

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

## Uppföljning 2022, Tyresö kommuns trafikstrategi ”Tyresö styr mot hållbara transporter”

### Innehåll

UPPFÖLJNING 2022, TYRESÖ KOMMUNS TRAFIKSTRATEGI ”TYRESÖ STYR MOT HÅLLBARA TRANSPORTER” .....	1
INLEDNING .....	2
HÅLLBARA RESMÖNSTER .....	2
CYKEL .....	2
Antal och andel gående och cyklande .....	2
Nöjdhetsundersökning .....	7
KOLLEKTIVTRAFIK .....	10
Påstigande en vinterdag .....	10
VÄG .....	11
Nöjdhetsundersökning .....	11
Vägtrafikens utveckling .....	12
FÄRDMEDELSANDELAR, ALLA TRAFIKSLAG .....	13
REGIONAL UTBLICK .....	15
TILLGÄNGLIGHET TILL ALLT .....	19
CYKELVÄGSUTBUD .....	19
BEBYGGELSESTRUKTUR .....	19
ETT LEVANDE TYRESÖ .....	20
BRA KLIMAT, MILJÖ OCH HÄLSA .....	20
UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER FRÅN TRANSPORTER .....	20
ANDEL FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA .....	20
PUBLIKA LADDPLATSER FÖR ELFORDON .....	21
TRYGG OCH SÄKER TRAFIKMILJÖ .....	22
ANTAL OLYCKOR OCH SKADEGRAD .....	22
SAMMANFATTNING .....	23

## Inledning

Tyresö kommuns Trafikstrategi, *Tyresö styr mot hållbara transporter* (2019) har fem delmål med tillhörande indikatorer, som ska följas upp. Delmålen är följande:

- Hållbara resmönster
- Tillgänglighet till allt
- Ett levande Tyresö
- Bra klimat, miljö och hälsa
- Trygg och säker trafikmiljö

Att följa upp målen är av stor betydelse för att hålla trafikstrategin förankrad och aktuell samt för att kunna följa utveckling och vidta åtgärder om så skulle behövas. Omfattningen på uppföljningen kan dock variera över tid. Inom respektive mål finns ett antal indikatorer framtagna.

## Hållbara resmönster

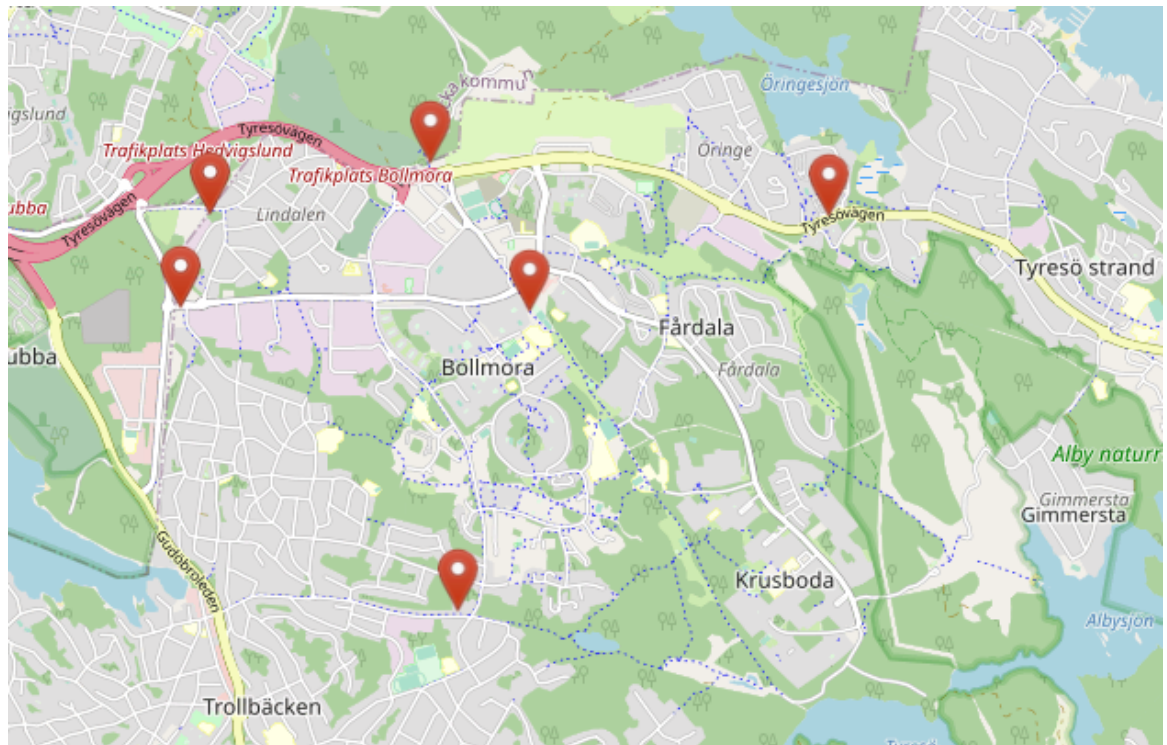
Mål som ska följas upp inom detta område handlar om färdmedelsandelar, liksom mätningar av antal cyklister och fotgängare i utvalda snitt, liksom påstigande i kollektivtrafiken. Tidigare har underlag om färdmedelsandelar hämtats från regionala resvaneundersökningar som gjorts löpande med några års mellanrum. När nästa undersökning ska ske finns det i dagsläget inget besked om från regionen. Diskussion pågår om vägval kopplat till mobil- och gps-data med ett antal olika leverantörer.

## Cykel

### Antal och andel gående och cyklande

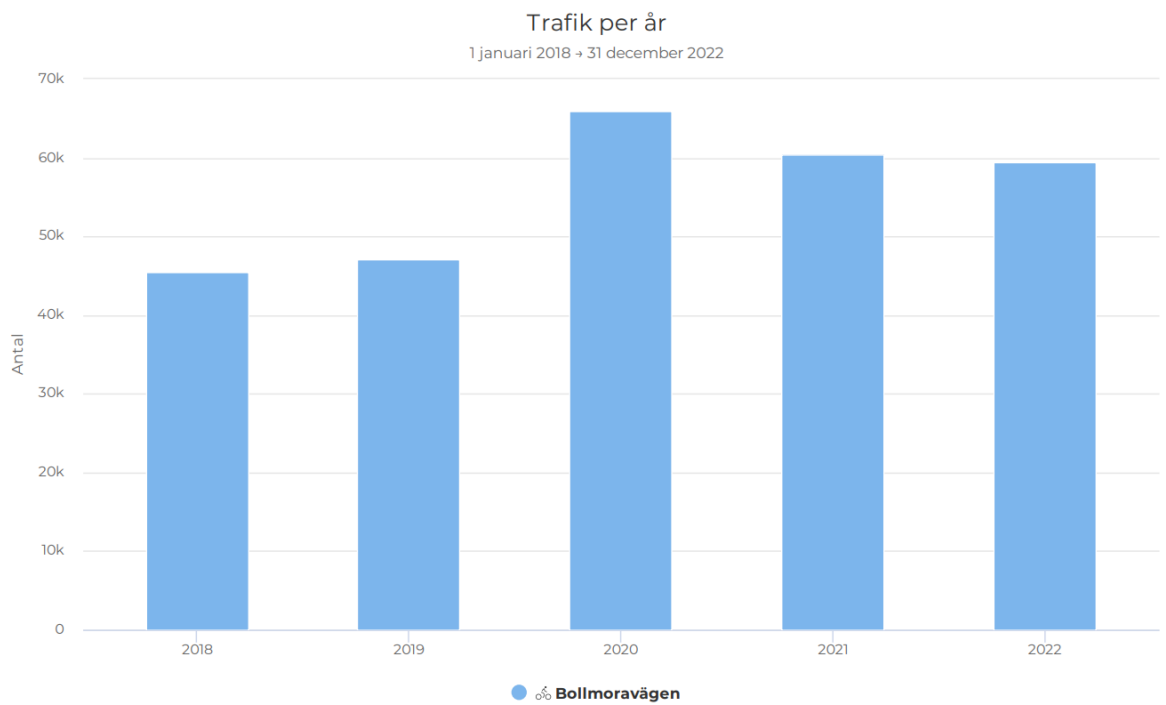
I cykelplanen framgår att år 2030 ska 20 % av alla resor ske med cykel som färdmedel. Det är samma mål som i den regionala cykelplanen. Viktiga verktyg för att följa upp hur stor eller liten cykelandelen är, är faktiska mätningar och resvaneundersökningar. I regionens senaste resvaneundersökning från 2019 framgår att cykelandelen för kommuner i inre tätort, vilket Tyresö klassas som, är 6 %. Resultatet för endast Tyresö har för få svarande och är inte statistiskt säkerställt. Cykelmätningarna ger en detaljerad bild över cyklingens utveckling i mätningarna, men säger inget om cykelandelen i förhållande till andra färdmedel. En kombination av olika uppföljningsmetoder är därför att rekommendera. Mätningarna visar att cyklingen i Tyresö ökade mellan 2016–2020, för att sedan gå ner lite 2021–2022.

Totalt genomförs löpande cykelmätningar på 6 platser i kommunen. Fyra av dem började mätas i mars 2015, Skateparken tillkom i november samma år och Skogsängsvägen tillkom 2022.

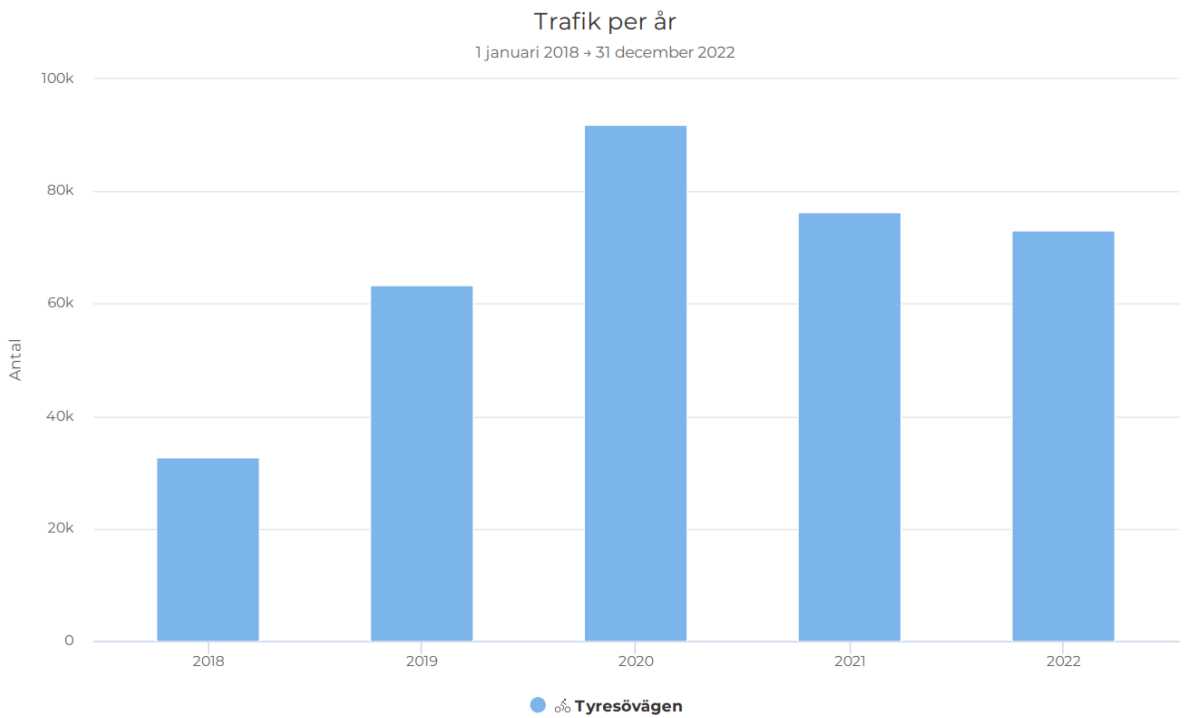


Figur 1. Mätpunktsstationer i Tyresö

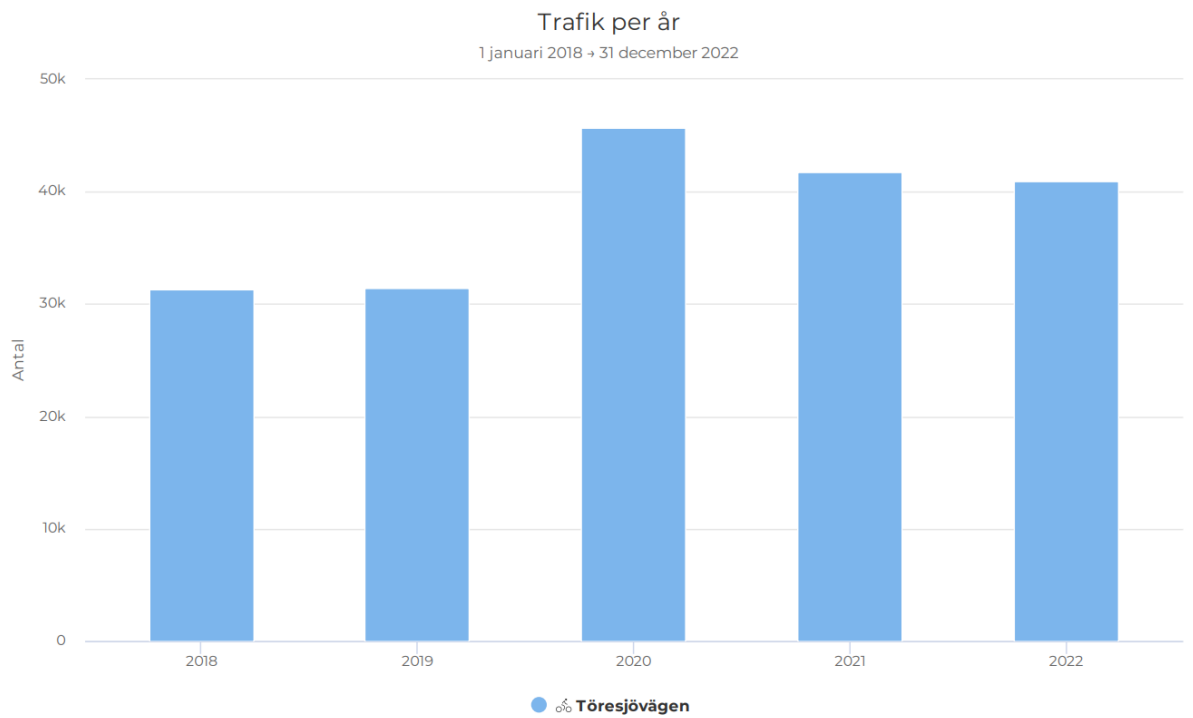
Utvecklingen för samtliga mätpunkter är lika, med uppgång fram till 2020 och sedan viss minskning 2021–2022. För just Bollmoravägen är minskningen i antal cyklar ca 10 %, vilket bedöms ligga inom en normal utveckling och det är svårt att dra någon slutsats av enbart den här mätpunkten. För Tyresövägen är minskningen större, ca 20 % färre cyklar 2021–2022. För Wättinge gårdsväg är minskningen likt Tyresövägen ca 20 %, med för Skateparken är minskningen som störst, med en minskning på mer än 25 % för 2022 jämfört med 2021. Då mätningarna för Skogsängsvägen endast finns från juli 2022 och framåt, går det inte att dra några slutsatser från denna mätning.



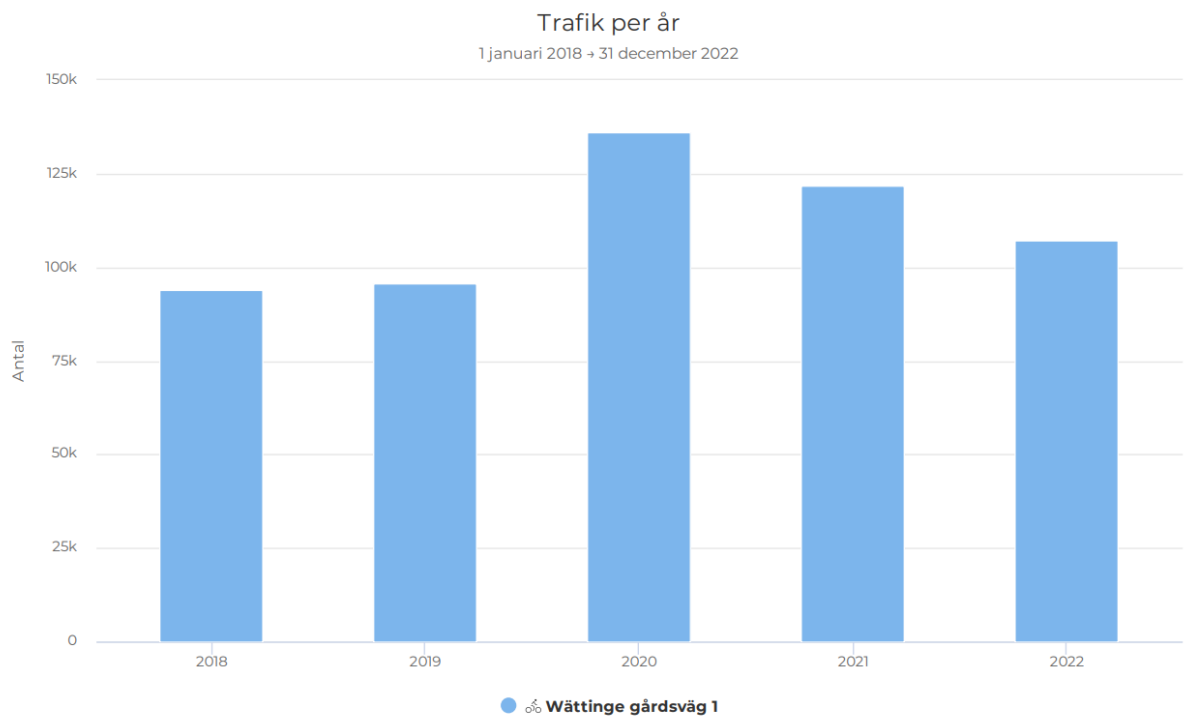
Figur 2. Statistik från mätstationen på Bollmoravägen.



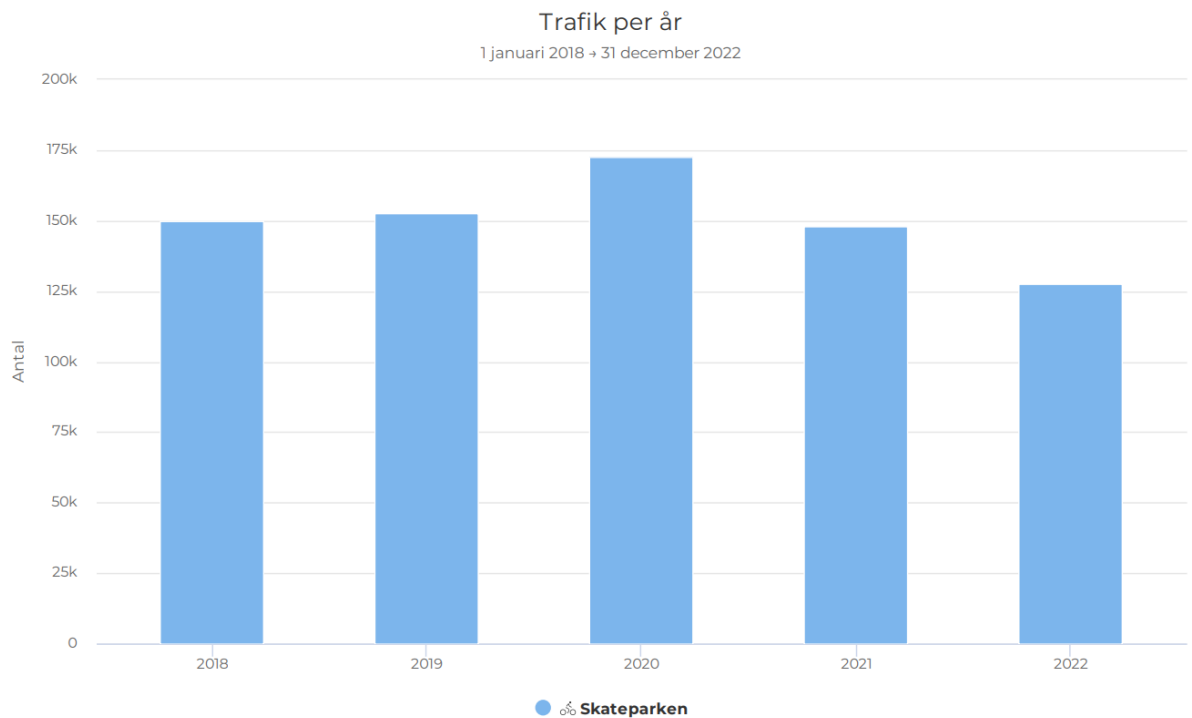
Figur 3. Statistik från mätstationen på Tyresövägen.



Figur 4. Statistik från mätstationen på Töresjövägen.



Figur 5. Statistik från mätstationen på Wättinge gårdsväg 1.



Figur 6. Statistik från mätstationen vid Skateparken.

Det är svårt att hitta en enkel förklaring till varför cyklandet tycks ha minskat mellan 2020 och 2022. Det vi vet är att resandet generellt sett minskade under och efter pandemin. På nationell nivå såg man däremot att cyklandet ökade med 3 % från 2019 till perioden mars 2020-augusti 2021. Eventuellt kan det till viss del förklara det ökade cyklandet som skedde 2020, men det bör ha spillt över även på 2021. Den efterföljande minskningen kan delvis bero på att allt fler arbetar hemifrån mer regelbundet och därmed har ett minskat behov av att resa, men detta skulle behöva bekräftas av mätningar för andra trafikslag. Undersökningar från myndigheten Trafikanalys visar även att resandet sakta men säkert har återhämtat sig och ligger på liknande nivåer som innan pandemin, bortsett från kollektivtrafikresandet som fortfarande har lägre marknadsandel än innan pandemin. Minskningen kan med andra ord inte helt förklaras av detta.

Generella slutsatser är att maj-september totalt sett är de mest cykelintensiva månaderna, med en dipp i juli vilket högst troligt beror på semestertider och minskat arbetspendlande. Skateparken är den mätpunkt som registrerat flest cyklister under perioden 2018–2022. Töresjövägen är den plats som registrerat minst antal. Ett viktigt medskick när vi analyserar cykeldata är att de ger en god indikation över hur cyklandet utvecklas över tid, men enbart i de exakta mätpunkter som ingår. Det innebär att till exempel ombyggnationer av

infrastruktur, avstängningar i närområdet m.m. måste tas i beaktande när data analyseras. Det påverkar cyklisternas färdväg i stor utsträckning. Cykelstatistiken säger inte heller något om cykelns andel i förhållande till andra färdmedel, vilket snarare fås genom resvaneundersökningar vilka vanligtvis genomförs vart fjärde år.

Ett viktigt tillägg är att mätningarna inte säger något om specifika åtgärder som genomförts för att gynna cyklister, om åtgärden inte är i direkt närhet och påverkar den fasta mätpunkten. För att mäta effekter av specifika åtgärder krävs före- och eftermätningar vid just dessa platser. En RVU (resvaneundersökning) ger en mer övergripande bild över hur färdmedelfördelningen ser ut över tid, och för att uppnå en högre cykelandel krävs löpande arbete med både hårda och mjuka åtgärder som utbyggd infrastruktur och påverkan på beteenden.

### Nöjdhetsundersökning

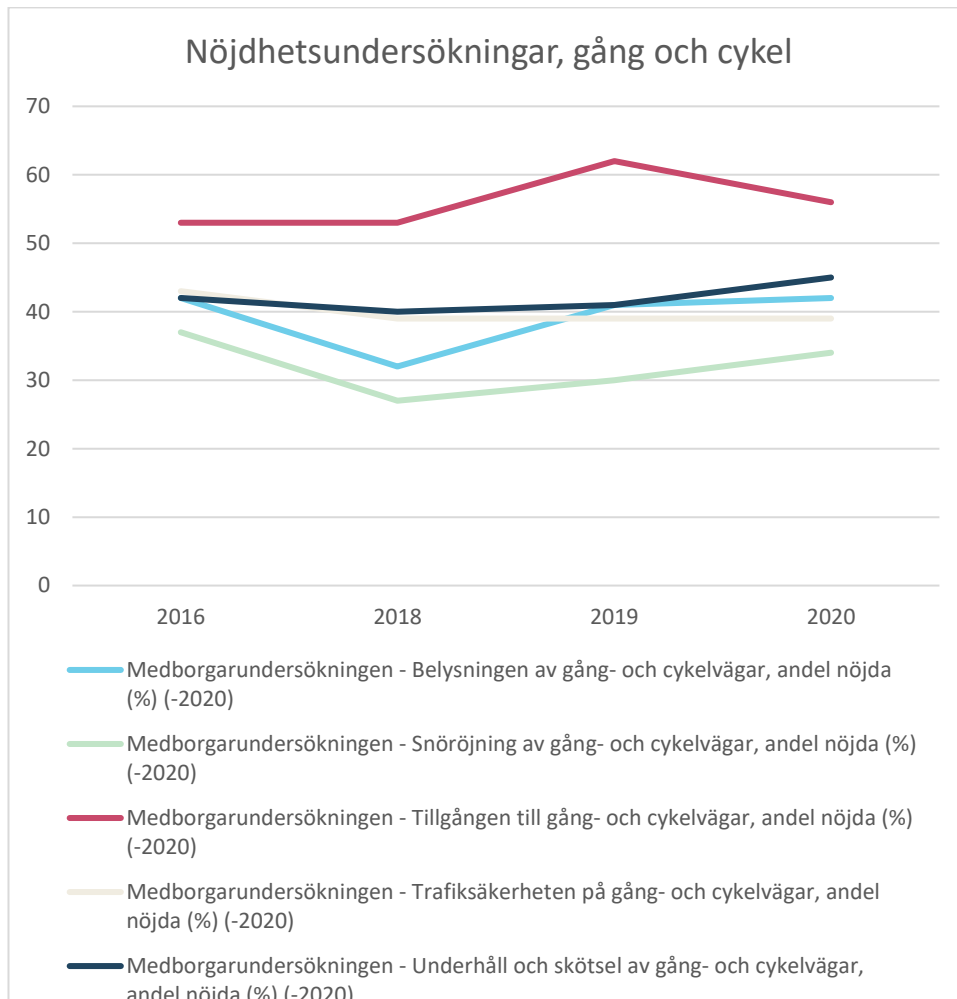
Enligt trafikstrategin ska uppföljningen baseras på statistikdatabasen Koladas 'Nöjd medborgar-index'. Detta index förs dock inte längre och frågorna som indexet baserades på har ersatts av nya frågor kring gång och cykel i medborgarundersökningen. Därför kan en kontinuerlig uppföljning på dessa siffror inte göras.

Fram till 2020 har följande statistik kring nöjdheten av gång och cykelvägar varit möjlig att tillgå (gulmarkerade: nyckeltal baserat på siffrorna ovan):

Nyckeltal	2016	2018	2019	2020
Medborgarundersökningen - Belysningen av gång- och cykelvägar, andel nöjda (%) (-2020)	42	32	41	42
Medborgarundersökningen - Snöröjning av gång- och cykelvägar, andel nöjda (%) (-2020)	37	27	30	34
Medborgarundersökningen - Tillgången till gång- och cykelvägar, andel nöjda (%) (-2020)	53	53	62	56
Medborgarundersökningen - Trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar, andel nöjda (%) (-2020)	43	39	39	39
Medborgarundersökningen - Underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar, andel nöjda (%) (-2020)	42	40	41	45
Nöjd Medborgar-Index - Gång- och cykelvägar (-2020)	61	60	62	65
Nöjd Medborgar-index - Tillgång till gångvägar/cykelvägar, medelbetyg (skala 0-10)	7.3	7.3	7.6	7.4

Figur 7. Koladastatistik över nöjdhet i olika cykelfrågor, 2016-2020.

Utvecklingen under åren 2016-2020 har varit relativt stabil, men ser något olika ut efter att frågorna förändrats. Det har varit en ökning i nöjdheten med "Tillgången till gång och cykelvägar" samt "Underhåll och skötsel". Under samma period har dock nöjdheten gått ner för "Snöröjning och trafiksäkerhet".



Figur 8. Koladastatistik över nöjdhet i olika cykelfrågor, 2016-2020.

Från 2021 och framåt är följande statistik möjlig att tillgå:

Nyckeltal	2021	2022
Medborgarundersökningen - Skötsel av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	81.8	80.3
Medborgarundersökningen - Snöröjning av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	76.6	68.6
Medborgarundersökningen - Säkerheten på gång- och cykelvägar är bra, andel (%)	83.3	78.5
Medborgarundersökningen - Utbudet av gång- och cykelvägar är bra, andel (%)	91.1	89.8







Figur 9. Koladastatistik i olika cykelfrågor, 2021-2022.

Medborgarundersökningar från 2021 och 2022 visar att Tyresöbor i något mindre utsträckning är nöjda med skötseln, snöröjningen, säkerheten och utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen.



## Cyklistvelometern

Ett alternativ till SCB/Koladas nöjd medborgarindex är resultaten från Cyklistvelometern som genomförs av Cykelfrämjandet och är en nöjdhetsundersökning där invånare i svenska städer får svara på frågor kopplat till hur de upplever och ser på frågor som rör cykling. Tyresö hamnade år 2022 på plats 5 av 73 av de små kommunerna, vilket innebär kommuner med färre än 50 000 invånare. Bäst betyg fick kategorin generell nöjdhet, som innehåll påståendens ”Jag skulle rekommendera andra att cykla i min kommun” och ”Min kommun är generellt sett en bra cykelkommun”. Även kategorin ”Trygghet” och ”Tillgång till cykelinfrastruktur” fick bra totalbetyg i denna undersökning. Cyklistvelometern ger ytterligare en dimension till hur cykelfrågorna arbetas med i kommunen, och väger in fler aspekter än enbart data och statistik. Det kan därför vara ett bra komplement till mätningar och resvanundersökningar.

Betyg	Intervall	Färgkodning
A	3,75 - 5,00	
B	3,25 - 3,74	
C	2,75 - 3,24	
D	2,25 - 2,74	
E	1,75 - 2,24	
F	1,00 - 1,74	

**TYRESÖ KOMMUN  
RANKAS SOM NUMMER  
5 AV 73 BLAND  
SMÅ KOMMUNER  
(<50 000)**

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER OCH TOTALBETYG						
	Tyresö kommun		Små kommuner		Nationellt	
Generell nöjdhet	3,62	Betyg: B	3,01	Betyg: C	3,29	Betyg: B
Trygghet	3,36	Betyg: B	2,62	Betyg: D	2,77	Betyg: C
Tillgång till cykelinfrastruktur	3,26	Betyg: B	2,74	Betyg: D	2,92	Betyg: C
Framkomlighet i cykelvägnätet	3,11	Betyg: C	2,80	Betyg: C	2,86	Betyg: C
Cykelklimat	2,52	Betyg: D	2,49	Betyg: D	2,45	Betyg: D
Cykelns prioritet i kommunen	3,04	Betyg: C	2,56	Betyg: D	2,78	Betyg: C
Totalpoäng	3,16	Betyg: C	2,70	Betyg: D	2,84	Betyg: C

Figur 10. Sammanställning statistik från Cyklistvelometern 2022. Bild: Cykelfrämjandet

## Kollektivtrafik

### Påstigande en vinterdag

Från faktabladet ”Fakta om SL” går det att utröna att perioden 2016–2022 påvisar en negativ trend i kollektivtrafiken. Totalt har antal påstigande inom kommunen sjunkit från 23 600 personer år 2018, till det lägsta värdet 14 800 under Covid-19-året 2021, för att sedan öka igen till 18 800 under 2022. Trots att hela perioden 2016–2022 visar en sänkning, så visare åren efter Covid-19 på en ökning. Siffrorna är på väg upp till 2018 års nivåer, om än inte riktigt på samma nivå som tidigare. Samma trend visas om man jämför samma period fast istället per avtalsområde en vinterdag. Avtalsområdet som gäller under nedan redovisad tidsperiod omfattar Tyresö kommun, östra delarna av Huddinge kommun, Haninge kommun samt Nynäshamns kommun. Efter 2025 kommer detta område att förändras.

År 2020 slutade SL att rapportera om hållplatserna Trollbäcken, Tyresö Centrum och Masten. Från 2018 till 2019 visar statistiken ingen skillnad när det kommer till antal påstigande eller antal avstigande för någon av hållplatserna, medan ett minskat antal påstigande och avstigande kan avläsas för år 2020. Detta med stor sannolikhet på grund av Covid-19 pandemin.

Tabell 1. Antal påstigande & avstigande per avtalsområde, totalt och per hållplats. Källa: Fakta om SL.

Antal/vinterdag	2018	2019	2020	2021	2022
Påstigande totalt	23600	23700	16800	14800	18800
Påstigande per avtalsområde	44000	45000	30000	27000	35000
Påstigande Trollbäcken	2000	2000	1600	-	-
Påstigande Tyresö Centrum	5800	5800	4200	-	-
Påstigande Masten	1200	1200	-	-	-
Avstigande Trollbäcken	2200	2200	1800	-	-
Avstigande Tyresö centrum	5300	5300	3800	-	-
Avstigande Masten	1600	1600	-	-	-

## Väg

### Nöjdhetsundersökning

Kolada och SCB:s statistik över Nöjd medborgar-index visar på en generell stigande grad av medborgare som är nöjda med kommunens gatu- och väghållning, andelen som är nöjda har stigit från 59 % år 2018 till 62 % år 2020. Statistik från senare år finns inte att tillgå. Däremot visar data från en medborgarundersökning från Kolada att från 2021 till 2022 har tillfredsställelsen med kommunens arbete med att snöröja gator sjunkit från 75,2 % till 69,3 %. Det är dock svårt att analysera denna minskning då förändringen kan vara påverkad av snömängden för de två åren.

Tabell 2. Nöjd medborgar-index: Gator och vägar. Källa: Strada & Kolada

Nöjd Medborgar-Index	2018	2019	2020	2021	2022
Gator och vägar	59	58	62	-	-

Tabell 3. Medborgarundersökning, tillfredsställelse av kommunens arbete med olika faktorer, andel.  
Källa: Kolada.

Nyckeltal	Område	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2021	2022	2023
Medborgarundersökningen - Skötsel av gator och vägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	Tyresö								75.6	75.6	
Medborgarundersökningen - Snöröjning av gator och vägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	Tyresö								75.2	69.3	

### Vägtrafikens utveckling

Kommunen mäter kontinuerligt både trafikflöden och hastigheter i utvalda snitt. Då detta varierat över åren är det inte helt lätt att göra en långtgående tillbakablick, men vissa punkter kan ändå bedömas. På Bollmoravägen mellan Granitstigen och Björkbacksvägen ligger flödena på ungefär samma nivå eller något lägre jämfört med åren 2011 och 2013, beroende på vilka tidsperioder som studeras. På Tyresövägen mellan Bollmora allé och Bollmoravägen har flödena sjunkit något de senaste åren, och trenden håller i sig mellan år 2022 och 2023. Längre österut på Tyresövägen är flödena lägre med ca 8 000 fordon per dygn i höjd med Tyresö skola och drygt 10 000 fordon per dygn strax öster om cirkulationsplatsen med Strandallén. Hastigheterna på Tyresövägen ligger något över skyltad hastighet, medan de ligger något under skyltad hastighet på Bollmoravägen.

En tendens som dessa något spridda mätningar visar är att fordonstrafiken har ökat över tid på Tyresövägen öster om Bollmoravägen, men minskat på Bollmoravägen (samma tendens till sjunkande flöden syns på Njupkärrsvägen mellan Töresjövägen och Industrivägen). En gissning kan vara att färre tar bilen i och till de centrala delarna av Tyresö i Bollmora, men fler resor tillkommer till andra delar av kommunen.

Vid en jämförelse mellan år 2022 och 2023 på kommunens fasta mätstationer ses flödena ligga relativt stabilt. På de flesta platser ligger fordonsflödena på samma nivå som föregående år, medan de på andra varierar något uppåt och något neråt.

Tabell 4. Fordon per dygn i utvalda snitt.

Väg/ÅDT			2022, sep 7 dagar	2023, okt 7 dagar
Tyresövägen (mät punkt 21, öster om cirkulationsplatsen vid Strandallén)			11751	10508

	2011, okt 7 dagar	2013, nov 7 dagar	2022, sep 30 dagar	2023, sep 30 dagar
Bollmoravägen mellan Granitstigen och Björkbacksvägen	11748	11967	11104	10512
			2022, 1 juli-11dec	2023, 1 juli-11dec
			9998	9941

		2017, sep 22 dagar	2022, sep 30 dagar	2023, sep 30 dagar
Tyresövägen mellan Bollmora allé och Bollmoravägen		20292	19422	19811
			2022, juli-dec	2023, juli-dec
			16663	17446

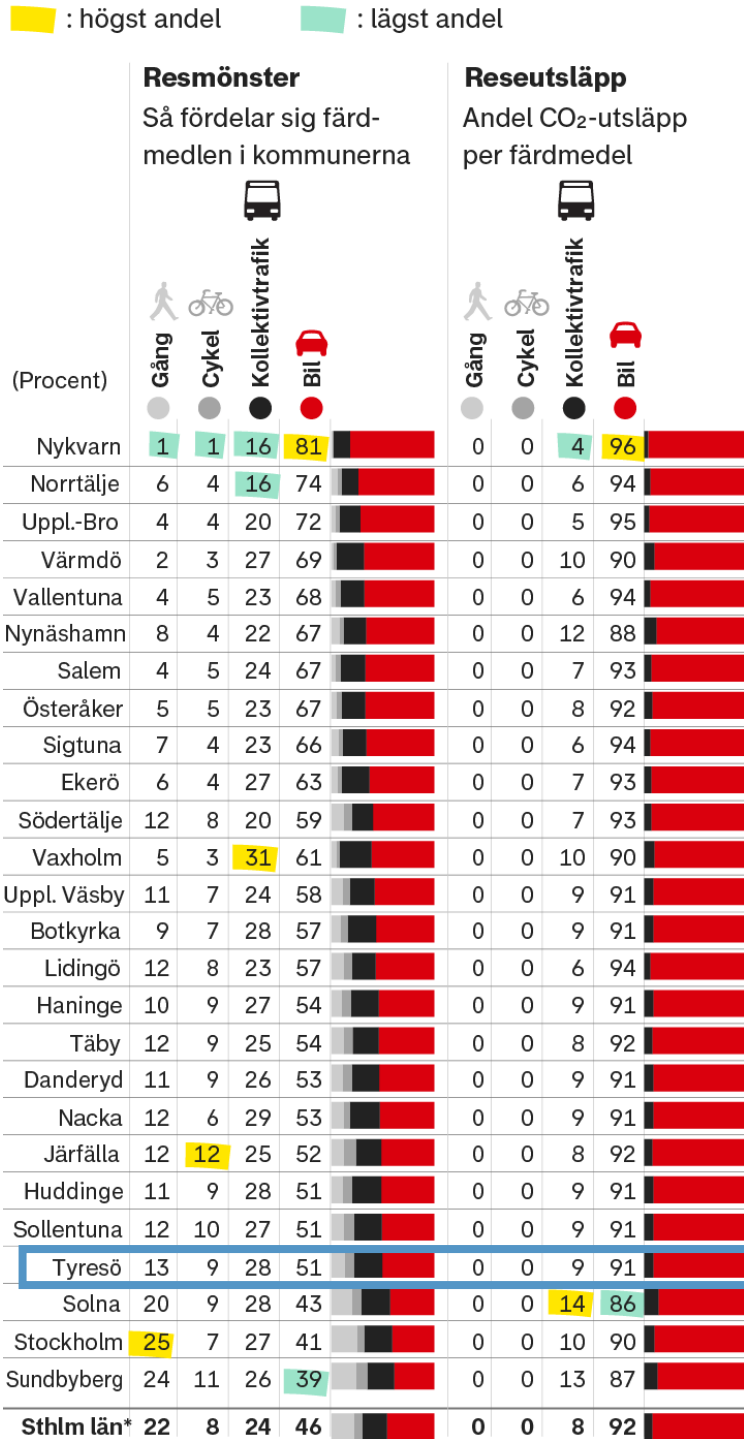
	2011, okt 7 dagar	2014, okt 7 dagar	2022, sep 30 dagar	2023, sep 30 dagar
Tyresövägen i höjd med Tyresö skola	7 211	7 938	7 432	8 696
			2022, juli-dec	2023, juli-dec
			8045	7659

Pågående ombyggnationer runt Bäverbäcken på Tyresövägen och vid Bollmoravägen mellan korsningen Bollmoravägen-Njupkärrsvägen och Björkbacksvägen kan också påverka valet att välja just de vägarna. Dock finns inte många andra alternativ i Tyresö för genomgående trafik mellan kommundelarna, varför trenden över tid ändå verkar gå mot ett totalt lägre resande även med motorfordon i dessa snitt.

## Färdmedelsandelar, alla trafikslag

Den procentuella färdmedelsfördelningen mellan trafikslag mäts inte årligen, men de nyaste siffrorna som kommunen haft tillgång till är Telia Crowd Insights analys av telefondata i Stockholms län. Färdmedelsandelen för Tyresö ses i Tabell 5, där det också går att jämföra Tyresös färdmedelsandelar med andra kommuners andelar.

Tabell 5 Färdmedelsandel. Källa: Telia Crowd Insight, grafik DN (via: <https://www.dn.se/sverige/farrestjobbresor-bakom-minskade-utslapp-i-stockholm/>)



Mål för färdmedelsfördelningen i Tyresö (källa: Trafikstrategi för Tyresö kommun, 2019):

- Andelen resor som sker med kollektivtrafik uppgår till minst 36 % till 2030.
- Andelen resor som sker med cykel uppgår till minst 20 % 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 %.

En jämförelse med tidigare års resvaneundersökningar låter sig inte göras, då metoderna för detta skiljer sig åt. De statistiskt säkerställda resvaneundersökningarna som togs fram av regionen år 2015 ser ut enligt nedan.

Tabell 6 Region Stockholms resvaneundersökning 2015. Källa:  
<https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/resvaneundersokningen/resvanor-i-stockholms-lan-2015-version-20160817.pdf>

Tyresö	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Övrig
<b>Regional RVU 2015</b>	9 %	4 %	31 %	50 %	6 %
<b>Mål, 2030</b>	9 %	20 %	36 %	29 %	6 %

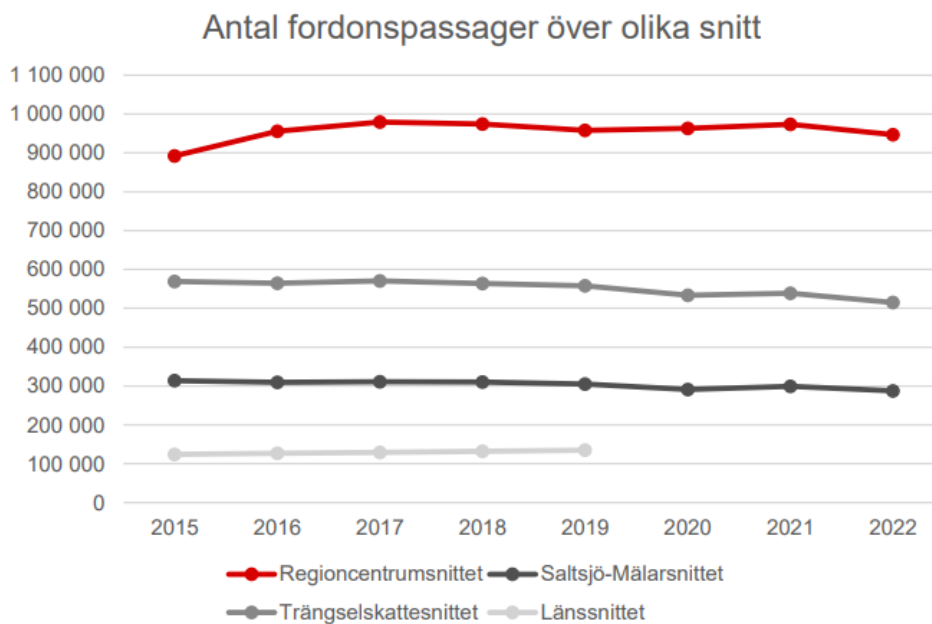
## Regional utblick

Trafikverket tar sedan år 2020 fram en årlig rapport<sup>1</sup> över tillståndet i trafiken på vägarna i Stockholms län med fokus på omvärldsfaktorer och framkomlighet. Under 2022 har de restriktioner och rekommendationer som gällt under pandemin tagits bort, men mycket av den förändrade arbetspendling som uppstod finns fortfarande kvar. Generellt är dock biltrafiken betydligt mindre påverkad än kollektivtrafiken. År 2022 har hela samhället även påverkats av kriget i Ukraina och de konsekvenser det har medfört, bland annat höga priser på drivmedel. Försäljningen av el- och hybridbilar och har fortsatt att öka, men i takt med att priset på el har gått upp har även dessa bilar blivit dyrare att framföra.

Figur 11 visar hur trafiken har utvecklats sedan 2015 över fyra olika snitt i den mån det finns data tillgängligt. Som synes är antal passager över länssnittet bara ca en sjundedel av antalet över regioncentrumsnittet. Den stora mängden bilar rör sig alltså inom länet. Över regioncentrumsnittet minskade trafiken till 2022 efter att ha ökat de senaste två åren innan dess. Siffran för 2022 är den lägsta

<sup>1</sup> Trafikverket, *Trafiken på vägarna i Stockholms län. En tillståndsbeskrivning 2022*.  
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1759274/FULLTEXT01.pdf>, hämtad 2024-02-12.

sedan 2019 och en minskning med 3 % mot 2021. Över trängselskattsnittet gick antalet resor ned med drygt 4 % mellan år 2021 och 2022 och landade på den lägsta siffran sedan 2015. Över Saltsjö-Mälarsnittet minskade antalet passager med knappt 4 % mellan år 2021 och 2022. Även här noteras den lägsta siffran sedan 2015. Trafikverket konstaterar att sammantaget har resandet minskat vid alla snitt.



Figur 11. Antal fordonspassager över olika snitt (Källa: Stockholms stad (exkl. Länssnittet)).

Vad gäller trängsel och framkomlighet har även det förändrats. I en jämförelse mellan åren 2019–2022 är det tydligt framför allt på förmiddagen att det finns en pandemieffekt under 2020 som avtagit under år 2021–2022. Vid en jämförelse av restidsindex<sup>2</sup> mellan förmiddagar (kl. 6.30–9.30) respektive eftermiddagar (kl. 15.00–18.00) har länkarna med god framkomlighet på förmiddagen (restidsindex under 1,2), minskat under 2022.<sup>3</sup> På eftermiddagen är effekten inte lika tydlig, men även här har den minskade trängseln som noterades år 2020 gått tillbaka igen. Här ligger siffrorna för 2019, 2021 och 2022 ungefär lika. Enskilda stråk är svårare att studera då trafikstörande arbeten stört under åren. Flera av de arbeten som har pågått och pågår varar

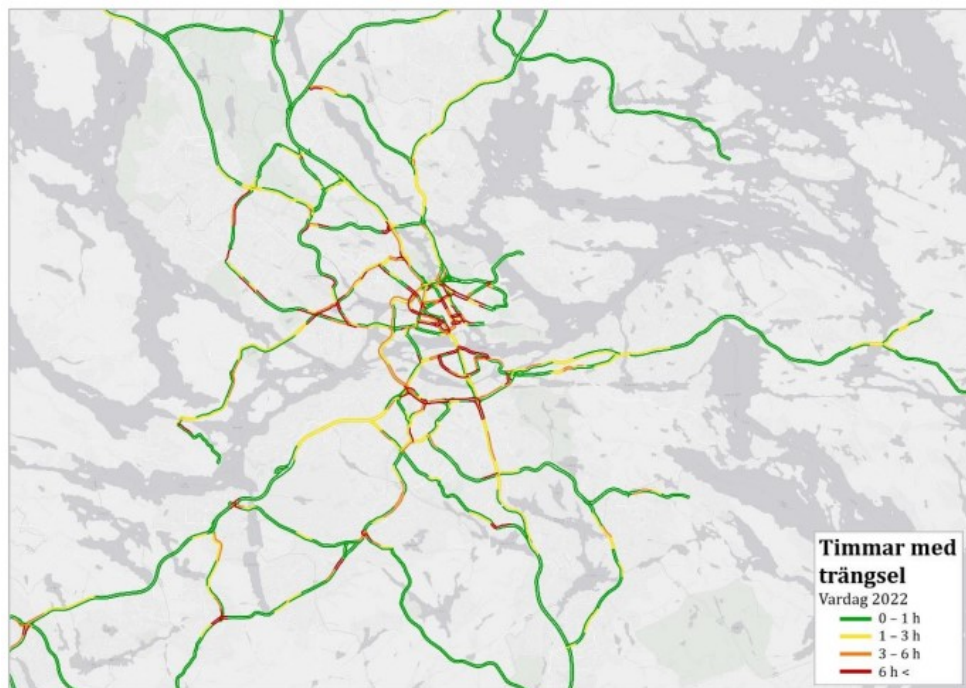
<sup>2</sup> Restidsindex är ett sätt att beskriva trängseln i trafiksystemet och beräknas genom förhållandet mellan den uppmätta restiden och restiden under friflödesförhållande. Ett restidsindex på 1,2 betyder att restiden för den aktuella perioden är 20 % längre än då framkomligheten är som bäst.

<sup>3</sup> 60 % hade god framkomlighet under förmiddagen år 2019, medan siffran var 71 % 2020 och 67 % både år 2021 och 2022.



under ett antal år, men störningen är med all sannolikhet inte likadan hela tiden då arbetsplatserna förändras över tiden.

Under förmiddagen finns de största begränsningarna i framkomligheten på väg 73 Nynäsvägen, i Södra länken åt båda hållen, på Ekerövägen mot Brommaplan samt på E18 Norrtäljevägen söderut genom Täby. På eftermiddagen är trängselsituationen en annan. Framför allt är det Eugeniätunneln och Klarastrandsleden söderut samt Södra länken och vägarna runt Brommaplan som har kraftigt minskad framkomlighet vid den tiden på dygnet. Överlag är trängseln mer omfattande på eftermiddagen än på förmiddagen. Restidsindex<sup>4</sup> är då i snitt 1,28 mot 1,23 på förmiddagen. Även antalet timmar med trängsel är betydligt fler på eftermiddagen. Av det totala antalet timmar med trängsel ligger drygt 35 % under eftermiddagen mot drygt 25 % under förmiddagen. Även restidsosäkerheten är något större på eftermiddagen än på förmiddagen. Den huvudsakliga förklaringen är att det är mer trängsel då. Sammantaget är restidsosäkerheten ca 10 % högre under eftermiddagstimmarna jämfört med förmiddagen.



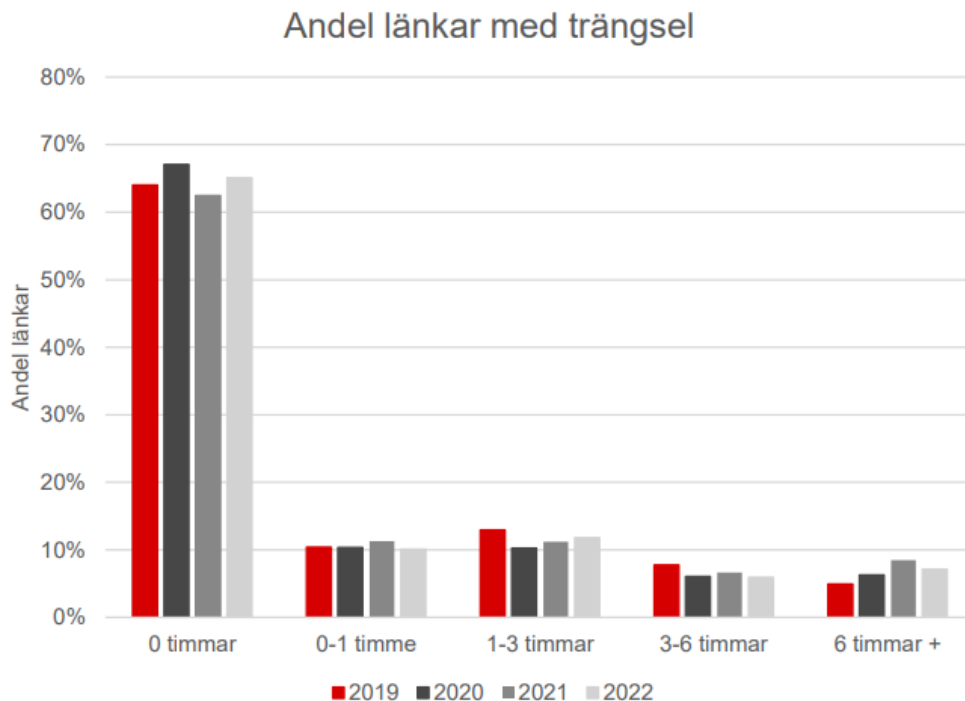
Figur 12. Antal timmar per dygn med trängsel, vardag 2022.

Andelen länkar som inte är påverkade alls av trängsel ökade från 2019 till 2020, minskar till 2021 och ökar återigen till 2022, vilket också följer den generella

---

<sup>4</sup> Restidsindex är ett sätt att beskriva trängseln i trafiksystemet och beräknas genom förhållandet mellan den uppmätta restiden och restiden under friflödesförhållande. Ett restidsindex på 1,2 betyder att restiden för den aktuella perioden är 20 % längre än då framkomligheten är som bäst.

utvecklingen med minskad trängsel till 2020 och 2022. Däremot ligger kategorin med trängsel mer än 6 timmar per dygn fortfarande kvar på en högre andel jämfört med både 2019 och 2020.



Figur 13. Andel länkar med trängsel.

Noterbart är alltså att samtidigt som trafiken på vägarna regionalt har minskat sedan 2021 så har trängseln ändå ökat något, med en högre trängsel och restidsosäkerhet på eftermiddagarna jämfört med förmiddagarna. Andelen länkar som inte är påverkade alls av trängsel ökade från 2021 till 2022, samtidigt som kategorin länkar med trängsel mer än 6 timmar per dygn fortfarande är fler jämfört med både 2019 och 2020.

Påverkande faktorer till de förändrade regionala resvanorna är sannolikt drivmedelspriserna som ökat kraftigt, liksom stigande inflation, samt ett förändrat beteende under pandemin som nu stabiliserats.

Större trafikstörande arbeten under 2022 har funnits på Ekerövägen vid arbetet med Förbifart Stockholm, vid Skurubron där den gamla bron ska ersättas under 2023 och på Västerbron där det byggts en bredare gång- och cykelbana. Arbetena vid Kungens kurva och Häggvik verkar inte ha stört trafiken på samma sätt då det hela tiden har varit tre körfält öppna i båda riktningarna. Stadsgårdsleden och Slussen har haft kraftigt begränsad framkomlighet, men det är inte unikt för år 2022 utan har varit så under flera år.

## Tillgänglighet till allt

Målet syftar till att skapa god tillgänglighet, från regional nivå till kantstinsnivå, för Tyresöbor, besökare och näringsliv. Transportsystemet ska vara väl fungerande för alla och det ska vara lätt att ta sig till målpunkter. Målet följs upp genom delvis samma indikatorer som redovisas under målet Hållbara resmönster för nöjd medborgarindex, här också kompletterat med antal meter cykelväg i kommunen per invånare.

## Cykelvägsutbud

Perioden 2018–2022 har visat att antal meter cykelväg i kommunen med kommunens som väghållare per invånare, har minskat från toppvärdet år 2019 och 2020 med en summa på 2 meter. Under år 2021 och 2022 låg denna siffra på 1,7 meter per invånare. Detta beror troligtvis på befolkningsökning, antal meter cykelväg i kommunen (oavsett väghållare) totalt per invånare har varit stillastående under perioden 2018–2022.

Tabell 7. Cykelväg i kommunen statistik. Källa: Kolada, SCB.

	2018	2019	2020	2021	2022
Cykelväg i kommunen, total, meter/inv	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Cykelväg i kommunen, kommunal, meter/inv	1,9	2	2	1,7	1,7

## Bebyggelsestruktur

Förutom tillgänglig infrastruktur som gång- och cykelväg, ett kollektivt trafikutbud, samt trafiksäkra vägar, är ett led i att skapa tillgänglighet att bygga i kollektivtrafiknära lägen i anslutning till viktiga funktioner som bl.a. service, vård, skola, förskola, arbete och handel. Kommunens större exploateringsprojekt är lokaliserade i sådana lägen, t.ex. runt Norra Tyresö Centrum, Wättinge och Trollbäckens centrumstråk. Utvecklingen på Östra Tyresö går dock i en annan riktning och där är det svårare att tillhandahålla effektiv kollektivtrafik och goda förbindelser till fots och med cykel, främst till följd av befintlig bebyggelsestruktur med smala vägar samt en utmanande topografi. Se mer om varje projekt här:

[https://www.tyreso.se/stadsutveckling/pagaende-planer-och-byggen.html?query=\\*](https://www.tyreso.se/stadsutveckling/pagaende-planer-och-byggen.html?query=*)

## Ett levande Tyresö

Detta mål handlar om att Tyresös trafikmiljöer ska bidra till stadsliv, ökad orienterbarhet och sammanlänkande stadsdelar. Trafikmiljöerna ska också vara utformade med kvalitet och präglas av hög funktionalitet.

Projekt med bäring på detta mål under 2023 och kommande år är exempelvis omdaning av Bollmoravägen och delar av Njupkärrsvägen till en stadsgata med utrymme för ökad stadsmässighet, grönska, samt höjd standard för gående, cyklister och kollektivtrafik. Även omdaning av Norra Tyresö Centrum med tillförande av stadskvaliteter som vistelseytor, kvartersstruktur, ett mer finmaskigt gång- och cykelvägnät, ökad orienterbarhet och grönska i centrala delarna av Bollmora, bidrar till målet. Kontinuerligt förbättrade cykel- och gånglänkar i enlighet med kommunens cykelplan bidrar likaså.

## Bra klimat, miljö och hälsa

Delmål som ska följas upp inom detta område avser utsläpp av växthusgaser, fossilfri fordonsflotta, efterlevnad av miljö kvalitetsnormer avseende buller, partiklar och emissioner från vägtrafiken, god dagvattenhantering samt ökad hälsa genom möjliggörandet av aktiv mobilitet.

## Utsläpp av växthusgaser från transporter

Den nationella emissionsdatabasen hos RUS visar att växthusgaser totalt sjönk från 14 411 till 11 611 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, under perioden 2016–2021. Även inräknat sjöfart, flyg och militära emissioner så sjönk totalen, från 15 667 till 12 574 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Samtliga kategorier (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar samt bussar) sjönk i utsläpp, förutom kategorin mopeder och motorcyklar som steg från 70 till 95 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter under perioden.

Tabell 8. Utsläpp av växthusgaser från transporter

Fordon	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Personbilar	10288	10137	9894	10140	9143	9090,08
Lätta lastbilar	1494	1519	1454	1369,5	1326	1338,21
Tunga lastbilar	2088	1728	1662	1088,2	1042	1084,67
Bussar	469	276	312	3,77952	3,56	3,05
Mopeder och motorcyklar	71	68	71	87	90	95

## Andel fossilberoende fordonsflotta

SCB:s data över olika kommuners grad av fossilberoende i deras fordonsflotta visar att Tyresö har en utveckling där andelen fossildrivna fordon (bensin och diesel) blir lägre. Under perioden 2018–2022 minskade andelen bensinfordon med 7 procentenheter, från 60 % till 53 %, respektive 2 procentenheter för

dieselfordon, från 30 % till 28 %. För delvis fossiloberoende fordon (elhybrider) så ökade andelen med 2 procentenheter, från 3 % till 5 %.

Andelen av fordonsflottan som är fossiloberoende som en helhet, steg från 7 % till 15 % under perioden 2018–2022. Elbilar steg från 0 % år 2018 till 5 % år 2022, och laddhybrider från 1 % till 6 % mellan samma år, medan de etanoldrivna fordonens andel sjönk från 5 % till 3 % samtidigt som andelen gasfordon inte såg någon förändring under perioden, liggandes på 1 % både år 2018 och 2022.

Tabell 9. Andel fordonsflotta som är fossiloberoende. Källa: SCB.

Andel av fordonsflottan som är fossiloberoende	2 018	2019	2020	2021	2022
Bensin	60%	59%	57%	55%	53%
Diesel	30%	30%	30%	29%	28%
Elhybrider	3%	4%	4%	5%	5%
<b>Fossilfria fordon</b>	<b>7%</b>	<b>7%</b>	<b>9%</b>	<b>12%</b>	<b>15%</b>
El	0%	1%	1%	3%	5%
Laddhybrider	1%	1%	3%	4%	6%
Etanol	5%	4%	4%	4%	3%
Gas	1%	1%	1%	1%	1%
Övriga	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Antal fordon totalt</b>	<b>17623</b>	<b>17603</b>	<b>17969</b>	<b>18149</b>	<b>18063</b>

Det totala antalet fordon ökar inom kommunen, men jämfört med antal invånare ligger antal fordon på en stabil nivå.

Tabell 10 Antal fordon/invånare. Källa: SCB

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Antal fordon</b>	17 623	17 603	17 969	18 149	18 063
<b>Antal invånare</b>	48 004	48 333	48 678	49 062	49 214
<b>Fordon/invånare</b>	0,367115	0,364203	0,36914	0,36992	0,36703

## Publika laddplatser för elfordon

Nedan redovisas utveckling av publika laddplatser<sup>5</sup> mellan 2022 och 2023. Exakt hur många som kommer att finnas i slutet av 2023 är ännu oklart, om

<sup>5</sup> Laddstation: Geografisk plats med möjlighet till laddning, som består av en eller flera laddplatser.

platserna vid McDonalds och Strandtorget hinner öppna dubblas kapaciteten för snabbladdning från vad som fanns i november.

Tabell 11. Publika laddplatser, utveckling 2022-2023. \*Antal förutsatt att de två platserna vid McDonalds och Strandtorget hinner öppna innan årsskiftet.

	2022	okt-23	dec-23*
Antal laddstationer	4	7	9
Antal laddpunkter	10	36	47
Antal snabbladdpunkter	2	6	13
Tillgänglig effekt	166 kW	1000 kW	2000 kW

## Trygg och säker trafikmiljö

Delmålet innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor eller vägtransportsystemets utformning och funktion. Det ska också upplevas tryggt att genomföra en resa i Tyresö kommun. Målet följs upp genom data från olycksdatabasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), samt trygghetsmätningar.

## Antal olyckor och skadegrad

Det sker en ökad mängd trafikolyckor i kommunen. Både Kolada och STRADA rapporterar om en generell ökning från 2016–2022.

Tabell 12. Sjukhusrapporterade trafikolyckor i kommunens väghållningsområde/100 000 inv. Källa: Kolada.

Område	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sjukhusrapporterade olyckor inom vägtransportområde, antal/100 000 inv.	180	209	183	308	160	179	215

Tabell 5 ovan avser antal sjukhusrapporterade olyckor dividerat med antal invånare (den 31 december). Siffrorna omfattar personer som skadats och som vid första vårdtillfället kommit till något STRADA-anslutet sjukhus. Personer

---

Laddplats: En parkeringsplats för ett laddbart fordon där möjlighet till laddning av ett fordon i taget finns.

Laddpunkt: Ett eluttag eller en elkontakt där möjlighet finns att ansluta och ladda ett fordon i taget. En laddpunkt kan vara både en laddkabel med kontakt eller ett uttag som sitter på laddaren där fordonets laddkabel ska kopplas in. En laddare kan ha fler än en laddpunkt.

som omkom till följd av skadorna är exkluderade liksom personer som har sökt vård men som inte har fått någon diagnostiserad skada. Statistiken innehåller enbart personer som har skadats vid olyckor inom vägtransportområde.

Tabell 13. Trafikolyckor i Tyresö. Källa: Strada.

Index	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Trafikolyckor	69	80	67	98	86	91	91

Tabell 6 avser antal trafikolyckor som rapporterats både till polis och sjukvård.

Om man tittar på antalet skadade till följd av trafikolyckor ser statistiken ut enligt följande:

Antal personer efter skadegrad och år						
År	Döda	Döda (ej officiell statistik)	Allvarligt skadade (ISS 9 -)	Måttligt skadade (ISS 4 - 8)**	Lindrigt skadade (ISS 1 - 3)	Totalt
2009	0	0	5	38	77	120
2010	1	0	4	24	68	97
2011	0	0	3	35	69	107
2012	0	0	9	36	61	106
2013	0	1	3	36	62	102
2014	1	0	4	23	64	92
2015	0	0	2	37	70	109
2016	1	0	4	26	73	104
2017	0	0	4	46	69	119
2018	0	0	5	35	62	102
2019	0	0	2	42	99	143
2020	0	0	2	29	76	107
2021	0	0	2	29	86	117
2022	0	0	6	47	72	125
<b>Totalt</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>55</b>	<b>483</b>	<b>1008</b>	<b>1550</b>

Figur 14. Skadestatistik från STRADA, 2009-2022.

Här syns också en nedåtgående trend sedan toppåret 2019 med 18 färre allvarligt till lindrigt skadade år 2022 jämfört med 2019. Målet enligt kommunens trafiksäkerhetsplan är 35 färre skadade till 2030 jämfört med 2019.

## Sammanfattning

Det är inte helt lätt att dra tydliga slutsatser av trafikens utveckling i Tyresö under de senaste åren. På grund av Covid 19-pandemin och dess effekter på resande är det svårt att veta vad som skett på grund av det och vad som skett



till följd av andra insatser, projekt, drift o.s.v. som kommunen drivit. Även andra omvärldsfaktorer som det ekonomiska läget i stort med förändrade drivmedels- och råvarupriser, politiska styrmedel, arbetsmarknadens och bostadsmarknadens förändring, påverkar med stor sannolikhet resandet, färdmedelsvalen och trafikutvecklingen. En bedömning som många aktörer gör är dock att det inte är en tillfällig förändring som syns i resandet nu, utan snarare ett nytt nuläge, där ett mer flexibelt och oförutsägbart resande sker.

Vad gäller cyklingen ser vi en viss nedåtgående trend efter toppnoteringen 2020, men fortfarande ligger antalet cyklister på de flesta mätplatser över 2019 års mätningar.

Vad gäller kollektivtrafikresandet har det sjunkit markant i Tyresö. Cirka 20 % har resandet gått ner mellan 2018 och 2022. Under pandemin kom rekommendationer om att undvika just kollektiva resor, något Tyresöborna verkar ha haft stor möjlighet till. Arbete hemifrån har skapat andra resbeteenden med kollektivtrafiken, något som både Trafikförvaltningen, kommunen och trafikoperatören följer och försöker anpassa utbudet till.

För motorfordonsresor följer utvecklingen i Tyresö en liknande trend som den vi ser regionalt, åtminstone avseende trafikmängden. Regionalt har trafiken på vägarna generellt minskat sedan 2021, samtidigt som både trängseln och restidsosäkerheten ökat något med en högre trängsel på eftermiddagarna jämfört med förmiddagarna. I Tyresö syns också en nedgång i utvalda snitt för motorfordonsresor (bil, lastbil m.m.) när man tittar längre tillbaka i tiden. Fordonstrafiken har ökat över tid på Tyresövägen öster om Bollmoravägen, men minskat på Bollmoravägen (samma tendens till sjunkande flöden syns på Njupkärrsvägen mellan Töresjövägen och Industrivägen). Vid en jämförelse mellan år 2022 och 2023 på kommunens fasta mätstationer ligger flödena relativt stabilt. På de flesta platser ligger fordonsflödena på samma nivå som föregående år, medan de på andra varierar något uppåt och något neråt. Pågående ombyggnationer runt Bäverbäcken på Tyresövägen och vid Bollmoravägen mellan korsningen Bollmoravägen-Njupkärrsvägen och Björkbacksvägen kan också påverka valet att välja just de vägarna. Dock finns inte många andra alternativ i Tyresö för genomgående trafik mellan kommundelarna, varför trenden ändå går mot ett totalt lägre resande även med motorfordon. Även utsläppen till följd av transporter minskar, samtidigt som fordonsflottans sammansättning går mot en högre andel fossilfria fordon. Fler laddplatser för elfordon tillkommer också löpande i kommunen.

Utvecklingen för trafiksäkerhet ser däremot dystrare ut. Mängden rapporterade trafikolyckor ökar något, medan nivå av skada varierar över åren. Dock syns lägre nivåer jämfört med toppåret 2019. Här behöver både



infrastrukturanpassningar tillkomma liksom till exempel en högre hastighetsefterlevnad hos trafikanter.

Generellt har resandet med alla trafikslag blivit mer oförutsägbart. Vilka dagar som människor reser till arbetet varierar, något som gör det utmanande att planera till exempel ett tillräckligt kapacitetsstarkt kollektivtrafikutbud. Ett oförutsägbart resande påverkar även trängseln och restidsosäkerheten på de regionala vägarna, trots att antal resor sjunker. Tyresö kommun fortsätter arbetet för att skapa hållbara, säkra och tillgängliga transporter genom exempelvis fortsatt tillämpning av flexibla parkeringstal i detaljplanearbetet, utbyggnadsplaner för förbättrad framkomlighet för buss, nytillkommen bebyggelse i kollektivtrafknära lägen, liksom ett ökat fokus på fysiska åtgärder i trafikmiljön för att höja trafiksäkerheten. Vidare är tät dialog med grannkommuner, polisen, Trafikverket och regionen (både Trafikförvaltningen och Regionledningskontoret), samt privata aktörer som fastighetsägare, exploatörer, byggaktörer och privata företag av stor vikt. Detsamma gäller dialogen med kommunens invånare och trafikanter där vi alla kan bidra för att uppnå trafikstrategins mål.