

Ärendenummer TRV 2017/27 Tvärförbindelse Södertörn väg 259

**Remissyttrande från Solgårds Villaförening över granskning vägplan för
Tvärförbindelse Södertörn**

Synpunkter

- 1) *Remisstiden har varit för kort under rådande förhållanden (Coronaepidemin). Det har inte varit möjligt att gå igenom material och sammanställa åsikter i den omfattning som varit nödvändigt. Granskningsmaterialet har stora brister vad avser redovisning av t ex buller och luftföroreningar.*
- 2) *Trafikverkets hantering av buller är felaktig.*
 - a) *Trafikverket har tillsammans med Huddinge kommun tillämpat förordning 2015:216 för att dels hävda att vissa byggnader blir obeboeliga och skall lösas in oberoende av de boendes önskan dels tillämpat förordningen för att tillåta en nivå upp till 60 dBA och på det sättet kringgå riktvärdet 55 dBA för ny vägplan. Ett flertal fastigheter med lika eller högre värden erbjuds varken inlösen eller kompensation*
 - b) *Trafikverket tar bara hänsyn till de fastigheter som beräknas utsättas för buller över riktvärdena räknat på enbart Tvärförbindelse Södertörn. Något direkt lagstöd för detta har inte givits utan bara hänvisning till tolkning och praxis*
 - c) *Trafikverket tar bara hänsyn till statlig infrastruktur och oftast bara statlig vägtrafik. Det finns allvarliga begränsningar i bullerutredningarna och använda nivåer ligger över WHO:s rekommendation och är en fara för människors hälsa. Huddinge kommuns förvaltning ifrågasätter Trafikverkets beräkningar.*
 - d) *Trafikverket har inte tagit hänsyn till att södra delen av Solgård är ett bostadsområde med låg bakgrundsnivå.*
 - e) *Trafikverket har inte behandlat maximala nivåer rätt. Ingen uppskattning av frekvens (antal gånger per dygn) och tidpunkter finns.*
 - f) *Buller utredningen vid Solgård är undermålig. Olika bullerskrämsalternativ är ofullständiga. Ett bibehållande av Tvärförbindelsen i lågt läge från tunnelmynning till passagen under järnvägen/Huddingevägen är inte med som alternativ.*

3) Luftföroreningar

- a) Trafikverket har inte visat vad högre bullerskärmar på sträckan från tunnelmynning till passagen under järnvägen/Huddingevägen har för inverkan på luftkvaliteten
 - b) Miljökvalitetsmålen uppnås inte
- 4) Överdäckning av Tvärförbindelse Södertörn mellan tpl Solgård och Flemmingbergstunneln är tekniskt möjlig men anses dyr trots att kalkyl saknas
- 5) Mark- och miljööverdomstolen påpekar i sin dom M9195-45 att det behövs utredningar som visar vilka ljudnivåer som är rimliga att uppnå och att rimligheten i åtgärderna skall ställas utifrån deras kostnad och bullerreducerande verkan.
- 6) Trafikverket och Huddinge kommun har tillsammans agerat för att komma över 6 fastigheter i södra Solgård för att dels tillskanna sig mark som förväntas öka i värde dels kunna kringgå genomförandetiden för detaljplanen
- 7) Trafikverket har tillsammans med Huddinge kommun på ett rättsvidrigt sätt försökt skrämma fastighetsägare i södra Solgård att gå med på inlösen av deras fastigheter.
- 8) Vägplanen och detaljplanen för Solgård hör intimt samman som framgår av punkt 6 ovan. För att kunna ta ställning till och kommentera vägplanen krävs därför samtidigt information om detaljplanen och den finns inte tillgänglig.
- 9) Vi kan inte se att de synpunkter som vi framförde vid det Trafikverket kallade samråd mellan den 13 november och 6 december 2018 har beaktats.
- .
- .

Utveckling av punkterna ovan

2 Trafikverkets hantering av buller är felaktig.

- a) Trafikverket har tillsammans med Huddinge kommun tillämpat förordning 2015:216 för att dels hävda att vissa byggnader blir obeboeliga och skall lösas in oberoende av de boendes önskan dels tillämpat förordningen för att tillåta en nivå upp till 60 dBA och på det sättet kringgå riktvärdet 55 dBA för ny vägplan. Ett flertal fastigheter med lika eller högre värden erbjuds varken inlösen eller kompensation.

I MKB står det:

”I södra Solgård ökar trafikbullernivåerna jämfört med nuläget med i genomsnitt 11 dB, och som mest upp mot 18 dB. Med vägnära bullerskyddsåtgärder får sex av de

bostadsbyggnader som omfattas av gällande detaljplan en högsta ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad, vilket utgör ett gränsvärde i detaljplanen.

Kommunen avser att göra en ny detaljplan för området där riktvärde enligt förordning 2015:216 ska gälla. Vid fyra av de sex bostadsbyggnaderna överskrids även riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad enligt förordningen. Dessa fastigheter kommer att erbjudas förvärv.

Vid två av de sex bostadsbyggnaderna kan riktvärde vid fasad enligt förordningen innehållas.

Om byggrätten tas bort i detaljplaneändringen kommer dessa två fastigheter att erbjudas förvärv. Om byggrätten kvarstår efter detaljplaneändringen så kommer en av byggnaderna att erbjudas fastighetsnära åtgärder inom vägplanen. Vid den andra byggnaden behövs inga fastighetsnära åtgärder då riktvärde inomhus och vid uteplats innehålls enligt prop. 1996/97:53. I södra Solgård bedöms planförslaget i vissa delar medföra stora negativa effekter, även om riktvärden till stor del klaras. Fler människor blir utsatta för högre trafikbullernivåer i områdena och planförslaget bedöms här medföra stora negativa konsekvenser.”

Följande fråga har ställts till ansvarig myndighet:

”Principfråga:

Om fastigheter befinner sig i en bullerfri miljö och en verksamhet startas som ger upphov till mer än 55 dBA men mindre än 60 dBA kan då förordning 2015:216 åberopas som skäl för att tillåta verksamheten utan krav på att 55 dBA skall hållas?

Och fått följande svar:

Förordningen är tillämbar när det gäller för nya detaljplaner eller bygglov. Boverket som ansvarig myndighet för vägledning om Plan- och bygglagen har angivet att de gamla kraven ska gälla för befintliga bostäder och trafikbullerförordningen för nya bostäder.

Om befintliga bostäder renoveras och får nytt bygglov kan trafikbullerförordningens regler användas.

Värdena är dock riktvärden vilket innebär att de bör klaras men att man kan även se på omständigheterna. Det innebär även att om befintliga bostäder är utformade enligt trafikbullerförordningen kan man bedöma att olika riktvärden kan användas. Finns exempel på äldre detaljplan där man anger att 55 dBA ska klaras vid fasad men när man byggt nya bostäder använt sig av trafikbullerförordningens 60 dBA i och med att de nya bostäderna då utformas efter bullerutsatta läget.

Infrastrukturpropositionen 96/97 anger att vid nybyggande av infrastruktur som ny väg ska 55 dBA klaras vid fasad. För vägplaner som används när man bygger ny väg anges inte som tillämpning i trafikbullerförordningen.”

Förordning 2015:216 kan således inte åberopas i vägplan och detaljplan för befintliga byggnader.

- b) *Trafikverket tar bara hänsyn till de fastigheter som beräknas utsättas för buller över riktvärdena räknat på enbart Tvärförbindelse Södertörn. Något direkt lagstöd för detta har inte givits utan bara hänvisning till tolkning och praxis*

Trafikverket svar på frågan:

Vilket lagstöd har ni för att ni bara behöver ta hänsyn till bullret från Tvärförbindelse Södertörn men inte övriga ljudkällor när ni beräknar vilka som är bullerstörd

Blev:

”Tolkning och praxis av miljöbalken och prop. 96/97:53 har medfört att vid nybyggnation och väsentlig ombyggnad av vägar och järnvägar så utgör planförslagets bullerpåverkan avgränsningen av bullerberörda byggnader/fastigheter.

I Tvärförbindelse Södertörns planförslag ingår utöver väg 259 Tvärförbindelse Södertörn alla vägdelar som byggs om t.ex. delar av väg 226, väg E4/E20 och Lissmavägen m.fl. ”

Och vad gäller identifiering av bullerberörda byggnader/fastigheter:

”När det gäller hur man identifierar bullerberörda av en vägplan är det just bara trafikbullret från berörd vägsträcka inom planområdet som ligger till grund för att identifiera vilka fastigheter som är bullerberörda av planen.

Dvs bullerberörda fastigheter i plansammanhang är fastigheter som beräknas utsättas för buller över riktvärdena för nybyggnad/väsentlig ombyggnad enligt Trafikverkets Riktlinje för buller och vibrationer (TDOK 2014:1021 vers 2) på grund av trafiken inom vägplanens gränser.

Men när Trafikverket arbetar med att utreda och generera skyddsåtgärder för att minska bullernivåerna inkluderas buller från annan statlig infrastruktur i området.”

Tolkning och praxis torde betyda att så här har Trafikverket gjort förut men det har aldrig prövats rättsligt.

Om inte Trafikverket vidhåller sitt förfarande så kommer den rättsliga prövningen att ske i överklagandet och eventuellt även i EU- instans.

- c) *Trafikverket tar bara hänsyn till statlig trafik och oftast bara statlig vägtrafik. Det finns allvarliga begränsningar i bullerutredningarna och använda nivåer ligger över WHO:s rekommendation och är en fara för människors hälsa. Huddinge kommuns förvaltning ifrågasätter Trafikverkets beräkningar.*

Sista stycket under punkt a) ovan:

”Men när Trafikverket arbetar med att utreda och generera skyddsåtgärder för att minska bullernivåerna inkluderas buller från annan statlig infrastruktur i området”

Detta innebär att Trafikverket inte tar hänsyn till den totala bullernivån vilket det inte finns något lagstöd för. Se även Huddinge kommuns remissvar som vi instämmer i.

Huddinge kommun skriver i sin kommentar:

”Det saknas resonemang och en bedömning kring hur olika slags bullerkällor kommer att samverka och påverka den totala störningsbilden, dels i byggskedet men även när vägen tas i drift. Endast statlig infrastruktur behandlas i MKB:n.”

”Genomgående i bullerutredningen görs bedömningen utifrån ekvivalent ljudnivå baserat på årsmedeldata. Förvaltningen ställer sig frågande till ifall utredning av eventuella säsongsvariationer har gjorts, då detta kan motivera att beräkning på basis av andra tidsperioder än årsmedeldygnstrafiken görs, exempelvis medeldygnetsflöden under sommar eller vinter och användning av dubbdäck.

När man räknar om Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendation för vägtrafikbuller enligt det europiska måttet för bullernivå till samma måttenhet som vi använder i Sverige, så motsvarar det cirka 50 dB. Riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå som infrastrukturpropositionen menar motsvarar ”god miljö” är därmed förhållandevis generöst tilltaget och garanterar inte att olägenhet för människors hälsa undviks”

Det kan tilläggas att Trafikverket vid flera tillfällen inte bara gör inskränkningen ”statlig trafik” utan går ett steg längre och tillämpar ”statlig vägtrafik” och därmed exkluderar övrig statlig infrastruktur t ex järnväg.

- d) *Trafikverket har inte tagit hänsyn till att södra delen av Solgård är ett bostadsområde med låg bakgrunds nivå.*

Detta är från ett av Trafikverkets dokument:

Enligt Trafikverkets riktlinje definieras bostadsområden med låg bakgrunds nivå som; ”Områden med en bakgrunds nivå som är 30 dBA eller lägre och där inga andra störkällor från pågående markanvändning än boende finns.” För bostäder inom sådana områden gäller riktvärdet 45 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad istället för 55 dBA.

Södra Solgård är ett sådant område och riktvärdet 45 dBA skall således gälla.

- e) *Trafikverket har inte behandlat maximala nivåer rätt. Ingen uppskattning av frekvens (antal gånger per dygn) och tidpunkter finns*

Huddinge kommun skriver i sin kommentar:

”Förvaltningens synpunkter Buller

I det inledande avsnittet om buller i MKB:n anges följande: ”I Sverige används vanligtvis två störningsmått för trafikbuller: ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå.” Trots detta redovisas i stort sätt endast ekvivalent ljudnivå. Bilagor som visar maximal ljudnivå finns att tillgå i tillhörande dokument men dessa lyfts inte fram och avhandlas i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel om buller. Vidare har uppmärksamats att det i tabell 7.1.2 ”Bedömningsskalor för buller” endast ingår ekvivalent ljudnivå, när även maximal ljudnivå är av betydelse i sammanhanget. En hög maximal ljudnivå har stor betydelse för påverkan på nattsömnen och möjligheter till återhämtning. Detta bemöts dock inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Om det är så att höga maximala ljudnivåer har bedömts sakna relevans för människors hälsa önskas en vidareutveckling av resonemangen och hur man kommit fram till denna slutsats.

Det saknas resonemang och en bedömning kring hur olika slags bullerkällor kommer att samverka och påverka den totala störningsbilden, dels i byggskedet men även när vägen tas i drift. Endast statlig infrastruktur behandlas i MKB:n.”

Vi instämmer helt i detta med tillägget att frekvens (antal gånger per dygn) och tidpunkter saknas.

- f) *Buller utredningen vid Solgård är undermålig. Olika bullerskärmsalternativ är ofullständiga. Ett bibehållande av Tvärförbindelsen i lågt läge från tunnelmynning till passagen under järnvägen/Huddingevägen är inte med som alternativ.*

Endast ett ytligt resonemang att andra alternativ prövats och förkastats finns upptaget. En seriös genomgång av olika alternativ med Tvärförbindelse Södertörn i lägra nivå och med alternativa bullerskärmar och vad detta innebär på ljudnivåer och även luftföroreningar saknas.

Detta saknas också i det detaljplaneförslag som Huddinge kommun nu presentgerat.

3 Luftföroreningar

- a) *Trafikverket har inte visat vad högre bullerskärmar på sträckan från tunnelmynning till passagen under järnvägen/Huddingevägen har för inverkan på luftkvaliteten*

I luftkvalitetesutredningen för Tvärförbindelse Södertörn står det på sid 50:

”I denna utredning är luftföroreningshalterna beräknade utan att ta hänsyn till effekten av bullerskärmar. Förslag till skärmar har tillkommit i ett senare skede och har inte ingått i uppdraget. Bullerskyddsskärmar är föreslagna längs Tvärförbindelse Södertörn där riktvärden för buller överskrids. Där skärmar placeras förändras spridningen av

luftföroreningar från Tvärförbindelsen. Halten på den trafikerade sidan om skärmen antas öka medan halten på icke trafiksidan antas minska något.”

b) *Miljökvalitetsmålen uppnås inte*

I luftkvalitetesutredningen för Tvärförbindelse Södertörn står det på sid 58:

”Miljömålet för PM10 beräknas inte uppnås vid ett antal befintliga byggnader inom ca 50 - 200 meter från Tvärförbindelsens vägmitt och intill Huddingevägen norr om trafikplats Solgård. ”

4 Överdäckning av Tvärförbindelse Södertörn mellan tpl Solgård och Flemmingbergstunneln är tekniskt möjlig men anses dyr trots att kalkyl saknas

I protokoll 2019-04-04 för Tvärförbindelse Södertörn – styrgrupp Trafikverket - Huddinge kommun står det "Överdäckning av Tvärförbindelse Södertörn mellan tpl Solgård och Flemingsbergstunneln: Åtgärden är tekniskt möjlig men inte ekonomiskt, den innebär en merkostnad med ca 2,1 Mdkr."

En begäran att få ta del av kalkylen fick detta svar från Tvärförbindelse Södertörn:

”Det finns ingen handling rörande det som efterfrågas (”utredning som visar på denna lösning samt en kostnadskalkyl”), så vi har inget material att skicka.”

Det cirkulerar således uppgifter som skall ge sken av trovärdighet (det står ca 2,1 Mdkr inte ca 2 Mdkr) och påverka beslutsfattandet i den riktning uppgiftslämnaren önskar.

5 Mark-och miljööverdomstolen påpekar i sin dom M9195-45 att det behövs utredningar som visar vilka ljudnivåer som är rimliga att uppnå och att rimligheten i åtgärderna skall ställas utifrån deras kostnad och bullerreducerande verkan.

Mark-och miljööverdomstolen skriver i sin dom M9195-45

”... Innan det går att ta ställning till vilka bullerreducerande åtgärder som är rimliga att vidta enligt 2 kap. 7 § miljöbalken måste omfattningen av störningen utredas. Till skillnad från mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen att det i nuläget inte går att slå fast vilka ljudnivåer som det är rimligt att uppnå. Först när störningens omfattning är utredd är det möjligt att ta ställning till rimligheten av olika åtgärder utifrån deras kostnad och bullerreducerande verkan.”

Mark- och miljööverdomstolen anser således att det behövs utredningar som visar vilka ljudnivåer som är rimliga att uppnå och att rimligheten i åtgärderna skall ställas utifrån deras kostnad och bullerreducerande verkan.

De olika åtgärder för att minska bullret för södra Solgård som hittills presenterats är otillräckliga.

Åtgärder som att t ex inte ta upp Tvärförbindelse Södertörn i ytläge i området utan låta Tvärförbindelse Södertörn fortsätta i samma läge från tunnelmynning till passage under järnvägen/Huddingevägen skulle tillsammans med överdäckning och/eller bättre bullerskydd utefter både Tvärförbindelse Södertörn och ramper till den överliggande rondellen kunna ge en betydligt bättre miljö både vad gäller buller som luftkvalitet för både södra Solgård som den framtida bebyggelsen i Flemingbergsdalen.

Kostnader skall ställas mot resultat. I detta fall finns på resultatsidan inbesparade kostnader i form av att 6 fastigheter inte behöver lösas in och rivas. Normalt brukar man på resultatsidan räkna en minskning i antal dBA. I detta fall är det frågan om en miljö som går från obeboelig miljö (Trafikverkets och Huddinge kommuns egen bedömning) till beboelig och god miljö.

6 Trafikverket och Huddinge kommun har tillsammans agerat för att komma över fastigheter i södra Solgård för att dels tillskanna sig mark som förväntas öka i värde dels kunna kringgå genomförandetiden för detaljplanen

De fastigheter i detaljplan Solgård det är fråga om ligger i sydslutningen mot Flemingbergsdalen, som enligt de planer som nu ligger ute på Huddinge kommuns hemsida, skall bebyggas för tiotusentals bofasta och sysselsatta personer. Den framtida höga exploateringen torde medföra ett tryck på att även exploatera den mark där dessa fastigheter ligger och resultera i ett våldsamt stigande markvärde (varje fastighet är ca 2000 m²).

Detta framtida höga värde plus att ett övertagande skulle underlätta genomförandet av ny detaljplan före genomförandetidens utgång torde vara den egentliga anledningen till Trafikverket och Huddinge kommuns agerande.

Av det material som vi hittills kunnat ta del av har det inte gått att utläsa varför Trafikverket valt att låta Tvärförbindelse Södertörn gå från lågt läge i tunnelmynningen upp till marknivå nedanför södra Solgård för att därefter gå ner under järnvägen/Huddingevägen. En höjdförändring som vi uppskattar till ca 6 m. Vi kan inte utesluta att detta har gjorts för att få upp ljudnivåer så att man med hänvisning till detta skall kunna lösa in fastigheterna. I ett senare läge kan man ändra sig och både sänka och troligen överdäcka Tvärförbindelse Södertörn.

7 Trafikverket har tillsammans med Huddinge kommun på ett rättsvidrigt sätt försökt skrämma fastighetsägare i södra Solgård att gå med på inlösen av deras fastigheter

Februari 2020 besökte Trafikverket de aktuella fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen och förklarade att bullret från Tvärförbindelse Södertörn skulle bli så högt att fastigheterna skulle bli oboeoliga och de som bodde där var tvungna att flytta och fastigheterna skulle lösas in till marknadsvärde + 25%.

Något val fanns inte, alla var tvungna att flytta. Bullerkartor visades upp men de fick varken fotograferas eller kopieras förutom den som Trafikverket redan hade på sin hemsida. Inga kopior gick heller att nu utan först långt fram i tiden. En snabb JO-anmälan med kopia till Trafikverket resulterade dock i kopior påföljande vecka. Se bifogade "Trafikverkets dokument feb 2020 karta. pdf" och "Trafikverkets dokument feb 2020 tabell.pdf"

Besöket var uppenbarligen till för att känna de boende på pulsen och se om det gick att göra ett överrumplande övertagande av fastigheterna men intresset var noll.

April 2020 kom ett "informationsbrev" plus ett "frågor och svar – dokument" se bifogade "Brev till boende i Solgård 2020-04-17 Mercurius 9-12 Mars 3-4.pdf" och "FAQ tvärförbindelsen extern 2020-04-17.pdf".

Observera att breven har både Trafikverkets och Huddinge kommuns logotyp.

Budskapet var kristallklart. Inget att diskutera. Alla skall bort. Vi bestämmer.

Under rubriken "Information och dialog framöver" talas det om ett möte där man kan ställa frågor men inget om att man kan framföra synpunkter (besluten är ju redan fattade).

Inga bifogade dokument eller annan information.

Januari 2021 kom i princip två likalydande brev igen där det står att fastigheterna skall lösas in.

Som framgår av ovan så har de boende fått ett, som man upplever det, hotfullt besök åtföljt av ett antal hotfulla brev med det entydiga beskedet att man skall bort.

8 Vägplanen och detaljplanen för Solgård hör intimt samman som framgår av punkt 6 ovan. För att kunna ta ställning till och kommentera vägplanen krävs därför samtidigt information om detaljplanen och den finns inte tillgänglig.

Som framgår av punkt 6 ovan med de bifogade dokumenten "Brev till boende i Solgård 2020-04-17 Mercurius 9-12 Mars 3-4.pdf" och "FAQ tvärförbindelsen extern 2020-04-17.pdf" agerar Trafikverket och Huddinge kommun gemensamt. Förutom att det finns personer uppgivna i dokumenten från både Trafikverket och Huddinge kommun så har breven både Trafikverkets och Huddinge kommuns emblem.

Kopplingarna mellan Trafikverket och Huddinge kommun och vägplan och detaljplan är således klart dokumenterad.

Vilket leder till att Trafikverkets påstående:

”Huddinge kommuns pågående detaljplaneärende har en egen formell process, skild från vägplanens, och synpunkter som rör denna hanteras inte i vägplanens granskning.”

inte är sant.

Detaljplan och vägplan är i högsta grad hopkopplade och man behöver information (sanningsenlig) från båda för att kunna uttala sig vid en granskning.

Detaljplanen innehåller flera fel men det är mycket svårt att få svar från Huddinge kommun som enbart hänvisar till att man kan överklaga detaljplanen efter att den antagits . Att man behöver korrekt information för att kunna genomföra en granskning och ge synpunkter och senare eventuellt överklaga bortser man helt från.

Vi hävdar därför att vi har rätt att komma in med ytterligare synpunkter när vi lyckats få mer information om detaljplanen.

9 Vi kan inte se att de synpunkter som vi framförde vid det Trafikverket kallade samråd mellan den 13 november och 6 december 2018 har beaktats

De grava anmärkningar som vi tog upp har inte återgetts, kommenterats eller på annat sätt kunnat spåras i samrådsredogörelser eller MKB.

För egen del liksom för Solgård Villaförening och medlemmar enligt fullmakt.

Email info@solgard.eu

Bilagor

Trafikverkets dokument feb 2020 karta. pdf

Trafikverkets dokument feb 2020 tabell.pdf

Brev till boende i Solgård 2020-04-17 Mercurius 9-12 Mars 3-4.

FAQ tvärförbindelsen extern 2020-04-17.pdf