



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060204

DOM
2018-12-10
Stockholm

Mål nr
P 7498-17

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-08-02 i mål nr P 4618-16, se bilaga A

PARTER

Klagande

Sotenäs kommun

Ombud: RH och MW

Motparter

1. TA

2. P-GB

3. Brf Soten Fiskarby nr 1

4. Brf Soten Fiskarby nr 2

5. L-EG

6. CG

Dok.Id 1418528

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm	Besöksadress Birger Jarls Torg 16	Telefon 08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	Telefax 08-561 675 59	Expeditionstid måndag – fredag 09:00–16:30
---	---	--	---------------------------------	---

7. SG

8. JH

9. MH

10. EH

11. MI

12. UI

13. JEJ

14. LJ

15. VK

16. AL

17. L-EL

18. KM

19. J-AO

20. M-AO

21. CT

22. LT

23. BW

24. JEW

25. Öbrovägens samfällighetsförening

Ombud för 25: UJ

26. Ödby Ö i Hunnebostrand Samfällighetsförening

SAKEN

Detaljplan för del av A m.fl., Ödby Nordgård, i Sotenäs kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen kommunfullmäktiges i Sotenäs kommun beslut den 21 april 2016, KF § 27, KA 2011/38, att anta detaljplan för del av A m.fl., Ödby Nordgård.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Sotenäs kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska fastställa kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Öbrovägens samfällighetsförening har motsatt sig ändring.

Ödby Ö i Hunnebostrand Samfällighetsförening har motsatt sig ändring.

Brf Soten Fiskarby nr 1 har *i första hand* motsatt sig ändring och *i andra hand* yrkat att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen.

Brf Soten Fiskarby nr 2 har motsatt sig ändring.

De enskilda motparterna har motsatt sig ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Sotenäs kommun har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Kommunen har agerat inom de ramar som enligt fast rättspraxis gäller för kommunal planläggning och även handlagt ärendet på ett formellt riktigt sätt. Vid utformningen av detaljplanen har kommunen gjort en korrekt avvägning mellan motstående allmänna och enskilda intressen, och inte avvikit från de hänsynskrav som stadgas i 5 kap. 2 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL. Vidare är lokaliseringen lämplig och främjar en ändamålsenlig struktur. Behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö samt skydd mot trafikolyckor är tillgodosett.

Det är endast ca 900 meter av den enskilda vägen B, Ödbyvägen, som kommer att beröras av detaljplanen och det är den del av vägen som leder fram till infarten till uthyrningsstugorna. Detaljplanen har endast låst fast vägens nuvarande linjeföring, men inte vägens bredd. I detaljplanen har det säkerställts att det kan göras

en breddning av vägen. Den på plankartan markerade kopplingen mellan campingområdet och Ödbyvägen är inte avsedd för campinggästerna, utan utgör en serviceinfart och ska förses med bom.

I exploateringsavtalet mellan kommunen och fastighetsägaren, tillika exploitören, anges att fastighetsägaren ska utföra och bekosta ny gångväg enligt illustrationskarta, från infarten till blivande servicecenter fram till uppfartsvägen till uthyrningsstugorna. Som säkerhet för detta åtagande ska fastighetsägaren lämna en bankgaranti innan anslutning till VA får ske. Dyliga skyldigheter går inte att fastslå i en detaljplan, utan detta måste lösas på avtalsrättslig väg (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 25 maj 2016 i mål nr P 4534-15).

Den närmaste vägen till havet är naturvägen västerut från campingområdet till Sotekanalen, där det finns goda badmöjligheter. Beträffande badmöjligheter ska vidare beaktas att det i planbeskrivningen föreslagits bl.a. en pool på det område som avsatts för rekreation/lek. Som alternativ till gångbron från Ödby Ö över till Hunnebostrand bör beaktas att Trafikverket och kommunen har påbörjat utbyggnation av en gång- och cykelväg mellan Kungshamn och Hunnebostrand. Sträckan Ödby–Hunnebostrand utgör en prioriterad etapp.

När det gäller den första vägsträckan om 150 meter av Ödbyvägen, från utfarten till den allmänna vägen 174, var denna del av Ödbyvägen vid tidigare samråd med i planområdet. På anmodan av Trafikverket ändrades vid det andra samrådet plangränsen så att denna nu slutar 150 meter från utfarten till väg 174. Vägsträckan ligger således utanför detaljplanen. Trafikverket ville ha denna del som ett särskilt vägärende, vilket inte kommunen har motsatt sig. Säkerställandet av erforderliga åtgärder görs genom ett avtal mellan Trafikverket och kommunen. Fastighetsägaren, tillika exploitören, övertar detta ansvar genom ett sidoavtal med kommunen, vilket är reglerat i exploateringsavtalet. Bankgarantin säkerställer åtgärderna för bl.a. vägar och gångväg och bankgarantin på fyra miljoner kronor ska lämnas till kommunen innan anslutning till kommunens VA får ske. De avtal som upprättats mellan Trafikverket och kommunen samt mellan kommunen och fastighetsägaren/exploitören bör vara en

tillräcklig garanti för att de behov som detaljplanen medför för denna del av vägen genomförs.

När det gäller oskyddade trafikanter bygger trafikutredningen på en trafikräkning utförd under de två veckor som det är mest trafik på västkusten, i genomsnitt 566 fordon/dygn, ca 60 fordon under maxtimmen, och inte årsmedeldygnstrafik. Därutöver har man beträffande den nytillkomna trafiken räknat på en hundraprocentig beläggning på anläggningarna, vilket inte kommer generera mer än ytterligare 40 fordon per timme. Den största trafikökningen som exploateringen skulle medföra är en ökning på 42,2 fordonsrörelser under maxtimmen på delsträcka 1, vilken är de första 150 meterna på Ödbyvägen. Denna delsträcka ligger utanför detaljplanen och ska breddas och göras tvåfilig med separat gång- och cykelväg. Hastigheten föreslås sänkas till 30 km/tim och enligt kommunen finns det inte några hinder för länsstyrelsen att besluta om en sådan hastighetsgräns på Ödbyvägen. Enligt trafikutredningen uppnås en god standard vid blandtrafik utifrån dessa förutsättningar. Det har därför inte funnits anledning för kommunen att utreda om det är möjligt att skilja de olika kategorierna av trafikanter åt.

Länsstyrelsen har varken som regional planmyndighet eller överklagandeinstans funnit anledning att numera ifrågasätta resultatet av trafikutredningen och den bedömning som gjorts med utgångspunkt för denna samt inte heller haft några invändningar mot att de första 150 metrarna av Ödbyvägen mellan länsväg 174 och planområdet drivs som ett separat vägärende och inte ingår i planområdet. Underlaget för länsstyrelsens prövning har varit godtagbart avseende trafikfrågorna, det har i princip inte tillförts målet något nytt efter denna prövning och konsekvenserna av detaljplanen måste anses bli acceptabla för berörda.

När det gäller den intresseavvägning som ska göras handlar det främst om det allmänna intresset för kommunen att kunna utveckla turismen genom tillgång till fler turistanläggningar gentemot delägarnas i B enskilda intresse av att inte få en försämrad framkomlighet på Ödbyvägen. Exploatörens enskilda intresse är här underordnad i betydelse jämfört med kommunens intresse att kunna utveckla turismen och behöver därför inte beaktas i intresseavvägningen.

Sotenäs kommun har till stöd för sin talan även hänvisat till skriftlig bevisning.

Öbrovägens samfällighetsförening har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Trafikfrågorna i den upphävda detaljplanen har inte utformats och behandlats på ett godtagbart sätt. Kommunen borde bredda vägområdet i den allmänna platsmarken för lokal väg och sörja för en separat gång- och cykelväg genom hela området. Ett av de starkaste argumenten för detta är den omfattande trafiken av cyklister på sommaren som är en följd av cykelleden Soteleden som passerar Ödby Ö efter att ha angjort ön från gång- och cykelbron över Hunnebo lera. Leden följer därefter nästan hela föreningens väg genom planområdet innan den viker av mot sydväst strax före Ödbyvägens anslutning till den allmänna vägen 174. Kommunen har inte alls tagit hänsyn till Trafikutredningens ställningstagande om det lämpliga i att anordna en gång- och cykelväg.

Området som är utlagt för lokalväg enligt planen följer helt den befintliga Ödbyvägens sträckning. En breddning av den befintliga Ödbyvägen genom planområdet är inte möjlig utan att diken och slänter får anordnas inom naturmark eller kvartersmark, vilket vore planstridigt. Trafikuppskattningen om 60 fordon bygger på en osäker mätning från 2011. Med all sannolikhet är den i underkant. Även den beräknade siffran 40 är troligen tagen i underkant. En mer sannolik bedömning är en trafikintensitet överstigande 100 fordonsrörelser efter planens genomförande och då kan inte en god standard uppnås ens vid 30 km/tim. Kommunen har gjort en felaktig intresseavvägning. Det är inte riktigt att utbyggnad av gång- och cykelväg mellan Hunnebostrand och Ödby är på gång. Det finns inga pengar avsatta för detta.

Öbrovägens samfällighetsförening har till stöd för sin talan även hänvisat till skriftlig bevisning.

Ödby Ö i Hunnebostrand Samfällighetsförening har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Trafikfrågan är inte löst och vägen är i sin nuvarande utformning livsfarlig. Trafikräkningen gjordes för sju år sedan och trafiken har ökat betydligt sedan dess. Vägsamfälligheten har inte varit informerad i ärendet under avtalsskrivandet med Trafikverket, vilket ger grund för att tro att man försöker kringgå sakfrågan. Exploatören hänvisade från början badande till Ödby Ö badplats med ca 10 meter lång sandstrand, men hänvisar nu istället till en badplats i Sotenkanalen där få eller inga människor har badat under de 30 år som Ödby Ö funnits som semesterby. Det har varit svårt att få klarhet i frågan om den gångbro som finns mellan Ödby Ö och fastlandet.

Brf Soten Fiskarby nr 1 har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Kommunen har inte beaktat trafiksäkerheten på Öbrovägen som leder från väg 174 fram till Ödby Ö. I trafikutredningen fastställs att den förmodade framtida fordonstrafiken kommer att kräva skilda vägbanor för oskyddade trafikanter och fordon enligt gällande standard såvida inte den tillåtna hastigheten understiger 30 km/tim. Företrädare på Trafikverket har uppgett att det inte finns någon chans att länsstyrelsen skulle fastställa ett beslut om en sådan låg hastighetsgräns. Oavsett lokal promenadväg kommer det att finnas oskyddade trafikanter på Öbrovägen. Kommunen har inte svarat hur den befarade sanitära situationen vid badplatsen ska lösas.

Brf Soten Fiskarby nr 2 har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Trafikförsörjning och god trafikmiljö har inte tillgodosetts. Problemet med Öbrovägen är hastigheten och vägens bredd. De kan inte förvänta sig att polisen övervakar en liten vägsträcka på landet som denna. De boende på Ödby Ö:s enskilda intressen är inte tillgodosedda. Öbrovägen har inte genomfartstrafik utan alla fordon som kör in måste återvända samma väg, vilket komplicerar situationen. Det är viktigt att vägen breddas för att tillgodose den ökade trafikintensiteten. Två fordon som möts kräver minst fem meters bredd och det finns inget utrymme för cykel eller gående. Bankgarantin är ställd på ett alldeles för lågt belopp. När bristen på badplatser uppdagas kommer anläggningens besökare att söka sig vidare på Öbrovägen med bil för att där nyttja den enda badbryggan på Ödby Ö. Denna badbrygga är privat. Genom Ödby Ö går

Soteleden, en uppmärkt vandrings- och cykelled som går på Öbrovägen genom planområdet.

Idag är den formella hastighetsbegränsningen på Öbrovägen 70 km/tim. Dock har det satts upp skyltar om 30 km/tim och diskussionen om trafikfarorna bygger på att det redan finns en hastighetsbegränsning om 30 km/tim. Kommunen och länsstyrelsen har funnit trafiksituationen godtagbar utan att på plats ta del av förhållandena.

Trafikutredningen är snart sju år gammal och innehåller flera felaktigheter. I utredningen sägs att aktuell vägsträcka har 13 mötesplatser, det rätta antalet är 10 eller möjligen 11. På denna tid har även landets bilar blivit större och det förekommer många husbilar.

Brf Soten Fiskarby nr 2 har till stöd för sin talan även hänvisat till videoupptagning och skriftlig bevisning.

P-GB har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Kommunen har inte på ett tillfredställande sätt omhändertagit trafiksäkerhetsfrågan. Exploateringsavtalet innebär att garantier på fyra miljoner kronor lämnas och det är samma belopp som de beräknade kostnaderna för ombyggnad av korsningen mellan väg 174 och Ödbyvägen. Exploatören kan komma att helt avstå ombyggnationen genom att inte begära lantmäteriförrättning. Visserligen skulle exploatören då kunna tvingas till betalning motsvarande garantierna, men det skulle ändå kunna innebära en vinst för denne vid beaktande av att många projekt drar över sina budgetar. Att exploateringsavtalet skulle tvinga exploatören att anlägga en gång- och cykelväg inne i området är en mycket vag förhoppning. Det finns inga uppgifter om hur en sådan väg skulle anläggas och vilken standard den skulle ha. Samtidigt kommer fortfarande Ödbyvägen att trafikeras av samma förmodade fordon blandat med ett antal oskyddade trafikanter. Det är inte sannolikt att länsstyrelsen godkänner en hastighetssänkning till 30 km/tim.

Området består av blandad bebyggelse, fritidsboende och fast boende, som trafikerar Ödbyvägen. Kommunen har även förlagt en vandrings- och cykelled utefter samma väg. Vägen är alltså redan trafikerad med blandtrafik och trafiksäkerheten är inte den bästa. Detaljplanen kommer innebära i stort sett en fördubbling av antalet boende utefter vägen. Vägens belägenhet med närhet till bad och gångbro in till Hunnebostrand gör att trafiken kommer att öka väsentligt. Fastställs detaljplanen kommer det att innebära en stor risk för att trafiksäkerhetsfrågan måste lösas genom stora ekonomiska uppoffringar av fastighetsägare längs med vägen.

Övriga enskilda motparter har, enligt i stort sett likalydande yttranden, uppgett i huvudsak följande till stöd för sin talan.

Lämpligheten i att lägga den tänkta campingen intill Hunnebo lera, som kommunen och länsstyrelsen vill klassa som ett skyddsvärt område för djur och fågelliv, kan ifrågasättas. Campinggästerna kommer att gå på den del av Öbrovägen som inte ligger inom planen och sedan passera genom bostadsområdet för att komma till den flytande bron in till Hunnebostrand, vilket kommer att påverka de redan boende i Ödby Ö i hög grad. De som bor på Ödby Ö har nekats att delta i planprocessen som sakägare, vilket inte fråntar kommunen ansvaret att planen ska utformas så att de ska kunna bo kvar utan att lida skada av planens utformning.

Trafikförsörjning för god trafikmiljö och skydd mot trafikolyckor är inte beaktad. Det finns inget i planen som säkerställer en breddning av vägen i framtiden eller som styrker kommunens påstående att det blir en bom som endast öppnas av räddningstjänsten. Även om den västra anslutningsvägen stängs med bom kommer den östra att vara ordinarie in- och utfart till området, vilket gör att 99 procent av fordonen efter incheckning den första dagen kommer att köra på Öbrovägens nuvarande sträckning när de ska till sina ställplatser.

Kommunens påstående att det är närmare till bad via de inritade skogsstigarna kan ifrågasättas. Av de två stigarna är det bara den som är ca 1 200 meter som existerar. Sträckan längs Öbrovägen och ner till den i planen föreslagna badplatsen är ca 800 meter. På denna plats saknas möjlighet till bad för små barn. Det senaste förslaget är

att badplatsen ska ligga vid Sotekanalen, men inget i planen är förberett för detta. Sophämtning och toaletter är inte beaktade och en körbar gång- och cykelväg krävs.

Det har inte påbörjats någon utbyggnad av gång- och cykelväg längs väg 174 och sträckan Hunnebostrand–Ödby. Trafikverket har angett att inga pengar är anvisade i verkets budget för denna delsträcka. Trafikverket har inte heller varit i kontakt med någon på kommunen angående olika förslag på anslutningar och vägdragningar avseende den 150 meter långa anslutningen till väg 174, vilket klart visar att kommunen brister i sin handläggning. Det kan inte anses att trafikfrågan är tillräckligt genomarbetad eftersom det ännu inte bildats någon arbetsgrupp som har värderat olika alternativ på anslutningen.

Trafikutredningen innehåller felaktigheter, bl.a. bygger beräkningen på ett felaktigt antal fastigheter. I själva verket kommer antalet fordonsrörelser per maxtimme att bli 228 och inte 100 som anges i utredningen. Med en sådan trafikmängd rekommenderas gångbana på ömse sidor om vägen. Trafiksituationen är inte heller löst för fotgängare och cyklister som ska gå norrut via Ödby Ö till Hunnebostrand. Det är uppenbart att trafiksituationen inte kommer att lösa sig om man sänker hastigheten till 30 km/tim. Det är inte heller sannolikt att länsstyrelsen fattar beslut om en sådan hastighetssänkning. Det är för närvarande den hastigheten som gäller på vägen enligt skyltar vid infarten och på upprepade platser längs vägen. Planen måste kompletteras med en breddning av vägen till två körfält inom planområdet och en gång- och cykelväg norr om planområdet. Det är graverande att kommunen ser en enskild exploitörs profithunger som viktigare än 195 fastighetsägares fortlevnad och välbefinnande.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser

Tillämplig lagstiftning i målet är som mark- och miljödomstolen konstaterat den äldre plan- och bygglagen, ÄPBL.

ÄPBL bygger på principen om decentralisering av beslutsfattandet och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör bl.a. riktlinjer för markanvändningen i kommunen. Följaktligen anges det i 1 kap. 2 § ÄPBL att det är en kommunal angeläget att planlägga användningen av mark och vatten. Kommunen får därför i hög utsträckning själv bestämma hur marken ska användas och miljön utformas i den egna kommunen. En konsekvens av detta är att prövningen av en detaljplan i många fall stannar vid en prövning av om beslutet att anta detaljplanen ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen, alltså om kommunen har hållit sig inom de ramar som bestämmelserna i plan- och bygglagen ger (jfr. t.ex. MÖD 2013:47 och MÖD 2014:12).

Tillämpliga bestämmelser i övrigt framgår av mark- och miljödomstolens dom och länsstyrelsens beslut.

Frågorna i målet

Trafiken och framkomligheten på Ödbyvägen

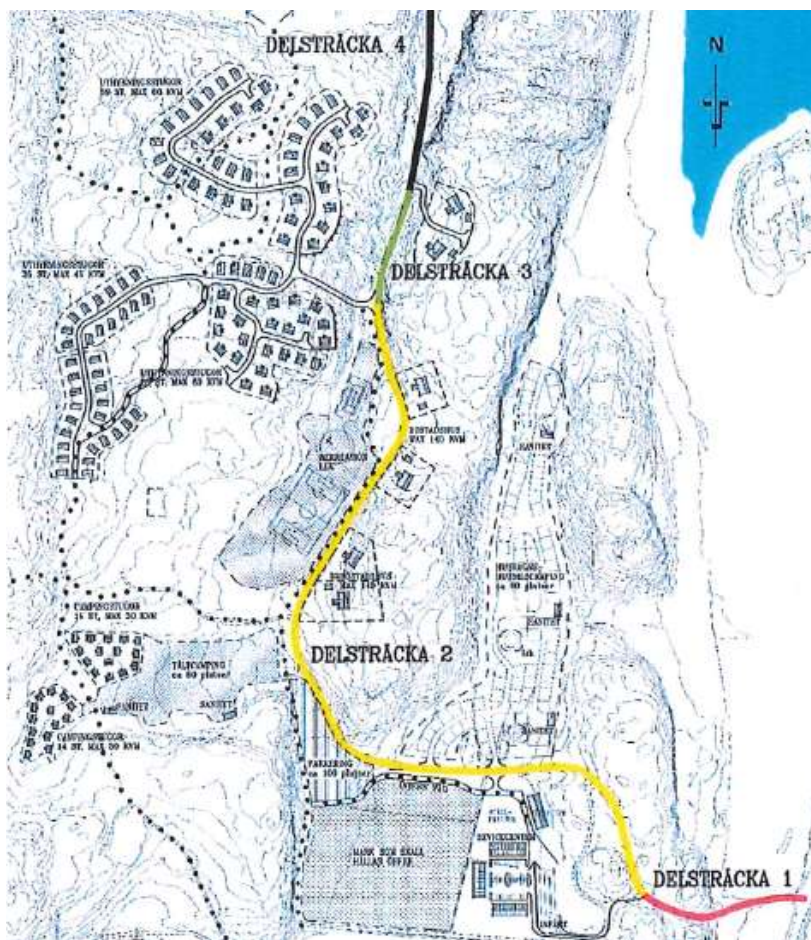
Frågan i denna del är om trafikfrågorna i detaljplanen har utformats och behandlats på ett godtagbart sätt och om planen riskerar att innebära sådana framkomlighetsstörningar på Ödbyvägen att det finns skäl att häva planen.

Den väg som berörs av detaljplanen är den enskilda vägen B, även kallad Ödbyvägen eller Öbrovägen (härefter Ödbyvägen). Vägen är ca två kilometer lång och förbinder väg 174 med Ödby Ö. Det förekommer ingen genomfartstrafik på vägen, då bron mellan Ödby Ö och Hunnebostrand endast är till för gång- och cykeltrafik. På Ödbyvägen går även vandrings- och cykelleden Soteleden. Vaghållare är Öbrovägens samfällighetsförening. Enligt trafikutredningen varierar vägbredden mellan 3,2 och 5,95 meter, men det är bara på ett fåtal ställen som vägbredden överstiger 4,5 meter.

Trafikutredningen i målet är från 2014. Ett flertal invändningar har gjorts mot trafikutredningen och den trafikmätning från 2011 som ligger till grund för bedömningen i utredningen. När det gäller trafikmätningens aktualitet bedömer Mark- och miljööverdomstolen att även om mängden trafik kan ha ökat sedan 2011 på sätt

som motparterna framfört i mark- och miljödomstolen, kan denna förändring inte antas vara så stor att det påverkar slutsatserna i utredningen. Någon anledning att ifrågasätta hur trafikmätningen gjorts finns inte heller. När det gäller trafikutredningens uppgift om befintlig hastighetsbegränsning anser Mark- och miljööverdomstolen att detta inte är avgörande för slutsatserna i utredningen, eftersom dessa utgår från en ändrad hastighet till 30 km/tim. Trafikutredningen kan därför ligga till grund för bedömningen i målet.

På kartbilden nedan av Ödbyvägen har vägen delats upp i fyra delsträckor. Delsträcka 1, den s.k. anslutningsvägen, ligger utanför planområdet och utgörs av de första 150 metrarna av Ödbyvägen, från väg 174 fram till planområdet. Delsträcka 2 och 3 utgörs av Ödbyvägen inom planområdet. Den fjärde delsträckan utgörs av Ödbyvägen i höjd med infarten till de två nya bostadshusen öster om vägen och fortsätter norrut mot Ödby Ö. Bedömningen i det följande kommer att utgå från denna uppdelning.



Kartbild från kommunens yttrande, aktbil. 23, i mark- och miljödomstolen

Delsträcka 1 (anslutningsvägen)

Denna delsträcka ingick från början i planområdet, men plangränsen ändrades efter Trafikverkets andra samrådsyttrande. Enligt Trafikverket, som är väghållare för väg 174, skulle anslutningen inte omfattas av detaljplanen eftersom frågan om anslutningens utformning samt utbyggnad av vänstersvängfält på väg 174 regleras genom avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Av utredningen i målet framkommer att den planerade bebyggelsen främst kommer att innebära en trafikökning på denna delsträcka. Enligt kommunens uppgifter blir det som mest en trafikökning med totalt 422 fordonsrörelser per dygn, vilket innebär 42,2 fordonsrörelser under maxtimmen (10 procent av det totala dygnsflödet). Delsträckan ska enligt kommunen breddas och göras tvåfilig med separat gång- och cykelväg.

Frågan är om den omständigheten att denna vägsträcka inte längre omfattas av detaljplanen innebär att den ökade trafikmängd som detaljplanen kommer att medföra och de trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem detta kan innebära, inte har omhändertagits på ett godtagbart sätt inom ramen för framtagandet av detaljplanen.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Som en allmän princip gäller att det av en detaljplan ska framgå att åtgärder för att tillgodose de olika behov som den genererar kan genomföras. För att en detaljplan ska anses fungera självständigt krävs också att själva genomförandet av en viss föreslagen lösning har säkerställts inom ramen för detaljplanen (jfr. MÖD 2017:15 samt Mark- och miljööverdomstolens domar den 25 maj 2016 i mål nr P 4534-15 och den 5 december 2013 i mål nr P 1584-13). Detta innebär inte att stödet för att genomföra aktuella åtgärder måste finnas uttryckligt angivna i plankartan eller planbestämmelserna. Dock måste det av underlaget till planen framgå att en viss lösning kan genomföras.

I planbeskrivningen anges att åtgärderna på denna del av Ödbyvägen och anslutningen till väg 174 ska drivas som ett separat vägärende och regleras i avtal mellan

Trafikverket, kommunen och exploatören. Kommunen har i sitt överklagande uppgett att säkerställandet av erforderliga åtgärder görs genom ett avtal mellan Trafikverket och kommunen som reglerar de åtgärder som ska vidtas. Fastighetsägaren, tillika exploatören, övertar detta ansvar genom ett sidoavtal med kommunen. Kommunen har upprättat ett exploateringsavtal för att reglera ansvar och kostnader mellan fastighetsägaren och kommunen. I avtalet regleras att fastighetsägaren ska bekosta ombyggnad av vägen och söka nödvändiga tillstånd för utbyggnaden. Utbyggnad ska genomföras i samband med att väg 174 byggs om. Kommunfullmäktige godkände exploateringsavtalet i beslut KF § 26, KA 2011/38, samma dag och i samband med att planen antogs.

Mark- och miljööverdomstolen anser att anslutningsvägen kommer att uppfylla kraven på trafiksäkerhet och god trafikmiljö med de åtgärder som kommunen angett. Genom dessa avtal finns det enligt domstolen även förutsättningar att genomföra åtgärderna. Mark- och miljööverdomstolen finner därmed att en lösning av trafiksituationen på denna delsträcka har säkerställts inom ramen för arbetet med att ta fram detaljplanen.

Delsträcka 2 och 3 (Ödbyvägen inom planområdet)

Frågan är om denna vägsträcka uppfyller kraven på trafiksäkerhet med hänsyn till den förväntade ökade trafikbelastningen som planen beräknas medföra och om den tillkommande trafiken kan antas orsaka framkomlighetsproblem.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Enligt kommunen förväntas trafiken på delsträcka 2 öka med 244 fordonrörelser per dygn och på delsträcka 3 med 10 fordonrörelser per dygn. Det exakta antalet mötesplatser som finns idag är inte avgörande för att bedöma hur trafiksituationen kommer att se ut när planen genomförts. När det gäller frågan hur detaljplanen reglerar vägens bredd anser Mark- och miljööverdomstolen, till skillnad mot mark- och miljödomstolen, att plankartan utvisar att vägen kan bli ca 8 meter bred, dvs. bredare än den är idag. Det finns i målet inte någon uppgift som talar emot att en sänkning av den nuvarande hastigheten till 30 km/tim skulle kunna genomföras. Domstolen delar därmed den bedömning som gjorts i trafikutredningen om att det finns förutsättningar

att uppnå god standard för gång- och cykeltrafik enligt Vägar och Gators utformning (VGU). Detta även med hänsyn till att Soteleden går längs vägen.

Även om blandtrafik enligt VGU kan tillåtas på vägen är det bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt med en separat gångväg inom planområdet, såsom har angetts i illustrationskartan. Illustrationskartan har inte någon rättsverkan. Genomförandet av den interna gångvägen från infarten till blivande servicecenter fram till uppfartsvägen till uthyrningsstugorna har säkerställts genom ovan nämnda exploateringsavtal. Detta innebär att exploatören som säkerhet för betalningsåtagandet för gångvägen måste lämna en bankgaranti om fyra miljoner kronor innan anslutningen av vatten och avlopp får ske. Exploatören är därmed civilrättsligt bunden att betala kostnaden och beloppet får anse tillräckligt högt för att säkerställa åtagandet.

När det slutligen gäller frågan om direktinfart från Ödbyvägen till det sydvästra området med tältcamping, campingstugor och parkering (benämnt område B och P i figur 3 på s. 5 i trafikutredningen) finner Mark- och miljööverdomstolen inte att det finns skäl att ifrågasätta kommunens uppgifter om att denna infart kommer att förses med en bom och tjäna som infart för servicefordon och räddningstjänst. Att infarten kommer förses med bom gör att den övriga trafiken till detta område kommer att behöva ta den interna vägen via receptionen utan att belasta Ödbyvägen på denna sträcka.

Vid en sammanvägd bedömning finner Mark- och miljööverdomstolen att det finns förutsättningar att skapa en god trafikmiljö och uppfylla kraven på trafiksäkerhet på delsträcka 2 och 3 av Ödbyvägen.

Delsträcka 4 (den norra delen av Ödbyvägen mot Ödby Ö)

Frågan är om det, till skillnad mot vad som angetts trafikutredningen, kan antas att denna del av Ödbyvägen kommer att påverkas i betydande grad av den i planen föreslagna exploateringen och om parkeringsproblem riskerar att uppstå vid den möjliga badstranden.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Avståndet från planområdet till gång- och cykelbron mellan Ödby Ö och Hunnebostrand är ca 1 kilometer. Någon möjlighet att med bil ta sig vidare från Ödby Ö finns inte. Parkeringsmöjligheterna på Ödby Ö är starkt begränsade. Enligt Mark- och miljööverdomstolen finns det därför, trots förekomsten av en iordningsställd badplats, skäl att instämma i den bedömning som gjorts i trafikutredningen om att trafikökningen på denna delsträcka inte beräknas bli mer än marginell. Någon ökad risk för oskyddade trafikanter bedömer domstolen därför inte finns och risken för att det uppstår parkeringsproblem är inte så stor att detta utgör skäl att häva planen.

Sammanfattning i denna del

Mark- och miljööverdomstolen anser att det aktuella området är lämpligt för den planerade exloateringen med hänsyn till möjligheterna att anordna trafik så att en god trafikmiljö skapas (se 2 kap. 3 och 4 §§ ÄPBL). Denna bedömning överensstämmer med vad länsstyrelsen som regional planmyndighet kommit fram till när länsstyrelsen funnit att trafikförutsättningarna inte utgör skäl för att pröva planen. Några skäl att upphäva planen på grund av hur trafikfrågorna har lösts i detaljplanen eller framkomligheten på Ödbyvägen finns därför inte.

Övriga framställda invändningar mot detaljplanen

I överklagandena till mark- och miljödomstolen framförde flera av de klagande, som nu i Mark- och miljööverdomstolen istället intar ställning som motparter till kommunen, ett antal invändningar mot detaljplanen som gällde andra frågor än trafik och framkomlighet på Ödbyvägen. Mark- och miljödomstolen valde med hänsyn till utgången i målet att inte pröva dessa invändningar, se mark- och miljödomstolens dom s. 19. Överklagandena har dock prövats av länsstyrelsen som första instans. Den omständigheten att mark- och miljödomstolen uttryckligen inte har prövat övriga invändningar finner Mark- och miljööverdomstolen inte utgör hinder mot att dessa frågor nu tas upp till slutlig prövning.

Frågan om badplatser

Mark- och miljööverdomstolen gör i likhet med länsstyrelsen bedömningen att tillgång till badplats inte är en förutsättning för att detaljplanen ska vara genomförbar. Frågan

om vilka tillgängliga badplatser som finns i närheten av planområdet saknar därför enligt Mark- och miljööverdomstolen betydelse vid prövningen av planen. Det kan tilläggas, såsom kommunen påpekar, att planområdet inte heller omfattar någon kuststräcka. Likaså utgör de farhågor som beskrivits beträffande risken för sanitära problem vid befintlig badplats inte skäl att häva detaljplanen.

Frågan om framkomligheten för utryckningsfordon

Kommunen har angett att den på plankartan markerade kopplingen mellan det sydvästra campingområdet och Ödbyvägen är gjord för att säkerställa att bl.a. räddningstjänsten ska kunna nå campingområdet via en infart som campinggästerna och övriga besökande inte kommer kunna använda, då den ska förses med bom. Vägboommarna kommer enligt kommunen att sättas upp i samråd med och med godkännande av räddningstjänsten. Länsstyrelsen har vidare vid sin prövning funnit att detaljplanen är godtagbar med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet (se 12 kap. 1 § p. 4 ÄPBL). Mark- och miljööverdomstolen, som inte finner skäl att ifrågasätta kommunens uppgifter, anser att invändningarna kring framkomlighet för räddningstjänsten inte utgör skäl att häva planen.

Frågan om miljöpåverkan av parkerade bilar

Enligt planbeskrivningen kan platta partier i anslutning till grusvägarna, benämnda naturplatser, användas som kompletterande parkering (se s. 26 i planbeskrivningen). Mark- och miljööverdomstolen finner inte att dessa icke-hårdgjorda parkeringsytor innebär en generell risk för negativ påverkan på naturmiljön genom bl.a. oljeläckage på sätt som framförts. Eventuella problem som skulle kunna uppstå till följd av en enskild bil får hanteras av tillsynsmyndigheten. Invändningarna kring miljöpåverkan av parkerade bilar utgör alltså inte skäl att häva planen.

Frågan om störningar för A och L-EL

A och L-EL har invänt att det som idag är orörd natur kommer att bli ett stort planområde 60 meter från deras fastighet, C. De kommer att bli omringade av camping, uthyrningsstugor, rekreation och lek, vilket för dem innebär stora olägenheter. De anser vidare att område N4 (uthyrningsstugor) ska läggas mer norrut och att tält- och husvagnscamping borde tas ur planen. De befarar vidare att

deras infart kommer att blockeras och att allmänheten kommer att slänga sina sopor i deras sopbehållare.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

När det först gäller utformningen av planområdet ligger detta inom ramen för kommunens rätt att bestämma över marken i kommunen (se 1 kap. 2 § ÄPBL). Detaljplanen innebär vidare att byggnader och anläggningar kommer att uppföras runtomkring A och L-ELs fastighet i ett område som idag är obebyggt. Detta kommer säkerligen att innebära en stor förändring i miljön kring deras hus både vad gäller utsikt och ljud. Mark- och miljööverdomstolen finner dock att det varken finns skäl att anta att aktiviteterna vid rekreationsanläggningen eller boendena vid de närmast belägna uthyrningsstugorna och campingen skulle medföra sådana störningar som kan anses utgöra betydande olägenheter i den mening som avses i plan- och bygglagen (se 3 kap. 2 § ÄPBL). Skulle störningar ändå uppstå får dessa hanteras av tillsynsmyndigheten. A och L-ELs invändningar utgör därmed inte skäl att häva planen.

Intresseavvägningen

Frågan i denna del är om kommunen i tillräcklig grad har gjort en avvägning mellan de olika intressen som berörs av detaljplanen (se 1 kap. 5 § ÄPBL).

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Kommunen har i sin översiktsplan från år 2010, s. 17 ÖP 2010, redovisat det aktuella området som ett utvecklingsområde för campinganläggning och boende med inriktning mot turism där det är lämpligt att pröva utvecklingen i detaljplan. Kommunen får därmed anses ha visat att det finns ett tydligt allmänt intresse för att planlägga området på sätt som föreslås ske (se prop. 1985/86:1 s. 123). Att det finns en enskild exploatör, som även har ett ekonomiskt intresse av att planen kommer till stånd, förtar inte detta allmänna intresse. Även om det är förståeligt att de enskilda boende i området har ett intresse av att den planerade turistanläggningen inte kommer till stånd och att belastningen av människor och trafik i området inte ökar, finner Mark- och

miljööverdomstolen att detta intresse inte väger så tungt att det utgör skäl att häva planen.

Sammanfattning

Mark- och miljööverdomstolen gör, till skillnad mot mark- och miljödomstolen, den bedömningen att kommunen har utformat och behandlat trafikfrågorna på ett godtagbart sätt i detaljplanen och att risken för framkomlighetsproblem för delägarna i Ödbyvägen inte är så stor att den utgör skäl att upphäva detaljplanen. Mark- och miljööverdomstolen har även när det gäller invändningarna mot planen i övrigt kommit fram till att kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som de materiella reglerna i plan- och bygglagen ger kommunen. Mark- och miljööverdomstolen har slutligen funnit att kommunen har gjort en tillräcklig avvägning mellan de olika intressen som berörs av detaljplanen och därvid att de enskilda delägarnas i B intressen har beaktats på ett rimligt sätt.

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom ska därför kommunens beslut att anta detaljplanen fastställas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Mikael Hagelroth, referent, och Birgitta Bylund Uddenfeldt samt tekniska rådet Inger Holmqvist.

Föredragande har varit Erica Ehne.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-08-02
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr P 4618-16

KLAGANDE

1. TA
2. P-GB
3. Brf Soten Fiskarby nr 1
4. Brf Soten Fiskarby nr 2
5. L-EG
6. CG
7. SG
8. JH
9. EH
10. MH
11. MI
12. UI
13. JEJ
14. LJ
15. GK
16. VK
17. AL
18. L-EL
19. KM
20. DO
21. PO
22. CT
23. LT
24. BW

Dok.Id 361478

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 80	måndag – fredag 08:00-16:00

25. JEW

26. Öbrovägens samfällighetsförening,

27. Ödby Ö i Hunnebostrand Samfällighetsförening

28. CG

MOTPART

Sotenäs kommun

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut 2016-10-26 i ärende nr 403-19440-2016, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för fastigheterna A m.fl. och klagorätt

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avvisar CGs överklagande.
 2. Mark- och miljödomstolen avslår GKs överklagande av länsstyrelsens beslut den 26 oktober 2016 att avvisa hennes överklagande av Kommunfullmäktige i Sotenäs kommuns beslut den 21 april 2016, KF § 27 i ärende nr KA 2011/38, att anta detaljplanen för A m.fl. och avvisar hennes överklagande av länsstyrelsens sakprövning av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen för A m.fl..
 3. Med ändring av Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 26 oktober 2016 upphäver mark- och miljödomstolen kommunfullmäktiges beslut den 21 april 2016, KF § 27 i ärende nr KA 2011/38, att anta detaljplanen för A m.fl. fastigheter.
-

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Sotenäs kommun beslutade den 21 april 2016, KF § 27 i ärende nr KA 2011/38, att anta detaljplanen för fastigheterna A m.fl. fastigheter. Av planbeskrivningen framgår att syftet med planen är att skapa förutsättningar för en utbyggnad av turistanläggningar i anslutning till gården Ödby Nordgården (A). Vidare framgår att genom detaljplanen tillskapas byggrätter för nya bostadshus, uthyrnings- och campingstugor, husvagns- och husbilscamping, ställplatser, tältning, vandrarhem, restaurang, affär, minigolf och ett områdescentrum med bl.a. "Barnens Gård". Antagandebeslutet överklagades av TA, CT med flera till Länsstyrelsen i Västra Götalands län som den 26 oktober 2016 beslutade att avvisa några överklaganden och avslå de övrigas överklaganden.

YRKANDEN M.M.

CT, LT, JH, MH, TA, CG, MI, UI, EH, VK, GK, LJ, JEJ, SG, BW, JEW, L-EG, CG, PO, DO och KM har yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av länsstyrelsens beslut, ska upphäva kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen och återförvisa målet till kommunfullmäktige för ny handläggning. De har hänvisat till vad de anfört i länsstyrelsen och tillagt bl.a. följande.

Den kanske viktigaste saken i planen är trafiken. Trafikutredningen är bristfällig. Beräkning avseende trafikrörelser är också felaktig. Om rätt beräkningar görs (220 enheter x 5 fordonsrörelser/dag) blir det ca 110 fordon under maxtimmen och inte 40 fordon som anges i utredningen. Beräkningen att det är få gäster som kommer att köra på Öbrovägen för att det finns en inre tillfart via receptionen faller på sin egen orimlighet. Vem kör in via receptionen efter att man första dagen har checkat in? Campinggästerna kommer att köra på Öbrovägen och trängas med Ödby ö-bor. Det kommer inte att fungera med enbart hastighetsnedsättning utan det krävs en två-

fältsväg med separat gång- och cykelbana. Redan idag är det problem att mötas och mötesplatsernas läge är inte optimala.

Vad avser räddningstjänstens synpunkter är de begränsade till brandvattenförsörjning och önskan om delaktighet i bygglovsprocessen. Den mycket avgörande punkten om framkomlighet för utryckningsfordon har inte vid något tillfälle beaktats.

I länsstyrelsens beslut säger man att det är okej att ställa bilarna ute i grönområdet. Har naturvårdsenheten på länsstyrelsen verkligen den uppfattningen? Det har ju påpekats hur viktigt det är att inte naturen ska förstöras eller onödigt belastas genom exploateringen. Hur skyddas området från oljeläckage och dylikt om denna typ av parkering godkänns?

Varken 1 kap. 5 § ÄPBL eller 2 kap. 1 och 2 §§ ÄPBL kan anses uppfyllda. I 2 kap. 3 § ÄPBL finns fem kriterier angivna. Ingen av dessa punkter är fullt ut tillgodosedda. I 5 kap. 2 § ÄPBL stadgas att skälig hänsyn ska tas till befintliga bebyggelse- äganderätts- och fastighetsförhållande som kan inverka på planens genomförande. Det tycks ju vara så att kommunens syn på hur man tillvaratar åretruntboendes och sommarboendes intressen ligger långt ner på skalan för skäligt agerande. Både politiker och tjänstemän påstår att de är motståndare till campingen, men det har de inte framfört. Det som har framförts som nödvändigt under detaljplanearbetet ska tas med som skallkrav i detaljplanen och genomföras vid exploateringen.

Brf Soten Fiskarbyn nr 2 har yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av länsstyrelsens beslut, ska upphäva kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen. Föreningen har i huvudsak utvecklat talan enligt följande.

Brf Soten Fiskarbyn nr 2 anser att beslut ska fattas avseende Öbrovägens beskaffenhet, bredd, hastighet som möjliggör för gående, cyklande samt att övriga trafikanter kan färdas på ett tryggt sätt. Beslut ska fattas före eller i samband med detaljplanens godkännande och vara en förutsättning för planens realiserande. Angiven detaljplan möjliggör att skapa byggrätter för nya bostadshus, uthyrnings- och

campingstugor, husvagns- och husbilscamping, ställplatser, tältning, vandrarhem, restauranger, affär, minigolf och ett områdescentrum med bl.a. "Barnens Gård". Allt detta ska göras utmed Öbrovägen (väg nr 23843) vilken är en smal krokig väg från länsväg 174 fram till Ödby Ö som innefattar bl.a. fem bostadsrättsföreningar plus separata villor. Brf Soten Fiskarbyn nr 2 har 40 lägenheter och föreningen har till såväl Sotenäs kommun som till länsstyrelsen anfört hinder mot detaljplanen. Skälet har i huvudsak rört väg- och biltrafik, men även att kommunen hänvisar till påstådd befintlig badplats och badbrygga vid deras område. Det finns inte någon badplats, men däremot en privat badbrygga. Föreningen har också slagit vakt om strandskyddat område. Kommunen har inte heller besökt området för att ta del av föreningens synpunkter, vilket kommunen hade lovat.

När det gäller huvudfrågan om väg och trafik kan föreningen inte acceptera att frågan hanteras i särskild ordning. Det är viktigt med helheten och skulle kunna innebära att nybyggnation och etablering sker enligt detaljplan, men vägen består. För att få ordning på trafiksäkerheten kan föreningen komma att tvingas betala de kostnader som egentligen borde falla på exploitören. Det är givetvis ett förhållande som inte kan accepteras och det är rimligt att begränsningar sker så att sådant förhållande inte uppstår. Mark- och miljödomstolen bör därför bifalla besväret och upphäva detaljplanen. Länsstyrelsen hänvisar i sitt beslut till 2 kap. 2 och 3 §§ samt 5 kap. 2 § ÄPBL. Det finns skäl att fundera på om länsstyrelsen förstår innehållet. Vägens beskaffenhet klarar inte den ökning av såväl gående, cyklande samt biltrafik som kommer att ske. Dessutom finns det en vandrings- och cykelled på denna väg. Länsstyrelsen påstår att frågorna var lösta på ett sätt som motsvarade statens intresse. Av planbeskrivningen framgår att erforderliga åtgärder på denna sträcka och anslutning till länsväg 174 fortsättningsvis ska drivas som ett separat vägärende. Länsstyrelsen uppger att man därför inte kan pröva dessa frågor. Länsstyrelsen uppger också att man inte finner skäl att ifrågasätta resultatet av gjord trafikutredning. Trafikutredningen är en skrivbordsprodukt. Besök på plats saknas. Trafikmätningen är ålderdomlig och gjord under inte trafikfrekvent tid. Under det sista året har det märkts att trafikintensiteten ökat radikalt. De flesta familjer har två bilar. De nya boende kommer att använda sina fordon, inte bara för färd till/från den tillfälliga

boendeplatsen utan också för att besöka det havsnära området där föreningens fastighet är belägen. Detta är ett område som redan idag har bristfälligt utrymme för parkering.

Länsstyrelsen skriver också att kommunens (och entreprenörens) intresse överstiger de allmänna och enskilda intressen som anförts mot planen. Idag är högsta tillåtna hastighet på vägen 70 km/h. En sänkning av hastigheten till 30 km/h kan inte anses vara tillräckligt. För det fall vägen breddas så att utrymme skapas för cykel- och gångtrafikanter skulle vägen klara årets alla trafiktoppar.

P-GB har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver länsstyrelsens beslut och kommunfullmäktiges antagandebeslut samt att domstolen återförvisar målet till antingen länsstyrelsen eller kommunfullmäktige för ny handläggning. Han har i huvudsak utvecklat talan enligt följande.

Länsstyrelsen har i sitt beslut förklarat sig nöjd med den trafikutredning som gjorts trots att den felaktigt redovisar att 50 km/h skulle vara rådande hastighetsbegränsning. Idag är hastighetsbegränsningen 70 km/h. Länsstyrelsen instämmer även i att en separat gång- och cykelbana inte krävs förutsatt att hastigheten sänks till 30 km/h. Kommunen har inte i detaljplanen angivit hur frågan ska lösas. Vad gäller hastighetssänkning till 30 km/h borde Öbrovägens Samfällighetsförening kunna ansöka om det hos länsstyrelsen. Enligt uppgift avslår länsstyrelsen regelmässigt ansökningar om sådan sänkning i så gott som alla fall utom alldeles utanför skolor. Detta får till följd att i praktiken kommer varken separerad gång- och cykelbana att införas eller en hastighetssänkning till 30 km/h ske.

Detaljplanen har endast lämnat en möjlighet kvar att omhänderta en så viktig fråga som trafiksäkerheten och det är att vägföreningen med medlemmarnas bidrag anlägger gång- och cykelväg. Det är orättvist att andra ska ta kostnader som åsamkas av en exploatering i vinstintresse som mer än fördubblar trafikmängden. Det troliga resultatet är att om detaljplanen vinner laga kraft i nuvarande form kommer trafiksäkerheten att vara oroande eftersatt. Detta stöds även av den trafikutredning som

gjorts. Konsekvens av detaljplanen blir en campingplats med fordonstrafik i hög hastighet genom området.

Örbrovägens samfällighetsförening har yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av länsstyrelsens beslut, ska upphäva kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen. Föreningen har vidhållit vad den anfört i länsstyrelsen, men har tillagt/framhållit bl.a. följande.

Länsstyrelsen har i sitt beslut inte tagit följande punkter i beaktande.

Länsstyrelsen skriver:

"För Ödbyvägen har det gjorts en utredning som visar att god standard uppnås vid blandtrafik enligt Trafikverkets regler om vägar och gators utformning (VGU) under förutsättning att hastighetsbegränsningen sänks från nuvarande 50 till 30 km/tim."

Trafikutredningen baseras på ett mycket bristfälligt underlag, nämligen en hastighetskontroll utförd under två olika sommarveckor, med ett i och för sig ganska dyskert resultat. Fakta i målet är att det gäller 70 km/h på vägen, men föreningen anser att det är en alldeles för hög hastighet för vägens kvalitet så de har skyltat den med 30 km/h. Trafikverket har uppmanat föreningen att ta bort skyltarna. På fråga om det inte kunde bli hastighetsbegränsning om 30 km/h svarade Trafikverkets representant att det var länsstyrelsen som avgjorde frågan, men lät förstå att det var onödigt arbete för länsstyrelsen skulle med största sannolikhet avslå en sådan begäran. På en liten vägsträcka i slutet av vägen har föreningen skyltat med "Gångfartsområde". Trafikverket krävde att de tog bort skylten, men då de vägrade av trafiksäkerhetsskäl drogs statsbidraget in för denna del av vägen.

Av trafikutredningen framgår vidare att:

"Ifall hastighetsbegränsningen är 50 km/ tim. behöver cykelfält anläggas för att uppnå god standard."

Under rubriken Gångtrafik anges:

"Enligt VGU uppnås god standard vid blandtrafik ifall hastighetsbegränsningen är maximalt 30 km/tim och motorfordonsflödet är mellan 0-100 fordon per dygns-timme. Ifall hastighetsbegränsningen är 50 km/tim behövs en gångbana för att uppnå god standard". Observera att hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

Därefter anges i trafikutredningen: "Slutsats och rekommendationer: Trafikflödet på Ödbyvägen uppgår till 60 fordon under maxtimmen. Den föreslagna exploateringen kommer troligtvis att inte generera mer än 40 fordon/tim, vilket innebär att god standard uppnås med blandtrafik enligt VGU, under förutsättning att hastigheten sänks från nuvarande 50 till 30 km/tim".

Observera att hastighetsgränsen är 70 km/h och förutsättningen att få den sänkt till 30 km/h med eller utan statsbidrag bedöms som minimala. Tänk om exploateringen genererar 41 fordon per timma, då är det plötsligt inte längre god standard enligt VGU ens vid 30 km/h utan då behövs det en gångbana. Värdena för fordonsrörelser är kraftigt i underkant och lämnar ingen beredskap för framtiden. Trafikutredningen avslutar sina rekommendationer med en ganska väsentlig mening: "Även om det inte är nödvändigt med separerade gångvägar ur trafiksäkerhetssynpunkt så kan det ur en trygghetsaspekt vara fördelaktigt att ha separerade gångvägar inom området och längs med Ödbyvägen". En slutsats som verkar ha förbigått såväl exploatör, kommunen och länsstyrelsen.

Enligt planen är Ödbyvägen omgiven av planlagd naturmark som omöjliggör en breddning av vägen eller byggandet av en separat gång- och cykelväg. Kommunen har planmonopol för att man ska kunna styra planering, tillgodose och garantera alla medborgare en trygg och säker miljö som följer alla normer och regler samt försöka skapa en beredskap för framtiden. Här har en exploatör på eget initiativ tagit fram en detaljplan, vilken i laga ordning ställts ut. Det har då inkommit 52 yttrande varav 40 har oroat sig för såväl dagens trafiksituation som för morgondagens efter exploateringen eftersom redan dagens situation upplevs som farlig och besvärlig. Att sedan kommunens personal totalt negligerat dessa inlägg anser föreningen är på gränsen till tjänstefel. Ingen har tagit hänsyn till vägens sträckning eller topografi. Man

har bara gjort några matematiska beräkningar baserade på ett mycket tveksamt underlag gällande fordonsrörelser. Det har inte tagit hänsyn till den onormalt stora andelen cyklister, gångtrafikanter med och utan barnvagnar, mängden barn eller de handikappades möjligheter att ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt.

Planen kommer att effektivt förhindra ett nödvändigt trafiksäkerhetsarbete i ett område som i kommunens översiktsplan pekats ut som lämpligt för det rörliga friluftslivet med stora naturvärden. Slutligen har Trafikverket krävt att planen inte får antas utan att anslutningen till väg 174 har lösts. Vad föreningen känner till är denna fråga ännu inte löst.

Brf. Soten Fiskarbyn nr 1 har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver länsstyrelsens beslut och även kommunfullmäktiges antagandebeslut samt återförvisar målet till kommunfullmäktige för att korrigera detaljplanen. Föreningen har i huvudsak utvecklat talan enligt följande.

Länsstyrelsen har inte på ett övertygande sätt beaktat trafiksäkerheten på Öbrovägen som leder från Väg 174 fram till Ödby Ö. De trafikrisker som föreningen påtalat har nonchalerats. I en framtid när dessa risker kommer att bli alltför uppenbara har inte kommunen i detaljplanen angivet vem som ekonomiskt ska svara för kommande förbättringar för vägen som de ser som oundvikliga. Den enda möjligheten att göra vägen tillräckligt trafiksäker är att redan i detaljplanen fastställa rätt standard och att samtidigt fastställa exploitörernas ansvar.

I sitt beslut har länsstyrelsen uttryckt förståelse för att andra boende tvingas underkasta sig förändringar i miljön kring sin fastighet. Föreningen delar inte denna uppfattning när förändringarna kommer att bestå i sanitära olägenheter och att de boende på Ödby Ö antingen tvingas stänga av den privata delen av vägen för oönskad fordonstrafik eller bekosta parkeringsövervakning på de privata parkeringsplatserna. Detaljplanen bör bättre belysa hur dessa problem ska lösas, hur den idag lilla badplatsen ska utrustas med sanitära anläggningar och hur detta ska finansieras.

Ödby Ö i Hunnebostrand Samfällighetsförening har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen. Föreningen har i huvudsak utvecklat talan enligt följande.

Trafikfrågan är katastrofal på sommarmånaderna med många olyckstillbud på den smala vägen. Den extra breddningen av vägen är ett minimumkrav för att det överhuvudtaget ska fungera och kostnaden för denna måste tas av projektör. Vid eventuella tillbud kommer inte räddningstjänsten att kunna komma fram och ansvaret för detta faller då rimligtvis på länsstyrelse och kommun. Badplatsen som hänvisas till av projektören är mycket liten och med befintliga 600 boende under sommarmånaderna är den inte anpassad för fler gäster. Toaletter eller annat är inte heller ordnat. Parkeringsplatser finns inte heller i tillräcklig omfattning. Detta kommer möjligen ordnas med avstängning av trafik på vägen från Öbron till p-platser.

AL och L-EL har yrkat att mark- och miljödomstolen ska ändra detaljplanen på så sätt att område N4 (uthyrningsstugor) ska läggas enligt tidigare förslag, mer norrut. De har i huvudsak utvecklat talan enligt följande. Om uthyrningsstugorna placeras längre norrut blir avståndet mellan stugorna längre. Det förslaget känns acceptabelt för dem. I detaljplanen kommer deras fastighet C bli omringade av camping, uthyrningsstugor, rekreation och lek.

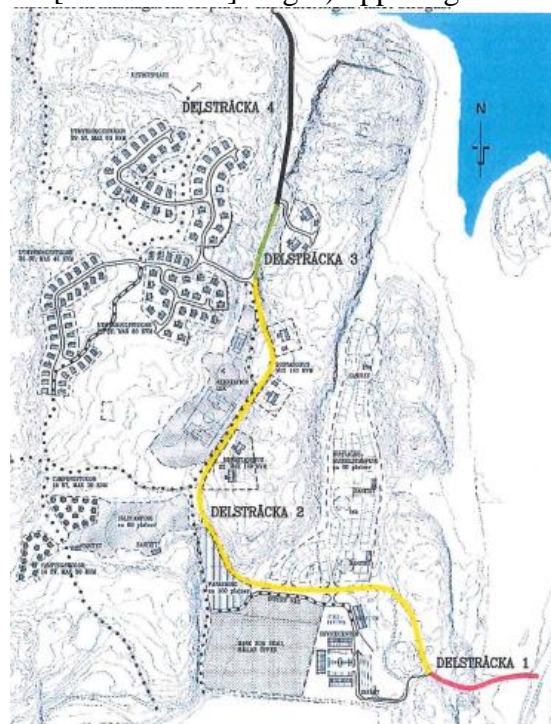
Kommunen anser att deras sida i sydväst inte är deras "godsida" av fastigheten. Kommunen kan dock inte bedöma vilken som är deras "godsida". Denna sida av huset används mest idag. Avståndet mellan deras hus och uthyrningsstugorna kommer bli 60 meter och upplevs av dem som alldeles för nära. Detta kommer att medföra störningar för dem. Denna förändring kommer medföra mycket negativa effekter och det känns inte bra. Det borde ligga i kommunens och exploatörens intresse att lyssna på berörda fastighetsägare så de känner sig hörda och relativt nöjda i ett sådant här projekt. Detaljplanen borde minskas ner till lagom nivå för detta område. Tältcamping och husvagnscamping borde tas ur planen. Infarten till deras väg får inte bli allmän väg eller blockeras så att de inte kommer fram. Idag slängs sopor av allmänheten i deras soptunnor. Hur tänker kommunen styra upp detta? En gång- och

cykelväg utmed hela Ödbyvägen är ett krav. Redan idag är det farligt att gå och cykla på vägen eftersom många kör i hög hastighet.

Sotenäs kommun har motsatt sig ändring av det överklagade beslutet och har anfört bl.a. följande. Beträffande detaljplanens belastning på Ödbyvägen kommer husbilar, husvagnar, tältcampare och gäster till campingstugorna att från väg 174 trafikera Ödbyvägen ca 150 m (delsträcka 1 [rödmarkerad] i figur) upp till gården

och servicecentret. Efter 150 m lämnas Ödbyvägen och trafiken går via servicecentret, receptionen och en intern väg till campingområdet väster om gården. Det nordöstra campingområdet nås genom att korsa Ödbyvägen från servicecentret. Detta trafikflöde gäller både till och från campingområdena.

För delen av vägsträckan från servicecentret fram till uppfarten till uthyrningsstugorna (del av delsträcka 2 [gulmarkerad] i figur) minskar fordonsrörelserna med antalet fordon till campingområdena (husbilar, husvagnar och tältcampare och campingstugor).



Trafiken till och från uthyrningsstugorna kommer att trafikera Ödbyvägen ca 900 m från väg 174 fram till uppfarten till stugområdet (hela delsträcka 2 [gulmarkerad] samt delsträcka 1 [rödmarkerad] i figur). Från uppfarten till uthyrningsstugorna (delsträcka 3 [grönmarkerad] i figur), ca 100 m, kommer Ödbyvägen bara att belastas med trafiken till de två nya bostadstomterna. Ödbyvägen är ca 2 km från väg 174 till Ödby Ö och den resterande delen (delsträcka 4 [svartmarkerad] i figur samt norrut) kommer inte att påverkas av den föreslagna exploateringen. Påståendet att antal fordon under maximaltimmen ska vara 110 fordon och inte 40 fordon som anges i trafikutredningen bygger på ett felaktigt antagande. Fem fordonsrörelser per dygn och enhet gäller för fastboende. Inom planområdet är det åtta fastigheter för

fastboende (beteckningen B i planen). För fritidsboende på campinganläggningar gäller enligt Vägverkets/Trafikverkets effektkatalog 2008:11, Effektsamband för vägtransportsystemet: 0,4–0,8 fordonsrörelser per dygn och enhet beroende på campinganläggningens standard och utbud. För boende i uthyrningsstugor är det två fordonsrörelser per dygn och enhet enligt SCR, Sveriges Camping- och Stugföretagares Riksorganisation.

Vad gäller ökning av trafikflöden på Ödbyvägen gäller att avseende delsträcka 4, ca 1000 m, blir det ingen ökning. För delsträcka 3, ca 100 m, blir det 10 fordonsrörelser per dygn (fastboende 2 x 5). Avseende delsträcka 2, ca 750 m, blir det 244 fordonsrörelser per dygn (fastboende 8 x 5 + uthyrningsstugor 102 x 2). Delsträcka 1, ca 150 m, får 422 fordonsrörelser per dygn (fastboende 8 x 5 + uthyrningsstugor 102 x 2 + camping 150 x 0,8 + campingstugor 29 x 2).

Vid 100 procent beläggning blir det som mest en trafikökning på ca 150 m av Ödbyvägen med totalt 422 fordonsrörelser per dygn. Detta innebär 42,2 fordonsrörelser under maxtimmen (10 procent av totala dygnsflödet). Denna sträcka kommer även att breddas och göras tvåfilig med separat gång- och cykelbana. Kommunen anser mot bakgrund av ovanstående att angivet antal fordon vid maximaltimmen om 40 fordon således är väl underbyggt. Kommunen anser även att trafikfrågorna fått en tillfredsställande lösning och för att säkerställa exploatörens åtaganden vid ett genomförande har ett exploateringsavtal upprättats mellan kommunen och exploatören/markägaren.

Vad gäller hastighetsnedsättning, krav på tvåfältsväg, separat gång- och cykelbana och att det inte är angett i detaljplanen hur hastighetsbegränsningen ska lösas lämnades följande svar i utställningsutlåtandet: Trafikutredningen föreslår en hastighetsbegränsning till 30 km/h för att nå god standard avseende trafiksäkerheten. Frågan handläggs av Trafikverket, kommunen, länsstyrelsen och Öbrovägens samfällighetsförening. Med tanke på trafikens omfattning har bedömningen gjorts att cyklister och biltrafik ska kunna samsas på vägen. Däremot föreslås att gångtrafiken separeras ifrån gården och fram till den föreslagna vägen in till stugorna i norr. An-

talet mötesplatser är 13, men för två av dessa finns inget vägmärke. De har tagits bort eller förkommit på annat sätt. Det är väghållarens ansvar att tillse att skyltsättningen är korrekt, dvs. Öbrovägens samfällighetsförening.

Trafikräkningen är utförd av KUSTOM, Kommunsamverkan Trafiksäkerhet och Miljö, Tanum, Strömstad, Sotenäs. Mätningen är utförd under årets mest trafikfrekventa veckor; midsommarveckan och sista veckan i juli 2011.

Vad gäller anslutningen till väg 174 och breddning av vägen hänvisas till upprättat exploateringsavtal, punkterna 6 och 12 där frågorna är reglerade.

Avseende räddningstjänstens framkomlighet lämnades följande svar i utställningsutlåtandet: Räddningstjänsten bereds generellt tillfälle att yttra sig i alla planprocesser och deltar även i prövningen av bygglov. Kommunen har kommunicerat och hanterat räddningstjänstens yttrande i planarbetet och i redogörelser. Frågan om framkomlighet med avseende på räddningstjänstens möjligheter att ta sig fram har hanterats under planarbetet.

Inom camping- och stugområdet sker parkeringen vid respektive campingtomt och uthyrningsstuga. Därutöver finns en parkering med 100 platser för besökare samt parkeringsplatser vid servicecentret. Parkering för besökare kan också, som planbeskrivningen anger, ske på de släta berghällar som finns i anslutning till många av uthyrningsstugorna. Parkeringsmöjligheterna är enligt kommunens uppfattning väl tillgodosedda för camping- och stuggäster samt besökande. Besöksparkeringen på Ödby Ö är till för tillfälliga besökare (det rörliga friluftslivet) och detaljplanen har inte något behov av parkeringsplatserna på Ödby Ö för sina gäster. Beträffande avstängning av Öbyvägen hänvisas till utställningsutlåtandets svar: Så länge som vägsamfälligheten erhåller statligt bidrag till vägen får den inte stängas av för allmän trafik. Kommunen anser att frågan redan har hanterats i planarbetet.

Ett strandskydd är ett förordnande och ett upphävande av strandskydd har handlagts i annan ordning, som ett eget ärende. Kommunen ansökte den 12 februari 2015,

BNau § 4, till länsstyrelsen om upphävande av strandskydd inom aktuell detaljplan. Länsstyrelsen fattade den 17 januari 2017 beslut om upphävande av strandskydd. Beslutet var att kvartersmark inom aktuell detaljplan som var strandskyddad inte längre skulle omfattas av strandskydd. Beslutet gäller endast om antagandet av detaljplanen vinner laga kraft. Beslutet om upphävande av strandskydd har inte överklagats.

DOMSKÄL

Bostadsrättsföreningen har åberopat som bevisning en video avseende en bilfärd från väg 174 till Ödby Ö.

Kommunen har åberopat och hänvisat till utredningen och materialet framtaget under planarbetet.

Mot bakgrund av materialet i målet, bl.a. videofilm, men även utgången i målet, anser mark- och miljödomstolen att det är obehövligt att hålla syn.

Bestämmelser m.m.

Eftersom planärendet inleddes före den 2 maj 2011 är det den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, som ska tillämpas i målet. Tillämpliga bestämmelser framgår i stort av länsstyrelsens beslut, men följande bestämmelser kan framhållas.

Mark- och miljödomstolens prövning i aktuellt mål är begränsad till frågan om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klagandena har angett eller som annars framgår av omständigheterna. Prövningens omfattning är därmed beroende av utformningen av de bestämmelser som det överklagade beslutet grundas på samt innebär en kontroll av om kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som medges i bestämmelserna och de krav som kan ställas på beslutsunderlag t.ex. att det finns brister i beredningsunderlaget (jfr MÖD 2014:12). Prövningen omfattar också om kommunen gjort en rimlig avvägning mellan de enskilda och allmänna intressena som kan stå emot varandra i planärendet.

Av 2 kap. 2 § ÄPBL framgår att planläggning bl.a. ska främja en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö och goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten ska främjas. Enligt 3 § i samma kapitel ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet bl.a. med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp och annan samhällsservice. Vidare följer av 4 § bl.a. att behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö samt skydd mot trafikolyckor ska beaktas vid utformningen av bebyggelsemiljön inom områden med sammanhållen bebyggelse. Som en allmän princip gäller att det av en detaljplan ska framgå att åtgärder för att tillgodose de olika behov som den genererar kan genomföras (jfr Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i mål nr P 4534-15 och P 1584-13).

Bedömning

Klagorätt

Oavsett om CG är sakägare i målet eller inte, kan hon inte överklaga ett beslut till tredje instans (mark- och miljödomstolen) när hon inte dessförinnan överklagat det ursprungliga beslutet från första instans (dvs. kommunfullmäktiges beslut) till andra instans (dvs. länsstyrelsen). Med hänsyn till instansordningens princip ska alltså hennes överklagande avvisas.

Vad gäller GKs rätt att överklaga kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen för A m.fl. gör inte mark- och miljödomstolen någon annan bedömning än länsstyrelsen. Således ändras inte länsstyrelsens avvisningsbeslut avseende hennes överklagande. Med anledning därav har hon inte heller rätt att överklaga länsstyrelsens beslut avseende sakprövningen av kommunfullmäktiges antagandebeslut. Hennes överklagande ska således avvisas i den delen.

Prövning i sak avseende strandskydd

Mark- och miljödomstolen konstaterar att vid tidpunkten för antagande av detaljplanen var en del av planområdet beläget inom strandskyddat område. Av planbe-

skrivningen framgår att byggnadsnämndens arbetsutskott i Sotenäs kommun ansökt till länsstyrelsen om att strandskyddet ska upphävas inom detaljplanen i de delar där det utökade strandskyddet omfattar kvartersmark enligt planförslaget. Efter kommunikering med Sotenäs kommun har kommunen inkommit med beslut av Länsstyrelsen i Västra Götalands län den 17 januari 2017. Av sistnämnda beslut framgår att länsstyrelsen beslutat att i detaljplanen strandskyddat område inte längre ska omfattas av strandskydd. Beslutet har inte överklagats. Eftersom strandskyddsfrågan behandlats i särskild ordning föranleder frågan om strandskydd inte skäl i detta mål för att upphäva antagandebeslutet av detaljplanen.

Prövning i sak avseende trafikförsörjningen och god trafikmiljö

Av 1 kap. 5 § ÄPBL framgår att vid prövning av frågor ska både allmänna och enskilda intressen beaktas och av 2 kap. 4 § första stycket punkt 4 i nämnda lag framgår att inom områden med sammanhållen bebyggelse ska bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö.

Den väg som berörs av detaljplanen är den enskilda vägen B, även kallad Ödbyvägen (vägen). I gemensamhetsanläggningen deltar 71 fastigheter varav flertalet fastigheter är belägna på Ödby Ö. Vägen är drygt 2 km lång och förvaltas av Öbrovägens samfällighetsförening. Av trafikutredningen framgår att vägbredden varierar mellan 3,2 och 5,95 meter och att det bara är på några fåtal ställen som vägbredden överstiger 4,5 meter. Längs med vägen finns totalt 13 mötesplatser.

För att kunna bedöma trafikfrågorna är det av vikt att först bilda sig en uppfattning om den verksamhet som planen medger och dess inverkan på trafiken och befintlig väg. I miljökonsekvensbeskrivningen (sid. 18) har följande angetts.

”Enligt planförslaget föreslås ca 100 uthyrningsstugor, 29 campingsstugor, ca 90 platser för husvagnscamping, ca 60 platser för tältcamping och sex bostadshus inom planområdet. Om man i ett räkneexempel, relativt högt räknat, utgår från att varje bostadshus/uthyrningsstuga normalt rymmer fyra personer och varje tält, campingstuga och husvagn tre personer, skulle det vid maximalt utnyttjande tillkomma ca 950 personer i området. Därtill bedöms antalet besökare från Hunnebostrand och antalet tillfälliga besökare öka när området blir mer tillgängligt. Ett stort antal besökare inom området kommer att innebära att fler människor rör sig längs stigarna, framför allt under sommaren, vilket kan upplevas såväl positivt som negativt.”

Kommunen har således räknat med ett maximalt utnyttjande som uppgår till ytterligare ca 950 personer i området. Till detta ska tilläggas tillfällig besökare och besökare till gårdsbutiken, vandrarhemmet och restaurangen. Under högsäsongen kommer det att innebära att den enligt planen tillåtna verksamheten kommer att generera mer än 1 000 personer som kommer att ha anknytning till planområdet.

I detaljplanen har vägens befintliga vägområde lagts ut som allmän plats innebärande att vägens nuvarande bredd och läge låses då vägen inom planområdet helt omgärdas av kvartersmark och allmän plats för naturområde.

Även om planen ger utrymme för att anlägga en intern väg från receptionen till det sydvästra området med parkering, tältcamping och campingstugor medger planen också en direktinfart till detta område från vägen. Det förefaller inte osannolikt att gästerna efter incheckningen kommer att nyttja denna infart då den kan nås enklare än att köra genom receptionen. Vägen kommer i praktiken att fungera som en lokalväg för trafikförsörjningen för både fordon och oskyddade trafikanter inom planområdet. Det går inte bortse från att den turistverksamhet som ska bedrivas inom planområdet kommer att medföra att vägen även kommer att nyttjas av anläggningens gäster för promenader, cykling och andra motionsaktiviteter. Att illustrationskartan anger en möjlig promenadväg från receptionen och till de olika bebyggelsekvarteren kan innebära, om denna promenadväg anläggs, att en viss del av de oskyddade trafikanterna inte kommer att belasta vägen i denna del. Dock har inte illustrationskartan någon rättsverkan utan ska enbart ge en bild av hur planområdet kan utformas.

Det går inte att bortse från hur vägen utanför planområdet kommer att påverkas av den verksamheten som ska bedrivas inom planområdet. Den närmaste vägen till havet och badmöjligheter är att fortsätta vägen norrut mot Ödeby Ö. Det faller sig naturligt att det tidvis kommer att bli problematiskt med parkering vid den möjliga badstranden. Denna fråga har inte hanterats i detaljplanen. Värt att beakta är också att det finns en gångbro från Ödeby Ö över till Hunnebostrandsidan. Den snabbaste och trafiksäkraste vägen för oskyddade trafikanter att ta sig till Hunnebostrand är

via nämnda gångbro. Av nämnda orsaker menar mark- och miljödomstolen att vägen norr om planområdet också kan antas få en ökad trafikbelastning både av fordon och oskyddade trafikanter.

Plangränsen slutar ca 150 meter från utfarten till den allmänna vägen 174. Denna vägsträcka är den som kommer att belastas hårdast av trafiken till och från planområdet. Kommunen uppger i sitt yttrande att denna sträcka kommer att breddas och göras tvåfilig med separat gång- och cykelväg. Kommunen hänvisar vidare till exploateringsavtalet där det framgår att ”Fastighetsägaren förbinder sig att utföra och bekosta ombyggnad och breddning på denna del av Ödbyvägen”. Som tidigare nämnts ligger denna vägsträcka utanför planområdet vilket innebär att det saknas planstöd för att genomföra föreslagna åtgärder. Huruvida detta är möjligt att genomföra eller inte, är utelämnat till en framtida lantmäteriförrättning. Detaljplanen innehåller heller inget villkor att denna del av vägen ska ha kommit till stånd innan bygglov får ges. Exploateringsavtalet innehåller inga sanktioner mot fastighetsägaren om denne väljer att inte ansöka om förrättning eller i övrigt inte bygger ut vägen enligt ovan. Huruvida denna vägsträcka kommer att byggas ut är beroende av omständigheter som i dag inte är kända samt av fastighetsägarens vilja att också göra detta.

Att blanda fordonstrafik med oskyddade trafikanter ter sig högst riskfyllt på denna förhållandevis smala väg. Trafikutredningen har utgått från beräknat antal fordon och har inte beaktat den påverkan som den specifika verksamheten inom planområdet ger upphov till, då speciellt vad gäller de oskyddade trafikanterna. Någon utredning som visar huruvida det är möjligt att skilja dessa kategorier trafikanter från varandra har inte tagits fram av kommunen och detta måste anses vara en brist.

Mark- och miljödomstolens sammanfattande bedömning är att trafikfrågorna i detaljplanen inte har utformats och behandlats på ett godtagbart sätt. Den ökning av fordonstrafik och oskyddade trafikanter som planen medför kommer, i vart fall under högsäsongen, högst sannolikt att innebära framkomlighetsstörningar för delägarna i B. Avvägningen mellan exploitörens enskilda intresse och de i

B deltagande fastighetsägarnas enskilda intresse är också bristfälligt ut-reda i planhandlingarna.

Med stöd av ovanstående ska kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplan för A m.fl. fastigheter i Sotenäs kommun upphävas. Mot bakgrund av utgången prövar inte mark- och miljödomstolen övriga invändningar.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 23 augusti 2017.

Christina Olsen Lundh

Sören Karlsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Christina Olsen Lundh, ordförande, och tekniska rådet Sören Karlsson. Föredragande har varit beredningsjuristen Sofia Ardeke.