



Datum
2021-03-01

Diarienummer
KS-2019/1426

Samrådsredogörelse – Upphävande av detaljplaner i Vårby inom kommunal Vårby, Huddinge kommun

Sammanfattning

Samråd genomfördes under tiden 30 april till 18 juni 2020 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i receptionen i kommunhuset på Kommunalvägen 28 i Huddinge.

Flertalet remissinstanser har antingen inte lämnat några synpunkter eller förtydligat att de inte har något att erinra, däribland Länsstyrelsen. Flertalet, både remissinstanser, sakägare och övriga yttranden, har yttrat att de motsätter sig planförslaget. Många yttranden handlar om aspekter som Trafikverket ansvarar för. Planbeskrivningen har justerats något, men förändringarna har främst varit redaktionella och inte betydande i något avseende.

Förändringar i plankartan

Plankartan har genomgått några justeringar i planområdesgränsen mot Vårby Udde efter dialog med Trafikverket och projektet ”Vårby Udde”. Utöver detta har plankartan inte genomgått några betydande förändringar.

Samrådsredogörelsens innehåll

Sammanfattning	1
Förändringar i plankartan.....	1
Beskrivning av ärendet	1
Hur har samrådet gått till?	2
Inkomna yttranden från remissinstanser	3
Följande remissinstanser har inte svarat	16
Följande remissinstanser har ingen erinran	17
Inkomna yttranden från sakägare.....	18
Inkomna synpunkter från övriga.....	19

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsens förvaltning fick i maj 2017 i uppdrag av kommunstyrelsen att upprätta de detaljplaner som behövs för Tvärförbindelse Södertörn.

Syftet med upphävandet av detaljplaner i Vårby är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att kunna fastställa vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Upphävande av detaljplaner i Vårby har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

HUDDINGE KOMMUN



Hur har samrådet gått till?

Samråd har skett under tiden 30 april till 18 juni 2020. Information om planförslaget har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Under samrådstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i receptionen i kommunhuset på Kommunalvägen 28 i Huddinge

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts och sammanfattats i denna samrådsredogörelse men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens planakt. Samtliga remissvar och yttranden bemöts i kommentarer nedan.



Inkomna yttranden från remissinstanser

Trafikverket

Sid 4, sista stycket: "Beräknas ta 8 år" Stämmer inte längre. Aktuell tidplan anger första byggstart 2023 och drift-tagande till 2033.

Sid 6, figur 1: Bilden visar inaktuell sträckning av gång- och cykelväg i Vårby. Byts ut mot aktuell bild.

Sid 7, tabell 1: Haga 1:76: Det framgår av plankartan att en mindre byggnad på fastigheten Haga 1:76 berörs av planupphävandet. Detta bör framgå av tabell 1. Att byggnad berörs nämns inte där. Det står bara "parkeringsplats"

Sid 15, sista stycket: Ordet "filer" byts ut mot "körfält".

Sid 16, andra stycket, mening 2: Korrekt beskrivning av Trafikverkets process är "Trafikverket tar fram en vägplan för Tvärförbindelse Södertörn enligt väglagen (1971:948). Vägplanen kommer att gå ut för allmänhetens granskning under hösten år 2020 och därefter ska länsstyrelsen yttra sig över vägplanen innan den kan skickas in för fastställelseprövning."

Sid 16, figur 6: Bilden är inaktuell vad gäller ytor som Trafikverket tillfälligt behöver under byggnationen av vägen.

Sid 17, figur 7: Bilden visar inaktuell sträckning av gång- och cykelväg i Vårby. Byts ut mot aktuell bild.

Sid 20 sista meningen: GC-vägen på den norra/västra sidan om E4/E20 på bro över Fittjaviken kommer inte att tillhöra det regionala stråket när motorvägen är ombyggd och Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd.

Sid 21, figur 11: Felaktig bild över det regionala gång- och cykelvägnätet. Regionalt stråk ska gå på norra sidan av Botkyrkaleden från Fittja och över Fittjaviken fram till korsningen med Vårby Allé. Längs denna en kort sträcka, sedan Botkyrkavägen och vidare längs östra sidan av E4/E20 in mot Stockholm.

Sid 22, avsnitt "Påverkan av vägutbyggnaden": Trafikverket vill förtydliga att för vägplanen studeras bullerskyddsåtgärder för boendemiljö enligt prop. 1996/97:53 utifrån dagens fastställda detaljplaner. Skyddsåtgärder kommer att redovisas i vägplanens handlingar när vägplanen ställs ut för granskning. Dialog avseende kompensationsåtgärder för intrång i Gömmarens naturreservat pågår och en bullerskyddsskärm mot reservatet är en möjlig åtgärd.

sid 28, bild: Felaktig bild, det är detaljplan Gambrinus och Mjödets som visas. Byts ut till detaljplan Haga VII.

Kommentar

Synpunkterna noteras och planbeskrivningen har uppdaterats efter de inkomna synpunkterna. Dock vill kommunen belysa att befintlig byggnad på fastighet Haga 1:76 inte berörs av upphävandet eller av Trafikverkets vägplan.



Kultur- och fritidsnämnden

Förvaltningen menar att de delar i området som berörs i ärendet i huvudsak inte, med ett undantag, är aktuella för förvaltningens verksamheter.

Den yta som bedöms vara av intresse är den kulturhistoriskt värdefulla Vårby källa som först började nyttjas under tidigt 1700-tal. Källan klassas som fornminne av Riksantikvarieämbetet.

Området runt Vårby källa kommer att minska, som ett resultat av att tvärförbindelsen byggs.

Förvaltningen vill också lyfta fram exploateringen av Vårby Udde efter att Spendrups bryggeri lämnat området. Exploateringen av Vårby Udde nämns i den aktuella remissen och förvaltningen menar att exploateringen där kan medföra ytterligare inskränkningar i området runt Vårby källa vilket tillsammans med den nu föreslagna områdesförändringen kommer att medföra en minskning av naturområdet runt källan.

Vårby Udde ska enligt plan bebyggas med cirka 2000 bostäder och olika former av offentlig service.

Förvaltningen menar därför att det är väsentligt att ta ett helhetsgrepp där kommunen samverkar med berörda myndigheter för att bevara denna kulturhistoriskt värdefulla plats för framtiden.

Förvaltningen önskar även betona vikten av att offentlig konstnärlig gestaltning tar plats även vid vägbyggen men anpassas till miljön och att människor färdas i högre hastighet. Rondeller och avfarter kan markeras genom konstnärlig utsmyckning som till exempel vid Kungens kurva. Konsten kan förstärka en plats historia och bidrar till levande och attraktiva livsmiljöer samt genererar delaktighet och trygghet i ett område. Vi hänvisar till skrivningar om konst i det publika rummet i Huddinge kommuns arkitekturstrategi och till den kulturpolitiska utgångspunkten kultur i samhällsbyggandet i Huddinge kommuns kulturpolitiska program.

Vänsterpartiet (V) lämnar en protokollsanteckning mot att Tvärförbindelse Södertörn byggs.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn kommer påverka naturmiljö-, kulturhistoriska- och rekreativa värden vid Vårby källa negativt. Upphävandet av detaljplaner innebär inga förändringar av markanvändningen men Trafikverkets vägplan kommer innebära att del av natur-, kulturhistoriska- och rekreativa miljön går förlorad. Det åligger på vägplanen och Trafikverket att hantera intrånget och genomföra eventuella kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder för att minimera intrång och skada på miljön.



Synpunkter på projektet "Vårby Udde" bör framföras under samrådet för detaljplanen för "Vårby Udde" då de inte kan hanteras inom ramen för denna upphävandeplan.

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och frågor som berör den nya vägen, som till exempel konstnärlig utsmyckning av offentliga miljöer, ansvarar Trafikverket för.

Vård- och omsorgsnämnden

Förvaltningen ser positivt på att berörda detaljplaner upphävs för att möjliggöra Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn som ska bidra till förbättrade resmöjligheter för bilresenärer, tung trafik, cyklister och gångtrafikanter på Södertörn. Förutom att det är viktigt för Huddingefamiljen att kunna transportera sig på ett enkelt sätt inom samt till och från kommunen, är det också positivt för Huddinge kommun för att vara en attraktiv arbetsgivare.

Upphävandet av detaljplanerna innebär ingen skillnad i markanvändning då rådande markanvändning kommer att fortsätta. Förändring av markanvändningen kommer dock att ske i och med Trafikverkets vägplan. Det är därmed inte aktuellt med en beskrivning av eventuell påverkan på barn och ungdomar i detta skede. I samband med att Trafikverkets vägplan arbetas fram kommer en social konsekvensbeskrivning att tas fram, vilket förvaltningen ser positivt på.

Förvaltningen ser positivt på att nya gång- och cykelvägar längs delar av den nya vägen byggs och vill poängtera vikten av att dessa är tillgängliga och säkra.

Vänsterpartiet (V) och Miljöpartiet (mp) reserverar sig mot nämndens beslut.

Kommentar

Yttrandet noteras.

Förskolenämnden

Förvaltningen vill att man särskilt beaktar säkerheten för barn och ungdomar vid planeringen av tvärförbindelsen och att man säkerställer att buller- och partikelnivåer inte överskrids vid till exempel Vårby Udde. Förvaltningen har inga synpunkter angående själva upphävandet av detaljplanerna i Vårby.

Kommentar

Trafikverket ansvarar för aspekter som säkerhet för barn och ungdomar samt för buller- och partikelnivåer inom ramen för projektet Tvärförbindelse Södertörn. Yttrandet noteras.



Grundskolenämnden

Förvaltningen vill att man särskilt beaktar säkerheten för barn och ungdomar vid planeringen av tvärförbindelsen och att man säkerställer att buller- och partikelnivåer inte överskrids vid till exempel Vårby Udde. Förvaltningen har inga synpunkter angående själva upphävandet av detaljplanerna i Vårby.

Vänsterpartiet (V) och miljöpartiet (MP) lämnar en gemensam protokollsanteckning mot att Tvärförbindelse Södertörn byggs.

Kommentar

Trafikverket ansvarar för aspekter som säkerhet för barn och ungdomar samt för buller- och partikelnivåer inom ramen för projektet Tvärförbindelse Södertörn. Yttrandet noteras.

Bygglovs- och tillsynsnämnden

Miljö- och bygglovsförvaltningen har i ärendet bidragit med synpunkter till planbeskrivningen och genom deltagande i kommunens interna projektgrupp för Tvärförbindelse Södertörn.

Planbeskrivningen redovisar systematiskt för konsekvenserna av upphävandet av delar av detaljplaner i Vårby och upprättandet av Tvärförbindelse Södertörn. Natur- och kulturmiljö vid Gömmarens naturreservat och Vårby källa påverkas negativt. Riksintresse för rörligt friluftsliv, för yrkesfiske i Mälaren och för befintlig och planerad väg omfattas till viss del. Det är Trafikverket som genom vägplanen ska hantera intrånget, skydda riksintresse samt genomföra kompensationsåtgärder för att minimera skador på miljön.

En stor del av vägen kommer att placeras på befintligt vägområde. Vägen kommer dock att breddas ut över Fittjaviken så att det blir tio filer istället för dagens sex. Vägområdet med vägbro och på- och avfarter byggs även på höjden. Detta innebär att det nya trafikrummet kommer att dominera mer i området än vad de befintliga vägdragningarna gör.

Planbeskrivningen redovisar den befintliga barriäreffekt som finns både för människor och djur och denna kommer att öka om inte åtgärder för att motverka detta genomförs. Stigande bullernivåer och luftföroreningar från den framtida ökade trafikmängden bygger på barriäreffekten ytterligare.

Miljö- och bygglovsförvaltningen anser att det är önskvärt att kommunen är med och planerar den nya del av Vårby som byggandet av Tvärförbindelse Södertörn skapar. Förvaltningen menar att det inte är möjligt att separera olika delar av en fysisk miljö eftersom upplevelsen är en helhet. Nya förutsättningar intill en



kulturhistorisk kontext vid Vårby källa eller ett bostadsområde behöver gestaltas och då med perspektiv utifrån dessa livsmiljöer. Det är möjligt att genom planverktyget tillföra och skapa kvalitéer i både arbetet med detaljplan och vägplan samtidigt som man skyddar, kompenserar eller hanterar intrång.

Vänsterpartiet (V) och miljöpartiet (MP) lämnar en gemensam protokollsanteckning mot nämndens beslut.

Kommentar

Diskussioner om Tvärförbindelse Södertörns innehåll och hur det förhåller sig till omgivning och andra projekt sker kontinuerligt mellan Trafikverket och kommunen. Yttrandet noteras.

SVOA

Befintlig anläggning

SVOA har befintliga Va-anläggningar inom de berörda områdena. De består av samhällsviktiga huvudvattenledningar som försörjer bland annat Stockholm stad med vatten, en spillvattenpumpstation och mindre distributionsledningar för dricks-, spill- och dagvatten. Det är mycket viktigt att dessa anläggningar ej utsätts för driftstörningar

Huvudvattenledningarna är framförallt känsliga för driftstörningar fram till dess att SVOA:s pågående arbeten med att renovera vattenreservoaren Trekanten är färdig (prel. 2025). Även efter att Trekantens vattenreservoar är renoverad kommer huvudvattenledningarna att vara känsliga för driftstörningar. Endast kortare driftstörningar i form av väl planerade avstängningar kommer att vara tillåtna efter godkännande från SVOA.

SVOA har befintliga dagvattenledningar i det berörda området som i huvudsak är och ska fortsätta vara i drift. Det är mycket troligt att dessa ledningar även avvattnar lokalgata och befintlig E4/E20. Det saknas dock uppgifter om eventuella anslutningar för avvattning, vilket kräver utredningar för att fastställa. SVOA anser att detta är ett arbete som berörda väghållare skall ansvara för och bekosta i samband med anläggandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Delar av den berörda Va-anläggningen på Snickarkrogsvägen (se bild 1 nedan) verkar ej försörja någon abonnent och kan tas ur drift. Det förutsätter dock att avloppsledningarna ej används för avvattning av väg eller naturmark, vilket måste utredas först. Avloppsledningarnas driftstatus måste dock verifieras innan urkoppling.



Bild 1: Område med befintliga VA-ledningar som kan tas ur drift.

Anslutningar

Alla anslutningar från Huddinge kommuns och/eller Trafikverkets anläggningar till SVOA:s anläggningar måste utredas innan de eventuellt kan godkännas.

Fastighetsrättsligt

SVOA har ledningsrätt eller nyttjanderätt genom huvudavtalet mellan SVOA och Huddinge kommun för ovan nämnda anläggningar. Nyttjanderätten gäller dock enbart inom detaljplanlagt område. Servitutsavtal måste alltså tecknas för att säkra SVOA:s rättigheter gällande de befintliga och planerade va-anläggningarna när detaljplanerna upphävs. Delar av ovan nämnda befintliga anläggningar kommer att flyttas med anledning av Tvärförbindelse Södertörn, vilket kan leda till ytterligare behov av servitutsavtal för de nya lägena. Detta gäller både ledningar och en befintlig spillvattenpumpstation. Huddinge kommun måste beakta att områdets beskaffenhet, med hänsyn till bland annat höjdsättning och vattenskyddsområde (Östra Mälarens Vattenskyddsområde) samt anslutande exploateringar för bostäder och infrastruktur, väsentligt försvårar SVOA:s möjligheter att bibehålla och bygga den va-anläggning som krävs för att uppfylla ansvaret som huvudman för va. SVOA måste därför skyndsamt kunna säkra erforderlig mark för att flytta gamla och bygga nya va-anläggningar i närområdet. Detta kan få konsekvensen att nyligen anlagda va-anläggningar måste flyttas för att möjliggöra eventuella framtida exploateringar innan deras tekniska livslängd har uppnåtts. I sådana fall ska den part som påkallar eventuell flytt bekosta erforderlig omläggning och tekniska anordningar som krävs till 100%.

Dagvatten

I planbeskrivningen har det angetts att vägdagvatten avses hanteras genom en infiltrationsyta under bron på Masmö-sidan. I dagsläget finns en yta som redan idag verkar användas för avvattning och/eller sedimentering av dagvatten (se bild 2 nedan). Denna yta verkar vara ansluten till en av SVOA:s befintliga dagvattenledningar som leder vidare ut till recipienten Albysjön. Om den yta som anges i planbeskrivningen är densamma som markerats på bild 2 nedan, måste



hänsyn tas till att avledning till denna yta innebär avledning till recipienten Albysjön. SVOA vill poängtera att avledning till recipient omfattas av tillsyn från Huddinge kommun, där det är Trafikverkets ansvar att avledning sker enligt vid var tid gällande riktlinjer från SVOA och berörd tillsynsmyndighet.

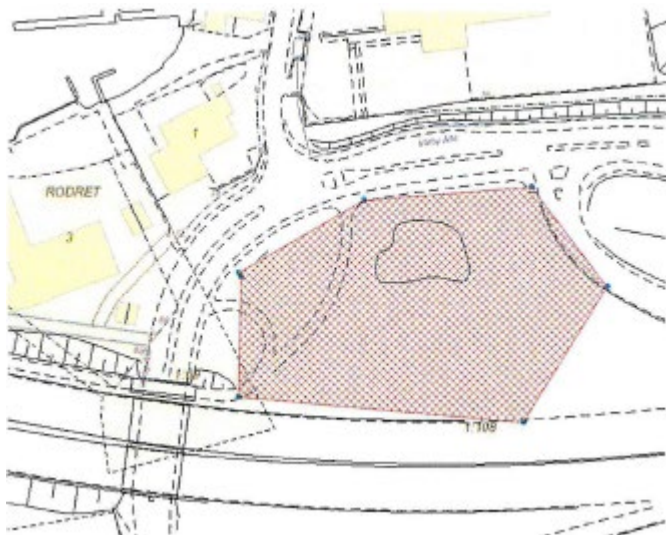


Bild 2: Befintlig yta som verkar användas för avvattning och/eller sedimentering av dagvatten

Vidare måste Trafikverket redogöra för vilken typ av dagvatten och vilka flöden som ska avledas till SVOA:s dagvattenledning innan en eventuell anslutning kan möjliggöras. SVOA har även uppmärksammat att den ovan nämnda infiltrationsytans användning verkar vara i konflikt med pågående planprogram för Vårby Udde. SVOA undrar hur användningen av denna yta kommer att samordnas? Detta måste besvaras av Trafikverket och Huddinge kommun.

Exploateringar

Huddinge kommun har angett i planbeskrivningen att upphävandeområdet ligger inom skyddsområde för Mälarens vattentäkt. Där anges även att Tvärförbindelse Södertörn måste hantera den negativa påverkan som den nya vägplanen medför på Mälarens vattentäkt. Detta är mycket viktigt och måste hanteras i ett större sammanhang med hänsyn till angränsande exploateringar. SVOA anser att detta ansvar faller på Huddinge kommun med anledning av planmonopolet och Trafikverket som vägghållare. Vidare gällande exploateringen Vårby Udde, så kommer SVOA behöva utföra ett omfattande och tidskrävande arbete för att utreda kapaciteten i det befintliga ledningsnätet. Detta arbete krävs dels för att säkerställa VA-försörjningen i den nya exploateringen. Dels för att hitta de möjliga ledningsstråk som krävs för att bebygga området. Möjligheten att hitta dessa ledningsstråk kommer att försvåras för SVOA då delar av de berörda detaljplanerna upphävs. SVOA kan i dagsläget inte säga exakt hur upphävandet av de berörda detaljplanerna kommer påverka exploateringen i Vårby Udde. Det gör att samordningen mellan Tvärförbindelse Södertörn och exploateringen på Vårby Udde måste prioriteras högt. I dagsläget finns det brister i form av ett otydligt ansvar för denna samordning. Denna samordning ingår inte i SVOA:s ansvar att säkerställa, då SVOA:s arbeten i både Tvärförbindelse Södertörn och



exploateringen Vårby Udde är påkallade av externa byggherrar. SVOA anser att byggherrarna och kommunen ansvarar för samordningen, då det är byggherrarna som påkallar SVOA:s arbeten och kommunen har ett ansvar genom sitt planmonopol. SVOA ser att det är av ytterst vikt att det upprättas en gemensam ledningssamordning för att säkra utrymme för samtliga omlagda ledningar. Produktionstidsplanerna i de två projekten behöver även de synkas för att säkerställa att omkopplingarna är genomförbara utan att driftstörningar uppstår för Stockholm stad m.fl.

Ekonomi

SVOA anser att samtliga åtgärder (ex. projektering, entreprenadarbeten, tillståndsansökningar m.m.) som föranleds av upphävandet av de berörda detaljplaneområdena ska bekostas av den part som initierat upphävandet. Kostnads- och ansvarsfördelning ska regleras genom avtal mellan SVOA och initierande part.

Kommentar

Det noteras att SVOA har flertalet ledningar och att vissa av dessa är känsliga för driftstörning. Trafikverket är ansvariga för projekt Tvärförbindelse Södertörn och ansvarar därmed för ledningssamordningen. Yttrandet vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Det noteras att det krävs en utredning för att fastställa ifall lokalgata och E4/E20 avvattnas av SVOA:s befintliga dagvattenledning. Det noteras att ansvar för detta åligger på väghållaren. Detta vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Det noteras att avloppsledningarnas driftstatus vid Snickarkroksvägen behöver verifieras innan de kan tas ur drift.

Det noteras att alla anslutningar till SVOA:s anläggningar måste utredas innan de eventuellt kan godkännas. Detta vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Kommunen kommer upprätta en dialog med SVOA om servitutsavtal för SVOA:s ledningar i planområdet. Kommunen noterar att SVOA behöver tillgång till erforderlig mark för att kunna bygga nya och flytta befintliga ledningar. Detta vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Det noteras att SVOA har en befintlig yta för avvattning norr om E4/E20 (bild 2). Den ytan tas i anspråk dels av Tvärförbindelse Södertörns Va-anläggning för rening, och dels av projektet Vårby Udde. Det behövs en samordning mellan projekten och SVOA ur denna aspekt. Dialog om detta kommer tas med Trafikverket och projektet "Vårby Udde".

Det noteras att SVOA anser att det behöver upprättas en gemensam ledningssamordning där både Trafikverket och projektet Vårby Udde är deltagande. Det noteras även att tidsplanerna för produktionen av de två projekten synkroniseras. Dialog om detta kommer tas med Trafikverket och projektet "Vårby Udde".



Det noteras att förändringar av SVOA:s befintliga ledningsnät bekostas av initiativtager till förändringen. Detta vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Södertörns fjärrvärme AB

SFAB har en stamledning för fjärrvärme inom planområdena som kommer påverkas av den kommande vägplanen. Ledningarna måste hanteras i samråd med Huddinge kommun, Trafikverket och SFAB så att leveransen av fjärrvärme till övrigt nät kan tillgodoses med minimal störning under byggtiden. Nya lägen på ledning bör anvisas i tidigt skede samt att önskad byggstart för ledningsflyttar aviseras i god tid. SFAB förväntar sig att bjudas in till samtal under hela ledningssamordningen.

Flytt eller förändring av marknivån som tvingar till flytt för befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av beställaren.

Om kommunalmark överförs till kvartersmark, ska befintliga fjärrvärmeledningar skyddas genom införande av u-område på detaljplanen, samt att kommunen medverkar till upprättande av servituts- eller ledningsrättsavtal, med ny fastighetsägare.

Kommentar

Synpunkterna noteras. Trafikverket ansvarar för ledningssamordningen. Yttrandet vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Vårby-Fittja hembygdsförening

”Upphävandet av ovan nämnda detaljplaner möjliggör för Trafikverket att kunna genomföra sin vägplan för Tvärförbindelse Södertörn” (ur Planbeskrivning). Och eftersom vi, utifrån Allmänna samhällsintressen som Klimat, Kultur- och Naturskydd, anser att Tvärförbindelse Södertörn inte bör byggas enligt nuvarande planer, så bör detaljplanerna inte upphävas.

Tvärförbindelsens utformning har dessutom ändrats ett antal gånger under planläggningen och kan därmed komma att ändras igen. Under rådande samhällsomständigheter måste man börja ifrågasätta upphaussade trafikmängdsberäkningar för framtiden. Huddinge kommuns Översiktsplan pekar inte heller precis ut denna utformning av Tvärförbindelsen. För att lösa transportfrågan från nya hamnen i Nynäshamn måste satsning ske på järnvägen.

Tvärförbindelse Södertörn är ett ännu ofinansierat vägbygge och att kommunen ödslar planarbete och resurser på ett sådant fortfarande osäkert projekt är inte försvarbart. Särskilt som satsningen på detta leder till neddragningar av annan



kommunal verksamhet. I samband med Kultur-och Fritidsnämndens sammanträde i november 2019, då man beslöt om nedskärningar i Huddinge kommuns kulturbudget (nedläggning av bibliotek, avskaffande av kulturstipendium, neddragningar av stöd till studieförbund) uttalade sig nämndens ordf. Bosse Källström (L): ”Egentligen vill vi inte lägga ner något. Men kommunen måste stärka sina finanser. Vi har jättestora åtaganden de kommande 20 åren och då måste vi se till att vi har resurserna som krävs.” (Huddinge Direkt 16/11–19).

Planbeskrivningen redovisar upphävandet av ett antal olika detaljplaner i Vårby för att kunna genomföra utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn och vi finner anledning att särskilt uppehålla oss vid två av dessa: Gambrinus och Mjödet (0126K-12105) (1992) och Stadsplan Haga Vårby (0126K-4901) (1982).

Gambrinus och Mjödet

Gambrinus och Mjödet handlar om stora och förgörande ingrepp i park- och kulturmiljön kring Vårby källa. Planbeskrivningen hänvisar till den Naturvärdesinventering och Kulturmiljöutredning som kommunen nyligen genomfört för planprogram Vårby Udde och skriver att ”flertalet av dessa rödlistade arter och värdefulla träd kommer att gå förlorade när Trafikverket bygger ut Tvärförbindelse Södertörn.” Parkmiljön är i nu gällande detaljplan reglerad med en n-bestämmelse (”Värdefull vegetation skall bevaras”) och två nyckelbiotoper är hotade av vägbygget. En sådan värdefull natur-, park- och kulturmiljö måste bevaras. Därför ska detaljplanen inte upphävas!

Huddinge kommun vill upphäva detaljplanerna för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna byggas, men tar inget ansvar för vad det innebär för kultur- och naturmiljön vid Vårby källa. Man hänvisar till att det är Trafikverket som bygger, inte Huddinge kommun. Ett resonemang som närmar sig en moralisk härdsälta.

Man skriver vidare att ”Trafikverket ansvarar även för att föreslå och genomföra eventuella (min kurs.) skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder för att minska och/eller kompensera för intrång och skador.” Vad det innebär i praktiken är Huddinges äldsta ek, det fridlysta naturminnet Hagsta-eken i Glömsta, ett bra exempel på. I strid mot Huddinge kommuns detaljplan, mot sin egen vägplan och mot Länsstyrelsens trädexpert har Trafikverket hos Länsstyrelsen begärt att fridlysningen ska upphävas så att trädet kan fällas!

Nej, enligt vår mening går rödlistade arter och nyckelbiotoper före miljöförstörande vägbyggen och Huddinge kommun måste göra en egen Miljökonsekvensbeskrivning av planupphävandets och vägbyggets följder. Grundfakta finns redan i de utredningar om Naturvärden och Kulturmiljö kommunen tagit fram för projektet Vårby udde. Man frågar sig varför dessa färdiga utredningar inte finns med i det nu aktuella planunderlaget?

Att lämna till Trafikverket att göra miljökonsekvensbeskrivningen av sitt eget projekt är inte en önskvärd lösning. Olika ambitionsnivåer och syften leder med stor sannolikhet fram till olika resultat.



Vilka ingrepp som vägbygget för med sig in i Gömmarens naturreservat och den gamla gårdsplatsen för Snickarkrogen är inte möjligt att läsa ut av underlaget, men alla ingrepp i naturreservatet är naturligtvis oacceptabla. Och en kulturhistorisk undersökning av tidigare platsen för Snickarkrogen behöver genomföras. Den höga kallmurade vägbanken över Gömmarbäckens ravin intill Snickarkrogen, troligen från mitten av 1800-talet, mot vilken dagens vägar fortfarande stöder sig, måste också undersökas och ges skydd som fornminne.

Stadsplan Haga Vårby

Platsen intill europavägbronns fäste på Huddingesidan har en lång industrihistoria bakom sig, fram till nuvarande byggnad med rester av den höga ångpanneskorstenen från början av 1900-talet. Vi vill påminna oss att skorstenen vid tidigare planärenden fått ett kulturhistoriskt skydd. Men om detta nämns inget i planhandlingarna.

Nuvarande stora byggnaden har sin grundform sedan "Vårbytvätten" under mitten av 1900-talet var en av Vårby-Fittja bygdens många tvättinrättningar. Den industriella verksamheten på platsen inleddes troligen med Haga tegelbruk någon gång i mitten av 1800-talet. Sedan följde vid sekelskiftet ett pråmvarv, omkring 1910 en ångsåg och därefter Vårby-tvätten från 1930 till 70-tal. Vad som eventuellt finns kvar i byggnaden av minnen från tidigare verksamheter, förutom skorstenen, bör dokumenteras. Ja, en kulturhistorisk dokumentation av denna genom tiderna viktiga plats måste göras! Möjligen finns även kulturhistoriska lämningar i marken, som vid en exploatering måste dokumenteras.

Avslutningsvis vill vi påpeka, som vi även tidigare gjort många gånger, att de kommunala tjänstemännens lokala namnbruk lämnar en del i övrigt att önska. Den kommundel som heter Haga eller Vårby Haga, benämns tex på sid 18 och 21 för Masmö och Hagaviken i Mälaren kallas på sid 19 för Fittjaviken.

Kommentar

Det noteras att Vårby-Fittja hembygdsförening motsätter sig planärendet och anser att planhandlingarna innehåller brister.

Upphävandet av detaljplaner i Vårby innebär inga förändringar av markanvändningen. Trafikverkets vägplan kommer däremot innebära att del av en natur-, kulturhistorisk- och rekreativ miljö går förlorad. Det är därmed kommunens uppfattning att det åligger på Trafikverket att hantera intrånget och genomföra eventuella kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder för att minimera intrång och skada på miljön.

Länsstyrelsen hade ingen erinran mot planförslaget i samrådet och Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att upphävande av delar av gällande detaljplaner inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Underlag över Tvärförbindelse Södertörns ingrepp i omgivningen framgår i Trafikverkets vägplan. Där framgår till exempel vilka ytor som tas i anspråk för tillfälligt nyttjande och resultat av den arkeologiska utredning Trafikverket uppfört inom ramen för projektet.



Naturskyddsföreningen

Tidigare i ärendet och förberedelser i projektet Tvärförbindelse Södertörn Naturskyddsföreningen Huddinge har fått kännedom om att det har varit flera ärenden kring upphävanden av detaljplaner i Huddinge kommun, som på samma eller liknande sätt som detta, förbereder och gör det möjligt att bygga vägprojektet Tvärförbindelse Södertörn.

Våra synpunkter

Naturskyddsföreningens strävan i alla sammanhang är att slå vakt om vår natur och miljö. Vi arbetar långsiktigt mot alla former av natur- och miljöförstöring, samt negativ påverkan på vårt klimat. Den gyllene regeln är att orsaka minsta möjliga påverkan och ta största möjliga hänsyn till områdets naturliga miljö.

Planbeskrivningen

”Området som omfattas av upphävandet ligger där E4/E20 möter Vårby allé och Botkyrkaleden (väg 259). Platsen består idag till stora delar av vägområde och natur i form av växtlighet och gräsytor.” I planbeskrivningen nämns nyckelbiotoper, värdefulla träd och Huddinges äldsta gran. Trafikverket och Länsstyrelsen har i strid mot Huddinges kommuns detaljplan, samt mot sin egen detaljplan och Länsstyrelsens trädexpert, begärt att fridlysningen ska upphävas så att den naturminnemärkta eken vid Glömstavägen kan fällas. Vårby källa är en av de värdefulla natur- och kulturvärden som får stå tillbaka för byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Den kontinuitet av gamla träd och kulturminnen är oersättliga och går inte att kompensera. ”Tvärförbindelse Södertörn kommer påverka naturmiljö-, kulturhistoriska- och rekreativa värden vid Vårby källa negativt. Upphävandet av detaljplaner innebär inga förändringar av markanvändningen men Trafikverkets vägplan kommer innebära att del av natur-, kulturhistoriska- och rekreativa miljön går förlorad. Då ligger på vägplanen och Trafikverket att hantera intrånget och genomföra eventuella kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder för att minimera intrång och skada på miljön.”

Sammanfattning

Vi kan inte se att ett upphävande av detaljplanen gynnar de värdefulla natur- och kulturvärden som ingår i området. Det strider mot våra grundvärderingar att inte sätta naturen, klimatet och kulturvärden i första hand och det är vårt uppdrag och ett ansvar vi har gentemot våra medlemmar, Huddinges invånare och framtida generationer.

Kommentar

Det noteras att Naturskyddsföreningen motsätter sig planärendet och anser att planhandlingarna innehåller brister.

Upphävandet av del av detaljplaner innebär inga förändringar av markanvändningen. Trafikverkets vägplan kommer däremot innebära att del av en natur-, kulturhistorisk- och rekreativ miljö går förlorad. Det är därmed



kommunens uppfattning att det åligger på Trafikverket att hantera intrånget och genomföra eventuella kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder för att minimera intrång och skada på miljön.



Följande remissinstanser har inte svarat

Försvarsmakten

Stockholms läns museum

Strålskyddsmyndigheten

SYVAB

AB STOKAB

Svenska kraftnät

Trygghets- och delaktighetsberedningen

Pensionärsrådet

Råd för funktionshinder

Botkyrka kommun

Stockholms stad

Friluftsförbundet, Huddinge

Naturskyddsföreningen, Huddinge

Huddinge Hembygdsförening

Huddinge villaägarkrets

Stockholms Handelskammare, Huddinge

Företagarna i Huddinge

Cykelförbundet i Storstockholm



Följande remissinstanser har ingen erinran

Länsstyrelsen

Kommunala lantmäterimyndigheten

Klimat- och stadsmiljönämnden

Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden, Vänsterpartiet (V) deltog inte i nämndens beslut.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Skanova

Vattenfall eldistribution AB

Hyresgästföreningen, Huddinge

SRV återvinning



Inkomna yttranden från sakägare

Fastighetsägare Rigger 1 – Fastighets AB Balder

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/E20 hamnar närmre fastigheterna Rigger 1 och handelsplats Vårby Allé 52 och får en ökad risk för trafikbuller- och luftföroreningar.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/E20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Kommentar

Synpunkterna noteras och vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Fastighetsägare Rigger 2 – Fastighets AB Balder

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/E20 hamnar närmre fastigheterna Rigger 1 och handelsplats Vårby Allé 52 och får en ökad risk för trafikbuller- och luftföroreningar.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/E20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Kommentar

Synpunkterna noteras och vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.



Inkomna synpunkter från övriga

Fastighets AB Balder

Fastighets AB Balder är generellt positiva till Tvärförbindelse Södertörn men har följande yttrande:

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för Bolagets fastigheter men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/20 hamnar närmare Rigger 1 & Rigger 2 och får en ökad risk för trafikbuller- och luftföroreningar.

Fastigheterna kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Precis som syftet med Tvärförbindelse Södertörn ("...sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningarna för regional utveckling förbättras.") så anser Bolaget att vägplanen måste innehålla samma syfte för närområdet – vilket Huddinge kommuns ÖP 2030 & strukturplan påtalar med eftertryck; "Kopplingen mellan Masmo/Vårby Haga och Vårby gård bör förbättras då den idag utgörs av en gång och cykeltunnel under E4/E20 som vare sig är gen, trygg eller har bra orientering." Vidare anges även; "... Mellan E4/E20 och Botkyrkavägen är det idag ett lågt markutnyttjande som vänder sig från Masmo. En högre exploateringsgrad av både bostäder och arbetsplatser som knyts samman med befintligt bostadsområde är önskvärt."

Bolaget vill med detta yttrande påtala vikten av att Trafikverkets kommande vägplan omarbetas så att kopplingen mellan Masmo och Vårby Gårds tunnelbanestationer stärks för samtliga trafikslag; bil, cykel & gång. En sådan stark koppling är endast möjlig genom en omdragning av Vårby Allé längre österut. På så sätt kan alla trafikslag (bil, cykel & gång) samlas på samma ställe under motorvägen - istället för trafikseparering som nuvarande förslag. Därigenom skapas också en tryggare koppling (mer människor på platsen) och som även uppfyller syftet med Huddinges ÖP & dess strukturplan för området.

Genom en omdragning av Vårby Allé skapas möjlighet till att GC-kopplingen till Mälaren stärkas. Med en tydlig(are) koppling längs med hela Mälarens vattenlinjen från Masmo till Vårby Gård kommer den kunna fungera som en förenande strandpromenad.

Bolaget avser återkomma med mer ingående synpunkter inför det fortsatta planarbetet, samt yttrande över Trafikverkets kommande vägplan för området.

Fastighets AB Balder inkom med ett kompletterande yttrande:

Bolaget anser att planförslaget behöver beakta nuvarande ÖP och strukturplan på ett bättre sätt. Bolaget anser att kopplingar mellan områden och dragning av lokalgator kan förbättras och att kommunen och Trafikverket bör se över detta. En



omdragning av lokalgator skulle skapa bättre förutsättningar för områdets utveckling.

Kommentar

Synpunkterna noteras. Översiktsplanen betonar vikten av Tvärförbindelse Södertörn och Trafikverket planerar för en bredare gång- och cykeltunnel under väg E4/E20. Ambitionen från Trafikverket är att den framtida kopplingen blir tryggare, genare och tydligare än befintlig gång- och cykeltunnel.

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Yttrandet vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Mekonomen Vårby

För Mekonomen Vårby är upphävandet av den gamla detaljplanen och även införandet av den nya detaljplanen skadlig för verksamheten. Det har redan nu blivit svårare för våra kunder att ta sig till och från butiken, verkstaden och gymnasieskolan såpass att det skadar vår verksamhet. De två trafikljus styrda korsningarna har programmerats om och gör att det bildas oacceptabla köer.

Jag har själv suttit i kö i närmare 40 min när jag kommit från Botkyrka hållet över bron på väg mot Vårby Alle 53 som var klart skapade av omprogrammeringen av rödljuset närmast vattnet.

Dessutom bildas det nu nästan dagligen köer för de som skall ta sig ut från Vårby Allé 53 pga. rödljuset närmast Max hamburgerrestaurang som släpper ut besökande för sällan och i för korta stötar. Senast igår satt jag i kö i 14 minuter från butik till första rödljuset och då har köerna varit fyra gånger så långa vissa dagar.

Detta var inte problem som fanns när påfarten till E4an var öppen så att begränsa trafiken ytterligare och försämra möjligheten att ta sig till och från oss kommer att allvarligt skada vår verksamhet.

Nackdelar:

Det blir oattraktivt att åka till oss för vi kommer ligga svåråtkomligt och risken att fastna i kö är stor.

Våra leveranser med turbilen kommer ta längre tid och på så vis minska vår servicegrad.

Gymnasieskolan kommer inte att vara lika attraktiv då resvägen är svår och köerna stora.

Trafiken dirigeras om så vi inte längre blir ett stopp på vägen som kunden lätt kan svänga in hos.



Förslag:

Skapa nya avfarter och påfarter från e4/e20 eller tvärförbindelse Södertörn som leder direkt ner till Vårby Alle.

Huddinge kommun får komma med förslag motsvarande lokaler rätt anpassade så Mekonomen kan fortsätta driva våra verksamheter.

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/20 hamnar närmre fastigheterna och handelsplatsen Vårby Allé 53 och får en ökad risk för trafikbuller- och luftföroreningar.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Synpunkterna noteras och vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Vårby Färghall

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/20 hamnar närmare fastigheterna och handelsplatsen Vårby Allé 53 och får en ökad risk för trafikbuller- och luftförorening.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i Många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Synpunkterna noteras och vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.



City Self-storage

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/20 hamnar närmare fastigheterna och handelsplatsen Vårby Allé 53 och får en ökad risk för trafikbuller-och luftförorening.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i Många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/20 lika tidigare trafiklösning. Vidare påverkar det parkeringsmöjligheterna negativt.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Synpunkterna noteras och vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Stockholms MC varuhus AB

Upphävandet att detaljplanerna i sig kommer inte medföra någon miljöpåverkan för området, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter. Detta genom att E4/20 hamnar närmare fastigheterna och handelsplatsen Vårby Allé 53 och får en ökad risk för trafikbuller-och luftförorening.

Handelsplatsen kommer i och med nuvarande förslag vara omgärdade av trafik (i Många fall tung sådan) i alla väderstreck, utan direkt anslutning till E4/20 lika tidigare trafiklösning.

Vi motsätter oss det tänkta intrånget i fastigheten Riggen 1, då det kraftigt kommer att begränsa vår kundparkering för verkstaden och vår inhägnad som ligger utmed E4:an.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Det noteras att Stockholms MC varuhus AB motsätter sig planförslaget. Synpunkterna vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

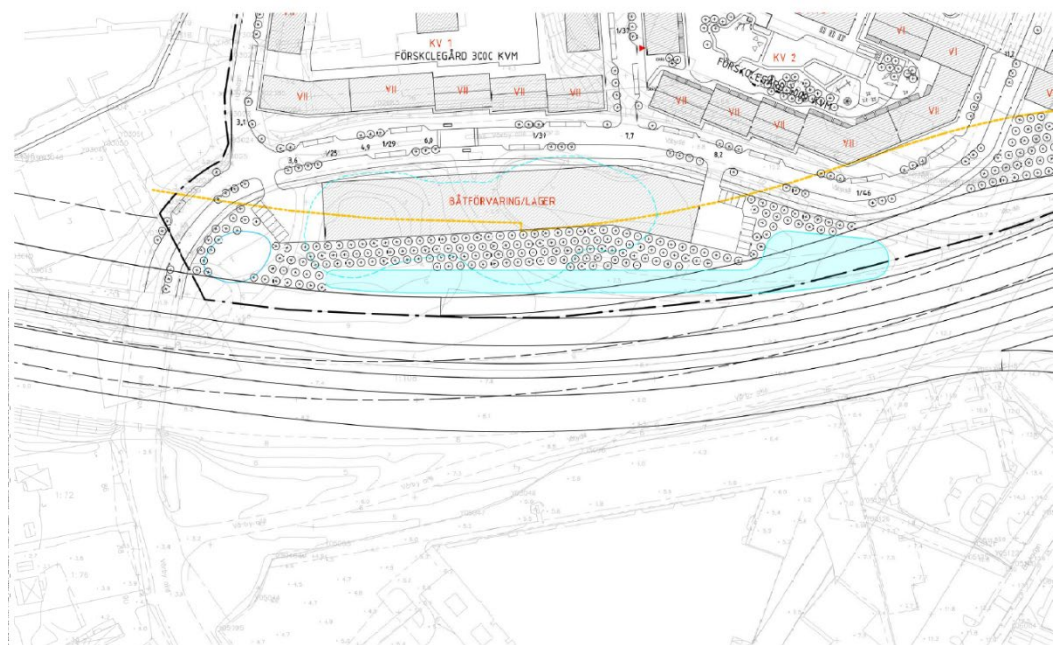


Magnolia AB

Tvärförbindelse Södertörn kommer att få stor påverkan på området Vårby udde. Magnolia vill säkerställa att de negativa konsekvenserna för stadsdelen begränsas i största möjliga mån. I sammanhanget bör det här noteras att 4 och 13 §§ väglagen (1971 :948) anger att det vid allt byggande och drift av väg alltid ska tas hänsyn till enskilda och allmänna intressen, såsom miljöskydd, naturvård, och kulturmiljö samt att läget och utformningen av en väg ska medföra minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska även tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

För att efterkomma kraven i väglagen samt för att inte förhindra eller försena den pågående planeringen av området i onödan bör upphävandet av gällande detaljplaner endast ske i sådan omfattning att det planerade vägområdets utbredning kraftigt begränsas till att bara gälla de fasta anläggningarna för vägen.

De planlagda ytorna som i Samrådshandlingarnas plankarta, se Bilaga 2, föreslås upphävas inom område B (och F är mer omfattande än vad som föreslogs i Trafikverkets samrådshandling för vägplanen, jfr plankarta KM 2/500 - 3/100). De ytor som är av särskilt intresse för Magnolia som nu föreslås upphävas är idag planlagda för industriändamål enligt Stadsplan Haga Vårby 0126K - 4901 (1982) (område B) respektive kontor med två byggrätter, parkeringsdäck och mark som inte får bebyggas enligt Detaljplan Gambrinus och Mjödets 0126K - 12105 (1992) (område F). Magnolia begär en redovisning av hur de områden som ska upphävas är tänkta att nyttjas i vägplanen.



VÅRBY UDDE - Dagvattendamm för E4/E20

Dubbelt så djup, hälften så stor
2016-11-20

A3 / 1:1000

ARKITEMA

Figur: Magnolia bilaga 2



Enligt 31, 55 §§ väglagen (1971 :948) och 4 kap. expropriationslagen (1972:719) har Magnolia rätt till ersättning för det intrång som den nya vägplanen kommer innebära. Följaktligen ska som huvudregel intrångsersättning motsvarande fastighetens marknadsvärde, alternativt minskningen av marknadsvärdet om endast delar av fastighet inlöses, jämte 25 % av marknadsvärdet respektive marknadsvärdeminskningen samt ersättning för övrig skada ersättas. Magnolia förutsätter att ett upphävande av delar av detaljplanerna inte får laga kraft innan diskussionen om ersättning för Magnolias försvårade och försenade byggnation har avslutats. Vidare är det av yttersta vikt att Trafikverket visar hänsyn och är behjälpliga under byggtiden för att minimera störningar i Magnolias produktion.

Upphävandeområdena berör vidare miljöer med höga natur- och kulturvärden kring bl.a. Gömmarbäcken, där det, i enlighet med 4 och 13 §§ väglagen, är viktigt att begränsa de negativa konsekvenserna av vägplanen i så stor utsträckning som möjligt samt säkerställa Trafikverkets ansvar för nödvändiga skyddsåtgärder. Mot bakgrund av detta är det också angeläget att ett upphävande av förevarande detaljplaner inte omöjliggör att området i framtiden kan planläggas för park och natur, vilket är tanken i den pågående planläggningen.

Magnolia ser positivt på att området för Trafikverkets tidigare föreslagna dagvattendamm inte föreslås som mark där detaljplaner ska upphävas.

Avslutningsvis förordar Magnolia ett nära samarbete med Trafikverket och Huddinge kommun gällande det föreslagna upphävandet av detaljplaneområden och planläggning av vägplanen för att säkerställa samordningen mellan de olika projekten och utvecklingen av Vårby udde.

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Det noteras att Magnolia AB motsätter sig delar av vägplanens innehåll och att det önskas bättre samarbete. Synpunkterna vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Avgränsningar för upphävandet sker i dialog med projektet för Vårby Udde och med Trafikverket.

Motorus AB

Svaromål i egenskap av lokala näringsidkare, lokala arbetsgivare och hyresgäster i Vårby Allé 53 (fastigheten med fastighetsbeteckning Rigger 1).

Yttrande till samråd för upphävande av detaljplaner i Vårby inom Huddinge kommun.

Vi har tagit del av materialet som kommunen publicerat på den egna hemsidan, och önskar härmed lämna lite information och våra ståndpunkter. Själva



upphävandet av detaljplanerna i sig bedöms inte medföra någon miljöpåverkan för vårt område, men Trafikverkets kommande vägplan bedöms emellertid inte kunna genomföras utan en betydande miljöpåverkan och risk för omkringliggande fastigheter genom bland annat ökat trafikbuller- och luftföroreningar som åstadkoms av att den intilliggande delen av E4/20 förläggs närmare fastigheterna, och handelsplatsen Vårby Allé 53. Området som består, av bland annat det ikoniska trekantiga före detta OBS!-varuhuset från 1963 som är en arkitektonisk pärla, och även nybyggda industribyggnader där talrika småföretag samsas.

Området består av ett antal tjänsteföretag inom fordonssektorn, exempel kan vårt företag nämnas, vilket är en verkstad auktoriserad för bilmärkena Chevrolet, Mazda och Kia, och av handelsverksamheter såsom t ex en bildelsbutik Mekonomen, en medelstor livsmedelsbutik, Lidl, men också av service såsom tex en bilprovningsanläggning, och restauranger som t ex en Max Hamburgerrestaurang med Drive-in. Det är ett faktum att majoriteten av de etablerade verksamheterna i praktiken riktar sig huvudsakligen till en bilburen publik.

Genom de föreslagna förändringarna i samband med att Förbifarten byggs så kommer hela området genom nuvarande förslag att bli omgärdat av trafik (i hög grad tung sådan). Sedan tidigare har man i samband med byggnationen av Förbifarten på kort varsel stängt av områdets direkta anslutningar till E4/20 och på så sett berövat området på dess tidigare så goda trafikförbindelser, som en gång tillgodosågs på grund av områdets handelskaraktär. En förflyttning av E4:an innebär även att parkeringsplatserna minskar i antal vid den populära stora second hand-butiken Erikshjälpen, där parkeringen brukar vara knökfull av kretsloppsmedvetna invånare de dagar de har öppet.

Vi är som företagarna väldigt tacksamma att det finns tunnelbana i området (Masmo station ligger 500 m från vår entré), och jag vill poängtera att både personal och kunder ofta utnyttjar kollektivtrafikens möjligheter också. Men jag behöver knappast påpeka att det är svårt att ta med sin bil på Tunnelbanan när den ska lämnas in på service, eller besiktigas av bilprovningen eller få en ny vindruta hos Ryds Bilglas.

På Huddinge kommuns hemsida finns en "Översiktsplan 2030" publicerad, tillsammans med en markanvändningskarta där man pekar ut några områden där man önskar prioritera för förtätning och utbyggnad. Det gläder entreprenörer som oss att vårt område Masmo/Vårby/Haga finns med, och där tunnelbaneuppgången Masmo pekas ut som ett epicentrum i den regionala "stadskärnan". Det är glädjande att ordet stad nämns eftersom det särskiljs som en autonom enhet i kulturell och ekonomisk betydelse, och att begreppet per definition innehåller en blandning av befolkning och verksamheter. Det är också tillfredsställande att man kommunen säger sig vilja satsa på kollektivtrafiken och på så vis förefaller att ta klimatmålen på allvar.

Vi har emellertid också förståelse för att planeringen för översiktsplanen pågått under många år, och den därför till delar kan upplevas något daterad framförallt då den inte tycks ta någon notis om den dynamiska revolution som redan är i rullning när det gäller mobiliteten, och bilismen i synnerhet. De senaste årens



framgångsrika klimatpolitik som vi nu ser realiseras i nästan hela Europa med dess ideologi av grön skatteväxling som medfört att nya bilar som säljs i allt högre grad elektrifierats. Alla biltillverkare satsar på elektrifiering av bilarna vilket i grunden kommer att förändra den aktiva vagnparken. Därför bör kommunernas hållbarhetspolitik inte handla om kamp mot bilismen, utan om utsläppen. Mot den bakgrunden, och kommunens vision om att förtäta området ytterligare torde det väl för alla förefalla kontraproduktivt att stänga avfarterna vid Vårby Backe permanent? På så vis skapas ju onödiga köer och tidsödande omvägar i lokalområdet, med effekten att mer trafik pressas mot mindre och mer bostadsnära vägar! Bilen kommer även i framtiden vara ett tids- och kostnadseffektivt transportmedel, och inom en nära framtid, tack vara ny och i jämförelse med fossilbilen, enormt mycket effektivare teknologi, som dessutom efterlämnar allt mindre klimatavtryck och noll emissioner från kraftkällan.

Översiktsplanens vision om att satsa mer på kollektivtrafik delar vi, men det förefaller futilt att tro att vare sig kommunen, eller staten kommer att satsa storskaligt på att bygga ut det spårbundna transportnätet här i Huddinge. Kollektivtrafiken i Stockholm har sedan begynnelsen skapats i en stjärnformation där alla trafikanter i princip antogs önska förflytta sig från periferin in mot centrum av staden. Det har medfört att i stort sett alla tvärförbindelser är beroende av bussar och därmed det lokala vägnätet.

Man kan tänkas sig vända sig mot delar av vårt resonemang ovan genom att säga att näthandel av varor och livsmedel kommer att minska trafiken. Vi tror dock inte att vare sig Linas Matkassar, Amazons distribuerade produkter, eller Ikeas möbeltransporter kommer att släpas fram vare sig i länets Tunnelbana eller på dess bussar. Därmed kvarstår behovet av ett välfungerande och effektivt lokalt vägnät, och tillgång till kundnära distributionscentraler.

Kommunen säger sig (åtminstone i Översiktsplanen), att eftersträva att både vara tillväxtbefrämjande, för att på olika vis minska klyftan mot Norrort där det finns väsentligt fler arbetstillfällen. Och att detta bland annat ska ske genom att främja skapandet av fler lokala arbetstillfällen för kommunens egna invånare, och därtill har man en önskan om att uppnå en funktionsblandning. Vi tror inte att ni för något av dessa visioner närmare verkligheten genom att sätta krokben för det lokala näringslivet som redan är väletablerat.

Vi önskar som avslutning citera en del av innehållet i Översiktsplan 2030 där vi menar att det lagda förslaget strider mot planens intentioner:

”Samhällsplaneringen ska utgå från att förbättra tillgängligheten till de verksamheterna och utbud kommuninvånarna vill ha och behöver ta del av för att ha ett välfungerande vardagsliv.”

Kommentar

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och det är Trafikverket som ansvarar för vägplanens innehåll. Det noteras att Motorus AB motsätter sig delar



av vägplanens innehåll. Synpunkterna vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

E4/E20 är en statlig väg och frågor som berör den statliga infrastrukturen bör vändas till Trafikverket. Synpunkterna vidareförmedlas till Trafikverket för kännedom.

Under 2020 påbörjade kommunen en omarbetning av översiktsplanen. Det rekommenderas att synpunkter på översiktsplanens innehåll vänds mot detta arbete. Se hemsidan: <https://www.huddinge.se/oversiktsplan>.

Närboende 1

Ingen erinran

Björn Gyllensten

Planarkitekt