

§ 44

Dnr 2017KSM0630.210

## Trafikstrategi för Tyresö kommun

**UTDRAG**

### Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

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

### Reservation

Per Carlberg (SD) reserverar sig (bilaga).

### Särskilt yttrande

Anki Svensson (M), Ulrica Riis-Pedersen (C) och Anna Lund (KD) lämnar gemensamt särskilt yttrande (bilaga).

Inger Gemicioglu (V) lämnar särskilt yttrande (bilaga).


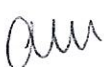

### Beskrivning av ärendet

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.

Ärendet återremitterades vid kommunstyrelsen 2018-12-04 § 220 för revidering med anledning av synpunkter från kommunens nya politiska majoritet. Trafikstrategin har nu reviderats och kommunstyrelsen föreslås behandla den för vidare antagande i kommunfullmäktige.

### Ordförandeförslag

Ordförande Anita Mattsson (S) föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar *Trafikstrategi för Tyresö kommun, Tyresö styr mot hållbara transporter*.

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

### Yrkande

Anki Svensson (M) yrkar att det under revideringspunkt 22 läggs till ”, dock ej tunnelbana”. Ulrica Riis-Pedersen (C) och Anna Lund (KD) stödjer yrkandet. Anita Mattsson (S) yrkar avslag till Anki Svenssons (M) yrkande.

Marie Åkesdotter (MP) och Mats Lindblom (L) yrkar bifall till ordförandeförslaget. Per Carlberg (SD) yrkar avslag till ordförandeförslaget.

### Beslutsgång

Ordföranden ställer frågan om kommunstyrelsen bifaller Anki Svenssons (M) ändringsyrkande. Ordföranden ställer frågan om kommunstyrelsen avslår Anki Svenssons (M) ändringsyrkande. Kommunstyrelsen avslår Anki Svenssons (M) ändringsyrkande.

Dick Bengtson (M) begär omröstning. Ordföranden meddelar att den som yrkar avslag till Anki Svenssons (M) yrkande röstar ja och den som yrkar bifall till Anki Svenssons (M) yrkande röstar nej. Röstningsresultat: 8 ja och 6 nej samt 1 som avstår från röstning, se bifogat omröstningsprotokoll.

Kommunstyrelsen avslår Anki Svenssons (M) ändringsyrkande.



Ordföranden ställer frågan om kommunstyrelsen bifaller ordförandeförslaget. Ordföranden ställer frågan om kommunstyrelsen avslår ordförandeförslaget. Kommunstyrelsen bifaller ordförandeförslaget.

### Bilagor

Tjänsteskrivelse Trafikstrategi.pdf

Trafikstrategi, reviderad 190228.pdf

Trafikstrategi reviderad 190228\_Bilaga revideringsinformation.pdf

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

## Skriftlig reservation rörande Trafikstrategi för Tyresö kommun

As

Sverigedemokraterna uppskattar det arbete som tjänstemännen har lagt ner för att ta fram denna omfattande Trafikstrategi för Tyresö kommun. Trots detta kan vi i dagsläget inte ställa oss bakom trafikstrategin då den enligt vår uppfattning i stora delar menligt kommer att påverka kommunens invånare. En trafikstrategi bör ta hänsyn till alla invånare och trafikanter på ett sådant sätt att minsta möjliga negativa påverkan träffar invånarna i deras dagliga liv.

Vi Sverigedemokrater har svårt se det rimliga i den enorma satsningen på trafikslaget cykel som föreslås i trafikstrategin. Detta speciellt i en kommun som Tyresö där jobbpendlingen är stor och avstånden i övrigt är relativt stora mellan de olika delarna av kommunen. Cykeln har dessutom begränsningar gällande människors krav på tidseffektivitet, bekvämlighet och transportkapacitet. En ökning från 4 % till 20 % som målbild i färdmedelsfördelningen för cykel till 2030 är enligt vår mening orealistiskt.

Vi Sverigedemokrater ser i stället en ordentlig potential i kollektivtrafiken. Det finns stora utvecklingsmöjligheter rörande kollektivtrafiklösningar både inom samt till och från Tyresö kommun. Därför finner vi det märkligt att man bara ser en 5 % ökning av kollektivtrafiknyttjandet i målsättningen för Tyresö fram till 2030. Det borde vara avsevärt mer realistiskt att växla över mer av biltrafiken till kollektivtrafiklösningar. Det kräver förvisso ett aktivt arbete från kommunens sida gentemot regionen men med gemensamma krafter och med en enighet och breda överenskommelser politiskt kan ett avsevärt högre nyttjande av kollektivtrafik uppnås.

Vi förstår till viss del trafikstrategins välmenande intentioner men trots detta finns det fortfarande stora olösta frågor vad gäller den trafikrelaterade infrastrukturen för att strategin skall vara både realistisk och framgångsrik. Vi ser fortsatt ett mycket stort behov av förbättringar rörande turtäthet och kollektivtrafiktäckningen vilket borde vara högsta prioritet för politiker i både kommun och region.

Vi ser därför en trafikstrategi med följande prioritering som mer rimlig för att vi Sverigedemokrater ska kunna ställa oss bakom den:

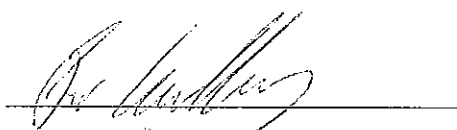
1. Kollektivtrafiklösningar
2. Nyttotrafik
3. Bilism
4. Övriga trafikanter

Anledningen till denna prioriteringsordning utgår från vår förståelse för människors och framförallt barnfamiljers livspussel som avgörande för vilket transportmedel som brukas. Att hämta och lämna barn från förskola, skola och andra aktiviteter såsom exempelvis idrottsträningar i kombination med att ta sig till och från eget arbete och inköp av dagligvaror är ofta inte möjlig utan kollektivtrafik eller egen bil. Att då försvåra för familjerna att få deras livspussel att gå ihop upplever vi Sverigedemokrater som oansvarigt.

Redan idag finns problem i trafiken i Tyresö kommun. Ett bra exempel på detta är trafikproppen Bollmora Centrum som har stora behov av att hanteras för att effektivisera trafiksituationen. Att som denna trafikstrategi försvåra för kollektivtrafik, nyttotrafik och privatbilismen att ta sig fram i samhället (något som blir verkligheten av de mål som strategin sätter upp) är troligen inte baserat på en realistisk bild på ett välfungerande samhälle.

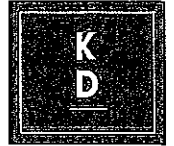
En ytterligare aspekt på trafikstrategin är den kraftigt ökande befolkningstillväxt som Tyresö kommun räknar med fram till 2035. Det kommer medföra än högre krav på att kollektivtrafik, nyttotrafik och bilism får den infrastruktur som krävs i ett modernt samhälle. En allt mer växande befolkning kommer medföra större krav på att samhället tillser att invånarnas livspussel går ihop något som vi inte anser att trafikstrategin tar hänsyn till i tillräcklig omfattning.

Med detta som bakgrund är det därför naturligt för oss Sverigedemokrater att i dagsläget yrka avslag på trafikstrategin som nu presenterats.



---

Per Carlberg



## SÄRSKILT YTTRANDE

Kommunstyrelsen  
2019-03-13

2019-03-14

### § 44 Trafikstrategi för Tyresö kommun

#### ~~Särskilt yttrande gällande trafik- och framkomlighetsplan~~

För Moderaterna, Centerpartiet och Kristdemokraterna är tillgänglighet för alla en given utgångspunkt i Tyresös framtida trafiksystem. I detta fyller samtliga trafikslag en viktig funktion – även bilen.

Bilen skänker frihet, rörlighet och är många gånger mer praktisk än andra transportmedel. De som har behov av att resa bilburet, oavsett om det är hantverkaren som ska till nästa jobb eller om det är mamman som skjutsar barnen till fotbollsträningen, ska med god framkomlighet kunna göra det.

Målet med trafikstrategin bör vara att främja en väl fungerande balans mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Att prioriteringar behöver göras, dels för att gaturummet är begränsat, dels för uppnå de mål som finns, är vi medvetna om. Vi invänder dock mot att bilen inte framhålls mer neutralt.

Framtidens bilar kommer att drivas på nya hållbara sätt och heller inte orsaka buller i samma uträkning. Men för att bilen fortsatt ska vara en tillgång krävs även en vilja från samhället att utveckla hållbarhet och trafiksäkerhet i biltrafiksystemet. Till exempel i form av smartare planering av vägnätet för att minska köbildning och därmed tomgångskörning, att åtgärda osäkra trafiklösningar för minskad olycksrisk, bygga ut pendelparkeringarna för att uppmuntra till samåkning och att utöka antalet laddningsstationer för att underlätta en snabbare teknikomställning.

Moderaterna, Centerpartiet och Kristdemokraterna vill vidare se ekonomiskt smarta lösningar som ger rätt kapacitet och rätt attraktivitet för kollektivtrafiken. Tunnelbana till Tyresö är inte det. Det är däremot en utvecklad tät och pålitlig busstrafik. Redan i dag har alla Tyresös kommundelar egna direktlinjer till Stockholms innerstad. För att ytterligare stärka detta har landstinget antagit en stamnätsstrategi som bygger på att snabba bussar kör hela vägen från Tyresö via Gullmarsplan till Stockholm


AS am

City, och vidare norrut mot Danderyd och Täby/Vaxholm. Det ger en kapacitetsstark, ekonomiskt hållbar och flexibel kollektivtrafik som passar oss och våra förutsättningar. Något som sedan behöver kompletteras med snabba och rakare stombussar på tvären över Söderort till Älvsjö och Flemingsberg samt över Södertörn via Haninge till Huddinge.

Att bygga tunnelbana skulle, förutom enorma ekonomiska investeringar som inte är försvarbara i förhållande till ovan, också kräva ett mycket stort antal nya bostäder som del i finansieringen. Något som ytterligare skulle kunna förvärra trafikproblemen, eller åtminstone inte leda till en förbättring. Men framför allt skulle det allvarligt hota Tyresös karaktär som skärgårdskommun med blandad bebyggelse, vilken vi slår vakt om.

  
Anki Svensson (M)

  
Ulrica Riis Pedersen (C)

  
Anna Lund (KD)







Vänsterpartiet  
Tyresö

## Särskilt yttrande

### Kommunstyrelsens sammanträde 13 mars 2019 Ärende 4- Trafikstrategi för Tyresö kommun

§ 44  
Kvinnor och män har alltid haft samma rättigheter att ta körkort och köra motorfordon i Sverige. I början av 1900-talet utfärdades det första körkortet till Alfred Hahn i Örebro. Han behövde vare sig övningsköra eller köra upp eller på något sätt bevisa att han kunde eller var lämplig att framföra sitt motorfordon.

Då fanns det få bilar att krocka med och hastigheten fordonen framfördes i var låg. En mötesolycka på den tiden och nu är knappast jämförbara. Då behövdes inte en trafikstrategi, något som är nödvändigt i dagens bilsamhälle.

Vänsterpartiet i Tyresö ställer sig bakom den Trafikstrategi för Tyresö som tagits fram och som nu reviderats. Vi vill dock framföra att det i strategin - som enligt tjänsteskrivelsen är att betrakta som en policy - saknas ett könsperspektiv.

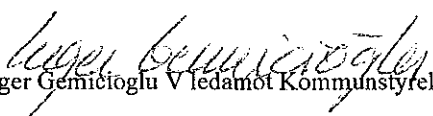
Visserligen har kvinnor och män lika möjligheter och rättigheter att ta körkort och att framföra t.ex. motorfordon. Men utredning efter utredning visar att det är fler kvinnor än män som åker kollektivt och det är fler män som kör bil. I en utredning som gjordes av TNS Sifo för ett par år sedan visade det sig att endast 17% av par i Sverige delar lika på bilkörandet och 79 % av männen säger att de oftast sätter sig bakom ratten. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt medan män kör bil. Män gör fler inrikes långväga resor med bil än kvinnor som tar tåget eller bussen.

Ett av målen med den framtagna trafikstrategin är att få hållbara transporter vilket bland annat innebär att minska biltrafiken och få Tyresöborna att använda kollektivtrafiken istället. Andelen resor som skre med bil ska vara högst 29% år 2030, dvs om drygt 10 år. Det finns förstås olika sätt att minska resandet med bil. Ett sätt är att påverka de 79% av männen som i TNS's undersökning hellre tar bilen än åker kollektivt. Män som grupp påverkas av andra saker än kvinnor som grupp. Det är därför enligt Vänsterpartiet i Tyresö viktigt med tydliggöra vilka som tar bilen och hur de ska påverkas för att vi ska uppnå det vi vill.

En trygg och säker trafikmiljö är viktig för alla trafikanter. Strategin lyfter också den frågan och säger att "trygghet i trafiken kan handla /.../ om att inte utsättas för brott, /.../. De förslag som strategin lyfter är förstås viktiga men inte tillräckliga. Nästan dubbelt så många unga män som kvinnor utsätts för misshandel i utemiljö, medan nästan dubbelt så många kvinnor utsätts för våldtäkt eller sexualbrott - det har dock inte gått att finna hur stor andel av våldtäkterna och sexualbrotten som sker utanför hemmets dörrar. När man planerar för en trygg trafikmiljö är det därför inte bara viktigt med belysning och ansande av växtligheten vid busshållplatser utan också att plankorsningar för gående sker över vägarna istället för i tunnlar under vägarna.

För att nå de uppsatta målen i Trafikstrategin menar Vänsterpartiet i Tyresö att det är nödvändigt att anlägga ett könsperspektiv på de åtgärder som föreslås och de analyser som måste göras för att nå målen.

För Vänsterpartiet i Tyresö

  
Inger Gemiciloglu, ledamot Kommunstyrelsen



Tyresö kommun  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
Sofia Eneborg  
Trafikplanerare

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
2019-03-12 1 (4)

Diarienummer:  
2017KSM0630.210

Kommunstyrelsen

## Godkännande av Trafikstrategi

### Förslag till beslut

Stadsbyggnadsförvaltningens förslag till kommunstyrelsen för förslag till kommunfullmäktige:

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

Stadsbyggnadsförvaltningen



Stefan Höllmark  
Kommundirektör



Sara Kopparberg  
Stadsbyggnadschef





## Beskrivning av ärendet

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

Ärendet återremitterades vid kommunstyrelsen 2018-12-04 § 220 för revidering med anledning av synpunkter från kommunens nya politiska majoritet. Trafikstrategin har nu reviderats och kommunstyrelsen föreslås behandla den för vidare antagande i kommunfullmäktige.

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.

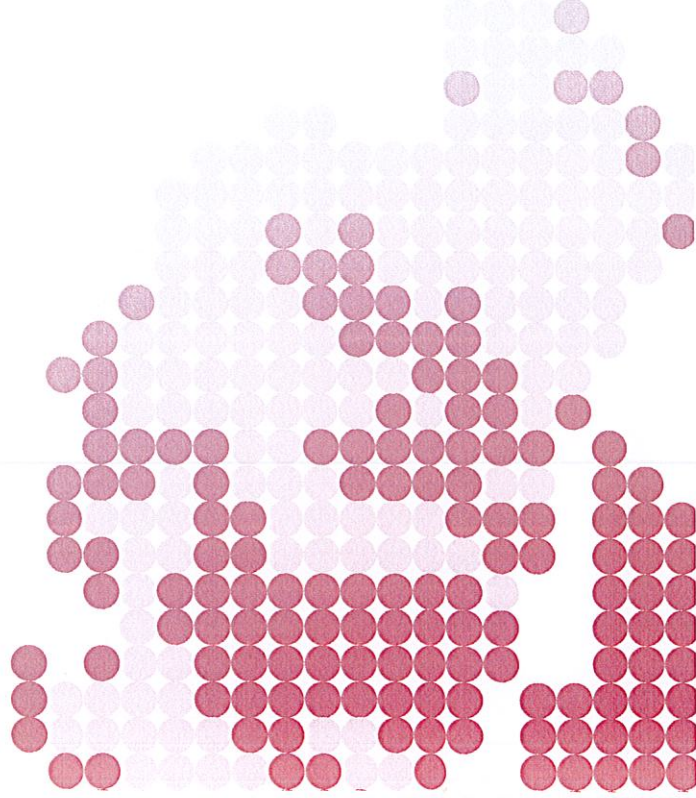
Revideringar som gjorts efter att ärendet återremitterades finns i bilaga till tjänsteskrivelsen.

## 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



tyresö kommun

reviderad 2019-02-28

## 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 stadstrum ses som vistscenerum 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.

*Anita Mattsson*

Ordförande i kommunstyrelsen

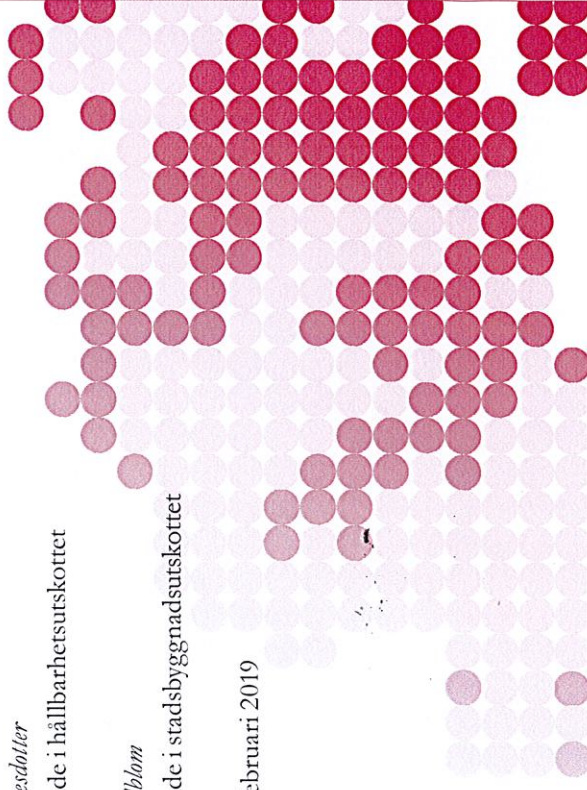
*Marie Åkesdotter*

Ordförande i hållbarhetsutskottet

*Mats Lindblom*

Ordförande i stadsbyggnadsutskottet

Tyresö i februari 2019



## INNEHÅLL

Beslutsdatum: 2018-MIM-DD  
Dokumenttyp: Policy  
Beslutad av: Kommunfullmäktige  
Dokumentägare: Chef för  
översiktplaneringsenheten  
Diarienummer: KSM-2017-630-210  
Giltighetstid: Tillsvidare

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.

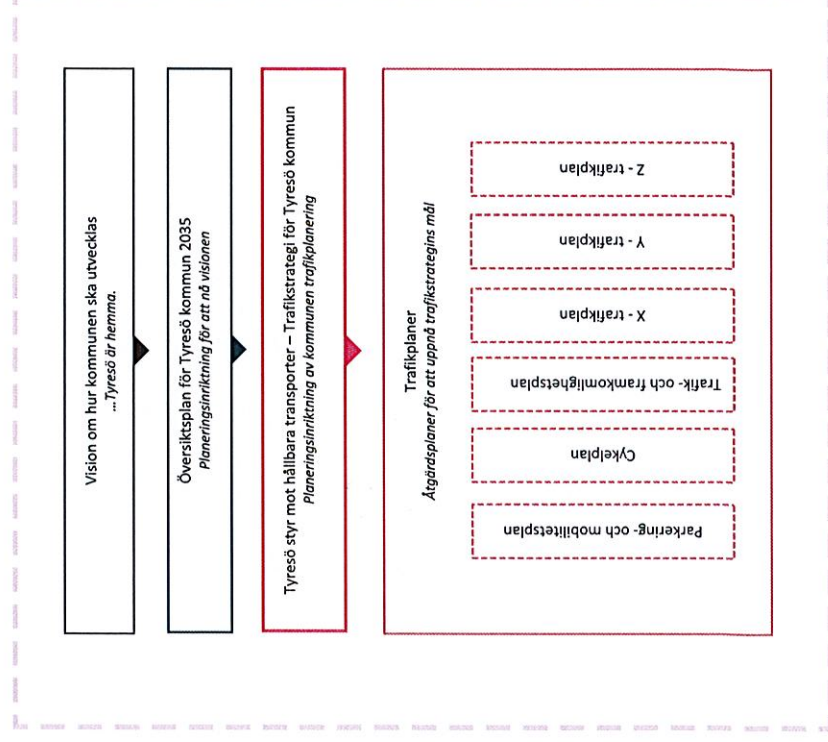
## ARBETSGRUPP OCH PROCESS

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.

Trivektor tog fram ett utvecklingsunderlag, en nulägesbeskrivning som ligger till grund för framtagande av trafikstrategin. Under projektet har Trivektor 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 dåvarande 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 Trivektor 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



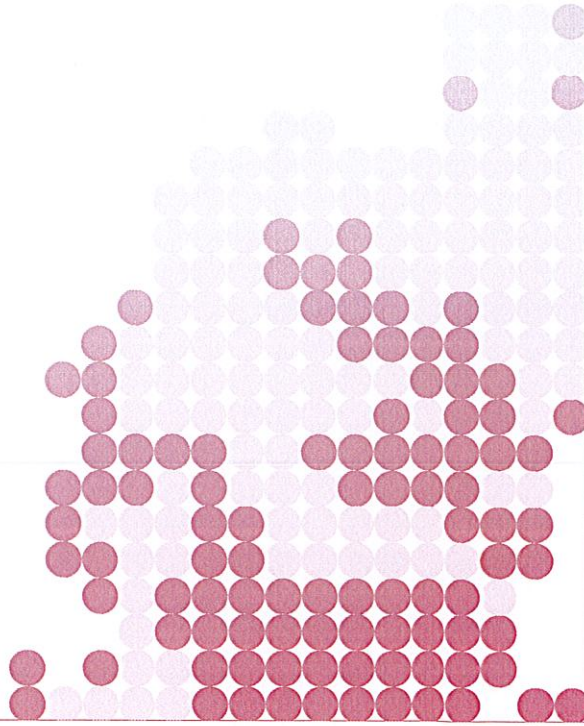
3. Ett levande Tyresö



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 resor till fots, cykel och med kollektivtrafik framför bil!

### UPPFÖLJNING

Målet följs upp årligen genom följande indikatorer:

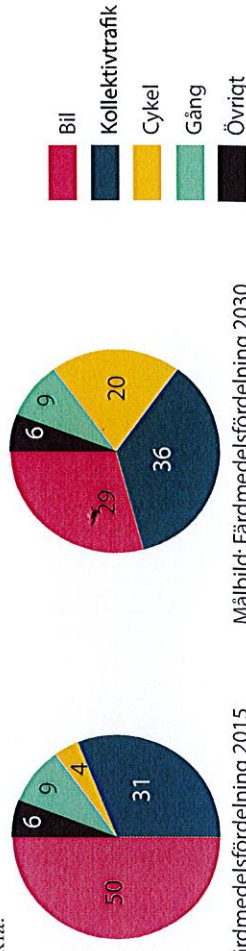
- Antal gående och cyklister mäts i valda snitt
- Antal påstigande i kollektivtrafiken en vintervardag (genom Trafikförvaltningen)

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

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.



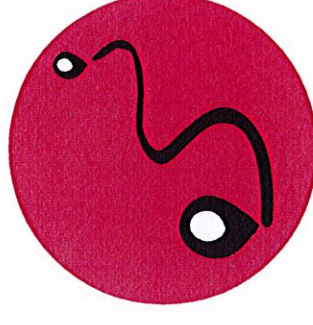
Målen kommer från Regional cykelplan och Framkomlighetsplan, Region Stockholm



## TILLGÄNGLIGHET TILL ALLT

### MÅL

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



### VAD BETYDER DETTA FÖR TYRESÖ?

Tillgänglighet genomsyrar samhällsplaneringen!

### 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 lokaliserats 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)

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.

Förutom resor inom och ut från Tyresö finns även besökare som bidrar med både arbetspendling och besöksresor till kommunen. Dessa resor är betydligt färre än de som resor som sker inom och ut från kommunen. Besökare ska ha tillgänglig och bra möjlighet att resa hållbart. Därför är det viktigt att målpunkter för rekreation, offentlig service med mera planeras inom gång- och cykelavstånd och kollektivtrafknära lägen. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät och upplevd närhet till kollektivtrafik bidrar till att fler personer reser hållbart.

## 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 vägar i rummet. Relationen mellan hushöjd och körbanor samt vistelseytor bestämmer om gaturummet upplevs som intimt eller öppet, ljust eller mörkt samt om gatan upplevs ha mänsklig skala. Ett typiskt gaturum består av bebyggelse, gångbana och kantströdsavgränsad 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 fossiloberoende.
  - 20 procent av de använda drivmedlen i kommunen ska vara biodrivmedel 2020.
- Trafikutsläpp av partiklar, emissioner och buller ska fortsatt ligga under miljökvalitetsnormer, MKN.
- Trafikinфраstrukturen 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!



Aktiv mobilitet ökar när vi prioriterar hållbart resande i vårt trafiksystem. Det blir enklare att välja färdmedel som ökar vår fysiska aktivitet om vi utformar och prioriterar för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer i våra stadsrum. Vår hälsa förbättras genom att möjligheten för att gå och cykla förbättras. Även rörelse till och från kollektivtrafik ger en positiv folkhälsoeffekt.

Förutom hälsoeffekter från att vi rör oss genom aktiv mobilitet kan även effekter från minskat buller och luftföroreningar räknas med som en positiv hälsoeffekt.



## UPPFÖLJNING

Målet ska följas upp årligen genom följande indikatorer:

- Utsläpp av växthusgaser från transporter
- Andel av fordonsflottan som är fossiloberoende
- 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 resvancundersökning, 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.

Miljökväliretsnormerna (MKN) är till för att skydda vår hälsa och naturmiljö med stöd i Miljöbalken, kapitel 5. Kommuner ska vid stadsplanering och lovgivning se till att miljökväliretsnormer 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

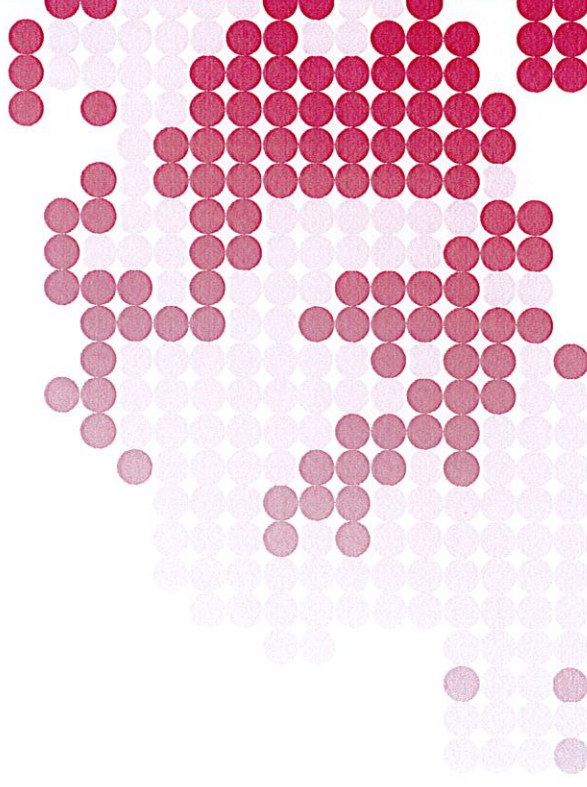
Trygghet i trafiken kan handla om två olika saker. Dels om att inte utsättas för brott, dels om att inte skadas i trafiken. När vi pratar om att det ska upplevas tryggt att resa, menar vi i första hand att invånare inte ska behöva vara oroliga för att utsättas för rån eller överfall. En åtgärd för att minska otrygghet är att arbeta med belysning vid bland annat övergångsställen. 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: ScandinaV

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. I och med att Tyresö växer ökar behovet av en ny typ av kollektivtrafik som kompletterar den busstrafik som idag finns, därav ska spårbundettrafik utredas. Även den tekniska förändringen av fordon som sker snabbt och av infrastruktur som kommer med ny teknik är en stor utmaning att hantera i kommande trafikutveckling. 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. I 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 lokalisering- och exploateringsfrågor sker i samverkan med planeringen av transportsystemet.

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

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

### **Integrera hållbart resande i hela planeringsprocessen**

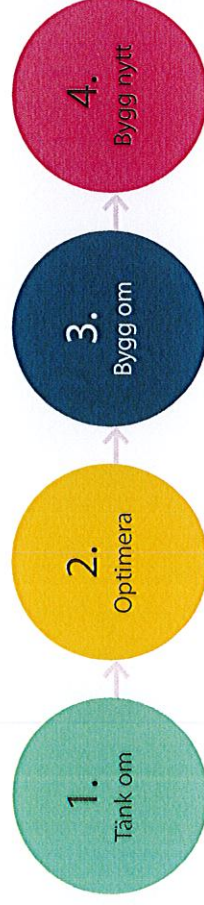
Möjligheterna till hållbart resande behöver genomsyra hela planeringsprocessen, från den översiktliga nivån ner till beslut på kantstennivå. I Tyresö är stadsbyggnadsförvaltningen en naturlig hemvist för frågor som rör hållbart resande. Samtidigt kan andra kommunala förvaltningar i betydande grad påverka 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 snöröjning på gång- och cykelbanor, vid hållplatser etcetera. För att det inte ska utgöra ett hinder i människors resande.



## 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 ecykel men även bilpool.
- Förespråka distansarbete för att minska arbetspendling genom att möjliggöra Drop-In kontor.
- 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 bilinnehavet 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

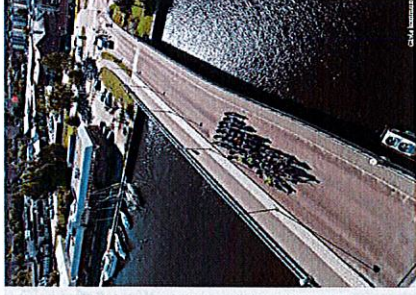
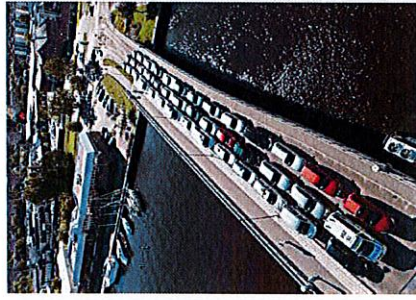


Foto: Gävle kommun

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.

- **VI SKA:**
  - Arbeta utifrån en hierarki som innebär att gångtrafikanter och cyklister prioriteras högst, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik
  - Ta fram en Trafik- och framkomlighetsplan
  - Ta fram en Cykelplan

Ta fram en trafik- och framkomlighetplan och en cykelplan som bland annat beskriver hur dessa två transportslag ska ta andelar från biltrafiken och hur infrastruktur behöver utvecklas. Dessa två trafikplaner är bland annat kopplade till den färdmedelsförändring som behöver ske utifrån trafikstrategins mål.

## 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 genomföra 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 siktlinjer 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 och
- Beakta olika cyklisters behov, som exempel rekreationscyklister och pendlingscyklister
- Öka möjligheten för vintercykling
- Ta fram en cykelplan som tydliggör utbyggnadsordning av cykelstråk, kvalitetskrav och kostnader
- Ta fram en Vägvisningsplan
- Ta fram en Cykelplan

V 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.

I Hälfen 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 grannkommuners 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.

När Tyresö växer och vi bygger ut vår kommun är det viktigt att även ta hänsyn till framkomlighet för cykel vid vägbyggnation och underhållsarbete av kommunens gator och vägar. Skyltning och vägvisning för cykel tas hänsyn till och säkerställs i trafikordningsplaner för byggnationer och vägavstängningar.

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.

## 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
- Möjliggör för utbyggnad av spårtrafik
- Möjliggör 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. För att klara av den utveckling som Tyresö ses ha fram till 2035 och med utblick 2050 ska trafik- och framkomlighetsplanen studera spårbunden trafik och vilka platser som vi ser att kommunen som länkas ihop med.

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 bytestpunkter 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 bytestpunkt 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 verksamheters transporter. För att restiderna i vägnätet ska vara pålitliga krävs att det kan hanteras tillfälliga störningar. Köbildning 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 samliga 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. 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.



## Så här ska vi göra – Prioritera hållbara transporter

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, vilket gör att det är viktigt att följa hur denna teknikutveckling påverkar Tyresö.

Parkering är ett av kommunens mest kraftfulla verktyg för att påverka resebetenden där prissättning och reglering av parkering styr omfattningen på biltrafiken. Tyresö har ingen fastslagen 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.

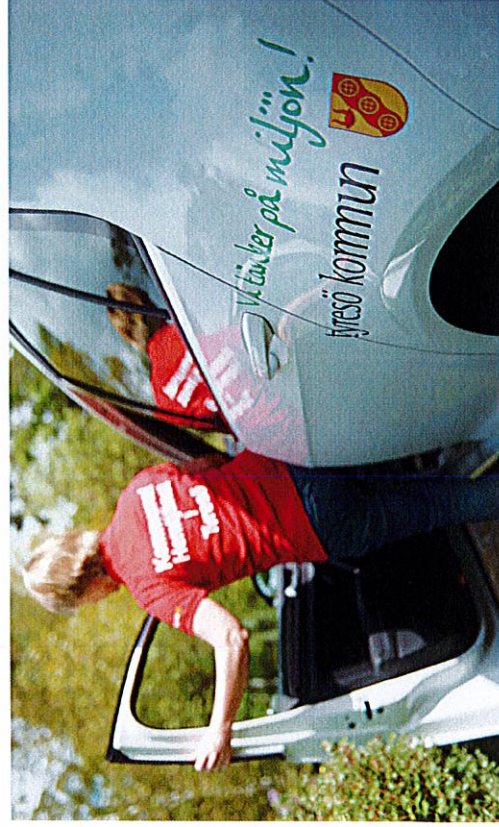


Foto: Ryno Quantz

## NYTTOTRAFIK

### Så här ska vi utveckla nyttotrafiken:

- Ta hänsyn till distributionstrafikens behov och verka för samordning av varudistribution
- Ta hänsyn till uttryckningstrafikens behov
- Håll arbetsgivaren Tyresö kommuns resepolicy uppdaterad och följ 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 nå 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 forskolor, 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.

Uttryckningstrafiken 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 organisationen Tyresö kommuns klimatutsläpp 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 betör kommunens tjänsteresor.

## GESTALTA FÖR ETT LEVANDE TYRESÖ



Visionsbild: ALMA Arkitekter

### VI SKA:

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

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, miljöt och platser ska gestaltas för ett levande Tyresö. Gatuträd hjälper till att rama in stadstrummet, 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 sommar dagar 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 utvistelse.

Det ska gå att rena och fördröja dagvatten längs våra vägar, med genomtänkt höjdsättning och växtbäddar utformade för att hantera dagvatten. Dessa så kallade reingårdens ska anläggas i lämpliga lägen längs Tyresös vägar. Hit leds vatten från körbana, gång- och cykelbana för fördröjning och rening. I reingårdens fångas föroreningarna upp nära källan och dagvatten renas innan det når recipient. Planteringsytor ger mervärden i form av blomprakt och möjliga habitat för pollinerare, 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.

## UTVECKLA DIALOG OCH SAMVERKAN



Foto: Karl Schriver-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 Lyrös trafikanering.  
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:

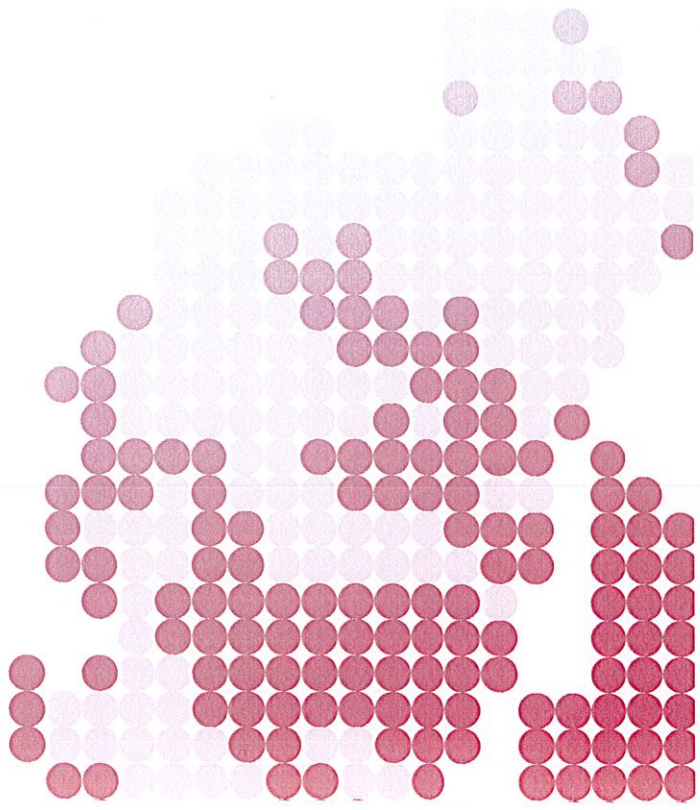
- Parkeringsplan
- Cykelplan
- Gångplan
- Trafiksäkerhetsplan
- Trafik- och framkomlighetsplan
- Mobility Managementplan

### REVIDERING AV TRAFIKSTRATEGIN

Eftersom kopplingen till översiktsplanen är stark bör trafikstrategin ses över minst lika ofta som översiktsplanen. Översiktsplanen aktualitets prövas 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.



tyresö kommun

Bilaga Trafikstrategi - Tyresö styr mot hållbara transporter, reviderad 2019-02-28  
Rättstävning delges inte i denna lista.

Sida	Placering	Ursprungstext	Ändring
2	Sista stycket	Fredrik Saweståhi ordförande i kommunstyrelsen och miljö- och samhällsbyggnadsutskottet. Tyresö i september 2018	Anita Mattsson, Ordförande i Kommunstyrelsen, Marie Åkesdotter, Ordförande i Hållbarhetsutskottet, Mats Lindblom ordförande i stadsbyggnadsutskottet. Tyresö i februari 2019
4	Figur sakinades		Figur inlagd
4	Fjärde stycket sista meningen	Utskottet för miljö- och samhällsbyggnadsfrågor (MSU).	Utskottet för dåvarande miljö- och samhällsbyggnadsfrågor (MSU).
7	Fakta boxen	Källa till målbilden saknas	Målen kommer från Regional cykelplan och Framkomlighetsplan, Region Stockholm
8	Fakta boxen	Nytt stycke	Fakta ruta om Tillgänglighet är till lagd med ett nytt stycke: Förutom resor inom och ut från Tyresö finns även besökare som bidrar med både arbetspendling och besöksresor till kommunen. Även besökare ska ha tillgänglig och bra möjlighet att resa hållbart. Därför är det viktigt att mötpunkter för rekreation, offentlig service med mera planeras inom gång- och cykelavstånd och kollektivtrafiknära lägen.
10	Fakta boxen	NYTT stycke	Fakta ruta om Aktiv mobilitet är till lagd: Aktiv mobilitet ökar när vi prioriterar hållbart resande i vårt trafiksystem. Det blir enklare att välja fjärdmedel som ökar vår fysiska aktivitet om vi utformar och prioriterar för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer i våra stadrum. Vår hälsa förbättras genom att möjligheten för att gå och cykla förbättras. Även rörelse till och från kollektivtrafik ger en positiv folkhälsoeffekt.
11	Två första punkterna	{XXX}	Bort taget
12	Fakta boxen, första stycket näst sista meningen	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.	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. En åtgärd för att minska olyckor är att arbeta med belysning två bland annat övergångsställen. I annat fall pratar vi om trafiksäkerhet.
14	Första stycket	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. I och med att Tyresö växer ökar behovet av en ny typ av kollektivtrafik som kompletterar den busstrafik som idag finns, därav ska spårbusstrafik utredas. Även den tekniska förändringen av fordon som sker snabbt och av infrastruktur som kommer med ny teknik är en stor utmaning att hantera i kommande trafikutveckling. Den övergripande samhällsplaneringen är då avgörande.	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. I och med att Tyresö växer ökar behovet av en ny typ av kollektivtrafik som kompletterar den busstrafik som idag finns, därav ska spårbusstrafik utredas. Även den tekniska förändringen av fordon som sker snabbt och av infrastruktur som kommer med ny teknik är en stor utmaning att hantera i kommande trafikutveckling. Den övergripande samhällsplaneringen är då avgörande.
17	Andra punktlistan	Ny punkt	Punkt som som lagts till: Föreslåta distansarbete för att minska arbetspendling genom att möjliggöra Drop-in kontor.
19	Punktlistan	Ny punkt	Ta fram en Cykelplan
19	Sista stycket	Ta fram en trafik- och framkomlighetsplan som bland annat beskriver hur kollektivtrafiken ska ta andelar från biltrafiken.	Ta fram en trafik- och framkomlighetsplan och en cykelplan som bland annat beskriver hur dessa två transportslag ska ta andelar från biltrafiken och hur infrastruktur behöver utvecklas. Dessa två trafikplaner är bland annat kopplade till den fjärdmedelsförändring som behöver ske utifrån trafikstrategins mål.
21	Punktlista	Ny punkt	Ta fram en Cykelplan
21	Punktlistan	Ny punkt	Beakta olika cyklisters behov, som exempel rekreationscyklister och pendlingscyklister
21	Tredje stycket	Nytt stycke	När Tyresö växer och vi bygger ut vår kommun är det viktigt att även ta hänsyn till framkomlighet för cykel vid vägbyggnation och underhållsarbete av kommunens gator och vägar. Skytning och vägavsnit för cykel tas hänsyn till och säkerställs i trafikordningsplaner för byggnationer och vägavsnitningar.

Bilaga Trafikstrategi - Tyresö styr mot hållbara transporter, reviderad 2019-02-28  
Rättstavning delges inte i denna lista.

21	Bild	Bild på cyklist	Bild på cyklist är borttagen
22	Punktlistan, fjärde punkten	Arbetar för utbyggnad av spårtrafik på långsikt	Möjliggör för utbyggnad av spårtrafik
22	Punktlistan, femte punkten	Skapar tillgängliga och trygga hållplatser som det är lätt att ta sig till för gående och cyklister	Möjliggör tillgängliga och trygga hållplatser som det är lätt att ta sig till för gående och cyklister
22	Första stycket, sista meningen	I översiktsplanen finns stråk för kapacitetstark kollektivtrafik med snabbussar och spårtrafik.	För att klara av den utveckling som Tyresö ses ha fram till 2035 och med utblick 2050 ska trafik- och framkomlighetsplanen studera spårbunden trafik och vilka platser som vi ser att kommunen som länkas ihop med.
23	Första stycket, femte meningen	Tyresö har i nuläget inte några stora problem med trängsel på vägnätet.	Tagt bort mening (vägar ska kapacitetstuderat i trafik- och framkomlighetsplanen).
24	Andra stycket, sista två raderna	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.	Vilka effekter denna utveckling kommer att ge är svårt att bedöma idag, vilket gör att det är viktigt att följa hur denna teknikutveckling påverkar Tyresö.
26	punktlistan	Arbeta med grönstruktur i trafikmiljön	Arbeta med grönstruktur och dagvattenhantering i trafikmiljön
28	Höger spalten	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. »	Stycket är borttaget
28	Höger spalten	Vad händer då om vi inte jobbar i läje 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 försämrats 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.	Stycket är borttaget
28	Höger spalten	En anti-vision... Tillgängligheten i Tyresö försämrats 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.	Stycket är borttaget




Datum 2019-03-13  
 Tid 18:30–20:10  
 Plats Sammanträdesrum Bollmora, kommunhuset

Beslutande Se närvarolista

Övriga deltagare Se närvarolista

Justeringens plats och tid Kommunkansliet 2019-03-18

Paragrafer 41–59

Sekreterare   
 Hillevi Elvhage

Ordförande   
 Anita Mattsson

Justerande   
 Anki Svensson

ANSLAG / BEVIS

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

Organ Kommunstyrelsen  
 Sammanträdesdatum 2019-03-13  
 Datum då anslaget sätts upp 2019-03-20  
 Datum då anslaget tas ned 2019-04-11  
 Förvaringsplats för protokollet Kommunkansliets arkiv plan 6

Underskrift   
 Hillevi Elvhage



Utdragsbestyrkande

## Närvarolista

### Beslutande


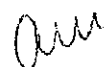
Anita Mattsson (S), ordförande  
 Mats Lindblom (L), 1:e vice ordförande  
 Anki Svensson (M), 2:e vice ordförande  
 Anders Linder (S)  
 Susann Ronström (S)  
 Alfonso Morales (S), tjänstgörande ersättare för Martin Nilsson (S)  
 Mats Larsson (L), tjänstgörande ersättare för Christina Melzén (L)  
 Marie Åkesdotter (MP)  
 Inger Gemicioglu (V)  
 Dick Bengtson (M)  
 Peter Freij (M)  
 Annika Henningsson (M)  
 Ulrica Riis-Pedersen (C)  
 Anna Lund (KD)  
 Per Carlberg (SD)

### Ersättare

Ajda Asgari (MP)  
 Jeanette Hellmark (M)  
 Mats Fält (M)  
 Fredrik Bergkuist (M)  
 Anna Eriksson (M)  
 Per Lindén (KD)  
 Anders Wickberg (SD)

### Övriga

Stefan Hollmark, kommundirektör, kommunstyrelseförvaltningen  
 Torstein Tysklind, ekonomichef, kommunstyrelseförvaltningen  
 Britt-Marie Lundberg-Björk, chef tekniska kontoret och medborgarfokus,  
 kommunstyrelseförvaltningen, till och med § 55  
 Sara Kopparberg, stadsbyggnadschef, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 51  
 Maj Ingels Fagerlund, säkerhetschef, kommunstyrelseförvaltningen

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

Bertil Eriksson, enhetschef VA och renhållning, kommunstyrelseförvaltningen, till och med § 51

Linda Darforth, kommunjurist, kommunstyrelseförvaltningen, till och med § 44

Kristin Norrbom, utredare, kommunstyrelseförvaltningen, till och med § 50

Philip Stewén, politisk sekreterare, S

Mikael Onegård, politisk sekreterare, M

Tony Björklund, politisk sekreterare, SD

Anna Steele, politisk sekreterare, C

Hillevi Elvhage, kommunsekreterare, kommunstyrelseförvaltningen

Martin Fahlman, kart- och bygglovschef, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 51

Tony Ytterstedt, enhetschef gata och park, kommunstyrelseförvaltningen, till och med § 51

Helene Hjerdin, avdelningschef planavdelningen, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 51

Andréa Ström, stabschef, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 51

Eugen Teterin, projektcontroller, stadsbyggnadsförvaltningen, till och med § 50

### Frånvarande

Martin Nilsson (S)

Christoffer Holmström (S)

Petra Reinholdsson (S)



Christina Melzén (L)

Åsa de Mander (L)

Ingmar Jansson (MP)

Ulla Hoffmann (V)

Johanna Björkstén (C)

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