

# Uppföljning av mål och inriktningar i Tyresö 2035 samt i dess konkretiserade strategier

Underlag till uppföljning av Översiktsplan  
strategier och underlag

## 1 Sammanfattning

Måluppfyllningen görs i syfte att mäta och bedöma om de mål och inriktningar som vi satt i översiktsplan och dess konkretiserande strategier har gett utfall i efterföljande planering.

Slutsatserna från måluppföljningen visar att organisationen styrt mot de övergripande målen i såväl översiktsplan som i strategierna *Tyresö styr mot hållbara transporter*, *Hållbar hantering av massor* och *Strategi för östra Tyresö* vilket indikerar att de åtgärder/riktlinjer som satts upp varit effektiva och att huvudinriktningarna i strategierna fått fäste i efterföljande planering.

Måluppföljningen visar att översiktsplanen och Strategi för parker och närmatur om att tillgängliggöra natur och vatten visar att kommunen genomfört relativt få åtgärder sedan dokumentens antagande. Framtagande av Parkplan, Lekplatsplan är inplanerade dokument som kan hjälpa till att konkretisera denna ambition tydligare och koppla den mot investeringsprocessen.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Syfte</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Metod</b> .....	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Tyresö 2035</b> .....	<b>5</b>
	5.1 Bostadsmål och befolkningstillväxt .....	6
	5.2 Kommuncentrum, Kommundelscentrum och utvecklingsstråk .....	8
	5.3 Närhet till kollektivtrafik .....	9
	5.4 Tillgång till basservice .....	10
<b>6</b>	<b>Strategi för parker och närlatur</b> .....	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Tyresö styr mot hållbara transporter</b> .....	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Hållbar hantering av massor</b> .....	<b>16</b>
	8.1 Vad har hänt efter antagande i kommunstyrelsen (20190910) .....	16
	8.2 Antal transporter .....	17
	8.3 Utsläpp av kilo (kg) koldioxid (CO <sub>2</sub> ).....	18
	7.4 Detaljplaner som har eller kommer att använda Strandallén för lokal masshantering .....	18
<b>9</b>	<b>Strategi för östra Tyresö</b> .....	<b>20</b>

## 2 Bakgrund

Översiktsplanen Tyresö 2035 antogs 2017. Inriktningarna för utvecklingen av Tyresö finns beskrivet i översiktsplanens utvecklingsstrategi.

Sedan dess antagande har flera strategier hunnit antas som konkretiserar översiktsplanens mål men även sätter upp egna mål.

## 3 Syfte

Syftet med uppföljningen av mål och huvudinriktningar i översiktsplanen är att få en indikation på om dokumenten är rätt utformade och hur väl de förankrats i efterföljande planering. Resultatet utgör underlag

## 4 Metod

Uppföljning av mål har skett kvantitativt, men följts upp genom kvalitativ insamling för att se sätta det kvantitativa resultatet i ett sammanhang. Mätpunkter utgår från strategidokumentets antagande till den senast tillgängliga datan. När det är tillämpligt görs även spaningar framåt i tiden, för att mäta planerade insatser kopplat till ett visst mål.

## 5 Tyresö 2035

Översiktsplanens övergripande strategi för utveckling och markanvändning är Utvecklingsstrategin.

**UTVECKLINGSSTRATEGI**

Översiktsplanens strategi för utveckling och markanvändningen som helhet är:

- Att skapa en mer sammanhållen kommun, regiondel och storstad genom att arbeta med stråk. Både stråk för förtätning av bebyggelsestrukturen och grönstråk som knyter ihop Tyresös gröna områden. De utpekade bebyggelsestråken finns i kollektivtrafiknära läge. Förtätning möjliggör att det totalt kan byggas ca 300 nya bostäder per år fram till år 2035.
- Att skapa mötesplatser och förutsättningar för service genom att arbeta med centrumbildningar på olika nivåer. Det är kommuncentrum, kommundelscentrum, närcentrum (mötesplats med mindre handel och närservice) och mindre lokala torg/platsbildningar.
- Att göra den storstadsnära naturen och vattnen mer tillgängliga. Det gäller både stora orörda reservatsområden såväl som den bostadsnära parken.

Bild 1. Textdel hämtad från översiktsplanen som beskriver utvecklingsstrategin.

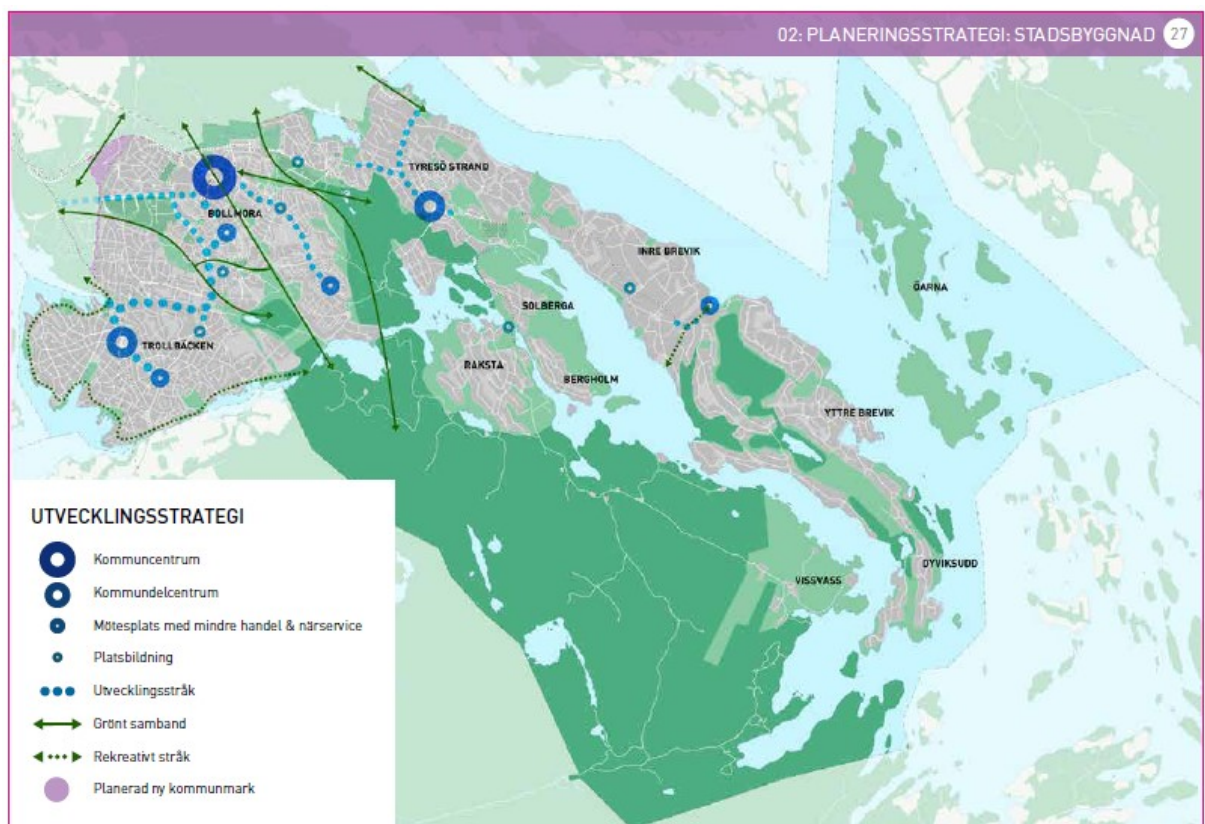


Bild 2. Kartan visar kommunens utvecklingsstrategi: centrumhierarkin, utvecklingsstråk för förtätning, samt gröna samband och rekreativa stråk.

Måluppföljningen av översiktsplanen syftar till att följa upp om och hur efterföljande planeringen varit i linje med utvecklingsstrategin.

## 5.1 Bostadsmål och befolkningstillväxt

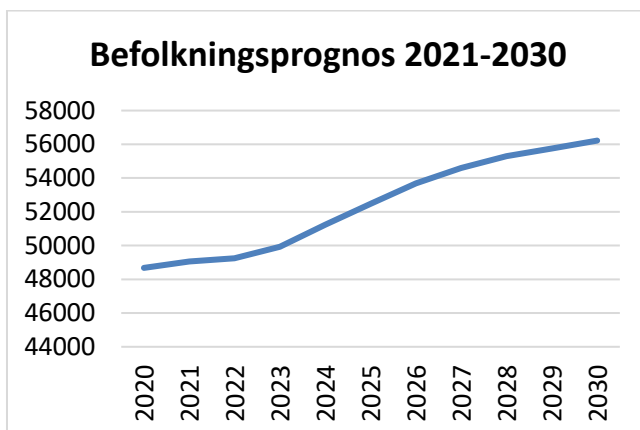
År	Totalt	HR	BR	ÄR	Spec.
2016	194				
2017	831	609	189	33	
2018	222		145	17	60
2019	45	5	10	23	7
2020	211		100	19	92
2021	516	329	171	16	
2022	163		157		6
2023	1013	316	697		
2024	983	460	487	30	6
2025	430	150	280		
2026	549	209	340		
2027	167	167			
2028	50	50			
2029					

Tabell 1. Tabellen visar antal påbörjade och planerade bostäder från 2017 och framåt samt dess fördelning per upplåtelseform, hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt samt specialbostäder (LSS och Äldreboende). Observera att bedömningen över påbörjandeår för framtida bostäder sannolikt kommer att ändras och få en jämnare fördelning. Enligt erfarenhet skjuts vissa planer fram i tiden vilket leder till en jämnare kurva.

Källa: Statistik för 2016-2021 över startbesked, 2022 och framåt – planerade detaljplaner med bostadsutveckling.

Siffrorna för 2021 är preliminära (startbesked jan-aug + bostäder som förväntas få startbesked innan årsskiftet)

Kommunen har i snitt påbörjat 365 per år sedan översiktsplanens antagande. Överträffandet av målet kan bäst förklaras med en mycket god konjunktur under flera av dessa år. Det är naturligt med en produktion som följer konjunkturen och att kommunen ligger över målet under några år och under målet vid sämre konjunktur. Kommunens strategier för bostadsbyggande kommer att utvärderas och konkretiseras i det pågående arbetet med **Riktlinjer för bostadsförsörjning** som ska antas under nuvarande mandatperiod.



Tabell 2. Tabellen visar kommunens befolkningsprognos. I översiktsplanen har befolkningen till 2035 estimerats till någonstans mellan 60-65.000 Tyresöbor. Sannolikt når inte kommunen 60.000 innan 2035.

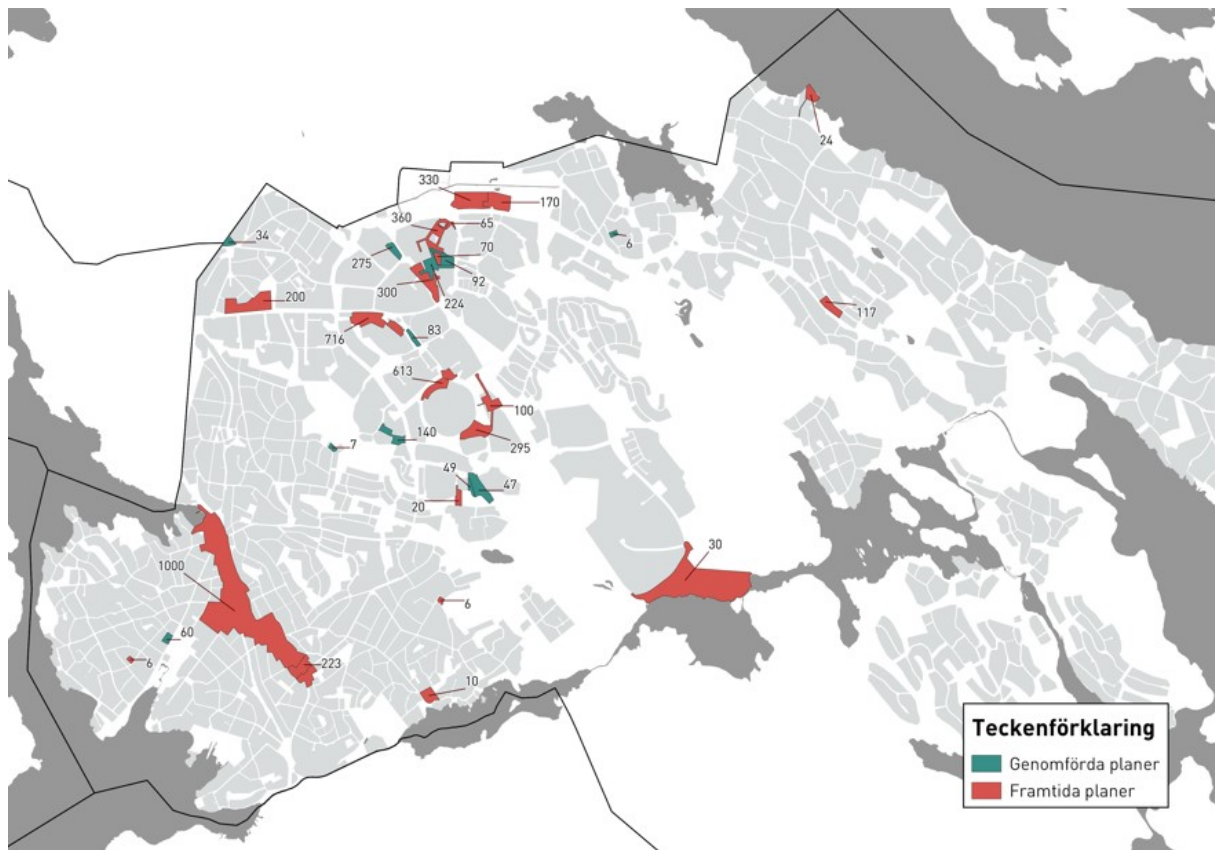
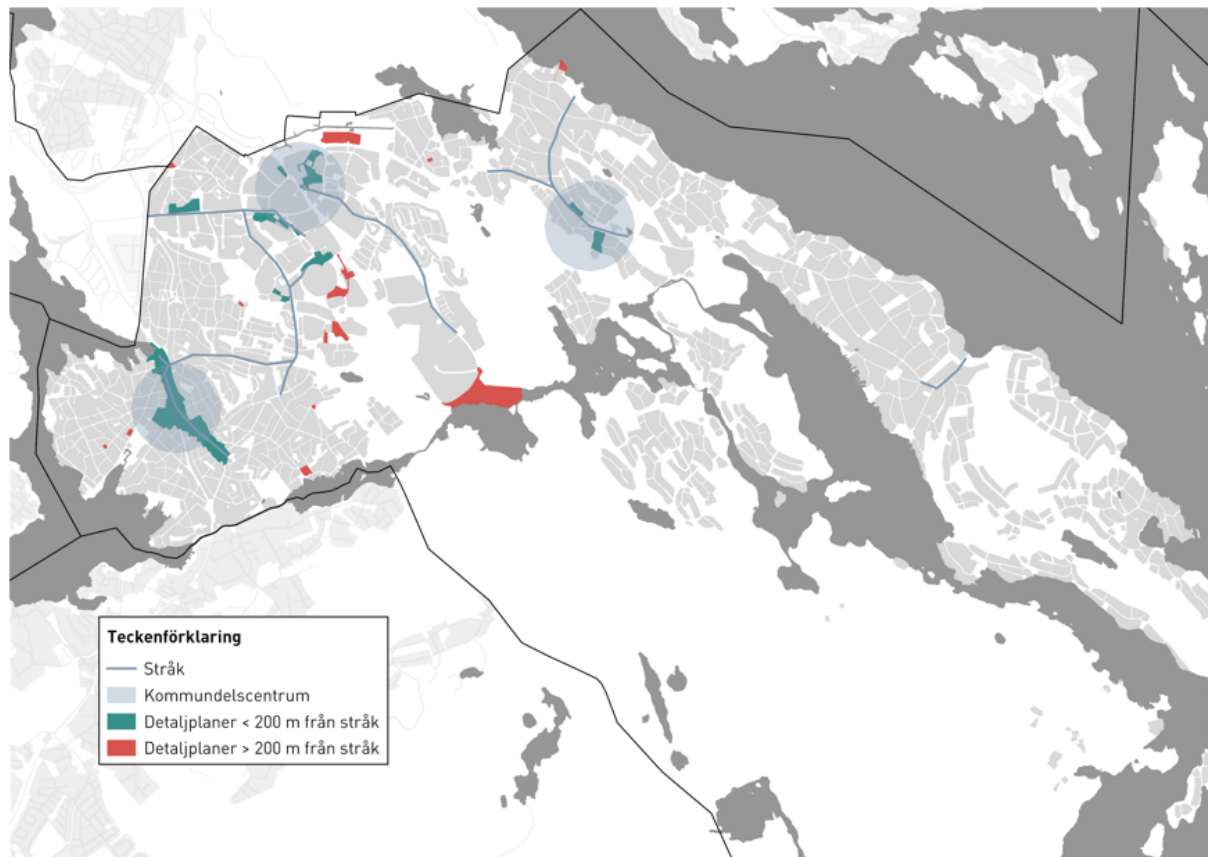


Bild 3. Kartan visar detaljplaner innehållande bostäder som är byggda och planerade bostäder från 2017 och visar antal bostäder per detaljplan.

## 5.2 Kommuncentrum, Kommunfelscentrum och utvecklingsstråk

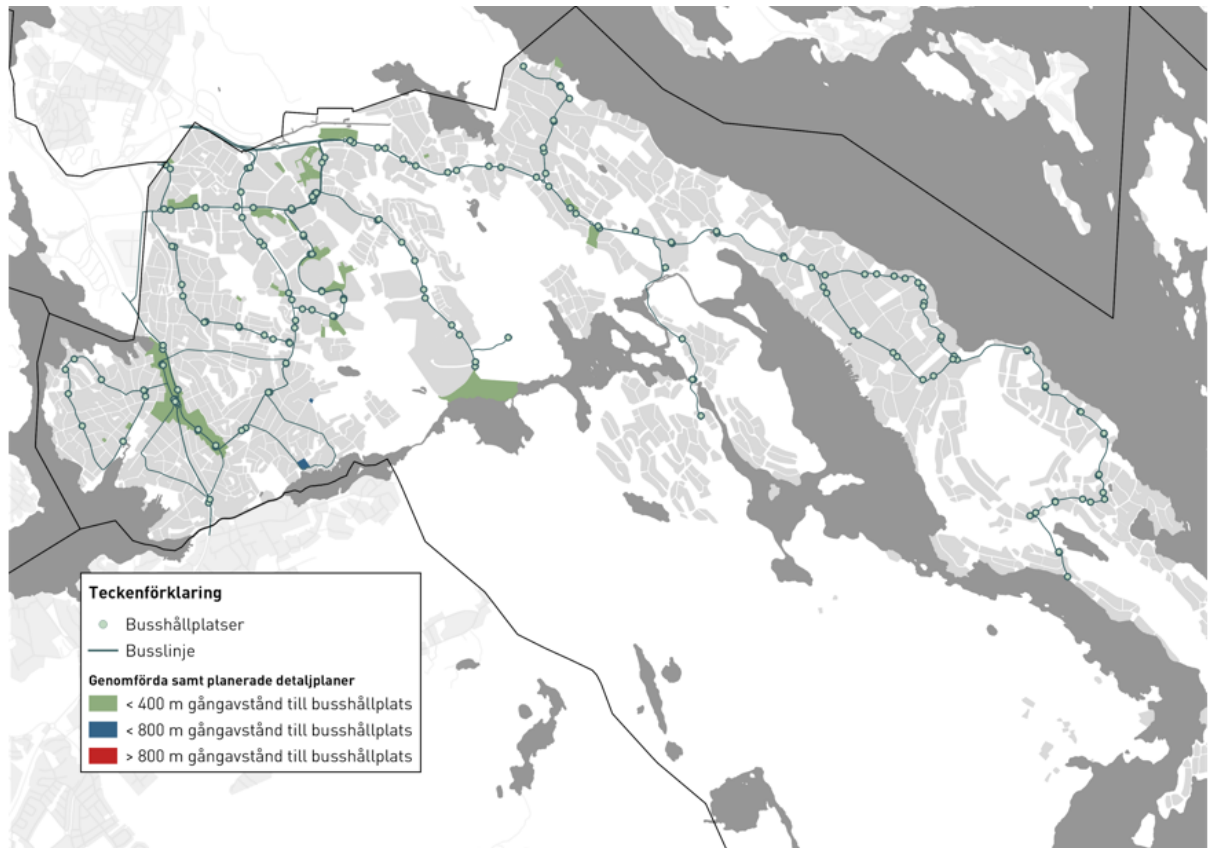


*Bild. 3 Kartan visar antagna detaljplaner efter 2017 samt pågående detaljplaner i förhållande till utvecklingsstråken, kommuncentrumet vid Tyresö centrum samt kommunfelscentrumen vid Strandtorget och Trollbäckens centrum.*

Den absoluta merparten av nya detaljplaner ligger invid centrum och stråk vilket tydligt visar att efterföljande planering strävat mot att uppnå denna del av utvecklingsstrategin.



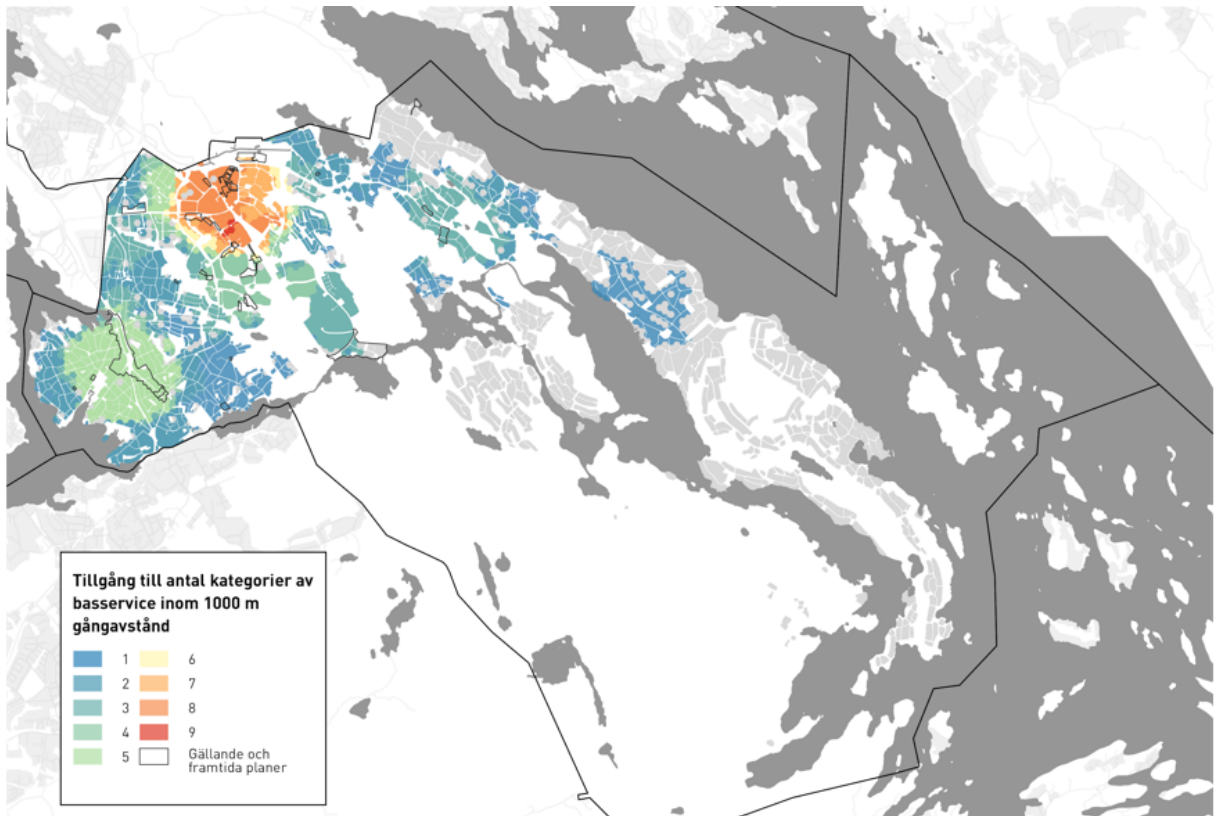
### 5.3 Närhet till kollektivtrafik



*Bild. 4 Kartan visar antagna detaljplaner efter 2017 samt pågående detaljplaner i förhållande till kollektivtrafik.*

Den absoluta merparten av genomförda och planerade detaljplaner har nära gångavstånd till kollektivtrafik, vilket även är ambitionen med att förtäta utefter stråk och i centrum. Inriktningen om att bygga kollektivtrafiknära bidrar även till att uppfylla målen i Trafikstrategin (se kapitel 6).

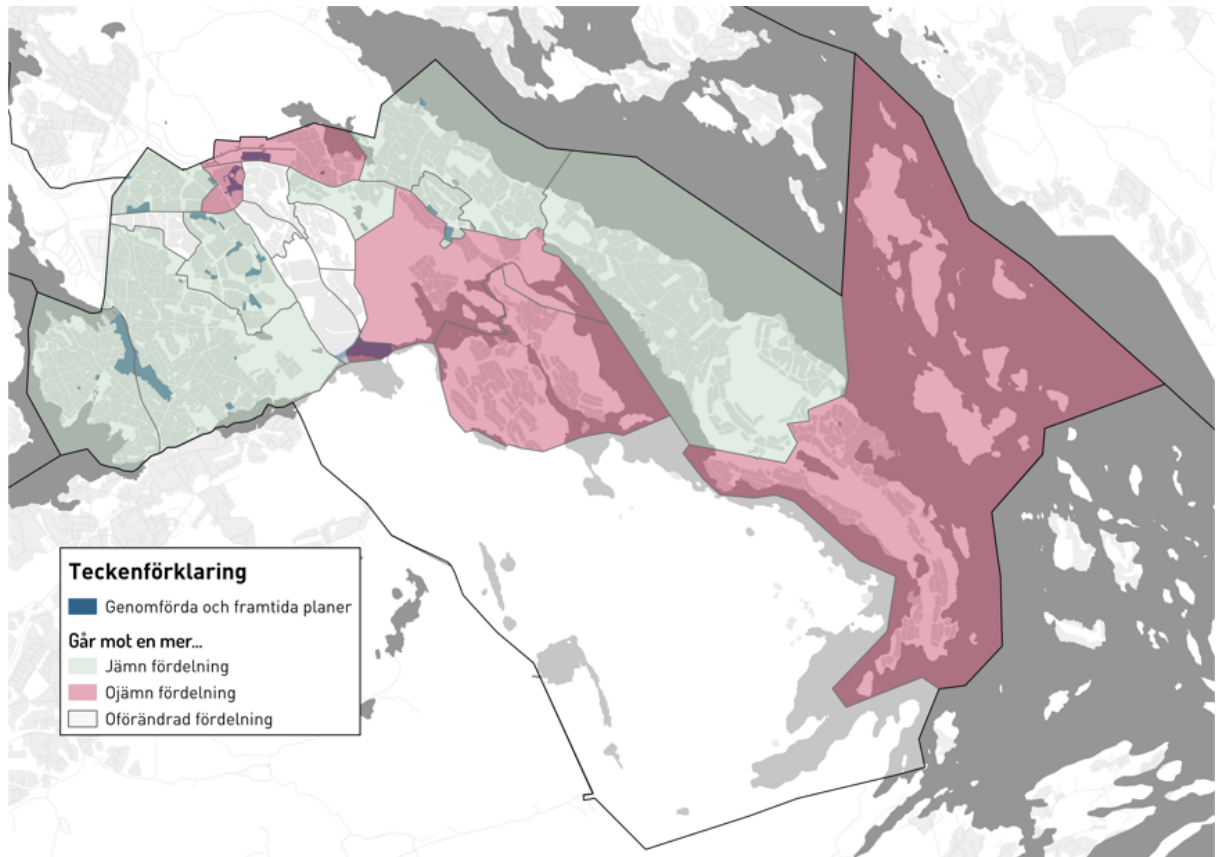
## 5.4 Tillgång till basservice



*Bild 5. Kartan visar tillgång till antal kategorier basservice inom 1000 meter. Till basservice räknas i ovanstående kartbild öppen förskola, förskola, grundskola, gymnasieskola, vårdcentral/barnvårdscentral, apotek, bibliotek, livsmedelsbutik och kommunalt servicecenter.*

Tillgången till basservice har inte väsentligt förändrats sedan 2017. Genom att koncentrera ny bebyggelse i närhet av våra centrum bidrar vi till att fler Tyresöbor har närmre till service men även till ökat underlag för kommunal service såväl som handel och kommersiell service i centrumen. En handelsstrategi har tagits fram som en konkretisering av översiktsplanen, avseende hur vi ska arbeta för att stärka våra centrum. Den förväntas antas i kommunfullmäktige till hösten 2021.

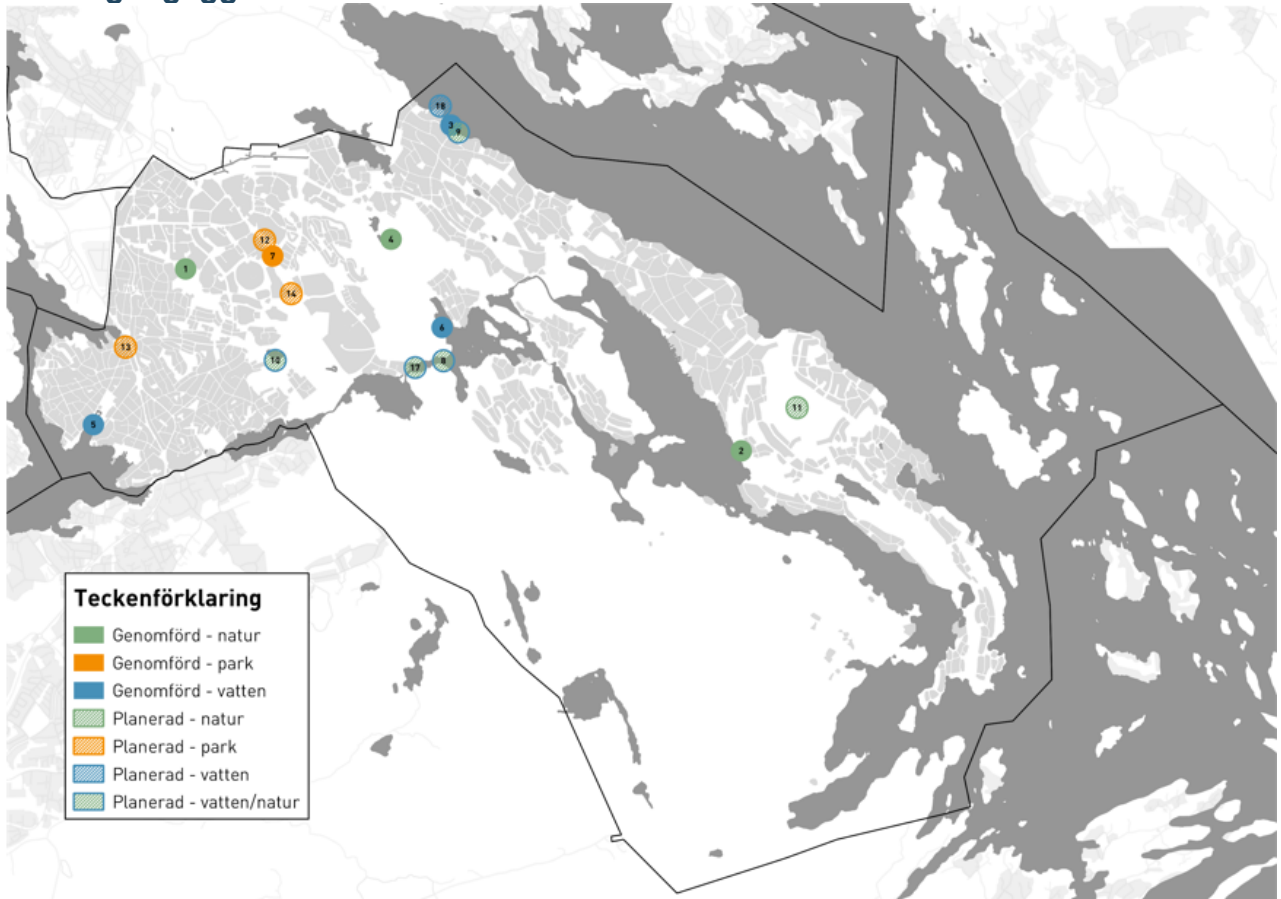
## 5.5 Ett blandat bostadsbestånd



*Bild 6. Kartan visar om fördelningen av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter går mot ökad blandning eller ökad likriktning i olika delar av kommunen enligt vad som byggts och planerats sedan 2017. Observera att avgränsningen och storleken av olika mätområden har stor påverkan på resultatet.*

Inriktningen om en ökad blandning av bostadstyper och upplåtelseformer återfinns i såväl i Översiktsplanen som i Riktlinjer för bostadsförsörjning. Inriktningen syftar till att öka möjligheten att kunna bo kvar i sin stadsdel oavsett livsfas samt till att öka heterogenheten avseende ålder, hushållsstorlek och inkomst i kommunens olika delar för att motverka segregation. Kartbilden visar tydligt att efterföljande planering strävat mot att uppnå denna del av utvecklingsstrategin. Kommunens markinnehav i olika kommundelar utgör en begränsande faktor till vilka styrmedel kommunen har att påverka och kan delvis förklara varför vissa områden går mot en mer ojämna fördelning.

## 5.6 Tillgängliggöra natur och vatten



*Bild 7. Genomförda och planerade åtgärder sedan översiktsplanens antagande för att tillgängliggöra vatten, natur och park. Naturstig mellan Bergfoten och Hanvikens skola, 2. Naturreservat Klövberget, 3. Strandbadet, 4. Ridspår Alby, 5. Södra Fornuddsparken, 6. Alby brygga funktionsnedsatta, 7. Odling Wättinge, 8. Albybron, 9. Spånger Strand, 10. Barnsjöns naturreservat, 11. Telegrafbergets naturreservat, 12. Utveckling Wättingestråket, 13. Odling Vändelsövägen, 14. Lekpark Örtstigen, 15. Tillgängliggöra vatten Nyfors, 16. Prästholmen spånger.*

Denna del av Utvecklingsstrategin bidrar även till att uppfylla målen i Strategi för parker och närnatur (se kapitel 5). I strategin för Parker och närnatur konkretiseras kommunens ambitioner kring denna del av utvecklingsstrategin. Delar av dessa åtgärder kommer från beslut som fattats innan översiktsplanens antagande. Det saknas ett mått för att bedöma om ovanstående åtgärder innebär att kommunen styrt mot denna del av utvecklingsstrategin i tillräckligt hög utsträckning, eller inte. Bedömningen från förvaltningen är att denna del kan utvecklas, och kommer att konkretiseras och få större plats i planeringen genom ytterligare konkretiseringar i parkplan, lekplatsplan. Bättre samverkan mellan förvaltningar och tydligare koppling gentemot investeringsprocessen beskrivs som framgångsfaktorer för att utveckla denna del av utvecklingsstrategin. Kommunens Strategi för kulturfastigheter samt efterföljande förstudier förväntas bidra till denna del av utvecklingsstrategin då flertalet av dessa ligger i kommunens naturområden och förväntas bli besöksmål med viss service.

## 6 Strategi för parker och närnatur

Strategi för parker och närnatur antogs i början av 2020. Bedömningen är att inte tillräckligt har hunnit implementeras och planeras för att en relevant mätning avseende måluppfyllelse låter sig göras. Uppföljningen med tjänstepersoner visar att Strategin är i behov av att ytterligare implementeras för att få genomslag i efterföljande arbete.

Den framtida Parkplanen och Lekplatsplanen förväntas konkretisera Strategi för parker och närnatur och koppla strategi mot investeringsprocess.

Bild 7. utgör en indikator på hur kommunen arbetat med detta område.

## 7 Tyresö styr mot hållbara transporter

Tyresö kommuns trafikstrategi är ett planeringsunderlag för alla som berörs av transporter, den visar vad som behöver göras för att styra rätt. Den baseras på kommunens översiktsplan.

Tyresö styr mot hållbara transporter innebär att alla oavsett ålder, kön, fysisk förmåga eller ekonomisk ställning har möjlighet att ta del av det kommunen och Stockholmsregionen erbjuder. Det ska vara nära till allt. 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. Aktiv mobilitet ökar genom att fler går och cyklar vilket bidrar till ökad folkhälsa. Trafiksystemet har en mänsklig skala där vägar fungerar som ett vistelserum som ger ökat stadsliv och sociala möten och är utformat så att nollvisionen uppnås. Ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Vidare stärker trafiksystemet gröna samband och ger närhet till rekreation, friluftsliv, skog, park och vatten. 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.

Utifrån ovanstående har fem strategiska mål satts upp vilka har underliggande och mer detaljerade mål:

Hållbara resmönster  
Tillgänglighet till allt  
Ett levande Tyresö



1. Hållbara resmönster



2. Tillgänglighet till allt



3. Ett levande Tyresö



4. Bra klimat, miljö och hälsa



5. Trygg och säker trafikmiljö

Bra klimat, miljö och hälsa

Trygg och säker trafikmiljö

Uppföljning för målen baseras på uppgifter för 2019 och delvis för 2020 i och med att vi befinner oss i en pandemi.

## 6.1 Hållbara resmönster

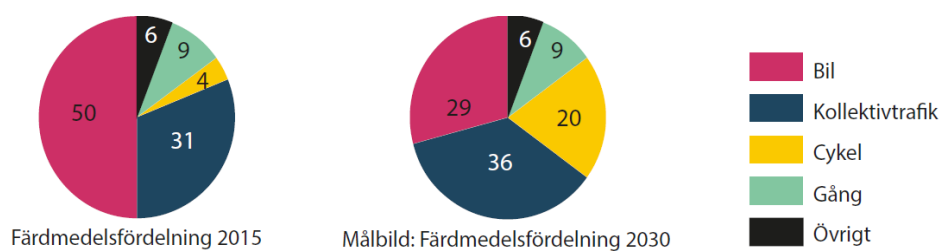


Bild 9. Målbild för färdmedelsfördelning 2030 jämfört med 2015

Vi ser inga större skillnader för hur resandet var för regionen 2019 ställt mot resvanundersökningen 2015. Men kommunens cykelresor har dock ökat mellan 2018-2019 med 9 % vilket ses som en bra ökning för oss som kommun, det är dock fortfarande långt från att andelen cyklister ska vara minst 20 %. Ser man på cykelmätningar för 2020 som var ett år med pandemin, då kollektivtrafikresor i så stor utsträckning skulle undvikas ökar kommunen cykelresor med 23 procent. Detta visar att vi kan utveckla mer cykling inom kommunen. Medborgare index för kommunens gång- och cykelvägar ökar också något de senaste åren medan cykelväg per invånare är något som vi behöver utveckla och arbeta mer med.

Påstigande resenärer på bussar i Tyresö ökar något under varje år men under 2020 gick resandet ner med 26% i och med pandemin.

Slutsatsen är att kommunens stora utmaning är att få Tyresöbor och våra besökare att fortsätta och cykla speciellt inom kommunen och de som gick från att nyttja kollektivtrafiken till bil behöver återgå till samma resebeteende innan pandemin. Pandemin visade att det gick att göra förändringar på kort tid vilket är positivt.

## 6.2 Tillgänglighet till allt och ett levande Tyresö

Kommunen bygger ut och förbättrar gång och cykelvägar vilket kan ses i att Tyresöbor blir mer nöjda med kommunens vägar. Utbyggnaden av gång- och cykelvägar leder till att närheten inom Tyresö blir bättre och Tyresöbor ges bättre förutsättningar att resa hållbart. Vi får en mer sammanhållen kommun. De senaste byggnationerna av ny cykelväg är ut med Töresjövägen. För att kunna ha tillgång till allt planerar kommunen ny bebyggelse och verksamheter med närhet till kollektivtrafik vilket även bidrar till ett levande Tyresö.

## 6.3 Bra klimat, miljö och hälsa

Utsläppen har minskat något men det är fortfarande långt ifrån uppsatta mål. Klimatarbetet tillsammans med olika mobilitetslösningar bidrar till att målen ska kunna nås. Att arbeta med beteendeförändring för

hur Tyresöbor reser är ett av de viktigaste områden som kommunen behöver arbeta med när det gäller framtida transporter.

Att aktiv mobilitet ökar i kommunen genom en ökning av antalet cyklister leder till en ökad hälsa, vilket är positivt. Att kommunen arbetar med att underlätta för cykelanvändningen är även det ett stort insatsområde för kommande år.

## 6.4 Trygg och säker trafikmiljö

Kommunen har under de senaste åren haft noll dödsolyckor. Statistiken över inrapporterade allvarliga och måttligt skadade har varierat under de tre senaste åren, men sjönk kraftigt under 2020 jämfört med 2019. Kommunen ligger bra till men det är fortfarande ett arbete som aktivt behöver drivas.

## 6.5 Årlig uppföljning genom följande indikatorer

		2017	2018	2019	2020
Ökning av cyklister, TOTALT	Mätstationer		353464	390562	507861
Nöjd Medborgar-Index - Gång- och cykelvägar	Kolada		60	62	65
Cykelväg i kommunen, kommunal, meter/inv	Kolada		1,9	2	2
Påstigande i kollektivtrafiken en vintervardag	SL Fakta		23600	23700	-26%
Nöjd Medborgar-Index - Gator och vägar	Kolada		59		
Totalt inrapporterade trafikolyckor i kommunens väghållningsområde.	Strada		103	58	62
Totalt inrapporterade trafikolyckor i kommunens väghållningsområde, men lindriga olyckor är borttagna från	Strada		38	155	117
Utsläpp av växthusgaser från transporter (sjöfart, flyg, militär)	RUS-data	14976	14633	43	30
Utsläpp av växthusgaser från vägtransporter	RUS-data	13728	13393		
Andel av fordonsflottan som är fossil oberoende	SCB		7%		
Totala fordonsflottan	SCB		17 623	7%	

Tabell. 3 Indikator för Trafikstrategin som mäts årligen.

## 8 Hållbar hantering av massor

### 8.1 Vad har hänt efter antagande i kommunstyrelsen (20190910)

Ett verktyg i form av platsanalys och kartsnitt har tagits fram som underlättar planeringen för etableringsytor och upplagsytor i partneringsarbetet framförallt. Platsanalysen är en inventering som beskriver vad som är aktuellt och inte angående ytor för etablering och upplag/masshantering på östra Tyresö. Tidplan för användande finns.

För att säkra mark har planenheten förändrat rutinerna och uppdaterat genomförandebeskrivningen i planhandlingarna med rubrik och text om etablering och masshantering. I och med det initierar rutinen till dialog om masshantering och etablering i alla projekt, även utanför östra Tyresö även om de inte innefattas av strategin.

En lokaliseringsutredning har tagits fram och upp i KS, mars 2020. Utredningen föreslog fortsatt masshantering på och intill upplagsplatsen vid Strandallén efter att tidsbegränsat lov går ut i oktober 20251011. Ärendet avslogs i KS mars 2020 utan något ställningstagande. Samtidigt diskuterades Erstavik 3:14 som ett alternativ till Strandallén. Erstavik skulle vara lämplig för mellanlagring och omlastning av massor och kanske även för krossning av berg. Men inga beslut är tagna.

Enligt riktlinjerna i strategin ska kommunen arbeta innovativt med frågor rörande masshantering. Under perioden 2020-01-01 - 2021-12-31 deltar kommunen i Vinnovafinansierade projektet "Tystare krossning och masshantering". Projektet går ut på att ta fram olika lösningar för att kunna anlägga masslogistikcenter mer tätortsnära.

Vi ska också delta i olika samarbeten och nätverka med olika organisationer och grannkommuner. Mot slutet av 2019 deltog Tyresö kommun i en arbetsgrupp inom Södertörnsnätverket. Gruppens uppgift var att ta fram en förstudie angående lokal masshantering på Södertörn. Detta arbete landade i ett förslag om att Södertörnskommunerna bör arbeta för att bygga upp en organisation för samordnad masshantering på Södertörn, då frågan är för komplex för varje enskild kommun att lösa. Förslaget lämnas till kommundirektörerna via SUP- gruppen i september 2020.

Under perioden dec 2020- maj 2022 går Länsstyrelsen i Stockholms län, Region Stockholm, STORSTHLM (däribland Tyresö kommun), Trafikverket och Stockholms stad samman i ett gemensamt projekt för att ta fram en regional plan för cirkulär och resurseffektiv hantering av massor.

Under våren 2021 tas "Vägledning för hantering av bergmaterial i entreprenader" fram. Vägledningen syftar till att vara ett stöd för hantering och bedömning av sulfidförande bergmaterial (massor) inom exploateringsprojekt i Tyresö kommun. Det övergripande målet i Tyresö kommun är att utifrån ett cirkulärt tänk återvinna 100 % av berget istället för att hantera det som ett avfall. Vägledningen är tänkt att ses som ett planeringsunderlag och är riktad till tjänstepersoner och byggaktörer som arbetar i exploateringsprojekt i Tyresö kommun.

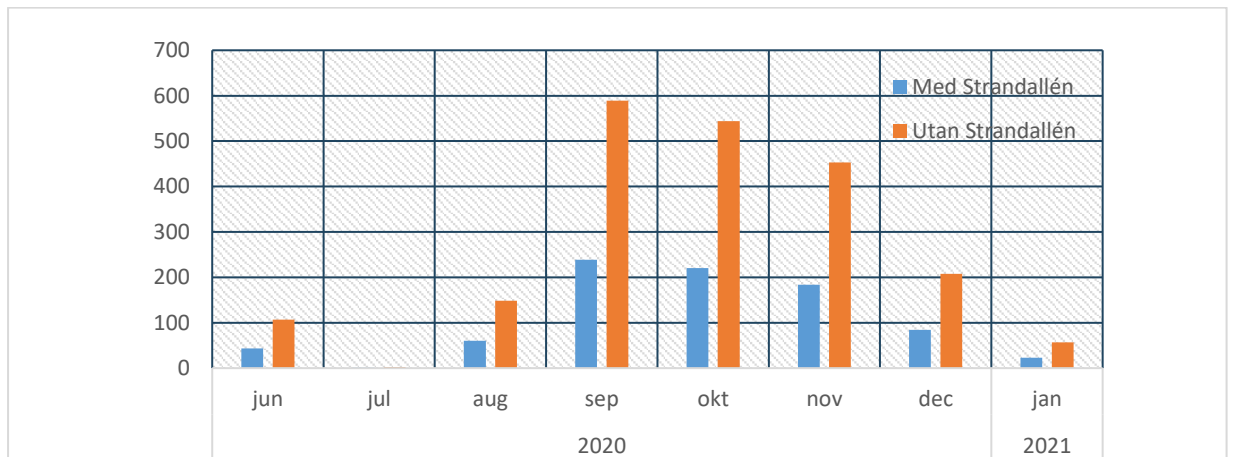
Förutom ovanstående så följs riktlinjerna i strategin genom att vi hanterar massor på upplagsplatserna vid Strandallén och Ugglevägen i det strategiska partneringsarbetet mellan Tyresö kommun och JM Entreprenad. Strandallén används för krossning av berg, omlastning av krossmaterial som ska till projekten och omlastning av massor som ska transporteras bort. Detta gör att vi från Strandallén och ut till projekten kan använda mindre 3-axlade lastbilar, samt att vi använder större lastbilar med släp mellan tippar och Strandallén. Om vi inte haft Strandallén hade vi behövt köra enbart med mindre 3-axlade bilar eftersom vi inte kan köra stora fordon ute i projekten. Vi har nedan jämfört besparingen av antal transporter samt CO<sub>2</sub>-besparing vi gör månadsvis i och med att vi har förmånen att använda Strandallén jämfört med om vi inte haft Strandallén.



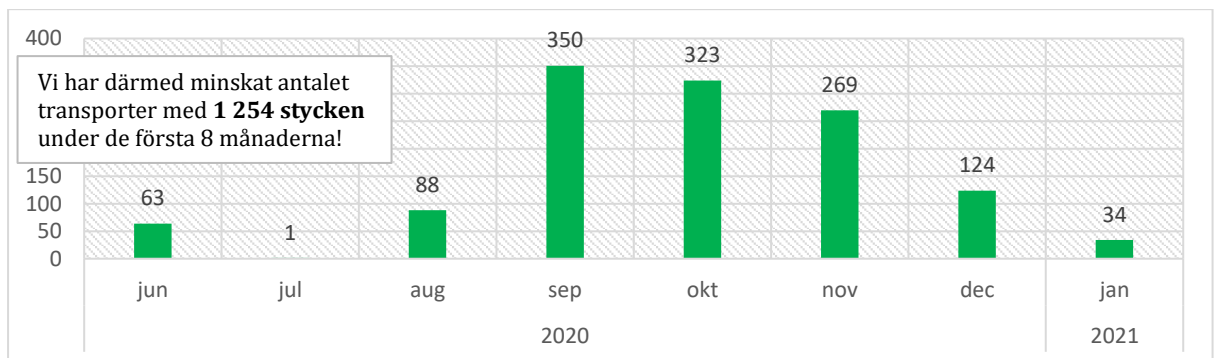
Genom verksamheten på Strandallén har vi genom att mellanlagra och lasta om massor minskat klimatutsläppen med 64,6 ton CO<sub>2</sub> under de första 8 månaderna (juni-20—jan-21) samt minskat antalet transporter med 1 254 stycken. Vi har även återvunnit 10 000 ton berg via krossning vilket har inneburit en minskning av transporter på Tyresövägen med ca 800 st. Se diagram nedan.

Gröna staplar visar besparing. Även upplagsplatsen vid Ugglevägen används som både etableringsyta och yta för mellanlagring av massor, i dagsläget för torkning av stubbar.

## 8.2 Antal transporter

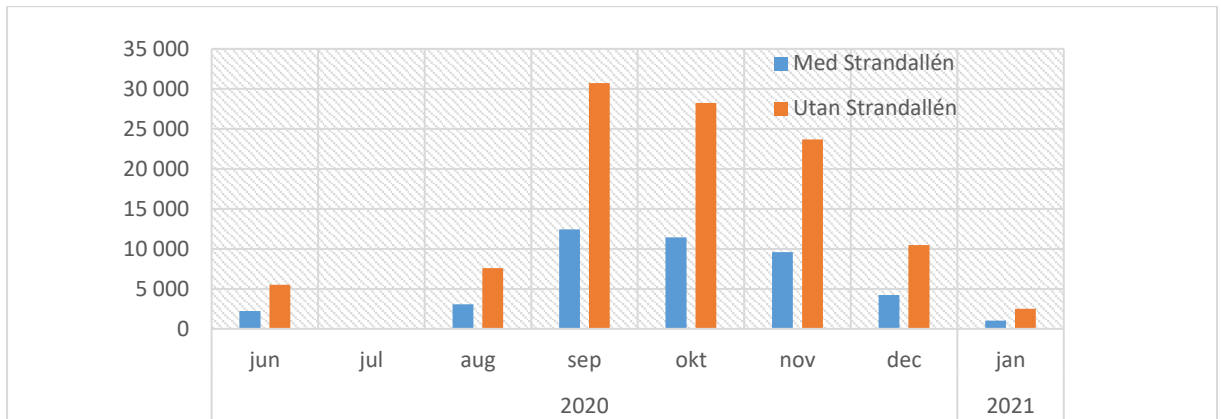


Tabell 4. Antal transporter som skett med respektive utan att kunna använda masshanteringsplatsen i Strandallén.

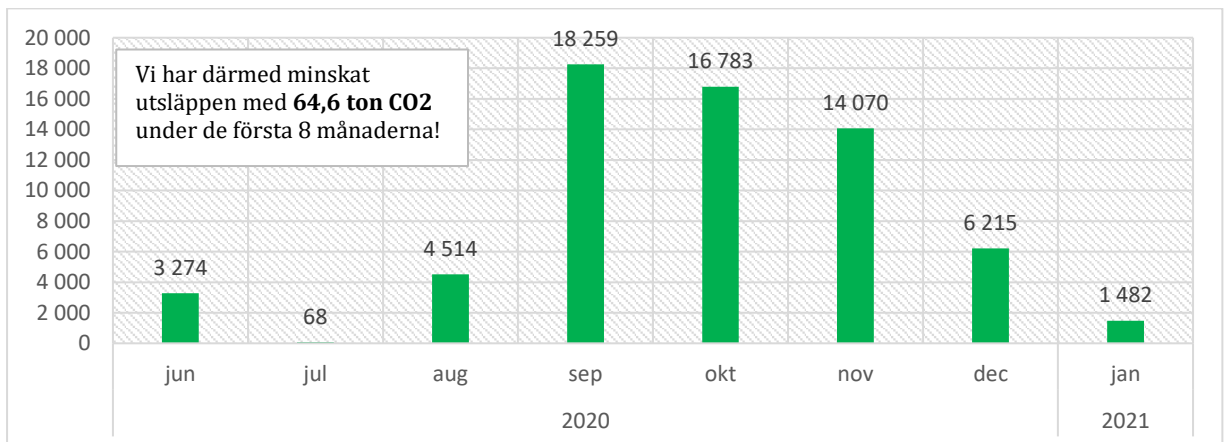


Tabell 5. Minskning av transporter.

### 8.3 Utsläpp av kilo (kg) koldioxid (CO<sub>2</sub>)



Tabell 6. Koldioxidutsläpp med och utan att kunna använda masshanteringsplatsen i Strandallén.



Tabell 7. Minskning av koldioxidutsläpp.

#### Detaljplaner som har eller kommer att använda Strandallén för lokal masshantering

De detaljplaner som i dagsläget har lokal masshantering är Raksta etapp 8. Efter att den etappen är utbyggd kommer Tegelbruket etapp 11, Fasanvägen etapp 13, Entitevägen etapp 14 använda Strandallén för lokal masshantering så länge det är möjligt d v s som längst 20251011, se kartor nedan.

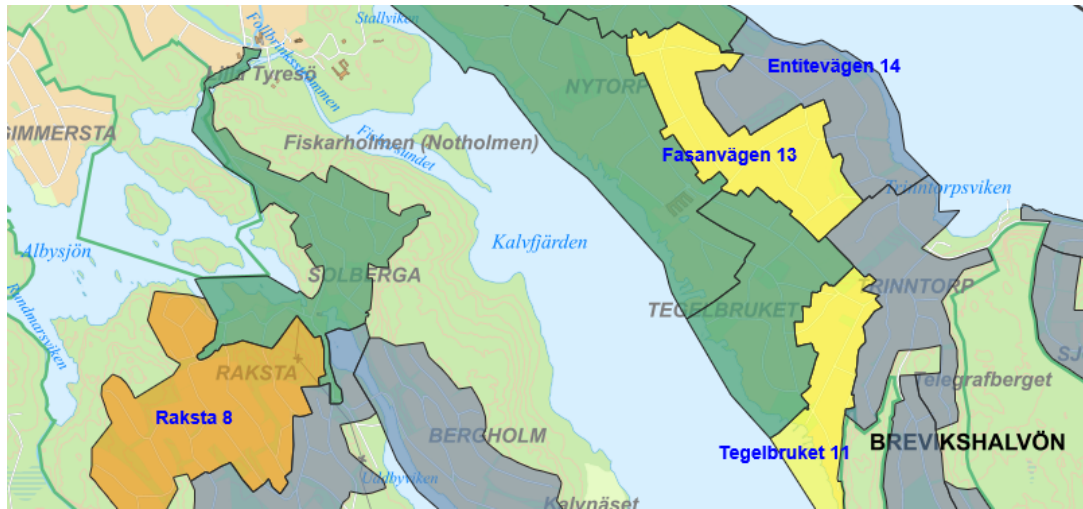


Bild 10. Detaljplaner på östra Tyresö som har eller kommer att ha lokal masshantering på Strandallén (blå text)



Bild 11. Aktuella platser för lokal masshantering på östra Tyresö.

**Röd punkt-** Strandallén (krossning av berg, mellanlagring och omlastning av grus, jord samt etableringsyta).

**Grön punkt-** Ugglevägen (mellanlagring och omlastning av massor samt etableringsyta).

**Blå punkt-** Erstavik 3:14 (tänkbar plats för masshantering)

## 9 Strategi för östra Tyresö

Strategi för Östra Tyresö anger en utbyggnadsordning för omvandlingsplaner med utbyggnad av kommunalt VA och gator samt tar ett helhetsgrepp över frågor som berör flera etapper. Sedan strategins antagande har flera etapper gått in i en ny fas. Tidplanen har försenats något vilket bland annat beror på överklaganden från sakägare.

### Aktuella detaljplaner 2017

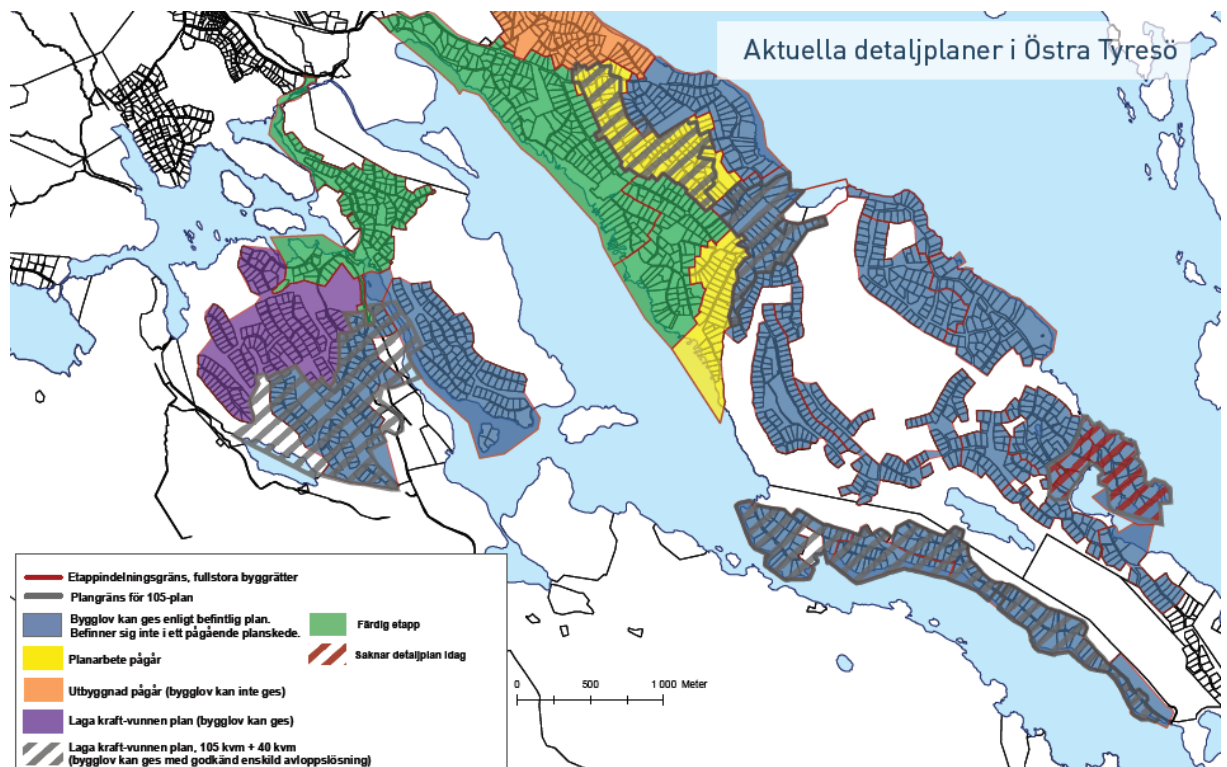


Bild 12. Aktuell detaljplanering och utbyggnad i Östra Tyresö 2017.

### Aktuella detaljplaner 2021

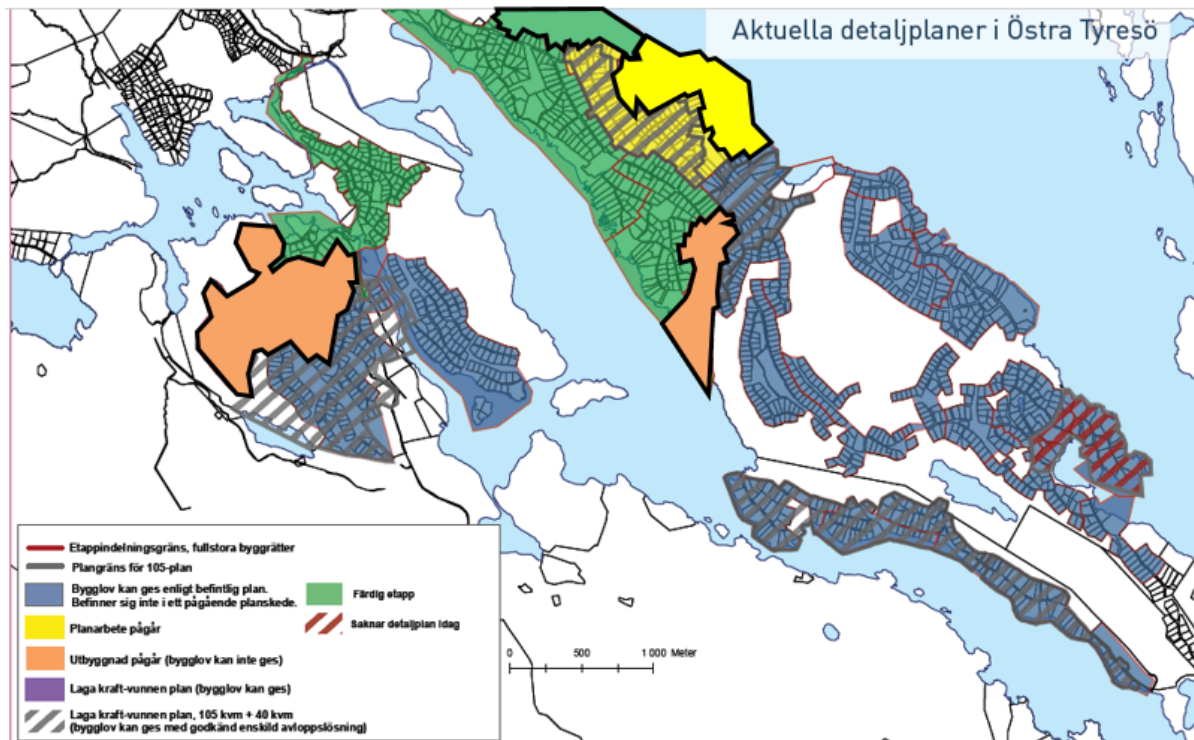


Bild 13. Aktuell detaljplanering och utbyggnad i Östra Tyresö 2017.