

Godstrafikplan – remissammanställning

**Utlåtande över inkomna synpunkter på remissutgåva
april 2020**

**SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN, KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
NOVEMBER 2020**



Huddinge

Godstrafikplan – remissammanställning

Utlåtande över inkomna synpunkter på remissutgåva april 2020

Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning

© Samhällsbyggnadsavdelningen, Kommunstyrelsens förvaltning och Huddinge kommun
Tryckeri, November 2020

ISBN 91-85565-02-4
www.huddinge.se

Sammanfattning

Kommunstyrelsens förvaltning beslutade att skicka förslaget till godstrafikplan på remiss i april 2020. Förslaget skickades ut till olika aktörer, se Bilaga 1, som har givits möjlighet att lämna synpunkter. Via information på kommunens hemsida har alla givits möjlighet att bidra med synpunkter på godstrafikplanen.

Det har inkommit 16 stycken remissvar, varav sex inte hade något att erinra eller aktivt avstått från att svara. Inkomna synpunkter har sammanställts och besvarats i denna remissammanställning. Vissa synpunkter kommer att tas med i det fortsatta arbetet med godstrafikplanen eller i det fortsatta arbetet med åtgärderna. Övriga synpunkter leder inte till någon omarbetning av det strategiska dokumentet.

Överlag ses det som mycket positivt att Huddinge kommun tar fram en godstrafikplan. Planen anses ambitiös, strukturerad och belyser viktiga strategiska frågor. Planen stämmer väl överens med remissinstansernas bild av godstransporternas utmaningar och insatser som krävs för att hantera de utmaningarna. I remissvaren betonas vikten av samverkan mellan offentliga aktörer, näringslivet och akademien i arbetet med godstransporter. Både i syfte för utbyte av erfarenheter men också i olika initiativ och projekt, såsom uppställningsytor, masshantering, bärighetsklasser, hubbar för e-handel och elvägar.

De specifika synpunkter som inkommit är av olika karaktär. Många synpunkter bekräftar godstrafikplanens innehåll och rör önskemål om samverkan i det fortsatta arbetet, både generellt men också i specifika initiativ. Ett fåtal synpunkter rör framkomlighet, farligt gods och omledningsvägar och remissinstanserna önskar förtydliganden kring detta.

Med anledning av inkomna synpunkter har dokumentet genomgått en mindre revidering och tydligare tryckt på vikten av samverkan mellan parter, både generellt men också i specifika åtgärder. Kommunens roll i initiativen framgår också tydligare. Ytterligare har inriktningen gällande framkomlighet och tillgänglighet förtydligats samt insatsområdet kring hållbara transporter har kompletterats med ytterligare riktlinje. Dessutom har kommunens inriktning för omledningsvägar och farligt gods beskrivits mer utförligare. Många synpunkter har inte inneburit en revidering i planen, men blir medskick till det fortsatta arbetet med åtgärderna.

Förvaltningens förslag på hantering av synpunkterna framgår i svar till respektive instans yttrande.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Introduktion	5
1.1 Tider	5
1.2 Utskick	5
1.3 Hantering av inkomna synpunkter	5
2 Inkomna synpunkter	6
2.1 Myndigheter	6
2.1.1 Energimyndigheten	6
2.1.2 Länsstyrelsen Stockholm	6
2.1.3 Naturvårdsverket	8
2.1.4 Sjöfartsverket	8
2.1.5 Trafikverket	8
2.1.6 Vinnova	11
2.2 Region och kommuner	11
2.2.1 Haninge kommun	11
2.2.2 Nykvarns kommun	11
2.2.3 Region Stockholm	12
2.2.4 Stockholm stad	13
2.3 Nämnder i Huddinge kommun	17
2.3.1 Bygglövs- och tillsynsnämnden	17
2.3.2 Klimat- och stadsmiljönämnden	17
2.4 Föreningar och intresseorganisationer	18
2.4.1 Svensk handel	18
2.4.2 Sveriges åkeriföretag	19
2.5 Fastighetsägare och verksamheter	21
2.5.1 Apotek Produktion och Laboratorier AB (APL)	21
2.5.2 Axfood	21
Bilaga 1 – sändlista	23

1 Introduktion

1.1 Tider

Samhällsbyggnadsavdelningen beslutade att skicka förslag till godstrafikplan på remiss 29 april 2020. Därefter publicerades förslaget på Huddinge kommuns hemsida med information om att synpunkter skulle lämnas senast den 30 juni 2020.

1.2 Utskick

Remissbrev skickades ut till myndigheter, kommuner, föreningar, transportörer m.m (totalt 73 remissinstanser) via e-post samt via publicering av information på hemsida att bjuda alla i remissprocessen. Sändlista återfinns i *Bilaga 1*.

1.3 Hantering av inkomna synpunkter

Totalt inkom 16 svar, varav sex inte hade något att erinra eller aktivt avstått från att svara. har svarat att de avstår från att svara. Inkomna synpunkter har sammanställts med svar på hur dessa ska hanteras/har hanterats i detta dokument. Dokumentet kommer att publiceras på Huddinge kommuns hemsida med kommunstyrelsens svar på synpunkter. Under hösten 2020 ska godstrafikplanen omarbetas med hänsyn till inkomna synpunkter.

2 Inkomna synpunkter

2.1 Myndigheter

2.1.1 Energimyndigheten

Energimyndigheten har erbjudits att inkomma med yttrande över remissen Huddinge kommuns godstrafikplan.

Energimyndigheten besvarar normalt inte remisser från enskilda kommuner och avstår av denna anledning från att avge yttrande över rubricerad remiss.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.1.2 Länsstyrelsen Stockholm

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen tycker att godstrafikplanen har en tydlig struktur och att det är en självklar ambition att planen ska få genomslag i den kommunala planeringen, framförallt i arbetet med kommunens nya översiktsplan. Planens fyra insatsområden där det bland annat finns en målsättning att godstrafiken överlag ska minska trots ett ökat transportbehov klingar väl med de nationella mål som finns.

Länsstyrelsen anser generellt att det vore bra om det tydligare framgår hur godstransporternas behov och förutsättningar ska beaktas i förhållande till andra intressen. Det får gärna förtydligas hur åtgärderna för godstrafiken kopplar till exempelvis barnperspektivet. Ett sätt är att tydligare peka ut särskilda insatser för att förbättra leveranslogistiken och trafiksäkerheten i miljöer där barn, äldre och funktionshindrade vistas.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten men hänvisar till kommunens trafiksäkerhetsplan som antogs 2017. I trafiksäkerhetsplanen hanteras åtgärder för att minimera skaderisken i kollisioner mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Ett prioriterat insatsområde är barns och äldres resor, vilket innebär att kommunen prioriterar trafiksäkerhetsåtgärder runt barns och äldres målpunkter.

Det är bra att kommunen har som ambition att samordna varutransporter som kan leda till färre transporter men i kombination med detta bör kommunen ytterligare lyfta fram vikten av rätt drivmedelsval för att skapa en struktur med hållbara transporter. Det vore fördelaktigt om planen kan konkretisera att t.ex. HVO är att föredra framför diesel och biogas framför naturgas.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och kompletterar riktlinjen med att kommunen ska verka för att krav ska ställas på fossilfritt bränsle samt en ny riktlinje om att kommunen ska verka för en infrastruktur för fossilfria fordon.

Dock kommer inte typ av drivmedel att specificeras i denna plan då kommunen inte har ensam rådgivning i frågan. Redan idag ställer projektet ”Samordnad varudistribution” krav på maxtak för koldioxidutsläpp. På så sätt kan leverantören själv påverka val av teknik / drivmedel.

Frågan om drivmedelsförsörjning kommer hanteras inom kommunens arbete med revidering av översiktsplan.

I bilaga 1 under utgångspunkter skriver kommunen att alla prognoser pekar på att godstrafiken kommer att öka givet ökad befolkning, produktion och handel. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på att prognoserna från Trafikverket är ensidiga och till viss del problematiska eftersom basprognoserna ”görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster”. Kommunerna bör sträva efter att planera utefter modeller som är mer effektiva och miljömässiga än dagens resmönster för att kunna nå våra klimat- och miljömål.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen instämmer med Länsstyrelsens syn på Trafikverkets prognoser. Dock är det den enda prognosen för godstransporter som kommunen har att tillgå i dagsläget. Om Länsstyrelsen har exempel på andra modeller som är mer målinriktade, så vill kommunen gärna ta del av den. Kommunen avser inte att ta fram en egen godstransportmodell. Kommunen ser dock endast Trafikverkets prognoser som ett underlag, och inte en målbild. Kommunen avser att planera utifrån ett målinriktat tänk där godstransporterna måste minskas och effektiviseras.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen vill se en tydligare koppling till miljökvalitetsmålen som berör hälsoaspekten i åtgärderna. Vid lokalisering av lastzoner och hubbar är det viktigt att kommunen tar hänsyn till hälsoaspekter som berör t.ex. luftkvalitet och buller. Utökade transporter under nattetid i bostadsområden behöver också analyseras utifrån bullerproblematik.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten. Miljökvalitetsnormerna ska alltid uppfyllas vid anläggandet av ny infrastruktur och förvaltningen ser därför ingen anledning att skriva särskilt om detta i godstrafikplanen. Vi tar dock med oss detta i det fortsatta arbetet med lokalisering av lastzoner och hubbar.

Farligt gods

Länsstyrelsen saknar en analys och bedömning av hur kommunen ser på transporter av farligt gods och hur hänsyn till dessa ska tas i den framtida utvecklingen av kommunen. Att analysera och arbeta med det rekommenderade vägnätet för farligt gods på strategisk nivå kan ge stora fördelar i framtida detaljplanering. Syftet med godstrafikplanen är bland annat att identifiera strategiska inriktningar för godstrafik. Detta bör kunna inkludera en inriktning även för transporter av farligt gods.

Tvärförbindelse Södertörn är ett stort vägbyggnadsprojekt som kan komma att medföra förändringar på det utpekade rekommenderade vägnätet för transporter av farligt gods. Detta är ett exempel på vad vi anser bör kunna beaktas i godstrafikplanen. Vi ser gärna att godstrafikplanen innehåller ett avsnitt om rekommenderade vägar för farligt gods som kan vara aktuella för att se över statusen för, och då särskilt med avseende på Tvärförbindelse Södertörn. En dialog kring detta bör föras mellan Trafikverket, kommunen, eventuellt berörda grannkommuner och länsstyrelsen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och förtydligar i planen att nuvarande väg 259 föreslås att avklassificeras som primärled för farligt gods samt att Tvärförbindelse Södertörn ersätter den funktionen.

Analys av farligt gods och hur det hanteras i kommunens framtida utveckling föreslås hanteras i kommunens arbete med revidering av översiktsplanen. Detta för att farligt gods behöver det ses i ett sammanhang med bebyggelseplaneringen.

2.1.3 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår yttrande om KS-2018/416 Remissversion av Godstrafikplan för Huddinge kommun.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.1.4 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i detta skede inget att erinra mot godstrafikplanen så som den presenteras.

Sjöfartsverket noterar att, trots avsaknad av hamn i kommunen så inkluderar man de godstransportvolymerna som genereras av närliggande Södertälje hamn, Nynäshamns hamn och Stockholm Norvik i sin planering. Man ser även att det finns potential att flytta godstransporter från väg till sjö, främst via de inre vattenvägarna på Mälaren. Huddinge kommun har endast kontakt med Mälaren i Vårby men är positiva till ett ökat nyttjande av godstransporter till sjöss där det är möjligt. Sjöfartsverket ser positivt på detta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.1.5 Trafikverket

Trafikverket har mottagit Huddinge kommuns förslag på godstrafikplan för yttrande. Trafikverket ser generellt det som mycket positivt att Huddinge kommun tagit fram en godstrafikplan.

Målbilden pekar ut att varuförsörjning, avfalls- och godstransporter ska beaktas vid fysisk utveckling i kommunen. Fokus är att säkerställa förutsägbarhet och minskad miljöpåverkan från godstransporter. Trafikverket är överlag positiv till målbilden men anser att det är otydlig vad som avses med begreppet ”förutsägbarhet”, även om det till viss del tydliggörs genom de

inriktningsområden och insatsområden som följer. Trafikverket konstaterar att också störningskänslighet och robusthet, utöver tillgänglighet och framkomlighet som nämns i rapporten, är viktiga faktorer för att trafiken ska uppfattas som förutsägbar. Trafikverket konstaterar att detta i hög grad är beroende av det regionala och nationella infrastruktursystemet men också hur kommunala trafiksystem är utformade. Även utpekande och utformning av omledningsvägar för det statliga vägnätet kan påverka förutsägbarheten i trafiksystemet, inte minst kopplat till kommande Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket är även positiv till samtliga fyra inriktningsområden. Vad gäller inriktning två om framkomlighet, tillgänglighet och goda leveransförhållanden konstateras att texten främst beskriver leveransförhållanden. Trafikverket efterfrågar att även inriktningen för att förbättra framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter beskrivs utförligare.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Enligt förvaltningen, innefattar begreppet förutsägbarhet både tillgänglighet, pålitlighet och robusthet – att godsaktörerna ska känna sig säkra på att transporter kommer ända fram inom utsatt tid. Förvaltningen instämmer att det i hög grad är beroende av hela godstransportsystemet, oavsett väghållare och aktör. Förvaltningen anser inte att målbilden behöver justeras. Dock instämmer förvaltningen att inriktningen om framkomlighet, tillgänglighet och goda leveransförhållanden är otydlig och kompletterar med beskrivning av vad som menas med framkomlighet i sammanhanget.

Trafikverket föreslår att inriktning tre, om godstransporter, som en naturlig del av kommunens strategiska och fysiska planering, tydliggörs vad gäller vilka funktioner (t.ex. ytor för omlastning, bärighet, vägutformning etc) som bör värnas i planeringen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och kompletterar texten med exempel på funktioner som kommunen ska hantera i den strategiska och fysiska planeringen.

Vad gäller inriktning fyra föreslår Trafikverket att även fysiska åtgärder som syftar till att minska miljö- och klimatpåverkan bör övervägas. Ett exempel på denna typ av åtgärder kan vara engagemang i utbyggnaden av elvägar och hur kommunen kan stödja en sådan utveckling i närområdet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och hänvisar till riktlinjen under samverkan, där vi beskriver att ”Innovation och initiativ som ligger i linje med godstrafikplanens inriktningar för godstrafik bör stödjas”. Detta innefattar att kommunen skulle kunna stödja utvecklingen av elvägsprojekt och ingå i ett sådant engagemang. Alla initiativ som leder mot godstrafikplanens målbild är kommunen positiv till. Huruvida kommunen kan delta behöver dock avgöras från fall till fall, då det i slutändan handlar om resurser och prioriteringar.

Huddinge kommun har utifrån inriktningarna tagit fram fem insatsområden. Trafikverket konstaterar, vad gäller samverkan, att det även finns anledning för samverkan med Trafikverket Region Stockholm. Trafikverket vill särskilt lyfta

behovet av samordning av bärighet i vägnätet, inte minst kopplat till införandet av BK4. Trafikverket ser även positivt på föreslaget arbete med uppställningsplatser, där det också finns skäl att samverka och samordna gemensamma insatser. Slutligen finns behov av samordning av lokaliseringen av hubbar och ytor för masshantering, eftersom detta kan påverka den regionala trafiken.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och kompletterar texten med att i frågor som även rör bärighetsklasser och masshantering, bör samverkan sökas med berörda.

Vad gäller insatsområdet Hållbara transporter konstateras att det finns regeringsuppdrag kopplat till överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Även om det inom Huddinge kommun finns begränsade möjligheter att nyttja andra transportslag än vägtransporter anser Trafikverket att det alltså finns anledningen att lyfta denna fråga för diskussion om hur kommunen kan stimulera att godstransporter till/från kommunen kan ske med andra trafikslag.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten. Kommunens godstransporter är framförallt transit – där vi gärna ser en överflytt från väg till järnväg eller sjöss. När det gäller godstransporter till målpunkter i kommunen finns begränsade möjligheter till transporter på järnväg eller till sjöss. Förvaltningen ser därför inte detta som prioriterat i godstrafikplanen. Detta är dock intressant att titta vidare på ur ett större regionalt eller nationellt perspektiv, där vi stödjer en överflytt, exv genom att möjliggöra för ytterligare spår till Flemingsberg för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Dock behöver Trafikverket vara tydligare med behovet om ytterligare spår norr om Flemingsberg för att kommunen ska kunna möjliggöra för ytterligare spår.

Med utgångspunkt i det stora antal insatser som föreslås förutsätter Trafikverket att ytterligare utredningar kommer att behöva genomföras. Underlag kring var olika typer av godsrelaterade funktioner, t.ex. uppställningsplatser, godshubbar och ytor för masshantering, kan lokaliseras är intressant inför fortsatt samverkan. Trafikverket bidrar gärna i möjligaste mån i fortsatt arbete.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ser samverkan med Trafikverket som en förutsättning i genomförande av godstrafikplanen och i flertal föreslagna åtgärder. Förvaltningen ser fram emot fortsatt samverkan.

På sidan 18 (bilaga 1) presenteras underlag om byggmaterialvolym som beräknas hanteras i kommunen. Trafikverket vill tillägga att arbetet med Tvärförbindelse Södertörn, när byggstart väl sker, kommer att generera stora volymer massor kopplat till de tunnlar som föreslås byggas. Det är oklart om detta projekt är inkluderat i de siffror som presenteras.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen kan bekräfta att Tvärförbindelse Södertörn är inkluderat i de siffror som presenterats. Dock är det inte säkert att det är de mest aktuella siffrorna från

Tvärförbindelse Södertörn som ingår, då förstudien kring samordnad masshantering i Södertörn togs fram år 2018.

På samma sida som ovan beskrivs effekterna av Norviks hamn på transportsystemet. Trafikverket noterar att man missat att ta med väg 225 som en av de vägar som berörs av transporterna till/från Norvik. Till dess att Tvärförbindelse Södertörn finns på plats är det troligt att ca. en tredjedel av transporterna kommer att använda väg 225, dvs. de transporter som ska mot syd/sydväst via Södertälje.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och kompletterar texten enligt Trafikverkets förslag.

2.1.6 Vinnova

Vinnova har inga synpunkter på rubricerad remiss.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.2 Region och kommuner

2.2.1 Haninge kommun

Haninge kommun anser att Huddinge kommuns förslag till godstrafikplan är väl genomarbetad med hög ambition. Godstrafikplanen är lätt att läsa och kedjan från övergripande kommunala strategier och mål ned till prioriterade åtgärder är tydlig. Vissa åtgärder innebär regional och mellankommunal samverkan, vilket godstrafikplanen också uppmärksammar. Det gäller till exempel förslaget att etablera bygglogistikcenter för att hantera byggtransporter och att systematisera arbetet med masshantering. Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till sådan samverkan och anser att liknande frågor med fördel kan lyftas i Södertörnssamarbetet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse och ser framemot fortsatt samverkan med Haninge kommun och Södertörnssamarbetet.

2.2.2 Nykvarns kommun

Nykvarns kommun har inget att erinra angående remissförslaget från Huddinge kommun då Nykvarns kommun inte berörs av Huddinge kommuns godstrafikplan. Men Nykvarns kommun ställer sig positivt till Huddinge kommuns framtagande av godstrafikplanen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.2.3 Region Stockholm

Region Stockholm ser mycket positivt på att Huddinge kommun nu tar fram en plan som syftar till att klargöra hur kommunen ska hantera samhällets behov av godstransporter. Det är också glädjande att planen så tydligt kopplar an till, och ligger i linje med, den regionala godsstrategin och att mellankommunal samordning och samverkan lyfts fram.

Likt kommunen anser Region Stockholm att godsfrågan är regional. Detta lyfts i planen men skulle kunna betonas ytterligare, till exempel med hjälp av en karta över regionens transport- och logistikinfrastruktur. Godsfrågan är också central inom Östra mellansverigesamarbetet (ÖMS). En karta över de sju län som ingår här skulle också kunna stärka planens storregionala perspektiv. I RUFS 2050 och i den regionala godsstrategin lyfts ett framtida behov av en materialterminal i eller i anslutning till Huddinge kommun. I godstrafikplanen beskrivs detta i text men kan med fördel också visas i den karta som redovisar stråk och noder i ett 2050-perspektiv. Kartmaterial finns tillgängligt på www.rufs.se.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten, men anser att det räcker att godstrafikplanen hänvisar till den regionala godskartan. Detta också för att godstrafikplanen inte ska bli inaktuell om den regionala eller storregionala godskartan skulle revideras.

Gällande materialterminalen anser förvaltningen att det är en mellankommunal fråga och kommer därför inte pekas ut i kartan.

Kommunen lyfter fram konkurrens om marken som en utmaning i en tät och sammanhållen stad. Region Stockholm instämmer i detta och det vore intressant om kommunen i avsnittet med utgångspunkter beskrev rådande läge vad gäller exempelvis trängsel och framkomlighet. I sammanhanget vill Region Stockholm betona vikten av att godstrafik inte hamnar i konflikt med kollektivtrafiken. Detta är särskilt viktigt att beakta vid planering av lastning, lossning samt uppställning av godstransporter. Kommunen skriver också att gods är en stadsbyggnadsfråga såväl som trafikfråga. Här vill Region Stockholm lyfta att godstransporter också är en näringslivsfråga med stor betydelse för regional och nationell tillväxt.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. I Nulägeskartläggning till Godstrafikplan framgår problematiska platser och sträckor för godstrafiken.

I kommunens Kollektivtrafikplan beskrivs ett stamnät för kollektivtrafik, där kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras. Förvaltningen ser dock att konflikter mellan kollektivtrafiken och godstrafik är oundvikligt i en tät och attraktiv stad. Hur konflikten undviks eller hanteras behöver hanteras från fall till fall, utifrån gatans funktion, karaktär och förekomst av verksamheter längs gatan. Konflikten kan exempelvis förebyggas genom omlastning till mindre godsfordon.

Förvaltningen kompletterar texten med att godstransporter även är en näringslivsfråga.

Tillväxt- och regionplanenämnden noterar att kommunen hänvisar till Region Stockholms befolkningsprognos som nämnden tar fram som underlag i första

hand Region Stockholms interna budget- och verksamhetsplanering. I godstrafikplanen är det mer lämpligt att använda de mer långsiktiga befolkningsframskrivningarna för Stockholms län som nämnden tagit fram. Region Stockholm noterar också att Huddinge kommun gör en väsentligt högre bedömning av befolkningstillväxten i kommunen än vad Region Stockholm gör, fram till 2030.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och hänvisar istället till regionens befolkningsframskrivningar i dokumentet.

För att ytterligare stärka planens fokus på samverkan vore det lämpligt att relatera och lyfta sådan samverkan som sker på storregional och nationell nivå, såsom Mälardalsrådet, Östra mellansverigesamarbetet (ÖMS) och det nationella godsrådet.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkten och lägger till de exempel på samverkansforum som finns idag.

2.2.4 Stockholm stad

Stadsledningskontoret

Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår att Stockholms stad ska arbeta för att främja framkomligheten för transporter av betydelse för näringslivet. Framkomligheten för nyttotrafik ska förbättras, med prioritet för godstransporter. Detta bland annat ske i samverkan med godstransportbranschen och andra aktörer genom samlastningsprojekt, digitala lösningar samt logistiklösningar vid större byggprojekt.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till att Huddinge kommun tagit fram en Godstrafikplan och med den tar ett samlat grepp kring de utmaningar regionen gemensamt står inför. Stadsledningskontoret ser att samverkan är värdefull för att se över de utmaningar som rör sig över kommungränserna gällande godstransporter och de erfarenheter som kan delas mellan kommuner.

I utgångspunkterna till godstrafikplanen saknar stadsledningskontoret en bredare beskrivning av hamnar, godsnoder, terminalområden samt planerade områden för logistikverksamhet som är start och målpunkter för godstransporter till, från och genom Huddinge kommun till exempel: Norviks hamn, Södertälje hamn och Södertälje syd.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen hänvisar till nulägeskartläggningen där godsnoderna finns beskrivna. Nulägeskartläggningen utgör underlag till godstrafikplanen och ligger på vår hemsida www.huddinge.se/godstrafikplan

Stadsledningskontoret ser positivt på att samverkan lyfts fram som en viktig förutsättning för att kunna uppfylla målet med Godstrafikplanen. Den regionala och mellankommunala samordningen är avgörande för arbetet med godstransporter då de ofta omfattar ett större område. Tillsammans med den

regionala samordningen så är samverkansformer mellan offentlig verksamhet, det privata näringslivet och akademi ofta avgörande i ett förändringsarbete inom godstrafikområdet.

Inom insatsområdet samverkan står också att ”krav och regleringar bör harmoniseras med närliggande kommuner och regionen för att undvika suboptimering”. Detta behöver enligt stadsledningskontoret göras utifrån en regional samordning mellan kommunerna som i dagsläget saknas inom Stockholms län för godstransporter. Stadsledningskontoret är därför intresserade av hur Huddinge kommun avser att arbeta vidare med detta område.

Ett annat insatsområde omfattar uppställningsplatser för tyngre fordon. Stadsledningskontoret välkomnar ett samarbete kring uppställningsplatser som också bedöms kräva ett regionalt perspektiv.

Inom insatsområdet logistik anges att tillgänglighet och goda leveransförhållanden för godstransporter och e-handel ska säkerställas. Stadsledningskontoret ser gärna en dialog kring detta för att bredda erfarenheter och strategier kring e-handel avseende samlastning, omlastning och mottagning.

Byggtransporter är ett område som kan kompletteras med ett fokus på avtalsfrågan i ett tidigt skede, för att säkerställa samordning av massor och byggtransporter. Avtalsfrågan är ofta avgörande för hur byggtransporterna sedan sker.

Vidare är det positivt att masshanteringsfrågan lyfts fram. Hantering av massor är en ständigt aktuell fråga och Stockholms stad är därför intresserade av att samverka med Huddinge, övriga regionen samt näringslivet kring detta.

Stadsledningskontoret saknar däremot en beskrivning av hur Huddinge kommun arbetar med att säkerställa transporter av farligt gods och omledningsvägar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för ovanstående synpunkter och instämmer att samverkan kommer behöva ske i flertalet av insatserna. Förvaltningen instämmer att regional eller mellankommunal samordning kommer behövas gällande harmonisering av krav och reglering, masshantering samt hitta uppställningsplatser för godstransporter. Huddinge kommun avser att lyfta frågorna i ett regionalt perspektiv och verka för dessa åtgärder i det fortsatta arbetet.

Förvaltningen ser samverkan med Stockholm stad som en förutsättning i genomförande av godstrafikplanen och i flertal föreslagna åtgärder. Gällande e-handel ska ett pilotprojekt om postboxar startas under året, där bland annat Huddinge kommun och Stockholms stad deltar. Energimyndigheten är samordnare av detta pilotprojekt. Förvaltningen ser fram emot fortsatt dialog och samarbete med Stockholm stad.

Gällande byggtransporter instämmer förvaltningen att avtalsfrågan är avgörande. Avtalsfrågan tas om hand i det fortsatta arbetet i de enskilda projekten.

Gällande synpunkter om farligt gods och omledningsvägar så är det svårt för kommunen att säkerställa omledningsvägar genom stadsmiljöer, då det inte finns tillräckligt med kapacitet. Vid omfattande avstängningar förordas hellre omledning via andra statliga vägar eller hänvisa till uppställningsplatser. Gällande farligt gods, finns inga särskilda omledningsvägar utpekade men där bör omledning i största möjliga mån ske via andra rekommenderade vägar för farligt gods. Det är svårt att möjliggöra för omledning av farligt gods genom stadsmiljöer. Förvaltningen förtydligar detta i godstrafikplanen.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret är positiva till att en Godstrafikplan har tagits fram av Huddinge kommun. Planen redovisar ett brett perspektiv och konkretiserar behov som liknar Stockholms stads utmaningar med godstransporter.

Exploateringskontoret ser att samverkan är värdefull för att se över de utmaningar som rör sig över kommungränserna gällande godstransporter, även samverkan för hur strategier och åtgärder ter sig och vilka erfarenheter som kan delas mellan kommuner.

Det beskrivs i godstrafikplanen att Godstransporter ska beaktas i tidigt skede.

Förändringsprocesser har oftast sin grund i olika samverkansformer mellan kommungränser, näringsliv, workshops och offentlig verksamhet.

Exploateringskontoret arbetar med tidiga skeden i byggprocessen och önskar en definition av vad tidiga skeden är för Huddinge kommun gällande godstransporter och hur rutinen ska se ut kring detta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

I detta sammanhang menar förvaltningen med tidigt skede övergripande planering, detaljplanering eller utredning i planeringsprocessen. Rutinerna för hur godstransporterna tas om hand behöver utvecklas, vilket ligger med som förslag till åtgärd. Förvaltningen tar gärna emot lärdomar från Stockholm stad i denna fråga.

En av inriktningarna som också beskrivs är att framkomlighet, tillgänglighet och goda leveransförhållanden för godstransporter ska säkerställas. I inriktningen ingår olika typer av mottagningsmöjligheter före-handel till bland annat privatpersoner. Hubbar för e-handelgods benämns som ett motiv till att öka samlastningsgraden, underlätta omlastning till fossilfria fordon och förbättra mottagarens hämtningsmöjligheter. Exploateringskontoret ser gärna en dialog kring detta för att bredda erfarenheter och strategier.

Initiera pilotprojekt för samlastning av transporter är också något som kontoret gärna följer utvecklingen av. I och med ökad bebyggelse och tätare områden ser Exploateringskontoret positivt på de pilotprojekt som nämns i remissen för att minimera markanvändning för transporter och koncentrera lastning till en plats, likt en hubb, och om samarbete krävs om ytor, över kommungränserna.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen ser samverkan med Stockholm stad som en förutsättning i genomförande av godstrafikplanen och i flertal föreslagna åtgärder. Gällande

hubbar och samlastning ser även förvaltningen positivt på framtida dialog och samarbete med Stockholm stad.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig positivt till att Huddinge kommun tagit fram en Godstrafikplan och med den tar ett samlat grepp kring de utmaningar vi gemensamt står inför. Det är en ambitiös plan och kontoret ser fram emot att följa Huddinge kommuns arbete med planen och samverka kring de frågor som berör våra gemensamma utmaningar.

Samverkan är, precis som lyfts fram, en viktig förutsättning för att kunna uppfylla målet med Godstrafikplanen. Trafikkontorets erfarenhet visar tydligt att samverkansformer mellan offentlig verksamhet, det privata näringslivet och akademi oftast är avgörande i ett förändringsarbete inom godstrafikområdet.

Godstrafikfrågor har historiskt sett inte stått så högt upp på agendan för landets kommuner, men förståelsen för behovet av ett ökat fokus på frågan ökar stadigt. Sedan ett år tillbaka finns ett kommunalt godsforum med representanter från ett femtontal svenska kommuner som aktivt jobbar med frågan. Med Huddinge kommuns plan att nu ta ett större grepp kring frågan har kommunen därför en tydlig plats i forumet och kan därmed bidra till att det gemensamt går att nå de lokala, regionala och nationella mål som finns för godstransporter.

Trafikkontoret uppskattar godstrafikplanens utpekade riktlinjer och har några inspel till ett par av dem. En riktlinje gäller byggtransporter. Den bör kompletteras med ett fokus på avtalsfrågan i ett tidigt skede för att säkerställa samordning av massor och byggtransporter, eftersom kontorets erfarenheter är att det är avgörande för hur transporterna sedan sker. Vidare står det i riktlinjerna att Planering av masshantering och reservering av ytor bör ske i samband med större projekt. Masshanteringsfrågan är ständigt aktuell, Stockholms stad och kontoret är därför intresserat av att lära mer om hur Huddinge definierar stora projekt och ser fram emot att samverka kring frågan.

En annan riktlinje handlar om uppställningsplatser som även den är viktig och bör samordnas regionalt. Har Huddinge kommun redan idag förslag på platser för uppställning? Kontoret välkomnar ett samarbete kring den här frågan som bedöms kräva ett regionalt perspektiv.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Se svaret till Stadsledningskontoret, 2.2.4, gällande avtalsfrågan.

Förvaltningen har ingen tydlig definition av stora projekt, men i detta sammanhang syftar vi till Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd och stora exploateringsområden som exempelvis Flemingsbergsdalen och Storängen.

Förvaltningen har i dagsläget inga konkreta förslag på platser för uppställning. Kommunen vill dock identifiera behoven och ytor, tillsammans med Stockholm stad, Regionen och berörda kommuner.

2.3 Nämnder i Huddinge kommun

2.3.1 Bygglövs- och tillsynsnämnden

Miljö- och bygglövsförvaltningen anser att förslaget till godstrafikplanen i princip är bra. Förvaltningen har följande synpunkter inom nämndens ansvarsområde:

- Dagvatten – ökade transporter leder till större utsläpp av exempelvis olja och tungmetaller till dagvatten. Det behöver säkerställas att rening av dagvatten sker i anslutning till transportstråk.
- Buller och vibrationer – platser för uppställning, omlastning, vägar för omledning med mera bör väljas så att olägenheter i form av buller eller vibrationer minimeras.
- Masshantering – förvaltningen ser positivt på att kommunen försöker samordna och effektivisera masshantering, byggmaterial och varor vid byggnation. En samordning bör också göras för att se hur massor kan återvinnas inom olika projekt för att minska mängden som går till deponi.

För bygglogistikcenter och masshantering vill miljötillsynsavdelningen upplysa om anmälnings- och tillståndsplikt enligt miljöprövningsförordningen (2013:251):

- Mellanlagring av massor kan vara anmälnings- eller tillståndspliktigt
- Sortering, bearbetning, krossning av avfall eller material kan vara anmälnings- eller tillståndspliktigt
- Återvinning av avfall för anläggningsändamål kan vara anmälnings- eller tillståndspliktigt
- Vid all hantering av massor är det viktigt att massor klassificeras korrekt för att kunna bedöma hur massorna ska hanteras på bästa sätt. Det gäller även massor som förs in till kommunen.
- Inom kommunen finns även vattenskyddsområde (Kungens kurva, Östra Mälarens vattenskyddsområde) vilket kan ha ytterligare krav på hantering och förvaring av material och massor.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna. Gällande dagvatten, buller och vibrationer tar vi med oss den aspekten vid planering och byggande av vägar och ytor för godstransporter. Där har vi styrdokument (t ex dagvattenstrategin) och miljökvalitetsnormer att uppfylla. Godstrafikplanens inriktning är att i stadsmiljöer minska utsläpp, buller och vibrationer genom att möjliggöra godstransporter i mindre och fossilfria fordon.

Gällande masshantering tar vi med oss inspelet gällande anmälnings- och tillståndspliktighet i kommunens framtida arbete med bygglogistikcenter och masshantering

2.3.2 Klimat- och stadsmiljönämnden

Ledningsgruppen på miljö- och bygglövsförvaltningen har beslutat att Klimat- och stadsmiljönämnden (KLN) inte besvarar rubricerad remiss. Anledningen är att KLN inte berörs i någon större utsträckning.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse.

2.4 Föreningar och intresseorganisationer

2.4.1 Svensk handel

Handeln i Sverige står i dag mitt i en stor strukturomvandling. Vi konstaterar att det kommer att hända mer de kommande 10 åren än vad det hänt de senaste 50. I en digitaliserad värld som öppnar upp för global konkurrens är det av högsta vikt att infrastrukturen och med den godstransporterna får högsta prioritet. Att transporterna kommer att öka till våra butiker är givet utifrån de förändringar som sker med dyra lokalhyror, minskade lagerutrymmen, ökad e-handel och efterfrågan från konsumenterna på snabba leveranser. Då Huddinge ser en befolkningstillväxt från dagens 110 000 invånare till ca 160 000 år 2030 kommer det i sig, vilket förslaget också pekar på, att leda till fler transporter då konsumtionen med det kommer att öka.

I och med detta behövs en väl utvecklad infrastruktur vilket tydligt kommer fram i förslaget. Att få samarbetet att löpa över alla gränser, regionalt, kommunalt, lokalt samt även citylogistik är för Svensk Handel en viktig prioritering.

Svensk Handel uppskattar att problematiken som vi står inför gällande gods- och varutransporter med en växande e-handel och därmed både långväga transporter och last mile-frågan är tagna i beaktning i förslaget.

Resonemanget runt framkomlighet, tillgänglighet och goda leveransförhållanden för godstransporter är viktigt och inte minst att det säkerställs att det finns bra lastplatser och hubbar för e-handelsgoods.

Det är också mycket bra att förslaget lyfter vikten av att säkerställa att gods får en tydlig roll i samhällsplaneringen och kommer in tidigt i planeringen.

Att öka kunskapen om godstransporternas funktion, behov och effekter hos de aktörer som planerar infrastruktur och byggnader och de aktörer som hanterar regler och styrmedel är något som Svensk Handel ställer sig bakom. Med tanke på den hastighet som förändringarna inträder med idag på grund av globaliseringen måste näringslivet få ett större inflytande i processerna så att regionen härigenom snabbare kan anpassa sina åtaganden och vi därmed kan spara på miljö och klimat.

Svensk Handel stödjer remissen om Godstrafikplan för Huddinge kommun. Strategiska områden och insatser stämmer väl överens med vår bild med de inspel som vi gjort ovan.

Svensk Handel ställer sig bakom att det är viktigt att stärka de samverkan mellan näringsliv och kommun i det här fallet men även med region, stat och universitet. Svensk Handel är gärna en samtalspart i detta.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för visat intresse och ser fram emot fortsatt dialog och samarbete med Svensk handel.

2.4.2 Sveriges åkeriföretag

När det gäller den föreslagna godstrafikplanen för Huddinge kommun tycker vi att Huddinge kommun på ett bra sätt ha fångat de utmaningar och möjligheter som råder i sin Godstrafikplan. Om man följer dessa insatsområden och prioriteringar så finns möjligheter att få till ett bra godsflöde i kommunen.

Viktigt är att också tänka över kommungränserna och hålla samråd så att isolering undviks och att kommungränsen i stället blir en barriär.

De medskick vi gör är:

- 1 Alternativ för framtiden för att åkerinäringen ska nå fossilfrihet och då speciellt inom närtrafiken i Huddinges fall, är att el-infrastrukturen beaktas så att det finns kapacitet för laddning av helt elektrifierade eller el-hybriddrivna tunga fordon. Laddinfrastrukturen har visat sig vara en flaskhals. Beträffande ev. fundering på elvägar måste dessa i så fall planeras i ett större sammanhang tillsammans med Trafikverket och får i dagsläget enligt vår uppfattning ses som sekundärt i ert fall.
- 2 När det gäller att minska antalet rörelser med tunga fordon så bör tyngre och längre fordon tillåtas där detta är möjligt. Områden som ska exploateras för bostäder och affärscentra kommer under byggtiden att trafikeras av bygg- och anläggningsfordon och dessa är beroende av att kunna lasta mer på varje enhet enligt BK 4 (bärighetsklass 4) och på så vis få med sig mer på varje vända och antalet tunga fordonsrörelser minskas därmed över tid. Detta eftersom det är ett visst antal ton eller kubik som ska schaktas bort och grus- och betongleveranser som ska transporteras in.
- 3 Förmodligen har områdesarkitekter lärt av läxan från Järvaområdet i västra Stockholm, där de byggde gångbroarna över vägbanan så låga att bl a flyttbilar inte kom under när folk skulle flytta in. ”Fri höjd” 4,5 meter möjliggör för de flesta leveranser att ta sig fram.
- 4 Samverkanskanaler, ett så kallat godsstrategiråd bestående av Näringslivet, Transportörer/åkerier och kommunen är ett jättebra sätt att skapa ömsesidig förståelse för frågor som rör godstransporter.
- 5 Att ni vill skapa organisation på kommunen som har kompetens för godstransportfrågor tycker vi är viktigt för att bra upphandlingar kan uppnås och följas upp så att de krav ni ställer efterlevs.
- 6 Off-Peak, nattleveranser, är ett bra sätt att kunna effektivisera och få en bättre trafiksäkerhet. Men det ställer också krav på godsmottagarens möjlighet att kunna ta emot leveranserna.
- 7 BK4 (74 ton) när Trafikverket tillåter flera av de nationella riksvägarna för 74 tons ekipage, så är det viktigt att man kan även fortsätta på de kommunala vägarna.
- 8 Mycket bra att ni har tagit upp utmaningen med uppställningsplatser. Dessa kan ha flera funktioner och då t ex:

A. För bygg- och anläggningstrafiken och bulktransporter är det viktigt att kunna ställa av släpen för vidare leveranser till mottagarna med bara lastbilen. Här kan branschen hjälpa till att utveckla detta med t ex kassettgrusekipage och hur de praktiskt hanteras.

B. Även funktionen som ni själva påpekar, möjligheten till att stanna upp under arbetspasset och ta paus enligt de lagstadgade kör- och vilotidsbestämmelserna och Vägarbetsstidslagen är viktig.

C. Fjärrekipage som anländer under natten/föregående kväll och som ska leverera till kanske Kungens Kurva handelsområdet måste kunna parkera och ge chauffören möjlighet till sömn innan leveransen. Helst skulle vi se möjlighet till tvätt/dusch- och toalettmöjligheter för chaufförspersonalen i detta sammanhang. Det skulle bidra till att förebygga den nedskräpning och de sanitära olägenheter som lätt uppstår med bara förbudsskyltar.

- 9 Fair transport är ett sätt att kunna följa upp och veta att man får en hållbar transport. Sveriges Åkeriföretag jobbar dagligen med hållbara transporter för våra medlemmar i Åkerinäringen för att höja lägsta nivån. Därför är Sveriges Åkeriföretags initiativ Fair Transport vårt sätt att skapa hållbara transporter och som i slutändan är hållbara affärer för transportköpare, transportsäljare och samhället. Fair Transport är ett åtagande av Åkeriföretag som kör trafiksäkert, tänker klimatsmart och erbjuder goda arbetsförhållanden.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för ovanstående synpunkter och svarar enligt följande:

1. Se svaret till Trafikverket, 2.1.5, gällande engagemang i elvägsprojekt.
2. Se svaret till Trafikverket, 2.1.5, gällande bärighetsklasser och samverkan.
3. Detta problem bör inte uppstå i Huddinge kommun, då kommunens tekniska handbok anger fri höjd på 4,7 meter för samtliga gator vid nybyggnation.
6. Off-peak eller nattleveranser är ingen åtgärd som förvaltningen ser som aktuellt eller prioriterat just nu, men kan bli i framtiden om förutsägbarheten för godstransporter inte kan garanteras under dagtid.
7. Se svaret till Trafikverket, 2.1.5, gällande bärighetsklasser och samverkan.
8. Förvaltningen tackar för bra inspel till kommande arbete med uppställningsplatser. Arbetet med att identifiera behov och ytor för uppställningsplatser kommer behöva göras tillsammans med regionen, berörda kommuner och näringslivet. Förvaltningen ser fram emot fortsatt dialog och samverkan i just denna fråga.
9. När kommunen handlar upp transport separat (som tjänst, exempelvis för den samordnade varudistributionen) ställs motsvarande krav som Fair Transport innebär. Dvs. hållbarhetsmässigt (miljö, socialt och ekonomi). Men det är positivt att Åkeriföretagen arbetar med frågan. Det åkeri som kör samordnad varudistribution är förövrigt anslutna med/i Fair Transport.

2.5 Fastighetsägare och verksamheter

2.5.1 Apotek Produktion och Laboratorier AB (APL)

APL deltog inte på workshopen om nulägeskartläggningen, men vill gärna delta på framtida sammankomster rörande godstrafikplanen och trafikstrategin.

APL anser att kartan i Bilaga 3 bör justeras så att Bolagets industriverksamhet också framgår genom en markering "I" i kartan. Vidare bör den orangea rastreringen ges en mörkare ton över södra delen av området så både APL och Tamros logistikcenter befinner sig här.

Gällande prioriterade åtgärden 1a Verka för ett godstransporråd anser APL att ett tillägg bör göras som speglar att även andra verksamheter än godstransportörer och handlare kan behöva ingå i det föreslagna godstransporrådet. Förslag är att ändra tredje meningen till följande: "Rådet leds förslagsvis av kommunens godsstrateg och i rådet bör exempelvis näringsliv (godstransportörer, handlare, industrier m fl), trafikplanerare..."

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna och ser till att APL bjuds in till framtida sammankomster rörande godstransporter. Dock kommer förvaltningen inte att markera "I" i kartan då kartan visar en huvudsaklig användning, även om det kan förekomma andra användningar i området. Rastreringen kommer inte heller justeras, då underlaget uppskattar transportbehovet på en övergripande nivå. Kartan ska inte detaljstuderas utan bör ses som en inriktning.

Förvaltningen kommer dock justera texten om godstransporrådet enligt APLs förslag.

2.5.2 Axfood

Axfood

- ser positivt på Kommunens syn av vikten av bra leveransförhållanden, företrädesvis till lastkaj men även med tillräckliga lastzoner för tunga fordon.
- anser också att det är bra med uppställningsplatser för släp samt övernattningsmöjligheter för långväga vägtransporter.
- ser ett ökande behov av hubbar för omlastning för last mile till privatpersoner eller via utlämningsplatser.

Vad vi möjligen saknar är information om hur kommunen kan verka för att öka tillgänglighet av alternativa bränslen eller laddmöjligheter för framtida eldrivna tunga fordon?

Det finns inte i Godstrafikplanen heller några specifika planer för mötesfria och "rödlyse"-fria vägar genom Huddinge kommun. Ju smidigare flyt i trafiken desto mindre utsläpp är vår företagsmässiga erfarenhet.

Vi tror och hoppas att dessa viktiga delfrågor kommer med i den framtida handlingsplanen.

Kommunstyrelseförvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för synpunkterna.

Se svaret till Länsstyrelsen, 2.1.2, gällande alternativa bränslen och laddmöjlighet.

Förvaltningen föreslår inga mötesfria eller ”rödlyse”-fria vägar på kommunala gator, då detta i princip innebär planskildheter som är en väldigt kostsam åtgärd. Däremot har det tagits fram en åtgärdsvalsstudie för väg 226 där den långsiktiga inriktningen är att det mellan Storängens trafikplats och Stockholm ska vara planskilda korsningar. Trafikverket är väghållare och ansvarig för väg 226.

Bilaga 1 – sändlista

Myndigheter

Boverket

Energimyndigheten

Länsstyrelsen i Stockholms län

Naturvårdsverket

Sjöfartsverket

Statens väg- och trafikforskningsinstitut, VTI

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

Verket för innovationssystem (Vinnova)

Region och kommuner

Region Stockholm

Stockholms stad

Botkyrka kommun

Haninge kommun

Tyresö kommun

Södertälje kommun

Nynäshamns kommun

Salems kommun

Nykvarns kommun

Nämnder i Huddinge kommun

Bygglovs- och tillsynsnämnden

Klimat- och stadsmiljönämnden

Beredningar och råd i Huddinge kommun

Näringslivsberedningen

Kommunala bolag och förbund

Huddinge Samhällsfastigheter AB

Huge Bostäder AB

SRV återvinning AB

Södertörns brandförsvarsförbund

Föreningar och intresseorganisationer

Företagarna i Huddinge

Företagarföreningen Kungens Kurva

Handelskammaren Stockholm

Kungens Kurva Skärholmens Fastighetsägare Ekonomisk Förening

Mälardalsrådet

Svensk handel

Sveriges kommuner och regioner, SKR

Sveriges åkeriföretag

Södertörnssamarbetet

Fastighetsägare och verksamheter

Apotek Produktion & Laboratorier

Arena Huddinge

Axfood Sverige AB

Balder

Bilia

Castellum

Catena

City Gross

Coop

Delicato Bakverk

Ekenhuset

Fabege

Företagsföreningen Kungens kurva

Hedin bil

ICA

IKEA

KF Fastigheter

Länna köpcentrum fastighetsägare

Lönngården

Martin & Servera

Mälarhamnar

Spring Wine & Spirits

Sterner Stenhus

Stockholms hamnar

Södertälje hamn

WA-fastigheter

Urban Services

Transportörer

DHL Freight AB

DSV Road AB

HÅJ transporter

M3 Logistics

Move by bike

PostNord

Ragn-Sells

Strömberg distribution

Tamro

Widrikssons åkeri

Ågesta transport