



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060104

**DOM**  
2016-05-25  
Stockholm

Mål nr  
P 4534-15

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-04-30 i mål nr P 4458-14, se bilaga

### **KLAGANDE**

1. E K

2. A R

3. Eneby-Enlunda vägsamfällighet

### **MOTPART**

Ekerö kommun  
Box 205  
178 23 Ekerö

Ombud: Advokaten A G

### **SAKEN**

Detaljplan för Enlunda bussdepå på del av fastigheten Troxhammar 1:2 m.fl. i Ekerö kommun

---

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandena.

---

Dok.Id 1272079

---

<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 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**E K, A R** och **Eneby-Enlunda vägsamfällighet** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska upphäva Ekerö kommuns beslut att anta detaljplanen.

**Ekerö kommun** (kommunen) har bestritt E Ks, A Rs och Eneby-Enlunda vägsamfällighets ändringsyrkanden och yrkat att mark- och miljööverdomstolen ska fastställa mark- och miljödomstolens dom.

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

**E K** har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande. Kommunens hantering av frågan om att en trafikplats ska byggas har under planprocessen varit mycket otydlig. I planillustrationen antyds endast en trafikplats. Det har till och med från kommunens sida framförts att det inte behövs någon cirkulationsplats utan att det räcker med ett vänstersvängsmagasin. Den utlovade cirkulationsplatsen ska behandlas i planen för Färingsö Trä, men den får inte plats i korsningen. Trafiklösningen borde ha varit med i detaljplanen för bussdepån. Området har delats upp i enskilda detaljplaner som behandlas var för sig utan samordning trots att de i allra högsta grad påverkar varandra och den miljö som blir resultatet. I sin bedömning har underinstanserna inte tagit hänsyn till de planer som pågår och som ligger i anslutning till förslaget.

Enlundavägen är infart till bostadsområdena Stjärtnäs och Enlunda med ett hundratal hushåll. Enlundavägen blir nu också infart både till bussdepån och ett nytt industriområde. Den tillkommande detaljplanen för Färingsö Trä, vilken förvisso omfattar en cirkulationsplats, löser dock inte frågan om en trygg anslutning av Enlundavägen med gång- och cykelväg.

**A R** har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande. Hänsyn har inte tagits till andra detaljplaner som är under framtagande för närliggande områden. Det är inte acceptabelt att en så viktig del som trafikplatsen inte behandlas i nu aktuell plan, utan i en annan plan som inte berör bussdepån. Ingen vet med säkerhet när denna plan kommer att vinna laga kraft. Det är nödvändigt att rondellen finns på plats när byggnationen av bussdepån påbörjas. Kommunens beslut att anta aktuell detaljplan

förhindrar en säker lösning för gång- och cykelväg. I omedelbar närhet till Enlundavägen finns två ridskolor med mer än 500 ridande ungdomar som är beroende av att korsa Färentunavägen (väg 800) för att komma till den enda bilfria ridväg som finns på södra Färingsö. Som utfarterna från bussdepån är planerade måste hästarna passera samma väg som bussarna på Enlundavägen från väg 800 och om de blir skrämde kan de springa ut på väg 800 där trafiken är tät och snabb. Risken för olyckor i korsningen kommer att vara stor.

**Eneby-Enlunda vägsamfällighet** har till stöd för sin talan i Mark- och miljööverdomstolen anfört i huvudsak följande. En lösning för hur den ökande mängden trafik i området ska hanteras borde ha varit med i detaljplanen. I detaljplanen för det närliggande industriområdet finns två förslag till hur gång- och cykelvägen kan dras, men ur trafiksäkerhetssynpunkt är ingen av dessa lösningar tillfredsställande. I de remissyttranden som inhämtats från Trafikverket respektive Trafikförvaltningen i Stockholms län omnämns inte gång- och cykelvägar, endast att Trafikförvaltningen förordar att ingen gång- och cykelväg ska korsa in- och utfarterna till den föreslagna bussdepån. Samfälligheten motsätter sig alltså kommunens önskemål om att till skapa fler in- och utfarter till bussdepån från Enlundavägen. Det krävs en ny detaljplan för att skapa säkra gång- och cykelvägar för de boende vid Enlundavägen.

**E K, A R** och **Eneby-Enlunda samfällighet** har i sak även framfört invändningar som innebär att kommunen genom detaljplanen inte har hanterat frågan om dagvatten på ett godtagbart sätt. Vidare har anförts att Mälaren och dess öar och strandområden i sin helhet är skyddade som riksintressen enligt bestämmelser i miljöbalken och att det i området förekommer fornlämningar som riskerar att skadas när detaljplanen genomförs. Klagandena har också framfört invändningar som avser formella brister under planprocessen. En fråga rör om den miljökonsekvensbeskrivning som lagts till grund för kommunens antagandebeslut uppfyller gällande krav på beskrivning av alternativa lokaliseringar. Det ifrågasätts om utredningen i övrigt kan anses tillräcklig främst med avseende på åtgärdens påverkan på omgivningen till följd av den planerade bergskärningen. Även invändningar med avseende på andra delar av planprocessen har framförts, bl.a. om ett program borde ha upprättats, om samråd hållits och om detaljplanen kan anses överensstämja med översiktsplanen. Samman-

taget är de klagandenas uppfattning att kommunen inte har gjort en korrekt avvägning mellan motstående intressen.

**Ekerö kommun** har till grund för sitt bestridande anfört i huvudsak följande. Kommunen bestrider att det skulle behövas ytterligare en detaljplan för att lösa trafikfrågorna. Det är inte nödvändigt att för byggandet av bussdepån reglera Enlundavägen eller trafikplatsen i detaljplan. Egentligen krävs bara ett vänstersvängsmagasin som ryms inom nuvarande vägområde. Trafikplatsens utformning är alltså, enligt Trafikverkets yttrande, tillräcklig med den utformning som den har idag. Kommunen har dock haft önskemål om en cirkulationsplats och har träffat avtal med Trafikverket om att de upprättar en vägplan för cirkulationsplats.

Härutöver har en överenskommelse träffats med Enlunda Fastighets AB, ägare av fastigheten Troxhammar 7:2 om planläggning för området norr om Enlundavägen. Cirkulationsplatsen är alltså förprojekterad. Förprojekteringen är ett led för att visa att cirkulationsplats, vägbana, gång- och cykelväg m.m. får plats inom vägområdet. Det stämmer alltså inte att cirkulationsplatsen inte får plats. För närvarande avvaktar kommunen detaljplanens lagakraftvinnande innan kommunen går vidare med den fortsatta projekteringen.

Kommunen har under planprocessen utgått från att en gång- och cykelväg ska ordnas. Av anteckningar från samfällighetens möte den 21 november 2011 framgår att olika lösningar av trafikfrågorna i korsningen Enlundavägen och väg 800 har diskuterats. Anteckningarna styrker att kommunen har haft flera alternativ till byggande av korsningen, diskuterat dessa med Trafikverket samt redovisat detta för samfälligheten och övriga intressenter. Kommunen har härutöver på frivillig väg sökt förvärva mark för byggande av gång- och cykelvägen. Något servitutsavtal har ännu inte kommit till stånd, men när detaljplanen är klar kan kommunen på vanligt sätt ansöka om inlösen av den aktuella marken. Av mötesprotokoll från samfällighetens extra årsmöte framgår att kommunen redan 2012 arbetade med trafikfrågornas lösning i korsningen Enlundavägen och väg 800 samt redan då informerade sakägare och andra intressenter om detta.

Sammantaget är det kommunens uppfattning att planärendet är korrekt hanterat av kommunen. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och innehåller utredning av de miljöfrågor som aktualiseras. Flera alternativa placeringar har undersökts. Placeringen har prövats i två planprocesser. Detaljplanen reglerar det mycket viktiga allmänna intresset angående hur kollektivtrafiken ska lösas i Ekerö kommun. En flyttning av bussdepån är helt nödvändig eftersom den idag ligger olämpligt placerad i centrum och marken behövs för bostäder. Bostäder är ett allmänt intresse som ska prioriteras. I Stockholmsregionen, till vilken Ekerö hör, råder stor brist på bostäder.

**Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL)** har i egenskap av remissinstans beretts tillfälle att yttra sig i målet och anfört i huvudsak följande. Tillfarten till den nya bussdepån kommer att ordnas via en cirkulationsplats och ett avtal om detta har träffats mellan kommunen och Trafikverket. SL är inte formellt part i det avtalet, men har varit delaktig i diskussionerna och anser att den beslutade lösningen innebär en acceptabel och trafiksäker lösning för busstrafiken.

**Trafikverket Region Stockholm** har i egenskap av remissinstans beretts tillfälle att yttra sig i målet och har i huvudsak anfört följande. Ett detaljplaneprogram daterat den 13 mars 2009 togs fram av kommunen för Troxhammar 1:2 m.fl. inför planeringen av ett arbetsplatsområde samt exploatering med bostäder. Arbetsplatsområdet, som bl.a. ska inrymma SL:s bussdepå, bedömdes medföra en ökning av trafiken i korsningen Enlundavägen och Troxhammars byväg till väg 800 och avsikten var att utformningen av korsningen skulle studeras i samband med planprocessen.

Vägverket och kommunen utarbetade härefter, den 12 oktober 2009, gemensamma planeringsförutsättningar för väg 800. Utredningen rekommenderade att anslutningen Enlundavägen och Troxhammars byväg till väg 800 skulle byggas om till ett vänstersvängkörfält på primärvägen eller en cirkulationsplats. Vid en samlad bedömning rekommenderades ombyggnad till cirkulationsplats främst av trafiksäkerhetsskäl.

En första samrådsversion av detaljplan för Troxhammar 1:2 m.fl. togs fram i mars 2011 och omfattade SL:s bussdepå samt arbetsområdet norr om Enlundavägen. En separat trafikutredning (Ramböll, daterad den 1 februari 2011) belyste framkomlighet

och trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 800 och Enlunda/Troxhammars byväg. Trafikverket, som i samrådsyttrande den 7 april 2011 framhöll att en cirkulationsplats skulle rekommenderas, ansåg att en ombyggnad av anslutningen borde ske genom en upprättad vägplan och att kommunen skulle bekosta ombyggnaden. Detaljplanen ställdes ut i september/oktober 2011 i en version som enbart omfattade den södra delen med bussdepån. Ombyggnaden av anslutningen till väg 800 regleras istället i en separat arbetsplan som Trafikverket tar fram.

Avtal om genomförande av ombyggnad av anslutningen till väg 800 tecknades mellan Trafikverket och kommunen med godkännande av kommunfullmäktige den 25 oktober 2012. Avtalet innebär att Trafikverket svarar för bl.a. framtagande av förstudie, vägplan och genomförande av ombyggnaden, medan kommunen bekostar ombyggnaden. Utgångspunkt för parterna är att en cirkulationsplats ska anläggas. Avtalet om genomförande var villkorat med att detaljplan för Troxhammar 1:2 m.fl. vann laga kraft senast den 31 december 2014. Då detta villkor inte har uppfyllts har kommunen tecknat ett tilläggsavtal den 19 mars 2015 som förlänger genomförandavtalet till den 31 december 2016.

Detaljplanen överklagades och länsstyrelsen upphävde antagandebeslutet den 5 december 2012, vilket föranledde kommunen att omarbeta detaljplanen genom nytt samråd under maj 2013 samt ny utställning under oktober 2013. Trafikverket framförde i samband med detta, den 8 maj 2013, att en utbyggnad av den föreslagna bussdepån förutsätter att korsningen mellan Enlundavägen, Troxhammars byväg samt väg 800 byggs om så att bussars svängningsrörelser kan ske trafiksäkert och inte hindrar framkomligheten på väg 800.

Vid samrådsmöten under senare tid mellan företrädare för Trafikverket och kommunen har överenskommit att ombyggnaden av anslutningen Enlundavägen och Troxhammars byväg till väg 800 kan genomföras med stöd av detaljplan för Färingsö Trä, Troxhammar 7:2 m.fl. Denna detaljplan är för närvarande föremål för samråd. Trafikverket har tagit fram en förstudie för utformningen av cirkulationsplatsen som underlag för samrådsförslaget.

Den befintliga anslutningen av Enlundavägen och Troxhammars byväg till väg 800 är tillräcklig för dagens trafiksituation, det vill säga vid ett nollalternativ och innan en ny bussdepå tas i drift. En lokalisering av en bussdepå till området kräver dock en ombyggnad av den befintliga anslutningen ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Ombyggnaden regleras av avtal jämte tilläggsavtal mellan Trafikverket och kommunen. Den förprojekterade utformningen i form av en cirkulationsplats rymms utanför planområdet för den nu överklagade detaljplanen. Ombyggnaden regleras i förslag till detaljplan för Färingsö trä som förväntas vinna laga kraft i god tid innan bussdepåns driftstart. Antagande av detaljplan för Färingsö Trä planeras ske i augusti 2016.

**Ekerö kommun** har beretts tillfälle att yttra sig över SL:s och Trafikverkets yttranden och har anfört i huvudsak följande. Kommunen noterar att såväl SL som Trafikverket ställer sig positiva till den föreslagna trafiklösningen. Det är naturligt med tanke på att båda instanserna deltagit i planeringen av detta infrastrukturprojekt som rör förbättring av trafiksituationen i kommunen genom inrättandet av en ny bussdepå. SL påpekar också att den valda lösningen med en cirkulationsplats innebär en acceptabel och trafiksäker lösning för busstrafiken. Såväl SL som Trafikverket anser att den föreslagna tillfarten till och från bussdepån är ändamålsenlig och trafiksäker. Trafikverket redogör för de trafiktekniska ställningstaganden som skett under planprocessen och de avtal som träffats med kommunen om ombyggnaden av korsningen. Av avtalen framgår tydligt dels att parterna är överens om att utbyggnaden ska ske med en cirkulationsplats, dels att den närmare utformningen av denna kommer att regleras i en kommande vägplan. Vidare framgår alla de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kommunen åtagit sig att genomföra i samband med ombyggnad av korsningen, såsom gång- och cykelvägar, busshållplats och omlokalisering av infartsparkering.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL***Tillämpliga bestämmelser m.m.*

Som underinstanserna har funnit ska den numera upphävda äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, tillämpas i målet.

Vid en prövning av överklagandet ska den överprövande instansen antingen fastställa eller upphäva antagandebeslutet i dess helhet, om inte kommunen har medgett något annat (13 kap. 8 § ÄPBL). Underinstanserna har i sina avgöranden redogjort för prövningsramen. Till detta vill Mark- och miljööverdomstolen tillägga följande.

Vissa allmänna intressen, såsom riksintressen, boendes m.fl. hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, bevakas under planprocessen i första hand av länsstyrelsen i dess funktion som regional planmyndighet och vid prövning enligt bestämmelserna i 12 kap. ÄPBL. När enskilda åberopar allmänna intressen, såväl frågor som omfattas av länsstyrelsens prövning enligt 12 kap. ÄPBL som andra allmänna intressen, blir prövningen i samband med ett överklagande begränsad (se bl.a. MÖD 2014:12). Det som avgör överprövningens omfattning är utformningen av de bestämmelser som det överklagade beslutet grundas på. Om kommunens beslut ryms inom den handlingsfrihet som de materiella bestämmelserna medger, kommer de avvägningar som en kommun gjort mellan olika samhällsintressen inte att bli föremål för överprövning.

*Trafikfrågorna*

I målet har framförts invändningar med innebörden att den ökade mängden tung trafik i korsningen mellan Enlundavägen/Troxhammar byväg och väg 800 (korsningen) inte har hanterats på ett tillfredsställande sätt i den nu aktuella detaljplanen. Det har bland annat framförts invändningar om att en trafiklösning för korsningen inte omfattas av detaljplanen och att det är oklart om en eventuell cirkulationsplats samt gång- och cykelvägar får plats i korsningen.



Av planhandlingarna kan utläsas att syftet med detaljplanen är att möjliggöra att en ny bussdepå kan anläggas på Troxhammar 1:2 m.fl. fastigheter och att bussdepån kommer att inrymma cirka 80 bussar samt andra faciliteter såsom verkstäder, tvätthallar, personalutrymmen och personalparkering. Det kan också utläsas att verksamhets- området kommer att medföra en trafikökning av svängande fordon, såväl lastbilar som bussar och personbilar, varför en cirkulationsplats kommer att anläggas i korsningen i syfte att skapa en mer trafiksäker fyrvägs korsning. Cirkulationsplatsen ingår inte i planområdet, men avsikten är att en detaljerad utformning ska fastställas av Trafikverket i en separat vägplan.

I 2 kap. ÄPBL anges vissa allmänna intressen som kommunen har att beakta vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. Bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik (2 kap. 3 § första stycket 3 ÄPBL) och bebyggelsemiljön ska utformas med hänsyn till behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö och (2 kap. 4 § första stycket 4 ÄPBL). Häri ligger ett ansvar för att bebyggelsen som helhet ges en ändamålsenlig utformning, vilket innebär att inte endast kollektivtrafikens och bilismens utan även gång- och cykeltrafikanterns behov ska beaktas.

Av utgångspunkten att det är en kommunal angelägenhet att planlägga mark och vatten följer att det är kommunen som har att bestämma omfattningen av det område som ska ingå i en detaljplan (1 kap. 2 § ÄPBL). Det saknas således formella hinder för kommunen att dela upp ett större område i mindre genom att, såsom i nu aktuellt fall, undanta korsningen. Som en i sammanhanget allmän princip gäller dock att varje detaljplan måste fungera självständigt på ett sådant sätt att det ska framgå av detaljplanen att olika behov som den genererar kan lösas och genomföras (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 december 2013 i mål nr P 1584-13).

Den fråga som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är således om trafikfrågorna har hanterats på ett sådant sätt att detaljplanen kan anses fungera självständigt. Mark- och miljööverdomstolen gör i denna del följande bedömning.

Av planhandlingarna kan utläsas att kommunen avser att anlägga en cirkulationsplats i korsningen i syfte att höja trafiksäkerheten. Under planprocessen har Trafikverket, i egenskap av väghållare för väg 800, påpekat att en ombyggnation av korsningen är nödvändig för att den ökade mängden trafik ska kunna hanteras. Trafikverket har även i omedelbar anslutning till planområdet förprojekterat en cirkulationsplats och en omläggning av gång- och cykelvägar, vilket enligt Trafikverkets uppfattning kommer att lösa trafikfrågorna på ett ändamålsenligt sätt. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL), som kommer att använda bussdepån, har ansett att den föreslagna lösningen utgör en acceptabel och trafiksäker lösning för busstrafiken. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i Trafikverkets och SL:s uppfattning i denna del och bedömer härutöver att det genom utredningen är klarlagt att lösningen är tekniskt genomförbar på så sätt att en cirkulationsplats får plats i korsningen.

För att en detaljplanen ska anses fungera självständigt krävs emellertid också att själva genomförandet av en viss föreslagen lösning har säkerställts inom ramen för detaljplanen. Av handlingarna i målet framgår att Trafikverket och kommunen har ingått ett avtal om ombyggnation av korsningen. Avtalet har godkänts av kommunfullmäktige genom beslut den 25 oktober 2012 och gäller genom tilläggsavtal till och med den 31 december 2016. Genom avtalet åtar sig Trafikverket att i enlighet med bestämmelserna i väglagen (1971:948) utarbeta en vägplan medan kommunen ska stå för kostnaderna för ombyggnation av korsningen samt gång- och cykelvägar. Mark- och miljööverdomstolen noterar utöver detta att den föreslagna lösningen utgör en del av förslaget till detaljplan för området norr om nu aktuellt planområde (Färingsö Trä) och att kommunen äger huvuddelen av marken inom nu aktuellt planområde. Kommunen i egenskap av markägare har rådighet över när marken kan tas i anspråk för avsett ändamål. Någon utbyggnad av bussterminalen riskerar därför inte ske innan tillfartsfrågan är löst. Av planhandlingarna framgår att det inte heller i övrigt finns några andra motstående intressen som skulle kunna hindra eller avsevärt försvåra möjligheten att genomföra föreslagen ombyggnation.

Vid en sammanvägning av omständigheterna i målet bedömer Mark- och miljööverdomstolen att möjligheten att genomföra en ombyggnation av korsningen har redovisats på ett sådant sätt att planen kan godtas. Det finns alltså inga skäl för att

upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen på den grunden att trafikfrågorna inte har hanterats på ett tillfredsställande sätt.

*Övriga frågor*

Vad gäller klagandens övriga invändningar mot detaljplanen delar Mark- och miljööverdomstolen underinstansernas bedömningar att dessa inte utgör skäl för att upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Sammantaget finner alltså Mark- och miljööverdomstolen, vid en avvägning mellan motstående intressen, att kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som de materiella bestämmelserna ger kommunen. Vad klagandena har anfört utgör alltså inte skäl för att upphäva detaljplanen och överklagandena ska därför avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Anna Tiberg, Gösta Ihrfelt, referent, och tekniska rådet Carl-Gustaf Hagander samt hovrättsrådet Margaretha Gistorp.

Föredragande har varit Maria Göransson.



NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-04-30  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr P 4458-14

## KLAGANDE

1. K D

Ombud för 1: T J

2. Eneby-Enlunda vägsamfällighet

3. E K

4. A R

Ombud för 4: B R

5. B R

## MOTPART

Ekerö kommun, Box 205, 178 23 Ekerö

Ombud: Advokat A G

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut 2014-06-16 i ärende nr 4031-10971-2014, se [bilaga 1](#)

## SAKEN

Detaljplan för Enlunda bussdepå (del av fastigheten Troxhammar 1:2 m.fl.) på Färingsö, Ekerö kommun

---

## DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

---

Dok.Id 403721

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 <b>E-post:</b> mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

## BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Ekerö kommun beslutade den 18 februari 2014, § 152, att antadetaljplan för Enlunda bussdepå (del av fastigheten Ekerö Troxhammar 1:2 m.fl.) på Färingsö i Ekerö kommun. Kommunfullmäktiges beslut överklagades av bl.a. K D, Eneby-Enlunda vägsamfällighet, E K samt A R och B R till länsstyrelsen som avslog överklagandena.

## YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

**K D, Eneby-Enlunda vägsamfällighet, E K samt A R och B R** har, som de får förstås, yrkat att mark- och miljö-domstolen ska upphäva Ekerö kommuns beslut.

Vidare har **E K**, för egen del, yrkat att Ekerö kommun ska åläggas att ta fram ett nytt förslag för lokalisering av bussdepån som tar hänsyn till miljön ur ett långsiktigt där alla viktiga förutsättningar beaktas som ställs mot ett relevant förslag till placering och som inte är nollalternativet.

**Ekerö kommun** har bestritt ändring.

## UTVECKLING AV TALAN

Till stöd för sin talan har **K D** hänvisat till vad hon anfört hos länsstyrelsen samt gjort sammanfattningsvis följande tillägg.

### *Frågor inom eller utanför planområdet – avgränsning*

Detaljplaneområdet har avgränsats på ett felaktigt sätt. Länsstyrelsen har inte närmare kommenterat detta utan endast anfört att frågor utanför planområdet inte kan prövas. Planområdet borde utvidgas och omfatta en nödvändig flytt av Enlundavägen (inom fastigheten X. Enligt planbeskrivningen ska även delar av fastigheten X nyttjas som parkering för bussresenärer och som dagvattendamm. Det noteras också att enligt planillustrationen ska det byggas en ny gc-väg längs med Enlundavägen. Detta torde också innebära ett intrång på fastigheten X

Av planhandlingarna framgår att det nu överklagade detaljplaneförslaget måste kompletteras med ytterligare en detaljplan och eventuellt också med en arbetsplan. Detta torde innebära ett väsentligt markintrång på fastigheten X Först när dessa planer är klara kommer omfattningen av markintrånget att stå klart.

Eftersom länsstyrelsen inte har beaktat det nu redovisade markintrånget blir det en felaktig intresseavvägning. Det kommer även att uppstå en rättsosäkerhet eftersom fastigheten X först kommer att drabbas av den aktuella detaljplanen och senare av en kompletterande detaljplan med flytt av Enlundavägen och parkering m.m.

#### *Grundvattensänkningen*

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår bl.a. "[e]ftersom avsänkningen av grund-vattennivåerna i berg riskerar att bli betydande föreslås en översiktlig geologisk utredning för att utreda om det finns vattenförande sprickzoner i berget som riskerar att friläggas vid sprängning". Det anses alltså att om dessa sprickzoner existerar finns det en möjlighet att avsänkningen i berget sprids betydligt längre från det planlagda området.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgår från illustrationen i planbeskrivningen. Detaljplanen medger därutöver en bergskärning i planområdets sydvästra gräns. Slutsatsen av detta är att miljökonsekvensbeskrivningen inte utgår från detaljplanen, vilket är felaktigt. Detta får till följd att grundvattenavsänkningen kommer att bli större än vad som befarats i miljökonsekvensbeskrivningen om hela möjligheten till bergskärning utnyttjas.

Eftersom fastigheten X gränsar mot bergskärningen och detaljplanen medger sprängningen ned till betydande djup, 3–18 meter, är utredningen av grundvattensänkningen mycket bristfällig. Detta borde ha utretts i miljökonsekvensbeskrivningen. Då hade det varit möjligt att ta ställning till om detaljplanen är lämplig med hänsyn till grundvattensänkningen.

Länsstyrelsen har inte beaktat grundvattensänkningen vid intresseavvägningen. Förutom ett enskilt intresse att inte drabbas av grundvattensänkningen torde det även finnas ett allmänt intresse av att bevara naturmiljön och att omgivande mark inte påverkas av grundvattensänkningen. Dessa allmänna intressen har inte beaktats, vilket är fel.

#### *Landskapsbilden*

Länsstyrelsen har överhuvudtaget inte kommenterat påståendena att landskapsbilden kommer att förfulas om detaljplanen vinner laga kraft. Landskapsbilden har utförligt analyserats i miljökonsekvensbeskrivningen. Bergskärningen kommer att bli 3–18 meter hög och ca 150 meter lång. Det mest upprörande beträffande landskapsbilden är att detaljplanen även medger en mycket hög betongmur framför bergschaktet. Detta alternativ skulle innebära en än värre förfulning av landskapsbilden än om det blir en hel bergvägg.

Mot Enlundavägen ligger planområdet helt öppet exponerat med bussparkering och övriga parkeringar samt med en hög bergskärning eller en betongvägg. Tillfarten till fastigheten X kommer därmed att exponeras vidöppet mot både bussparkeringen och den fula bergskärningen.

Länsstyrelsen har undvikit att ta upp att det finns mycket starka allmänna intressen som talar mot detaljplanen eftersom det kommer att medföra att landskapsbilden förfulas väsentligt i ett för landskapsbilden känsligt område. Det ska också tilläggas att det i planbeskrivningen anges att ingreppet på landskapsbilden så långt som möjligt ska minimeras.

#### *Naturvärden*

Länsstyrelsen har inte kommenterat påståendet om att höga naturvärden förstörs. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det berg som ska sprängas bort består av hållmarkstallskog med ”Naturvärdeklass 1 = Mycket högt naturvärde”. Förlusten av en attraktiv närmiljö med höga naturvärden har beskrivits i överklagandeskrifter till länsstyrelsen.

Naturvärdena är speciellt viktiga eftersom fastigheten X inrymmer kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och tomt samt att tomten gränsar mot såväl bergskärningen som hällmarkstallskogen.

Länsstyrelsen har inte kommenterat de enskilda och allmänna intressena av att den värdefulla naturmarken bevaras.

#### *Allmänna och enskilda intressen*

Detaljplanen omfattar ca 3,7 ha och medger en markanvändning för industriändamål; bussdepå. Det finns ett allmänt intresse av att flytta den befintliga bussdepån och den föreslagna detaljplanen tillgodoser detta intresse. I länsstyrelsens motivering noteras endast att depån ska inrymma 80 bussar och 70 p-platser m.m. samt att det krävs en omfattande bergskärning och hårdgörning av ytan för att kunna ta marken i anspråk. Länsstyrelsen har inte noterat att kommunen inte visat att det finns ett behov av en så stor bussdepå.

Det borde vara möjligt att nyttja området till bussdepå även om huvuddelen av bergskärningen bevaras. Området för bussdepån skulle bli ca 4 000 m<sup>2</sup> minde och ha en totalarea om ca 3,3 ha. Detta motsvarar en begränsning av området med 11 procent. Det borde vara möjligt att skapa en fungerande bussdepå även om bergskärningen begränsas så att miljöstörningarna på fastigheten X skulle bli acceptabla.

I planärendet har det redovisats utredningar som visar att det finns andra lämpliga lokaliseringar av den nya bussdepån som tillgodoser det allmänna intresset.

Det finns också olika väsentliga motstående allmänna intressen som länsstyrelsen inte har beaktat. Dessa intressen är att ett stort område med hällmarksskog av naturklass 1 bör bevaras och att landskapsbilden inte förfulas väsentligt i ett fint öppet landskap. På grund av planförslaget torde det också uppkomma väsentliga grundvattensänkningar i närområdet på grund av bergskärningen. Det är ett allmänt



intresse att undvika grundvattensänkningar utanför planområdet inom en attraktiv naturmiljö.

Länsstyrelsens beslut saknar en beskrivning av hur myndigheten har bedömt fastighetens, X enskilda intresse av att behålla den attraktiva naturmiljön på och intill fastigheten. Om detaljplaneförslaget vinner laga kraft innebär det en förfulning av landskapsbilden med en bergskärning mycket nära fastigheten. Bergskärningen kommer också att medföra en omfattande grundvattensänkning som når in på fastigheten X Om detaljplanen genomförs kommer den att medföra en stor ekonomisk skada i form av ett sänkt fastighetsvärde.

Det finns ett kommunalt intresse av att flytta den befintliga bussdepån och lokalisera den till den nu föreslagna platsen. Ekerö kommun har i egenskap av markägare även ett enskilt intresse av att kunna exploatera sin mark och på så sätt tillföra marken ett tomtvärde. Detta enskilda intresse ska dock ges låg vikt, eftersom det är fråga om en helt ändrad markanvändning, till skillnad från det enskilda intresset att behålla den pågående tillåtna markanvändningen och den kulturhistoriskt intressanta boendemiljön på fastigheten X samt den omgivande marken med höga naturvärden och fin landskapsbild. Dessutom finns det alternativa lokaliseringar för en ny bussdepå.

Berget har så stora kvalitéer och höga naturvärden att marken bör kunna jämföras med mark som är utlagd till naturmark, allmän platsmark i en detaljplan. Dessa förhållanden gör att det föreslagna ianspråktaga naturområdet som enligt detaljplanen ska omvandlas till industritomtmark, vid denna prövning bör jämföras med de kvalitéer som naturmark har i genomsnitt i en detaljplan. Intresseavvägningen bör därför göras på motsvarande sätt som i rättsfallen M/95/2036/9 och M 94/3629/9 där de närboendes enskilda intresse av att närmiljön bevarades fick företräde framför ny bostadsbebyggelse. I detta fall är det dock fråga om ny industritomtmark; en bussdepå med betydande förfulning och förstörelse av närmiljön i jämförelse med ny bostadsbebyggelse.

Länsstyrelsen har inte kommenterat vad som har anförts om 5 kap. 2 § ÄPBL om att hänsyn ska tas till de befintliga bebyggelseförhållandena m.m. Detta talar också för att länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Detaljplaneförslaget strider mot bestämmelsen i 1 kap. 5 § ÄPBL eftersom förslaget innebär en felaktig avvägning mellan de beskrivna enskilda intressena, som också sammanfaller med olika allmänna motstående intressen, att bevara berget med de höga naturvärden samt landskapsbilden mot Ekerö kommuns enskilda intresse av att på egen mark detaljplanelägga ett stort område för industriändamål; bussdepå. Det allmänna intresset av att just i detta läge bygga en ny bussdepå med denna omfattning torde inte överväga de enskilda intressena och motstående allmänna intressen. Det är möjligt att tillgodose det allmänna intresset med en ny bussdepå, även om tomten skulle begränsas så att huvuddelen av bergskärningen sparas. Detta skulle också innebära att de motstående allmänna intressena skulle tillvaratas. Den tidsmässigt utdragna planprocessen ska inte beaktas vid denna intresseavvägning.

#### *Övrigt*

Det aktuella berget ligger öster om bostadshuset på fastigheten X Marken sluttar åt nordost från fastigheten in över bussdepåtomten. Bussdepån blir väl synlig åt nordost från tomten och byggnaderna på fastigheten.

Eftersom det enligt miljökonsekvensbeskrivningen finns risk för en betydande grundvattensänkning kan vegetationen i anslutning till bergskärningen, och då även vegetation på fastigheten X torka och förstöras. Med tanke på hur marken lutar mot bergskärningen kommer grundvattnet att dräneras ut. Detta betyder att vegetationen inom en bred zon, och då även inom fastigheten X ovanför bergskärningen kommer att torka.

Av detaljplanen och dess angivna höjdkurvor framgår att utfarten vid Enlundavägen ligger på + 4 meter och att den högsta belägna höjden inom T1-området ligger på + 28 meter. I detaljplanen saknas bestämmelser som begränsar bergskärningen. Den i detaljplanen maximalt tillåtna bergskärningen är alltså 24 meter.

Till stöd för sin talan har **Eneby-Enlunda vägsamfällighet** hänvisat till vad vägsamfälligheten anfört hos länsstyrelsen samt gjort följande tillägg.

Relevanta alternativ har inte utretts. Miljökonsekvensbeskrivningen presenterar två alternativ eftersom noll-alternativet inte är ett reellt alternativ. Alternativ b har inte utretts på detaljnivå och alternativ c, dvs. vald plats, hindrar en nödvändig framtida expansion av bussgaraget.

Länsstyrelsen har hävdats att alternativ b ”mött stort motstånd” i ett programsamråd och att det därför förkastats tidigt. Det motstånd mot alternativet som framkom vid programsamrådet var inte mot alternativ b, utan mot hela planområdet. Alternativ b har aldrig utretts i enlighet med rekvisiten 6 kap. 12 § miljöbalken för vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla. Alternativet kan därför inte erkännas som ett utrett alternativ. Den valda platsen saknar möjlighet till expansion. Ekerö kommun har uppgett att ca 200 bussar ska finnas tillgängliga i framtiden. Den valda platsen är dimensionerad för 80 bussar. Med detta antal bussar kommer den nu kraftigt underdimensionerade busstrafiken på Färingsö inte att kunna expandera i tillräcklig grad.

Ekerö kommun har, vilket framgår av länsstyrelsens beslut från 2001, studerat olika lokaliseringar inom kommunen. I miljökonsekvensbeskrivningen har dock inga andra platser än ovan återgivna alternativ identifierats, beskrivits eller bedömts enligt vad som följer av miljöbalken. Detta betyder att det är endast ett inkorrekt tyckande från kommunens sida som ligger till grund för kommunens beslut. Inga utredningar av alternativa platser har presenterats för politiker inför beslutet. Många politiker tror att platserna faktiskt har utretts.

Ekerö kommun har funnit att det inte är ett helt opåverkat markområde som tas i anspråk. Enligt länsstyrelsens tidigare beslut är marken jungfrulig. Detta stämmer bra. Området upplevs som opåverkat. Om detaljplanen går igenom kommer marken även på berget söder om bussdepån att påverkas pga. ett 3 meter högt stängsel högst upp på en 28 meter hög höjd. Detta kommer att synas från en fornlämning, som tappar sin charm.

Ekerö kommun har utfört en miljökonsekvensbeskrivning mitt i vintern då inget av värde gick att hitta i markerna pga. ett 0,5 meter tjockt snötäcke. Den som utförde miljökonsekvensbeskrivningen saknade lokalkännedom. Dessa brister påpekades för kommunen som genomförde ytterligare en utredning under sommaren. Av den utredningen framgår bl.a. att vartjärnen på berget kommer att försvinna när grundvattennivån sänks.

Enligt Ekerö kommun behövs det ingen ny detaljplan för att lösa trafikfrågorna för korsningen Enlundavägen–Färentunavägen. Kommunen nämner dock inte den gång- och cykelväg som kommunen har lovat att bygga för ca 5 år sedan i samband med beslut om detaljplan för Enlunda by. Kommunen har också beslutat att det ska bli ett stort industriområde norr om Enlundavägen. På södra sidan vägen ska det finnas tre in- och utfarter från bussdepån och på den norra sidan minst en industriväg. Detta betyder att det inte längre finns någon trafiksäker rimlig lösning för gång- och cykelväg ner till bussen. En säker väg borde finnas för de 30-talet barn som bor i området och som går till bussen varje dag. Om ingen bussdepå byggs kan en gång- och cykelväg ostört gå ned till bussen och infartsparkeringen.

Det är vilseledande att påstå att bergskärningen blir 11–12 meter. Det borde framgå om det är max-, medel- eller en minhöjd som avses. I planbeskrivningen finns en ritning av planområdet. Högsta punkten på ritningen är 28 meter. Färentunavägen ligger på ca 3 meters höjd. Enligt ritningen ligger marknivån vid bussgaraget på ca 4 meters höjd. Detta innebär att bergskärningen som mest blir 24 meter.

Ekerö kommun har påstått att skillnaden mellan befintlig och förväntad användning kring Enlundavägen inte är påtaglig. Det går dock inte att jämföra 3,5 ha mark som är tillgänglig för natur och friluftsliv med en stängslad bussdepå.

Till stöd för sin talan har **E K** hänvisat till vad han anfört hos länsstyrelsen samt därutöver gjort sammanfattningsvis följande tillägg.

Länsstyrelsen har i sitt beslut hänvisat till att Ekerö kommun har planmonopol. Kommunen kan bestämma och planlägga användningen av mark och vatten. I beslutet har länsstyrelsen inte tagit ställning till hur gången i planprocessen har varit utan "litar på" kommunen. Att planunderlagen har varit vilseledande och att senaste samrådet inte var något samråd utan bara information har varit utan betydelse. Detta betyder att avsikten med plan- och bygglagen inte är av värde. Demokratin har satts ur spel.

Det spelar ingen roll vilka argument eller synpunkter som medborgarna har. Dessa behöver kommunen varken bemöta eller ta hänsyn till. Ekerö kommuns planförslag har varit vilseledande och tillrättalagt för att antas av de förtroendevalda. En rättvisande sammanfattning av vad som framkommer i miljökonsekvensbeskrivningen och landskapsanalysen saknas.

Under det gångna året har information om projektet lämnats till representanterna för partierna i kommunfullmäktige. En slutsats är att planförslaget aldrig hade antagits om processen och beslutsunderlaget utförts seriöst och ansvarsfullt med en målsättning att planera långsiktigt och hållbart. Tyvärr "kan vi inte rösta mot vårt parti" lät dock moderaterna meddela, men till skillnad från förra gången då exakt samma plan antogs utan några protester, så var det nu många som reserverade sig mot beslutet i kommunfullmäktige.

Det kan ifrågasättas hur de förtroendevalda ska kunna fatta riktiga beslut om de inte får bra, väl utredda och rättvisande underlag att ta ställning till. Det kan inte vara rimligt att så här stora planfrågor ska kunna manipuleras igenom av delar av kommunledningen. Planprocessen har pågått i ett par års tid. Ekerö kommun har dock aldrig utrett och redovisat förslaget i sin helhet. Det är t.o.m. så att tidigare luddiga och vilseledande förslag tas till intäkt för det slutliga beslutet om antagande. Det finns också bevis för att kommunledningen aldrig varit intresserad eller haft för avsikt att gå till botten och utreda förslaget i sin helhet.

Planförslaget innebär ett stort ingrepp i naturen med en bergskärning för att få plats med bussdepån. Planförslaget har inte löst trafikfrågan, dagvattenhanteringen, infartsparkeringen samt gång- och cykelvägen utmed Enlundavägen. Ekerö kommun har inte heller hållit samråd om miljökonsekvensbeskrivningen som först inför utställningen i september/oktober 2013 reviderades med att det både finns förstklassiga naturvärden och fornlämningar inom området.

Planprocessen har varit bakvänd. Platsen för bussdepån har bestämts i förväg och därefter har det letats efter argument som "passar". Viktiga utredningar har genomförts först efter det att beslut tagits om platsen för bussdepån. Handlingar som tillförts ärendet har tillkommit efter det att sakägare och boende i området protesterat. Fakta och kompletteringar har inte tagits upp till diskussion eller omprövning av beslutet, utan endast lagts till handlingarna.

Av Ekerö kommuns underlag framgår att bergskärningen blir 21 meter. Några handlingar som styrker kommunens påstående om att bergskärningen blir lägre än så har inte visats. Bergskärningens utförande är osäker. Att sprängningen ska utföras i terrasser och att skyddsföreskrifter ska tillämpas påverkar inte bergskärningens höjd. I området finns det dokumenterad värdefull natur och sannolikheten för att det finns okända fornlämningar är stor.

En markförstärkning i planområdets östra del, genom urgrävning och återfyllning med mera bärgigt material eller annan metod för markförstärkning, kräver inte att marknivån höjs. Kommunens påstående att det är "troligt" att marken behöver förstärkas och påståendet att det är "inte troligt" att det blir en nivå utan två kan givetvis inte i sig säkerställa att bergsskärningen blir 11–12 meter som kommunen hävdar. Övre höjdkurvan kommer dessutom att kvarstå och visuella intrycket av bergsskärningen kommer att vara detsamma oberoende av en nivåskillnad inom bussdepån på en meter. Dessutom är SL emot höjdskillnader vid bussupställning.

Att kommunen i en lovprövning av bergskärningen kan tillse att det inte blir någon hög bergskärningen är ett påstående utan värde från kommunen eftersom bygglov

ska ges i enlighet med en detaljplan. Enligt plankartan är det tillåtet att använda hela planområdet för bussuppställning. Att under dessa förutsättningar helt ostyrkt påstå rakt ut i luften att det inte är säkert att hela området används för bussuppställning är inte värt något och det säkerställer inte heller att bergskärningen blir 11–12 meter.

Att utan underlag spekulera i omfattningen av sprängningen ifrån SL:s sida, när plankartan medger en bergsskärning ut till detaljplanens begränsningslinje, kan givetvis inte säkerställa att bergsskärningen blir högst 11–12 meter. Bergkross är en sådan bristvara att det påverkar byggandet av banvallar, vägar etc. negativt. Övergripande miljöskäl i kombination med buller och damm stoppar ofta ansökan om nya brytningar. Bristen på bergkross och svårigheten att öppna nya bergtäkter gör att bergkross kan säljas till höga priser. Det bergmaterial som uppkommer i samband med arbeten som vid bussdepån bör kunna säljas till närliggande täkter, kross- och återvinningsstationer.

Bussdepåns placering stämmer inte med översiktsplanen. Platsen är inte markerad i planen som ett område för exploatering. För att kunna hänvisa till planmonopolet borde det vara ett absolut krav att planprocessen genomförts med genomarbetade, korrekta underlag inför samråd innan beslutet fattas av kommunfullmäktige. I detta fall har inget annat alternativ utretts och ställts mot det nu valda. Hade det valda alternativet efter 13 års utredning hade fakta kunnat accepteras. Detaljplanen har också överklagats två gånger. Hade ärendet hanterats rätt av kommunen hade inte planen överklagats.

Kulturmiljö- och landskapsanalysen visar på värden på södra Färingsö som kommer att gå förlorade. Av översiktsplanen framgår att kommunen ska planera med hänsyn till miljö- och kulturvärden samt utveckla dessa. Exploateringen fortsätter på södra Färingsö utan en övergripande plan med riktlinjer för en hänsynsfull långsiktigt hållbar utveckling av området. Kommunen har haft bråttom. Arbetet med att utvidga Färingsö Trä har påbörjats och stora mängder trä har lagts ut på åkern. Det saknas planer för hur södra Färingsö ska utvecklas och gestaltas. Den övergripande planen

”Program för Troxhammar 1:2 m.fl.” blev det inget av. Bara en bussdepå och nu ett industriområde.

Det blir inte någon rondell eller ombyggnad av Färentunavägen. Ekerö kommun påstod i utställningshandlingarna från 2013 att ett avtal träffats för ombyggnad av Färentunavägen och en trafikplats i korsningen med Enlundavägen. Någon mer information om detta planerade vägprojekt finns dock inte att hitta vare sig på kommunens hemsida eller på Trafikverkets hemsida.

De boende i Enlunda och Stjärtnäs påverkas av planen. Enlundavägen är infarten till dessa bostadsområden. Bussdepån har ett krav att infarten inte ska korsas av cyklister och gående. Det innebär att den planerade gång- och cykelvägen längs med Enlundavägen som är påbörjad och väl placerad på vägens södra sida ska flyttas till den norra sidan och skogsbrynet. Konsekvensen av flytten blir att träd måste avverkas och sprängning utföras. Gång- och cykelvägen måste korsa infarten till industriområdet som kommunen nu planerar för. Enlundavägen kommer också att kantas av 2–3 meter höga skyddsstängsel som omger bussdepån och Färingsö Trä.

Till stöd för sin talan har **A R och B R** anfört väsentligen vad som nedtecknats i länsstyrelsens beslut och därutöver anfört sammanfattningsvis följande.

Syftet med miljöbedömningen är att i ett tidigt skede av besluts- och planeringsprocessen belysa och bedöma miljöeffekterna. Ekerö kommun började i andra änden. Kommunen skrev ett kontrakt med SL och antog en detaljplan. Först efter det att detaljplanen upphävdes av länsstyrelsen gjordes en miljökonsekvensbeskrivning. I förslaget till detaljplan och miljökonsekvensbeskrivningen saknas en seriös utredning av alternativa placeringar av bussdepån.

Bussdepån är ett irreversibelt ingrepp i en känslig miljö som även är ett riksintresse, se 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken. Hade planarbetet hanterats i enlighet med vad som är lagstiftarens intentioner hade sannolikt arbetet aldrig påbörjats.



Det planerade ingreppet kommer att sänka grundvattennivån i hela området och medföra betydande konsekvenser för växt- och djurlivet. Utredningen pekar på att det i ett vårkärr intill bergskärningen finns vattensalamandrar. Intill bergskärningen finns det en tall med mycket grov stam. Enligt uppgift är tallen en av Sveriges äldsta och grövsta tallar. Bergskärningen kommer ändra betingelserna för såväl tall som vattensalamandrar, vattensnok och groddjur i området. Detta är inte förenligt med lagstiftningen. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs tallen som särskilt skyddsvärd. Det anges vidare att normalt tas all jord bort inom ett område om 1,5 meter från sprängkant. Normalt används också ett tre meter brett område utanför sprängkanten för borrhavn med kompressor som förbereder sprängningen. Tallens stora rötter blir då berörda i en sådan omfattning att dess fortlevnad riskeras. Även om skyddsföreskrifter för arbetets genomförande lyfts in i detaljplanen belyser ovanstående det olämpliga i att placera bussdepån i ett skyddsvärt landskap. De förändrade hydrologiska förhållandena gör det också sannolikt att tallen och de andra träden på berget torkar ut och dör i ett senare skede.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer de visuella konsekvenserna av planområdet att påverka hela området intill bergschaktet och med försämrade upplevelsevärden för besökare. Det slås även fast att en utsprängning av berget skulle leda till en oundviklig uttorkning av vårkärret och ytterligare försämma groddjurens habitat och leda till fragmentering och habitatförlust. Enligt beskrivningen kan schaktning och sprängning intill den biotopskyddade allén med hästkastanjer riskera att förändra mark- och vattenförutsättningarna för träden.

Planområdet är beläget ca 250 meter från Mälaren, vilket innebär att det är beläget inom sekundär skyddszon för östra Mälaren. Enligt länsstyrelsen finns ett förslag till ny vattenförekomstindelning av Mälaren. I detta förslag finns en uppdelning av Mälaren–Gripsholm i flera vattenförekomster. Bland annat föreslås långtarmen som ligger i direkt anslutning till planerat dagvattensläpp bli en egen vattenförekomst med egna miljö kvalitetsnormer. Beslutet om indelningen kommer enligt länsstyrelsens att fattas under slutet av 2015. En ansvarsfull kommun borde ha avvaktat med ett beslut som direkt kan komma att påverka vattenkvalitén.

I planförslaget har beteckningen ”P1” på plankartan utgått. Med ”P1” avsågs att bussdepåns utformning i huvudsak skulle överensstämma med illustrationsplanen på plankartan. Aktuell plankarta saknar dock en illustrationsplan. Detta innebär att bebyggelsen kan placeras godtyckligt inom planområdet. Ekerö kommun har tidigare understrukt vikten av att bebyggelsen placeras på ett sådant vis att det visuella intrycket av bergskärningen begränsas. Bebyggelsens placering måste i detta fall redovisas på plankartan. I planförslaget hävdas också att landskapsbilden redan har förvanskats av Färingsö Trä. Detta må vara sant, men den byggnation som nu avses är av en helt annan karaktär än vad som gäller för byggvaruhuset med avseende på storlek, omfång och byggnadshöjder.

Bergskärningen kommer att vara betydande och ge upphov till en höjdskillnad på 22–28 meter. Det saknas dock en beskrivning av hur sprängmassorna ska hanteras. Vid öppnandet av en ny bergtäkt, vilket detta är jämförbart med, krävs det tillstånd. Bortsprängningen av berget ger också upphov till omfattande bullerstörningar och lastbilstransporter i området en lång tid.

Det kan inte vara förenligt med god planering att lägga en bussdepåutfart i omedelbar anslutning till infarten på ön. Det kommer att innebära betydande störningar för trafiken under rusningstid och innebära stora risker för gående, cyklister och ryttare som passerar korsningen.

Länsstyrelsen har inte beaktat att det finns starka allmänna intressen som talar mot denna detaljplan. Allmänna intressen är att främja en hållbar utveckling genom att bevarandevärd natur inte exploateras, liksom att tillgodose behovet av en bussdepå. Exempel på en enskilda intressen är att förutsättningarna för att bedriva en ridskola inom Karlshems Gård inte avsevärt försvåras; vilket är en uppenbar risk med aktuell detaljplan. Det enskilda intresset av att bedriva ridskoleverksamhet har även ett starkt inslag av allmänintresse eftersom verksamheten omfattar ca 300 ungdomar.

Ekerö kommun har låtit konsulter utreda påverkan på olika intressen. Konsulterna har gjort olika naturvetenskapliga utredningar och beräkningar. De har dock inte

påverkat uppdragens utformning utan har fått givna ramar inom vilka det endast har varit möjligt att göra en snäv bedömning. Vetenskap är inte en objektiv källa till entydiga eller rätta svar. Även vetenskapen innehåller värderingar och värdeomdömen. Utredningarna har gett ”rätt svar på fel frågeställning”. Konsulternas uppgifter och betydelsen av dessa kan ifrågasättas pga. att det finns en jävsproblematik mellan de enskilda konsulterna och kommunen. De uppdrag som konsulterna ska besvara kan inte ligga till grund för en rättslig objektiv bedömning. Utgångspunkten för samtliga konsulters har definierats av kommunen och bygger inte på en allmän och objektiv tillgänglig information om faktiska förhållanden.

Miljökonsekvensutredningen genomfördes mitt i vintern i ett snötäckt landskap. Därefter har en revidering gjorts under september 2013. Lekvatten för groddjur har därför inte kunnat konstateras inom planområdet.

Det saknas en sådan geohydrologisk utredning som omnämns i miljökonsekvensbeskrivningen. Eftersom en sådan utredning saknas kan det inte ställas utom rimligt tvivel att bergskärningen inte får betydande inverkan på intilliggande skyddsvärd natur. Den geohydrologiska utredning som Ekerö kommun har beskrivit utfördes i maj 2013. I utredningen anges att den inte hade den omfattning som krävs. Utredningen motsäger också kommunens påstående om att vegetationen som står på berget inte är direkt påverkad av grundvattennivån.

En alternativ lokalisering behöver inte redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen men ska redovisas om sådana är möjliga. Det beskrivna nollalternativet, att verksamheten inte kommer till stånd ska alltid redovisas. En motivering till varför ett alternativ valts och inte ett annat ska alltid finnas med. Högsta domstolen fann i NJA 2009 s. 321 att det förelåg hinder mot prövning av ansökan om tillstånd att anlägga bl.a. en damm eftersom miljökonsekvensbeskrivningen inte uppfyllde kravet på alternativa utformningar av dammen. I nu aktuellt fall har det inte redovisats någon alternativ utformning.

Inom Ekerö kommun finns flera möjliga alternativa placeringar för en bussdepå. De alternativa placeringar som nämnts i miljökonsekvensbeskrivningen har inte utretts tillräckligt. Som exempel kan nämnas att förslaget till bussdepå i den nedlagda grusgropen i Älvnäs avfärdas med att det skulle innebära att nästintill all busstrafik skulle passera genom Ekerö centrum. SL har uppgett att mellan sju och åtta bussar utav tio trafikerar Ekerö-sidan av öarna och alltså redan idag passerar centrum och inte har ärenden till Färingsö. I kommunens översiktsplan finns även ett vägreservat som innebär en ny vägdragning närmare Älvsån och vilket innebär att genomfarts- trafikens inverkan på centrum avsevärt minskas. En lokalisering kring Edeby avfärdas med att lokaliseringen är olämplig eftersom området är av riksintresse för kulturmiljövården. Att området kommer att exploateras med av- och påfarter för Förbifart Stockholm beaktas inte. Inte heller beaktas det faktum att område ur ett geografiskt perspektiv är mycket lämpligt eftersom all busstrafik mellan öarna och Brommaplan passerar området. Alternativet att förlägga bussdepån till Västeräng avfärdas med att Ekerö kommun inte äger marken. Så är inte heller fallet inom betydande del av aktuellt planområde.

Vid valet av Enlunda som plats för bussdepån har ytterligare två faktorer förbisetts i miljökonsekvensbeskrivningen. Den nuvarande bussdepån hanterar 69 bussar. I den aktuella detaljplanen finns det plats för 80 bussar. Den kapacitet SL räknar med kan vara nådd inom 10 år. Den aktuella lokaliseringen innebär en miljöbelastning i form av extra trafik med tomma bussar som aktuell lokalisering oundvikligen ger upphov till. Avståndet från Ekerö centrum till Enlunda är 3,5 kilometer. Miljöbelastningen för aktuell lokalisering har inte ställts i relation till alternativen.

Till stöd för sitt bestridande har **Ekerö kommun** anfört sammanfattningsvis följande.

#### *Grunder för bestridandet*

Syftet med den överklagade detaljplanen är att planlägga mark för att möjliggöra en flytt av bussdepån för SL-bussar som för närvarande och sedan många år tillbaka är placerad i Tappström; Ekerö centrum. Det är en olämplig placering på grund av dels den omgivningspåverkan som terminalen har och dels därför att marken i centrum

behövs för annat ändamål, nämligen bostadsbebyggelse. Genom flytten kan mark frigöras för att möjliggöra byggande av ett stort antal lägenheter. För kommunen är det av mycket stor vikt att denna mark blir tillgänglig för bebyggande.

I samband med detaljplanearbetet har olika möjliga alternativ för placeringen av bussdepån studerats. Den nu valda platsen, Troxhammar, har bedömts vara mest lämpade för en ny bussdepå, när hänsyn tagits till alla frågor som aktualiserats. Arbetet med att bedöma alternativa placeringar har pågått sedan 2001. Resultatet blev den nu aktuella lokaliseringen i anslutning till det redan etablerade byggvaruhuset Färingsö Trä, som är beläget på norra sidan om Enlundavägen, sett från det aktuella planområdet. Det är inte ett helt opåverkat naturområde som tas i anspråk för denna samhällsnyttiga verksamhet.

Genom att flytten av bussterminalen och platsvalet blivit föremål för inte mindre än två planprocesser, har en synnerligen god genomlysning av projektet åstadkommit. Den av B R ingivna sammanställningen av olika undersökta alternativ är en sammanställning upprättad av en planhandläggare och alltså ett arbetsmaterial samt ett dokument av flera alternativa placeringar. Det ingivna dokumentet visar på den mängd olika lokaliseringar som studerats för bussdepåns placering.

För bakgrundsbeskrivning och planprocess hänvisas till redogörelsen i länsstyrelsens beslut. I denna beskrivning har länsstyrelsen också redogjort för vilka krav som kan ställas på innehållet i en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen summerar därefter sin uppfattning med att konstatera att frågan om lokalisering och alternativbeskrivning samt effekterna för ytvatten, grundvatten, landskapsbild och naturmiljö behandlats i miljökonsekvensbeskrivningen. Den gjorda miljökonsekvensbeskrivningen därför är tillräckligt omfattande med hänsyn till den prövning som ska göras i förevarande fall, planens omfattning och påverkan på miljön.

Det bör påpekas att länsstyrelsen som regional planmyndighet den 21 mars 2014 beslutade att antagandebeslutet inte skulle prövas enligt 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10). Detta innebär att länsstyrelsen i denna egenskap funnit markanvänd-

ning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt med hänsyn till boendes och övrigas hälsa och säkerhet och till risken för olyckor. Länsstyrelsen fann att det inte genom överklagandena framkommit något som gav länsstyrelsen anledning att som besvärsmyndighet bedöma aktuella frågor på annat sätt. Det kan konstateras att denna bedömning fortfarande står sig. De av klagandena framförda synpunkterna och invändningarna har inte i något fall sådant innehåll att de kan läggas till grund för en annan syn på planen och planarbetet än den länsstyrelsen redogjort för i sin bedömning.

*Kortfattande synpunkter på några av klagandenas invändningar*

K D har påstått att det skulle behövas ännu en detaljplan för att lösa trafikfrågorna. Detta bestrids. Vägplan upprättas av Trafikverket pga. behovet av rondell/cirkulationsplats. Egentligen krävs bara vänstersvängsmagasin som rymms inom nuvarande vägområde. Kommunen har dock haft önskemål om rondell och träffat avtal med Trafikverket om att de upprättar en vägplan för rondell. Ytterligare detaljplan behövs inte för rondell. Därutöver har en överenskommelse träffats med Enlunda Fastighets AB, ägare av fastigheten Troxhammar 7:2 om planläggning för området norr om Enlundavägen. Ärendet är beslutat av kommunfullmäktige i Ekerö kommun. Beslut fattades att godkänna avtalet 2014-10-23 § 88, dnr KS14/173. Kommunfullmäktiges beslut har vunnit laga kraft. Inom ramen för denna överenskommelse finns det möjlighet att även inarbeta rondellen i detaljplanen för området norr om Enlundavägen.

K D har beträffande X uppgett att ”det saknas en formellt avgränsad tomt på fastigheten”. Det är oklart vad som avses därmed. En tomt avgränsas inte formellt; endast fastigheter. I 1 kap. 4 § plan- och bygglagen definieras vad som är en tomt. K Ds byggnad på X är placerad på andra sidan det berg som skiljer området där bussdepån ska placeras. Den del av berget som kommer att vara kvar, liksom skogen, utgör en barriär mot terminalområdet. Projektet kommer inte att ge upphov till sådan påverkan på vegetationen i området, som K D gjort gällande.

Det har från klagandena framkommit vissa uppgifter angående bergskärningens omfattning. Kommunen påpekade att det inte i något fall var fråga om en höjd på 18

meter, utan betydligt lägre, 11–12 meter och dessutom terrassering. De illustrationer som ingivits av E K sägs visa kommande påverkan på grundvattnet. Detta tillbakavisas bestämt. En illustration kan inte visa detta. En geohydrologisk utredning har genomförts. Utredningen har inte givit de resultat klagandena påstår.

Påståendet om att kommunen skulle ha ett ”enskilt intresse” av placeringen av bussdepån på aktuell fastighet för att kommunen är ägare av denna och därför vill att den ska stiga i värde är märkligt. Kommunens egendom är detsamma som skattekollektivets. Enligt kommunallagen har kommunen en uppgift att se till att dess egendom förvaltas på ett säkert sätt. Det innebär bl.a. att kommunen inte får ge sig in i riskfyllda affärstransaktioner så att medborgarnas samlade medel riskeras. Att säga att kommunen har ett enskilt intresse, är därför inte korrekt. Kommunen är företrädare för det allmänna. Då kommunen handlar, sker det för det allmännas bästa.

Det ska framhållas att någon bostadsbebyggelse i direkt närhet till bussdepån inte är aktuell. Det finns inte något kommunalt intresse för bostäder i direkt anslutning till bussdepån.

#### *Landskapsbilden*

För närvarande finns Färingsö Trä som ett inslag i landskapsbilden och det pågår ett planarbete beträffande marken direkt norr om Enlundavägen (dnr PLAN.2011.17 och KS08/158). Arbetet med att upprätta samrådshandlingar pågår. På bussdepåfastigheten kommer också att uppföras byggnader som delvis tar upp bergsskärningen. Vidare görs en terrassering. I jämförelse med befintlig och förväntad användning kring Enlundavägen är inte skillnaden påtaglig för ömse sidor om Enlundavägen.

Synpunkter som förts fram av Eneby-Enlunda vägsamfällighet har beaktats. Bussdepån är inte för liten utan har givits den storlek som är lämplig med hänsyn till gjorda beräkningar. Några fornlämningar finnas inte i området eller i anslutning till detta. Kontroll har skett mot fornlämningsregistret. I och med den bergsskärning

som görs kommer viss skog att försvinna, men naturmark kvarstår för området utanför planområdet söder om bussdepån.

Enligt den reglering som finns i detaljplanen ska byggnader i huvudsak placeras i överensstämmelse med de illustrationer som gjorts på plankartan. Bestämmelserna på plankartan medför att den sprängning som ska göras utförs i terrasser i syfte att ge bergsskärningen ett naturligare utseende. Synliga bergschakt och stödmurar ska minimeras. Kommunen hänvisar här till planbeskrivningen samt upplysningen att skyddsföreskrifter ska beaktas enligt dokumentet "Naturvärdesinventering sid 7-8". Ekerö kommun kommer att ställa höga krav på utformningen av bergsskärningen i samband med bygglov/marklov. Ytterligare hydrogeologiska undersökningar kommer att krävas inför genomförandet av detaljplanen.

#### *Sammanfattande synpunkter på kritik som framförts av klagandena*

Detaljplanen har den storlek som behövs med hänsyn till planens syfte och genomförandetid. Det är inte nödvändigt att för byggandet av depån reglera Enlundavägen eller trafikplatsen i detaljplan. Det krävs inte en ny detaljplan för att lösa trafikfrågorna. Trafikplatsens utformning är tillräcklig med den utformning som den har idag enligt Trafikverkets eget yttrande. En cirkulationsplats bör byggas och det har lösts med ett avtal med Trafikverket om en vägutredning. Det sker kontinuerliga överläggningar med Trafikverket, senast hösten 2014, då hanteringen av vägplanen för korsningen Färentunavägen–Enlundavägen diskuterades.

#### *Miljökonsekvensbeskrivningen*

Miljökonsekvensbeskrivningen är tillräckligt omfattande med hänsyn till den prövning som ska göras i ärendet och de krav som följer av plan- och bygglagen. Det ska framhållas att den skrivning som fanns i miljökonsekvensbeskrivningen upprättad 2013-02-20 och av vilken det framgick att någon lokal naturvärdebedömning inte gjorts, varför detaljplanens påverkan på miljön var något osäker, ledde till att miljökonsekvensbeskrivningen kompletterades. Denna komplettering resulterade i en naturvärdesinventering (S H, 2013-08-29). Vidare gjordes en inventering av platsen under juni och juli månad 2013 av T F, biolog samt P T och E F, landskapsarkitekter. I juli 2013 har T P



gjort en inventering av de herpetologiska förutsättningarna på platsen (Groddjursstatus vid planerad bussdepå).

Detaljplanen reglerar inte bergskärningarna men en upplysning finns i bestämmelserna om att "[s]ärskilda skyddsföreskrifter ska beaktas". Helt klart är att det är troligt att bergskärningar måste göras och att det kommer sänka grundvattennivån vilket även framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Handlingarna kompletterades därför med en hydrologisk utredning. Även om sprängningar gör att grundvattennivån sänks så är det helt klart att konsekvenserna absolut inte blir betydande. Det är endast en brunn som riskerar att påverkas och den används inte. Vegetationen på berget är inte direkt påverkad av grundvattennivån.

Det finns en omfattande landskapsanalys som beskriver påverkan och även de åtgärder som kan behövas för att säkerställa landskapsrummet. Den alternativa placeringen av depån i det öppna landskapet skulle definitivt förstöra landskapsbilden, medan den nu aktuella placeringen tar stöd i både en industribyggnad och topografin.

Av naturvärdesinventeringen framgår tydligt att det finns vissa värden i området. Dessa är inte höga. Man måste komma ihåg att det område som berörs endast är en begränsad del. Merparten av området kommer vara kvar. Det finns dessutom flera områden i närheten som inte berörs och som har högre naturvärden.

Sist och slutligen rör det sig om en samhällsnyttig anläggning, som för sin funktion måste ligga relativt centralt i kommunen, men som med nuvarande placering i centrum, utgör ett hinder för nödvändig bostadsbebyggelse. I detta sammanhang må erinras om att bostadsändamål fått en numera, mer framskjuten och prioriterad plats i plan- och bygglagen, bland alla de ändamål som kommunerna, inom ramen för sin planläggning, har att beakta. Med hänsyn till rådande brist på bostäder i Stockholmsregionen är det givet att vid avvägningen mellan intresset av fler bostäder i Ekerö centrum eller en fortsatt placering av bussdepån där, att bostadsändamålet måste ges företräde.

## MÅLETS HANDLÄGGNING

Mark- och miljödomstolen har hållit sammanträde och syn.

## DOMSKÄL

### Utgångspunkter för mark- och miljödomstolens bedömning

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Mark- och miljödomstolen kan endast fastställa eller upphäva detaljplanen i dess hel-het. Domstolen kan därför inte, såsom E K har yrkat, förelägga Ekerö kommun att ge förslag på alternativa lokaliseringar.

Som framgår av länsstyrelsens beslut är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Kommunen får själv, inom vida ramar, avgöra hur marken ska disponeras och hur miljön ska utformas i kommunen. En konsekvens av detta är att prövningen av ett överklagande i viss mening kan anses vara begränsad och många gånger stannar vid en prövning av om beslutet att anta en detaljplan ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att länsstyrelsen enligt 12 kap. 2 § plan- och bygglagen (1987:10) beslutat att antagandebeslutet inte ska prövas enligt 1 § samma kapitel. Detta innebär att länsstyrelsen funnit att exploateringen enligt detaljplanen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig markanvändning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

I målet har fråga främst varit om den miljökonsekvensbeskrivning som utgjort underlag i ärendet uppfyller gällande krav på beskrivning av alternativ samt om underlaget i övrigt uppfyller kraven i gällande lagstiftning vad gäller beskrivning av påverkan på miljön.

**Mark- och miljödomstolens bedömning**

Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska kommunen inom ramen för en miljöbedömning upprätta en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som detaljplanens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till detaljplanens syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas. Utgångspunkten för avgörandet av vilka alternativ som är rimliga att bedöma är detaljplanens syfte.

Den aktuella detaljplanen ska möjliggöra en ny bussdepå med parkeringsplatser samt sådan bebyggelse som är förknippad med verksamheten vid bussdepån. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att Ekerö kommun beaktat alternativa lokaliseringar inom kommunen. Det framgår bl.a. att det aktuella alternativet har valts med hänvisning till att placeringen vid berget ger anläggningen stöd i terrängen och begränsar påverkan på landskapsbilden, att depån ligger i direkt anslutning till en befintlig korsning vid Färentunavägen, att det inte finns några boende inom området som störs av verksamheten samt att kommunen äger merparten av marken inom planområdet.

Mark- och miljödomstolen har vid synen iakttagit att de uppgifter som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen beträffande de faktiska förhållandena är riktiga. Den redovisning som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen får anses vara tillräcklig med hänsyn till kraven i 6 kap. 12 § miljöbalken.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att genomförandet av detaljplanen kommer att påverka omgivningen. Den påverkan som detaljplanen kan ge upphov till hänför sig huvudsakligen till den bergskärning som ska ske då området iordningställs för bussdepå. Frågor om bergskärningens påverkan på grundvattennivån och liknande kan inte i detalj prövas i ett överklagat detaljplanemål och blir aktuella först när detaljplanen ska genomföras. Mot bakgrund av detta bedömer mark- och miljödomstolen att de störningar som

genomförandet av detaljplanen kan ge upphov till får anses vara tillräckligt utredda i miljökonsekvensbeskrivningen.

Mark- och miljödomstolen konstaterar vidare att en flytt av bussdepå för SL-bussar, som bl.a. möjliggör att mark kan frigöras för byggande av ett stort antal lägenheter, är av allmänt intresse. Enligt mark- och miljödomstolen har kommunen hållit sig inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger och vid en samlad bedömning anser domstolen att kommunen inte har gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen.

Sammanfattningsvis finner mark- och miljödomstolen att tillräckliga skäl att upphäva antagandebeslutet inte har framkommit. Mark- och miljödomstolen gör därför ingen annan bedömning än den länsstyrelsen har gjort. Överklagandena ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 21 maj 2015. Prövningstillstånd krävs.

Elena Landberg

Kristina Littke

---

I domstolens avgörande har deltagit tingsfiskalen Elena Landberg, ordförande, och tekniska rådet Kristina Littke. Föredragande har varit beredningsjuristen Alexandra Venander.