



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060103

**DOM**  
2013-12-05  
Stockholm

Mål nr  
P 1584-13

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2013-01-24 i mål nr P 2839-12 och P 2840-12, se bilaga A

### KLAGANDE

Kungälv kommun

Ombud: Advokat A G

### MOTPARTER

1. ICA Fastigheter Sverige AB

2. Kungälv Livs AB

Ombud för 1 och 2: Advokat A W

### SAKEN

Detaljplan för Kongahälla södra respektive Kongahälla västra i Kungälv kommun

---

Dok.Id 1094879

---

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		09:00-15:00

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom i den del som avser detaljplan för Kongahälla västra och fastställer Kommunfullmäktiges i Kungälv's kommun beslut den 7 juli 2011, § 145, att anta den planen.
  2. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet i den del som avser detaljplan för Kongahälla södra.
-

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Kungälv kommun** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska fastställa detaljplanerna för Kongahälla södra och Kongahälla västra i Kungälv kommun.

**ICA Fastigheter Sverige AB** och **Kungälv Livs AB (ICA)** har bestritt ändring.

**UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

Parterna har åberopat samma omständigheter som i mark- och miljödomstolen samt tillagt bl.a. följande.

**Kungälv kommun***Jäv och frågor kring kommunens organisation*

Det stämmer som ICA anför att kommunen har tecknat en rad markanvisningsavtal och ramavtal med olika aktörer i de olika planområdena, men det finns inte några bestämmelser i ramavtal som påverkar utformningen av den tilltänkta östra planen. Kommunen har inte sålt byggrätter inom Kongahälla västra. Samtliga avtal är villkorade av att kommande detaljplan är förenlig med avtalens innehåll och vinner laga kraft. I dagsläget är det inte ens säkert att kommunen kommer att lägga fram en detaljplan för Kongahälla östra. ICA går händelserna i förväg. Det gäller även bedömningen av exploateringsvinster. Det är ett högst anmärkningsvärt påstående att kommunen skulle gå med vinst i en exploatering av denna karaktär. Planläggningsarbete för en helt ny stadsdel drar mycket stora kostnader varav en del täcks av planavgifter och en del hamnar på skattekollektivet.

*Uppdelning av området i tre detaljplaner m.m.*

Avsikten med planeringen för Kongahällaområdet är bl.a. att utveckla den centrala delen av Kungälv med ytterligare sammanhängande stadsmiljö, att tillskapa välbehövliga bostäder och omsorgsboenden samt utveckla handel och kommunikationer. Etappvis utbyggnad har visat sig lämplig och planläggningen har

anpassats till detta genom indelning i tre områden. Detaljplanerna överensstämmer med kommunens översiktsplan som antogs den 19 januari 2012.

Ansvar för att anordna parkering för den egna fastigheten är entydigt fastighetsägarens. Parkeringsnorm – t.ex. riktlinjer för hur många parkeringsplatser som fastighetsägaren måste anordna i förhållande till en byggrätt – bedöms av kommunen, men det är inte en planfråga. Plan- och bygglagen (1987:10) (ÄPBL) gör det möjligt för kommunen att vid behov reglera parkering i detaljplanen, t.ex. förbjuda parkering på viss yta. Om planen inte närmare anger hur parkering ska anordnas är det fritt att anordna den parkering som behövs för angiven markanvändning på all kvartersmark, d.v.s. även med garage. Frågan om fastighetsägaren tillgodosett behovet av parkering prövas när bygglov söks. Kriterierna är då att det ska finnas lämpligt utrymme för parkering på tomten eller i närheten. Lämplighetskriteriet syftar både på ytan och på var ytan är belägen. Tillsammans med kriteriet ”närhet” innebär det att ytor ganska långt från detaljplaneområdet kan användas för parkering. Eftersom den parkering som behövs för angiven markanvändning kan anordnas på lämpligt sätt i tillräcklig närhet kan frågan om parkering lagligen inte utgöra motiv för att upphäva den södra planen såsom osjälvständig.

#### *Parkeringsförhållanden*

Utbyggnaden i enlighet med den södra planen ändrar inte förutsättningarna för ICA på ett sådant väsentligt sätt som ger större nackdelar än vad som borde tålas. Enligt kommunens parkeringsnorm för den gällande planen har fastighetsägare, däribland ICA, mot bakgrund av givna bygglov ansvar för att anordna sammanlagt 516 parkeringsplatser. Idag finns 638 platser anordnade, d.v.s. 122 platser utöver det som krävs enligt gällande plan. Vid utbyggnad enligt södra planen försvinner 53 platser. Då finns fortfarande 68 platser mer än vad gällande plan kräver. Detta innebär att södra planens genomförande inte medför att man går under den kravnivå för parkering som skapas genom gällande plan och givna bygglov. Det finns en kvarvarande byggrätt i den gällande planens nordöstra del, vilken får brukas för parkering till dess att den tas i anspråk för handel. Kommunen äger fastigheten i fråga. Idag nyttjas ytan av ICA för personal och kunder enligt avtal som löper ut 2013. På denna byggrätt kan fastighetsägaren lösa sitt parkeringsbehov till en tredjedel inom fastigheten och resten

genom så kallad avlösen om södra planen genomförs. Boende i omgivningen kan redan nu nyttja kundparkeringar som boendeparkering. Genom det nya parkeringshuset vid Marstrandsvägen i västra planen ges möjlighet även för dagens boende att få en bättre och säkrare parkering inomhus för en kostnad motsvarande kommunens boendekort. Det innebär minskat tryck på parkeringarna jämfört med idag. I framtiden är avsikten att parkeringslösningar ska finnas även i östra området. Södra planen innebär därmed inte en försämrad plansituation i fråga om parkering jämfört med gällande plan och det kan inte vara någon beaktansvärd risk för minskat kundunderlag i detta fall. Det innebär att planskada inte kan anses föreligga. Med en så låg tröskel för intrång som ICA hävdar skulle det inte vara möjligt att alls planlägga i tätorter och detta ärende skulle innebära en helt ny syn på begreppet planskada.

#### *Trafikförhållanden*

Länsstyrelsen ska överpröva och upphäva en detaljplan enligt 12 kap. ÄPBL om den har oacceptabel kvalitet med avseende på angivna allmänna intressen såsom riksintressen eller hälsa och säkerhet. Staten har inte mandat att överpröva alla kommunens bedömningar av lämplig kvalitet för allmänna intressen. Enskilda bevakar sina egna intressen och kan, genom överklagande av planen, hävda oacceptabelt intrång i dessa. Förarbetena till ÄPBL tydliggör att enskilda normalt inte kan få lokala bedömningar ändrade när det gäller kommunens utbyggnad och kvalitetsfrågor som exploateringsgrad, trafiksystemets standard m.m. Enskilda kan dock undantagsvis, då intressena sammanfaller, få även kommunens kvalitetsbedömning av allmänna intressen överprövad inom ramen för sitt överklagande. Det kan t.ex. handla om omgivande naturvärdens betydelse för enskildas boende.

I södra planen finns en planerad gångfartsgata, men förslaget om gångfartsgata har inte antagits ännu, utan kommer att hanteras i ett senare skede då man beslutar om de enskilda trafikförutsättningarna. Samma princip för gatan gäller enligt den befintliga planen. Länsstyrelsen har inte invänt mot den föreslagna gatans läge och utformning. Flytten av gatans läge och dess fortsatta utformning som gata på gåendes villkor utgör en marginell förändring av trafikeringen. En långsam infart söderifrån kan inte betraktas som planskada för ICA. Domstolen har dessutom inte mandat att på eget

initiativ överpröva allmänna intressen, varför gatans utformning ligger utanför prövningsramen.

Vad gäller den västra planen måste man skilja mellan ombyggnad av Kongahällamotet, som hör ihop med den västra planen, och utbyggnad i anslutning till E6 såsom Komarkslänken. Det som är centralt i avtalet med Trafikverket och planförberedelse är den ombyggnad som gäller avfarten mot Kungälv. Den avsiktsförklaring som kommunen tecknat med Trafikverket visar att kommunen har möjlighet att styra över detaljerna med trafikhanteringen och att det kommer fungera. Det förhållandet att finansieringen är oklar i sena planskeden är vanligt. I detta fall är det för övrigt klart hur kostnadsansvaret ska fördelas mellan stat och kommun. Kommunen ska bekosta och projektera trafikutbyggnad och Trafikverket ska bidra med tre miljoner kronor. Slutsatsen är att det både finns pengar till utbyggnaden och att Trafikverket och kommunen är överens om vilken utbyggnad som ska ske. För övrigt finns det knappast omständigheter som talar för att ICA ska betraktas som sakägare när det gäller den västra planen. Det oaktat är både avståndet och den generella kopplingen till trafiken på E6, som delas med annan handel och verksamheter, omständigheter som påverkar bedömningen av om detta kan godtas som en undantagssituation där en enskild kan åberopa allmänna intressen. De samlade statliga och kommunala aktörernas acceptans av lösningen samt den svaga kopplingen till just stormarknadens kundunderlag visar att det inte är fråga om en sådan undantagssituation som gör att kommunens lämplighetsbedömning får överprövas på talan av enskild. Påverkan på det enskilda intresset består därvid i möjligheten för kunder att nå handelsetableringen vid anslutningar till tomten. Dessa regleras av gällande plan. Eventuella framtida förändringar behandlas i den pågående planeringen för östra området. Det som är handelns intresse av anslutning till den egna fastigheten regleras således inte alls i den västra planen, som därmed inte kan upphävas på talan av ICA eftersom det inte finns någon planskada. Därvid kvarstår det intresse som alla – enskilda, verksamheter och handel i omgivningarna runt E6 – har av smidig trafikering vid E6 av- och påfart. Detta berör givetvis även ICA, men eftersom det gäller en av landets stora vägar och området ligger nära Göteborg är det givetvis inte ovanligt att det är trångt i trafiken och att det bildas köer. Sådana förhållanden kan svårigen härledas till ett intrång i det enskilda intresset av kundtillströmning. Det är dessutom tveksamt om domstolen har

möjlighet att pröva frågan om kommunen har ekonomiska resurser att genomföra planerna.

Den trafiksimulering som ICA har presenterat är beroende av många olika parametrar. Utfallet beror av att en mängd ingångsvärden är korrekta.

#### *Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen*

Södra planen är den minsta till ytan, men avser beaktansvärda ytor för boende och betydelsefulla möjligheter för handel och service. Mot bakgrund av tätortens begränsade möjligheter att expandera är sådan utbyggnad i tätortens omedelbara närhet mycket viktig. Utbyggnad i detta kollektivtrafiknära läge är dessutom av särskild betydelse även ur ett regionalt perspektiv. Vidare reglerar den södra planen en viktig del av Kongahälla där området avrundas mot befintlig bebyggelse och det så kallade Vita Fläcken-området sluts som fysiskt rum. Därtill kommer betydelsen av att fullfölja slingan med stadsgata. Kommunen har även att ta hänsyn till frågor om grönstruktur, trygghet m.m. i detaljplaneringen. De enskilda intressena som kommunen har att ta hänsyn till omfattar dessutom inte bara ICA:s intressen. Av dessa skäl är allmänintresset så tungt i det här fallet att det uppenbart överväger ett intrång i form av risk för minskat kundunderlag. Enskilda intressen måste därför vika i detta fall.

Samma tunga allmänna skäl som ligger bakom den södra planen gäller även för den västra planen.

#### **ICA**

#### *Jäv och frågor kring kommunens organisation*

Kommunen har ingått ett ramavtal som träder ikraft om detaljplanen Kongahälla västra vinner laga kraft, vilket påverkar utformningen av detaljplanen för Kongahälla östra. ICA:s anläggning omfattas av ramavtalet, men ICA är inte part i avtalet. Det innebär att kommunen har träffat ett avtal där andra parter, men inte ICA, kan vara med och påverka utformningen av östra planen om den västra planen vinner laga kraft. Detta påverkar ICA:s enskilda intressen. Eftersom kommunen är beroende av vad parterna till ramavtalet vill i utformningen av östra planen föreligger det jäv.

Myndighetsutövningen har påverkats av att den är uppbunden av civilrättsliga avtal. Kommunen har dessutom sålt en byggrätt utan att den aktuella planen har antagits. Kommunen har även tecknat ett tilläggsavtal med Riksbyggen avseende kvarter 6. Enligt en tjänsteskrivelse säkrar undertecknandet av tilläggsavtalet ca 38 miljoner kronor i intäkt till projektet under förutsättning att Kongahälla östra vinner laga kraft. ICA kan inte uppfatta annat än att vinster ska skapas för att förbättra kommunal-ekonomin och inte för att erbjuda bostadssökande möjlighet till ett bättre boende på rimliga villkor.

#### *Uppdelning av området i tre detaljplaner m.m.*

I uppdelningen av detaljplanerna blandar kommunen ihop etappvis utbyggnad med planläggning. De olika begreppen har ingenting med varandra att göra. Kommunen har kvar samma gestaltning som när man drev förslaget till en gemensam plan. Eftersom det är tänkt att bilparkeringen för de byggrätter som kommunen föreslagit ska finnas inom Kongahälla södra i huvudsak ska lösas inom Kongahälla östra och västra kan Kongahälla södra inte genomföras före de övriga detaljplanerna. Kommunen har tecknat ett ramavtal med exploitörerna som omspannar hela Kongahällatomten, inklusive Kongahälla östra, vilket visar på behovet av att se området som en helhet i ett sammanhang. Kommunen är dessutom uppbunden av ett civilrättsligt avtal med andra parter än de som är fastighetsägare inom Kongahälla östra, vilket måste anses vara en ohållbar situation.

Den planläggning kommunen önskar genomföra innebär avsteg från de förhållanden som rådde vid ICA:s etablering. ICA har inga invändningar mot att andra aktörer etablerar sig i området men handelsområdets karaktär kommer att ändras till nackdel för ICA.

#### *Parkeringsförhållanden*

Ett genomförande av den södra planen, utan att också västra och östra planen antas samtidigt, skulle innebära att en ny så kallad gångfartsgata samt ett bostadshus byggs på den parkering som ICA genom parkeringsfriköp disponerar. Någon ersättning för dessa bilplatser skulle inte tillskapas samtidigt som parkeringsbehovet skulle öka. Det



kan ICA inte acceptera. De alternativa parkeringsplatser som kommunen har hänvisat till ligger för långt bort från entrén för att utgöra ett alternativ. Kommunens uppgifter om den gällande parkeringsnormen stämmer inte. Enligt förslag till ändring av stadsplan från 1979 och antagandehandling från 1997 gällde 55 platser per 1 000 kvm. Enligt nya förutsättningar från 2004 gällde 60 platser per 1 000 kvm och senast i planbeskrivning från 2008 gäller 50 platser per 1 000 kvm. Detta kan jämföras med det senaste förslaget enligt vilket parkeringsbehovet för livsmedelshandel angivits till 45 platser per 1 000 kvm. Det kommunala kravet på bilplatsantal har alltså sänkts under planprocessen.

#### *Trafikförhållanden*

Detaljplaner kan överprövas avseende deras överensstämmelse med lag. Den trafiksimulering som presenteras i målet är framtagen för att visa på den ohållbara situation som skulle uppstå om detaljplanerna gick igenom. Trafiksimuleringen är inte manipulerad så som kommunen har påstått, utan utgår från kommunens egna beräkningar av trafikflöden. Simuleringen visar på att den illustration som följer av planerna ger en total kollaps i trafikapparaten redan 2020 och att det finns en överhängande risk för olyckor. Marstrandsvägen-Romelandavägen och Uddevallavägen förbi sjukhuset är en av de vägsträckningar som har den högsta trafikbelastningen inom Kungälv stad. Hur utfarten mot norr från Kongahällatomten avses lösas är en väsentlig och avgörande förutsättning för utvecklingen inom Kongahälla östra inklusive Gymnasiegatan och korsningen med Marstrandsvägen. Detta är enligt ICA särskilt viktigt att beakta när utfarten mot söder föreslås ändras och trafik från Kongahälla västra matas bl.a. via Gymnasiegatan ut till Marstrandsvägen. Kommunen har inte tillsett att den södra och västra planen ställer krav på utbyggnad av Kungälvsmotet. Kommunen vill dessutom återskapa en fyrvägs korsning istället för den rondell som finns inom södra området med alla de problem som detta skulle medföra. Dagens infart från Kongahällagatan till parkeringsplatsen sker via en rondell som är både trafiksäker och har hög kapacitet. Parkeringsanläggningen har därigenom också en god annonsering mot infarten och rondellen i söder. Med förslaget till byggande av kvarter 10 inom den södra detaljplanen med högre bostadshus utefter en gångfartsgata förhindras effektivt annonseringen av handelsplatsen mot söder. Vidare ges infarten en

väsentligt sämre kapacitet, dels genom borttagandet av rondellen, dels med bestämmelsen om gångfartsgata. Dagens separering av skilda trafikslag ersätts av en blandad trafikmiljö med större risk för olyckstillbud.

ICA kan inte uppfatta planhandlingarna och de skrivelser som finns på annat sätt än att all byggnation inom Kongahälla västra och södra kan ske innan kommunen och/eller Trafikverket byggt klart nya avfarter från E6, byggt om Marstrandsvägen och vidtagit andra helt nödvändiga infrastruktursatsningar. Arbetet med vägplanen är enligt uppgift inte ens påbörjat. I de flesta andra dylika projekt som ICA varit involverat i förutsätts det som ett villkor i detaljplanerna att all nödvändig infrastruktur är färdigbyggd antingen innan byggnation på byggrätterna startar eller absolut senast när handelsanläggningen öppnar. Så är inte fallet såvitt avser framtida byggnation på Kongahälla västra och södra. Kommunen förutsätts svara för finansieringen av ombyggnader av infrastrukturen enligt uppgift från Trafikverket. Enligt ICA är det dock oklart hur finansieringsfrågan kommer att hanteras i kommunen, särskilt efter valet 2014. För ICA skulle en senareläggning av beslutade infrastrukturprojekt få stora negativa konsekvenser.

#### *Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen*

Enligt proportionalitetsprincipen ska en avvägning göras mellan ICA:s intresse och kommunens. ICA:s intresse består i att få fortsätta sin verksamhet utan mycket stor omsättningsminskning och utan stora ombyggnader samt att få fortsätta nyttja parkeringsplatsen i enlighet med parkeringsfriköpsavtalen. Kommunens intresse består i att få utveckla centrala delar av Kungälv, skapa lägenheter i centrala Kungälv, planera för omsorgsboenden och försäkra sig om tätortens begränsade möjligheter att expandera. Kommunens intresse bör inte få tillgodoses på ICA:s bekostnad.

## **ÖVRIGA YTTRANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

### **Trafikverket**

Trafikverket har vid sammanträde i målet förtydligat sin ståndpunkt enligt följande.

Trafikverket ansvarar för E6 som utgör ett riksintresse för kommunikationer. Avfarterna från E6 måste anordnas på ett säkert sätt och det är där som Trafikverket kommer in i bedömningar och arbete. Trafikverket är tillfreds med den del av detaljplaneringen som avser avfarten och den blivande trafiksituationen. Stråket kommer på sikt att få en avlastning när Marstrandsvägen får en ny anslutning till E 6. Det som kommunen har anfört om avsiktsförklaringen stämmer. Arbetet med trafikfrågorna har gått vidare vad gäller att förbättra framkomlighet med två ytterligare körfält på Marstrandsvägen. En vägplan är under utarbetande, men den är vilande just nu i avvaktan på att planarbetet med Kongahälla ska fortlöpa.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Mark- och miljööverdomstolen har hållit sammanträde och syn i målet.

Som underinstanserna framhållit ska plan- och bygglagen (1987:10) ÄPBL, tillämpas i målet.

#### **Jäv och frågor avseende kommunens organisation**

ICA har vidhållit att det förekommit jäv enligt kommunallagen under handläggning hos kommunen och tillagt att det faktum att kommunen har ingått ramavtal m.m. skulle innebära att kommunen nu blivit begränsad i sin handlingsfrihet då det gäller utformningen av en ny plan för östra delen av området där ICA har sin fastighet. ICA har dock inte utvecklat närmare på vilket sätt detta skulle innebära att jäv från kommunens sida förelåg vid antagandet av de i målet aktuella planerna. Mark- och miljööverdomstolen gör samma bedömning som mark- och miljödomstolen i denna del.

#### **Uppdelning av området i tre detaljplaner m.m.**

Planarbetet inleddes med en sammanhållen detaljplan omfattande såväl södra- och västra- som östra delen av ett område mellan E 6 och Uddevallavägen. Utgångspunkten enligt 1 kap. 2 § ÄPBL är att det är en kommunal angelägenhet att

planlägga användningen av mark och vatten, vilket innebär att det är kommunen som avgör omfattningen av det område som ska ingå i en detaljplan. Något formellt hinder mot att under planprocessen dela upp ett ursprungligen större planområde i separata planer föreligger inte. Varje detaljplan måste dock fungera självständigt på så sätt att det framgår av planen hur alla frågor som den ska reglera kan lösas. Några formella brister i frågan om uppdelning i olika planområden eller i övrigt i planförfarandet som medför att planerna ska upphävas har inte framkommit.

### **Västra planen**

ICA:s huvudinvändning mot planförslaget för den västra delen av Kongahällaområdet är farhågor att en kommande ombyggnad av avfarten från E 6:an skulle komma att avsevärt försvåra tillgängligheten till ICA:s butik och att detta skulle medföra en påtaglig ekonomisk skada i form av minskat kundunderlag. ICA har även ifrågasatt kommunens förmåga att finansiera för trafiksituationen nödvändiga vägförändringar och ombyggnader.

För E 6 och delar av Marstrandsvägen är Trafikverket väghållare medan Kungälv kommun är väghållare för resterande delar av det allmänna trafiknätet. Det är i första hand väghållaren som har att bedöma om en detaljplan kan komma att medföra att trafikförhållandena blir oacceptabla från allmän synpunkt. Trafikverket har bedömt att E 6:an är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Länsstyrelsen, som har ett särskilt ansvar att bevaka riksintresset, har inte ansett att detaljplanen påtagligt försvårar utnyttjandet av vägen. Det finns inte anledning att göra någon annan bedömning vad avser det allmänna trafikintresset än de ansvariga myndigheterna gjort. Den påverkan på just ICA:s enskilda intressen som trafiklösningen vid E 6:ans avfart kan medföra är högst begränsad.

Mark- och miljööverdomstolen anser därför inte att de förändringar i trafikförhållandena som detaljplanen medför innebär att kommunen gjort en felaktig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen eller att planen inte tagit skäligen hänsyn till befintliga förhållanden som kan inverka på planens genomförande. Vad som invänts om kommunens förmåga att finansiera vissa trafiklösningar saknar

relevans för prövning av planförslagets rättsenlighet. Kommunens överklagande ska därmed såvitt gäller västra planen bifallas.

### **Södra planen**

I 3 kap. 15 § ÄPBL anges att för tomter som tas i anspråk för bebyggelse ska tillses att lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skäligen utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Även om denna fråga främst prövas i samband med bygglov måste det av en detaljplan framgå att det parkeringsbehov planen genererar är möjligt att tillgodose. Av planhandlingarna framgår att genomförandet av Kongahälla södra innebär att 53 befintliga parkeringsplatser försvinner samtidigt som bostadsbebyggelsen skapar ett behov av 96 nya platser. I planhandlingarna anges att dessa parkeringsplatser ska anordnas utanför det södra planområdet, bl.a. i ett parkeringshus inom det västra planområdet. Parkeringshuset ligger på ett avstånd om drygt 200 m från såväl ICA:s fastighet som de nya bostäderna i södra planen. Därutöver hänvisas parkeringsbehovet till den östra delen, som tidigare ingick i det ursprungliga planområdet. Den södra detaljplanen kan därmed inte fungera självständigt och det är inte visat att parkeringsbehovet går att lösa på ett godtagbart sätt.

Även om ICA inte kan åberopa någon särskild rätt till det markområde dess kunder för närvarande disponerar ligger ICA:s fastighet inom ett planlagt handelsområde där tillgången till parkering är av väsentligt intresse för den där bedrivna verksamheten. Det får anses att ett genomförande av den södra planen skulle inkräkta på detta intresse utöver vad som får tålas.

Mark- och miljööverdomstolen delar mot denna bakgrund mark- och miljödomstolens bedömning i fråga om detaljplanen för Kongahälla södra. Kommunens överklagande ska därför såvitt gäller södra planen avslås.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Ulla Bergendal, Henrik Runeson, referent, och Peder Munck samt tekniska rådet Carl-Gustaf Hagander.

Föredragande har varit föredraganden Astrid Öfverholm.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2013-01-24  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr P 2839-12  
samt P 2840-12

### **KLAGANDE**

1. ICA Fastigheter Sverige AB
2. Kungälvvs Livs AB

Ombud för 1 och 2: Advokat A W

### **MOTPART**

Kungälvvs kommun

Ombud: Advokat A G

### **ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut 2012-06-29, dnr 403-21291-2011 och 403-20862-2011, se bilaga 1 samt dnr 403-20868-2011, 403-20875-2011 och 403-21292-2011, se bilaga 2

### **SAKEN**

Detaljplaner för Kongahälla södra respektive Kongahälla västra

---

### **DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen bifaller överklagandena och upphäver både beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla södra och beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla västra.

---

Dok.Id 215546

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00	0521-27 02 30	måndag – fredag 09:00-16:00
		<b>E-post:</b> mmd.vanersborg@dom.se		

**BAKGRUND**

Projekt Kongahälla har med nuvarande inriktning pågått sedan år 2007.

Planförslaget ställdes ut under 2009, men delades inför antagandet upp i tre delar – Kongahälla västra, södra och östra. Motivet för att dela antagandet i tre detaljplaner var enligt kommunen att delarna bättre följde områdets etappvisa genomförande. Kommunfullmäktige antog den 1 juli 2010 detaljplanerna för Kongahälla västra och södra, vilket överklagades av totalt fyra aktörer. Länsstyrelsen beslutade den 22 februari 2011 att upphäva fullmäktiges antagandebeslut, eftersom kommunen handlagt planerna felaktigt genom att inte genomföra en förnyad utställning inför beslutet att anta detaljplanerna för Kongahälla södra och Kongahälla västra.

Efter ny utställning beslutade kommunfullmäktige den 7 juli 2011 att på nytt anta detaljplanerna för Kongahälla södra och Kongahälla västra. Besluten överklagades till länsstyrelsen som den 29 juli 2012 avslog överklagandena.

**YRKANDEN M.M.**

**ICA Sverige AB (ICA) och Kungälv's livs AB (Maxi)** har överklagat besluten och yrkat att de upphävs. Som skäl härför har de anfört i huvudsak följande.

Byggrätternas placering såvitt avser kvarteren enligt planbilden med nr 1, 4-5, 8-9 och nr 15 är i och för sig acceptabla. Trots detta kan de inte acceptera detaljplanen för Kongahälla västra då det inte visats att planförslaget på ett acceptabelt sätt klarar av de miljökrav som kan uppställas, parkeringsbehovet, interntrafiken inom området, infart och utfart från området, att minimera/förhindra olyckor samt att minimera/förhindra att planen på ett negativt sätt påverkar människors hälsa.

*Jäv och frågor kring kommunens organisation*

Politikerna i samhällsbyggnadsutskottet och tjänstemännen hanterar både affärsverksamhet och myndighetsfrågor i detaljplaneärendena, inklusive avvägningen mellan allmänt och enskilt intresse. Det kan därmed ifrågasättas om det föreligger tillsynsjäv eller delikatessjäv enligt kommunallagen.



*Uppdelningen av området i tre detaljplaner*

En uppdelning av detaljplanen påverkar dem och andra sakägare mycket negativt varför, då de tre planerna är en sammanhållen enhet, de bör följas åt utan den uppdelning som sker nu. Trots att kommunen gör allt för att om möjligt få det att se ut som att det är tre separata detaljplaner, som det får uppfattas för att de klagande inte ska anses vara sakägare, anger kommunen ändå i de antagna detaljplanerna hur Kongahälla östra ska gestaltas. Det är alltså en sammanhållen enhet. Både Kongahälla västra och Kongahälla södra förutsätter åtgärder som kommunen planerar ska finnas inom Kongahälla östra.

*Handläggningen av antagna detaljplaner*

De vet inte vilka överväganden kommunen gjort när de antog detaljplanerna. De kommer tillsammans och var för sig att ha betydande krav på ersättning om kommunens antagna planer och förslag på plan för Kongahälla östra mot förmodan skulle vinna laga kraft. Kommunen borde ha beslutat om ny utställning efter att detaljplanen ändrades, vilket ska göras enligt 5 kap. 27 § PBL då det rör sig om väsentlig förändring. Kommunen borde inte ha snabbt beslutat om ny utställning av Kongahälla västra och Kongahälla södra, utan kommunen borde ha börjat om med nytt samråd för hela Kongahällatomten, då allt planarbete som ägt rum utgått från ett större planområde. Sedan samrådet för fyra år sedan har en ny plan- och bygglag kommit och ändringar har ägt rum i fastighetsägandet i anslutning till planområdet. Enligt dem har kommunen gjort så stora avsteg från kraven i PBL och kommunallagen att varken de som berörs av detaljplanerna eller de politiker som har fattat beslut under planärendets gång har fått den information som de behöver och har rätt att få. När det gäller handelsfastigheten anger inte detaljplanen för Kongahälla västra vilken yta som är möjlig att bebygga. Utifrån planbeskrivningarna i övrigt är det deras uppfattning att den bedöms kunna uppgå till ca 34 000 – 36 000 kvm BTA. Utformnings- och genomförandefrågor borde ha klarats ut innan detaljplanerna för Kongahälla södra och Kongahälla västra antogs. Planförslaget borde ha åtföljts av en grundkarta så att viktiga planförutsättningar som befintliga fastighetsgränser och marknivåer hade kunnat utläsas. Utan att ha uppgifter om befintliga marknivåer går det enligt dem inte att bilda sig en uppfattning om de höjder för allmän platsmark som föreskrivs på plankartorna är

lämpliga eller ens möjliga. Vidare borde utformningen av allmän platsmark ha framgått tydligare. Genomförandebeskrivningen visar på en oförståelse för hur fastigheterna i kvarteret Intendenten och deras hyresgäster påverkas av ett genomförande.

#### *Parkeringsförhållanden*

De klagande anser vidare att kommunen har en helt felaktig verklighetsuppfattning om var Maxis parkeringsplatser behöver ligga, en uppfattning som sker helt i strid med avtal om parkeringsfriköp och bygglov med angivande av bestämt parkeringsområde. Kommunen har inte någon färdig lösning för parkeringsplatser eftersom någon detaljplan för Kongahälla östra inte finns. Påverkan på både ICA:s och Maxis enskilda intressen genom utformningen av Kongahälla södra är påtagliga. På sidan 5 i planbeskrivningarna framgår att kommunen alltjämt har kvar kvarter 7 som helt inkräktar på det område som ICA genom parkeringsfriköp har dispositionsrätten till. Vidare inkräktar delar av kvarter 3 och 6 enligt samma karta på det av ICA genom parkeringsfriköpta området. Kommunen har ostridigt erbjudit ICA parkeringsfriköp omfattande 438 platser. Placeringen av de friköpta parkeringsplatserna finns utmärkta på bilagor till köpekontrakt från år 1979 och på bilagor till exploateringsavtal från år 1997. Någon tvekan om var de friköpta parkeringsplatserna är belägna och framgent ska vara belägna kan således inte finnas. Placeringen av parkeringsplatserna har varit en förutsättning för deras mycket stora investering på fastigheten. Mot bakgrund av den omfattande dokumentation som finns såvitt avser parkeringsfriköpet och det faktum att det sedan november 2009 vid Göteborgs tingsrätt pågår en tvist mellan ICA och kommunen såvitt avser parkeringsfriköpet är det mycket förvånande att länsstyrelsen i sitt beslut anger att ”det står klart att avtalet är tidsbegränsat”. De undrar vad länsstyrelsen känner till som ingen annan känner till, men de avtal som ICA har med kommunen om parkeringsfriköp är i vart fall inte tidsbegränsade. Kommunens planhandlingar innebär att kommunen dels kommer att hindra kunder att ta sig till fastigheten, dels kommer att bryta mot de ingångna parkeringsfriköpsavtalen. De parkeringsplatser som iordningställts för ICA:s och närliggande fastigheters behov är inte exklusiva såtillvida att parkeringsplatserna enbart får gagnas av besökare till ICA:s fastighet, men en utgångspunkt måste vara

att andra verksamheter i närområdet åläggs anordna egna parkeringslösningar för sina respektive behov. Så har emellertid inte skett. Hela byggnadens utformning med entreér, varutintag, layout, placering av varor m.m. bygger på att kundparkeringen är placerad där den nu är vilket är i enlighet med de bindande avtal som kommunen och ICA Fastigheter har träffat. Kommunens gestaltningsprogram under hela planprocessen strider enligt dem mot 5 kap. 2 § PBL då kommunen inte tar ”skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka menligt på planens genomförande”. Kommunen har genom servitutsupplåtelse upplåtit mark för uppförande och vidmakthållande av s.k. ”kundvagnsgarage” för Maxis kundvagnar. Marken motsvarar grovt byggrätt 7. Det parkeringsbehov som planområdet kommer att generera kommer inte att klaras av inom planområdet. Kommunen har inte redovisat hur parkering för så mycket handelsyta ska lösas. Bilparkeringen för de byggrätter som finns inom detaljplanen för Kongahälla södra föreslås i huvudsak lösas inom angränsande Kongahälla östra och Kongahälla västra. Eftersom detaljplanen för Kongahälla östra ännu inte har givits en utformning som antagits och detaljplanen för Kongahälla västra inte har vunnit laga kraft kan parkeringsbehovet för Kongahälla södra inte anses vara löst. Att kommunen inte intar en stringent linje vad gäller frågan om huruvida det ska byggas parkeringshus eller ej och således inte på ett trovärdigt sätt klargör hur parkeringssituationen ska lösas visar att förslaget i flera avseenden har stora brister.

#### *Trafikförhållanden*

Den trafikutredning som kommunen presenterat visar på helt ogörliga trafikmiljöer, exempelvis korsningar med ”vänstersvägar” och störande varutransporter för de boende i området samt ljusreglerade korsningar som kommer innebära en mycket stark försämring av tillgängligheten till handeln i området. Dåliga trafiklösningar och starkt försämrade kundparkering ger inte några förutsättningar för en fortsatt stormarknadshandel i området. Kommunen föreslår en trafiklösning som Trafikverket inte finansierar och som kommunen inte har pengar till. De klagande anser att det kommer att bli mycket stora problem med framkomligheten på Marstrandsvägen och därmed påtaglig risk för flera allvarliga trafikolyckor. Det kommer att bli mycket stora problem med framkomligheten på Gymnasiegatan i

söder mot Kongahällagatan och därmed påtaglig risk för flera allvarliga trafikolyckor. Det kommer att bli princip omöjligt att med bil förflytta sig mellan de två handelsetableringarna inom planområdet. Det kommer att bli problem för distributionstrafiken. Trafikflödena i korsningen mellan Marstrandsgatan och den planerade handelsgatan framför handelsfastigheten är redovisade med ca 50 procent för låga flöden. Om inte detaljplanerna ändras kommer det att innebära att kundunderlaget för Kongahälla östra påverkas väsentligt i negativ riktning. Kongahällaområdet i sin helhet, för närvarande uppdelat i tre detaljplaneområden, är beroende av att E6 respektive planområdena ansluts till Marstrandsvägen på sätt som ger god överblickbarhet och goda trafikflöden vid alla tidpunkter. Kommunen tar vidare bort cirkulationsplatser utan att klargöra hur situationen ska lösas, vilket visar att förslaget har stora brister.

ICA och Maxi har vidare bemött kommunens yttrande och gett in material (ab 17-19) vid sammanträdet den 5 november 2012.

**Kungälv kommun** har bemött inkommet överklagande och därvid anfört i huvudsak följande. Kommunens bedömning är att ICA och Maxi inte påverkas av de antagna detaljplanerna till den grad att överklagandet bör bifallas.

#### *Jäv och frågor kring kommunens organisation*

Kommunen bestrider att det föreligger jäv. Kommunerna har fri organisationsrätt.

#### *Uppdelningen av området i tre detaljplaner*

Kommunen vill poängtera vikten av att se frågorna i ett större perspektiv. Syftet med detaljplanerna är att utveckla och bygga ut Kungälvs centrala delar norrut i en ny hållbar stadsdel – Kongahälla. Den nya stadsdelen kommer att innehålla en blandning av bostäder, handel och verksamheter. Den föreslagna stadsstrukturen innebär att Kongahälla utvecklas som en förlängning av den befintliga bebyggelsen i Kungälvs centrum. Uppdelningen av detaljplanerna är en konsekvens av att den första utställningen visat på ett antal olösta frågor i den östra delen av Kongahälla. Det är kommunens ansvar att avgöra när och var detaljplan ska upprättas. Planering är alltid en komplex fråga som påverkar ett område större än det aktuella

planområdet. Dessa frågeställningar och samordningar mellan projekt sker kontinuerligt i en kommun. Det innebär inte att alla dessa samband bör prövas i en sammanhängande detaljplan. En detaljplan innebär inte att planen med säkerhet genomförs till alla delar. Kommunen kan genom detaljplanen endast styra att kommunala anläggningar byggs. Däremot styr planen utformningen av enskilda anläggningar om de byggs. Kommunen har konstaterat att de olika detaljplanerna kan fungera både var för sig och som en helhet. I större projekt är det mycket vanligt med en indelning av detaljplaneringen i olika etapper som kopplas tydligare till respektive genomförandeetapp. ICA:s många synpunkter på utformningen av förslaget till detaljplan för Kongahälla östra kan inte utgöra skäl för att upphäva detaljplanerna för Kongahälla södra eller västra. Att östra nämns beror på att man alltid tar med kommande planer och ambitioner i planområdets närhet i aktuella planhandlingar, detta krävs för samordningen.

#### *Handläggningen av antagna detaljplaner*

Under hela planprocessen har det funnits en kontinuerlig dialog mellan kommunen och ICA där kommunens uppfattning är att man vid ett flertal tillfällen bjudit in till samverkan i planeringen. De synpunkter som de klagande har lämnat under utställningen är sammanställda och kommenterade i utställningsutlåtandena, vilka fanns med vid antagande av detaljplanerna. I flera sakfrågor har kommunen en annan syn än de klagande, vilket framgår av handlingarna. Handlingar kopplade till detaljplan för Kongahälla södra och västra har funnits tillgängliga på samhällsbyggnadskontoret och på kommunens hemsida för fullmäktiges ledamöter liksom för allmänheten. Ärendet har muntligen fördragits vid ett flertal tillfällen. Det finns inga krav på när i tid ett samråd ska ske och något behov av förnyat samråd har inte bedömts föreligga. Det finns inte brister i handläggningen av de båda detaljplanerna som påverkat utgången i ärendena, varför det inte finns skäl för domstolen att upphäva antagandet. Krav på ersättning kopplat till Kongahälla östra är inte frågor i dessa mål. Detaljplanerna ändrades inte innan man gjorde ny utställning utan det var endast nya plangränser, det kräver inte nytt samråd. Byggrätten regleras genom den fysiska utformningens begränsningar i detaljplan, dvs. tillåten höjd och yta samt att fastighetsägarna inom fastigheten även måste kunna lösa sitt parkeringsbehov men planen styr inte hur de löser detta behov.

*Parkeringsförhållanden*

Kommunen vill att parkeringsytorna kring Vita Fläcken ska vara fortsatt tillgängliga. Principer för dimensionering av parkeringsbehov styrs politiskt genom antagande av parkeringsnorm. Antaget planförslag innehåller parkeringsnorm för Kongahällaområdet och visar hur parkeringsbehovet kan lösas inom planområdet. Mycket i överklagandet handlar om den planmässiga lösningen av ICA:s egen parkering. Det är dels en fråga som kommer att hanteras i detaljplanen för Kongahälla östra, dels är det en fråga som prövas av Göteborgs tingsrätt, på talan som väckts av ICA, och bör ej behandlas i detta mål. Det finns utrymme i Kongahälla västra att klara parkeringsnormen. Kvarter 10 ligger inom Kongahälla södra och bebyggandet av detta kvarter innebär att vissa parkeringar som idag finns inom området tas i anspråk. Trots den planerade utbyggnaden minskar dock inte antalet parkeringar i oacceptabel grad. Parkeringsplatser som ICA och de andra fastighetsägarna har behov av kommer att finnas enligt befintlig detaljplan.

*Trafikförhållanden*

Det är kommunens ansvar att bedöma trafiksystemets standard. Trafikstrukturen för Kongahälla är väl bearbetad med flera inblandade parter. Trafikverket har deltagit i arbetet främst i delarna kring Kungälvsmotet. Kommunen delar inte uppfattningen att utformningen strider mot PBL. Syftet med beteckningen gårdsgata är att visa att trafik sker på de gåendes villkor, samtidigt som minskad genomfartstrafik i området eftersträvas. Den föreslagna utformningen gårdsgata syftar till att nå det målet. Det är kommunens sak att finansiera utbyggnad av gator och allmänna platser, det är inte en planfråga.

Kommunen har gett in visst material (ab 20-30) vid sammanträdet den 5 november 2012.

**Trafikverket** har yttrat sig och anfört i huvudsak följande. Trafikverkets bedömning har varit att planförslagets påverkan på E6 inte äventyrar trafiksäkerheten eller påtagligt försämrar framkomligheten för näringslivets transporter eller den internationella trafiken. Det kan finnas risk att s.k. ”kösvansar”

tidvis uppstår på E6 vid avfartsramperna på Kungälvsmotet. Enligt den genomförbarhetsstudie dåvarande Vägverket gjorde för Kungälvsmotet kommer Marstrandsvägen väster om motet att avlastas med uppskattningsvis 2000-3000 fordon/dygn, vilket får en viss avlastande effekt på Kungälvsmotet. Till planen hörande trafikutredning är otydlig beträffande om ett utbyggt Kungälvsmot utgör planförutsättning eller inte. Trafikverket har tidigare tolkat det som att ett ombyggt Kungälvsmot är en planförutsättning. Det framgår av utredningen att kapaciteten inte kommer att vara tillräcklig i framtiden om inte motet kompletteras med en ytterligare södergående påfartsramp på E6 som gör att trafik från centrala Kungälv som ska söderut mot E6 kan korsa Marstrandsvägen planskilt. Den trafikutredning som den överklagande parten beställt pekar endast på effekterna på den lokala trafiken. Kommunen ska belysa planförslaget konsekvenser för trafiksituationen. Trafikverket kan i detta fall inte bedöma planförslaget konsekvenser på det gatunät som kommunen är väghållare för. Trafikverket ansvarar för av- och påfartsramp vilket innefattar drift, underhåll och planering för framtida utveckling av E6. Krav kan ställas på kommunen på medfinansiering av vägutbyggnader en exploatering föranleder. Ett ombyggt Kungälvsmot finns inte reglerat i avtal mellan Trafikverket och kommunen som förutsättning för planens antagande. Kungälvsmotet finns varken med i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2010-2021 eller i regional plan.

**ICA Sverige AB (ICA) och Kungälvsvägs AB (Maxi)** har därefter anfört i huvudsak följande.

#### *Parkeringsförhållanden*

Göteborgs tingsrätt har meddelat dom och ger i domskälen uttryck för en helt felaktig uppfattning där domstolen tycks tro att det enda syftet med ett avtal om parkeringsfriköp är att fastighetsägaren i fråga kan beviljas bygglov. De har i målet i MMD som en av grunderna för att detaljplanen ska upphävas angivit att ICA genom parkeringsfriköp disponerar över det aktuella området så länge de bedriver sin verksamhet. De har tydligt redogjort för kriterierna för parkeringsfriköp. Ett av dessa kriterier är, som det anges på sidan 32 i prop. 1990/91:46 att "I kravet på anordnande av parkeringsutrymme måste slutligen ligga inte bara att en anläggning

med tillräckligt utrymme kommer till stånd utan även att utrymmet bibehålls till förmån för fastigheten”.

#### *Trafikförhållanden*

Trafikverket grundar sitt yttrande på ett ofullständigt underlag. Utbyggnaden i Vita Fläcken tillför cirka 15 000 fordon per årsmedeldygn som i stor utsträckning kommer att belasta Marstrandsvägen och korsningarna med Uddevallavägen, Gymnasiegatan och ny tillfart i väster i trafikplatsen. Belastningen är redan idag tidvis stor med omfattande köbildning. Korsningarna är signalreglerade och närliggande och kommer därför att påverka varandra. Den till planen tillhörande trafikutredningen omfattar endast korsningarna med Gymnasiegatan och den nya planerade tillfarten till Coop. Ingen hänsyn har tagits till att köerna påverkar intilliggande korsningar.

ICA har därför låtit göra en kompletterande trafikutredning där alla tre korsningar beaktas och en datorsimulering har gjorts för att se den totala effekten på de tre korsningarna. Detta utredningsarbete har Trafikverket inte tagit del i. Utredningen har kommunicerats med kommunen och kommunens konsult SWECO. Man har tillsammans konstaterat att man kommer att få stora framkomlighetsproblem med de redovisade förslagen på trafiklösning. Köer växer över Kungälvsmotet mot väster, ut på avfartsrampen från E6 från söder och genom hela det berörda huvudvägnätet.

Den tidshorisont som redovisas i trafikutredningen är 7 år framåt i tiden mot normalt 20 år efter ombyggnad. Detta innebär att de problem som konstaterats att de kommer att uppstå kommer att förvärras väsentligt.

Specifikt när det gäller Kungälvsmotet har en lösning valts i detaljplanen som väsentligt reducerar kapaciteten mot idag. Detta är ett faktum som kommunens konsult SWECO delar. En mer effektiv lösning – som finns, och som även SWECO översiktligt tidigare redovisat – har inte utretts i detalj. Detta måste naturligtvis utredas detaljerat, men överslagsberäkningar visar att det kan vara möjligt. Utredningar med bland annat datorsimuleringar och köberäkningar måste göras. Det



finns också modern teknik där ködetektorer styr signalfaserna så att oönskat långa köer kan undvikas på strategiska platser.

Den redovisade detaljplanen styr mot den först redovisade sannolikt sämre lösningen. Det innebär med stor sannolikhet att man inte får en förutsättningslös prövning i det arbete med en vägplan som nu startats av Trafikverket för att bygga om Kungälvsmotet.

Man kan slutligen notera att den konstaterade bristande framkomligheten med omfattande köer i alla delar av huvudnätet kring Marstrandsvägen är en angelägenhet för alla trafikanter inte bara Maxis kunder. Sjukhuset ligger till exempel nära och framkomlighetsproblem för räddningstjänsten måste undvikas så lång det är möjligt. Härtill kan läggas att kostnaden för en mer kapacitetsstark lösning kan bli lägre.

**Kungälv kommun** har efter sammanträdet anfört i huvudsak följande.

#### *Parkeringsförhållanden*

Göteborgs tingsrätt ogillade ICA:s käromål att tingsrätten skulle fastställa att kommunen ”inte äger rätt att ianspråka någon del av det markområde som markerats med röd kantlinje på bilagd karta, ... för annat nyttjande än parkering, i huvudsak till förmån för fastigheten X, i anledning av genomförda parkeringsfriköp eller för vidmakthållande av inom området uppförda kundvagnsgarage”. I domskälen konstaterade tingsrätten att ICA friköpt sig från sin skyldighet enligt plan- och bygglagen att ordna lämpliga parkeringsutrymmen för verksamheten på sin fastighet. Därefter påpekar tingsrätten att ordalydelserna i de aktuella och av ICA åberopade avtalen inte medgav tolkningen att ICA förvärvat någon sådan rätt till markområdet som avsågs i deras yrkande. Vidare konstaterade tingsrätten att avtalen fick anses gälla så länge som nuvarande detaljplan är i kraft. De kunde dock inte ges den innebörden att kommunen inte skulle ha rätt att ta initiativ till nya detaljplaneförslag med ändrad användning på fastigheten. Slutligen konstaterar tingsrätten att avtalen om parkeringsköp följaktligen inte hindrar att

kommunen tar i anspråk det aktuella markområdet, förutsatt att ianspråktagandet sker i enlighet med föreskrivet förfarande i plan- och bygglagen.

ICA påstår att kommunen inte överhuvudtaget beaktat klagandenas intresse som sakägare och då har ianspråktagande inte ägt rum i enlighet med föreskrivet förfarande i PBL till följd av att detaljplanerna måste undanröjas. Kommunen uppfattar det skrivna så att ICA anser att detaljplanerna inte tillförsäkrar ICA tillräckligt antal parkeringsplatser belägna på exakt samma ställe som ICA och övriga näringsidkare tidigare har disponerat parkeringsplatser på inom handelsområdet.

Som kommunen tidigare framhållit i sina skrivelser och också framförde under förhandlingen och synen i målet, är detta en av de viktigaste frågorna i planläggningen av ett handelsområde som detta. Som framgår av de till detaljplanen hörande handlingarna bl.a. planbeskrivningen, har kommunen räknat med norm för bilparkeringen med 0,7 platser per bostad och för livsmedelshantering 45 platser per 1 000 kvm bruttoarea.

#### *Trafikförhållanden*

Trafikverket tydliggör i sitt yttrande ansvarsgränsen mellan kommunen och Trafikverket. Liksom Trafikverket anger pekar den av de klagande framtagna utredningen endast på eventuella effekter på det lokala gatunätet. Kommunen har ingen annan uppfattning och instämmer i detta, vilket även överensstämmer med kommunens tidigare ställningstaganden i frågan.

Trafikverket anger att de har bedömt att det finns en risk för "kösvansar" på E6 vid avfartsramperna på Kungälvsmotet. I övrigt ser de inte att planförslaget äventyrar trafiksäkerheten eller påtagligt försämrar framkomligheten. Trafikverket har varit delaktiga under processen med utveckling av Kongahällaområdet. Parterna har gemensamt tagit fram en genomförbarhetsstudie för Kungälvsmotet.

Trafikfrågorna har noggrant utretts i planen. De lösningar som angivits i detaljplanen är valda därför att det var lösningar som Trafikverket ställt krav på och

kunde acceptera. Till följd av Trafikverkets bedömning har kommunen och Trafikverket tillsammans kommit fram till att ombyggnation av den östra delen av motet är en planförutsättning. Dels krävs en skyddsanläggning (skyddsskärm och vall) och dels en justering och ombyggnation av avfartsramp från väg E6 samt exploateringsområdets anslutning till väg 168. Trafikverket har inte ställt några ytterligare krav på kommunen att utföra åtgärder på trafikplatsen i samband med exploateringen.

Noteras bör att Trafikverket inte accepterade det som WSP och Sweco tidigare föreslagit, dvs att behålla direktavfarten från söder för fordon som ska österut på Marstrandsvägen. Med områdets belägenhet helt nära Trafikverkets stora genomfartsled, E6, är det självfallet av största vikt att all kommunal detaljplanering sker i nära samarbete med just Trafikverket och att verkets syn på olika typer av trafiklösningar också beaktas i detaljplaneringen. Detta har skett i de aktuella planerna.

Kommunen vill förtydliga att en avsiktsförklaring tecknats mellan kommunen och Trafikverket, vilken bifogas. Avsiktsförklaringen innebär att en vägplan ska tas fram för de ovan nämnda åtgärderna på den östra delen av motet.

Avsiktsförklaringen anger ramarna och förtydligar ansvars- och kostnadsfördelning mellan parterna. Enligt tecknad avsiktsförklaring ska kommunen bekosta största delen av planerad ombyggnation. Till grund för avsiktsförklaringen ligger den antagna detaljplanen för Kongahälla västra. Inför genomförandet av åtgärderna ska parterna teckna ett genomförandeavtal.

Det finns även en framtagna avsiktsförklaring för Kungälvsmotet som helhet som ska tecknas i samband med genomförandeavtalet för den östra delen av motet. Parterna förbinder sig där att gemensamt verka för en fortsatt ombyggnad av Kungälvs trafikplats och för att få in Kungälvsmotet som ett namngivet objekt i nationell eller regional plan för transportsystemet i samband med kommande revideringar av planerna.

Kommunen vill betona att ingen av ovanstående omständigheter har varit skäl för länsstyrelsen att överpröva detaljplanerna. Trafikverket har således inte funnit att det finns omständigheter som innebär att de överklagade detaljplanerna inte kan vinna laga kraft.

### **Avsiktsförklaring**

Av den av kommunen ingivna avsiktsförklaringen framgår bl.a. följande.

Avsiktsförklaringen berör projektering, byggnation och underhåll för att visa hela omfattningen av projektet. Vid ett eventuellt genomförande av fysisk åtgärd efter framtagen vägplan tecknas ett genomförandeavtal enligt denna inriktning.

Kommunen ska utföra Skydds- och Väganläggningen på ett sätt som Trafikverket godkänner. Kommunen förbinder sig vidare att utforma signalanläggning i korsningspunkten väg E6/väg 168 på sådant sätt att köer på avfartsrampen från väg E6 inte går förbi busspåfarten till väg E6 så att denna blockeras. Trafikverket ansvarar för framtagande av vägplan för Väganläggningen. Framtagande av handlingar påbörjas omgående med intentionen att ha en fastställd vägplan vid årsskiftet 2013/2014. Kommunen ansvarar för framtagande av samtliga projekteringshandlingar för Skyddsanläggningen samt bygghandling för Väganläggningen. Kommunen ansvarar för byggandet av såväl Väganläggningen som Skyddsanläggningen i samråd med Trafikverkets utsedda projektledare. Skyddsanläggningen och Väganläggningen ska vara besiktigade och godkända senast innan första inflyttning för boende sker eller handel öppnar i enlighet med detaljplan för Kongahälla Västra.

Kommunen bekostar projektering och utbyggnad av både Skyddsanläggningen och Väganläggningen. Total kostnad bedöms uppgå till cirka 32 miljoner kronor. Om den totala kostnaden för objektet överstiger bedömda 32 miljoner kronor vid avstämning efter färdigställande av vägplanens del motsvarande förstudie kallar kommunen till nytt möte om fortsatt hantering av objektet. Om en ny överenskommelse inte kan uppnås kan kommunen i samråd med Trafikverket besluta att avsluta projektet. Utbyggnad ska genomföras under förutsättning att kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen vinner laga kraft senast 2014-12-31 samt att vägplanen där Väganläggningen ingår vinner laga kraft senast 2014-12-

31. Om inte båda dessa förutsättningar uppfylls är denna avsiktsförklaring till alla delar förfallen.

### **Sammanträde och syn**

Mark- och miljödomstolen har den 5 november 2012 hållit sammanträde och syn.

### **DOMSKÄL**

ICA och Maxi har i huvudsak anfört följande grunder som stöd för att besluten att anta de båda planerna ska upphävas.

- Jäv och frågor kring kommunens organisation,
- uppdelningen av området i tre detaljplaner,
- handläggningen av antagna detaljplaner,
- parkeringsförhållanden samt
- trafikförhållanden.

Domstolen gör i dessa frågor följande bedömningar.

#### *Jäv och frågor kring kommunens organisation*

ICA och Maxi har invänt att det föreligger jäv genom tillsynsjäv eller delikatessjäv enligt kommunallagen när politikerna i samhällsbyggnadsutskottet och tjänstemännen hanterar myndighetsfrågor i detaljplaneärendena. ICA och Maxi har hänvisat till 3 kap. 5 § och 6 kap. 25 § punkt 2 och 5 kommunallagen och anfört att samhällsbyggnadsutskottet svarar för myndighetsutövning i detaljplaneärendet och ansvarar samtidigt för förädlingen av kommunens fastigheter inom planområdet respektive för den kommunala markpolitiken. Samtliga ledamöter i nämnden är jäviga på grund av att nämnden är både myndighetsnämnd och ansvariga ställföreträdare för kommunen som affärspartner i exploateringen av Kongahällatomten. Vidare har ICA och Maxi hänvisat till regeringsärendet M 2002/2383/F/P.

Mark- och miljödomstolen konstaterar först att detaljplanerna är antagna av kommunfullmäktige och att jävsreglerna i 5 kap. 20 § kommunallagen anger att en ledamot av fullmäktige inte får handlägga ärenden som personligen rör ledamoten,

ledamotens make, sambo, föräldrar, barn, eller syskon eller någon annan närstående. Det föreligger enligt domstolens mening inte jäv enligt nämnda lagrum vid fullmäktiges antagande av detaljplanerna

ICA och Maxi har dock anfört att de underliggande besluten angående detaljplanerna från samhällsbyggnadsutskottet (som ligger under kommunstyrelsen) träffas av jäv eftersom samma utskott träffat avtal om exploatering för mark i planområdet. Reglerna för jäv i nämnder och styrelser i kommunen framgår av 6 kap. 25 § punkterna 1-5 kommunallagen och tar upp följande frågor, 1) saken rör honom själv eller närstående, 2) ställföreträdarjäv, 3) tillsynsjäv, 4) jäv p.g.a tidigare ombudsuppdrag och 5) delikatessjäv. ICA och Maxi har särskilt pekat på punkterna 2 och 5. Domstolen finner att det inte har handlat om att någon av de beslutande skulle företräda motparten i avtalsförhandlingarna utan att de bara företrätt kommunen. Mot den bakgrunden finner domstolen att det inte har förelegat jäv enligt angivet lagrum punkt 2. Det av klaganden anförda regeringsärendet M 2002/2383/F/P avser ett fall där den som funnits jävig deltog i kommunstyrelsens beslut samtidigt som han företrädde ett kommunalt bolag som gynnades av detaljplanen vilket är en annan situation.

Inte heller är regleringen i 3 kap. 5 § kommunallagen ett hinder mot de beslut samhällsbyggnadsutskottet fattat med anledning av detaljplanerna. Det kan inte anses att utskottet beslutat över något det själv ska göra utan utskottet har fullgjort de uppgifter det har enligt kommunens reglemente.

Det finns enligt mark- och miljödomstolens mening inte skäl att upphäva detaljplanerna på grund av vad ICA och Maxi anfört om jäv eller på grund av att kommunens organisation strider mot 3 kap. 5 § kommunallagen.

#### *Uppdelningen av området i tre detaljplaner*

Enligt 5 kap. 2 § tredje stycket ÄPBL får en detaljplan inte omfatta ett större område än som är befogat med hänsyn till syftet med planen och genomförandetiden. Det finns inte motsvarande regler om hur ett litet ett detaljplaneområde får vara.

De två nu aktuella detaljplanerna har tidigare tillsammans med en tredje plan som ännu inte antagits varit föreslagna att utgöra en enda detaljplan. Kommunen har valt att dela upp området i tre detaljplaner varav två nu är föremål för domstolens prövning. Domstolen gör bedömningen att även om det ligger i planeringsarbetets natur att reglera hela det område som geografiskt och tidsmässigt hör ihop så har lagstiftaren inte meddelat tvingande regler om detta. Det tillkommer istället kommunen inom ramen för planmonopolet avgöra dessa frågor. Det krav man kan ställa är enligt domstolens mening att en antagen plan ska kunna fungera självständigt och inte, för sitt genomförande göras beroende av planer som eventuellt kan komma att antas senare. Mark- och miljödomstolen gör därmed bedömning att uppdelningen som sådan av området i tre detaljplaner inte strider mot ÄPBL, det saknas därmed skäl att upphäva planerna på den grunden. För respektive plan ska naturligtvis regelverket i ÄPBL följas.

#### *Handläggningen av antagna detaljplaner*

Förfarandet för framtagandet av en detaljplan framgår av 5 kap. 18-31 §§ ÄPBL. Där anges sammanfattningsvis att planprocessen består av program (5:18), samråd (5:20-22), utställning (5:23-26), utställningsutlåtande (5:27) samt antagande och expediering (5:29-30).

Några krav på nytt samråd pga ändringar i detaljplaneförslag eller ändrade ägarförhållanden ställs inte i ÄPBL. Domstolen bedömer att handläggningen skett i enlighet med ÄPBL och att det inte föreligger grund för upphävande av någon av planerna på denna grund.

#### *Parkeringsfrågan*

Vad gäller parkeringsfrågan framgår av PM Trafik Kongahälla att genomförandet av Kongahälla södra innebär att 53 befintliga platser försvinner. Därtill skapas ett behov av 96 platser. Detta föreslås när Kongahälla västra är genomförd och före Kongahälla östra är genomförd lösas genom p-hus vid Marstrandsvägen. När östra är genomförd löses en del av parkeringsbehovet i p-garage under kvarter 7.

Domstolen konstaterar att de parkeringsplatser som försvinner är en del av den parkering som är belägen framför Maxis entré. För en stormarknad får lokaliseringen av parkeringsplatser anses utgöra en mycket väsentlig etableringsförutsättning. Närheten mellan entré och parkeringsplats får enligt domstolen förutsättas vara en av de faktorer som kunden baserar sitt val av butik på.

De klagande har uppgett, vilket det inte finns anledning att betvivla, att ICA planerat sin byggnation utifrån var parkeringsplatserna finns tillgängliga. Om detaljplanen skulle vinna laga kraft och byggnation i enlighet med detaljplanen sker får ICA:s och Maxis förutsättningar anses förändras på ett högst väsentligt sätt. De klagande skulle antingen få avsevärt färre parkeringsplatser belägna nära entrén eller tvingas bygga om butiken för att flytta entrén. Med hänsyn till närheten till kvarter 10 finns det också en uppenbar risk att de boende inom kvarter 10 och inte minst deras besökare väljer att parkera på de kvarvarande parkeringarna framför Maxis entré hellre än att ta sig till det förslagna parkeringshuset.

De nackdelar som därmed föreligger för de klagande får anses större än vad som borde tålas. De fördelar som kan vinnas med planen för Kongahälla södra kan inte anses överväga de olägenheter som planen orsakar för de klagande. Kommunen kan därmed inte anses ha tagit skälig hänsyn till befintliga förhållanden i enlighet med 5 kap. 2 § ÄPBL.

Beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla Södra bör på denna grund upphävas.

Vidare förefaller parkeringsfrågorna för Kongahälla Södra ha gjorts avhängiga av att parkering anordnas under kvarter 7 i planen för Kongahälla Östra. Det är enligt mark- och miljödomstolens uppfattning olämpligt att den nu antagna detaljplanen för Kongahälla Södra görs beroende av att en annan plan ska antas och vinna laga kraft. Det är något kommunen inte säkert kan räkna med. Kongahälla Södra framstår därmed inte som en plan som kan antas och genomföras självständigt. Även på denna grund ska detaljplanen för Kongahälla Södra upphävas.



Vad gäller detaljplanen för Kongahälla västra framgår av planbeskrivningen att planen ger byggrätt för ca 22 000 kvm BTA för handel och verksamheter. Så som de klagande påpekat finns dock inte denna begränsning av bruttoarean i detaljplanen, utan där anges enbart byggrättens maximala utsträckning på marken och dess högsta och lägsta nockhöjd i meter över nollplanet.

Kommunen har i yttrande uppgett att antaget planförslag innehåller parkeringsnorm för Kongahällaområdet, och har också gett uttryck för att denna parkeringsnorm begränsar ytan på den aktuella handelsetableringen. Domstolen finner i detaljplanen inte någon bestämmelse som ger uttryck för parkeringsnormen. Som domstolen ser det innebär det faktum att markens lämplighet för bebyggelse prövats genom detaljplan att bebyggelse därefter inte kan nekas utifrån krav på parkering, om inte krav på parkering uppställts i detaljplanen.

Av planhandlingarna framgår att kommunens intention är att det ska finnas parkering i markplanet på handelsetableringen, men inte heller detta framgår av detaljplanen.

Domstolen anser att det därmed är oklart både hur stor handelsetableringen kan tänkas bli och hur parkeringsbehovet ska lösas. Oklarheten påverkar enligt domstolens bedömning inte de klagandes enskilda intresse på något väsentligt sätt, då det även om det skulle finnas brist på parkeringar är osannolikt att de parkeringar som är belägna vid Maxi i någon större grad tas i anspråk för besökare till den nya handelsetableringen. Vidare förefaller det högst osannolikt att Coop eller någon annan vill genomföra en handelsetablering utan att först tillförsäkra sig tillräckliga parkeringsmöjligheter.

Såväl största omfattning på byggande som placering och utformning av parkeringsplatser hör till det som kommunen enligt 5 kap. 7 § ÄPBL får, men alltså inte måste, bestämma om i planen. Den nämnda oklarheten i nu aktuell detaljplan kan därmed enligt domstolen inte anses strida mot ÄPBL på ett sådant sätt att beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla västra på den grunden ska upphävas.

*Trafikfrågan*

Vad inledningsvis anförts beträffande detaljplanen för Kongahälla södra innebär den att infarten till parkeringen vid Maxis entré ersätts med en ”gångfartsgata”, vilket anges vara trafik på fotgängares villkor. Kommunen har i sitt yttrande anført att syftet med ”gårdsgata” är att visa att trafik sker på de gåendes villkor samtidigt som minskad genomfartstrafik i området eftersträvas. Beteckningen ”gårdsgata” återfinns inte i de aktuella detaljplanerna, varför kommunen i sitt yttrande får antas åsyfta ”gångfartsgata”.

Domstolen bedömer det olämpligt att anordna infart till ett köpcentrum som gårdsgata/gångfartsgata. Att kommunen uppger att dess syfte är att försöka minska genomfartstrafiken på gatan, och därmed till den parkering som ligger närmast entrén på Maxi medför enligt domstolen att tillfarten till befintlig parkering försvåras. Ett försvårande att nå parkeringen får anses innebära väsentliga nackdelar för de klagande. Detaljplanen får därmed även i denna del anses innebära så stora olägenheter för de klagande, vilka inte kan anses uppvägas av de fördelar som kan vinnas med planen, att domstolen ser skäl att upphäva beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla södra.

Vad gäller detaljplanen för Kongahälla västra uppstår redan idag viss köbildning på de vägar som berörs. Byggnation i enlighet med detaljplanen får antas generera en inte försumbar trafikmängd. Det får vidare anses obestridligt att den förändrade trafiklösningen, i form av att trafik som kommer från E6 söderifrån ska göra en vänstersväng i Kungälvsmotet för att ta sig mot Kungälv, gör att trafikflödet bromsas.

I de trafiksimuleringar som de klagande tagit fram visas en, enligt klagandena, totalt ohållbar trafiksituation. Trafiksituationen innebär enligt simuleringen att Maxis kunder kommer att ha mycket svårt att ta sig fram till Maxi. De klagande har vidare visat på att kommunen föreslår en ombyggnation av Kungälvsmotet som inte finansieras av Trafikverket och som kommunen inte har pengar till.

Kommunen har invänt att det är kommunens sak att bedöma trafiksystemets standard.

I den genomförbarhetsstudie av Kungälvs trafikplats, daterad den 9 april 2010, som i planbeskrivningen tas upp under rubriken ”utredningar och underlag”, redovisas på sidan 28 resultatet av en beräkning av trafikmängden i etapp 1, dvs med en tillfällig ombyggnation av den östra korsningspunkten i Kungälvs trafikplats med anledning av utbyggnaden av Kongahällatomten. I denna kapacitetsbedömning finns inte med den förflyttning av trafiken från E6 söderifrån som orsakas av skyddsvallen, vilken som ovan konstaterats kan antas bromsa trafikflödet. Beräkningen av kapacitet och kölängder per körfält för ”eftermiddagsmax timma” visar för i stort sett samtliga anslutande vägar i korsningarna en belastningsgrad överstigande 1. När kvoten är större än 1 är det verkliga flödet större än mättnadsflödet vilket betyder att köerna växer. Analyserna tyder enligt genomförbarhetsstudien på att kapaciteten inte kommer att vara tillräcklig med de framtida trafikmängderna om inte den så kallade Komarkslänken byggs.

Domstolen har begärt in yttrande från Trafikverket, vilket uppgett att det inte kan bedöma planförslagets konsekvenser på det gatunät som kommunen är väghållare för. Av yttrandet framgår vidare att till planen hörande trafikutredning är otydlig beträffande om ett utbyggt Kungälvsmot utgör planförutsättning eller inte. Trafikverket uppger att det tidigare har tolkat det som att ett ombyggt Kungälvsmot är en planförutsättning. Ett ombyggt Kungälvsmot finns enligt Trafikverket inte reglerat i avtal mellan Trafikverket och kommunen som förutsättning för planens antagande. Kungälvsmotet finns varken med i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2010-2021 eller i regional plan.

Enligt den avsiktsförklaring som kommunen gett in ska skyddsanläggning och väganläggning vara besiktigade och godkända senast innan första inflyttning för boende sker eller handel öppnar i enlighet med detaljplan för Kongahälla västra. Det framgår vidare att om kostnaden bedöms överstiga 32 miljoner och ny överenskommelse inte kan uppnås kan kommunen i samråd med Trafikverket besluta att avsluta projektet.

Länsstyrelsen har i sitt utställningsyttrande den 5 maj 2011 hänvisat till Trafikverkets yttrande, daterat den 4 maj 2011, och delat dess uppfattning om osäkerheterna med att planera utifrån åtgärder där finansieringen inte är löst.

Detaljplanen ställer emellertid inga krav på ett utbyggt Kungälvsmot, byggrätterna är inte villkorade på detta sätt. Detta skulle därmed kunna leda till att byggnadsnämnden tvingas ge bygglov i enlighet med de byggrätter som detaljplanen medger, utan att någon förändring av den s.k. väganläggningen gjorts. Även om domstolen inte ser det som ett troligt scenario att kommunen låter detta hända, bör en detaljplan inte lämna dessa möjligheter öppna.

Av förarbeten till ÄPBL framgår att trafiksystemets standard är en kvalitetsfråga där staten efter besvär mycket sällan bör göra några väsentligt annorlunda bedömningar än vad kommunen har gjort (prop. 1985/86:1 sidan 365). Förarbetena anger vidare att det givetvis kan hända att frågor om miljöutformningen kommer upp till behandling i besvärssärenden. Sakägarna har ju ett berättigat intresse av en god närmiljö, och det intresset måste man kunna hävda genom besvär (a.a. sidan 366).

Domstolen bedömer att även om trafiksystemets standard är något som domstolen sällan bör ha några synpunkter på är konsekvenserna för de klagande här så negativa att det finns anledning att reagera. Det framstår inte som helt klart att ombyggnation av Kungälvsmotet i enlighet med planbeskrivningen kommer att ske. Även om ombyggnation sker tyder såväl genomförbarhetsstudien från år 2010 som de klagandes trafiksimuleringar på stora framkomlighetsproblem, vilket med all sannolikhet leder till att kundunderlaget för Maxi påverkas väsentligt i negativ riktning. Den förbättring som enligt genomförbarhetsstudien ska ske genom Komarkslänken förefaller än mer osäker vad beträffar finansiering och tidsplan. Att kommunen slår ifrån sig med att hävda att det är dess ensak är utifrån de enskildas intresse inte acceptabelt.

Domstolen bedömer utifrån den påverkan på de klagandes enskilda intresse som det försämrade trafikflödet får antas ha att detaljplanen för Kongahälla västra inte borde ha antagits i nuvarande skick. Beslutet att anta detaljplanen bör därmed upphävas.

Mark- och miljödomstolen finner därmed att både beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla södra och beslutet att anta detaljplanen för Kongahälla västra ska upphävas.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 3 (DV 427)

Överklagande senast den 14 februari 2013.

Peter Ardö

Rolf Dalbert

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Peter Ardö, ordförande (skiljaktig mening), och tekniska rådet Rolf Dalbert samt de särskilda ledamöterna Östen Andersson och Leif Löf. Föredragande har varit beredningsjuristen Marina Fagermoen.

**SKILJAKTIG MENING FRÅN RÅDMANNEN PETER ARDÖ**

Jag anser i likhet med majoriteten att detaljplanen för Kongahälla södra ska upphävas på angivna skäl. Jag ansluter mig vidare till majoritetens domskäl i övrigt fram till och med tredje stycket på sidan 22. Därefter anför jag för egen del följande.

Trots de oklarheter avseende trafikfrågor som redovisats gör jag följande bedömning. Trafikfrågorna är bedömda och accepterade av såväl Kungälv kommun som Trafikverket. Detta gäller såväl i det ursprungliga detaljplanearbetet och genom Trafikverkets nu ingivna yttrande. Det ska därvid särskilt noteras att Trafikverket har accepterat lösningen och inte anser att det uppstår en påverkan, på det vägnät Trafikverket ansvarar för, som verket motsätter sig. Inte heller har länsstyrelsen utifrån allmänna intressen funnit grund för att ingripa. Därmed ska den föreslagna lösningen av trafikfrågorna enligt min mening accepteras förutsatt att den inte inkräktar på ICA och Maxis befintliga förhållanden på ett sätt som strider mot 5 kap. 2 § ÄPBL. Jag bedömer att detaljplanen Kongahälla västra är avskild från ICA och Maxis verksamhet och kan fungera vid sidan av den befintliga verksamheten utan att den verksamheten förhindras. Trafikfrågorna bedöms inte påverka de klagandes enskilda intressen i sådan omfattning att detaljplanen ska upphävas. Istället bedömer jag att detaljplanen ryms inom det utrymme lagstiftaren, enligt ÄPBL, givit kommunen att svara för planeringen av kommunen. De eventuella oklarheter om finansiering av utbyggnaden av trafiklösningarna som kan finnas är ett ansvar för kommunen att lösa efter samråd med Trafikverket. Planen bedöms vidare kunna fungera självständigt även om övriga nu aktuella detaljplaner i området (d.v.s. Kongahälla södra och Kongahälla östra) aldrig kommer till stånd. Därmed ska ett överklagande från det enskilda intresse som ICA och Maxi representerar inte tillåtas hindra kommunens planläggning av området. Mot denna bakgrund anser jag att överklagandet från Ica och Maxi avseende detaljplanen Kongahälla västra ska avslås.

---