**Från:** [redacted]
**Till:** [redacted]
**Kopia:** [redacted]
**Ärende:** VB: Kompletterande synpunkter från Trafikverket
**Datum:** den 26 september 2024 10:38:07

---

Melanie, kan du lägga in dessa synpunkter i excel-listan.
/Jenny

---

**Från:** [redacted]
**Skickat:** den 26 september 2024 10:20
**Till:** [redacted]
**Ämne:** Kompletterande synpunkter från Trafikverket

Hej [redacted]
Hoppas allt är bra med dig!

I samband med vår interngranskning av samrådshandlingen av RUFS 2060 framkom synpunkter som inte inrymdes i vårt yttrande. Jag tänkte att ni kanske kan vara intresserade av att ta del av dessa och lägger in dem i nedan mail.

## Plankartan:

- Plankartan kan göras enklare att utläsa om färgsättningen ses över. Infärgad bebyggelse för Strategiskt bebyggelseläge och Bebyggelseytor för Strategiskt centrumläge är svåra att åtskilja.
- Plankarta Tyresö centrum benämns som Täby centrum.
- Endast ett ”utvecklingsområde varuhanterande verksamhet” är utpekat. Varför är inte Södertälje syd utpekade som utvecklingsområde, som har Stockholmsregionens största markreserv för transportintensiv verksamhet?
- Vad gäller bebyggelsestrukturen upplever Trafikverket en tvetydighet kring i vilken grad verksamhetsområden kan och omfattas av ”strategiska bebyggelselägen”, eller om denna typ av funktioner enbart inkluderas i ”områden för terminal och anläggning” (se t.ex. Scanias område i Södertälje som är utpekat som strategiskt bebyggelseläge). I samrådshandlingen (Karta Gods- och logistikinfrastruktur) är endast ett område utpekat som ”utvecklingsområde varuhanterande verksamhet”.
- Precis som centrumområden är centrala för näringslivet genom handelsverksamhet är verksamhetsområden centrala för näringslivet utifrån ett försörjningsperspektiv. På samma sätt är det också viktiga att hantera utifrån ett planeringsperspektiv, som vid utveckling kan påverka anslutande infrastruktur. Trafikverket anser därför att områden för terminal och anläggning, dvs. verksamhetsområden, bör betraktas och hanteras på motsvarande sätt som andra bebyggelselägen, med förhållningssätt och beskrivningar. De är alltså inte enbart en del av det regionala transportsystemet.

**Planerad kollektivtrafik**

- Spårväg syd. Lokaliseringen inte klar för linjen, men hinner kanske bli det till regionplanen är antagen. Dragningen i kartan är inte korrekt.
- Tunnelbanan till Älvsjö. Alla planerade statiner är inte utsatta i kartan.
- Roslagsbanan till City bör kunna läggas in som en beslutad linjesträckning.

## Övriga synpunkter

- Energianläggning och energidistribution Figur 15: se över antalet terminaler. Rimligtvis borde Värtan pekas ut som bränsleterminal. Det saknar även förhållningssätt kring nyetablering av energianläggningar.
- Nytt begrepp ”svagt grönt samband genom bebyggelse” behöver bli tydligare. T ex skulle det kunna fungera som underlag till prioritering att arbeta med att åtgärda vissa barriärer. Men behöver en tydligare beskrivning av syftet med detta utpekande så att aktörer kan samlas runt en gemensam fråga.
- Klimatanpassning för att säkra mark, vatten och livsmedel: Analys saknas av vilka de största och mest prioriterade riskerna är. Frågor om mellankommunal samverkan (t.ex. kring vattendrag och diken) bör lyftas som en viktig prioritering.
- Trafikverket ser positivt på att planen hanterar masshantering, redovisar behovet av massor och täckter/deponier i regionen samt förhållningssätt kring materialterminaler. Trafikverket föreslår dock att planen tar utgångspunkt i den regionala masshanteringsstrategin, och nyttjar de underlag som redovisas däri vad gäller behov av mellanlagringsytor och i vilka geografiska områden dessa bör vara aktuella.
- *Lätt att leva klimatsmart* – prioriteringar: Här hade det ju inte varit fel att hänvisa till eller nämna de resultat från behovsanalys för publik laddinfrastruktur som vi gemensamt arbetet med inom ramen för Godstransportrådet. Jag saknar också godsperspektivet.
- Verksamhetsområden har olika profil och därmed olika infrastrukturbehov. Vissa områden är t.ex. inriktade mot industriell produktion, andra mot nationell storskalig distribution eller mer lokala verksamheter. Detta ställer olika krav på transportinfrastrukturen, t.ex. vad gäller behovet av olika trafikslag, kapacitet eller bärighet, men också olika behov av energiförsörjning, kollektivtrafik etc. Tydligare beskrivningar och inriktningar skulle understödja efterföljande planering.

Trafikverkets interna konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Vänliga hälsningar,

[redacted]
Trafikverket Östra Regionen

[redacted]

**Trafikverket**
172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se