



Referens

André Jacquet

Granskningsutlåtande för upphävande av detaljplaner i Fittja, Botkyrka kommun

Ärendet

Syftet med att upphäva delar av gällande detaljplaner är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Upphävandet görs för att undvika dubbelreglering samt för att vägplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner. Planområdet har anpassats efter Trafikverkets vägplan.

Tvärförbindelse Södertörn planeras att tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden bli en yttre tvärled som binder ihop de södra och norra delarna av länet. Syftet är att förbättra resmöjligheterna i länet. Botkyrka kommun berörs av projektet då Vårbybron och E4/E20 mellan Vårbybron och trafikplats Fittja behöver kapacitetsförstärkas med fler körfält. Det för att öka framkomligheten.

Samråd

Planförslaget har varit på samråd under tiden 1 mars 2021 till 15 mars 2021. Samtliga planhandlingar har funnits tillgängliga i kommunalhuset och på kommunens hemsida under denna tid. Förslaget har skickats till alla berörda remissinstanser, fastighetsägare och hyresgäster enligt upprättad sändlista.

Totalt har 9 yttranden kommit in under samrådet. Samtliga finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen. Synpunkterna redovisas och kommenteras enskilt nedan.

Inkomna yttranden inom samrådstitid

Nummer	Avsändare	Datum	Sida
S1	Lantmäteriet	2021-03-03	2
S2	INGO/Circle K	2021-03-10	2
S3	Vattenfall Eldistribution AB	2021-03-12	3
S4	Länsstyrelsen	2021-03-15	4
S5	Södertörns Fjärrvärme AB	2021-03-16	4
S6	Svenska kraftnät	2021-03-16	4

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Post Botkyrka kommun, 147 85 TUMBA · Besök Munkhättevägen 45 · Medborgarcenter 08-530 610 00

Telefon 08-530 610 45 · E-post Andre.jacquet@botkyrka.se

Org.nr 212000-2882 · Bankgiro 624-1061 · Webb www.botkyrka.se

Nummer	Avsändare	Datum	Sida
S7	Trafikverket	2021-03-19	5
S8	Region Stockholm, Trafikförvaltningen	2021-03-19	5
S9	Privat fastighetsägare	2021-03-26	6

S1. Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar har följande noterats:

Grundkartans aktualitet

Lantmäteriet anser att grundkartan inte bör vara äldre än tre månader, eftersom uppgifterna annars kan vara inaktuella

Vägplanen

Lantmäteriet anser att det gärna får förtydligas i planbeskrivningen var i planprocessen som vägplanen befinner sig.

Kommentar

Inför samrådet har grundkartans information bedömts vara aktuellt då grundkarta och fastighetsförteckning stämmer överens. En uppdatering kommer att göras i samband med att detaljplanen antas.

Planbeskrivningens syfte är att redogöra för hur upphävandeplanen ska förstås och genomföras. Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning är att redovisningen inte bör vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till syftet. Då vägplanen har en egen planprocess överlåter kommunen till Trafikverket att redovisa tidplanen.

S2. INGO/Circle K

Vi från INGO/Circle K har synpunkter på upphävande av detaljplan i Fittja ärende nr 2019:77. Det gäller vår skyltplats ut med E4 på fastighet Fittja 17:1. Vi önskar att vår skylt flyttas i samband med att vägen breddas och får liknade synbarhet från E4.an.

Kommentar

Kommunen kommer att ta kontakt med verksamhetsutövaren gällande placering av skylt.

S3. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 24 kV markkabel, ljusblå streckad linje i karta nedan, 24 kV nätstation, svart kvadrat, 0,4 kV markkabel, mörkblå streckad linje samt kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Vattenfall Eldistribution noterar följande i framtagen planhandling:

- E. Fittja XXII (56-22-1A), laga kraft 1970. Befintlig användning för områden som upphävs är park, trafik, gångtrafiksområde, elnätstation, skydd mot störning samt gata.
- På sidan 6 står det: ”Rådande markanvändning kommer att kunna fortsätta tills det att Trafikverkets vägplan har vunnit laga kraft och marken tagits i anspråk.”
- På sidan 10 står det: ”Konsekvensen är att park, gångtrafiksområde, del område för elnätstation, skydd för störning går förlorad. För område för trafik, gata blir det ingen konsekvens för markens användning. Trafikverket får vägrätt på kommunens mark”

Vattenfall Eldistribution tolkar det som att Trafikverket tar över mark från kommunen så att de skrafferade områdena blir Trafikverkets vägområde.

Vattenfall Eldistribution tolkar det som att de skrafferade områdena inte berör E-området vilket är en egen fastighet som Vattenfall Eldistribution äger. Denna fastighet är huvudfastighet för inskrivning av servitutsavtal, se bilaga.

Vattenfall Eldistribution önskar att E-området inom Vattenfall Eldistributions fastighet inte tas bort utan att det blir kvar.

Vattenfall Eldistribution deltar i den samordning som pågår inför Trafikverkets planerade breddning av motorvägen. I detta sammanhang har Vattenfall Eldistribution informerat Trafikverket avseende Vattenfall Eldistributions fastighet.

Vattenfall Eldistribution gör bedömningen att väg till stationen från Fågelviksvägen behöver säkras. Vattenfall Eldistributions fråga är om detta om väg och tillträde till stationen kan tas med i aktuella planändringar eller om det måste regleras i avtal med Trafikverket?

Kommentar

Vattenfalls tolkning gällande E-området inom detaljplan Fittja XXII (56–22-1A) stämmer. Fastigheten berörs inte av upphävandet. Den del som föreslagits upphävas är den del som är belägen inom kommunens fastighet. Området avsett för E på plankartan är större till ytan än vad Vattenfall nyttjar. Planbeskrivningen justeras så att detta blir tydligt.

Kommunen studerar lämplig lösning gällande tillfartsväg i samband med kommande planarbete för ändring av detaljplan Varvet 1, Slagsta strand, dp 54–56.

S4. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit rubricerad detaljplan för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, standardförfarande. Syftet med att upphäva delar av gällande detaljplaner är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Upphävandet görs för att undvika dubbelreglering samt för att vägplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner.

För närvarande har Länsstyrelsen inga synpunkter på planförslaget enligt 5 kap. 14 § PBL. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar

Framförd synpunkt noteras.

S5. Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB är delaktigt i Trafikverkets projekt som innefattar V259 Tvärförbindelse Södertörn och för dialog direkt i projektet. SFAB har ingen ytterligare erinran.

Kommentar

Framförd synpunkt noteras.

S6. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet i aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

Kommentar

Framförd synpunkt noteras.

S7 Trafikverket

Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende som syftar till att upphäva gällande detaljplaner för att möjliggöra Trafikverkets vägplan för projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket har endast några mindre detaljsynpunkter på skrivningar i planbeskrivningen.

Sida 7, Trafikverkets pågående planering: skrivning om yttre tvärled bör bytas ut mot yttre ringled.

Sida 7, Trafikverkets pågående planering: meningen om att Tvärförbindelsen och Förbifarten kommer att mötas vid området strax norr om Vårbybron i Fittja bör avslutas efter Vårbybron.

Sida 9, fastighetsbildning: Trafikverket föreslår justering av stycket överst på sida 9. Trafikverket föreslår skrivning nedan.

Trafikverket kommer reglera markåtkomst för Tvärförbindelse Södertörn med stöd av väglagen. Trafikverket kommer, efter att vägplanen vunnit laga kraft och vägbyggnationen påbörjats, få vägrätt för det nya vägområde vägplanen omfattar. Det innebär att pågående markanvändning inom det nya vägområdet då går förlorad. Det är således Trafikverket som hanterar markinlösen.

Kommentar

Planbeskrivningen justeras i enlighet med framförda synpunkter.

S8 Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Om planen

Syftet med att upphäva delar av gällande detaljplaner är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Upphävandet görs för att undvika dubbelreglering samt för att vägplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner. Planområdet har anpassats efter Trafikverkets vägplan.

Området som avses ligger inom och längs E4/E20 mellan Fittja trafikplats och Vårbybron. Idag består området av Södertäljevägen (E4/E20), natur- och

parkmark, elnätsstation, öppet vattenområde, gatumark samt gång-, cykel-, och mopedväg.

Sammanfattande bedömning

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på upphävande av del av detaljplaner. Trafikförvaltningen lämnar övergripande granskningssynpunkter på vägplan för Tvärförbindelse Södertörn och vill delta i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Kommentar

Framförd synpunkt noteras.

S9 Privat fastighetsägare

1. Bakgrund

Trafikverket planerar att bredda E4/E20 vid Kungens Kurva och bygga om Vårbybron som en del i projekt med Tvärförbindelse Södertörn. För detta arbetar Trafikverket för närvarande med att ta fram en ny vägplan, TRV 2017/17 som nyligen varit ute på granskning mellan den 25 januari till 23 februari 2021.

Trafikverkets arbeten med Tvärförbindelse Södertörn kommer enligt granskningshandlingarna till vägplanen vara i strid med gällande detaljplanen för Varvet 1 och Varvet 2, ta delar av fastigheten Varvet 1 med permanent vägrätt samt kraftigt påverka den påverka den pågående markanvändningen på både Varvet 1 och Varvet 2. Stendörren har mot bakgrund av detta yttrat sig till Trafikverket inom ramen för vägplanen, se bilaga 1-2.

Det framgår av beskrivningen till detaljplanen att kommunen nu planerar att upphäva delar av gällande detaljplaner är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

Syftet med upphävande av detaljplanerna är enligt Botkyrka kommun att undvika dubbelreglering samt för att vägplanen inte ska strida mot gällande detaljplan.

Fastigheterna Varvet 1 och Varvet 2 är belägna invid Vårbybron vid litterära E i Botkyrka kommuns samråds-karta för upphävande av del av detaljplaner i Fittja och gränisar således direkt till de detaljplaner som Botkyrka kommun nu planerar att upphäva i delar. Som redovisats ovan kommer Trafikverkets vägplan att direkt strida mot gällande detaljplan för Stendörrens fastigheter

Varvet 1 och Varvet 2. Trots detta har Botkyrka kommun inte inkluderat den detaljplan som berör fastigheterna Varvet 1 och Varvet 2 i det aktuella upphävandeförfarandet.

Den påverkan som Botkyrka kommun redovisar i samrådshandlingarna i aktuellt ärende speglar således inte de sammantagna konsekvenserna som Trafikverkets genomförande av vägplanen kommer innebära för gällande detaljplaner i Botkyrka kommun. Trafikverkets påverkan på den detaljplan som gäller för Varvet 1 och Varvet 2 med tillhörande ersättningsfrågor måste därför också beaktas inom ramen för detta ärende.

2. Trafikverkets påverkan på Detaljplan för Varvet 1 och 2

Fastigheterna Varvet 1 och Varvet 2 omfattas av Detaljplan för Varvet 1, Slagsta Strand, akt 0127-P2017/2 från 24 januari 2017. Genomförandetiden för detaljplanen är fem år och den aktuella detaljplanen medger en bl.a. en byggrätt för Stendörren att uppföra ny byggnad om 2050 kvm på den obebyggda fastigheten Varvet 2.

Det framgår av Trafikverkets vägplan att Trafikverket kommer behöva ta delar av Varvet 1 för nytt vägområde med inskränkt vägrätt, att delar av den nya Vårbybron permanent kommer gå innanför fastighetsgränsen på Varvet 1 samt att Trafikverket behöver riva delar av en byggnad på fastigheten och vidta försämrande säkerhetsåtgärder på samtliga byggnader.

Det framgår även av Trafikverkets vägplankartor för Varvet 1 att hela infartsområdet från Fågelviksvägen kommer tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för både arbetsområde och etableringsområde i åtta års tid. Detta innebär i praktiken att infarten till fastigheten Varvet 1, ett parkeringsområde med ca 30 parkeringsplatser, hela transportvägen in till Varvet 1 och lastområdena för lasthissarna mellan byggnadernas högdelar tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för både arbetsområde och etableringsområde i åtta års tid.

Följden av detta är att all kommersiell verksamhet på Varvet 1 kommer behöva upphöra under åtta års tid. Detta är en mycket allvarlig konsekvens för Stendörren som uppskattar skadan till mångmiljonbelopp. Vidare kommer byggrätten på Varvet 2 påverkas av Trafikverkets vägplan med en uppskattad skada om 26,6 miljoner.

Stendörren har i granskningsyttrande till Trafikverket framfört omfattande synpunkter gällande ovan frågor samt belyst svårigheter med säkerhetsavstånd och säkerhetsrisker för människor som ska vistas i byggnaderna under både bygg- och drifttid.

3. Synpunkter på Botkyrka kommuns upphävande av del av detaljplan
3.1 Vägplan och detaljplan stämmer ej överens Botkyrka kommun genomför upphävandet av del av detaljplan som ett standardförfarande och upphävandet görs enligt kommunen i syfte att undvika dubbelreglering samt för att vägplanen inte ska strida mot gällande detaljplaner. Planområdet har enligt Botkyrka kommun anpassats efter Trafikverkets vägplan.

Som redovisats ovan är detta inte en korrekt redovisning av de faktiska förhållandena. Trafikverkets vägplan och kommunens upphävande stämmer inte alls överens och planområdet för Varvet 1 har inte anpassats efter Trafikverkets vägplan. Trafikverkets vägplan kommer ta delar av Stendörrens fastighet Varvet 1 med permanent vägrätt som inte redovisas i kommunens planhandlingar och den tillfälliga nyttjanderätten kommer stänga ner all verksamhet på Varvet 1 i åtta år och medför en förlorad byggrätt för Varvet 2. Inget av detta redovisas eller beaktas i den aktuella upphävandeplanen från Botkyrka kommun.

Vid en granskning av Trafikverkets vägplankarta och den aktuella detaljplanekartan är det i den del som avser påverkan på Varvet 1 oklart hur gränserna för de olika planerna går i förhållande till fastighetsgränsen för Varvet 1. Stendörren önskar ett förtydligande från Botkyrka kommun angående kartmaterialet.

Det framgår dessutom av planbeskrivningen att genomförandetiden gått ut för samtliga detaljplaner som Botkyrka kommun planerar att upphäva delar av (punkt A- I i planbeskrivningen) och att de är i kommunal ägo. Botkyrka kommun har således selektivt valt att enbart upphäva de detaljplaner som är i kommunens egen ägo och som inte kommer medföra några krav på kostnader för planskada. Stendörren ifrågasätter detta tillvägagångssätt som innebär att Botkyrka kommun kan kringgå reglerna för betalningsansvar trots att delar Varvet 1 bevisligen kommer behöva tas i anspråk permanent. Trafikverket kommer genomföra sin vägplan och bestämmelserna om vägrätt är mycket starka. Stendörren har inte en fungerande dialog med Trafikverket och i dagsläget finns det inget som talar för att parterna skulle vara i närheten av en överenskommelse. Detta innebär att delar av detaljplan för Varvet 1

kommer behöva upphävas inom en mycket snar framtid eftersom Trafikverket kommer ta dessa delar i anspråk med permanent rätt för utförandet av vägen.

Mot bakgrund av ovanstående anser Stendörren att även konsekvenserna för detaljplan Varvet 1 och 2 ska ingå i Botkyrka kommuns arbete med upphävandeplanen.

Trafikverkets genomförande av vägplanen kommer medföra omfattande konsekvenser för omkringliggande fastigheter och påverka en mycket större krets än den som redovisas i granskningshandlingarna där vägen dras fram. De detaljplaner som Botkyrka kommun kommer behöva upphäva till förmån för Trafikverkets vägplan reglerar frågor om motstående intressen, höga ekonomiska värden och frågor om människors liv och hälsa. Det är därför inte lämpligt att Botkyrka kommun fattar beslut om att upphäva detaljplanerna genom ett standardförfarande utan beslut upp upphävande borde istället fattas som ett utökat förförande.

3.2 Långtgående nyttjanderätt

Botkyrka kommun har framfört att kommunen enbart planerar att upphäva detaljplanerna i de delar av detaljplaner som Trafikverket tar med vägrätt och inte tillfällig nyttjanderätt.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan kommer Trafikverkets tillfälliga nyttjanderätter medföra att all verksamhet på Varvet 1 måste upphöra under åtta års tid till en uppskattad skada om ca 144 miljoner kronor.

De tillfälliga nyttjanderätterna kommer i praktiken bli lika belastande som en permanent vägrätt för Stendörrens Varvet 1. De kommer även hindra den pågående markanvändningen och genomförandet av aktuella detaljplaner i den del som avser Varvet 2. Botkyrka kommun behöver därför ta med även de tillfälliga nyttjanderätterna i planförslaget.

3.3 Ersättningsanspråk

Stendörren kommer inom ramen för vägplanen att framföra ersättningsanspråk mot Trafikverket för det intrång som arbetet med Tvärförbindelse Södertörn kommer innebära för ovan fastigheter.

Som redovisats ovan har bolaget dock identifierat att ett genomförande av vägplanen också kan komma att innebära en framtida planskada och att ersättningskrav även kan behöva framföras till Botkyrka kommun enligt 14 kap. plan- och bygglagen.

Stendörren är dock angelägna om att ha en fortsatt god dialog med Botkyrka kommun och de samverkansprojekt som bolaget har med kommunen. Förhoppningen är således att ovan frågor kan identifieras genom en tidig och konstruktiv dialog, att planförslaget bearbetas och att frågorna löses på bästa sätt för samtliga parter utan att frågor om planskade behöver aktualiseras.

Det är sammanfattningsvis Stendörrens förhoppning att bolaget har Botkyrka kommuns stöd med sig in i dialogen med Trafikverket och att kommunen är beredda att vara lösningsorienterade och flexibla i den framtida utformningen och hanteringen av Varvet 1 och Varvet 2.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för framtagandet av vägplanen. Då det är vägplanen som medför påverkan på miljön och pågående markanvändningar är det Trafikverket som ska hantera frågor om intrång, compensation och skyddsåtgärder. Ett upphävande av en detaljplan innebär inte några förändringar av pågående markanvändning.

Framförda synpunkter gällande vägplanen noteras och vidarebefordras till Trafikverket för kännedom.

Då de olika områdena inom Trafikverkets vägplan har olika förutsättningar och behov, har de delats upp i olika detaljplaner utifrån nämnda. Framförda frågor kommer att beaktas under kommande planprocess för gällande detaljplan för Varvet 1.

Granskning

Planförslaget har ställts ut för granskning under tiden 31 januari 2022 till 14 februari 2022. Samtliga planhandlingar har funnits tillgängliga i kommunalhuset samt på kommunens hemsida under denna tid. Förslaget har även skickats till alla berörda remissinstanser, fastighetsägare och hyresgäster enligt upprättad sändlista.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Totalt har 11 yttranden kommit in under granskningen. Samtliga finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen. Yttranden som har svarat att de inte har något att erinra och godkänner planen har inte bifogats i granskningsutlåtandet.

Inkomna yttranden inom samråd

Nummer	Avsändare	Datum	Sida
S1	Länsstyrelsen	2022-02-01	x
S2	Södertörns Brandförsvär	2022-02-02	x
S3	Fastighets AB Väderholmen	2022-02-04	x
S4	Lantmäteriet	2022-02-09	x
S5	Vattenfall Eldistribution AB	2022-02-10	x
S6	Privat fastighetsägare 1	2022-02-14	11
S7	Privat fastighetsägare 2	2022-02-14	13
S8	Trafikverket	2022-02-15	x
S9	Trafikförvaltningen	2022-02-15	x
S10	Privat fastighetsägare 3	2022-02-15	14
S11	Södertörns Fjärrvärme AB	2022-02-15	15

S6. Privat fastighetsägare 1

Befintlig gång- och cykelbro planeras att rivas. Hur säkerställs att ny gång- och cykelbro kan anläggas? Verkar ju inte som att Trafikverket tänkt bygga något annat än 10-filig motorvägsbro med vägrätt.

Gällande plan ska inte upplösas förrän motsvarande plan som möjliggör för ny gång- cykelbro antagits och vunnit laga kraft. Var är den planen? En ny gång- och cykelförbindelse minst lika gen som befintlig förbindelse bör även fysiskt finnas på plats innan upphävandet. I mina ögon ser det ut som det upphävande

av befintlig markanvändning som nu planeras istället omöjliggör för att fortsatt kunna ha en gen gång- och cykelförbindelse här. All plats ges till breddning av motorvägen och sen finns det inte plats att bygga någon ny gång-/cykelbro.

Vem planlägger ny gång- och cykelbro och finansierar denna? Hur får respektive kommun Botkyrka/Huddinge ersättning för riven gång-/cykelbro? Detta försämrar ju drastiskt möjligheterna att röra sig med gång/cykel över kommungränsen och till/från Stockholm. Detta strider mot respektive kommuns mål att underlätta för hållbara transporter.

Vidare innebär ett dubblerat antal bilkörfält mot idag och ökad trafikmängder en betydande miljöpåverkan på bl.a. vatten, luft, buller och landskapbild. Miljökvalitetsnormerna för vatten kommer att påverkas negativt då bland annat förorenings- och dagvattenbelastningen kommer öka på vattenområdena till följd av detaljplaneändringarna. Att bara hänvisa till vägplanernas MKB räcker inte utan den omfattande miljöpåverkan som planförändringarna möjliggör måste redovisas i planarbetet. Motiveringen att det inte är upphävandet/detaljplanen som innebär att miljöpåverkan uppstår är inte korrekt. I detta fallet är det upphävandet/ändrad detaljplan som ger laglig rätt till förändringen som ger just den omfattande miljöpåverkan.

Det står att riksintresset för det rörliga friluftslivet inte påverkas. Detta stämmer inte utan påverkas i högsta grad i och med att naturmark tas bort och möjligheterna att gå/cykla utmed vattnet försvinner. Det är själva upphävandet av gällande detaljplanerna då aktuell/nuvarande markanvändning går förlorad.

Att befintlig markanvändning park, gång och cykelväg mm går förlorade i och med upphävandet är inte acceptabelt utan borde kompenseras för. Trafikverket måste ersätta/kompensera för markanvändningen som går förlorad innan kommunen beslutar om upphävandet av gällande planer.

Kommentar

Yttrandet noteras och vidarebefordras till Trafikverkets arbete med vägplanen. Upphävandet av en detaljplan innebär inte några förändringar av pågående markanvändning. Ändring av detaljplan för Slagsta – Tegelbruket (56-47) möjliggör för förbättrad koppling över E4-E20 vid befintlig GC-bro. GC-bro vid Vårbybroarna ingår inom Trafikverkets arbete med Tvärförbindelse Södertörn.

S7. Privat fastighetsägare 2

Yttrande om Fittja – förberedelser för Tvärförbindelse Södertörn Att fördubbla trafiken, ta stora grönytor och gång- och cykelvägar i anspråk gör att bredda motorvägen för bilar är absolut att tolka som betydande påverkan på miljö, hälsa o hushållning med mark, vatten och andra resurser och MKB måste upprättas.

Upphävandet av dessa detaljplaner bidrar ju till att motorvägen byggs, biltrafiken och tunga transporter ökar och därmed en försämrad miljö (buller, partiklar, vattenkvalitet, luftkvalitet, mm) för alla boende och skolbarn i Botkyrka utmed sträckan.

Att hänvisa till TrVs MKB och vägplan går inte heller då denna har stora felaktigheter och projektet i sig starkt bidrar till försämring av miljön ur ett antal parametrar, strider mot Klimatlagen, försämrar MKN för vatten, bygge inom vattenskyddsområde, mm.

Ett rekreativsvärde som sverigeleden för cykling på bron parallellt med vårbybron innefattar tas helt bort. Dvs extremt stor påverkan på rekreativsvärde och boende i Salem, Huddinge och Botkyrkas välbefinnande och välmående. Hur ska cykelpendlare ta sig till stan??

Det är fel att hävda att Tvärförbindelse Södertörn syftar till förbättrad resmöjlighet generellt, detta projekt gynnar endast bilism. Det bli försämring för alla som går, cyklar och åker kollektivt, speciellt för alla i Botkyrka kommun. Det finns inga planer att införa varken kollektivkörfält eller gena breda gång- och/eller cykelvägar.

En stor allmän vikt borde läggas på miljön, kunna ha en chans att nå målen i klimatlagen. Dvs satsa på hållbara transporter, så som cykel, gång och kollektivtrafik. I detta fall läggs allt på bil.

Befintlig vårbybro för gång och cykel ska enligt Botkyrkas upphävande av detaljplan överlåtas till TrVs motorvägsprojekt. Väggrätt och vägplan kan inte rädda kvar (eller bygga tillbaka) denna gång- och cykelbro. TrVs plan är att ta bort gc-bron och det är ytterst oklart om den ersätts, ens ”kan byggs tillbaka” mha/inom väglagen.

Jag motsätter mig starkt att Botkyrka kommun upphäver DP ”G Fittja 17:4 samt DÅ E Fittja 17:23 (460+ 13 170kvm) då gång-, cykel- och mopedväg, park, gångtrafiksområde samt skydd mot störning och gata ger konsekvensen att aktuell markanvändning går förlorad.

Botkyrka kommun måste ställa motkrav på TrV att denna rätt ska bestå. Dvs att TrV är tvingad att först ersätta kommunen med ny gång-, cykel- och mopedväg samt skydd mot störning INNAN man överlåter kommunens mark.

Kommentar

Yttrandet noteras och vidarebefordras till Trafikverkets arbete med vägplanen. Upphävandet av en detaljplan innebär inte några förändringar av pågående markanvändning. GC-bro vid Vårbybroarna ingår inom Trafikverkets arbete med Tvärförbindelse Södertörn.

S10. Privat fastighetsägare 3

På uppdrag av Stendörren Fastigheter AB (”Stendörren”), som genom dotterbolag är ägare till fastigheterna Varvet 1, Varvet 2 samt Tegelbruket 1 i Botkyrka kommun, får vi inkomma med följande synpunkter på granskningshandlingarna i rubricerat ärende.

Stendörren vidhåller vad som anförts i våra yttranden av den 26 mars 2021 inom ramen för samrådet.

Stendörren noterar att de synpunkter som framförts i våra samrådsyttranden inte har blivit tillgodosedda i de granskningshandlingar som nu presenteras.

Kommentar

Framförda synpunkter gällande vägplanen har noterats och vidarebefordrats till Trafikverket efter samrådet.

Upphävandet av en detaljplan innebär inte några förändringar av pågående markanvändning. Synpunkterna noteras till kommunens arbete med Ändringen av detaljplan för Varvet 1. Förhandlingar mellan fastighetsägaren och Trafikverket tas inom ramen för Trafikverkets vägplan.

S11. Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB har ledningar inom planområdet som kommer påverkas av den kommande vägplanen. Om kommunen avser att överlåta markområden inom vilka SFAB har ledningar, ska kommunen före överlåtelsen medverka till att SFAB erhåller ledningsrätt eller servitut för aktuella ledningar.

SFAB är delaktigt i Trafikverkets projekt som innefattar V259 Tvärförbindelse Södertörn och för även dialog direkt i projektet.

Kommentar

Kommunen noterar yttrandet.