

TRAFIK- OCH FRAMKOMLIGHETSPLAN

Tyresö kommun

Antagen i kommunfullmäktige 2022-03-24

tyresö kommun



FÖRORD

Ett framtida Tyresö där hållbara transporter dominerar, det är målet. Ett Tyresö där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig, med prioritet för de som går, cyklar och åker kollektivt. För att uppnå detta behövs utrymme för kollektivtrafikkörfält, bussprioritet i korsningspunkter samt närhet till hållplatser och tillkomsten av effektiva bytespunkter – åtgärder som beskrivs i denna trafikplan. Vidare lyfts vikten av trygga och säkra cykelvägar liksom funktionell cykelparkering fram.

Multifunktionella gaturum och exploatering i redan bebyggda områden skapar möjlighet att välja ett hållbarare sätt att resa, vilket ger förbättrad framkomlighet i trafiksystemet som helhet. Smarta byggnader med innovativa alternativ för mobilitet ska kunna byggas. På ännu längre sikt behöver Tyresö även spårtrafik för att kunna möta den ökade efterfrågan på kollektivtrafik och för att möjliggöra för en god framkomlighet och en attraktiv stadsmiljö. Potentialen för att minska bilresandet till år 2030 är stor, och om 50 procent av dagens korta bilresor under tre kilometer inom Tyresö ersätts med gång och cykel uppnår vi målet. Det gör också att det blir lättare att komma fram de gånger man måste resa med bil, och att framkomligheten för såväl räddningstjänst som näringslivets transporter blir bättre.

I den här trafikplanen riktas ett särskilt fokus mot barns och ungas resande, liksom mot vikten av att samverka med regionala parter, grannkommuner och privata aktörer som exploatörer och byggaktörer. Genom att arbeta i enlighet med trafik- och framkomlighetsplanen, skapar vi möjligheter för den enskilde resenären att kunna resa hållbart och lägger ytterligare en pusselbit för att nå målen i översiktsplanen och vår trafikstrategi – Tyresö styr mot hållbara transporter. Vi erbjuder en förändringsresa mot ett hälsosammare, effektivare och miljövänligare sätt att ta sig fram i vår kommun. Alla som bor och vistas i Tyresö är välkomna att följa med.

Anita Mattsson
Ordförande i kommunstyrelsen

Marie Åkesdotter
Ordförande i hållbarhetsutskottet

Mats Lindblom
Ordförande i stadsbyggnadsutskottet

Tyresö, februari 2022

SAMMANFATTNING

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 i trafiksystemet, med föreslagna åtgärder främst för kollektivtrafiken. 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.

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 år 2030–2050. 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.

För att nå det uppställda trafikmålet 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 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. För att nå uppsatta mål behöver Tyresö kommun arbeta med målstyrd planering. Genom att visa hur framtida biltrafik och framkomlighet kan se ut på kommunens gator har två scenarier arbetats fram:

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

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. Med rätt prioritering och beslut skapas yta och framkomlighet för kapacitetsstarka transporter, samtidigt som det bidrar till att de fordon som behöver finnas på våra gator inte fastnar i köer. Dessutom skapas en ökad framkomlighet för räddningstjänsten. Elbilar och andra klimatsmarta privatpersonsfordon löser delar av klimatproblematiken men de löser inte framkomligheten, då de fortfarande tar stor plats på våra vägar och behöver utrymme för parkering.

Med 6 huvudåtgärder möjliggör vi 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 denna trafikplan bidrar även Tyresö kommun till regionens utveckling och dess delmål för trafik, enligt RUF 2050. Tyresö sätts i ett regionalt sammanhang.

STATUS

Beslutsdatum: 2022-03-24

Dokumenttyp: Plan

Beslutad av: Kommunfullmäktige

Dokumentägare: Avdelningschef Strategi och samhällsutveckling

Diarienummer: KSM-2018-2087

Giltighetstid: Tillsvidare

INNEHÅLL

Vad är en trafikplan och vilka mål ska den bidra till att uppnå?	6
Planens syfte	7
Begrepp	8
Så här ska vi arbeta	9
Målstyrd planering	10
Prioritering för hållbara transporter	12
Gaturum med flera funktioner	15
Det här är våra åtgärder	17
Barn och unga	18
Mobilitetslösningar	19
Samhällsplanering	21
Samverkan	24
Busstrafik	27
Spårtrafik	47
Så här har vi jobbat med trafikplanen	50

Vad är en trafikplan och vilka mål ska den bidra till att uppnå?

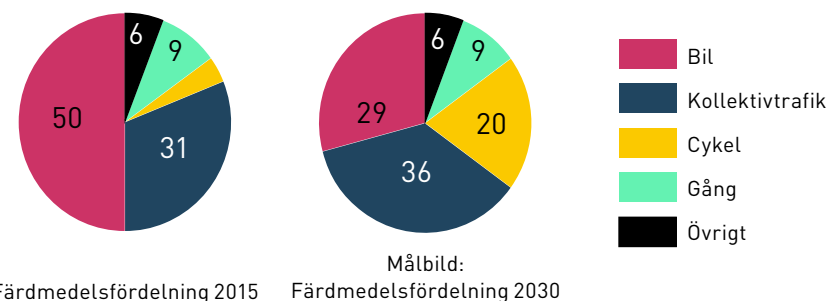
VAD ÄR EN TRAFIKPLAN OCH VILKA MÅL SKA DEN BIDRA TILL ATT UPPNÅ?

Trafikplanerna bygger vidare på kommunens trafikstrategi – Tyresö styr mot hållbara transporter – som i sin tur har sin grund i kommunens översiktsplan – Tyresö 2035. Översiktsplanen klargör att vi i alla beslut ska sträva mot en hållbar samhällsutveckling. Trafikstrategin redogör bland annat för prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafikresor, att hållbara resor behöver öka i kommunen samtidigt som nödvändig biltrafik, leverans-transporter och räddningstjänst ska kunna komma fram.

Trafikstrategins fem övergripande mål:

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

Trafikplaner är handlingsplaner inom ett specifikt trafikområde och de anger hur kommunen behöver agera för att trafikmålen ska kunna uppfyllas. De bidrar till ökat medvetande och samsyn kring specifika trafikområden.



Nuläge och målbild för Tyresö kommun. Måltalen kommer från Regional cykelplan och Framkomlighetsplan, Region Stockholm

Trafikplanerna har koppling till andra strategiska mål och planer inom kommunen. Trafikplan för mobilitet och parkering samt Cykelplan behandlar båda målet för reseandelar för kommunen år 2030, vilket beskrivs i trafikstrategins första mål, Hållbara resmönster.

Trafik- och framkomlighetsplanen bidrar även till trafikstrategins övriga mål om tillgänglighet, ett levande Tyresö, bra klimat, miljö och hälsa samt en trygg och säker trafikmiljö, liksom andra kommunala mål om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2030 och en väl gestaltad livsmiljö till år 2035.

Förutom kommunens mål för samhällsutveckling och trafikutveckling finns även övergripande mål i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, där bland annat delmål för kollektivtrafik och cykel beskrivs. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter i jämförelse med 2015. Minst 70 procent av alla

resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen. Det är mål som går hand i hand med kommunens trafikmål.



Trafik- och framkomlighetsplanens förhållande till andra planer och strategier.

PLANENS SYFTE

Denna trafikplan syftar till att förbättra framkomligheten för persontransporter med prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik. Den redovisar konkreta åtgärder främst för kollektivtrafikens framkomlighet, både fysiska och icke-fysiska. Åtgärder för cykeltrafikens framkomlighet presenteras separat i kommunens cykelplan. Genom att framkomligheten för de hållbara trafikslagen förbättras och attraktiviteten för dessa ökar, ökar sannolikt även resandeandelen för dessa. Det ger en indirekt förbättrad framkomlighet för de transporter och bilresor som måste göras, som t.ex. leveranstransporter, vårdtransporter, taxi, räddningstjänst, eller för de som behöver bil på annat sätt. Godstransporter behandlas inte i denna trafikplan.

Trafik- och framkomlighetsplanen innehåller en beskrivning av hur kommunen ska arbeta, samt sex åtgärdsområden med tillhörande åtgärder som bidrar till målet om minskad bilandel och bättre framkomlighet.

BEGREPP

AKTIV MOBILITET

Transporter som sker genom egen rörelse, som ger positiva effekter på hälsa.

TRANSPORTPYRAMIDEN

Den nya omvända pyramiden prioriterar hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik före bil. Genom att använda den omvända transportpyramiden skapas levande, trygga miljöer.

KOMBINATIONSRESOR

När resan sker genom kombinerade trafikslag. Ofta refererar detta till hur vi reser till och från själva stationen eller hållplatsen för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikresande förenklas om det finns cykelparkering i direkt anslutning och att hela resan från A till B underlättas fast den sker med olika trafikslag.

YTEFFEKTIVA TRANSPORTER

Hanterar samma antal resenärer på mindre yta än om de reser med bil. Transportmedel som tar mindre plats.

BRT (BUSS RAPID TRANSIT)

Trafiksystem för bussar som ges plats i gaturummet med egna körfält, väl utformade hållplatser och ges god framkomlighet genom bussprioritering. Med detta koncept skapas en snabb kollektivtrafik, med bussar med stor passagerarkapacitet per timme och korta restider.

TESTBÄDD

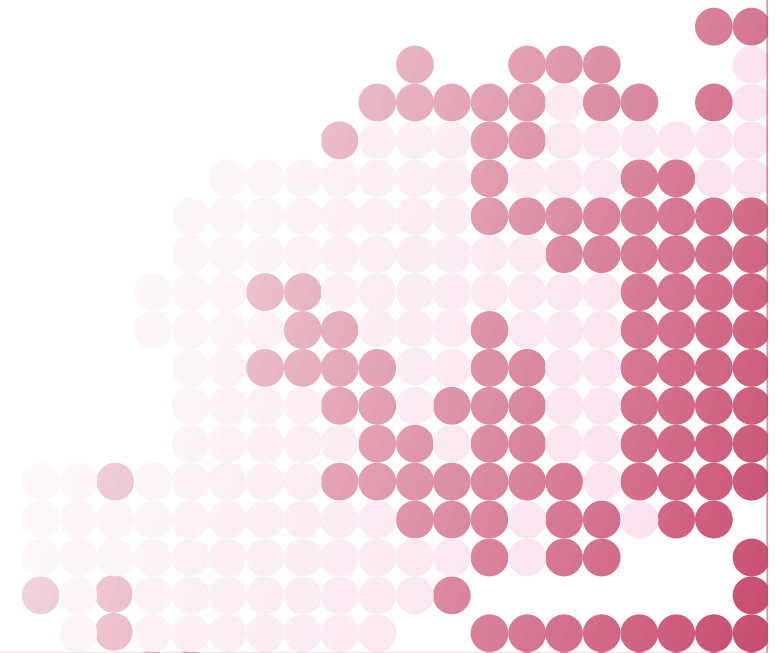
Olika lösningar som prövas och utvärderas, för att sedan kunna bedömas om de ska bli permanenta eller inte. Testbäddar kräver enskilt beslut.

SÅ HÄR SKA VI ARBETA

För att uppnå målet om en förändrad färdmedelsfördelning och bättre framkomlighet till 2030 behöver vi arbeta målstyrt. Det innebär att vi aktivt ska styra den framtida resandeutvecklingen till skillnad från att följa den prognosierade utvecklingen i Tyresö för Tyresö 2030. Åtgärder för att nå den målstyrda färdmedelsfördelning beskrivs i nästakommande kapitel, samtidigt är det viktigt att arbeta med helheten och att det inte bara är trafikens funktioner som är vägledande när det gäller stadsrummets funktion, utformning och gestaltning.

För att skapa en förbättrad framkomlighet i trafiksystemet arbetar vi med:

- Målstyrd planering
- Prioritering för hållbara transporter
- Gaturum för flera funktioner än enbart trafik



MÅLSTYRD PLANERING

Tyresö kommun och Stockholmsregionen växer kraftigt. År 2050 beräknas regionens invånarantal vara 3,4 miljoner, en ökning på nära 50 procent i jämförelse med 2,3 miljoner år 2018. Under samma period beräknas kollektivtrafikresandet ha ökat med 56 procent baserat på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning enligt RUF5 2050. När Tyresö kommun och regionen expanderar behöver hållbara transporter öka som en förutsättning för att minska utsläpp, trängsel och för att bidra till ett jämställt samhälle.

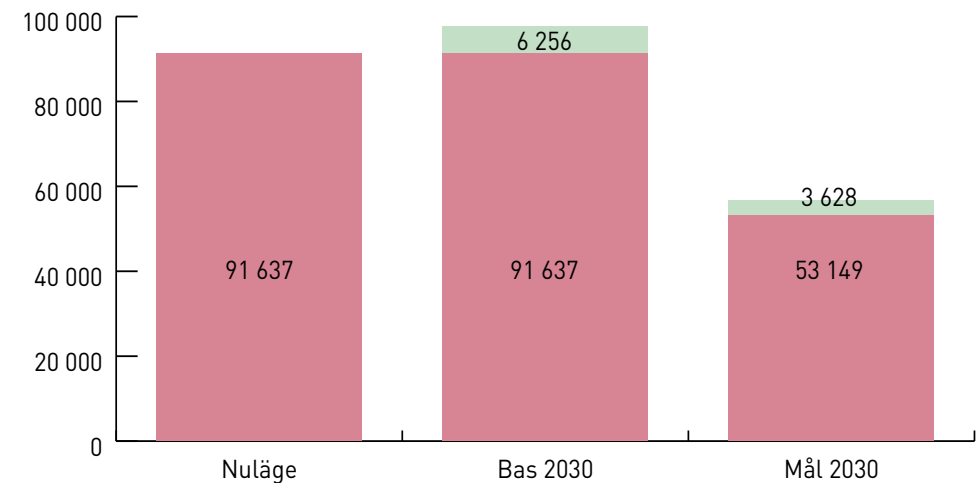
För att nå uppställda trafikmål för reseandelar – att minst 70 procent av våra resor ska ske med de hållbara transportsätten gång, cykel, kollektivtrafik – behöver kommunens besökare och boende ändra sitt sätt att resa. Färdmedelsförändringen innebär att bilresorna behöver minska med 42 procent. Genom att visa hur framtida biltrafik och framkomlighet kan se ut på kommunens gator har två scenarier arbetats fram, ett basstyr och 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 och att vi får en befolkningsökning. Ökningen baseras 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, där inga större verksamhetsområden väntas tillkomma samt att inpendlingen till Tyresö kvarstår på dagens nivå.

Bas 2030

Scenariot har som utgångspunkt att Tyresöbor och våra besökare 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 våra besökare reser hållbart, där kommunens trafikmål uppfylls och där bilresorna har minskat.



Antal bilresor per vardagsdygn alstrade från befintliga bostäder (i rosa) och för tillkommande bostäder (ljusgrönt) för nuläge, bas 2030 samt mål 2030.

Appliceras dessa två scenarier på vägsystemets maxtimme, det vill säga mellan kl. 16 och 17 på eftermiddagen då trafiken är mer intensiv, ser man att de platser där framkomligheten redan idag är ogynnsam blir värre i basscenariot. Korsningar längs Bollmoravägen, Tyresövägen och Gudöbroleden har begränsad framkomlighet och de bidrar till flaskhalsar på bland annat Skrubba Malmväg, Njupkärrsvägen och Myggdalsvägen. I det målstyrda scenariot upphör flaskhalsar, hastigheten i korsningar är låg men inga köer uppstår. Framkomligheten bedöms vara god för hela kommunen, den är bättre än idag. För att uppnå framkomlighet enligt scenariot i Mål 2030 behöver infraskstrukturen utvecklas till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. Vidare behöver en kraftig förändring ske i hur dagens Tyresöbor reser.

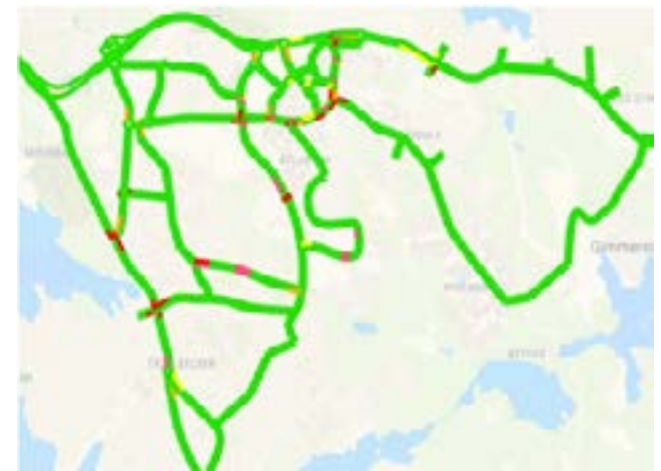
I och med att Tyresö och hela regionen utvecklas med bostäder som genererar en befolkningsökning behöver även kollektivtrafiken och dess system utvecklas. Med den utveckling som ses för Tyresö kommer turtätheten för bussar att öka kraftigt till 2030 enligt underlag från Trafikförvaltningen. Antalet avgångar under rusningstrafik kommer öka med cirka 40 procent utmed Bollmoravägen där kommunen har flest antal bussar. Fram mot år 2050 ser Trafikförvaltningen att kapacitetstaket för bussar i Tyresö nås och då behöver annan kollektivtrafik utvecklas. Denna trafikökning av bussar behöver ges god framkomlighet och den yta som krävs.



Framkomlighet i nuläge



Framkomlighet år 2030 enligt Bas 2030



Framkomlighet år 2030 enligt Mål 2030

Simulerad medelhastighet som andel av skyltad hastighet:	
>90%	■
80-90%	■
70-80%	■
50-70%	■
<50%	■

PRIORITERING FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Genom att prioritera yteffektiva transportsätt som kollektivtrafik, cykel och gående skapas framkomlighet för de resor som behöver göras. Elbilar och andra klimatsmarta privatpersonsfordon löser delar av klimatproblematiken men de löser inte framkomligheten, då de fortfarande tar stor plats på våra vägar. 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. Med rätt prioritering och beslut skapas yta och framkomlighet för kapacitetsstarka transporter, samtidigt som det bidrar till att de bilar som behöver finnas på våra gator inte fastnar i köer. Dessutom skapas en ökad framkomlighet för räddningstjänsten.

Förutom att hållbara transporter är yteffektiva är de även klimatsmarta och minskar utsläppen av växthusgaser. Genom att arbeta med hållbara resor enligt Mål 2030, med en förflyttning från bil till hållbara resor samt genom ökat distansarbete, minskar kommunens klimatutsläpp från persontransporter med ungefär 21 000 ton CO₂e. För att nå kommunmålet klimatneutralitet behöver resterade klimatutsläpp från persontransporter reduceras genom skifte till helt fossilfria fordon. Om överflytten enligt Mål 2030 och förändring av förnybara drivmedel inte görs kommer Tyresös utsläpp från persontransporter vara 45 300 ton CO₂e.

Att prioritera hållbara transporter som kollektivtrafik och cykel ger synergieffekter för ett mer jämlikt transportsystem. Med dessa transportslag får Tyresöborna möjligheten att själva välja hur de vill resa oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller vilken socioekonomisk grupp de tillhör. För att



Samma mängd resenärer upptar olika mängd yta beroende på val av transport.



Elbilar

Biogasbilar

Bensinbilar

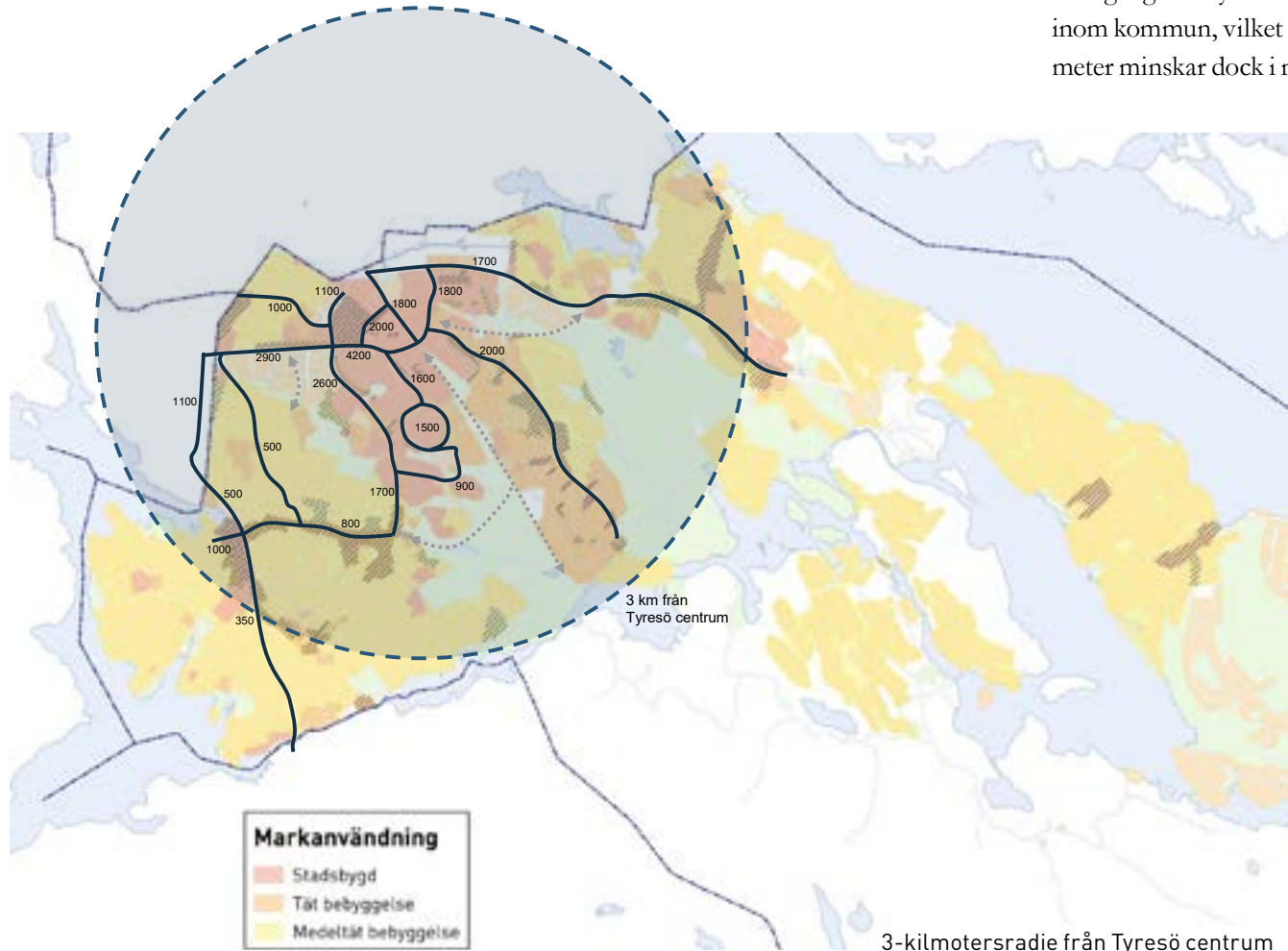
Oavsett drivmedel tar bilar upp samma yta.

styra mot ett jämlikt transportsystem är det viktigt att även öka tryggheten för de resande. Med väl utformade hållplatser och bytespunkter, utan skymmande buskar och med tillfredställande belysning, ökar den faktiska och den upplevda tryggheten.

SATSA PÅ KORTA LOKALA RESOR

En prioritering av hållbara transporter kan också göras genom smart samhällsplanering. I enlighet med kommunens översiktsplan ska vi placera bostäder, verksamheter och service nära kollektivtrafik. Avstånden minskar då vi skapar nya kopplingar inom kommunen, framförallt med gång- och

cykelvägar. Då ges också förutsättning att flytta över korta resor med bil till gång och cykel. Denna överflyttning ger stor potential att nå våra mål och ger en god effekt på kommunens klimatutsläpp. För att få en uppfattning i vilken grad överflyttning behöver ske har en känslighetsanalys genomförts på korta resor under 3 km inom Tyresö. Om 50 procent av dessa korta bilresor ersätts med gång och cykel minskar det totala antalet bilresor med upp till 29 procent inom kommun, vilket motsvarar målet om en minskad bilandel. Personkilometer minskar dock i mindre utsträckning då de längre bilresorna blir kvar.



SNABBA KOLLEKTIVTRAFIKRESOR – ARBETSPENDLING TILL OCH FRÅN TYRESÖ

Eftersom Tyresö är en kommun där stor del av de boende arbetspendlar ut ur kommunen, behöver Tyresö sättas i ett regionalt sammanhang när det gäller dagens men framförallt morgondagens kollektivtrafik. Då antalet bussar förväntas öka kraftigt behöver de ges plats på våra gator, men framförallt behöver de ges plats i viktiga bytespunkter som Norra Sköndal, Gullmarsplan, Stockholm city och Älvsjö. År 2030 bedöms kommunen ha tre stombusslinjer: mot Handen/Flemingsberg, Älvsjö/Telefonplan och Gullmarsplan/Stockholm city/Karolinska Solna. Stombussarna förenklar arbetspendlingen, då arbetsresan kan göras med få eller inga byten. Även de röda bussarna som kopplar till regionen, beräknas få ökad turtäthet. Genom att prioritera det yteffektiva transportmedlet buss i gaturummet och arbeta för förbättrad framkomlighet kan restiderna bli bättre och tidtabellerna hållas. Detta i kombination med bra cykelparkeringar vid hållplatser kan göra kombinationsresor smidigare.



GATURUM MED FLERA FUNKTIONER

När Tyresö växer kan vi skapa nya möjligheter för våra offentliga miljöer som är en viktig del av människors vardag och som stimulerar till möten mellan människor. Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering av infrastruktur, offentliga platser, transporter som i sin tur kräver ny teknik och samarbete mellan flera sektorer och aktörer. Våra gator och gaturum behöver ha flera funktioner De är en plats för transport men även en trygg plats för vistelse, hantering av dagvatten och skyfall samt grönstruktur.

MÖTESPUNKTER – LIVSMILJÖER

Byggnader och kringliggande natur hjälper till att skapa rum för gator. Förhållandet mellan gatans bredd och mötande byggnaders höjd är grunden för gaturummets karaktär. För att skapa en mänsklig skala krävs en bra balans mellan höjd- och breddförhållanden. Ett brett gaturum kan behöva en uppdelning i mindre rum genom exempelvis träd som fungerar som väggar.

För att främja kollektivtrafikresor behöver platsen kring hållplatsen – bytespunkten – utformas på så sätt att det ökar tryggheten och attraktiviteten av platsen. Det sker genom att vi förbättrar parkeringsmöjligheterna för cykel och gestaltar bytespunkten med omsorg för att bidra till upplevelsen och skapar trygghet för människorna som passerar eller väntar. Gång- och cykelbanor behöver också förbättras för att öka användningen. Detta bidrar till att kombinationsresor kan öka.

GRÖNSTRUKTUR

Gatuträd hjälper till att rama in stadsrummet och bidrar till den mänskliga skalan. Träd, buskar och planteringar är viktiga element för att skapa attraktiva platsbildningar ut med våra vägar. Träden dämpar även bläst och ger skugga varma somrardagar. Grönstrukturen sänker temperaturen och ger bättre luftförhållande genom att ta upp och rena luftföroreningar och partiklar. Växtlighet bidrar med andra ord med ekosystemtjänster som förbättrar miljön längs gatan. Det bidrar till en positiv klimateffekt genom att mer koldioxid kan lagras och dagvatten kan renas och omhändertas lokalt. Genom att prioritera grönstruktur skapas bättre livsmiljöer för dagens Tyresöbor och för kommande generationer.



Illustration: ALMA Arkitekter

Illustrationsbild från planprogrammet för Trollbäckens centrumstråk, som visar grönstruktur i gatumiljön.

DAGVATTEN OCH SKYFALL

Då klimatförändringarna innebär stora utmaningar med större och kraftigare nederbörd behöver skyfall och dagvatten hanteras vid trafik- och infrastrukturutveckling. Genom att ge utrymme i gaturummet för dagvatten- och skyfallshantering minskar tillförseln av föroreningar till kommunens vattenmiljöer, samtidigt som risken för skadliga översvämningar i stadsmiljön minskar.

Dagvattnet från våra vägar innehåller ämnen från slitaget på vägbeläggning, bromsar och däck samt spill av bensin och diesel, bromsolja, fett och rostskyddsmedel. Det finns även tungmetaller som bly, zink, kadmium och kolväten i dagvattnen från våra gator. För att undvika negativ påverkan på sjöar

och vattendrag ska vattnet så långt som möjligt omhändertas lokalt och renas innan det når recipienten. Då dagvatten från transporter, trafikmiljöer ofta är kraftigt förorenat måste omhändertagande och rening av dagvatten vara en del av gatans funktion.

Vid skyfall kommer stora flöden av vatten och allt vatten kan inte omhändertas i dagvattenledningsnätet. Därför behöver gator, gång- och cykelvägar och parkeringsytor även fungera som avledningsvägar (skyfallsleder) och översvämningssytor (skyfallsytor) vid kraftiga regn. Skyfallshantering är med som en planeringsförutsättning tidigt i alla projekt som rör utformning av gator. Det är dock viktigt att stämma av hanteringen av skyfallsvatten mot planeringen av trafikmiljöer, för att säkra framkomligheten på de stråk där huvuddelen av kollektivtrafiken går.



Foto: Pexels

Med framtidens klimatförändringar är det viktigt att ta hänsyn till större skyfall och att vattnet kan hanteras i infrastrukturen.

DET HÄR ÄR VÅRA ÅTGÄRDER

För att kunna skapa bättre framkomlighet i trafiksystemet och öka andelen hållbara transporter enligt tidigare beskrivna mål, har ett antal åtgärder inom sex åtgärdsområden tagits fram. Åtgärderna har fokus på kollektivtrafikens framkomlighet, men de innefattar även andra trafikslag och effekterna av åtgärderna gynnar på sikt en bättre trafiksituation för alla trafikanter. Åtgärderna är av både fysisk och icke-fysisk karaktär där hållbara transporter prioriteras i alla ny- och ombyggnationer inom kommunen, samt i den löpande drift- och underhållsverksamheten. Åtgärderna presenteras i åtgärdsträdet här bredvid.

Hur vi planerar vår bebyggda miljö får påverkan på resebeteendet. Genom att skapa yta för de hållbara trafikslagen gör vi det möjligt för dessa att bli attraktiva och nyttjade i högre utsträckning. Detta är särskilt viktigt att tänka på i kommunen stadsutveckling så att ett skifte mot hållbart resande kan ske, särskilt för korta resor där potentialen för ett skifte är stor. Vidare behöver Tyresö utvecklas på platser där det redan finns god kollektivtrafik och annan service så att det blir enklare att göra ett hållbart val för sin resa och att bilberoendet kan minska.

Mobilitetslösningar, påverkanskampanjer och styrande ekonomiska och juridiska åtgärder som minskar behovet av att äga och resa med egen bil är också viktiga för att få ett förändrat resebeteende. Med en överflytt till gång, cykel och kollektivtrafik skapas en bättre framkomlighet i trafiksystemet och en attraktivare stadsmiljö för alla Tyresöbor.



BARN OCH UNGA

Att planera för 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, vilket säkerställs genom barnkonsekvensanalys. Där prövas utformning och funktionen av utifrån barnets bästa.

UNDERLÄTTA KOMBINATIONRESOR

En annan viktig aspekt som bidrar till att barn och unga kan resa självständigt med både buss och cykel är att se till att den kombinationen blir attraktiv och enkel. Valfungerande och trafiksäker cykelinfrastruktur som kopplar till busshållplatser och bytestpunkter, i kombination med bra mobilitetslösningar för barn och unga, leder till att de i tidig ålder kan resa på egen hand.

SKAPA NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

Ges barn och unga möjligheten att parkera sina transportmedel på ett tryggt och bra sätt medför det ett minskat bilberoeden då de inte behöver skjutas till sina aktiviteter, till kompisar, skola och förskola. Vilket i sin tur leder till att trafiksäkerheten på dessa platser blir bättre. Genom smart och hållbar samhällsutveckling gör resekedjan mer hållbart, där det går att resa med kollektivtrafik och gå/cykel på ett enkelt sätt.

PÅVERKA GENOM KAMPANJER

Genom påverkanskampanjer för barn och unga samt att kommunen aktivt arbetar med attraktiva och säkra skolvägar ges de bättre förutsättningar att resa mer hållbart och de kan resa på egen hand på ett enklare sätt och är inte

lika beroende av vuxna. Bättre hälsa är en av de vinster som samhället får om barn och unga går och cyklar eller på annat sätt tar sig fram genom rörelse. Aktiva barn och unga ger på sikt lägre risk för hjärt- och kärlsjukdomar samt fetma. Barn som tar sig fram genom aktiv mobilitet är mer aktiva under dagen än de som blir skjutsade.



Foto: AdobeStock

Åtgärder för förbättrad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik bidrar positivt till barns möjlighet att resa trafiksäkert på egen hand.

MOBILITETSLÖSNINGAR

Vi använder fyrstegsprincipen för att få stort genomslag på hur trafik och transporter förändras och principens steg hör ihop 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.

Fyrstegsprincipen



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. Generellt sett brukar mobilitetsåtgärderna ge störst effekt om de implementeras i samband med att individen förändrar en vana, vilket exempelvis kan vara att vid byte av arbetsplats eller inflyttning i ny bostad. Samtidigt ser vi att det är dagens trafiksituation och resmönster som behöver förändras och prioriteras. Det är även viktigt att arbeta med beteendeförändring vid exempelvis vägbyggnationer, där framkomligheten ofta begränsas. Mobilitetslösningar för kollektivtrafiken behöver ske tillsammans med Trafikförvaltningen. För att studera vilka mobilitetsåtgärder som ger bra resultat är det av yttersta vikt att åtgärden följs upp.

SKAPA GRÖNA RESPLANER

Gröna resplaner är en åtgärd som presenteras i en annan trafikplan, Trafikplan för mobilitet och parkering. Genom att ta fram gröna resplaner kartläggs en verksamhets eller ett bostadsbestånds resmönster och vilka lösningar som behöver tas fram för att förändra och möjliggöra ett mer hållbart resande. Mobilitetslösningar ska vara en första åtgärd och lösningarna ska bidra till att minska behovet av traditionell parkering eller helt utesluta det. Gröna resplaner kan tas fram för både nya som befintliga verksamheter och bostäder.



MARKNADSFÖRA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kollektivtrafiken är ett transportsätt som är särskilt viktig i omställningen till ett hållbart resande. Att marknadsföra stornätets blåbussar men även de röda, mer lokala bussarna, hjälper till att påverka andelen kollektivtrafikresenärer. Att utveckla varumärket SL med varumärkesbyggande kampanjer behöver göras dels i samverkan mellan Region Stockholm och kommuner, och dels med bussentreprenören. Det är viktigt att marknadsföring sker utifrån långsiktig utveckling, speciellt eftersom bussentreprenörer handlas upp på begränsad tid.

Covid 19-pandemin har visat att förändringar kan se snabbt vilket är något att ta vara på. Under denna pandemi gick kollektivtrafiken ned, men cykelandelen ökade kraftigt. Att nu arbeta med rätt mobilitetsåtgärder och ge rätt verktyg är viktigt för att säkerställa att cykelresorna kvarstår samtidigt som kollektivtrafikresorna ska öka.

Vidare är marknadsföring av kollektivtrafik och cykel ett effektivt sätt att få bilister att välja andra färdssätt. Exempelvis har subventionerade kollektivtrafikkort, prova-på kampanjer och så kallade hälsotrampare visat sig vara effektiva mobilitetsåtgärder. Kampanjen Hälsotrampare innebär att arbetstagaren erbjuds exempelvis gratis hälsoundersökning och cykelreparation om hen cyklar till jobbet några gånger i veckan. Andra exempel på kampanjer och påverkansprojekt är Ta stålhästen till hästen, Ställ bilen, Vintercyklister, Utveckling för samäkning till fritidsaktiviteter med mera.

SAMHÄLLSPLANERING

Åtgärderna inom kategorin samhällsplanering tar det strategiskt övergripande perspektivet och säkerställer att framkomlighetsåtgärder arbetas in på ett systematiskt sätt i kommunens styrdokument. För att skapa ytor för hållbara resor kan strategiska markköp behöva ske för att genomförandet ska bli verklighet. 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. Vi följer översiktsplanens planeringsstrategier och andra trafikplaner som Mobilitet och parkering och Cykelplanen samt övriga övergripande strategier som Tyresö kommuns strategi för en attraktiv och väl gestaltad livsmiljö då dessa går hand i hand.

SKAPA NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK

Stadsutveckling i kollektivtrafknära lägen är en prioriterad åtgärd, eftersom en kapacitetsstark kollektivtrafik utgör grunden för att resenärer ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Därför behöver målpunkter som exempelvis arbetsplatser, skolor och handelsområden lokaliseras i kollektivtrafknära lägen om 500 meter. Även utveckling av bostäder behöver förläggas till platser där det finns god kollektivtrafik inom mindre än 500 meter. Detta är speciellt viktigt för Tyresö som har stor nattbefolkning, medan den större delen av dagbefolkningen pendlar för arbete i andra kommuner inom regionen.

För att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftigare gentemot bilen är det av största vikt att kommunen medvetet planerar för en struktur där Tyresöbor kan kombinera flera ärenden på väg till och från arbete/studier. Att planera för närhet till kollektivtrafik bidrar även till att skjutsning av barn och unga minskar då delresorna kan göras med andra färdmedel än bil.

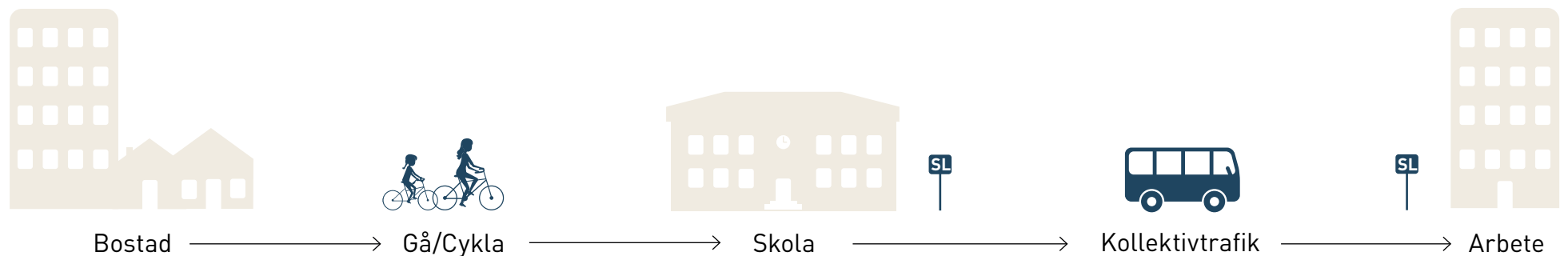




Foto: Pexels

Under Covid 19-pandemin har distansarbete blivit vanligt förekommande, något som troligtvis kommer att förekomma även efter pandemins slut.

PLANERA FÖR DISTANSARBETE

Till följd av Covid-19 pandemin har vardagsresandet förändrats mycket. Många pendlings- och tjänsteresor har ersatts av distansarbete och digitala möten. Detta har medfört att topparna under rusningstid minskat, vilket gett bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. Än så länge är det oklart hur arbets- och pendlingsresorna kommer att förändras efter denna pandemi, men undersökningar visar att kontorsarbetare i snitt kommer att vilja vara på kontoret cirka tre dagar i veckan. Det innebär att arbetstagaren vill vara på kontoret majoriteten av arbetsdagarna samtidigt som flexibiliteten med möjligheten att jobba hemma uppskattas. Även om arbetstagaren vill vara på kontoret majoriteten av sin arbetstid är det fortfarande två dagar där pendlingsresan uteblir. En effekt kan då bli att trängseln på exempelvis bus-sar minskar, vilket gör att resenärerna har större chans att få en sittplats och därför väljer att pendla med kollektivtrafik istället för med bil. Även framkomligheten på våra gator blir bättre för varje resa som inte genomförs. För att detta ska få genomslag på framkomligheten är det bra om distansarbetet sker på olika dagar, vilket Tyresö kommun som arbetsgivare kan arbeta med.

SAMORDNA BYGGTRAFIK OCH VÄGARBETEN

Att prioritera framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykel före bil vid vägarbeten är också viktigt. För att möjliggöra detta behöver kommunen och byggaktörer i ett tidigt skede arbeta med att samordna byggtrafik samt kommunicera med Trafikförvaltningen och bussentreprenören. Vid stor påverkan behöver även information och beteendekampanjer planeras för att redan i byggskedet påverka hur resor genomförs. Samordning bör ske mellan produktionsplanerare och trafikingenjörer med ansvar för trafikordningsplaner och trafikanalyser och konsekvensbeskrivningar tas fram av de trafikpåverkande projekten.

Byggsektorn genererar byggmassor i form av bergmaterial, jord, och lera. Hantering av dessa massor är trafikintensivt och har en stor påverkan på både miljö och trafik. Idag transporterar cirka en fjärdedel av alla lastbilar i Stockholmsregionen byggmassor, och det leder ofta till problem med framkomligheten. Genom att återvinna, lagra och återanvända byggmassor lokalt bidrar vi till en minskning av antalet tunga fordon och använder våra resurser på ett effektivt sätt. Cirkulär hantering av bland annat bergmaterial minskar dessutom behovet av uttag av ballastråvara från berg- och grustäcker, vilket i sin tur minskar åtgången på naturresurser som helhet. Vid VA-utbyggnad och omvandlingen av Östra Tyresö till åretruntboende mellanlagrar, återvinner och återanvänder kommunen byggmassor i sina egna projekt. Det för att minska antalet tunga fordon på den redan belastade Tyresövägen.

För att lyckas med god masshantering krävs att denna fråga hanteras i ett tidigt skede och på olika nivåer i samhällsplaneringen – vid översiktsplanering, vid markanvisning eller i förstudiefasen, i upphandlingen av entreprenörer och byggaktörer. I detaljplaneprocessen ska mark avsättas för behovet och i projekteringen ska massbalanser räknas fram för att kunna nå samordningsvinster.



Tydlig skyltning bidrar till bättre framkomlighet under byggtid.

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 den framtida kollektivtrafikutvecklingen 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.

Samverkan		Målår	Ansvar
Parkering	Minskad tillgång till parkering minskar även efterfrågan på bilresor och innehavet av bild.	Löpande	Tyresö kommun, andra kommuner
Attraktiv busstrafik	Ökad turtäthet på kollektivtrafiken	Löpande	Trafikförvaltningen
	Optimera tidtabeller	Löpande	Trafikförvaltningen
	Maximera sittplatser på bussar	Löpande	Trafikförvaltningen
	Inför dubbelledbussar med ren eldrift med många sittplatser	Löpande	Trafikförvaltningen
	Direktbussar med färre stopp än stombussar - expressbussar till Stockholm	2030	Trafikförvaltningen
	BRT-standard på stombussar, speciellt till Stockholm.	2050	Trafikförvaltningen
Utveckling för busstrafik utanför Tyresö kommun	Gullmarsplan, utvecklas för att ta emot bussar från den södra regionen. Tyresö behöver bevaka denna utveckling.	2030	Stockholm stad/ Trafikförvaltningen/ Tyresö kommun
	Cityterminalen Stockholm, utvecklas för att ta emot bussar från den södra regionen. Tyresö behöver bevaka denna utveckling.	2030	Stockholm stad/ Trafikförvaltningen/ Tyresö kommun
	Stråkstudie 1 och 3, nya kollektivtrafikkörfält och ramper väg 73 samt andra stombussåtgärder	2030	Stockholm Stad/ alla kommuner/ Trafikverket
	Bytespunkt Norra Sköndal	2030	Trafikverket
	Gudöbroleden	2030	Trafikverket
	ÅVS väg 73, samverkansgrupp för mobilitetslösningar.	Löpande	Trafikverket

Åtgärdslista för samverkansåtgärder med grannkommuner och regionala parter.

REGLERA PARKERING I HELA REGIONEN

För att få effekt på hållbart resande och lägre klimatpåverkan är avgifter och låg tillgång på parkeringsplatser en av de största faktorerna för val av transportsätt, speciellt när det gäller arbetspendling. Dessa åtgärder minskar efterfrågan på bilresor och innehavet av bilar. Om ett arbetsplatskluster med stor inpendling inom en del av regionen då erbjuder många och avgiftsfria parkeringsplatser, leder det till ökad bilanvändning och bibehållen eller ökad trängsel. Därför är det extra viktigt att kommuner har liknande mål och använder parkering som styrmedel så att regionen som helhet utvecklas hållbart.

ARBETA FÖR ATTRAKTIV BUSSTRAFIK

Genom att optimera tidtabeller och öka turtätheten ökar även attraktiviteten på kollektivtrafiken, vilket är en förutsättning för att öka antalet resenärer. För Tyresö är det viktigt att bussarna har många sittplatser, alla ska kunna få sittplats i och med att bussarna mot bland annat Stockholm kör på väg med hastighet över 70km/h. Idag är det ett återkommande problem med att passagerare står upp på dessa linjer. För att klara av kommande ökning av busstrafiken för Tyresö och för att bussarna inte ska hamna i karavankörning, behöver också Trafikförvaltningen utveckla stombussarna. De kan bli expressbussar med dubbelledbussar med fler sittplatser, samtidigt som radiella och tvärgående bussar utvecklas mot det spårvägsliknanden busskonceptet BRT (Buss rapid transit) med eldrift. Så har man gjort i bland annat Malmö, Helsingborg och Örebro.

UTVECKLA BYTESPUNKTER, TERMINALER OCH DEPÅER UTANFÖR TYRESÖ

För att Tyresöbussar ska kunna angöra på andra platser i regionen, framförallt i Stockholm, behöver samverkan ske i utvecklingen av Gullmarsplan, Cityterminalen och Älvsjö. Detsamma gäller även bussar som ska angöra Norra Sköndal, som är en viktig bytespunkt för Tyresöbor och som med fastslagen vägplan (år 2021) inte kommer att utvecklas för busstrafikökning år 2030. Det finns risk att bussar inte kan angöra denna bytespunkt på grund av kapacitetsbrist i framtiden trots omdaning enligt vägplan. Vidare behöver regionens bussdepåkapacitet vara tillräcklig för att kunna omhänderta behovet av utökad kollektivtrafik med buss.

Det är även viktigt att redan antagna åtgärder i regionen som bidrar till en utveckling av kollektivtrafiken genomförs, exempelvis nya bussramper vid Gubbängens trafikplats och kollektivtrafik körfält på väg 73. Tyresö kommun deltar i det gemensamma arbetet Samverkansforum som är en åtgärd i åtgärdsvalsstudie för väg 73. Där ska berörda kommuner tillsammans arbeta för att identifiera lösningar på överflyttning från bil till mer hållbara och yt-effektiva transporter för hela väg 73, från Nynäshamn och Stockholm, då trängsel på vägen inte anses möjlig att bygga bort.

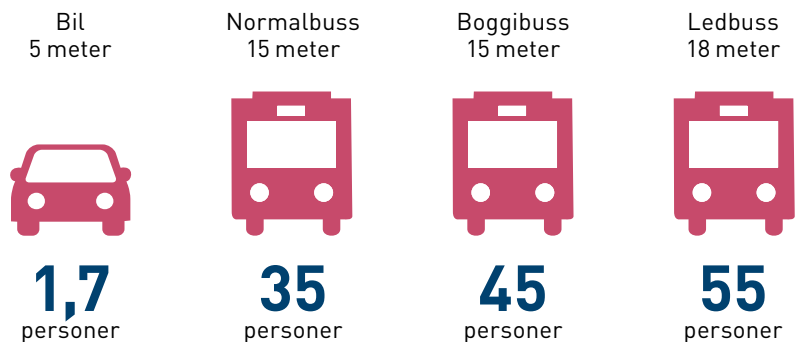


Bus Rapid Transit, BRT, i Malmö stad.

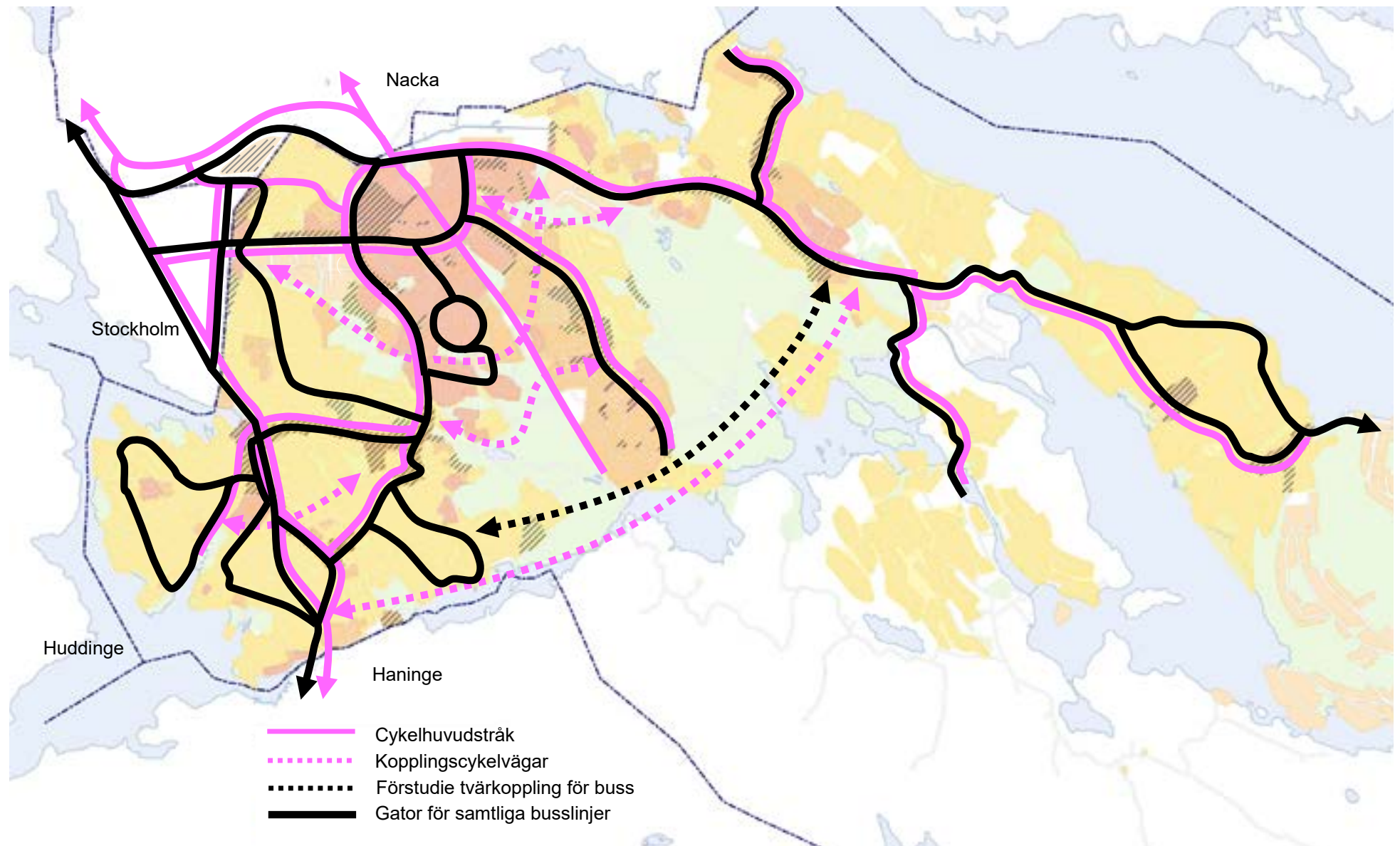
BUSSTRAFIK

Ett växande Tyresö med tillkommande bostäder och service, kräver också tillkommande yta för en utökad kollektivtrafik med fler bussavgångar och fler resenärer. Utpekade stråk för busstrafik berörs särskilt, liksom kommunens större bytestpunkter i Tyresö centrum och Alléplan i Trollbäcken.

De åtgärder som presenteras innebär att bevara ytor för tillkommande infrastruktur liksom ombyggnad av befintligt vägnät. Detta avser busstrafik, men även spårtrafik. Busstrafiken når sitt kapacitetstak runt år 2050, vilket leder till att även kapacitetsstark spårtrafik behöver utvecklas i Tyresö på sikt. Vilka stråk och platser i kommunen som berörs och på vilket sätt om- och utbyggnad skulle behöva ske, beskrivs i detta kapitel.



Särskilt utrymme för kollektivtrafiken är av största vikt för att göra den attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen.



Dagens cykelstråk och busstrafikstråk, samt förslag på framtida kopplingar.

SKAPA STRÅK FÖR ÖKAD FRAMKOMLIGHET

Kommunen planerar för stombussar och direktbussar till Stockholm längs huvudstråken Tyresövägen, Bollmoravägen, Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen. Detta är kommunens pulsådorr för transporter och det är dessa gator som trafikeras av flest bussar. Huvudstråken är också utpekade som huvudstråk för cykel. Även Gudöbroleden är ett stråk, där Trafikverket är väghållare.

Genom att utveckla stråken och fokusera på stombussar och den kommande utvecklingen av kollektivtrafiken bidrar det till smart samhällsplanering, då dessa stråk passerar våra tre centrum Trollbäcken, Tyresö centrum och Tyresö Strand. Bostadsutveckling sker i kollektivtrafiknära områden vilket leder till att de flesta Tyresöbor år 2030 får en tillgänglig kollektivtrafik.

Åtgärder som busskörfält är en prioriterad åtgärd, då det tydligt framgår att kollektivtrafiken är överordnad och ges bättre framkomlighet än bilen. Busskörfält ger fler personer snabbare restider och kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig gentemot bilen.

Huvudstråken för buss ska ha god framkolighet och bör utformas utan upphöjningar över vägarna. Däremot kan långsgående upphöjningar fungera bra. Genomgående cykelbanor kan med fördel finnas längs med huvudstråken för att öka framkomligheten för cyklar. Om huvudstråken behöver hastighetsreducerande åtgärder är det ur driftsynpunkt bättre med avsmalningar, men som inte är smalare än 3,5 meter för att plogbladet ska få plats. Kantsten för avsmalningar ska vara av granit och inte betong, då granitkantsten sitter fast bättre då de anläggs på annat sätt och är mer slitstarkt än betong.

Utmed huvudstråk finns flera skolor och förskolor och i deras närhet är det extra viktigt att hänsyn tas till trafiksäkerhet.

Huvudstråkens stadsrum har fler funktioner än bara trafik, de ska även innehålla ytor för dagvatten och det ska finnas en grönstruktur som minskar den miljöbelastning som en väg utgör. Det behöver finnas planteringsytor och genomsläppliga ytor för att kompensera för hårdgjorda körbanor. Vidare behöver hänsyn tas till omgivning så att ingrepp i närliggande natur undviks i så stor utsträckning som möjligt. Utformningen behöver anpassas till stråkens olika karaktär och topografi.



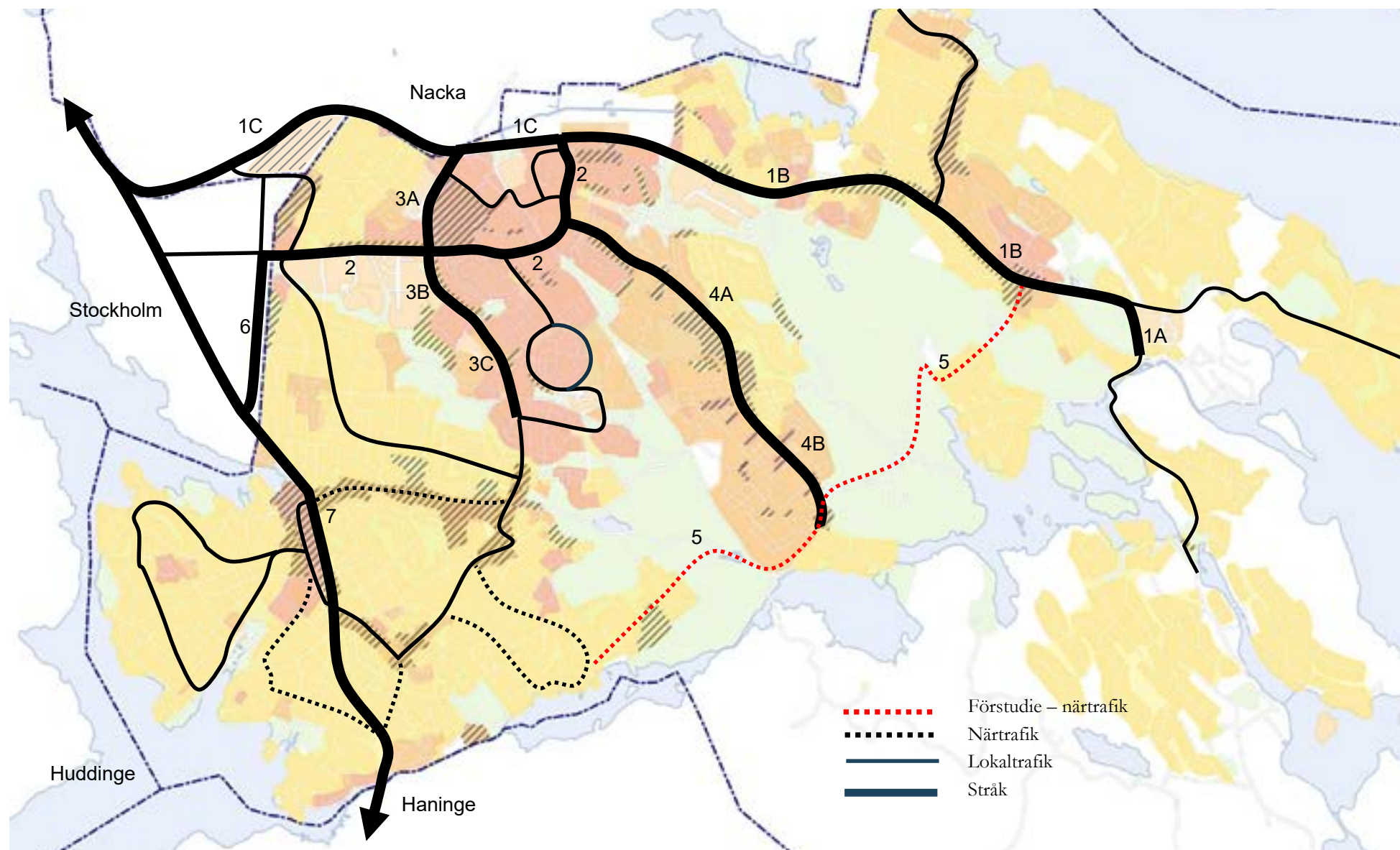
Visionsbild för den bredaste typen av huvudgata, huvudgata 1 (se referens i åtgärdslista nedan).



Visionsbild för den näst bredaste typen av huvudgata, huvudgata 2.



Visionsbild för den smalaste typen av huvudgata, huvudgata 3.



Åtgärder för förbättrad bussframkomlighet, numrering kopplad till efterföljande tabell.

Det här är våra åtgärder - Busstrafik

Gatunamn	#	Bussar	Väghållare	Vägsektion	Åtgärd	År
Tyresövägen	1A	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Inga direkta framkomlighetsproblem, två körfält där buss och bil sammsas om utrymmet. Cykelinfrastrukturen behöver dock bli bättre enligt cykelplan.	2030/2050
	1B	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Vägens kapacitet är känslig, även mindre störningar påverkar framkomligheten negativt. Bland annat får räddningstjänst svårt att ta sig fram. Med utökade körfält blir framkomligheten bättre. Viktigt stråk för stombuss med restidskrav och C-bussar. Åtgärd har studerats i projekt Aktualisering av Tyresövägen.	2030/2050
	1C	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Trafikverket	Huvudgata 1	Trimning, körfält kan med fördel ändras till kollektivtrafikkörfält om bussar i framtiden kommer fram på grund av annan trafik. Viktigt stråk för C-bussar och ev. förlängning av stombuss till Nacka som kan ses som en utveckling av buslinje 840.	~ 2050
Bollmoravägen	2	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Framkomlighet. Körfält för kollektivtrafik och dubbla gång- och cykelbanor. Kan på sikt byggas om med spårväg, kombinationsfält för både buss och spårvagn. Detta stråk har högst antal bussar.	2030/2050
Njupkärrsvägen	3A	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Körfält för kollektivtrafik och dubbla gång- och cykelbanor. Kan på sikt byggas om med spårväg, kombinationsfält för både buss och spårvagn. Detta stråk har näst högst antal bussar.	2030
	3B	C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Körfält för kollektivtrafik och dubbla gång- och cykelbanor. Denna delsträcka är viktig för framkomligheten i korsningen Bollmoravägen/Njupkärrsvägen. I detta stråk är det viktigt att spara mark för framtida framkomlighet, liksom kommande utveckling utmed Farmarstigen och vid skolor.	2030
	3C	C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 2	Körfält för ett kollektivtrafik i norrgående riktning och dubbla gång- och cykelbanor. I detta stråk är det viktigt att spara mark för framtida framkomlighet, kommande utveckling utmed Farmarstigen och vid skolor.	2050
Myggdalsvägen	4A	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 2	Körfält för ett kollektivtrafik i norrgående riktning och dubbla gång- och cykelbanor. I detta stråk är det viktigt att spara mark för framtida framkomlighet som behövs för kommande utveckling enligt utpekad utbyggnad i kommunens översiktsplan.	2050
	4B	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 3	Inga åtgärder för buss då framkomligheten anses god för denna sträcka, stombussen ses inte få sämre restider, samtidigt är hela stråket utpekad som huvudstråk i Cykelplan.	~ 2050
Tvärgående koppling	5	Närtrafik	Tyresö kommun	Förstudie	Koppling som saknas som med närtrafik kan ge en genare resa mellan Trollbäcken - Krusboda - Strand	2030
Skrubba Malmväg	6	Stombuss, Röda bussar	Stockholms Stad	Huvudgata	Vägens framkomlighet studeras i stråkstudie 11, åtgärdsvalstudie för stombuss Tyresö-Handen med fortsättning till Flemingsberg. Stråket bör utformas som huvudgata men exakt utformning beslutas av väghållare. Stråkstudien beräknas vara klar i början av år 2022.	2030
Gudöbroleden	7	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Trafikverket	Huvudgata	Vägens framkomlighet studeras i stråkstudie 11, åtgärdsvalstudie för stombuss Tyresö-Handen med fortsättning till Flemingsberg. Stråket bör utformas som huvudgata men exakt utformning beslutas av väghållare. Stråkstudie planerad att vara klar i början av år 2022.	2030

Åtgärdslista för fysiska åtgärder och förbättrad framkomlighet för buss.

UTVECKLA RESECENTRUM

Genom att utveckla Trollbäcken och Tyresö centrum till resecentrum ökar attraktiviteten och antalet resenärer för busstrafik. Med resecentrum menas en plats för byten mellan stombussar och övrig busstrafik samt för kombinationsresor för gång och buss. Platsen ska vara attraktiv, en bra miljö för resenären, med vindskydd, information med mera. En sådan utveckling stärker centrumområdena och bidrar till ett levande, tryggt och hållbart Tyresö. Ett resecentrum måste utformas för god trafiksäkerhet och så att bussar får plats att kunna vända och tidsreglera. Platserna behöver vara tillgänglighetsanpassade och det behöver finnas pauslokaler för förarna. Ett attraktivt resecentrum kan vara skillnaden mellan valet av kollektivtrafik eller egen bil och det är därför av största vikt att dessa platser utformas med höga ambitioner.

Trollbäcken centrum

När Trollbäcken centrumstråk framöver ska utvecklas behöver det göras på ett sätt så att kollektivtrafiken och kombinationsresor blir mer attraktiva. Området kring Trollbäcken centrumkärna består idag av stora markparkeringar, där Gudöbroleden är en kraftig barriär. Att istället planera för ett mindre resecentrum och att reservera yta för hållplatser ökar attraktiviteten och hållbara transporter. Kollektivtrafiken får då en mer central roll vid Trollbäcken centrum där även nya lägenheter och arbetsplatser ska utvecklas. Det nya resecentrumet skulle även stärka ett hållbart resande för Kumla skola, Fornuddens skola och förskolor i närområdet.

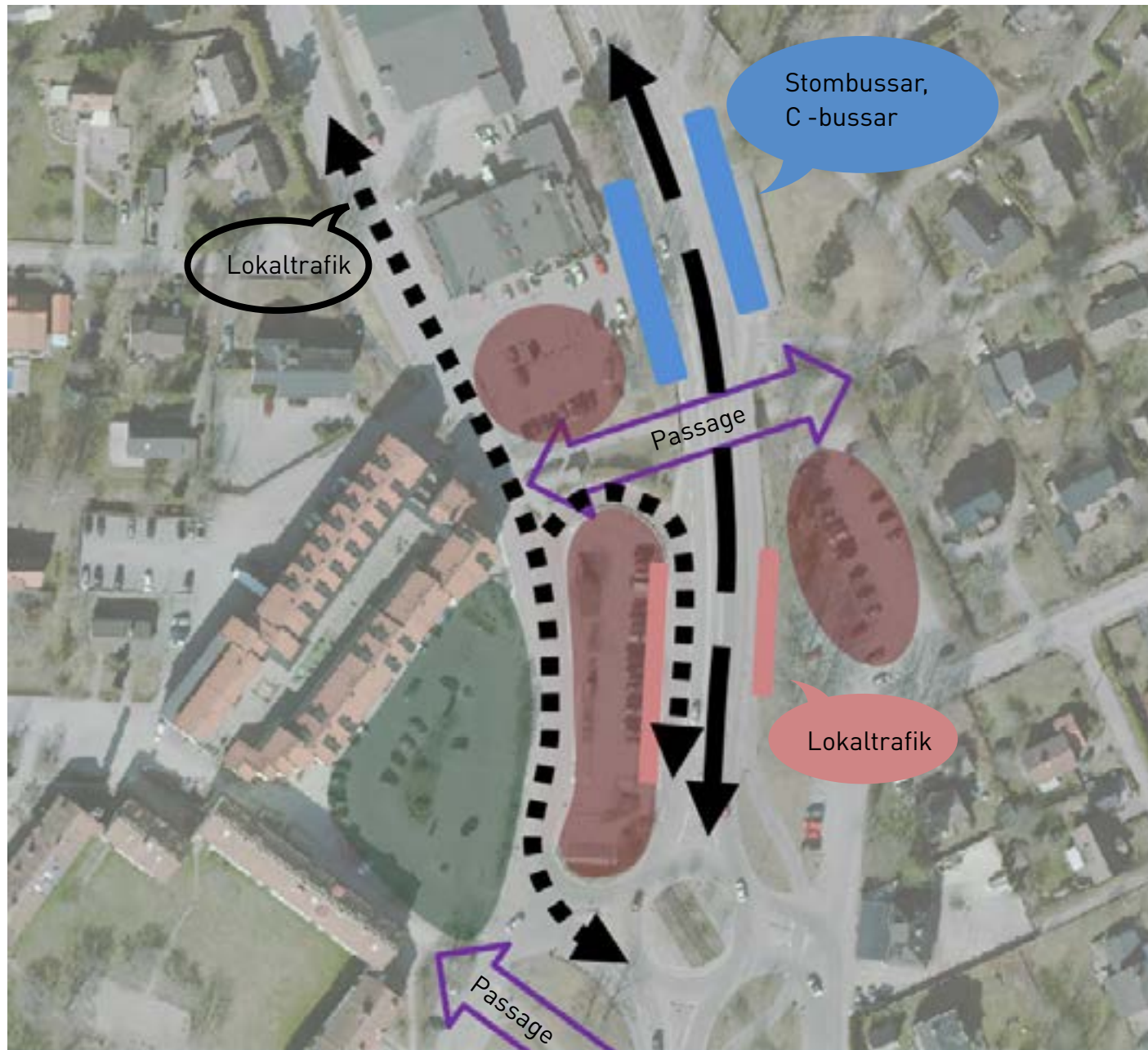
Enligt Trafikförvaltningens prognos för behovet av hållplatslägen för åren 2030 respektive 2050 förväntas den största trafikökningen vara för stomlinje Tyresö – Handen – Flemingsberg, vars syfte är att binda samman de regionala stadskärnorna. Prognosen visar på en tiominuters-trafik 2030 och en

utökning till sexminuters-trafik år 2050. För övriga linjer förväntas enbart smärre trafikutökningar, som i sig inte ställer några direkta krav på utökning av resecentrumets område. Däremot är det viktigt att dela upp de mest frekventerade hållplatserna för att så såväl kortare restider som god åskådlighet.



Illustration: Abakus

Visionsbild för Stenungsunds resecentrum att inspireras av.



Förslag på busstråk och lokalisering av resecentrum (i brunt) för Trollbäckens centrum.

Tyresö centrum - Busstorget

Även Tyresö centrum busstorg behöver utvecklas till ett resecentrum. Byten mellan röda bussar och stombussar behöver förenklas, liksom resor till och från busstorget för gående och cyklister. Platsen idag är inte överskådlig, det är svårt för resenärer att förstå från vilket håll bussarna kommer och det saknas övergångsställen och passager. Under rusningstider är det många bussar och många resenärer i omlopp medan under resterande delar av dygnet är det glesare med antalet avgångar vilket gör att platsen upplevs stor, ödslig och otrygg. Det är en plats som inte bidrar till att kollektivtrafiken blir attraktiv.

Genom att utveckla busstorget kan det bli en plats som är väldisponerad, där den lokala busstrafiken ansluter till den regionala stomtrafiken i busstorget eller i direkt anslutning. Detta bidrar till att resenärerna får korta och i stort sett minimala, bytestider. För detta krävs att gångavstånden är så korta som möjligt och tidspassningen uppfattas som bra. Platsen behöver även gestaltas på sådant sätt att den upplevs trygg, att det finns väderskydd och en utsmyckning och möblering som bidrar till höga kvaliteter för området. Det behöver i direkt anslutning finnas parkering för hållbara transporter, som bland annat cykel.

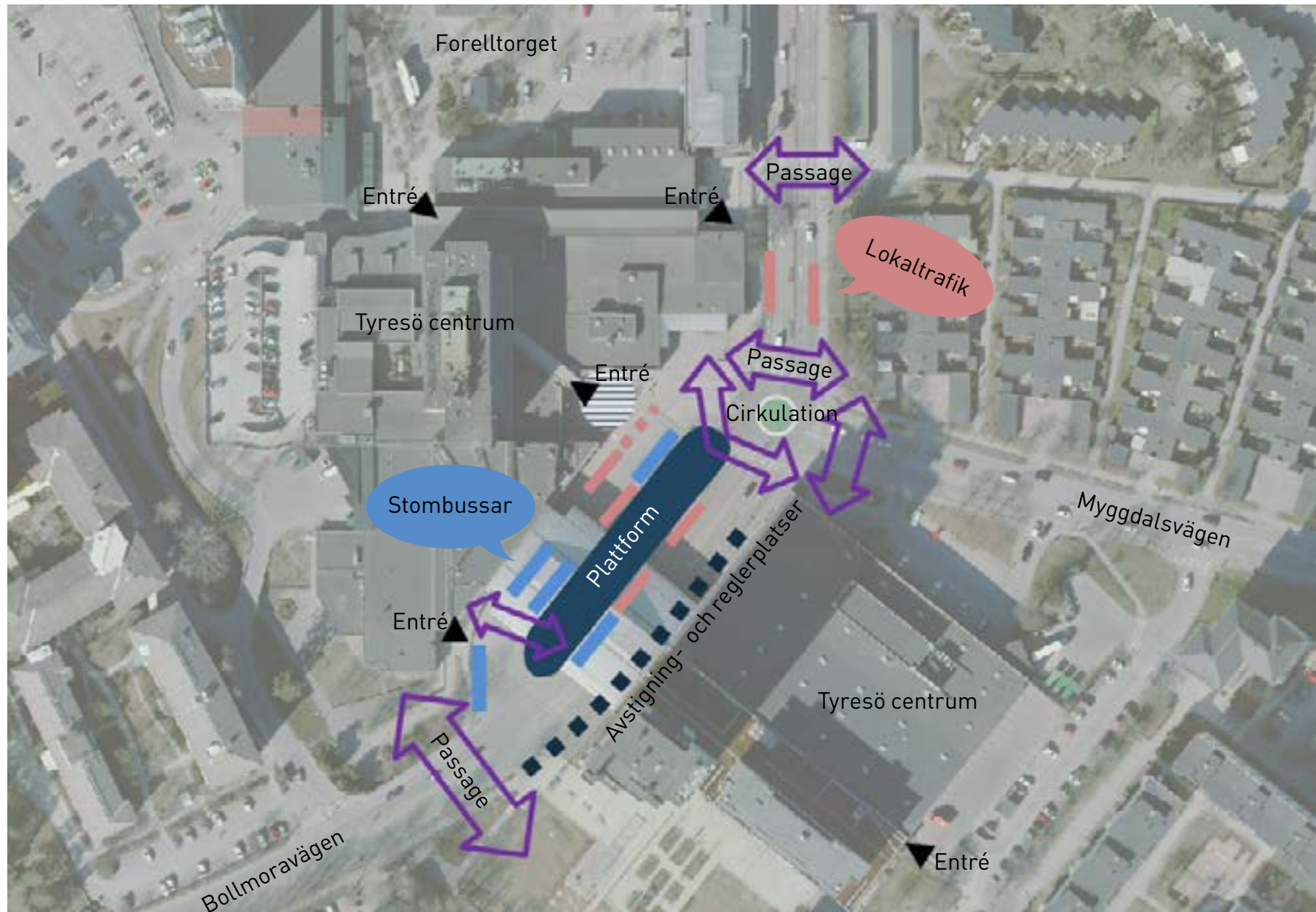
Enligt Trafikförvaltningens prognos kommer antalet avgångar öka med cirka 30 procent. Bedömningen är att det går att anordna tillräckligt många hållplatser inom tillgänglig yta. För att minska belastningen i busstorget föreslås linje 813C få egna hållplatser på Bollmoravägen norr om korsningen med Myggdalsvägen.

Tre stombusslinjer ses även trafikera busstorget.

- Tyresö kyrka/ Nyfors – Tyresö C – Gullmarsplan – Stockholm C – Solna, vidare norr ut mot Vaxholm
- Tyresö C – Haninge C – Flemingsberg – Skärholmen, vidare norr ut mot Täby C
- Tyresö C – Skarpnäck – Älvsjö – Telefonplan

Förslaget är att en cirkulationsplats byggs så att bussar får plats att vända och att hållplatsperrongerna förlängs för att skapa bättre utrymme för påstigningshållplatser. I mitten av torget skapas en större yta för resenärer. Det skapas även bra passager inom busstorget och koppling till stadsparken.

Förslaget innebär att dagens reglerhållplatser utmed Bollmoravägen i backen söder om Siklöjevägen i riktning mot centrum finns kvar. Möjligheten att återgå i trafik från centrum behöver finnas kvar för bussar som antingen kört utan resenärer från bussdepån i Petterboda, eller kört från Stockholm utan resenärer under högtrafik. Parkeringsytor för avlösningsbilar, hållplats-service och städpersonal inryms inte inom busstorget. I den norra delen av terminalen förtydligas nuvarande ytor för tillfällig angöring av centrum samt varuintag. Det kan studeras vidare om de även kan göra plats för busstreprenörens fordon.

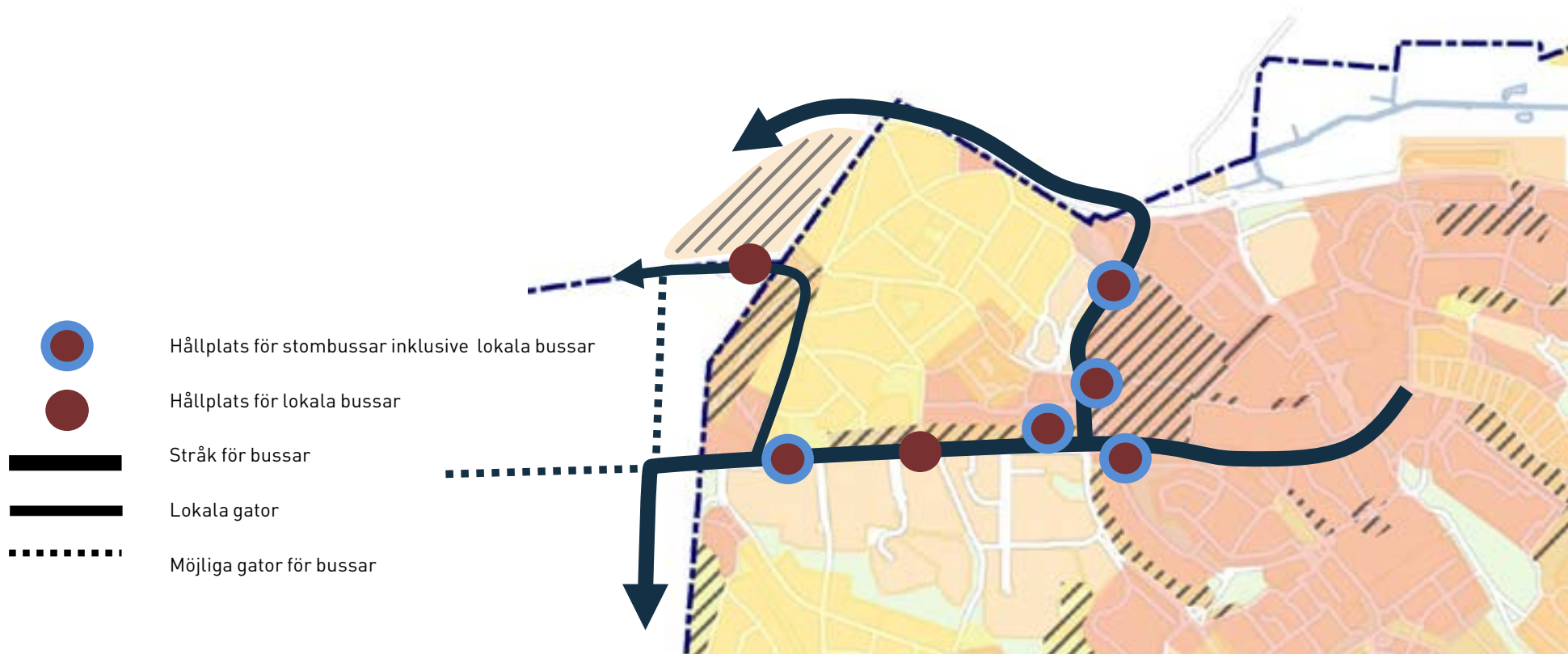


Förslag på placering av funktioner i ett framtida resecentrum i Tyresö centrum.

UTÖKA BUSSLINJER I LINDALEN OCH ERSTAVIK

I Lindalen kan kollektivtrafiken utvecklas genom en ytterligare busslinje mot Stockholm. Detta kan ske genom att busslinje 814 förlängs så att den fortsätter vidare från Hedvigslunds torg till Tyresö centrum. Samtidigt kan linjen ombildas till heldagstrafik samt trafikering på helger. På detta sätt kan Lindalenbor och fler Tyresöbor få en till koppling till Stockholm, som trafikerar under hela dagen. Denna utveckling gynnar framförallt de

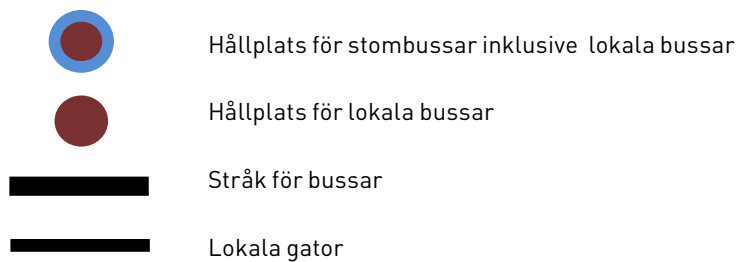
verksamheter som kommer att ta plats i kommunens kommande företagsområde väster om Lindalen, befintligt verksamhetsområde i Älta, verksamhetsområdet vid Bollmoravägen samt för den utveckling som sker i norra Skrubba. De som arbetar där får större möjlighet att resa med kollektivtrafik till och från arbetet, då buss 814 idag endast är en är för arbetspendling under rusningstrafik till Stockholm.



Förslag på utvecklad busstrafik i Lindalen och Erstavik.

UTÖKA BUSSTRAFIKEN I RAKSTA

Raksta samt bebyggelseområden längs med Brakmarsvägen till hållplats Bergholmsvägen behöver stärkas med bättre bussförbindelser mot Stockholm. Huvudalternativet är att förlänga 815C från Tyresö kyrka vilket ger bättre förutsättningar för arbetspendlingen 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. Området förstärks med kollektivtrafik under rusningstrafik då direktbussarna har mycket tätare avgångar än vad busslinje 817 har idag. Denna utveckling innebär även att det behövs färre infartsparkeringar för bil utmed Tyresövägen. För ytterligare utveckling av kollektivtrafik i området över hela dagen kan stombussen med fördel förlänga sin linjedragning till hållplats Bergholmsvägen, Raksta.



Förslag på utvecklad busstrafik i Raksta.

SJÄLVGÅENDE BUSSAR

Samhället utvecklas snabbt och så även den tekniska utvecklingen för kollektivtrafiken. Tyresö kommun behöver följa med i denna progress. Vi följer bland annat utvecklingen som sker i Barkarbystaden, där SL, Nobina och kommunen tillsammans utvecklat koncept med självgående bussar och andra mobilitetslösningar. Detta är även något som Varberg kommun testat, de transporterar kollektivtrafikresenärer från en pendlarparkering in till Varberg för att minska biltransporter i de centrala delarna av staden. Eller Göteborg som under fyra månader 2021 provade självgående minibussar med plats för 11 resenärer på en linje på Lindholmen.

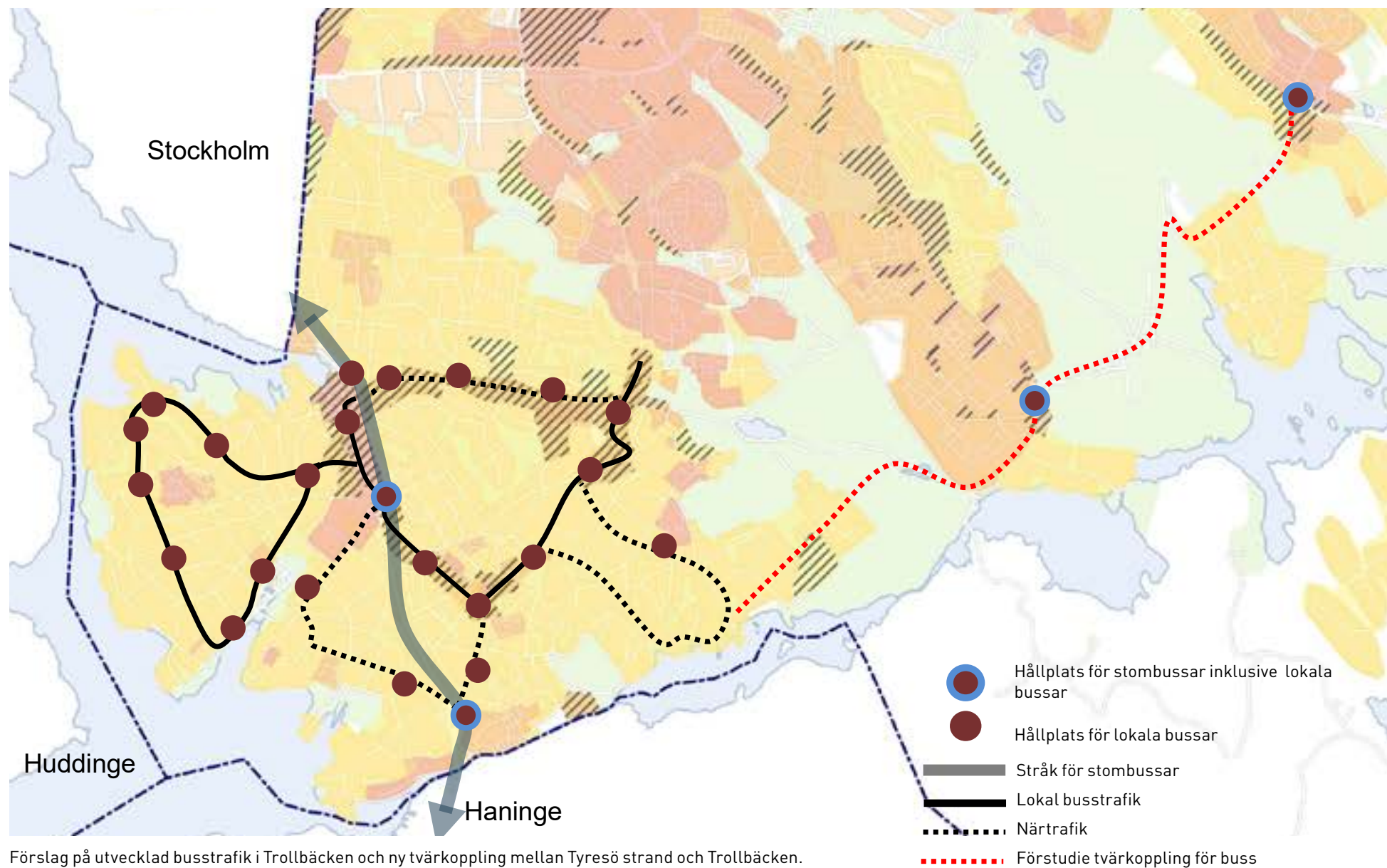
Genom en testbädd där självgående bussar prövas under flera år kan även Tyresö vara med och utveckla kollektivtrafiken för Tyresöborna. Var och hur detta skulle kunna prövas måste diskuteras med trafikförvaltningen och trafikutövaren, men med Tyresö kommun som initiativtagare. Tyresö kommun vill ligga i framkant avseende alternativa lösningar formade i testprojekt för framtida teknik.

ÖKAD FRAMKOMLIGHET I TROLLBÄCKEN

För att klara av ett ökat antal resenärer med boggiebussar behöver en förstudie utreda hur framkomligheten på mindre gator i Trollbäcken kan förbättras för busslinje 819 som trafikerar Brevik - Trollbäcken. Förstudien behöver till exempel klargöra vilka åtgärder som krävs på befintligt vägnät för bättre vägbredder, vibrationer som kan påverka om det går att öka med fler turer och större fordon, radier i korsningar och trafiksäkerhet i och med skymd sikt. Nyttan av dessa åtgärder behöver då även kartläggas.

STUDERA TVÄRGÅENDE BUSSKOPPLING

Vidare behöver även en tvärgående och anropsstyrd närtrafik studeras i en förstudie. Denna studie baseras på hur Tyresö kommun ser att busslinje 820 kan utvecklas till en tvärgående linje som binder ihop kommunen. Denna tvärkoppling ger goda effekter för bland annat barn och unga som får enkla att ta sig till sina skolor, då resvägen blir genare och restiden kortare mellan Trollbäcken – Krusboda – Alby – Tyresö Strand. Samtidigt som den ökar möjligheten för boende i en glesare samhällsstruktur som villaområden och lågexploaterade områden att kunna resa med buss. Förstudien behöver studera konsekvenser och konflikter som finns i och med att tvärkopplingen går genom flera grönområden och reservat. En avgränsning och förutsättningen är att det endast är en tvärkoppling för mindre bussar och ingen genomfart för biltrafik som ska studeras i delar där bostäder inte finns.



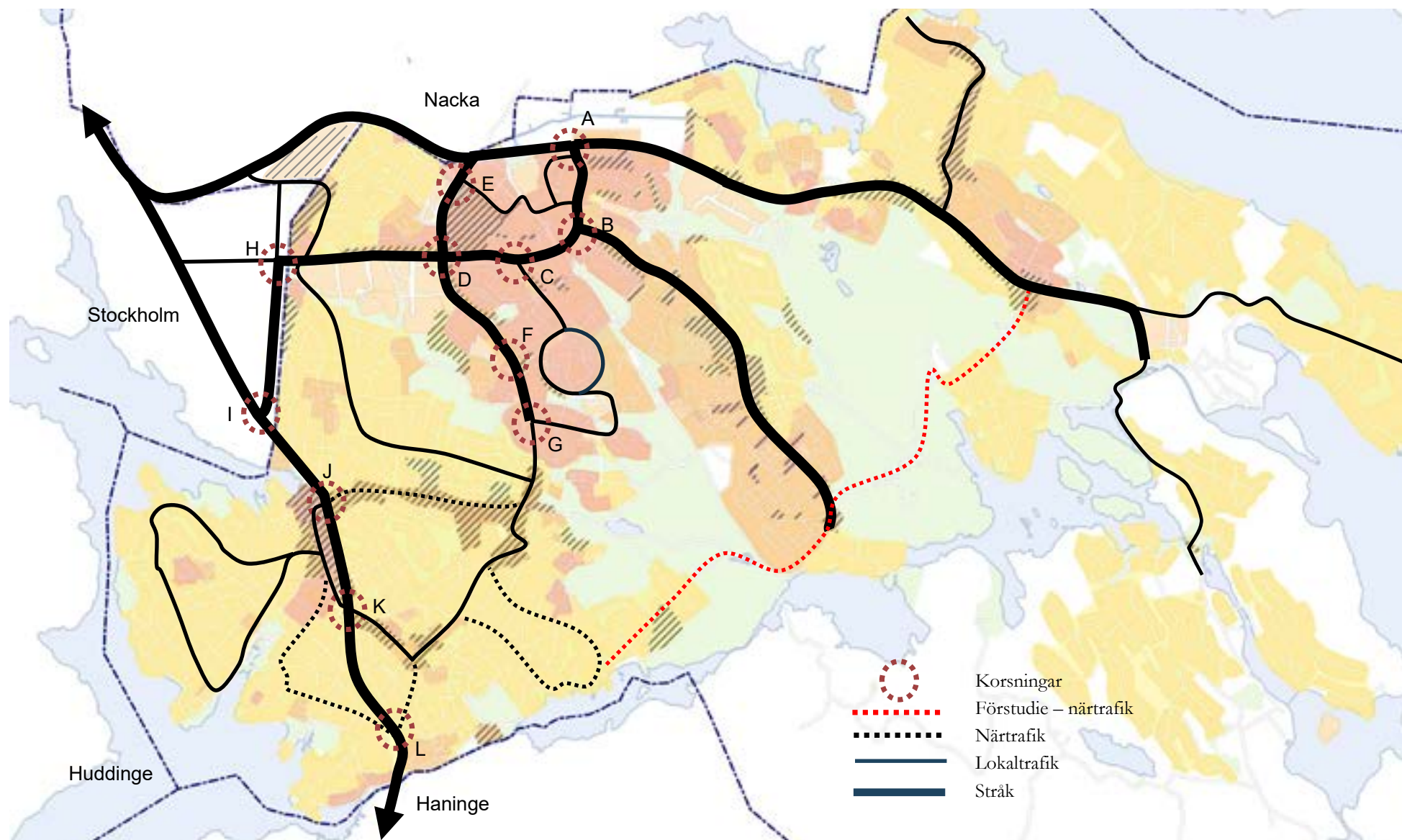
ÖKA FRAMKOMLIGHETEN I KORSNINGAR

Signalprioritering av kollektivtrafiken i korsningar är en viktig trimningsåtgärd för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken, detta är speciellt viktigt vid stora biltrafikflöden. Bussprioritering i en korsning kan minska bussarnas fördröjning och restid med 10 - 15 sekunder, men kan även vara

betydligt mer beroende på hur signalen är programmerad. Är det korsningar som både har stombusstrafik och röda bussar behöver stombusstrafiken prioriteras framför de lokala bussarna. Både trimningsåtgärder kopplade till signalprioritering och busskörfält behöver implementeras längs huvudstråken Tyresövägen, Bollmoravägen och delar av Njupkärrsvägen och Myggdalsvägen. En annan trimningsåtgärd är att bussar tillåts köra rakt fram i en högersvängande fil.

Gatunamn	#	Bussar	Väghållare	Vägsektion	Åtgärd	År
Tyresövägen	A	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Ny korsning med prio för kollektivtrafik till och från Bollmoravägen. Resterande korsningar på Tyresövägen behandlas i projektet Aktualisering av Tyresövägen och dess åtgärder för vägen och korsningar behandlas inte i denna trafikplan.	2030/ 2050
Bollmoravägen	B	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Korsningen ingår i lösning för busstorget. Korsningen förelås byggas om till cirkulation för att möjliggöra vändningar för buss kopplat till busstorget.	2030/ 2050
	C	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Korsningen förelås byggs om för att klara av kommande utveckling av bussar och prioritering för stombuss ligger högst, sedan övrig busstrafik och sedan regionalcykelstråk och sist bil. Korsningein ska öka framkomligheten i sin helhet.	2030
	D	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Korsningen förelås byggs om för att klara av kommande utveckling av bussar och prioritering för stombuss ligger högst, sedan övrig busstrafik och sedan regionalcykelstråk och sist bil. Korsningein ska öka framkomligheten i sin helhet.	2030
Njupkärrsvägen	E	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Korsningen vid hållplats Masten är optimerad för bussar och i och med utvecklingen av Bollmora industriområde behöver korsningens utformning studeras.	2030
	F	C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 1	Korsningen behöver trimmas för att öka framkomligheten, och vid ombyggnation av vägen behöver korsningen prioriteras utifrån bussarnas framkomlighet.	2030
	G	C-bussar, Röda bussar	Tyresö kommun	Huvudgata 2	Körfält för ett kollektivtrafik i norrgående riktning och dubbla gång- och cykelbanor. I detta stråk är det viktigt att reservera mark för framtida behov av framkomlighet givet kommande utveckling utmed Farmarstigen och skolor.	2050
Skrubba Malmväg	H	Stombuss, Röda bussar	Stockholm Stad	Huvudgata	Vägens framkomlighet studeras i stråkstudie 11, åtgärdsvalstudie för stombuss Tyresö-Handen med fortsättning till Flemingsberg. Viktigt med samverkan eftersom kommunen inte är väghållare. Stråkstudien planeras klar i början av år 2022.	2030
Gudöbroleden	I - L	Stombuss, C-bussar, Röda bussar	Trafikverket	Huvudgata	Korsningen studeras i stråkstudie 11, åtgärdsvalstudie för stombuss Tyresö-Handen med fortsättning till Flemingsberg. Stråkstudien planeras vara klar i början av år 2022.	2030

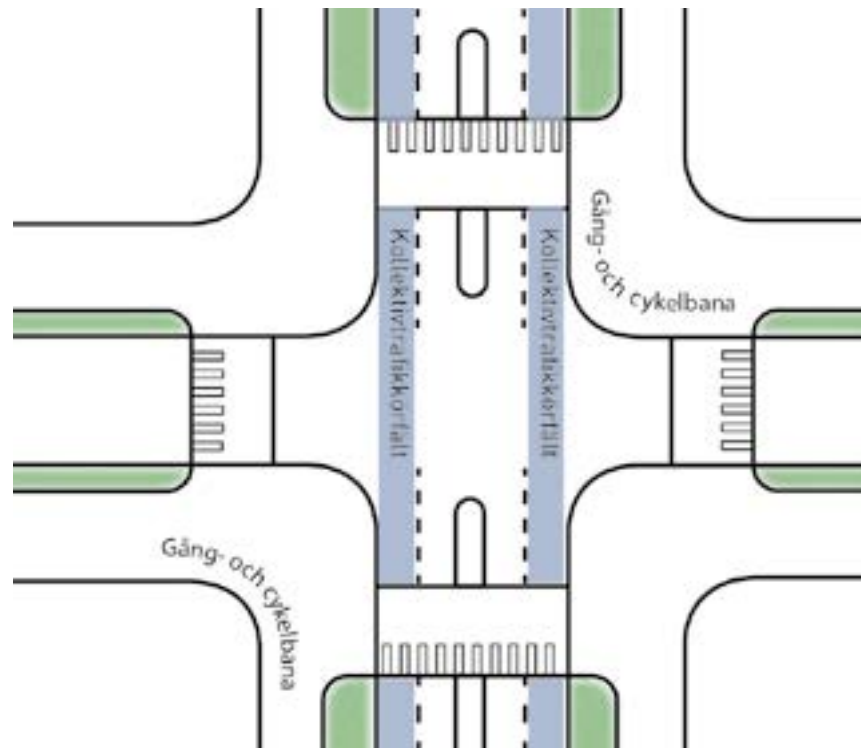
Åtgärdslista för förbättrad framkomlighet för buss i korsningspunkter.



Åtgärder för förbättrad framkomlighet i korsningspunkter, hela Tyresö kommun. Även förslag på förstudie för ny busskoppling mellan Trollbäcken och Tyresö strand. Varje punkt illustreras med en bokstav som återfinns i åtgärdslistan ovan.

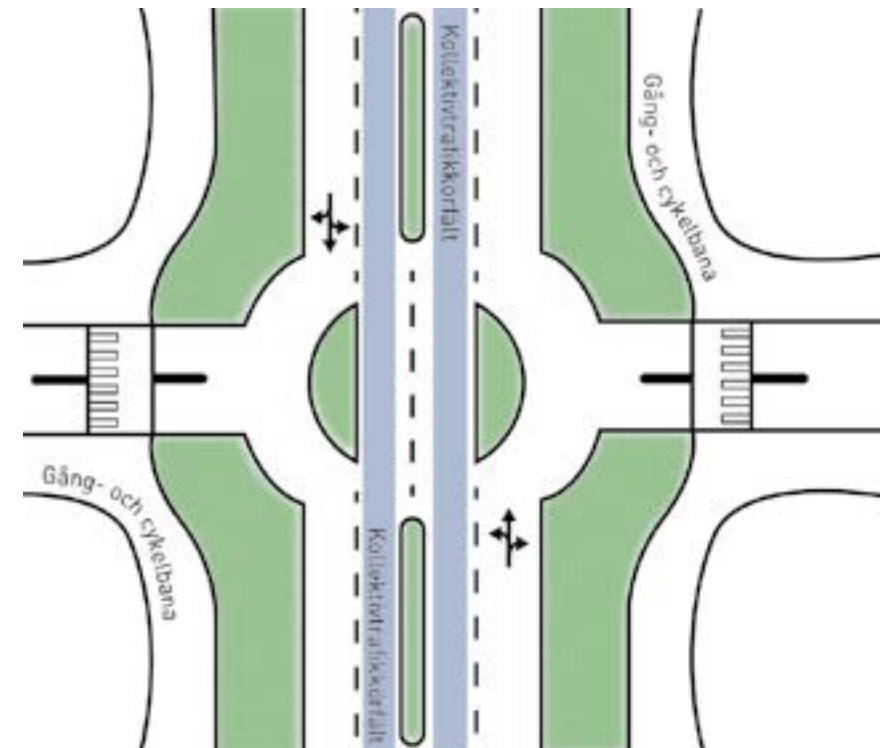
För att öka framkomligheten för bussar är typ av korsning avgörande. Dess utformning påverkar restiden men även hur resenärerna upplever resan. Hur de utformas beror på om det är mittförlagda eller sidoförlagda körfält för bussar.

För att skapa god framkomlighet placeras busskörfält i sidoläge för att få plats med alla funktioner i gaturummet. Det höga trafikflödet och det stora antalet busslinjer med både genomgående och svängande trafik, bidrar också till att en denna utformning är att föredra. På detta sätt prioriteras buss-
trafiken bäst i alla riktningar innan biltrafik släpps på i korsningen.



Placering av kollektivtrafik i fyrvägs korsning.

För att bäst prioritera bussens framkomlighet i cirkulationer behöver de ha egna genomgående och mittförlagda körfält. För att kunna få ett bra flöde i cirkulationer är det även viktigt att flödet in i korsningen är mer eller mindre lika stort för varje korsningsben, annars blir framkomligheten skev. Behöver buss dock trafikera en cirkulation i sidoförlagda körfält bidrar den svängande rörelsen för bussen till längre restid och resenärer upplever även en negativ krängning, vilket inte är bidrar till en attraktiv kollektivtrafik. Mittförlagda körfält för buss är dock mer ytkrävande då hållplatser behöver placeras i mitten av vägrummet.



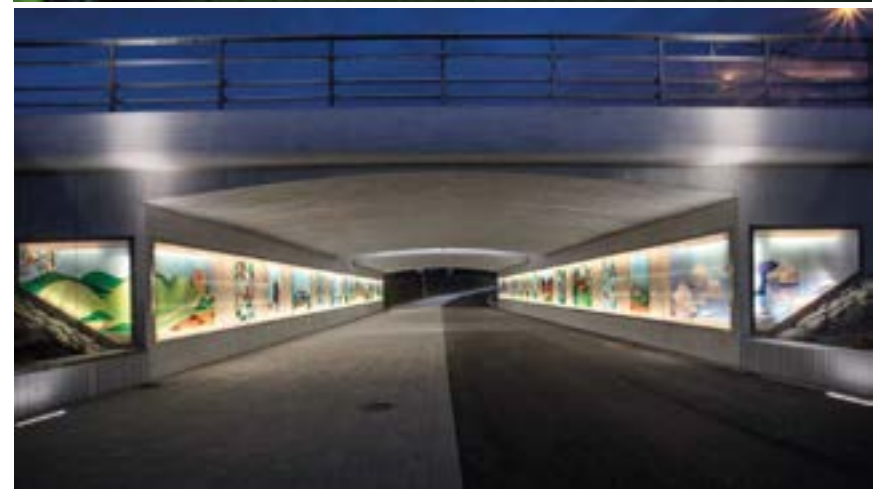
Placering av kollektivtrafik i cirkulationsplats.

Det här är våra åtgärder - Busstrafik

Vid val av korsningstyp och utformning för buss ska följande finnas i åtanke:

- Placering av hållplatser och hur busstrafiken kommer in i korsningen
- Prioritering av transportslag enligt transportpyramiden, vid konflikt-punkter mellan gång- och cykel och kollektivtrafik.
- Boggiebuss och ledbuss är grunddimensionerande, men för mindre gator kan även mindre bussar vara dimensionerande.
- Körspårsanalyser, som redogör för framkomligheten
- Trafiksäkerhet, speciellt för högersvängande busstrafik. Hitta lösningar som minimerar risken för olyckor med cykel då förarnas siktält är begränsat.
- Planeringsunderlag från Trafikförvaltningen som bland annat RiGata-Buss
- Lösningar med Trafikförvaltningen och bussaktör, vilket alltid ska ske när vi påverkar bussen framkomlighet.

För att öka framkomligheten för huvudstråken är det ur trafiksäkerhetssynpunkt även viktigt att det finns planskilda korsningar för gång- och cykel. För dessa korsningstyper är det viktigt att gestaltningen blir av mycket god kvalitet för att öka tryggheten. Äldre modeller av gång- och cykeltunnlar är ofta mörka, men kan ändras med god belysning och bra arkitektur.



Ljussättning är viktigt för att öka tryggheten och bidra till ökat resande med gång och cykel även under mörkrets timmar.



Väl utformad cykelparkering vid busshållplats.

ÖKA AKTRAKTIVITETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN FÖR HÅLLPLATSER

Hållplatser binds samman med gång- och cykelvägar och i anslutning till dessa finns även cykelparkeringar som dimensioneras efter antalet resenärer. De utformas även med ramlås och väderskydd för att öka attraktiviteten för resan med buss även vid sämre väder och under hela året. De ska vara tillgängliga för alla Tyresöbor oavsett kön, ålder eller funktionsnedsättning. Tillgänglighetsanpassningen av hållplatser i Tyresö är god, enstaka hållplatser i delar av Trollbäcken med smalt gaturum återstår att anpassa..

Beroende på typ av busslinje men även turtäthet behöver hållplatser utformas på olika sätt. Hur de behöver utvecklas beror på vilken kapacitet de ska hantera. Utformningskrav på olika hållplatstyper ställs i planeringsunderlag som tillhandahålls av Trafikförvaltningen, dessa underlag ska vara utgångspunkt för kommunens utveckling av hållplatser. Varje hållplats behöver dock analyseras enskilt eftersom det kan vara en utmaning att uppnå fullgod standard i befintligt vägnät.

Huvudstråk

Hållplatserna utmed huvudstråken längs Tyresövägen, Bollmoravägen, Njupkärrsvägen och Myggdalsvägen, som både har röda bussar och stombussar, behöver utvecklas och utformas med dubbla hållplatslägen för ledbuss för att klara av den kapacitet som ses för vår kommuns bussutveckling. Dubbla hållplatser klarar av en kapacitet av flera busslinjer som angör med mer än 10 bussar i timmen. Dessa hållplatser kan utformas som körbanehållplatser där de är en del av kollektivtrafikkörfälten. De hållplatser utmed huvudstråken som inte trafikerats av stombussar behöver utformas som fickhållplatser, så att framkomligheten för stombussar optimeras då de har residsmål och inte ska behöva fastna bakom annan buss. Utifrån

trafiksäkerhet behövs även refuger som skydd för gående och cyklister om vägen är bred.

Lokalgator

Utmed sträckan Granängsvägen – Granängsringen – Farmarstigen ses ett behov av dubbla hållplatslägen, då de trafikeras av två linjer med fler än 12 bussar i timmen. För Granängsringen kommer busslinjerna att delas upp på båda sidorna om bostadsringen för att även förse Wättingebacken med busstrafik. På detta sätt får området i sin helhet ökad närhet till kollektivtrafik.

Timglashållplatser passar bra för att prioritera busstrafik och trafiksäkerheten på våra lokalgator där biltrafiken är låg. För dessa behöver dock cykeltrafiken studeras, speciellt om det fattas cykelvägar då de likt biltrafiken prioriteras ned. Annan utformning som är möjlig på lokala gator är fickhållplatser, körbانهållplatser eller enkla stopphållplatser. Dessa utformningar prioriterar buss framför andra trafikslag. En viktig aspekt för val av hållplats är att trafiksäkerheten behöver säkras på platsen. Det kan handla om en extra refug som hindrar personer att gena över vägen då det finns planskilda korsningar i anslutning och att bilar inte kan göra osäkra omkörningar. Där trafikflöden är högre och bilar får försämrad framkomlighet behöver hållplatserna utformas som fickhållplatser enligt planeringsunderlag från Region Stockholm.



Timglashållplats för ökad trafiksäkerhet på lokalgator.

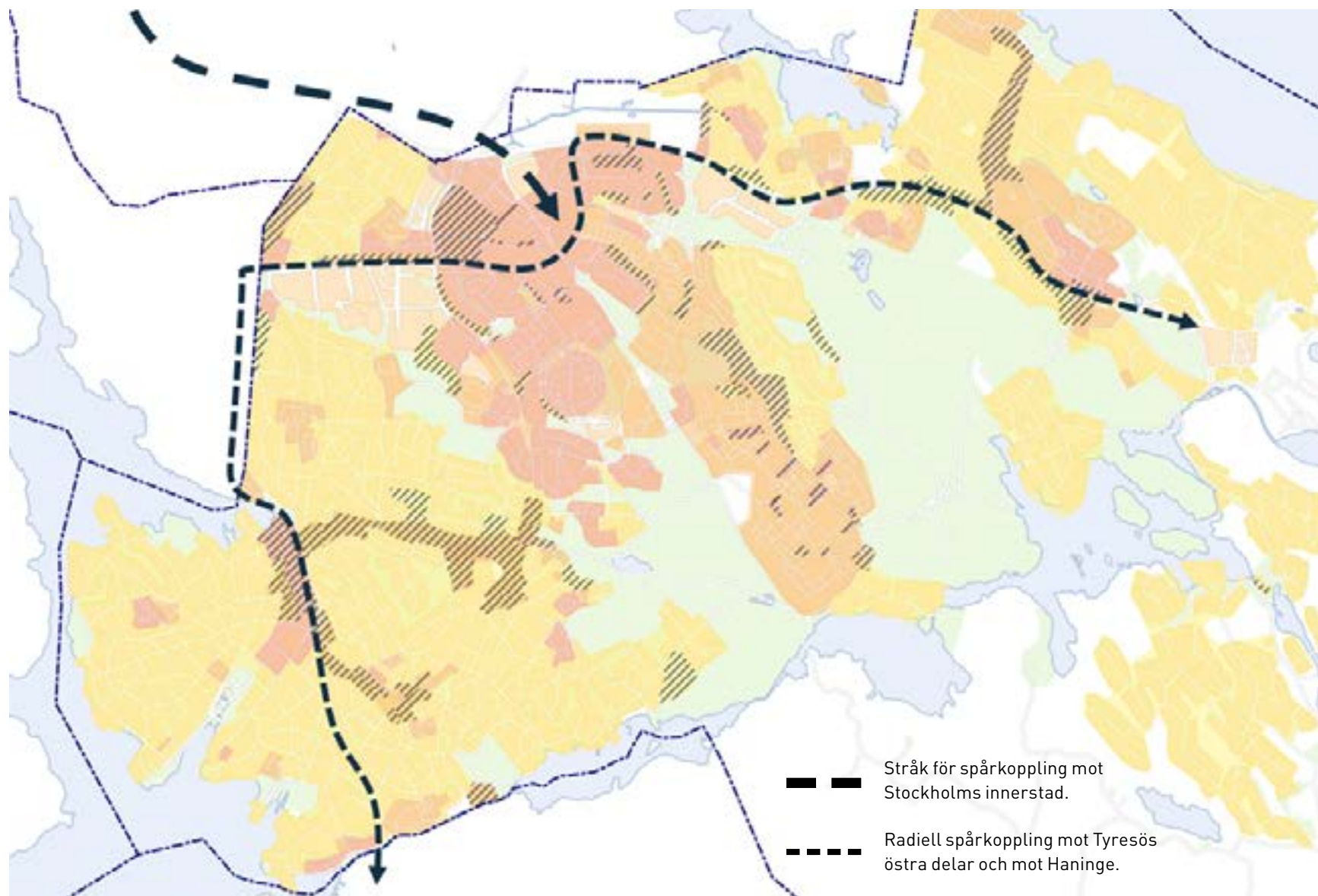
SPÅRTRAFIK

I dagsläget finns det ingen spårförbindelse till Tyresö, men på sikt år 2050 ses dock ett behov av ett kapacitetsstarkt trafikkoncept. Detta grundar sig på att busstrafiken kommer att nå sitt kapacitetstak, med minskad framkomlighet som resultat. Det finns stor risk att bussarna hamnarna i karavankörning eller inte kommer in på hållplatser, vilket leder till längre restider som inte kan lösas med ökad turtäthet. För Tyresö kan lösningen på detta vara att utveckla spårburen trafik först och främst till Stockholm och sedan på sikt att utveckla stombusslinje J mot Handen, Flemingsberg till spårtrafik.

Det finns två huvudförslag till spårlösningar för Tyresö kommuns del. Det ena förslaget är en förlängning av Roslagsbanan, Roslagen – Stockholm city – Slussen – Sickla – Älta – Tyresö centrum som ses som möjliga lösningar. 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 den radiella expressbusstrafiken minskas och 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. Vid investering av nya vatten- och avloppsledning samt dagvattenledning för dessa stråk behöver de strategiskt placeras för minska påverkan på denna typ av utveckling. Vidare arbete och utredning av kapacitetsstark lösning med spår bör ske tillsammans med trafikförvaltningen.



Dagens spårtrafik illustrerad av Tvärbanan.



Stråk för framtida spårtrafik genom Tyresö till och från Nacka/Stockholm samt till och från Haninge.

FORTSATT ARBETE OCH UPPFÖLJNING

I nästa steg ska trafikplanen Trafik och framkomlighet implementeras för berörda inom kommunen. Att arbeta efter inriktningar som presenteras i trafikplanen och utföra de åtgärder som beskrivs i åtgärdslistan bidrar till måluppfyllnad av trafikstrategin – Tyresö styr mot hållbar transporter.

En uppföljning och analys av arbetet med framkomlighet i kommunen är en förutsättning för att säkerställa att utvecklingen styrs mot de uppsatta målen för ett ökat kollektivtrafikresande. Etablerade metoder för att undersöka detta är återkommande enkäter, stombussbokslut och resvaneundersökningar som fångar upp kommuninvånarnas synpunkter och beteendemönster. Men det behövs också nya verktyg för att uttyda om kommunens framkomlighetsarbete går i rätt riktning, till exempel återkommande trafikmätningar.

En rad indikatorer finns framtagna under respektive mål i Tyresös trafikstrategi och dessa ska tillsammans med trafikplanernas åtgärdslistor följas upp i trafikbokslutet under ansvar av trafikstrateg.

Uppföljning och eventuell revidering av trafikplanen sker inom ramen för uppföljningen av översiktsplanen en gång per mandatperiod.

För framtagandet av denna trafikplan finns även planeringsunderlag för mer information om åtgärder och bakgrund till detta arbete. Dessa underlag är till för tjänstemän i fortsatt arbete.

Underlag:

Nulägesbeskrivning

- Trafikanalys
- Busstorget
- Alléplan
- Bussnät 2021 och 2030
- Turtäthet 2021 och 2030
- Bruttolista med förkastade åtgärder

SÅ HÄR HAR VI JOBBAT MED TRAFIKPLANEN

Trafikplanen Trafik och framkomlighet grundar sig i kommunens trafikstrategi – Tyresö styr mot hållbara transporter – som är framtagen i samarbete med politiker och tjänstepersoner i kommunen. Den antogs i kommunfullmäktige 28 mars 2019. Denna trafikplan baseras på de trafikmål som trafikstrategin beskriver.

Denna trafikplan har tagits fram med stöd i en åtgärdsvalsstudiemetod, med tydliga steg för förankring och kvalitetsgranskning. Under processen har arbetet med trafikplanen förankrats löpande hos politiker. Tjänstepersoner har utgjort referensgrupp och styrgrupp.

Metoden:

1. Initiera. Projektstart med politiskt beslut.
2. Förstå. Med fördjupad analys och diskussion för att klargöra situationen och dess orsaker samt den tänkbara utveckling som behöver hanteras inom ramen av projektet. I denna fas har dialogmöte skett med våra grannkommuner, Trafikförvaltningen Nobina och Trafikverket, där vi samlat in fakta kring problembilden och gemensamt sett vad som behöver utvecklas.
3. Pröva. Här har tänkbara lösningar och åtgärder identifierats genom dialogmöte med våra grannkommuner, Trafikförvaltningen Nobina och Trafikverket. Dessa lösningar och åtgärder har sedan prövats och pakerats utifrån fyrstegsprincipen. Vissa har gallrats bort i processen och kvarstående finns presenterade i denna trafikplan.
4. Inriktning. Slutligen formas en inriktning och rekommendation om möjliga och lämpliga åtgärder samt redovisningen i sin helhet. Rapport för projektet arbetas fram och godkänns av politiken.

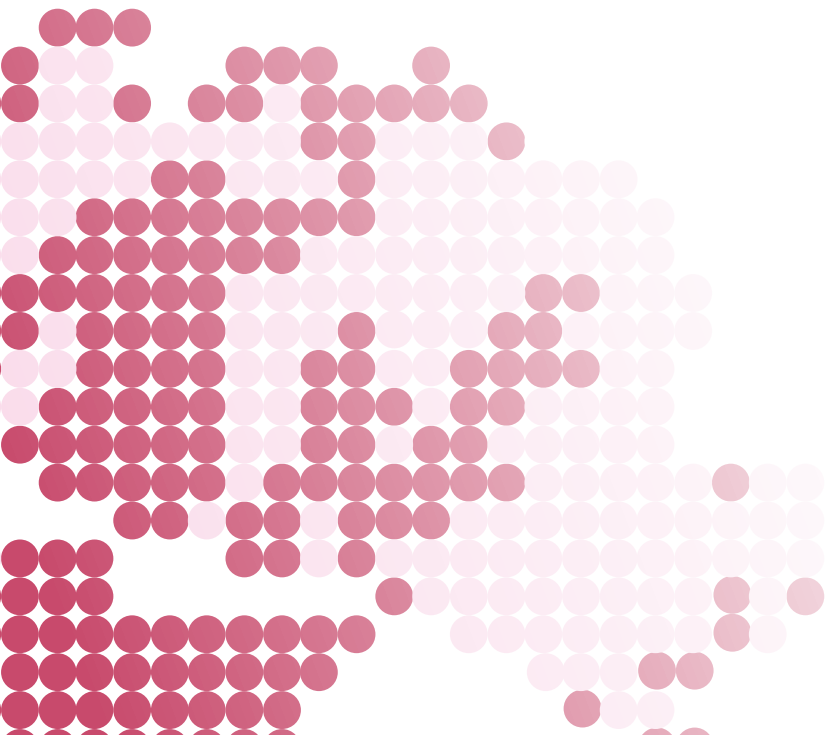
Trafikplanen Trafik och framkomlighet har tagits fram av avdelningen Strategi och samhällsutveckling, där strategier inom samhällsplanering inklusive Victor Forsell och Tony Ytterstedt på avdelningen Samhällsmiljö och infrastruktur fungerat som referensgrupp.

Arbetsgrupp inom Tyresö kommun:

- Sofia Eneborg, projektledare och strategisk trafikplanerare
- Maria Harvig, kommunikatör
- Emma Engström, process stöd AFRY
- Per Ekberg, kollektivtrafik AFRY
- Emilie Lindberg-Fagerlund, trafikplanerare AFRY
- Tora Högberg, hållbarhet AFRY
- Magdalena Lantz, hållbarhet AFRY
- Sanna Eveby, kvalitetsansvarig AFRY
- Anders Berhardsson, trafikanalys M4 Traffic

Styrgrupp:

- Sara Kopparberg, kontorschef Samhällsbyggnadskontoret
- Jenny Linné, avd. chef Strategi och samhällsutveckling
- Louise Bergman, biträdande avd. chef Projekt
- Joakim Forsell, tillförordnad chef, tf. avd. chef Samhällsmiljö och infrastruktur
- Andrea Hedin, avd. chef Samhällsmiljö och infrastruktur
- Göran Norlin, enhetschef Hållbarhet och mobilitet



tyresö kommun

