

## Ärendenummer 2017/27

### Synpunkter från Solgårds Villaförening med anledning av Trafikverkets inbjudan till samråd mellan den 13 november och 6 december 2018

#### Synpunkter

- 1) Trafikverket och Huddinge har agerat tillsammans och i samråd. Det betyder dels att respektive myndighet inte har uppfyllt sin roll, dels att Huddinge kommuns agerande kan "tillgodoräknas" Trafikverket, och omvänt.
- 2) Trafikverkets hantering uppfyller inte gällande krav på objektivitet och saklighet.
  - a) Trafikverkets tjänstemän har uppsåtligt åsidosatt gällande krav på diarieföring genom att överlämna information på USB-sticka. Syftet har varit att undanhålla allmänheten information som den är berättigad till enligt tryckfrihetsförordningen, miljöbalken och Århuskonventionen. Informationen torde även ha undanhållits politiskt valda beslutsfattare i Huddinge kommun.
  - b) Tjänstemän hos Huddinge kommun har försökt dölja undanhållandet enligt p. a) genom att i efterhand editera originalprotokoll som begärts utlämnade. Eventuellt har även originalprotokollet förstörts.
  - c) Trafikverket och Huddinge kommun har även som alternativ till vanlig post och mejl använt andra kommunikationslösningar än USB-sticka som innebär att material inte har diarieförts.
  - d) Beräkningen av luftföreningar är inte redovisad och synes dessutom vara direkt manipulerad eftersom det går på tvär med tidigare analys i SLB-Analys 2006 (2006:32).
- 3) Trafikverket har inte genom samråd eller på annat sätt involverat oss eller någon annan del av allmänheten medan det fanns möjlighet att påverka vägsträckningen dragning eller utformning i övrigt. Detta trots att önskemål har framförts upprepade gånger.
- 4) Vi har inte praktisk eller rättslig möjlighet att söka information som finns hos Trafikverket i Borlänge, trots att vi enligt Århuskonventionen och EU-rätten har rätt till detta.
- 5) Förslaget strider mot gällande detaljplan.
  - a) Utredningen återger inte gällande detaljplanekrav om högsta bullernivå om 55 dBA utan visar att kravet kommer att överstigas.
  - b) Skälet för varför Trafikverket avviker från gällande detaljplan har efterfrågats men inte redovisats. Även Huddinge kommun har mött frågor med tystnad. Antingen har Trafikverket inte satt sig in detaljplanen eller så finns det en hemlig plan att ändra detaljplanen. Båda möjligheterna innebär att planen är rättsstridig.
- 6) Alternativa dragningar liksom skälen till att dessa har förkastats har inte dokumenterats och redovisats. Det valda alternativets lämplighet kan därför inte bedömas.
- 7) Alternativet med tunnel för hela sträckan från Flemingbergsskogen till Trafikplats Kästa och med Trafikplats Solgård förlagd så att bron över järnvägen/Huddingevägen kan utgå har inte belysts. Det är fråga om ett område som förväntas växa kraftigt och dessutom attrahera internationella företag och forskare. Att i det perspektivet förlägga en väg mitt i området är inte speciellt förnuftigt.
- 8) Det är en brist att det inte lämnas uppgifter om antalet människor som förväntas beröras både inom villaområdena och det växande Flemingsberg av PM10, PM2,5 och buller. Forskningsresultat som redovisats under senare år tyder på väsentligt allvarigare hälsoeffekter av sådana partiklar och buller än vad som tidigare varit känt.
- 9) Ett samråd som uppfyller lagens krav har inte hållits och tillgängliga protokoll utvisar att det tidigt beslutats om vägens sträckning och att något samråd om detta inte skulle ske.

## **1. Trafikverket och Huddinge kommun har agerat tillammans och i samråd**

Vi har behandlat uppgifter och agerande från Trafikverket och Huddinge kommun som likvärdigt och behandlat och bemött dem som en instans.

Skälet till att vi tar med Huddinge kommun i detta sammanhang beror på att vi ur tillgängliga dokument kunnat utläsa att det föreligger en gemensam planläggning och ett gemensamt ansvar för hur vägen dragits och utformats liksom vilken information som berörda skall få ta del av. Detta är inte bara dokumenterat i protokollen från arbetsgrupperna för vägen utan framgår även av att Huddinge kommun var aktivt med i de möten som Trafikverket hållit under det som man nu benämner samrådsperiod.

Det har också förekommit ett gemensamt agerande för att undgå insyn genom att utbyta information via USB-minne för att på detta sätt undgå diarieföring. (Se Bilaga 1 sidan 5 under rubriken "Övrigt" och sidan 6 under rubriken "Kommande aktiviteter/eller att göra inför nästa projektmöte".)

Anmärkningsvärt är att då vi begärde ut samma protokoll från Huddinge kommun så tog man bort denna passus innan man lämnade ut protokollet (Se Bilaga 2)

Uppenbarligen har vi att göra med myndigheter som aktivt försöker dölja information och – beträffande Huddinge kommun – ändrar i originalhandlingar när dessa begärs ut. Frågan är då vilken tilltro som kan sättas till andra uppgifter från Trafikverket och Huddinge kommun?

Vi saknar genomgående hänsyn till befintlig bebyggelse. Som exempel kan tas följande utdrag ur dokumentet "Analys av trafikplats Flemingsbergsdalen" (Se Bilaga 3)

Från figur 1:



Natur- och kulturmiljöer och kollektivtrafik skall beaktas men inte ett ord om de bostäder som faktiskt är de mest berörda.

## **2. Trafikverket har framförts sin åsikt om vägen – det är inte ”samråd” i lagens mening**

Trafikverket har inte samrått om vägens utformning så att den kunnat påverkas. Det har varit Trafikverkets uttryckliga ambition att inte samråda, vilket framgår nedan.

Trafikverket uppger på sin hemsida:

*”Vi samråder bland annat om:*

- *vägplanen som handlar om vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan samt den nya gång- och cykelvägen som ingår i projekt Tvärförbindelse Södertörn”*

”om vägens lokalisering, utformning”

Så sent som 2018-08-13 skrev Huddinge kommuns projektledare för Tvärförbindelse Södertörn till en av våra medlemmar:

*...”Trafikverket kommer mot slutet av året att hålla ett samråd om den vägplan som utarbetas. Då kommer en fastställd väglinje att presenteras och väglinjen kommer att ligga till grund för bl.a. förhandlingar om marklösen, intrångsersättningar m.m.”.....*

Väglinjen är således fastställd och nu börjar förhandlingar om marklösen och intrångsersättningar.

Kallar Trafikverket detta för samråd?

Eftersom man är framme vid diskussion om marklösen och intrångsersättningar är uppenbarligen även utformningen klar. Vad är det Trafikverket avser med sitt samråd här?

” miljöpåverkan”

Miljöpåverkan är väl inget man kan samråda om? Den är ju ett resultat av väglinjen, utformningen och trafiken på vägen.

Vi har svårt att ens ha synpunkter på resultatet. Vi behöver ha tillgång till alla värden och beräkningar för att kunna verifiera att de är riktiga. Våra erfarenheter av Trafikverkets ärlighet och trovärdighet är tyvärr mycket dåliga. Några uppenbara felaktigheter har vi trots brist på information omgående kunnat konstatera. Se 4.1 Buller och 4.2 Luftföroreningar nedan.

## **3. Vilken funktion skulle mötet Folkes café, Södälstorget 1, 2018-11-21 fylla?**

Mötet hade ingen strukturerad form utan var mest en lekstuga där man kunde åka helikopter utefter vägen eller se tillrättalagda vrid- och skalbara 3D-vyer.

Ett PR-trick där man undvek ett samlat möte med frågor och svar inför publik och protokollföring.

Nu kan Trafikverket och Huddinge kommun välja vad man anser att man fått höra och i stället visa upp ett möte med många deltagare beskrivet i positiv anda. Detta är väl vad vi kan förvänta oss på Trafikverkets hemsida.

Bilderna var säljande: skymmande bullerplank saknades, vyerna var vinklade och illustrerade så att närheten till bostadsbebyggelse tonades ner etc.

Information om miljön för de som drabbas av buller och luftföroreningar saknades eller var rudimentär.

Mötet var således inriktat på de som vill ha vägen men inte drabbas av de negativa effekterna.

De olyckliga som kommer att få sina hem förstörda blev marginaliserade. Väsentlig information som borde varit mötets huvudtema undertrycktes eller fanns inte med. Mer om detta nedan.

Bröllop och begravningar kan förvisso hållas i samma lokaler men inte samtidigt. Det var mycket cyniskt av Trafikverket och Huddinge kommun att ge mötet den här utformningen.

Vi anser att ett samråd som uppfyller lagens krav inte skett tidigare och inte heller skett på det här mötet.

#### **4. Synpunkter på Trafikverkets informationsmaterial**

Materialet är delvis ofullständigt och ibland vilseledande. Se nedan.

Det är till stora delar "säljande" med vyer som tonar ner närheten till bebyggelsen.

Bebyggelsen är schabloniserad med kuber och saknar identitet. Man får inget intryck av att det är människor som drabbas.

Vi kommer att kommentera Buller och Luftföroreningar.

##### **4.1 Buller**

Av filen "bullerkartor.pdf" framgår att stora delar av Solgård kommer att drabbas av buller över 55 dBA.

I gällande detaljplan finns bestämmelser som säger att vägar skall utformas så att bullret understiger 55 dBA. Detta var något som regeringen två gånger framhöll i sitt ställningstagande när vi överklagade detaljplanen.

FÖR DE DRABBADE I SOLGÅRD ÄR DETTA EN MYCKET VIKTIG PUNKT SOM TRAFIKVERKET OCH HUDDINGE KOMMUN AKTIVT BORDE HA PEKAT PÅ OCH FÖRKLARAT HUR DETTA ÄR MÖJLIGT. DETALJPLAN OCH VÄGPLAN MÅSTE JU ÖVERENSSTÄMMA.

Endast bullerkartor fanns med. Inga beräkningar eller beräkningsunderlag.

Trafikverkets trixande med bullerberäkningarna för den tidigare Södertörnsleden har tyvärr tagit bort allt förtroende.

##### **4.2 Luftföroreningar**

På mötet kunde vi inte se någon speciell information om luftföroreningar.

Vi har studerat filen "utslapp\_tunnelmyningar\_v259\_20180214.pdf" och varit i kontakt med författaren.

I dokumentet "utslapp\_tunnelmyningar\_v259\_20180214.pdf" finns kartor som är ämnade att lugna de boende i Solgård och Vårdkasen. Man framhåller att det bara finns höga halter vid tunnelmyningarna och där finns inga bostäder.

Vad som inte framgår är att beräkningarna **inte** är gjorda på verkliga förhållanden utan på en förenklad modell där inte höjdskillnader och korsningarnas utformning är med. Författaren har på en skriftlig förfrågan lämnat följande svar:

..” I denna utredning använder vi en övergripande Gaussisk spridningsmodell. Den tar inte hänsyn till lokala höjdskillnader i vägnätet utan antar att all trafik ligger som yttrafik på platsen i fråga. Den tar heller inte hänsyn till fördelningen av trafik på olika närliggande ramper, men all trafik är representerad.”

Utan att ta ställning till vad som gäller för den här rapporten vill vi påpeka att Trafikverket för Södertörnsleden gjorde en SLB-Analys 2006 (2006:32). Trots regelvidrigt låga trafiksiffror (man valde ett tidigt år så att Förbifart Stockholm inte var med) fick man överskridanden som man hade stora problem med enligt interna protokoll. Ett genomgående tema var att man kanske kunde räkna sig till godo minskningar på andra ställen. Länsstyrelsen representant föreslog t ex minskning på Häradsvägen (han bor inte långt därifrån och fick senare anställning på Trafikverket).

Plötsligt upphör dock de bekymrade noteringarna om överskridanden. Förklaringen ligger i att en ny SLB-Analys togs fram 2007 (2007:37) och kan man tänka sig där fanns inga överskridanden.

Var och en får själv ta ställning till om detta påverkar trovärdigheten i den SLB-Analys som vi nu får ta del av.

Är det en tillfällighet att det är Tyréns och inte Trafikverket som står som beställare den här gången?

Hur ser ansvarsfrågan ut?

VI BEGÄR ATT TRAFIKVERKET GÖR EN DÖDSFALLSBERÄKNING PÅ SAMMA SÄTT SOM MAN GJORDE FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM.

## **5. Om skyldighet att ge information och hålla samråd**

Århuskonventionen och Miljöinformationsdirektivet ger oss rätt till information och möjlighet att påverka.

Offentlighets – och sekretesslagen och Tryckfrihetsförordningen ger oss rätt att ta del av allmänna handlingar.

Trafikverket och Huddinge kommun har konsekvent brutit mot ovanstående. Vi har försökt driva ärendena vidare till domstol men inte fått någon seriös behandling.

Trafikverket har förklarat att allt är arbetsmaterial och Huddinge kommun att berörda personer kunde bli illa berörda och uppfatta obehag. Vi kan inte hitta något av begreppen i lagstiftningen.

Vi ämnar lyfta frågan inom såväl det EU-rättsliga systemet som inom ramen för kommittén för efterlevandet av Århuskonventionen.

Vi begär att Trafikverket och Huddinge kommun backar processen och börjar om vid en punkt där vi kan samråda och påverka både väglinje och utformning.

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



Email [info@solgard.eu](mailto:info@solgard.eu)

#### Bilagor

Bilaga 1 MA TVS 2017-09-12 Trafikverkets version.pdf

Bilaga 2 MA TVS 2017-09-12 Huddinge kommuns version.pdf

Bilaga 3 Analys av trafikplats Flemingsbergsdalen.pdf