-210

Giltighetstid: Tillsvidare

INNEHÅLL

Vad är en trafikstrategi?	4
Arbetsgrupp och process	4
Vision: Tyresö styr mot hållbara transporter	5
Mål	6
Hållbara resmönster	7
Tillgänglighet till allt	8
Ett levande Tyresö	9
Bra klimat, miljö och hälsa	10
Trygg och säker trafikmiljö.....	12
Så här ska vi göra	13
Skapa hög tillgänglighet genom samhällsplanering	14
Tillämpa fyrstegsprincipen	16
Påverka resan innan den börjat – Mobility management.....	17
Prioritera hållbara transporter	19
Gångtrafik	20
Cykeltrafik	21
Kollektivtrafik	22
Biltrafik	23
Nyttotrafik.....	25
Gestalta för ett levande Tyresö.....	26
Utveckla dialog och samverkan	27
Nästa steg	28

Vad är en trafikstrategi?

VAD ÄR EN TRAFIKSTRATEGI?

En trafikstrategi är ett planeringsunderlag för alla som är inblandade i utvecklingen av hållbara transporter i Tyresö. Denna trafikstrategi visar vad Tyresö kommun behöver göra för att gå i riktning mot kommunens vision. Trafikstrategin ska stödja översiktsplanens inriktning och mål och andra styrande dokument. Den är ett stöd i de avvägningar som behöver göras.

Trafikstrategin pekar ut riktningen för trafikplaneringen i Tyresö, men löser inte alla frågor. Vilka åtgärder som ska genomföras behöver konkretiseras i planer och program. Figuren nedan illustrerar trafikstrategins roll i den kommunala planeringen.

ARBETSGRUPP OCH PROCESS

Trafikstrategin har tagits fram med stöd av den så kallade TRAST-guiden, som är en handbok framtagen av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL för arbete med trafikstrategier.

Trivector tog fram ett utvecklingsunderlag, en nulägesbeskrivning som ligger till grund för framtagande av trafikstrategin. Under projektet har Trivector genomfört två workshops med tjänstemän och politiker inom kommunen. Den första workshopen fokuserade på utmaningar och målbild, den andra hade tyngdpunkt på vad som behöver göras. Därefter tog kommunens projektledare över och löpande under processen förankrat hos styrgrupp och Utskottet för miljö- och samhällsbyggnadsfrågor (MSU).

Projektet har letts av översiktsplaneringsenheten på stadsbyggnadsförvaltningen. Från Tyresö har Sofia Eneborg (projektledare och trafikplanerare), Petri Palkki (miljöprojektledare), Maria Harvig (kommunikatör) och Carolina Fintling Rue (enhetschef översiktsplaneringsenheten) deltagit.

Från Trivector har Erik Sjaunja (projektledare), Paulina Soliman och Anna Klara Ahlmér deltagit.

VISION: TYRESÖ STYR MOT HÅLLBARA TRANSPORTER

Visionen för trafiken i Tyresö år 2035 är att:

»Tyresö styr mot hållbara transporter«

Det innebär att:

- Allt vi gör och alla beslut vi tar värnar om ekologiska, sociala och ekonomiska värden. Vi bygger ett hållbart och klimatneutralt samhälle samtidigt som vi växer.
- Det är nära till allt. Hela resan – från dörr till dörr – fungerar för invånare, besökare och näringsliv.
- Alla – oavsett ålder, kön, fysisk förmåga eller ekonomisk ställning – har möjlighet att ta del av det kommunen och Stockholmsregionen erbjuder.
- Trafiksystemet stärker gröna samband och ger närhet till rekreation, friluftsliv, skog, park och vatten.
- Trafiksystemet har en mänsklig skala. Gatan är ett vistelserum som bidrar till ökat stadsliv och sociala möten.
- Ingen dödas eller skadas allvarigt i trafiken – i enlighet med Nollvisionen.
- Aktiv mobilitet – som gång och cykel – bidrar till ökad folkhälsa.
- Det finns en variationsrikedom i utbudet av transporttjänster och resmöjligheter. Olika trafikslag har olika roller för att skapa tillgänglighet för Tyresöborna. Fler och fler reser med kollektivtrafik och använder andra former av delade transportlösningar.
- Samsyn och samverkan lägger grunden för att Tyresö ska gå mot ett hållbart transportsystem. Dialog och kommunikation är en förutsättning för ökad social hållbarhet.

Visionen för trafiken har sin utgångspunkt i den övergripande visionen för Tyresö kommun:

»I Tyresö finns det hållbara livet, när storstad, skog och skärgård. I Tyresö finns plats för alla – här trivs nya tankar. Tillsammans skapar vi trygghet och tillit. Tyresö är hemma.«

Trafikstrategin stödjer också inriktningen i översiktsplanen. Detta innebär att trafiken ska bidra till att stärka Tyresös identitet som skapas genom att hållbart, mänskligt, grönt och blått genomsyrar all samhällsbyggnad. Identiteten stärks av fyra teman: aktivt, tillsammans, nära och varierat.

MÅL

Tyresös fem trafikmål baseras på redan framtagna mål på såväl nationell som regional nivå. Med våra mål tar vi ansvar för att bidra till att Stockholmsregionen når de övergripande regionala och nationella målen om framtida resmönster.

Målen tar i likhet med översiktsplanen generellt sikte mot år 2035.



1. Hållbara resmönster



2. Tillgänglighet till allt



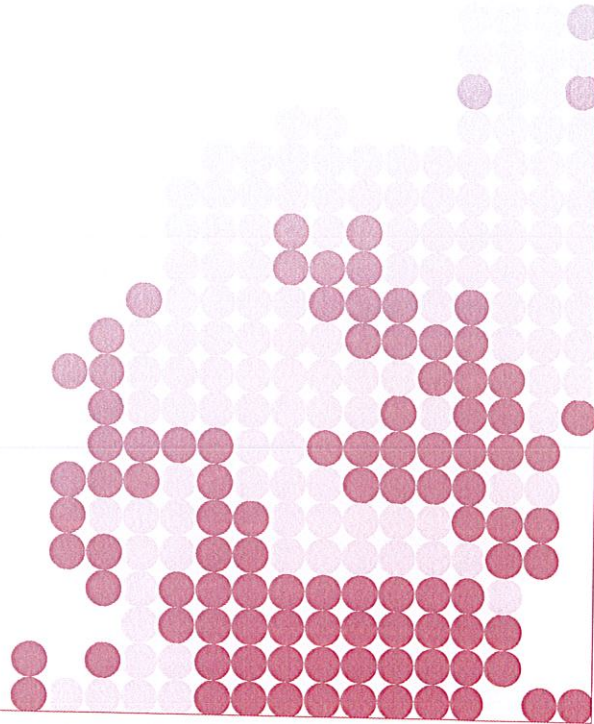
3. Ett levande Tyresö



4. Bra klimat, miljö och hälsa



5. Trygg och säker trafikmiljö



HÅLLBARA RESMÖNSTER

MÅL

- Andelen resor som sker med kollektivtrafik uppgår till minst 36 procent till 2030.
- Andelen resor som sker med cykel uppgår till minst 20 procent av resorna år 2030.
- Andelen resor som sker till fots ska fortfarande vara minst 9%.
- Andelen resor som sker med bil uppgår till högst 29%.

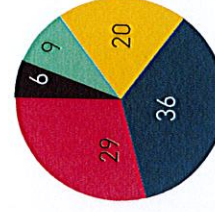
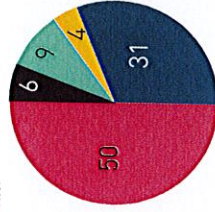
VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Fler reser till fots, cykel och med kollektivtrafik framför bil!



Transporter behövs för att flytta varor och människor mellan olika platser. Transporterna behöver bli mer hållbara och miljövänliga och det görs genom att välja det energismartaste transportslaget, miljövänliga bränslen, energieffektivera och undvika onödiga transporter.

Ett sätt att göra transporterna mer hållbara är att byta transportslag till ett som är mer energismart, till exempel att åka med kollektivtrafik, cykla eller gå istället för att åka bil. I Sverige är varannan bilresa faktiskt under fem kilometer - ett avstånd som är kort nog för att cykla.



Färdmedelsfördelning 2015

Målbild: Färdmedelsfördelning 2030

UPPFÖLJNING

Målet följs upp årligen genom följande indikatorer:

- Antal gående och cyklister mäts i valda snitt
- Antal påstigande i kollektivtrafiken en vintervardag (genom Trafikförvaltningen)

I samband med resvaneundersökning, minst en gång per mandatperiod, analyseras:

- Färdmedelsandelar för alla trafikslag i Tyresö
- Andelen resor under 5 km som görs med bil

TILLGÄNGLIGHET TILL ALLT

MÅL

- Det är god tillgänglighet – från regional nivå till kantstavnivå – för Tyresöbor, besökare och näringsliv.
- Transportsystemet ska vara väl fungerande för alla och det ska vara lätt att ta sig till målpunkter.

UPPFÖLJNING

Målet ska följas upp årligen genom följande indikatorer:

- Nöjd Medborgar-Index - Gator och vägar (Kolada, SCB)
- Nöjd Medborgar-Index - Gång- och cykelvägar (Kolada, SCB)
- Cykelväg i kommunen, total, meter/inv. (Kolada, SCB)
- Andel nya bostäder som lokaliserar inom 500 meter från attraktiv kollektivtrafik (ett minsta turutbud)

I samband med resvaneundersökning, minst en gång per mandatperiod, analyseras:

- Tillgång till olika färdmedel

Andra indikatorer som kan användas är:

- Restider och restidspålitlighet (metod behöver utvecklas)

VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Tillgänglighet genomsyrar samhällsplaneringen!



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.

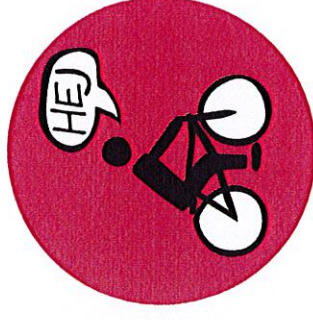
ETT LEVANDE TYRESÖ

MÅL

- Tyresös trafikmiljöer bidrar till stadsliv, ökad orienterbarhet och sammanlänkande stadsdelar.
- Tyresös trafikmiljöer är utformade med kvalitet och präglas av hög funktionalitet.

VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Trafikmiljöer är platser för människors vardagsliv och fyller inte enbart en transportfunktion!



Till trafikmiljöer räknas både gator och vägar.

Gatan är alltid kopplad till en stadsstruktur med byggnader som ramar in gatan och utgör väggar i rummet. Relationen mellan hushöjd och körbanor samt vistelseytor bestämmer om gaturummet upplevs som intimt eller öppet, ljus eller mörkt samt om gatan upplevs ha mänsklig skala. Ett typiskt gaturum består av bebyggelse, gångbana och kantstödsavgränsad körbana.

Vägen avgränsas inte av kantstöd eller liknande och har en glesare och spridd bebyggelse och har en svagare rumsbildning än gatan har. Vägar har inte tydliga platsbildning utan är mer till för transporter än en plats att vistas på. Avgörande för vägrummets är förutom själva väggroppen och dess inredning, främst angränsande topografi och vegetation.

UPPFÖLJNING

Vi ska utveckla en metod för hur målet ska följas upp, detta kommer att studeras vidare. Tänkbara indikatorer är:

- Mätning av NKI (nöjd kund-index) med fokus på upplevelsevärden
- Inventering av ett urval av sociotopsvärden
- Användning av kommunenkät

BRA KLIMAT, MILJÖ OCH HÄLSA

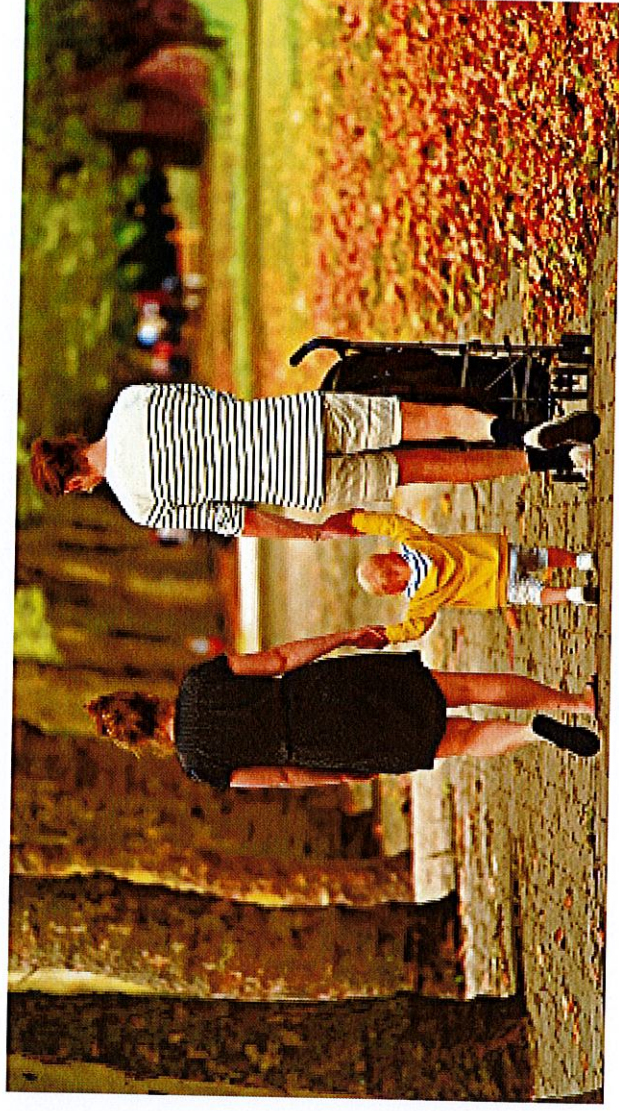
MÅL

- Transporternas klimatpåverkan minskar:
 - Tyresös utsläpp av växthusgaser har minskat med 40 procent 2020 (jämfört med 1990). Målet ska justeras efter eventuellt nya mål inom EU/Sverige.
 - Fordonsflottan i hela Tyresö år 2030 ska vara fossilberoende.
 - 20 procent av de använda drivmedlen i kommunen ska vara biodrivmedel 2020.
- Trafikutsläpp av partiklar, emissioner och buller ska fortsatt ligga under miljökvalitetsnormer, MKN.
- Trafikinfrastrukturen är anpassad för god hushållning med natur, mark och andra resurser. Förorenat dagvatten tas om hand.
- Ökad hälsa genom aktiv mobilitet i trafiken.

VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Tyresös klimatpåverkan minskar och Tyresöbornas blir friskare då andelen hållbara resor med gång, cykel och kollektivtrafik ökar!





UPPFÖLJNING

Målet ska följas upp årligen genom följande indikatorer:

- Utsläpp av växthusgas från transporter (xxx)
- Andel av fordonsflottan som är fossiloberoende (xxx)
- Mätning av antal gående och cyklister i valda snitt (det finns fem fasta punkter i kommunen, ev fler mätpunkter studeras i cykelplanen)

I samband med resvaneundersökning, minst en gång per mandatperiod, analyseras:

- Aktiv mobilitet (gång och cykling) per invånare

Andra indikatorer som kan användas är:

- Värdet av hälsoeffekter av aktiv mobilitet (WHO:s verktyg HEAT)

För att minska riskerna för fetma och hjärt- och kärlsjukdomar, samt stimulera muskler och förstärka immunsystemet behöver vuxna vara aktiva minst 30 minuter per dag och barn (5-17 år) minst 60 minuter. Vistelse i gröna miljöer minskar stress och sänker blodtrycket, samt hjälper oss att bygga upp en buffert mot de stresspåslag en stadsmiljö ofta utgör med ett flöde av intryck och information.

Miljö kvalitetsnormerna (MKN) är till för att skydda vår hälsa och naturmiljö med stöd i Miljöbalken, kapitel 5. Kommuner ska se till vid stadsplanering och laggivning att miljö kvalitetsnormer inte överskrids. Om kommuner bedömer att gällande normer överskrids, eller tenderar att överskridas, ska de meddela detta till Naturvårdsverket som sedan bedömer om ett åtgärdsprogram ska tas fram och meddelar regeringen.

TRYGG OCH SÄKER TRAFIKMILJÖ

MÅL

- Ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, och vägtransportssystemets utformning och funktion är anpassad till de krav som följer av detta. (Nollvisionen)
- Det upplevs tryggt att resa i Tyresö.

VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Färre förolyckas och skadas i trafiken och det upplevs tryggt att resa i Tyresö. Tyresöborna vågar välja att resa hållbart!



UPPFÖLJNING

Målet följs upp årligen genom följande indikatorer:

- Polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor i kommunens väghållningsområde (STRADA)

Andra indikatorer som kan användas är:

- Trygghetsmätning

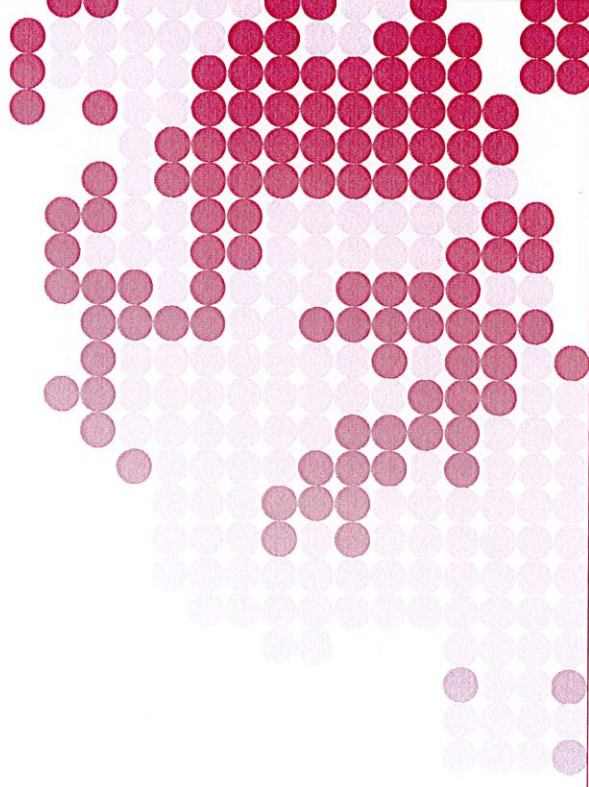
Trygghet i trafiken kan handla om två olika saker. Dels om att inte utsättas för brott, dels om att inte skadas i trafiken. När vi pratar om att det ska upplevas tryggt att resa, menar vi i första hand att invånare inte ska behöva vara oroliga för att utsättas för rån eller överfall. I annat fall pratar vi om trafiksäkerhet.

Trafikverket ansvarar för att samordnar arbetet med Nollvisionen i Sverige, det vill säga arbetet med att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vid utformning av trafikmiljön ska våra vägar och gator anpassas efter människans förutsättningar. Som trafikanter får vi göra misstag i trafiken men våra stadsrum ska var utformade att de inte leder till döden.

SÅ HÄR SKA VI GÖRA

För att nå våra trafikmålen ska vi:

- Skapa hög tillgänglighet genom samhällsplanering
- Tillämpa fyrstegsprincipen
- Påverka resan innan den börjat – Mobility management
- Prioritera hållbara transporter
- Gestalta för ett levande Tyresö
- Utveckla dialog och samverkan



SKAPA HÖG TILLGÄNGLIGHET GENOM SAMHÄLLSPLANERING



Foto: Scandina

VI SKA:

- Lokalisera för att öka tillgängligheten och minska transportbehovet
- Samordna trafik- och bebyggelseplanering
- Integrera hållbart resande i hela planeringsprocessen
- Utveckla samarbetsformerna inom kommunen

En utgångspunkt när Tyresö växer är att planera för hög tillgänglighet. Andelen äldre kommer att öka, andelen barn och unga vara oförändrad och andelen i arbetsför ålder minska. Det är en stor utmaning att planera trafiken för att kunna hantera ökning och förändringen av Tyresös befolkning. Den övergripande samhällsplaneringen är då avgörande.

Lokalisera för att öka tillgänglighet och minska transportbehovet

Hur vi lokaliserar bebyggelse och andra funktioner spelar stor roll för tillgänglighet och resmönster. I dag är det fler som pendlar ut från kommunen än in vilket skapar ett underskott på dagbefolkning i Tyresö. Funktionsintegrerade områden – med en bra mix av bostäder, arbetsplatser, kultur och service – ger förutsättningar för levande miljöer och minskat transportbehov. Det ökar också den sociala närvaron och trygghetskänslan under hela dygnet, jämfört med områden som består av antingen bostäder eller arbetsplatser. Att lokalisera ny bebyggelse nära befintlig kollektivtrafik bidrar även till att turtätheten kan höjas, vilket bidrar till en positiv spiral för kollektivtrafikresandet.

Transportintensiva verksamheter med tunga transporter ska exempelvis alltid lokaliseras med god anslutning till huvudvägnätet. Dagligvaruhandeln har det i särklass största behovet av täta leveranser av stora volymer. Det är viktigt att lokaliserings- och exploateringsfrågor sker i samverkan med planeringen av transportsystemet.

Samordna transport- och bebyggelseplanering

Att samordna trafik- och bebyggelseplanering är en nyckelfråga när Tyresö växer. Utöver att lokalisera bebyggelse och verksamheter på rätt plats, måste trafiklösningarna finnas på plats när behoven uppstår. Önskade resvanor ska etableras redan när första inflyttningen sker. Detta innebär till exempel

Så här ska vi göra – Skapa hög tillgänglighet genom samhällsplanering

att infrastruktur för gång och cykel, liksom kollektivtrafik, behöver finns på plats tidigt. Planeringen behöver då utgå från ett systemperspektiv som överbygger detalplanegränser.

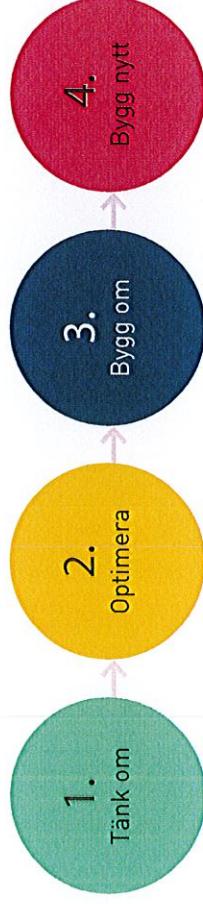
Integrera hållbart resande i hela planeringsprocessen

Möjligheterna till hållbart resande behöver genomsyra hela planeringsprocessen, från den översiktliga nivån ner till beslut på kantstavnivå. I Tyresö är stadsbyggnadsförvaltningen en naturlig hemvist för frågor som rör hållbart resande. Samtidigt kan andra kommunala förvaltningar i betydande grad påverka förutsättningarna för resandet.

Utveckla samarbetsformerna inom kommun

För att kunna påverka resmönster behöver vi stärka samarbetet inom kommunen. Det finns till exempel en stark koppling mellan barn- och utbildningsförvaltningens verksamhet och resmönster. Lokalisering av skolor och andra verksamheter, och deras start- och sluttider, har stor påverkan på resandet. Detsamma gäller socialförvaltningens och utvecklingsförvaltningens verksamheter. Det kommunala bostadsbolaget har också möjlighet att påverka resmönster i kommunen. En förvaltningsövergripande samordning är viktig för att arbetet med hållbart resande ska bli så effektivt som möjligt. Hållbart resande berör även förvaltning av befintlig infrastruktur. Ett kvalitativt drift- och underhållsarbete är väsentligt för att få människor att fortsätta resa på önskvärt sätt. Detta gäller inte minst vintertid då det krävs en fungerande snörejning på gång- och cykelbanor, vid hållplatser etc. för att det inte ska utgöra ett hinder i människors resa.

TILLÄMPA FYRSTEGSPRINCIPEN



VI SKA:

- Eftersträva att i trafik- och samhällsplaneringen hitta kostnadseffektiva åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen* är ett förhållningssätt för att utveckla ett mer hållbart transportsystem på ett kostnadseffektivt sätt. I första hand prövas åtgärder som påverkar behovet av resor, val av transportsätt och som effektiviserar det sätt transportsystemet används. Som sista steg görs ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur.

Konkret innebär detta att överväga alternativa åtgärder innan större ny- och ombyggnationer beslutas. De fyra stegen är:

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.

Ofta kombineras åtgärder från de fyra stegen. Exempelvis brukar om- eller nybyggnad kompletteras med åtgärder inom steg 1 och 2 för att effektivisera användandet av den nya infrastrukturen. Det kan vara att marknadsföra och informera om att en ny cykelväg finns. Fyrstegsprincipen kan också ses som ett arbete där steg 1- och 2-åtgärder är något som sker kontinuerligt över tid. Om- och nybyggnad är däremot åtgärder som sker mer punktvís.

* Fyrstegsprincipen tillkom av Vägverket 1997 som en metod för att bättre hushålla med investeringsmedel, men den används lika mycket för att minska trafikens negativa effekter på luftkvalitet, trängsel och klimatet.

PÅVERKA RESAN INNAN DEN BÖRJAT – MOBILITY MANAGEMENT

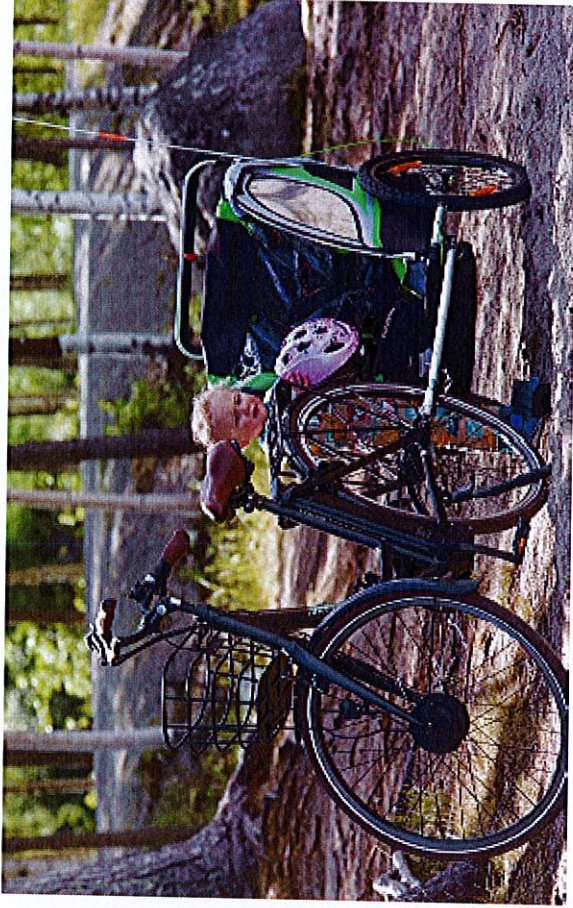


Foto: Pixabay

VI SKA:

- Inkludera MM i alla stadsutvecklings- och ombyggnadsprojekt
- Informera och driva kampanjer
- Jobba med resandet till och från skolor
- Ta fram en plan för Mobility management

Att arbeta med beteendeförändring och attityder för att få fler att resa hållbart benämns ofta Mobility Management (MM). En vanlig definition av Mobility Management är ”åtgärder för att påverka resan innan den har börjat”. MM fungerar ofta som ett komplement till mer traditionell trafikplanering. MM bidrar till att den befintliga infrastrukturen används mer effektivt. Att kombinera MM med den fysiska planeringen, och tänka i termer av kombinerad och utökad nytta, ger goda synergieffekter.

Inkludera MM i alla stadsutvecklings- och ombyggnadsprojekt

MM ska inkluderas i alla stadsutvecklings- och ombyggnadsprojekt i Tyresö. Vid nyexploatering kan hållbart resande stödjas på olika sätt. Åtgärder som riktar sig mot stadsutvecklings- och ombyggnadsprojekt är bland annat:

- Särskilja kostnad för parkering från boendekostnad
- Vid större nybyggnationer kan en större parkeringsanläggning, mobilitetshus som ligger på behörigt avstånd till bostäder och verksamheter vara ett alternativ som ger en mer effektivare användning.
- Anordna cykelpool där boende kan hyra lådcykel, cykelkärror och eicykel men även bilpool.
- Inkludera månadskort för kollektivtrafikresor vid inflyttning
- Kraftfull marknadsföring av förutsättningarna och de åtgärder som har genomförts för hållbart resande till spekulanter och nyinflyttade
- Årlig uppföljning av bilnehavet bland de boende i en fastighet för att kunna följa upp efterfrågan på parkering i förhållande till satt parkeringstal. Detta ska inrapporteras till kommunen under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade.

Informera och driva kampanjer – särskilt mot skolan

När vi arbetar med MM ska vi fortsätta informera och driva kampanjer för att uppmuntra hållbart resande. Speciellt viktigt är kampanjer som kan påverka resor till och från skolor, de kan generellt ge positiva effekter på resmönster, hälsa och trafiksäkerhet. Det är också ett sätt att stödja att goda vanor etableras i tidig ålder och ökar möjligheterna till ett hållbart resande på lång sikt.

PRIORITERA HÅLLBARA TRANSPORTER

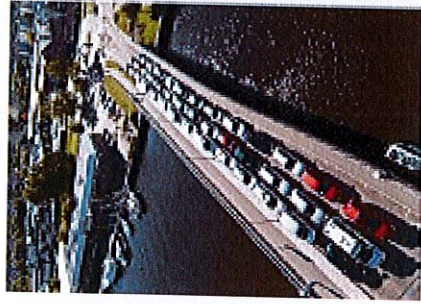


Foto: Gävle kommun

När vi planerar nya områden och bygger om gator måste utrymmet prioriteras. I Tyresö ska stads- och trafikplaneringen ske utifrån en hierarki som innebär att gångtrafikanter och cyklister prioriteras högst, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik.

Vi får stora hälsoeffekter när de korta resorna med bil inom Tyresö (om maximalt 5 km) ersätts med gång eller cykel. Tyresöbornas hälsa förbättras när fler väljer att resa på sätt som innefattar fysisk aktivitet. Vardagsmotion i och med resor till och från arbete och skola ger stora hälsovinster.

Att prioritera hållbar transporter innebär även att minska trafikens miljöpåverkan och klimatbelastning. Transportsystemet behöver också fungera i ett förändrat klimat. Planeringen av infrastruktur, drift och underhåll behöver beakta effekter av klimatförändringar. Det kan handla om hantering av dagvatten, snöröjning med mera.

- Arbeta utifrån en hierarki som innebär att gångtrafikanter och cykelklister prioriteras högst, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik
- Ta fram en Trafik- och framkomlighetsplan

Ta fram en trafik- och framkomlighetsplan som bland annat beskriver hur kollektivtrafiken ska ta andelar från biltrafiken.

GÅNGTRAFIK

Så här ska vi utveckla gångtrafiken:

- Komplettera med gångbanor på de mest trafikerade gatorna i omvandlingsområdena och där länkar saknas
- Hastighetssäkra korsningspunkter i huvudnätet för gång samt runt skolor
- Separera gång och cykel i huvudcykelnätet
- Genomföra trygghetsinventeringar och genomför åtgärder för att öka tryggheten
- Ta fram en gångplan

I princip alla resor börjar och slutar med en gångresa. För många är möjligheten att ta sig fram till fots avgörande för att kunna förflytta sig. Det gäller inte minst barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Det är för dem som gångnätet ska anpassas.

Gångbanorna ska vara separerade från cykeltrafik och biltrafik där det är höga flöden av någon trafikantgrupp. Gångöverfarter och övergångsställen är viktiga för att skapa ett sammanhängande och gena gångvägar och för att minska de barriärer som kan uppstå till följd av stora trafikerade bilvägar.

Där gångbanan korsar bilvägen är det viktigt att hastigheten är låg för att underlätta samspel och minska risken för olyckor.

Att arbeta med trygghetsåtgärder ökar jämställdheten i Tyresös transportsystem. Belysning är viktigt både ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt. För att öka tryggheten är det också viktigt med fria siktninjer runt gångstråken, inte minst vid gångtunnlar och på andra isolerade platser. Att plantera buskar och blommor bidrar till trevningen men behöver skötas så de inte skymmer sikten och på så sätt skapar upplevd otrygghet. Att det finns människor som vistas i stadsrummet och att de har bebyggelse som ramar in bidrar till att stadsmiljön ofta upplevs som tryggare och uppmuntrar fler att gå.

Vi fortsätter att arbeta efter kommunens tillgänglighetshandbok och med rådet för funktionshinderfrågor för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder vid bland annat busshållplatser och övergångsställen.



Foto: Pixabay

CYKELTRAFIK

Så här ska vi utveckla cykeltrafiken:

- Utveckla och bygga ut cykelnät och cykelparkeringar
- Separera gång och cykel i huvudcykelnätet
- Öka möjligheten för vintercykling
- Ta fram en cykelplan som tydliggör utbyggnadsordning av cykelstråk, kvalitetskrav och kostnader
- Ta fram en vägvisningsplan

Varje cykelresa börjar och slutar med en cykelparkering. Vi ska ha cykelparkeringsplatser som är nära målpunkten, säkert utformade och av tillräckligt antal. Då kan cykeln användas i högre utsträckning.

Hälften av befolkningen i Tyresö bor inom två kilometer från Tyresö centrum och 90 procent har fyra kilometer som mest till centrum. Vi ska skapa ett sammanhängande nät för cykling för att öka andelen cyklister så att de korta resorna kan ske mer hållbart. Cykelvägnätet ska länkas samman med grannkommuner för att göra det möjligt att resa regionalt, arbetspendla och resa för rekreation. Cykelvägarna ska vara attraktiva, trafiksäkra, trygga samt ha god framkomlighet. Vägvisning är en viktig del av cykeltrafiksystemet. En tydlig och frekvent vägvisning fungerar också

som reklam för icke-cyklister. Vilka målpunkter som ska vägvisas bestäms i en separat vägvisningsplan.

Huvudcykelstråken ska vara gena och säkra att cykla på för att locka nya cyklister och behålla de befintliga. Stråken behöver vara så breda att flera cyklister i bredd får plats, eftersom cyklister färdas i olika hastigheter. På lokalstråken är flödena och hastighetsanspråken lägre och cykelbanan kan därför vara något smalare. Korsningarna med biltrafiknätet ska utformas så att de blir framkomliga, säkra och bekväma.

För att minska konflikterna mellan gående och cyklister behövs en tydlig separering. För cyklister är blandtrafik med gående en komfort- och framkomlighetsfråga och inte så mycket en säkerhetsfråga, medan de gående ofta känner sig otrygga då de behöver dela utrymmet med cyklister.

Beläggningen på vägbanan är viktig både ur en bekvämlighetssynpunkt men även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En stor del av cykelolyckorna är singelolyckor. Studier visar att dessa olyckor ofta beror på brister i beläggningen, såsom ojämnheter, potthål och kantstenar. Beläggning och målning behöver därför ses över årligen så att bristerna kan åtgärdas. Cykling ska fungera året runt vilket ställer krav på snöröjning. Vi ska fortsätta att utveckla kommunens arbete med sopsaltning.



Foto: Pixabay

KOLLEKTIVTRAFIK

Så här ska vi utveckla kollektivtrafiken:

- Arbeta för att möjliggöra så väl attraktiv arbetspendling som fritidsresor under hela dygnet
- Skapa möjlighet för tvärförbindelser inom och utom kommunen för ökad kollektivtrafik
- Arbeta för ökad stombusstrafik genom att skapa goda resmöjligheter, hög kapacitet och god framkomlighet
- Arbetar för utbyggnad av spårtrafik på lång sikt
- Skapar tillgängliga och trygga hållplatser som det är lätt att ta sig till för gående och cyklister
- Se över behov av infartsparkeringar vid strategiska punkter

Kollektivtrafiken i Tyresö består idag av busstrafik som under rusningstid är mycket tät. I framtiden bedöms kapacitetsbehovet öka ytterligare som en följd av fler invånare och att fler resenärer väljer att resa kollektivt. I översiktsplanen finns stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik med snabbussar och spårtrafik.

För att vara ett attraktivt val behöver kvaliteten i kollektivtrafiken öka. Framkomlighet och pålitlighet behöver bli bättre. För arbetspendlingen är snabba resor mot Stockholm av särskild betydelse. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken är det också viktigt med utbyggnad av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar. Samt att verka för funktionella, attraktiva och trygga bytespunkter och hållplatser.

Linjenät och utbud behöver utvecklas, särskilt vid förtätning eller när nya områden byggs. Ny bebyggelse ska planeras i goda lägen för kollektivtrafik, för att underlätta resandet med kollektivtrafik.

I Trafikförvaltningens riktlinjer finns rekommendationer om gångavstånd som kan användas som utgångspunkt, högsta gångavstånd varierar från 500 till 2 000 meter beroende på typ av bostadsbebyggelse. Det är nödvändigt att föra en god dialog med Trafikförvaltningen och trafikoperatörer om kollektivtrafikens attraktivitet.

Studier av infartsparkering har visat att tillgången till infartsparkering generellt sett inte ökar resandet med kollektivtrafik, då det sällan är ett alternativ att ta bilen dörr till dörr inom Stockholmsregionen. Däremot gör infartsparkering att kollektivtrafikresan upplevs som enklare och bekvämare vilket i sin tur ökar kundnöjdheten hos resenärerna. Det finns behov av att se över hur behovet av infartsparkeringar ser ut i Tyresö.

För sjötrafiken är bryggan Trinntorp på Brevikshalvön en bytespunkt mellan buss/bil och båt för vidare färd ut i skärgården. Utvecklade sjötrafik är tänkbar, men för att möjliggöra pendlingstrafik med båt krävs ett tillräckligt resandeunderlag och konkurrenskraftiga restider.

BILTRAFIK

Så här ska vi utveckla biltrafiken:

- Underlätta etablering av bilpooler
- Ge möjlighet att ladda elbilar
- Bevaka teknisk utveckling av trender inom digitalisering
- Se över hastighetsnivåerna inom Tyresö kommun
- Säkerställ pålitliga restider för de som behöver resa med bil
- Ta fram en parkeringsplan

För att gå mot ett mer hållbart transportsystem behöver biltrafikens andel av resandet minska. Att minska bilresandet ger även positiva effekter på miljö, hälsa, trafiksäkerhet och markutnyttjande. När fler reser till fots, med cykel och kollektivtrafik förbättras förutsättningarna för den kvarvarande biltrafiken i form av minskad trängsel och ökad restidspålitlighet, vilket även är viktigt för verksamhetens transporter. För att restiderna i vägnätet ska vara pålitliga krävs att det kan hantera tillfälliga störningar. Tyresö har i nuläget inte några stora problem med trängsel på vägnätet. Kobilddning uppstår i stort sett endast på en del av Tyresövägen och på statliga

Gudöbroleden i rusningstid. Med en ökad befolkning i Tyresö finns dock risk att trängseln förvärras om det inte sker en överflyttning till andra färd sätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Innan anläggning av ny infrastruktur ska vi alltid studera möjligheten att försöka påverka behovet av transporter, att optimera befintlig vägkapacitet eller införa mindre ombyggnationer enligt fyrstegsprincipen.

Gatans utseende och utformning behöver stämma överens med dess funktion och den hastighetsnivå som ska råda. Genom att utforma gatorna på ett sätt som gör dem självförklarande, kan föraren intuitivt förstå vilken hastighet som gatan är avsedd för. Motortrafikens hastighet påverkar bullernivåer, stadsbild, barriäreffekter, framkomlighet och trafiksäkerhet. För att optimera samtliga aspekter krävs en väl avvägd, och efterlevd, hastighetsnivå.

Vi ska fortsätta utveckla samarbetet med räddningstjänsten och polismyndigheten för att höja trafikmoralen och förbättra trafiksäkerheten. Alla trafikanter har dock eget ansvar för att ha ett trafiksäkert beteende. En effektiv hastighetsövervakning är viktigt för att uppnå rätt hastighetsnivå på gator där det är vanligt med hastighetsöverträdelser. Kommunen behöver fortsätta att tillsammans med polisen formulera en gemensam problembild för var behovet av övervakning är störst och på vilka tider under veckan. Allmänhetens synpunkter och kommunens egna hastighetsmätningar är viktigt underlag till dialog med polismyndigheten.

En pågående trend är idag ökad elektrifiering av transportsystemet. Det behöver finnas en blandning av snabb- och långsamladdning för elbilar, detta för att erbjuda en flexibel och attraktiv infrastruktur.

Så här ska vi göra – Prioritera hållbara transporter

Laddinfrastruktur krävs vid bostaden för att man ska kunna ladda sin bil över natten, men även vid större målpunkter i kommunen som arbetsplatser, handel osv.

Parallellt sker en digitalisering i hela samhället och fordonsbranschen driver på en utveckling av självkörande fordon. Vilka effekter denna utveckling kommer att ge är svårt att bedöma idag, men den är viktig att följa för att kunna se till att teknikutvecklingen verkligen bidrar till kommunens vision och mål.

Parkering är ett av kommunens mest kraftfulla verktyg för att påverka resebeteenden där prissättning och reglering av parkering styr omfattningen på biltrafiken. Tyresö har ingen fastlagen parkeringsnorm för varken bil eller cykel, bedömning görs i varje enskilt fall. I nuläget saknas juridiskt stöd att reservera parkering på gatumark till bilpooler och elbilar. Detta är däremot möjligt på kvartersmark och i parkeringsanläggningar.



Foto: Ryne Quantz

NYTTOTRAFIK

Så här ska vi utveckla nyttotrafiken:

- Ta hänsyn till distributionstrafikens behov och verka för samordning av varudistribution
- Ta hänsyn till utryckningstrafikens behov
- Håll arbetsgivaren Tyresö kommuns resepolicy uppdaterad och följa upp de anställdas tjänsteresor
- Ta fram en strategi för byggtrafik

Tyresö växer och de många byggprojekten innebär ökad byggtrafik i befintlig stads- och trafikmiljö. Styrning av byggtrafik och klok masshantering är viktigt för att minska störningar i trafiksystemet. För att hantera detta är det bra om en strategi för trafikföring under utbyggnader arbetas fram.

Distributionstrafiken måste kunna komma nära sina målpunkter. I Tyresö finns målpunkter spridda i kommunen och det kan därför vara svårt att helt förbjuda lastbilstrafik från vissa gator. Tyresö är en av åtta kommuner i södra Stockholmsområdet som infört samordnad varudistribution. Målet är att på sikt ändra transportsystemet inom och till respektive kommun och med det minska det totala antalet transporter. Samordnad varudistribution

innebär att transporter till kommunens verksamheter körs samlat vid ett par tillfällen per vecka istället för att varje leverantör kör sin egen leverans.

Detta sker genom att leverantörerna lämnar varor till en gemensam omlastningscentral varifrån distributionen går ut till verksamheterna. Den samordnade varudistribution har minskat utsläppen från kommunernas transporter med 70 procent. Samordningen leder till förbättrad miljö, energianvändning och trafiksäkerhet (i synnerhet i närhet av förskolor, skolor och äldreboende som har ett stort leveransbehov). I takt med att allt fler transporter samordnas behöver kontinuerliga uppföljningar genomföras för att kunna dra lärdomar och utveckla konceptet vidare.

Utryckningstrafiken har höga krav på vägnätets framkomlighet och körutrymme. Dessa verksamheter behöver därför ligga vid kommunens större genomfartsleder och huvudvägnät. God framkomlighet ska säkerställas även på eventuella anslutningsgator till dessa.

För att minska organisation Tyresö kommuns klimatsläpp och kostnader från sina transporter finns skäl att fortsätta påverka kommunanställdas arbets- och tjänsteresor. Tyresö har en resepolicy som stöd för anställdas tjänsteresor. I korthet går policyn ut på att den anställda alltid ska överväga om resan är nödvändig, om den kan genomföras till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Om inte ovanstående är ett alternativ ska i första hand kommunens bilpool användas, därefter verksamhetens miljöbilar och i sista hand resor bokade via kommunens upphandlade resebyrå. Kommunen har också riktlinjer som kompletterar resepolicyn och som endast berör kommunens tjänsteresor.

GESTALTA FÖR ETT LEVANDE TYRESÖ



Visionbild: ALMA Arkitekter

Tyresös vägar ska utformas efter vägens funktion och det ska finnas en ordning av funktioner i trafiknätet, från trafikled till kvartersgata. Detta bidrar till att vägarna får rätt utformning och gestaltning som bland annat speglar rätt hastighet och ökar orienterbarheten. Vid större vägar är hållplatser för kollektivtrafik, tunnlar och övergångar extra viktiga platser att utforma med omtanke. En god och genomtänkt belysning bidrar till ökad trygghet och ger karaktär i trafikmiljön.

Vi ska planera efter mänsklig skala, miljöer och platser ska gestaltas för ett levande Tyresö. Gatutråd hjälper till att rama in stadsrummet, tar ner den stora skala som trafiken kräver och skapar en behaglig och hälsosammare miljö för människor. Vi ska framför allt arbeta enligt denna princip när vi gestaltar urbana gator, gång- och cykelmiljöer samt torg, men tankesättet ska finnas med när vi utvecklar alla våra trafikmiljöer. I trafikmiljön finns en grönstruktur som bildar ett lokalt klimat. Träden dämpar blåst och ger skugga varma sommarkvar och bidrar även till ett bättre luftförhållande. Grönska i trafikmiljön ska i först hand sparas och där det inte är möjligt ska ny växtlighet planteras som kompenserar borttagen grönska. Grönska i gaturummet har en tydliga hälsofrämjande effekt och ökar dessutom människors vilja till utevistelse.

Det ska gå att rena och fördröja dagvatten längs våra vägar, med genomtänkt höjdsättning och växtbäddar utformade för att hantera dagvattnet. Dessa så kallade raingårdens ska anläggas i lämpliga lägen längs Tyresö vägar. Hit leds vatten från körbana, gång- och cykelbana för fördröjning och rening. I raingårdens fångas föreningarna upp nära källan och dagvattnet renas innan det når recipient. Planteringsytor ger mervärdet i form av blomprakt och möjliga habitat för pollinering, upplevd bullerdämpning och positiva upplevelser för de människor som vistas i området. Alla växtermaterial ska passa platsens förutsättningar och kunna ge mervärde i form av ekosystemtjänster.

VI SKA:

- Planera för en mänsklig skala
- Lägga stor omsorg på utformning, belysning och materialval i vår trafikmiljö
- Arbeta med grönstruktur i trafikmiljön
- Ta fram en gestaltning- och funktionsplan för stadens offentliga rum där trafikmiljön ingår.

UTVECKLA DIALOG OCH SAMVERKAN



Foto: Karl Schriever-Abeln

Samverkan mellan olika aktörer är viktiga för att uppnå ett hållbart transportsystem. Detta gäller både det interna arbetet inom kommunens organisation men även med externa aktörer. I den strategiska trafikplaneringen är exempelvis grannkommuner, Trafikverket och Trafikförvaltningen centrala aktörer. Genom dialog och kommunikation läggs grunden till samsyn mellan Tyresöbor, näringsliv, föreningar, kommun och fastighetsägare för att nå fram till de mål som kommunen arbetar för.

För Tyresös del är det viktigt med goda regionala samverkansformer och gemensamma mål för frågor som rör samhällsplanering, trafik och transporter. Det krävs ett aktivt deltagande från kommunens sida i projekt som rör den regionala utvecklingen. På samma sätt är det viktigt att bjuda in andra till dialog när Tyresö kommun driver strategisk viktig samhällsplanering.

Tyresö har redan idag ett antal etablerade samarbetsformer som bör utvecklas ytterligare.

VI SKA:

- Samarbeta med grannkommuner och regionala aktörer. Utveckla och vidmakthåll redan etablerade samarbeten.
- Ha dialog med Tyresöbor, näringsliv, föreningar och fastighetsägare för att förstå utmaningar och hitta goda lösningar.

NÄSTA STEG

KONKRETISERA ÅTGÄRDERNA I PLANER

Trafikstrategin pekar ut inriktningen för Tyresös trafikplanering. Trafikstrategin är i sig vägledande för planeringen, men ytterligare konkretisering behövs i form av åtgärdsplaner. Åtgärdsplanerna anger i detalj vilka åtgärder som behöver genomföras. I planerna ligger fokus på prioritering av åtgärder, genomförandet i tid, kostnader och ansvar.

Förslag finns på följande åtgärdsprogram:

- Parkeringsplan
- Cykelplan
- Gångplan
- Trafiksäkerhetsplan
- Trafik- och framkomlighetsplan
- Mobility Managementplan

REVIDERING AV TRAFIKSTRATEGIN

Eftersom kopplingen till översiktsplanen är stark bör trafikstrategin ses över minst lika ofta som översiktsplanen. Översiktsplanen aktualitetsprövas varje mandatperiod.

FÖLJ UPP MÅLEN

Att följa upp målen är av stor betydelse för att hålla trafikstrategin förankrad, aktuell och för att säkerställa att utvecklingen går åt rätt håll. Inom respektive mål finns indikatorer framtagna. Uppföljningen ska ske årligen, i samband med kommunens verksamhetsberättelse, i form av ett trafikbokslut där utvecklingen redovisas.

VAD HÄNDER OM VI INTE GÖR NÅGOT?

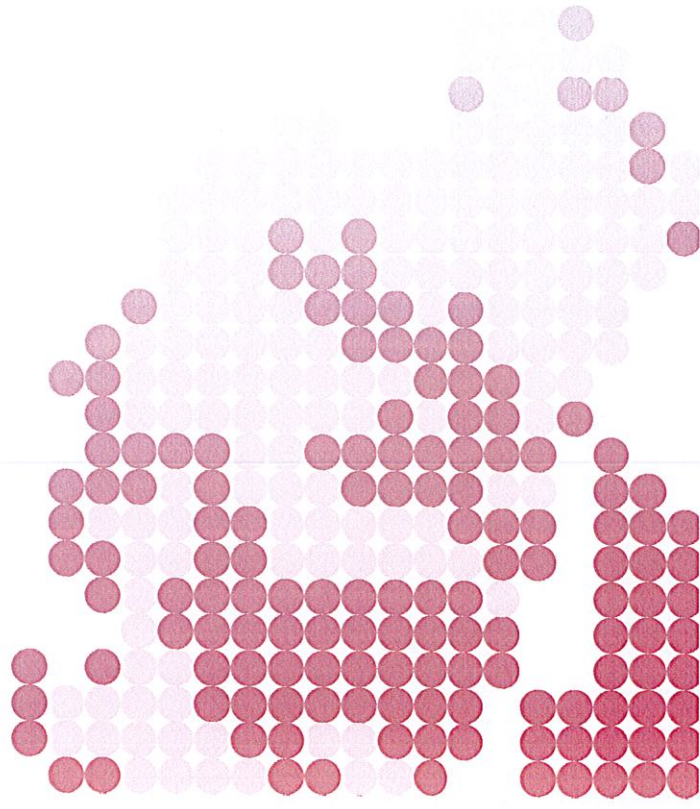
Denna trafikstrategi handlar om att styra mot hållbara transporter. De mål och strategier som tagits fram pekar ut riktningen för trafikplaneringen på lång sikt i kommunen. Målet är att bidra till den övergripande visionen:

»I Tyresö finns det hållbara livet, när storstad, skog och skärgård. I Tyresö finns plats för alla – här trivs nya tankar. Tillsammans skapar vi trygghet och tillit. Tyresö är hemma.»

Vad händer då om vi inte jobbar i linje med strategierna? Frågan är inte helt lätt att besvara men nedan följer en beskrivning av en sorts anti-vision.

En anti-vision...

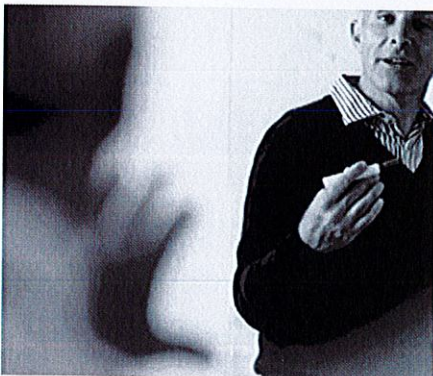
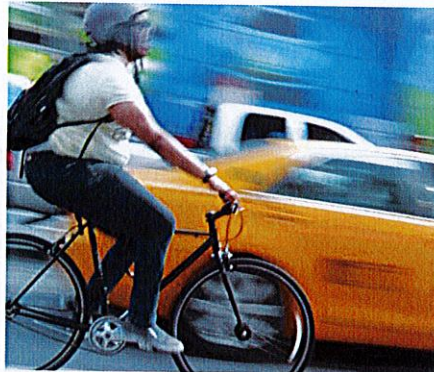
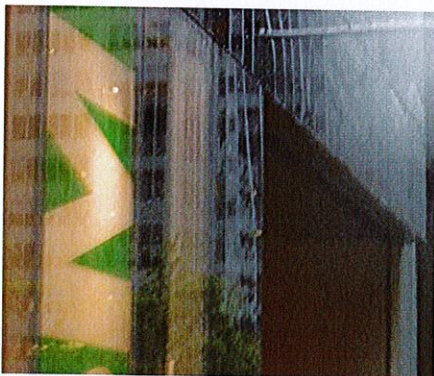
Tillgängligheten i Tyresö försämras och det finns stora brister i möjligheterna att använda transportsystemet. Ny bebyggelse lokaliseras på ett sätt som driver på behovet av långa resor. Resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafik tappar konkurrenskraft mot bilen. Detta leder bland annat till ökad trängsel i vägnätet och att mål som handlar om klimat, miljö, trafiksäkerhet och social hållbarhet inte nås.



tyresö kommun

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:**

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.5	2018-01-18		Beställare



Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Befintliga mål	2
2.1	Styrdokument Tyresö kommun	2
2.2	Nationella mål	9
2.3	Regionala mål	12
3.	Tyresö i korthet	14
3.1	Fyra områden med olika karaktär	14
3.2	Befolkningen ökar – fler och äldre i kommunen	16
3.3	Arbetsmarknad och pendling	17
4.	Tyresös transportsystem	19
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
5.	Läs mer	46

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 mål¹.

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 knytpunkterna 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 transporternas miljöbelastning genom samordnade varutransport och ha en infrastruktur för förnyelsebara drivmedel. Tätare och snabbare kollektivtrafik är prioriterat och stomnätetsförslaget för länet accepteras. Vidare prioritet att skapa bättre tvärförbindelser samt kollektivtrafikmatning till tunnelbanan i Skarpnäck som komplement

¹ 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

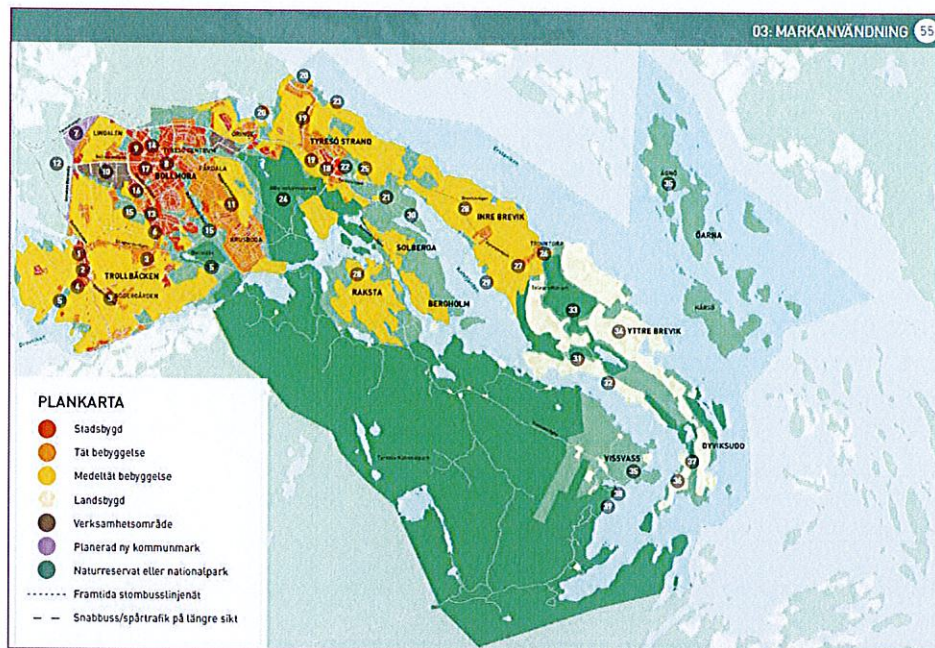
En av Tyresös planeringsstrategier i Översiktsplanen för 2035² omfattar en styrning mot hållbara transporter. Tyresö implementerar en fyrstegsprincip som styr trafikplaneringen:

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.

² Tyresö Kommun Översiktsplan 2035



TROLLBÄCKEN

1. Fler och varierade bostäder
2. Förstärka centrala Trollbäcken
3. Utveckla närservice
4. Förbättra infrastrukturen
5. Entréer till naturen, vatten och kulturmiljöer
6. Knyt ihop Trollbäcken, Bollmora/Tyresö centrum och grannkommunerna

BOLLMORA

7. Ta över del av Skrubba
8. Utveckla en attraktiv och tydlig stadskärna
9. Verksamheter och bostäder i urbana kvarter i Bollmora verksamhetsområde
10. Fler verksamheter i Södra Lindalens företagsområde
11. Knyt ihop Fårdala och Krusboda
12. Förlänga Bollmoravägen till Gudöbroleden
13. Njupkärrsvägen leder till Trollbäcken

14. Sätta kulturen och idrotten i centrum

15. Förstärka gröna park- och naturstråk

16. Knyt ihop Bollmora/Tyresö centrum med Trollbäcken, Tyresö Strand och grannkommunerna

17. Förskoleplatser och bostäder för alla

TYRESÖ STRAND

18. Strandtorget ett viktigt kommundelscentrum
19. Binda samman ny bebyggelse
20. Ta vara på och förstärk gröna samband
21. Värna riksintresset Tyresö slott och kyrka
22. Utveckla idrottsverksamheten
23. Utveckla kopplingarna till Erstavikens vatten
24. Utveckla Alby naturreservat
25. Värna kulturlandskapet

INRE BREVIK, SOLBERGA, RAKSTA OCH BERGHOLM

26. Utveckla närcentrum och platsbildningar
27. Komplettera med ny bebyggelse
28. Bygga ut kommunalt VA och gator
29. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet
30. Ta vara på kulturlandskapet

YTTRE BREVIK

31. Komplettera varligt med ny bebyggelse
32. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet
33. Utveckla och förstärka gröna samband
34. Värna kultur- och naturmiljöerna

DYVIKSUDD, VISSVASS OCH ÖARNA

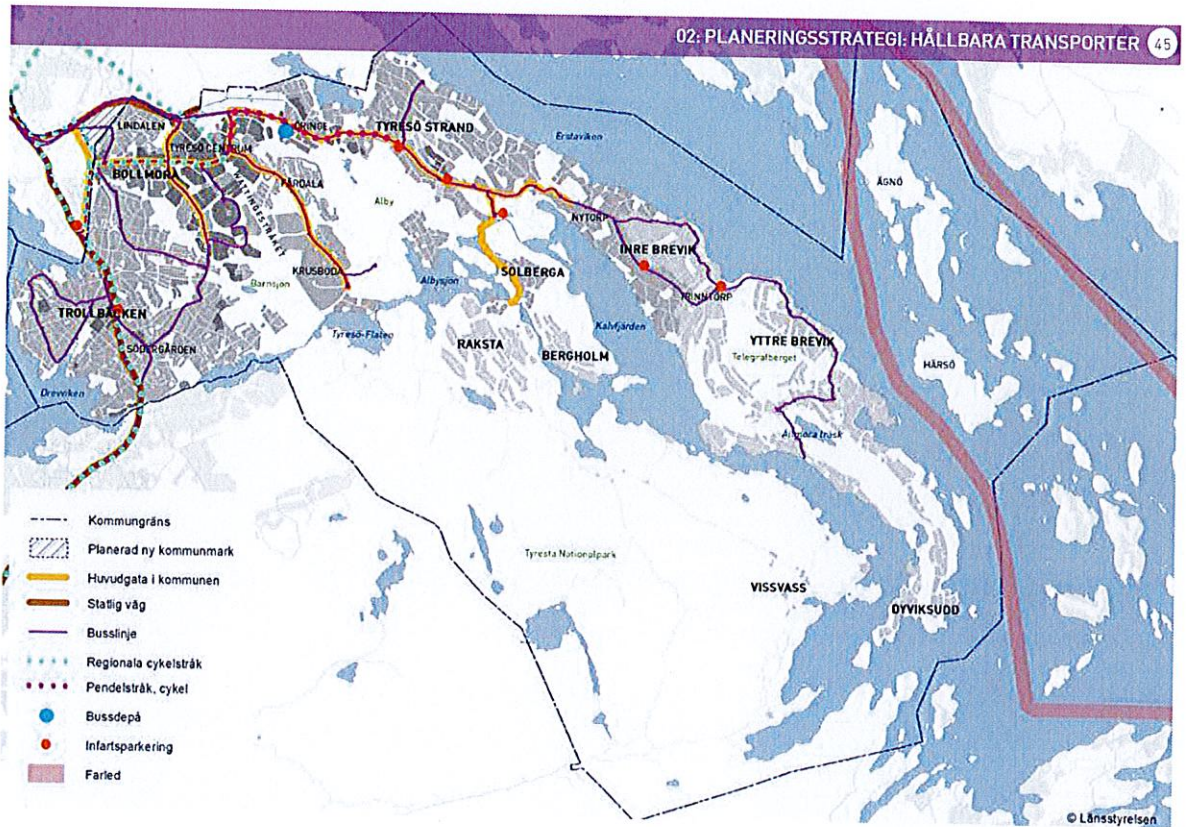
35. Värna kultur och natur
36. Utveckla gröna samband
37. Enskilda VA-lösningar
38. Utöka strändernas och områdets tillgänglighet
39. Utveckla Vissvass för båtlivet

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 2035³

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.⁴

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 framkomlighetsskäl då trängseln på vägarna gjorde att bussarna fastar i bilkö

³ Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

⁴ 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.⁵

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.⁶

I samrådsredogörelsen⁷ 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 nedan⁸:

- ▶ 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. Främst 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.

⁵ Tyck om Tyresö 2035, förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun 2015

⁶ Tyck om Tyresö 2035, förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun 2015

⁷ Samrådsredogörelse Översiktsplan för Tyresö kommun, 2016

⁸ 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 kommundelar. Förslag är bland annat minibussar som trafikerar vissa kommundelar. Det är främst Östra Tyresö som är i behov av bättre försörjning av kollektivtrafik.

Klimat – och energistrategi för Tyresö kommun⁹

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:

⁹ 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 framtoqs 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.¹⁰

2.2 Nationella mål

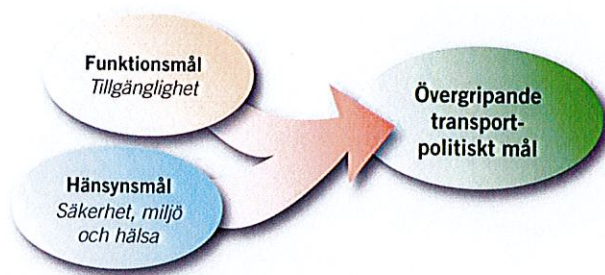
Nedan beskrivs övergripande mål på nationell nivå som är viktiga utgångspunkter för trafikstrategin.

De transportpolitiska målen

En utgångspunkt för alla åtgärder inom transportområdet är de nationella transportpolitiska målen som regering och riksdag antagit¹¹. 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.

¹⁰ Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

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



Figur 2-4 De transportpolitiska målen¹².

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

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

- Rikt växt- och naturliv

Miljö kvalitetsnormer ska styra miljöns utveckling mot miljö kvalitetsmålen. 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 Sverige¹³. 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.

¹³ <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**¹⁴ 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**¹⁵ 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:** Länetns 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.

¹⁴ Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFSS 2010

¹⁵ 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.

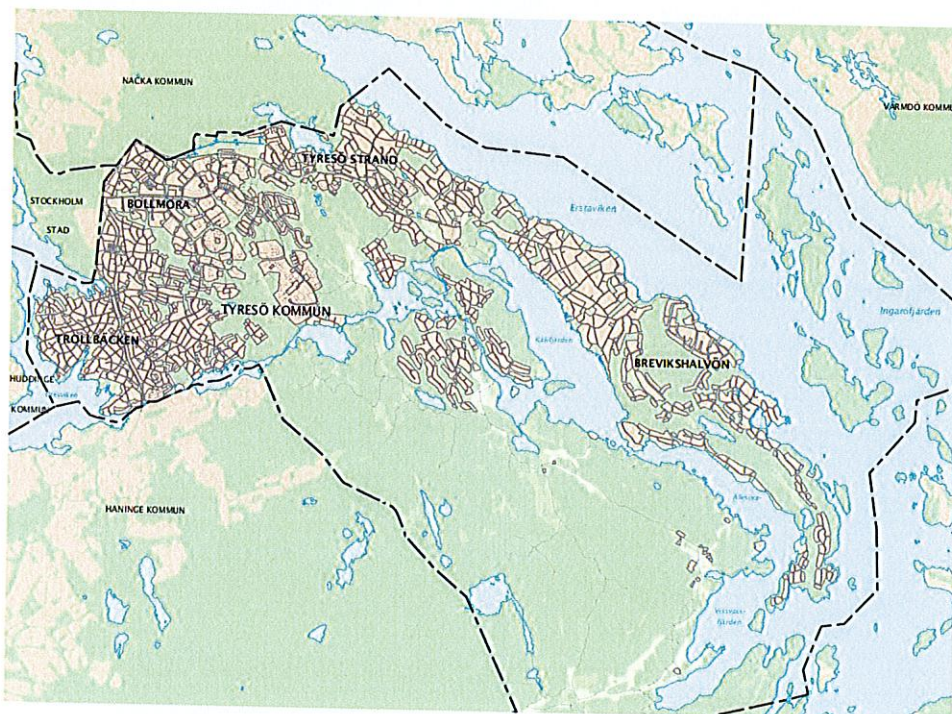
I den **regionala cykelplanen för Stockholm**¹⁶ är målsättningen att andelen cykelresor ska öka markant och ska utgöra minst 20 procent av resorna 2030. En stadigt ökande arbetspendling med cykel samt att det ökande behovet av tillgänglighet med en växande region ska tillgodoses på ett miljömässigt hållbart 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.

¹⁶ 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).

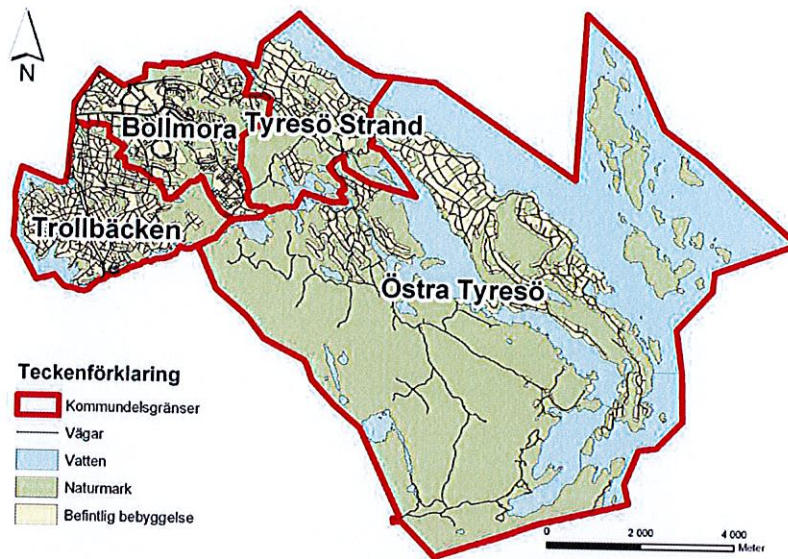


Figur 3-1. Tyresö kommun och angränsande kommuner. Källa: Tyresö Kommun

3.1 Fyra områden med olika karaktär

Tyresö är indelat i fyra områden: Tyresö centrum/Bollmora, Tyresö Strand, Östra Tyresö och Trollbäcken (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 småhus¹⁷. Stora delar av markarealen består av naturreservat och nationalparksområde.

¹⁷ 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 2018.¹⁸

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, cyklister och gående delar ofta på utrymmet.¹⁹

¹⁸ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

¹⁹ 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.²⁰

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.²¹ Stora delar av vägarna driftas av vägföreningar. Kommunen planerar att öka vägstandarden och trafiksäkerheten på Östra Tyresö och då ta över huvudmanskaper i och med dessa förbättringsåtgärder.

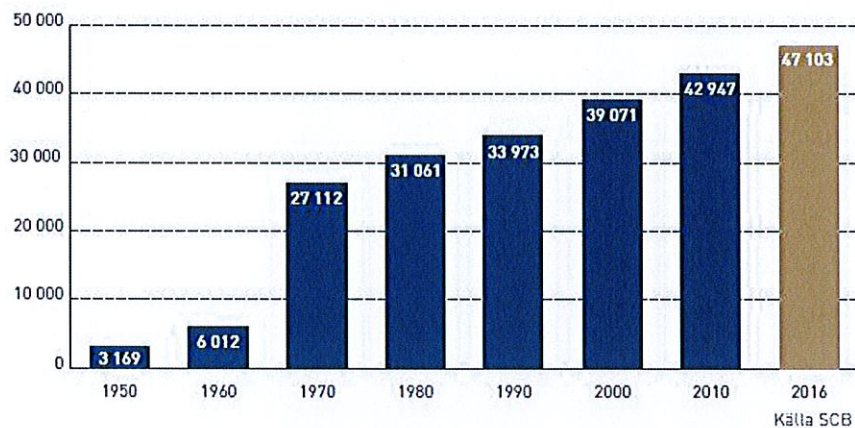
3.2 Befolkningen ökar – fler och äldre i kommunen

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

²⁰ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

²¹ 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 minska²²

Tabell 3-1 Befolkningsutveckling²³

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 arbetsgivare²⁴. 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.

²² Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

²³ Kommunplan 2017-2018

²⁴ Tyresö Kommun 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 %).²⁵

²⁵ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

4. Tyresös transportsystem

4.1 Gång och cykel

Gång

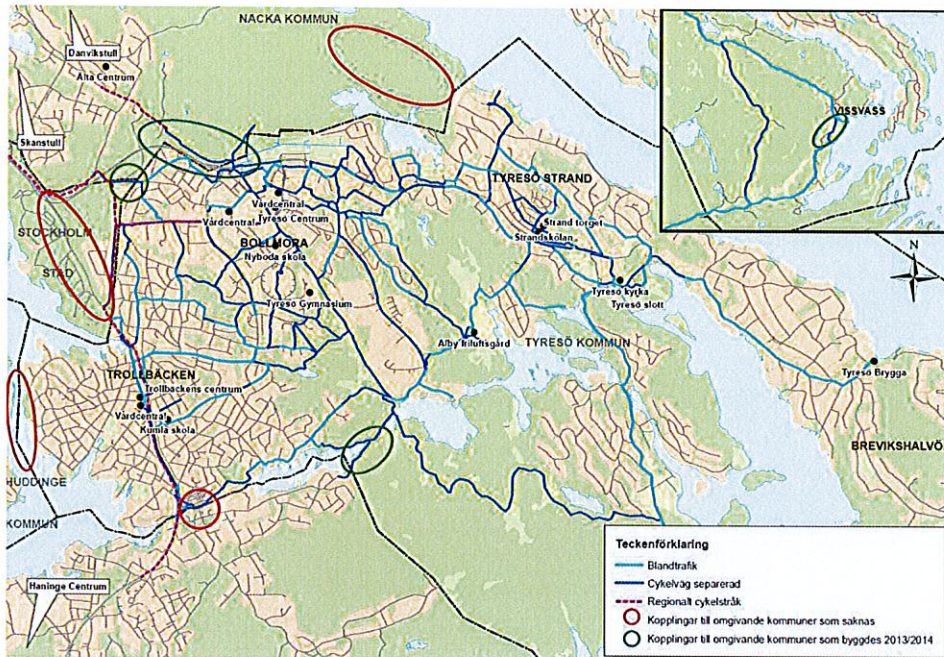
Tyresö kommun har ingen gångtrafikplan, och fotgängarna delar ofta yta med cyklisterna. I villaområdena finns det i regler trottoar längs de större uppsamlingsgatorna medan på de mindre villagatorna går fotgängare i körbanan. En av kommunens ambition är att arbeta med att separera gång- och cykeltrafik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

Cykel

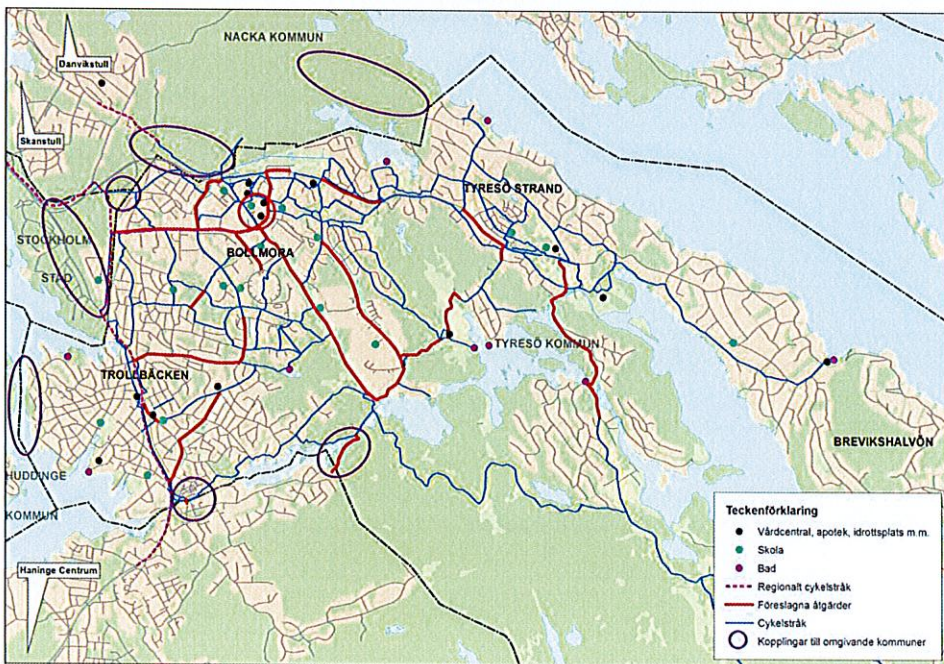
Med dagens fossilbränsleberoende, klimatförändringar, och växande städer har cykeln fått allt mer positiv uppmärksamhet. Det är dels ett billigt färdmedel, men också utan skadliga avgaser och användning av fossila bränslen, ger positiva hälsoeffekter samt är utrymmeseffektiv.

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 centrum²⁶. Nedan i visas cykelnätet med förslag på framtida kopplingar

²⁶ Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*



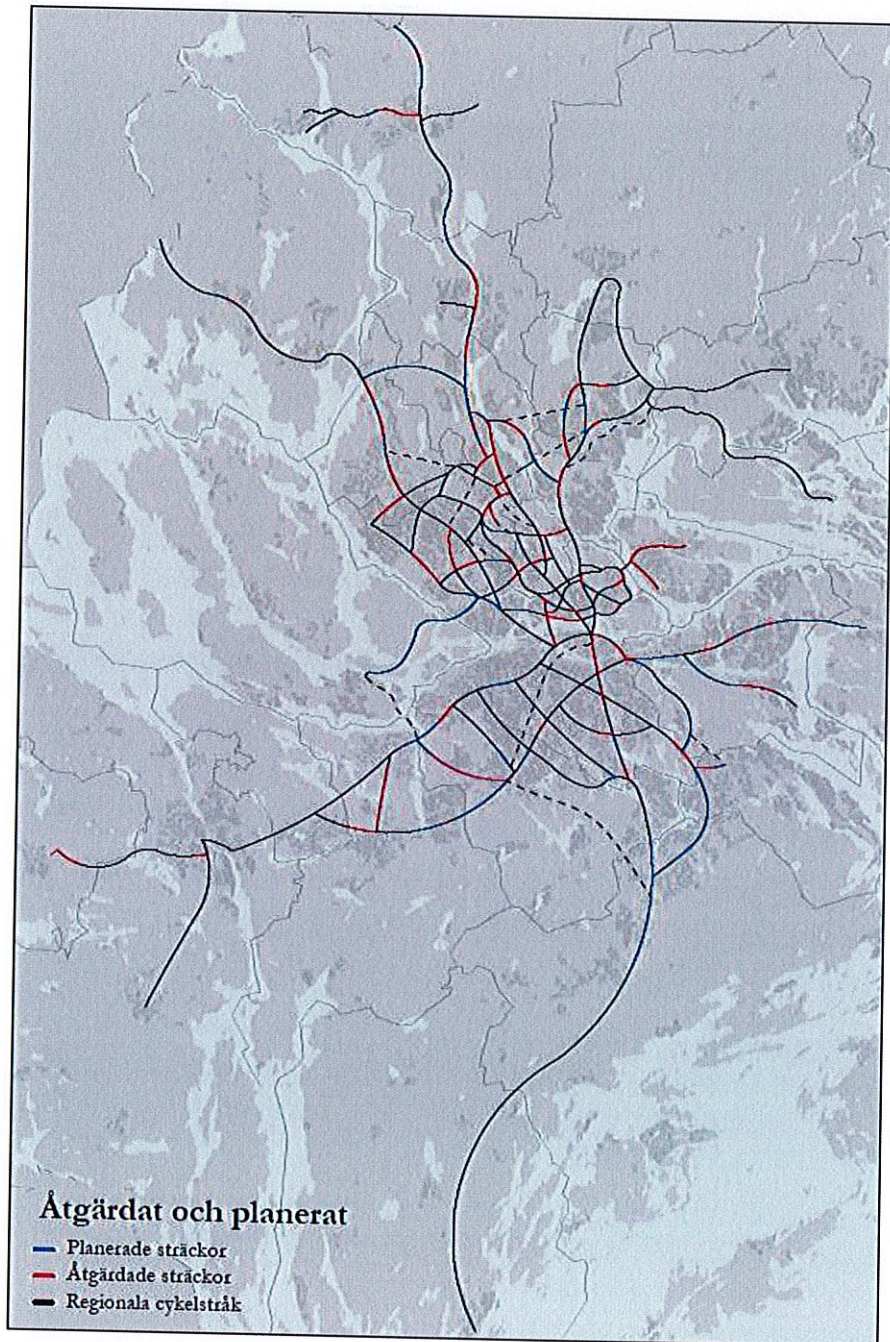
Figur 4-1 Cykelnätet i Tyresö kommun med förslag på nya kopplingar²⁷



Figur 4-2 Cykelnätet i Tyresö kommun med föreslagna åtgärder²⁸

²⁷ Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

²⁸ 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 kommun²⁹

Stråk/kommundel	Objekt	Typ av åtgärd
Tyresövägen	Bollmoravägen - Bäverbäcken	Ny gång- och cykelväg
	Sidvallsvägen - Ridskolevägen	Ny gång- och cykelväg
	Strandallén - Prästgårdsvägen	Ny gång- och cykelväg
Anslutningar Haninge	Korsningen Videvägen - Prästgårdsvägen	Säker passage utan kantsten
	Bro Gudöå	Bro + anslutningar
Vendelsövägen	Gammelström - Fiolvägen	Grusad gång- och cykelväg
	Vendelsövägen Gudöbroleden - Kärrvägen	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
Njupkärrsvägen	Vendelsövägen Alléplan - Skolvägen	Befintlig gångbana breddas till gång- och cykelbana
	Sträckan Farmarstigen och Skogsängsvägen	Befintlig gångbana breddas (kräver marklösen)
Bro Huddinge	Sträckan mellan Bollmora Gårdsväg – Bollmorav.	Ny gång- och cykelväg på västra sidan
	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 cykliste
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 Prästängan	Ny gång- och cykelväg enligt detaljplan för Nyfors

Tabell 4-2 Åtgärder på rekreations- och turismcykelstråk³⁰

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	
Tyresta	Båtklubben - Ängudden	
	Rundmarsvägen	(Översvämmas idag) Ta bort vassa stenar mm
	Nyfors (backe Sörmlandsleden)	Åtgärder för minska erosion
	Bro Alby - Rundmar	Bro + anslutningar
Alby Gårdsväg	Fårdala ängar (nedanför Slättervägen – Tranbärsvägen)	Grusad cykelväg (idag lerig stig)
Måndalstigen	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 cyklisterna och gående. Gång- och cykelbanor är främst lokaliserade i de centrala delarna av Tyresö, medan biltrafik är vanligare i de delar som karaktäriseras av småhus.

Regionala cykelvägar

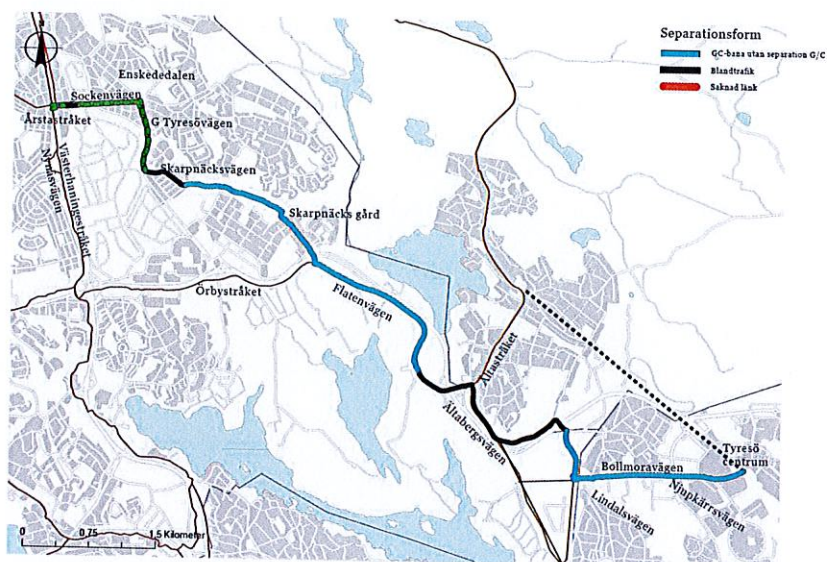
Två regionala cykelstråk går genom kommunen: Tyresöstråket och Vendelsöstråket, som korsas vid Bollmoravägen och fortsätter sedan mot Stockholm och Nynäsvägen (Figur 4-4 och Figur 4-5). De är mestadels separerade från

²⁹ Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

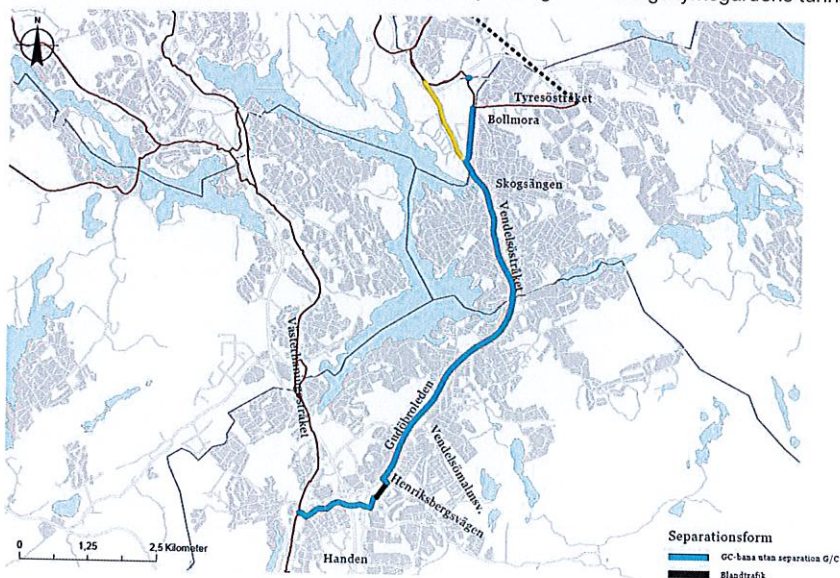
³⁰ Tyresö kommun (2013), *Cykelplan för Tyresö kommun*

biltrafik, men uppfyller inte kraven angående bredder och separering från gående³¹.

En rekommendation från trafikunderlaget till översiktsplanen³² 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

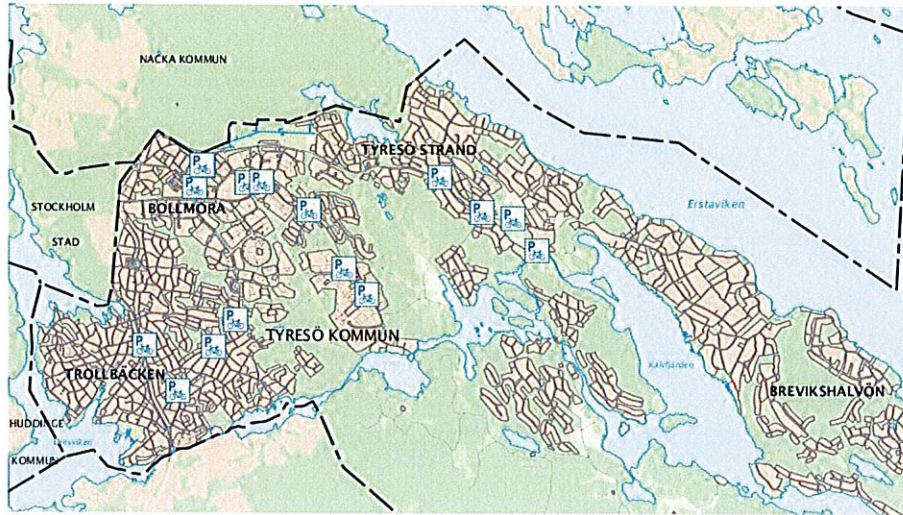
Cykelparkering

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

³¹ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

³² 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.



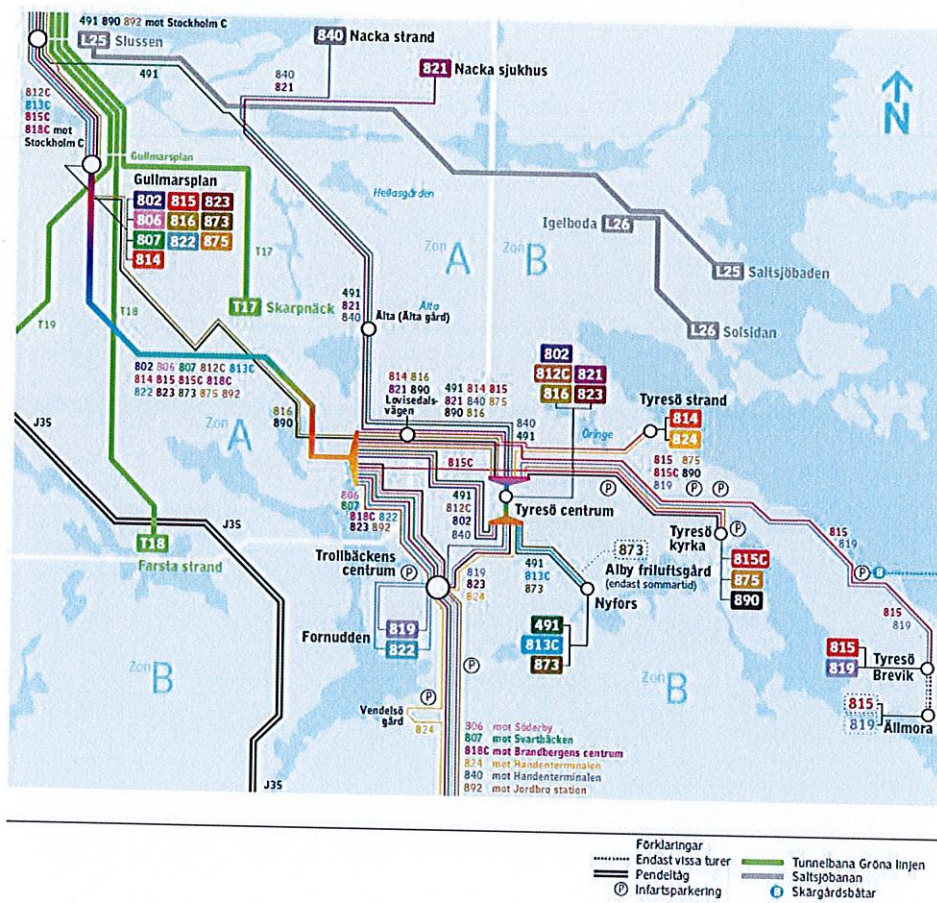
Figur 4-6. Cykelparkeringar Tyresö³³

³³ Tyresö kommun. www.tyreso.se

4.2 Kollektivtrafik

Utbud

Tyresö kommun har enbart busstrafik idag där majoriteten av linjerna går till Stockholm centrum eller Gullmarsplan, och ett fåtal till Nacka och Haninge kommun (Figur 4-7).



Figur 4-7 Linjenätsskarta Tyresö

Den största kollektivtrafiknoden är Tyresö centrum, som planeras att byggas om 2017-2018. Tyresö centrum/Bollmoras kollektivtrafik utgörs av tre stombusslinjer mot Gullmarsplan samt direktbussar mot Stockholm C. I morgontrafik går närmare en buss i minuten från Bollmora mot Gullmarsplan/Stockholm C. Övriga mindre linjer går mot Tyresö strand, Brevik, handen, Brandbergen, Trollbäcken, Nacka samt Älta.³⁴

Trollbäcken har tät busstrafik mot Brandbergen, Gullmarsplan och Stockholm C. I högtrafik cirka en buss med 1,5 minuts mellanrum från Trollbäcken Centrum mot Stockholm C/Gullmarsplan. Utanför Trollbäcken centrum sker trans-

³⁴ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

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

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.³⁶

Tre linjer som berör Tyresö i stornätsplanen för Stockholms län

I stornätsplanen för Stockholm län³⁷ 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

³⁵ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

³⁶ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

³⁷ Stornätsplan Stockholms län, Trafikförvaltningen 2014

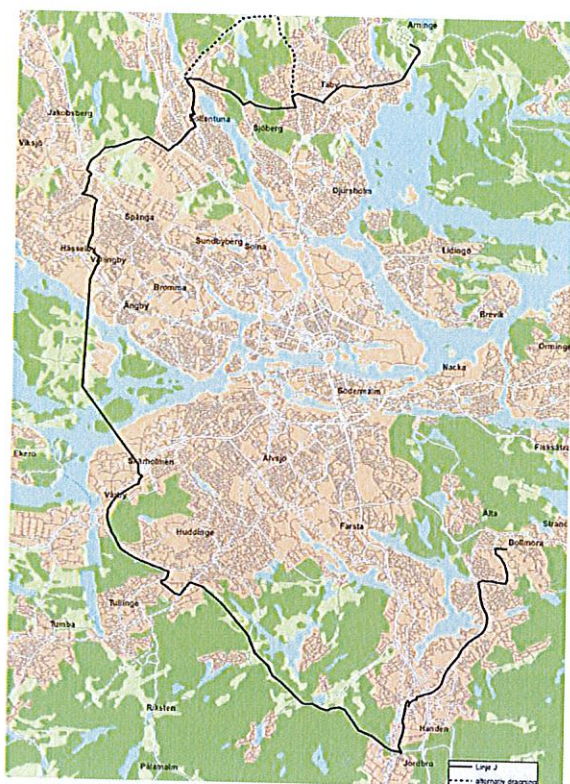
av Älta en möjlig utveckling. Linjen ger koppling till regionaltåg i Flemingsberg (Figur 4-10 **Fel! Hittar inte referenskälla.**)

Utöver förändringarna i busslinjenätet diskuteras även en möjlig utökning av tunnelbanesträckning från Skarpnäck till Tyresö C via Älta³⁸

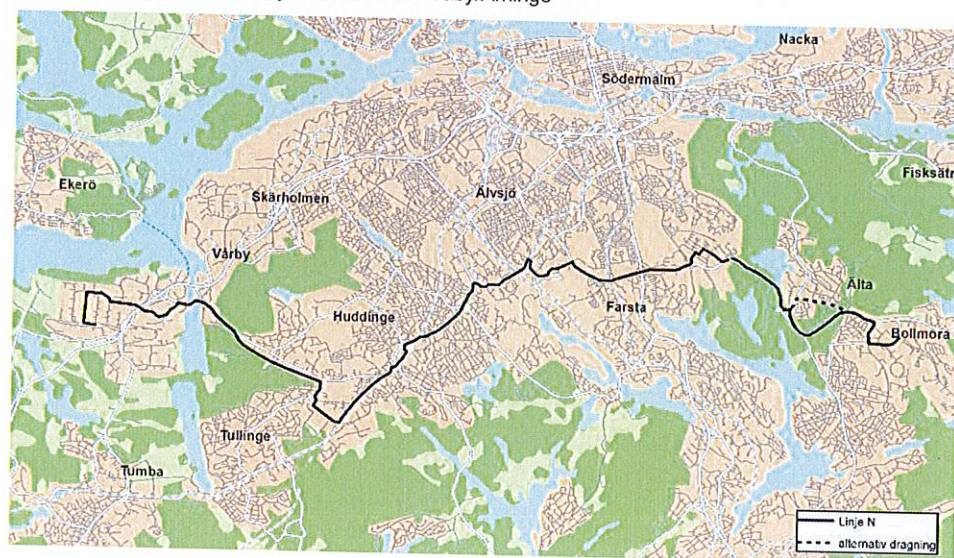


Figur 4-8 Linjedragning linje I Vaxholm – Stockholm C – Tyresö C

³⁸ Stomnätsplan 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 2013³⁹ 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 procent ökning av antalet resenärer i kollektivtrafiken med största ökningen på resor inom kommunen, främst mellan Tyresö strand/Raksta och de centrala

³⁹ 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 går 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 Trinntorps brygga finns en infartsparkering. Öar inom Tyresö kommun har inte reguljär båttrafik⁴⁰.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft

Restidskvoten, restiden för en kollektiv resa dividerat med restiden för en bilresa, var i genomsnitt 2,0 för Tyresö 2016⁴¹. 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 Trollbäcken till Brevikshalvön går betydligt snabbare med bil.⁴²

⁴⁰ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

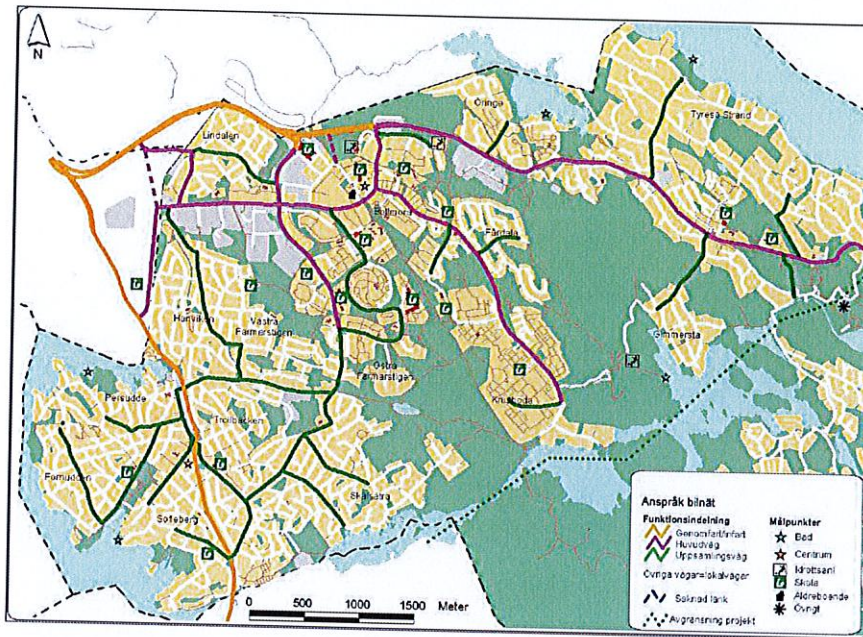
⁴¹ SL Fakta om länet 2016

⁴² 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.⁴³

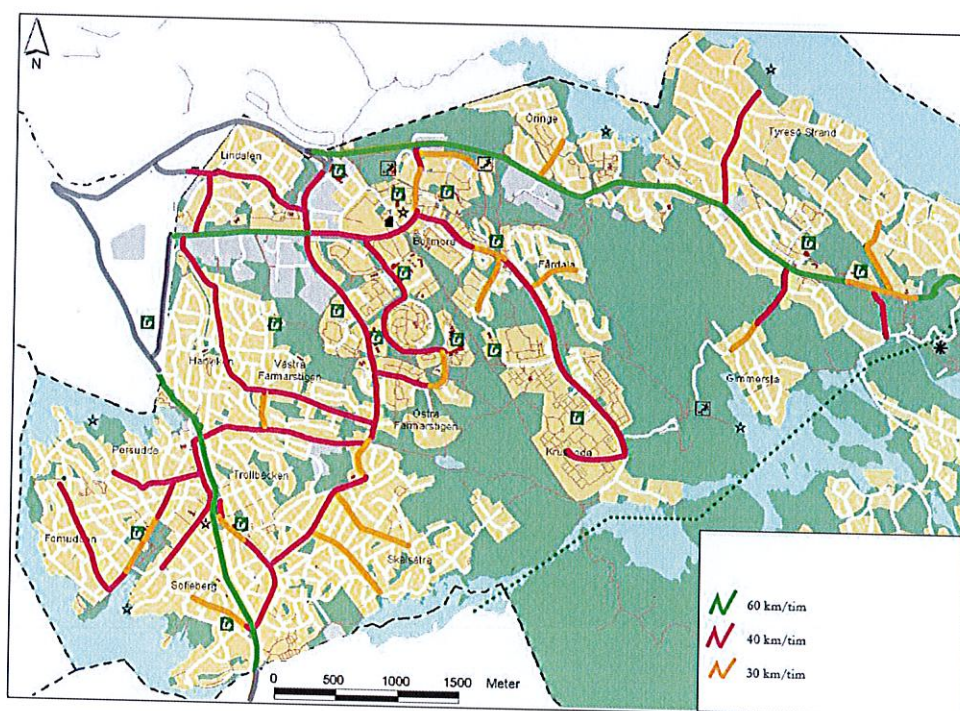
Sedan indelningen i Figur 4-11 genomfördes har två viktiga länkar tillkommit, dessa är lilastreckade i figuren. Till vänster är förlängningen av Skrubba Malmväg upp till ny trafikplats mot Tyresövägen, till höger är Bollmora allé som går från Björkbacksvägen till Tyresövägen. Tillkomsten av dessa vägar 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

⁴³ 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.⁴⁴

Hastighetsindelning

Rätt fart i Tyresö⁴⁵ gjorde 2011 en bedömning av nuvarande hastighetsgränser på 52 länkar i kommunen. Huvudgatanätet och uppsamlingsgatorna hade hastigheten 50 km/tim medan en del av lokalgatanätet 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 vägföreningarna⁴⁶.



Figur 4-12 Förslag nya hastighetsgränser⁴⁷

⁴⁴ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

⁴⁵ Rätt fart i Tyresö 2011

⁴⁶ Från kommunikation med kommunen 10 november 2017

⁴⁷ 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.⁴⁸ Norra Tyresö centrum uppger att parkeringsnormen ska vara låg för att satsa på cykeltrafik, och för att minska behovet ska bil- och cykelpooler användas sam att kommunal mark reserveras för bilpoolslösningar.⁴⁹

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 2014.⁵⁰

Tabell 4-3. Infartsparkeringar Tyresö kommun⁵¹

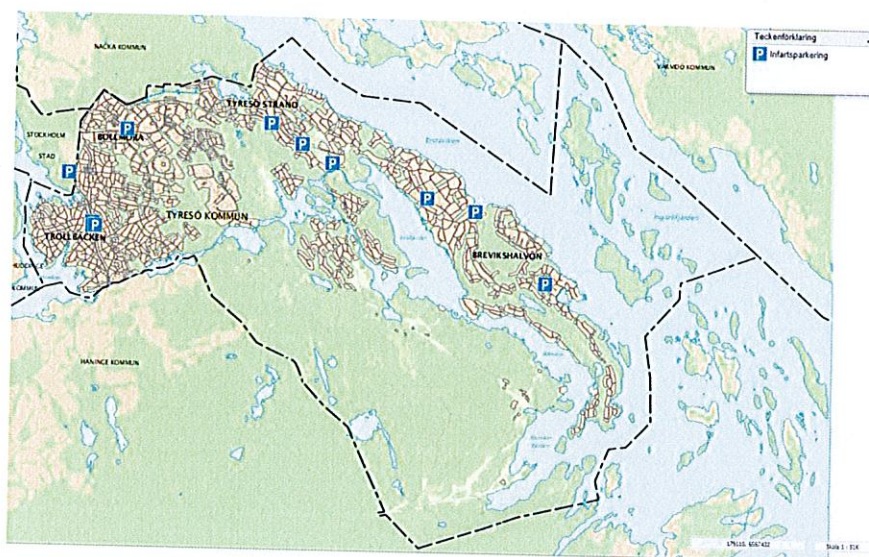
Plats	Antal parkeringsplatser
Trollbäcken C (Busstorget)	21
Trollbäcken C (Sagovägen)	68
Trollbäcken C (Vendelsövägen)	9
Brandstationen	42
Strandallén	61
Tyresö strand	119
Brakmarsvägen/Kyrkvägen	37
Brevik skola	36
Trinntorp	56
Ällmoravägen	6
Hanviken (tillhör Stockholm Stad)	120
Totalt	575

⁴⁸ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

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

⁵⁰ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

⁵¹ Tyresö kommun. www.tyreso.se



Figur 4-13 Infartsparkeringar Tyresö kommun

En beläggningsstudie gjordes under 3 vardagar i juni 2013⁵² 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.⁵³

Det finns två laddningsstolpar för elfordon i kommunen⁵⁴.

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 %⁵⁵. En jämförelse med kommuner i området kan ses i Figur 4-14.

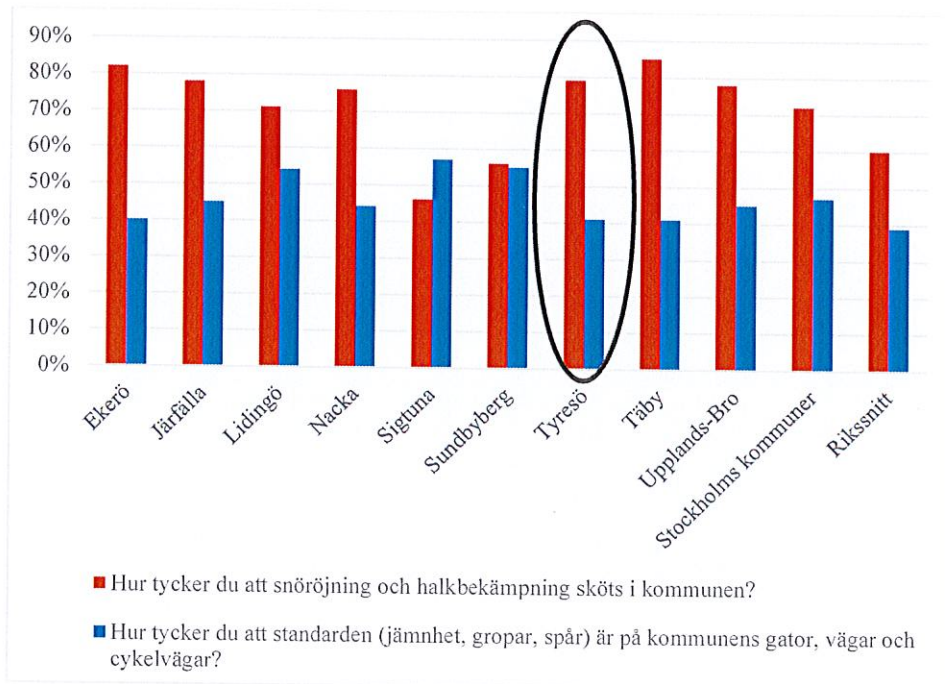
⁵² I studien var parkeringen i Hanviken exkluderad. Källa:

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

⁵³ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

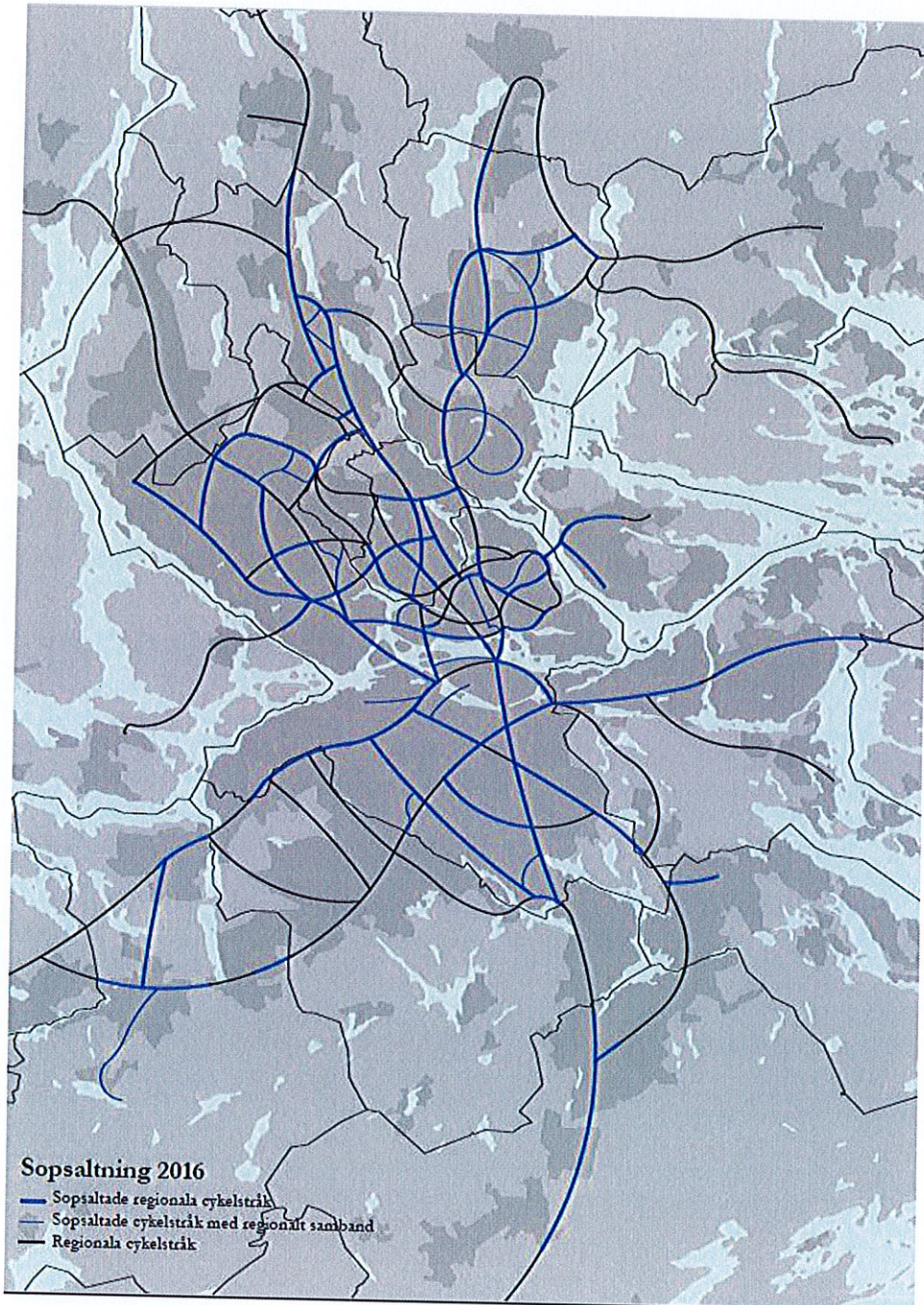
⁵⁴ Tyresö Kommun. www.tyreso.se

⁵⁵ Kritik på teknik, 2016



Figur 4-14 Enkät svar om vägunderhåll från Kritik på teknik⁵⁶

⁵⁶ 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 färd sätt, 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.

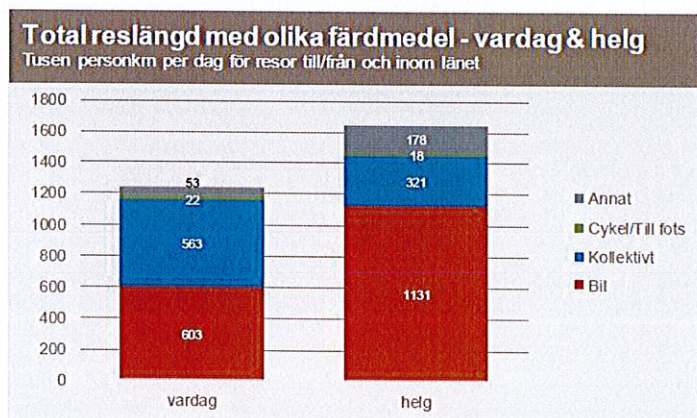
Antal resor och reslängd

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 färdmedel⁵⁷

Antal resor per person och dag med olika färdmedel						
Grupp:	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kön:						
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
Åldersgrupp:						
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 färdmedel⁵⁸

⁵⁷ Resvanor i Tyresö kommun 2015

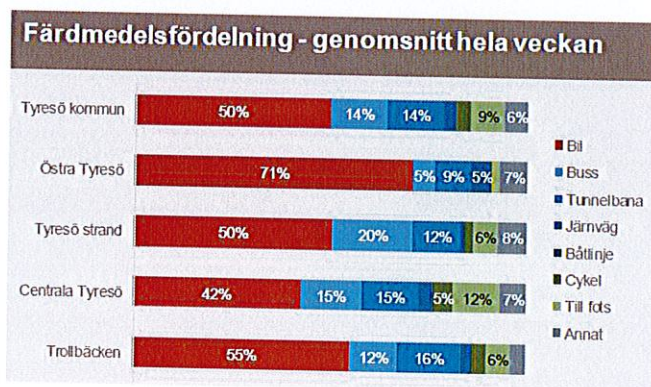
Färdsätt

Av vardagsresorna sker 38 000 med bil, 29 000 med kollektivtrafik, 8000 resor till fots, 3000 resor med cykel och 5000 med andra färdmedel.⁵⁹ Bil är det vanligaste färd sättet med cirka 50 % av alla resor (Figur 4-17), vilket är större bilanvändning än länssnittet⁶⁰. 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 Skålsåtra och Gimmersta, inte riktlinjerna om maximalt gångavstånd till en hållplats.⁶¹

Enligt senaste rapporten från SL⁶² 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)⁶³



Figur 4-17. Färdmedelsfördelning uppdelat på kommundelar och hela kommunen⁶⁴

⁵⁸ Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁵⁹ Resvanor i Tyresö kommun 2015

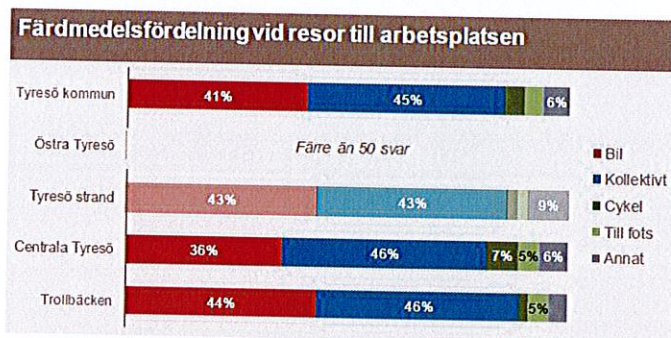
⁶⁰ Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁶¹ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

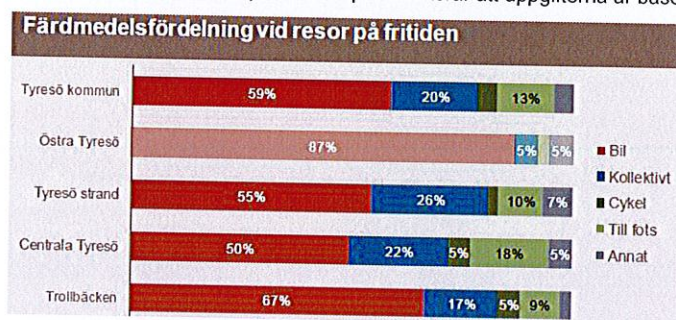
⁶² SL Fakta om länet 2016

⁶³ Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁶⁴ Resvanor i Tyresö kommun 2015



Figur 4-18. Färdmedelsfördelning vid resor till arbetsplatsen uppdelat på kommundelar och hela kommunen. Transparenta staplar indikerar att uppgifterna är baserade på färre än 100 svar⁶⁵

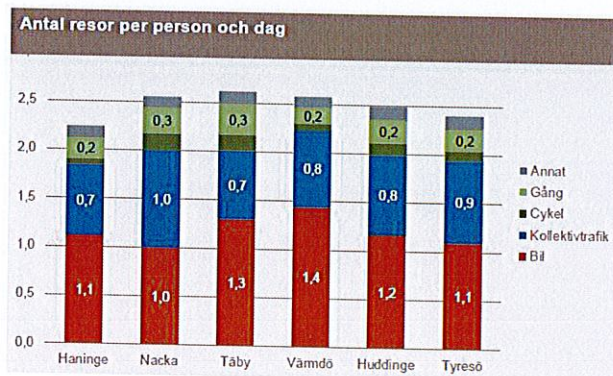


Figur 4-19. Färdmedelsfördelning vid resor på fritiden uppdelat på kommundelar och hela kommunen. Transparenta staplar indikerar att uppgifterna är baserade på färre än 100 svar⁶⁶

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)

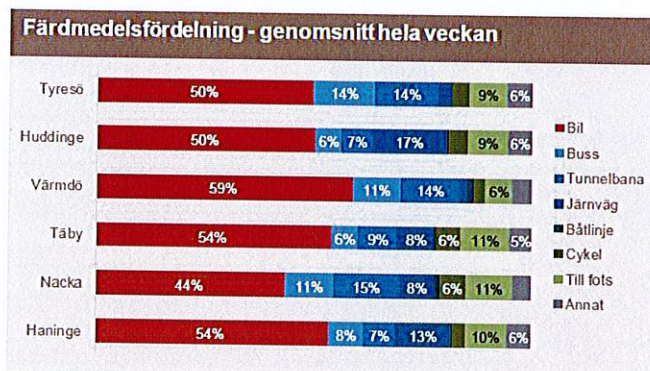


Figur 4-20. Jämförelsekommuner. Antal resor per person och dag inklusive färdstätt

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

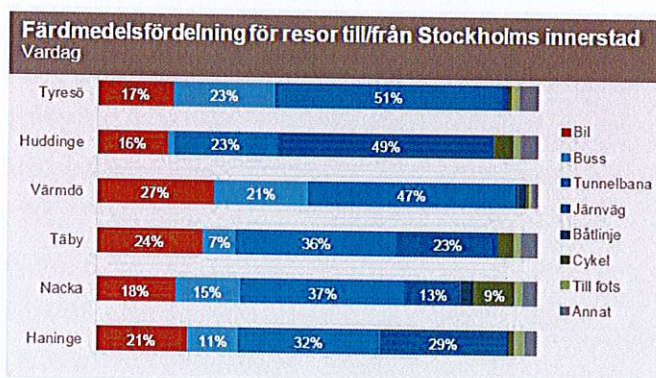
⁶⁵ Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁶⁶ 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.⁶⁷

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 gång⁶⁸

⁶⁷ SCB

⁶⁸ 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.⁶⁹

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 kommunen⁷⁰

Medborgarundersökning SCB

I en medborgarundersökning av SCB⁷¹ 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

⁶⁹ Trafik för en attraktiv stad, handbok, SKL, utgåva 3

⁷⁰ Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

⁷¹ 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.⁷²

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.⁷³

I jämförelse med länet har Tyresö kommun⁷⁴:

- ▶ 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.

⁷² Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁷³ Resvanor i Tyresö kommun 2015

⁷⁴ Resvanor i Tyresö kommun 2015

Gångstråk och ska vara belysta, något som är viktigt ur både trygghets- och en trafiksäkerhetssynpunkt, samt fria siktlinjer⁷⁵.

Kommunen har tagit fram en tillgänglighetshandbok för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder vid bland annat busshållplatser och övergångställena. 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 tillgänglighet⁷⁶.

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 SCB⁷⁷ 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 SKL⁷⁸

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
Tyresö	9,6	8,1	36,1
Max	22,8	19,3	94,2
Min	5,9	2,3	14,4
Median	11,5	8,0	34,6

⁷⁵ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

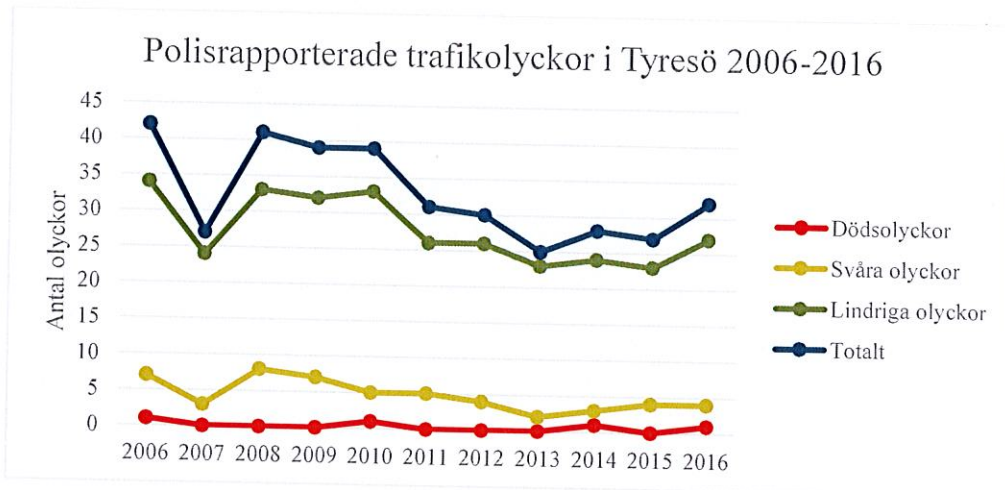
⁷⁶ Trafikunderlag till Översiktsplan 2035, Tyresö Kommun och Trivector 2014

⁷⁷ SCB Statistikdatabasen Medborgarundersökning 2016 för Tyresö

⁷⁸ 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 invånarnas tillgång till rekreation⁷⁹.

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 klimatarbete⁸⁰.

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.⁸¹

⁷⁹ Tyresö Kommun Översiktsplan 2035

⁸⁰ Klimatstrategi för Tyresö kommun 2010-2020 (2010)

⁸¹ 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.⁸²

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 % nationellt⁸³. För att minska riskerna för fetma och hjärt-och kärlsjukdomar, samt stimulera muskler och förstärka immunsystemet bör vuxna vara aktiva minst 30 minuter per dag⁸⁴ och barn (5-17 år) minst 60 minuter⁸⁵. 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.

⁸² Rätt fart i Tyresö 2011

⁸³ Folkhälsomyndigheten, 2015. *Övervikt och fetma*

⁸⁴ Karolinska institutet, 2015. *Få upp pulsen 30 minuter per dag*

⁸⁵ 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
 - RUF 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


Datum 2018-11-06
 Tid 18:30–19:10
 Plats Bollmora

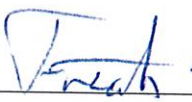
Beslutande Se närvarolista


Övriga deltagare Se närvarolista

Justeringens plats och tid 2018-11-12

Paragrafer 182–210

Sekreterare 
 Hillevi Elvhage

Ordförande 
 Fredrik Saweståhl


Justerande 
 Anita Mattsson

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.
 Observera att anslagstiden inte är samma sak som överklagandetiden.

Organ Kommunstyrelsen
 Sammanträdesdatum 2018-11-06
 Datum då anslaget sätts upp 2018-11-14
 Datum då anslaget tas ned 2018-12-06
 Förvaringsplats för protokollet Kommunkansliets arkiv plan 6

Underskrift


 Hillevi Elvhage



Utdragsbestyrkande

Närvarolista

Beslutande

Fredrik Saweståhl (M), ordförande

Mats Lindblom (L), 1:e vice ordförande

Anita Mattsson (S), 2:e vice ordförande

Anki Svensson (M)

Dick Bengtson (M)

Lotta Stjernfeldt (M)

Ulrica Riis-Pedersen (C)

Anna Lund (KD)

Kristjan Vaigur (S)

Lennart Jönsson (S), tjänstgörande ersättare för Jannice Rockstroh (S)

Anders Linder (S), tjänstgörande ersättare för Carl-Johan Karlson (S)

Marie Åkesdotter (MP)

Anders Wickberg (SD)

Ersättare

Annika Henningsson (M)

Peter Freij (M)

Mats Larsson (L)

Ajda Asgari (MP)

Inger Gemicioglu (V)

Johan Carlsson (SD)

Övriga

Bo Renman, kommundirektör, kommunstyrelseförvaltningen

Torstein Tysklind, ekonomichef, kommunstyrelseförvaltningen

Jonas Jansfors, HR-chef, kommunstyrelseförvaltningen

Sara Kopparberg, stadsbyggnadschef, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 192

Maj Ingels Fagerlund, säkerhetschef, kommunstyrelseförvaltningen



Johanna Schaub, politisk sekreterare, S

Mikael Onegård, politisk sekreterare, M

Robert Skölin, politisk sekreterare, M

Tony Björklund, politisk sekreterare, SD

Anna Steele, politisk sekreterare, C

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	--	--------------------

Hillevi Elvhage, kommunsekreterare, kommunstyrelseförvaltningen

Frånvarande

Peter Odelvall (M)

Christina Melzén (L)



Helen Dwyer (C)

Per Lindén (KD)

Jannice Rockstroh (S)

Carl Johan Karlson (S)

Karin Ljung (S)

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	--	--------------------