

**Handläggare**  
Kommunstyrelseförvaltningen  
Samhällsbyggnadskontoret  
Sofia Eneborg/Ebba Larsson  
Trafikstrateg/mobilitetsstrateg  
08-57829252  
[ebba.larsson@tyreso.se](mailto:ebba.larsson@tyreso.se)

**Handlingstyp**  
Tjänsteskrivelse

**Datum**  
2022-01-25

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

**Sida**  
1 (7)  
**Diarienummer**  
KSM-2018-2087

## Antagande av Trafik- och framkomlighetsplan

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut i kommunstyrelsen

- Kommunstyrelsen antar Trafik- och framkomlighetsplan.

Kommunstyrelseförvaltningen

Elin Waltersson  
Tf. Kommundirektör

Charlotta Klinth  
Tf. Chef samhällsbyggnadskontoret

### Sammanfattning

Dåvarande Stadsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag (av hållbarhetsutskottet §1 den 23 januari 2019) att ta fram en Trafik- och framkomlighetsplan för Tyresö kommun. Trafikplaner är handlingsplaner inom ett specifikt trafikområde och de anger hur kommunen behöver agera för att trafikmålen i kommunens trafikstrategi ska kunna uppfyllas. Syftet med denna trafikplan är att säkra framkomligheten för persontransporter på våra vägar. Genom Trafik- och framkomlighetsplanen ser Tyresö kommun till att framkomligheten blir god för kollektivtrafik, cykel och gående så att dess attraktivitet ökar. Smart samhällsplanering tillämpas så att vi utvecklar Tyresö där det finns kollektivtrafik och service som bidrar till att Tyresöbor kan välja dessa sätt att resa och att bilberoendet minskar. Genom att satsa på och öka reseandelen för hållbara resor blir även framkomligheten bättre för de bilresor som måste göras. Godstransporter behandlas inte i denna trafikplan.

För att kunna öka andelen hållbara transporter behöver Tyresö kommun skapa ytor för dem. Vid stadsutveckling får vi inte bygga bort utrymme för dessa transporter. Det behövs bland annat ytor för busskörfält för den utökade kollektivtrafiken som prognosticeras till 2030. Det behövs också plats till gång- och cykelbanor, för att möjliggöra korta resor inom kommunen men även längre arbetspendling med cykel. Vidare behöver det även finnas utrymme för andra funktioner i väg- och stadsrummet, så som dagvattenhantering och grönstruktur.

## Beskrivning av ärendet

Dåvarande Stadsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag av hållbarhetsutskottet §1 den 23 januari 2019 att ta fram en Trafik- och framkomlighetsplan för Tyresö kommun. Syftet med trafikplanen är att den ska presentera konkreta åtgärder som bidrar till att uppfylla de mål som satts upp i kommunens trafikstrategi som antogs i kommunfullmäktige §23 den 28 mars 2019. Planen ska även bidra till andra kommunövergripande mål som nettonollutsläpp av växthusgaser år 2030 och en väl gestaltad livsmiljö år 2035.

## Det här ska Tyresö kommun göra

För att nå trafikstrategins mål om Hållbara resmönster som redogör för reseandelar – att minst 70 procent av Tyresö kommuns resor ska ske med de hållbara transportsätten gång, cykel, kollektivtrafik – behöver kommunens besökare och boende ändra sitt sätt att resa. För att nå dit behöver Tyresö kommun arbeta med målstyrd planering, prioritera hållbara transporter och att gaturummen har fler funktioner. Färdmedelsförändringen innebär att bilresorna behöver minska med 42 procent. Genom att visa hur framtida biltrafik och framkomlighet kan se ut på kommunens gator har en trafikanalys med två scenarier arbetats fram. Det första är ett basstyrt scenario och det andra ett är ett målstyrt scenario för år 2030, där dagens framkomlighet och trafikflöden är grunden för de olika scenarierna. Scenarierna för år 2030 förutsätter att Tyresö växer med en tillkommande befolkningsökning baserad på den prognos för antalet nya bostäder som togs fram under år 2020. Prognosen visar en ökning med 6 800 personer jämfört med nuläget. Prognoserna behandlar bilresandet för dagens Tyresöbor och tillkommande befolkning, med förutsättningen att inga större verksamhetsområden väntas tillkomma samt att inpendlingen till Tyresö kvarstår på dagens nivå.

- Bas 2030: Scenariot har som utgångspunkt att Tyresöbor och besökare i kommunen reser på samma sätt som idag och där trafikökning för bil endast kommer från kommunens stadsutvecklingsprojekt, vilket ger en trafikökningen på ungefär 7 procent.
- Mål 2030: Scenariot visar hur resorna ser ut när Tyresöbor och besökare i kommunen reser hållbart, där kommunens trafikmål uppfylls och där bilresorna har minskat.

Genom att prioritera yteffektiva transportsätt som kollektivtrafik, cykel och gång skapas framkomlighet för de resor som behöver göras. Genom att förbättra för snabba kollektivtrafikresor för arbetspendling behöver busstråk förbättras på gatorna Tyresövägen, Bollmoravägen, Njupkärrsvägen, Myggdalsvägen. Vidare behöver cykelinfrastrukturen enligt cykelplanen som antogs i kommunstyrelsen augusti 2021 förbättras för att förenkla för korta resor inom Tyresö. För att nå klimatmålen och för att öka framkomligheten på kommunens gator är det viktigt att även arbeta med mobilitetslösningar som bland annat bidrar till att distansarbete möjliggörs eller att eget ägande av bil inte är nödvändigt. Med rätt prioritering och beslut skapas yta och framkomlighet för kapacitetsstarka transporter, samtidigt som det bidrar till att räddningstjänst, leveranstransporter eller andra fordon som behöver finnas på våra gator inte fastnar i köer. Elbilar och andra klimatsmarta fordon löser delar av klimatproblematiken men de löser inte framkomligheten, då de fortfarande tar stor plats på vägarna.

### **Så här arbetar Tyresö kommun**

För att och nå trafikstrategin mål och öka framkomligheten inom kommunen där de hållbara färdmedelsvalen gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras har sex åtgärdsområden tagits fram.

1. Barn och unga
2. Mobilitetslösningar
3. Samhällsplanering
4. Samverkan
5. Busstrafik
6. Spårtrafik

### **Barn och unga**

Aktiv mobilitet ger förutsättningar för att barn och unga i tidig ålder kan lära sig hur man rör sig i trafiken. Men för att detta ska kunna ske behöver utformningen av kommunens gaturum anpassas till barn och ungas villkor,

med välfungerande och trafiksäker gång- och cykelinfrastruktur som kopplar till busshållplatser och bytespunkter. Detta säkerställs genom barnkonsekvensanalys, där prövas utformning och funktionen av utifrån barnets bästa. Med kompletterande mobilitetslösningar för barn och unga kan fler av barnens resor bli aktiva och hållbara.

### **Mobilitetslösningar**

För att ta fram de bästa mobilitetslösningarna nyttjas fyrstegsprincipen. Principens olika steg ska nyttjas parallellt och är tätt sammanlänkade, och ska inte ses som enskilda steg. Det första steget, som ska genomsyra all trafikplanering, innebär att vi tänker om och identifierar vad som kan förändras för att resa mer hållbart utan att bygga om eller bygga nytt. Mobilitetslösningar handlar om att förändra beteenden genom att premiera mer hållbara resor, där målet är att förändra resan redan innan den startat. Åtgärderna kan göras inom många olika kategorier som exempelvis skolor, arbetsplatser och boende. Mobilitetsåtgärderna ger ofta störst effekt om de implementeras i samband med att individen förändrar en vana, vilket exempelvis kan vara i samband med byte av arbetsplats eller inflyttning i ny bostad. Det är även viktigt att arbeta med beteendeförändring vid exempelvis vägbyggnationer, där framkomligheten ofta begränsas. Samtidigt behöver dagens trafiksituation och resmönster också förändras. Mobilitetslösningar för kollektivtrafiken behöver genomföras tillsammans med Trafikförvaltningen, Region Stockholm. För att studera vilka mobilitetsåtgärder som ger bra resultat är det av yttersta vikt att åtgärden följs upp.

### **Samhällsplanering**

Åtgärderna inom kategorin samhällsplanering har ett övergripande perspektiv, med stadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen som en prioriterad åtgärd. Detta eftersom en attraktiv, välfungerande och kapacitetsstark kollektivtrafik utgör grunden för att resenärer ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Därför behöver målpunkter som exempelvis arbetsplatser, skolor och handelsområden lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen, med cirka 500 meter till närmsta hållplats och/eller bytespunkt. För att skapa ytor för hållbara resor kan strategiska markköp behöva genomföras. Det handlar även om att på ett strategiskt sätt underlätta för nya hållbara resvanor i den översiktliga planeringen, som exempelvis att etablera kontorshotell för att kunna möjliggöra distansarbete. Trafik- och framkomlighetsplanen följer översiktsplanens planeringsstrategi.

### Samverkan

I och med att trafiksystemet sträcker sig över kommungränserna berörs flera olika aktörer i arbetet för att skapa god framkomlighet. Åtgärderna inom denna kategori handlar om att samverka med andra aktörer såsom grannkommuner, Trafikförvaltningen och Trafikverket för att uppnå positiva synergieffekter i trafiksystemet på en övergripande nivå. Samverkan är avgörande för att kollektivtrafikutvecklingen som beräknas ska kunna realiseras. För Tyresö är det viktigt att de bussar som kommer att trafikera kommunen även kan angöra i en annan kommun. Inom kategorin ingår även åtgärder som handlar om att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som exempelvis ökad turtäthet.

### Busstrafik

I ett framtida Tyresö väntas en kraftig ökning av bussavgångar kopplat till ett ökat bostadsbyggande. Kollektivtrafiken behöver ges plats på gatorna och vid kommunens två stora bytespunkter, Tyresö centrum och Alléplan.

Åtgärder som krävs är ny- och ombyggnation av infrastrukturen, med anpassning till kommunens olika bebyggelsekaraktär. Huvudstråken Tyresövägen, Bollmoravägen, Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen med kommunen som väghållare planeras för stombussar och direktbussar till Stockholm. Även Gudöbroleden med Trafikverket som väghållare är ett huvudstråk. Dessa huvudstråk är också utpekade som huvudstråk för cykel. Att fokusera på stombussar och utveckla dessa stråk för kommande kollektivtrafik bidrar till smart samhällsplanering, eftersom dessa stråk passerar kommunens tre centrum Trollbäcken, Tyresö centrum och Tyresö Strand. I stråken är det även viktigt att korsningar trimmas så att framkomligheten optimeras och att alla hållplatser tillgänglighetsanpassas.

Genom att utveckla Trollbäcken och Tyresö centrum till resecentrum ökar attraktiviteten vilket kan locka fler resenärer. Ett resecentrum är en plats för byten mellan stombussar och övrig busstrafik samt för kombinationsresor med gång, cykel och buss. Platsen ska vara attraktiv med vindskydd, cykelparkeringar, information, god belysning, med mera.

I Lindalen kan kollektivtrafiken utvecklas genom att busslinje 814 förlängs till Tyresö centrum. På sikt kommer även två nya stombussar att trafikera Njupkärrsvägen och Bollmoravägen, vilket kommer att öka kollektivtrafiken för området. Raksta samt bebyggelseområden längs med Brakmarsvägen fram till hållplats Bergholmsvägen, behöver stärkas med bättre bussförbindelser mot Stockholm. Huvudalternativet är att förlänga 815C från Tyresö kyrka vilket ger

bättre förutsättningar för arbetspendling med buss med färre byten. Även barn och unga kan då på egen hand eller med vuxet sällskap resa med bra kollektivtrafik till skolor och förskolor utmed Tyresövägen. För att klara av ett ökat antal resenärer med boggiebussar behöver en förstudie utreda hur framkomligheten på de mindre gatorna i Trollbäcken kan förbättras för busslinje 819 som trafikerar Brevik - Trollbäcken. Förstudien behöver klargöra vilka åtgärder som krävs på befintligt vägnät för att hantera frågor om vägbredd, vibrationer, radier i korsningar och trafiksäkerhet, till exempel skydd sikt.

En ytterligare åtgärd är förslag på förstudie för tvärgående och anropsstyrd närtrafik. Förstudien är tänkt att studera kommunens inställning till utveckling av busslinje 820 som en tvärgående linje som binder ihop kommunen. En tvärkoppling kan koppla samman kommunens glesare villaområden och skapa förutsättningar för att resa utan egen bil, liksom att göra det enklare för barn och unga att ta sig till skolor och andra aktiviteter, då resvägen blir genare och restiden kortare mellan Trollbäcken – Krusboda – Alby – Tyresö Strand.

Tekniska innovationer inom kollektivtrafiken sker löpande och en åtgärd som presenteras är en testbädd för självgående bussar. Var och hur en sådan skulle kunna provas måste diskuteras med trafikförvaltningen och trafikutövaren.

### Spårtrafik

Den kraftiga ökningen av busstrafik når sitt kapacitetstak närmare år 2050, med effekter karavankörning av bussar, svårt med angöring till hållplatser och längre restider. Detta kan inte heller lösas med ökad turtäthet. Istället bör en annan form av kapacitetsstark kollektivtrafik utredas, spårtrafik. Det finns två huvudförslag för spårlösningar för Tyresö kommuns del. Det ena förslaget är en förlängning av Roslagsbanan, Roslagen – Stockholm city – Slussen – Sickla – Älta – Tyresö centrum. Denna bana skulle kunna nyttja Saltsjöbanans infrastruktur mellan Slussen och Sickla för att sedan vika av söderut mot Älta. På detta sätt skapas en genomgående trafik och Tyresöbor får en snabb koppling till Stockholm. Samtidigt kräver en sådan utbyggnad att Tyresös busstrafik förändras, där nya matarlinjer inom, men även utanför, Tyresö går till Roslagsbanans station i Tyresö centrum. Det andra förslaget är att utveckla huvudstråken Bollmoravägen och Tyresövägen för spårväg som antingen går mot Stockholm och/eller Haninge – Huddinge. För att kunna göra det behöver funktionerna av huvudstråket disponeras om så att buss och spårväg kan mittförläggas och rymmas inom samma yta. För att möjliggöra detta behöver mer yta för hållplatser studeras.

### **Avslutningsvis**

Med dessa 6 åtgärdsområden och tillhörande detaljerade åtgärder, möjliggör kommunen att fler Tyresöbor kan använda yteffektiva transportmedel som tar mindre plats. Det ger positiva effekter som mindre trängsel på våra vägar och ökad framkomlighet för den resa som måste göras. Genom Trafik- och framkomlighetsplanen bidrar även Tyresö kommun till regionens utveckling och dess delmål för trafik, enligt RUF5 2050. Tyresö sätts i ett regionalt sammanhang.

### **Prövning av barnets bästa**

Trafik- och framkomlighetsplanen har ett särskilt åtgärdsområde utpekad för åtgärder som gynnar barn och unga. Det innebär åtgärder för att tillskapa aktiv mobilitet, vilket ger förutsättningar för barn och unga att i tidig ålder lära sig hur man rör sig i trafiken. En viktig åtgärd är anpassad fysisk utformning av gaturummet med välfungerande och trafiksäker gång- och cykelinfrastruktur som kopplar till busshållplatser, bytespunkter och barnens målpunkter. Åtgärderna identifieras genom barnkonsekvensanalyser. Med kompletterande mobilitetslösningar för barn och unga kan fler av barnens resor bli aktiva och hållbara.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut medför inga omedelbara ekonomiska konsekvenser. Däremot anger trafik- och framkomlighetsplanen åtgärder för att uppnå beslutade mål om ökat hållbart resande som kan vara kostsamma. Exakt omfattning, utförande, konsekvenser och kostnad för dessa fysiska eller icke-fysiska åtgärder specificeras i detaljplanearbete eller annan mer detaljerad planering. Beslut kring direkta kostnader för åtgärderna tas då inom ramen för de processerna.

### **Bilagor**

Trafik- och framkomlighetsplan