



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060102

DOM
2021-11-15
Stockholm

Mål nr
P 10663-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-09-15 i mål nr P 1704-19, se bilaga A

PARTER

Klagande

1. A G

2. L G

Ombud för 2: K D

Motpart

Hörby kommun
242 80 Hörby

Ombud: Advokat C A

Övriga parter

1. C4 Hus AB

2. C4 Hus Mark i Skåne AB

3. Crustacea Aktiefbolag

4. E.ON Energidistribution AB

Dok.Id 1740584

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

5. Skanova Aktiebolag

Ombud för 5: Bolagsjurist P W

6. B D

7. L F

8. Häggenäs Samfällighetsförening

9. B G N

10. L S

11. M W T

12. P B T

SAKEN

Detaljplan för X, Y samt del av Z m.fl. i Ludvigsborg i Hörby kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

L G och **A G** (klagandena) har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva Hörby kommuns (kommunens) beslut att anta detalj-planen. De har i andra hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska återförvisa ärendet till kommunen för att kommunen ska utreda alternativet att bygga en ny väg för den planerade byggnationen samt göra en ordentlig konsekvensbedömning med förslag på hur trafiksäkerhet och miljöproblem kan åtgärdas.

Hörby kommun har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Kommunicering i målet

Av rättsfallet NJA 2019 s. 629 framgår att en enskild, t.ex. en fastighetsägare eller nyttjanderättshavare, vars intressen påverkas på ett påtagligt sätt av att en detaljplan ändras eller upphävs i ett överklagat mål måste ges tillfälle att yttra sig om domstolen överväger att avgöra målet till dennes nackdel. Mot denna bakgrund har Mark- och miljööverdomstolen berett C4 Hus AB, C4 Hus Mark i Skåne AB, Crustacea Aktiebolag, E.ON Energidistribution AB, Skanova Aktiebolag, B D, L F, Häggenäs Samfällighetsförening (samfällighetsföreningen), B G N, L S, M W T och P B T tillfälle att yttra sig i målet.

C4 Hus AB, C4 Hus Mark i Skåne AB och **Crustacea Aktiebolag** har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

E.ON Energidistribution AB och **Skanova AB** har uppgett att de inte har något att anföra i målet.

L S har framfört synpunkter avseende trafiksituationen.

B D, L F, samfällighetsföreningen, B G N, M W T och P B T har inte avhörtts.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

L G och A G har anfört detsamma som i underinstansen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

Planläggning av Häggenäs 3:50

Kommunen har gjort intrång på klagandenas fastighet i sin planering. En privat tomt kan aldrig bli en allmän platsmark. Kommunen och samfällighetsföreningen har gjort upp om Häggenäsvägens korsning där klagandena äger en övervägande del av marken utan att fråga klagandena. Klagandena har fått rådet av Lantmäteriet att anmäla detta eftersom varken kommunen eller samfällighetsföreningen har någon juridisk rätt då klagandena äger tomten.

Trafik

Kommunens presentation är full av oriktigheter och saknar en djupare miljökonsekvensbeskrivning för Häggenäsvägens korsning och Fulltoftavägens sträcka till Ludvigsborgsvägens korsning. Det har aldrig gjorts någon mätning på den sträckan. Beräkningarna bygger på gamla värden och mätpunkterna är inte baserade på rätt beräkningsgrunder. Det egentliga fordonsflödet i korsningarna är troligen mycket större än vad de gamla mätpunkterna visar. Enligt klagandenas beräkningar är det faktiska flödet vid Häggenäs 3:50, där merparten hamnar på sträckan 55 meter mellan korsningarna, totalt 3 530 fordon per dygn.

Swecos rapport är full av oriktigheter och kommunen måste begära in nya mätningar av Trafikverket. Klagandena motsätter sig också Tyréns utredning. I den görs gällande att Fulltoftavägen och Häggenäsvägen är lugna gator med få fordon vilket är så långt ifrån verkligheten man kan komma. Redan 1985 ansåg man att Fulltoftavägen borde stängas ner västerifrån till Ludvigsborg för att vägen ansågs överbelastad. Nybyggnationen kommer att generera trafik som ökar till helt oacceptabla nivåer.

Det är ostridigt att Häggenäsvägens korsning redan idag inte är trafiksäker. Trafikverket har varit tydligt med att verket inte kan vara väghållare för en så stor trafikökning som kommunen ämnar koppla på korsningen. Någon ordentlig konsekvensanalys av trafiksituationen har inte gjorts av Trafikverket eller kommunen.

Det går varken att göra korsningen trafiksäker eller miljömässigt säker. Kommunen har inte gjort någon närmare och detaljerad utredning av vilka åtgärder kommunen tänker vidta för att förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Några konkreta förslag till åtgärder, med till exempel refuger på Fulltoftavägen på lämpligt avstånd före och efter korsningen för att dämpa hastigheten vid den, har inte presenterats av kommunen.

Det är inte möjligt att göra en sådan förlängning som Sweco föreslår utan att klagandenas norra grannes utfart tas i anspråk. Samtidigt stoppas trafiken upp ytterligare genom en sådan åtgärd. Utöver detta har en busshållplats byggts 75 meter väster om Häggenäsvägens korsning som bildar trafikköer. Det är heller inte möjligt att bredda ut Häggenäsvägens korsning utan att göra anspråk på Häggenäs 3:50 och grannens tomt.

Att måla en mittlinje på Häggenäsvägen, som Sweco nämner, har redan gjorts för 20 år sedan och det fungerade inte då. Att skapa väjningsplikt på en smal korsning mellan två fastigheter skulle betyda att dessa fastigheter låses in under rusningstid. Kommunen har inte presenterat hur fastighetsägarna ska ta sig ut från sina fastigheter under rusningstid

Klagandena har begärt att det byggs en väg-ö eller en refug. På så sätt hade trafiksäkerheten ökat samtidigt som det blir en bättre reglering och trafikmiljö. Samtidigt borde Skånetrafikens bussar och den tunga trafiken tas bort. En möjlighet för att inte förvärra trafik- och miljöproblemen är också att en ny väg byggs för att leda om trafiken från den planerade nybyggnationen. På så sätt kommer trafik- och miljöproblemen runt korsningen och klagandenas fastighet i vart fall inte öka.

Klagandena har även gett in egna fotografier och illustrationer av trafiksituationen runt Häggenäs 3:50.

Buller

Enligt 8 § förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Det har inte kommunen gjort i detaljplanen.

Klagandena har framfört klagomål om buller och fått framgång i mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt genom dom den 8 november 2019 i mål nr M 1289-19. Domstolen höll med klagandena när det gällde fel indata och beräkningsmetod.

Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen) har genom beslut den 16 september 2020, dnr 505-14314-2020, förelagt Tekniska nämnden i Hörby kommun att mäta bullernivåerna utomhus vid uteplats på Häggenäs 3:50. Det har gjorts en ny bullerutredning den 15 december 2020 som är delvis godkänd. Klagandena överklagade även denna och anförde att den inte uppfyller det tillvägagångssätt som länsstyrelsen beslutade om. Detta då utredningen inte illustrerar dB-värde inomhus nattetid samtidigt som tiden för utredningen var för kort och antalet fordon för få. Vad som däremot är riktigt och trovärdigt i den utredningen är att det ekvivalenta ljudet mot fasad är 83 dB och vid uteplats ekvivalent värde 49 dB.

Korsningarna Häggenäsvägen–Fulltoftavägen och Fulltoftavägen–Ludvigsborgsvägen ligger endast 55 meter ifrån varandra och uppfyller därmed inte kraven på en så kallad 4.1.1 korsning enligt Trafikverket där avståndet ska vara 120 meter. När korsningarna ligger för nära varandra skapas kumulativa effekter i fråga om buller då fordonen ger kraftiga motorljud då de accelererar in på delsträckan mellan korsningarna.

Kommunen har inte kommit med några konkreta förslag till bulleranpassning avseende klagandenas bostadsbyggnad, som till exempel bulleranpassade fönster.

Luftföroreningar

Det är tydligt att kommunen redan idag inte efterlever miljö kvalitetsnormen för luft då det inte finns någon dokumentation för korsningarna och den aktuella platsen.

Kommunen har inte, i enlighet med länsstyrelsens beslut, dnr 505-14314-2020, utrett miljökvalitetsnormen för luft på den aktuella platsen under rusningstid. Kommunen har istället hänvisat till sin luft- och partikelmätning i området Hörby–Malmö. Varken luftkvaliteten i Hörby eller Malmö kan jämföras med den aktuella platsen och kan inte spegla klagandenas uteplats. Deras veranda ligger 2,75 meter från Fulltoftavägens asfaltskant.

Skador på suterrängmoduler

En hög belastning i Häggenäsvägens korsning kommer att innebära skador på klagandenas fastighets suterrängmoduler. Dessa kommer att ge vika inåt tomten. Klagandena har idag redan skador på sina suterrängmoduler på grund av den höga belastningen av tyngre fordon.

Hörby kommun har anfört detsamma som i underinstansen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

Planläggning av klagandenas fastighet

Det är oklart vad klagandena gör gällande avseende fastighetsgränserna. Korsningen vid klagandenas fastighet omfattas av en detaljplan från 1963. Av plankartan framgår att viss del av klagandenas fastighet utgör allmän platsmark för korsningen. Det framgår att hörnen i korsningen är ”kapade” och korsningen ianspråktar därför en del av klagandenas fastighet. Att fastighetsreglering enligt detaljplanen inte skett hindrar inte den rätt som finns enligt detaljplanen. Kommunen förnekar att den skulle ha köpt mark av samfällighetsföreningen.

Trafik

Med anledning av att frågan om buller och trafiksäkerhet varit omdiskuterad med bland andra Trafikverket har frågan utretts under detaljplaneprocessen genom utredningar från Sweco. Med anledning av överklagandet har kommunen även inhämtat ett utlåtande från Tyréns till bemötande av klagandenas synpunkter.

Klagandenas slutsats om att de faktiska trafikflödena vid deras fastighet ligger på 3 530 per dygn synes bygga på att all trafik skulle passera deras fastighet. Klagandenas resonemang i denna del vilar inte på rimliga antaganden och utgångspunkter. Kommunen bestrider påståendet att mätpunkterna inte är baserade på rätt beräkningsgrunder och hänvisar till Tyréns rapport.

Kommunen förnekar att illustrationen på sida 8 i överklagandet utvisar de verkliga förhållandena. I dagsläget passerar två bussar i timmen fastigheten under rusningstid. Bussarna möts endast om någon av dem avviker från tidtabellen. Det har i tidigare utredningar inte visats att det skulle förekomma några köproblem i korsningen under rusningstid och klagandenas påstående om detta förnekas. Klagandenas uppfattning att all trafik från samtliga mätpunkter samlas utanför deras fastighet har inget stöd i de utredningar som gjorts. Klagandenas beräkning att trafikökningen är 100 procent på varje vägavsnitt stämmer inte överens med Tyréns beräkning som visar en väsentligt lägre trafikökning.

Kommunen håller inte med om påståendet att det är ostridigt att Häggenäsvägens korsning redan idag inte är trafiksäker. Det är oklart vad som menas med trafiksäker. Med anledning av att Trafikverket hade synpunkter på korsningen både innan och vid granskningsskedet ändrades detaljplanen så att delar av planområdet istället försörjs via Betesvägen och delar av området via Häggenäsvägen.

Det är möjligt att förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Tyréns har granskat tidigare utredning och kommit fram till att det är möjligt att genomföra de förslag till ändringar som framgår av Swecos utredning. Förslaget bedöms bidra till möjligheten att upptäcka en komplicerad mötessituation i tid och anpassa sig till denna.

Slutsatserna i den tidigare trafikutredningen kvarstår, d.v.s. att vägnätet i Ludvigsborg klarar att hantera den tillkommande trafiken från den planerade utbyggnaden enligt detaljplanen och att de föreslagna åtgärderna rörande trafiksäkerhet kan bidra till en något bättre situation på vägnätet genom att vägnätets utformning blir tydligare.

Buller

Riktvärdena för buller upprätthålls på klagandenas fastighet även med beaktande av den trafikmängd som detaljplanen kommer att medföra. Till stöd för detta hänvisar kommunen till de utredningar som gjorts av Trivector Traffic och Tyréns. Det förnekas att ingiven bullerutredning är felaktig. Vad klagandena anfört om utredningen kan inte vitsordas. Utredningen är gjord fackmannamässigt.

Klagandenas egna beräkningar och uppgifter är enligt kommunen inte en fackmannamässig bedömning av trafikbullernivåerna eftersom dessa beräknas som dygnsekvivalenta nivåer samt maximalnivå från en passage. Det är oklart varifrån klagandena hämtat de angivna bullernivåerna.

Klagandena hänvisar till en utredning som utförts av Tekniska nämnden där det framgår att riktvärdena för buller idag överskrids på uteplats och i sovrummet. Det var klagandena själva som fick bestämma vid vilken tidpunkt som mätningen skulle ske. Mätningen skedde vid två tidpunkter samma dag, en på morgonen och en på kvällen. Totalt kom man upp i 510 fordon, 300 på morgonen och 210 på eftermiddagen. Eftersom vägen är så lågt trafikerad var det inte möjligt att invänta 50 fordon vid varje tillfälle. Mätningen skedde under 150 minuter på morgonen och 100 minuter på eftermiddagen.

Tekniska nämndens lösning på bullerfrågan är att uppföra en bullerskärm på fastigheten. Även i övrigt framgår i Sound View Instruments utredning, som klagandena hänvisar till, att bullernivåerna kan innehållas med en bullerskärm eller om uteplatsen förläggs på annan plats på tomten och med åtgärder i fasaden. Utredningen visar inte att utbyggnad i enlighet med detaljplanen medför att riktvärdena inte kan innehållas.

I fråga om avstånd mellan korsningarna ställer VGU inte några krav på korsningsavstånd. Korsningen uppfyller minsta mått mellan två trevägskäl.

Luftföroreningar

Frågan om miljö kvalitetsnormen för luft har också utretts av Tekniska nämnden. Nämnden kom fram till att partikelhalten inte bedöms utgöra någon hälsorisk eller fara vid fastigheten Häggenäs 3:50 eller i övriga delar av Ludvigsborg.

Miljöfrågorna har även utretts under detaljplanearbetet och utredningen visar inte att någon miljö kvalitetsnorm överskrids. Länsstyrelsen har heller inte överprövat planen, vilket hade skett om länsstyrelsen ansett att någon miljö kvalitetsnorm hade överträtts enligt 5 kap. miljöbalken.

Sammanfattning

Utifrån de utredningar som gjorts under detaljplaneprocessen och av Tyréns framgår att klagandenas hus utsätts för såväl buller som avgaser från fordonen. Miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids dock inte och bullernivåerna har heller inte beräknats överskrida åtgärdsnivån för befintlig miljö för hus byggda före 1997, 65 dB(A) ekvivalentnivå för fasad. Detaljplanen medför inte några betydande olägenheter för klagandena.

Av kommunens diarium framgår att det inte förekommer några omfattande klagomål från boende i området rörande buller och trafik utmed Häggenäsvägen och Fulltoftavägen. Ingen av dem som yttrade sig i frågan under detaljplanens samråds- och granskningsskede har överklagat planen.

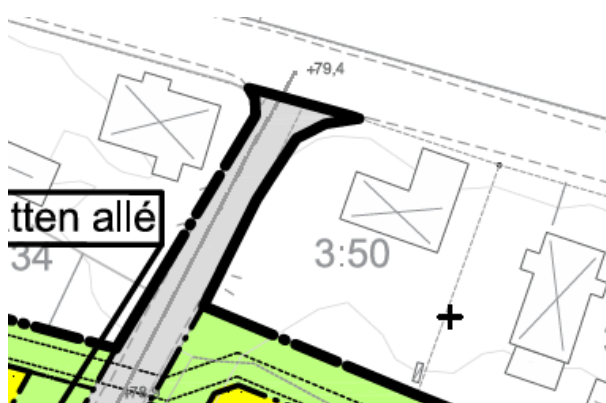
MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till om detaljplanen strider mot någon rättsregel i fråga om trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar och olägenheter i övrigt eller om kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme plan- och bygglagen (2010:900), PBL, medger.

Planläggning av del av klagandenas fastighet

Av 4 kap. 36 § PBL följer att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § PBL ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Klagandena anser att kommunen gör intrång på deras fastighet, Häggenäs 3:50, genom att fastighetens nordvästra del planläggs som allmän plats (väg), se figur 1 nedan.



Figur 1, del av antagen detaljplanekarta

Mark- och miljööverdomstolen kan konstatera att den nordvästra delen av Häggenäs 3:50 för närvarande används som väg och även var planlagd som vägmark i föregående detaljplan från 1963. Domstolen anser därmed att kommunen har tagit skälig hänsyn till befintliga förhållanden och att de fördelar som kan vinnas med att utrymmet tas i anspråk överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Frågor om markens faktiska ianspråktagande eventuella avtal med samfällighetsföreningen eller frågor om fastighetsbildning kan inte prövas inom ramen för ett överklagande av detaljplanen.

Buller, luftföroreningar och andra olägenheter

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat möjligheterna att förebygga luftföroreningar och bullerstörningar.

Av 2 kap. 9 § PBL följer bland annat att planläggning av mark- och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Klagandena har ifrågasatt de utredningar som gjorts på uppdrag av kommunen i fråga om trafikmängd, buller och luftföroreningar och menar att antalet fordon och fordonsrörelser i verkligheten är fler än kommunen anfört. De har även anfört att trafikmängden kommer att orsaka skador på deras hus och att de inte kommer att ta sig ut med bil från sin fastighet under rusningstid vilket utgör betydande olägenheter.

Mark- och miljödomstolen utgår i sin bedömning från de utredningar som legat till grund för antagandet av detaljplanen och som getts in i detta mål. Efter genomgång av handlingarna finner domstolen inte anledning att ifrågasätta utredningarna om trafikmängd, buller och luftföroreningar på det sätt som klagandena anför utan anser att utredningarnas genomförande och slutsatser är godtagbara. Det har inte heller framkommit att detaljplanen skulle medföra någon betydande olägenhet. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att det inte finns skäl att upphäva detaljplanen på dessa grunder.

Trafiksäkerhet

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid planläggning utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat skydd mot trafikolyckor samt trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

Klagandena anser att detaljplanen har brister i fråga om trafiksäkerhet, främst vid korsningen Häggenäsvägen–Fulltoftavägen. Kommunen, som numera är ansvarig väghållare för aktuellt vägavsnitt, anser att det går att ordna trafikförhållandena på platsen på ett trafiksäkert sätt. Kommunen har i Mark- och miljööverdomstolen gett in en kompletterande trafikutredning.

Mark- och miljööverdomstolen anser att utredningen om trafikförhållandena ger stöd för att det är möjligt för kommunen som väghållare att vidta åtgärder som säkerställer trafiksäkerheten på platsen. Det finns därför inte skäl att upphäva detaljplanen heller på den grunden.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser Mark- och miljööverdomstolen att det inte framkommit att detaljplanen strider mot någon rättsregel på det sätt som klagandena gjort gällande. Kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som plan- och bygglagen medger och överklagandet ska därmed avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Fredrik Ludwigs, tekniska rådet Börje Nordström (skiljaktig), hovrättsrådet Li Brismo och tf. hovrättsassessorn Emelie Jonsson, referent (skiljaktig). Föredragande har varit Ulrika Agerskans.

Skiljaktig mening, se nästa sida.

SKILJAKTIG MENING I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Tekniska rådet Börje Nordström och tf. hovrättsassessorn Emelie Jonsson är skiljaktiga och anför följande.

Vi är ense med majoriteten fram till och med sida 13 första stycket. Därefter anför vi följande.

Trafikverket har under planprocessen anmärkt på att korsningen Häggenäsvägen– Fulltoftavägen inte uppfyller Trafikverkets regelverk *Krav för vägars och gators utformning*, VGU 2015:086, i fråga om fri sikt och siktavstånd. Trafikverket har därför ansett att korsningen inte bör belastas med den ytterligare trafik som detaljplanen innebär och har istället förordat att den tillkommande trafiken från planområdet ansluts till korsningen Betesvägen–Fulltoftavägen där goda siktförhållanden råder. Trafikverket ansåg inte heller att de förändringar av planen och förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kommunen gjorde efter samrådet var tillräckliga.

Det kan konstateras att korsningen, trots genomförande av de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som presenterats, inte kommer att kunna uppfylla VGU:s krav på fri sikt och siktavstånd vid den aktuella korsningen efter detaljplanens genomförande. Vi anser att Trafikverkets bedömningar i fråga om trafiksäkerheten bör tillmätas stor vikt (jfr MÖD 2017:15). Även om VGU i sig inte är rättsligt bindande för kommunen i detaljplaneringen bör viss vägledning kunna hämtas från regelverket vid bedömningen av trafiksäkerheten i ett specifikt fall.

Av omständigheterna att döma tjänar Häggenäsvägen flera syften, som in- och utfart för jordbrukstransporter, som tillfart för fritidsfastigheter och för andra transporter (besökande) till Östra Ringsjön. Vi bedömer att kommunen inte på ett tillfredställande sätt har visat hur trafiksituationen i området ska lösas – och då särskilt i det avsnitt där Häggenäsvägen möter Fulltoftavägen – till följd av den trafikökning som följer med den nya bebyggelsen.

Mot denna bakgrund anser vi att planläggningen är olämplig med hänsyn till skyddet mot trafikolyckor och behovet av en god trafikmiljö. Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras och kommunens beslut att anta detaljplanen upphävas.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2020-09-15
meddelad i
Växjö

Mål nr P 1704-19

PARTER

Klagande

1. Bertil Evergren
Betesvägen 5
242 71 Ludvigsborg

2. Elna Evergren
Betesvägen 5
242 71 Ludvigsborg

3. A G
Fulltoftavägen 27
242 71 Ludvigsborg

4. L G
Fulltoftavägen 27
242 71 Ludvigsborg

Motpart

Hörby kommun
242 80 Hörby

ÖVERKLAGAT BESLUT

Hörby kommuns beslut 2019-02-25 i ärende nr KS 2018/419, se bilaga 1

SAKEN

Antagande av detaljplan för X, Y samt del av Z m.fl., Hörby kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avvisar Bertil och Elna Evergrens överklagande.

Mark- och miljödomstolen avslår L och A Gs överklagande.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Höganäs kommun beslutade den 25 februari 2019 att anta detaljplan för X, Y samt del av Z m.fl. i Ludvigsborg, Hörby kommun. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten till bostadsbebyggelse samt allmän platsmark för gata, park, cykel och natur. Planen möjliggör bostadsbebyggelse av friliggande och sammanbyggda enbostadshus och tvåbostadshus, samt flerbostadshus i högst två plan. Ett genomförande av detaljplanen möjliggör även att den påbörjade gång- och cykelvägen från Ludvigsborgs friskola och västerut förlängs, samt får en naturlig anslutning till Fulltoftavägen, väster om Hägganäsvägen.

Kommunens beslut att anta detaljplanen har överklagats av L och A G, Bertil och Elna Evergren samt Trafikverket. Trafikverket har dock återkallat sitt överklagande efter att Hörby kommun övertagit väghållaransvaret för Fulltoftavägen.

YRKANDEN M.M.

L och A G samt **Bertil och Elna Evergren** yrkar, såsom det får förstås, att mark- och miljödomstolen, med ändring av länsstyrelsens beslut ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

L och A G anför i huvudsak följande.

Problemet med Fulltoftavägen är att det aktuella vägavsnittet är en genomfartsled. Istället för att avlasta den gamla vägen mellan Höör – Hörby har trafiken ökat. Ombyggnationen av korsningar kommer att skapa en förvärrad situation på grund av att halva Ringsjöbygdens befolkning använder vägen för att köra österut via Ludvigsborg och ut på riksväg 13. Det gamla vägnätet via Fulltoftavägen är underdimensionerat för en så stor trafikökning.

Trafikverket har dömt ut korsningen Hägganäsvägen/Fulltoftavägen med anledning av att korsningen inte är säker, har en avsaknad av VGU och saknar säkerhetszoner

och dessutom är en smal korsning som inte tillåter möten. Det har skapat trafikstockningar av stora fordon som traktorer med släp, mejeriets stora mjölklastbilar och alla övriga boenden som kommer från Ringsjöområdet och ska till sina arbeten under rusningstid. Den trafik som ska ut på Fulltoftavägen har samma problem.

Två fastigheter har utfarter i anslutning till korsningen. Att koppla på ytterligare 600 fordonsrörelser kommer innebära att fordonen låser in de boende vid dessa fastigheter vid rusningstid. Korsningen är underdimensionerad för en så stor ökning av trafik och tillåter inte fotgängare. Sweco anser att det går att bygga om korsningen vilket inte stämmer då det inte finns något utrymme utan att komma in på de två fastigheternas tomtgränser. Man har även förslag om att förlänga korsningen och sätta väjningsplikt, vilket i förlängningen kommer att innebära trafikköer på västra sidan av Häggenäs 3:50. Trivector visar vilka fastigheter som får värden över 85 decibel på grund av ett sådant trafikflöde. L och A G kan inte använda fastighetens veranda på grund av vägbullret och avgaserna. Sweco skriver att det endast varit två olyckstillfällen i relation till korsningen. Det har varit sex olyckstillfällen varav ett med allvarliga personskador.

Som fastighetsägare till Häggenäs 3:50 har L och A G gång på gång klagat på Hörby kommun gällande Fulltoftavägen, väg 1341, och att man kopplat på ytterligare en påfart från Ardennevägen och från förskolan Skogsglantan. Väg 1341 klarar inte en ny påkoppling då den är överbelastad. De som bor intill vägen är störda av det nya trafikflödet av 160 fordonsrörelser ovanpå 1100 fordonsrörelser eller mer under rusningstid. På det lilla vägavsnittet mellan Häggenäsvägen och Ludvigsborgsvägen samlas all trafik österifrån, från Fulltofta, västerifrån, från Sätofta-Höör och söderifrån, från Ringsjön. All trafik måste köra på det lilla vägavsnitt mellan korsningarna där fastigheten Häggenäs 3:50 ligger, 2,76 m från väggkanten. L och A G upplever det som att de har en riksväg utanför huset. De väcks 06:05 av rusningstrafiken, som håller på till 9:30. Därefter avtar den och börjar igen 16:00-18:30. Det lilla vägavsnittet är en knutpunkt för all trafik. Där kommer Skånetrafikens stora bussar och andra stora fordon såsom

lastbilar och jordbruksfordon som ska upp genom Ludvigsborgsvägens korsning, som är en flaskhals och inte tillåter möten. Detta resulterar i trafikstockningar och köer på vägavsnittet och utanför Häggenäs 3:50. Samtidigt skapar det köer på Häggenäsvägen, vilket skapar en dålig miljöpåverkan i form av avgaser och buller för de två fastigheterna som ligger i anslutning till korsningen.

Hörby kommun utgår från trafikmätning som Trafikverket utförde år 2010 ca 150 meter från det aktuella vägavsnittet. L och A G anser att det är fel eftersom då den inte visar det verkliga förhållandet på det aktuella vägavsnittet mellan korsningarna som är en knutpunkt.

Sweco har uttalat sig om att man har prövat ett körspår direkt efter Häggenäskorsningen där man vill smalna av vägen. Detta kommer att resultera i att trafiksituationen blir ännu värre då det är flödet som är ett problem.

Trafiksituationen har skapat en ur miljösynpunkt dålig boendemiljö längs det aktuella vägavsnittet där man utsätter de gamla fastigheterna för ett hot från trafiken mellan korsningarna. På denna sträcka finns det ingen säkerhetszon på sidan längs de utsatta fastigheterna. Trafikverket har inte löst säkerheten för fotgängare.

Skånetrafikens bussar kör på muren vid möte på väg 1341. Bussarna kör även in på tomtgränserna vid möte och stänker upp lera och smuts på fastigheterna.

Trafikverket har gjort den lilla sträckan mellan Häggenäsvägen och Ludvigsborgsvägen till en knutpunkt där all trafik möts under rusningstid. Fastigheten Häggenäs 3:50 är byggd med andra byggnormer och är ej relevant för sådana bullermätningar. Vidare är vägen inte byggd för en så pass stor trafikmängd och korsningarna ligger alldeles för nära varandra. Det är problem som inte går att bygga bort genom att avsmalna vägen. Enda sättet att lösa problemet är att leda om trafiken. Man har stora tunga fordon som är inne och kör bland fastigheterna där man utsätter de boende för en dålig miljö i form av avgaser och buller. Korsningarna är inte byggda för så pass stora fordon.

Det är ologiskt att man har valt ett område att bygga på där trafiksituationen inte är löst. Istället väljer man att förvärra situationen genom att öka fordonstrafiken. Under rusningstid skapas trafikköer, avgaser och buller och vägen är livsfarlig då den saknar säkerhetszoner. Detta kaoset väljer kommunen att koppla på ytterligare 600 fordonsrörelser. Ovanpå detta håller vägen på att krackelera på sina ställen då underhållet är eftersatt och vägen nersliten på grund av den stora belastningen.

L och A G motsätter sig hela detaljplanen och anser att kommunen inte tagit hänsyn till den gamla bebyggelsen. Varken Trafikverket eller kommunen har gjort en seriös konsekvensanalys av trafiksituationen. Kommunen och Trafikverket borde satsat på en ny väg för att leda om trafiken.

L och A G har i ett flertal inlagor kompletterat sitt överklagande och anför i huvudsak följande.

I Trivectors utredning är ljudbilden densamma som deras egna utredning och det går inte att tilläggsisolera bort bullernivåerna när de överskrider 85 dB. Ägare till fastigheten Häggenäs 3:50 lider av sömnstörningar och högt blodtryck samt hjärtsvikt relaterade till trafikbullret. Trivector och Trafikverket använder sig av samma mätningmetod men kommer ändå fram till helt skilda resultat. Ljudet under rusningstid upplever L och A G som om de har en motorväg utanför sitt fönster. Ljudet från en motorväg kan man höra på flera kilometers håll men de har detta ljud 2,76 m utanför sitt sovrum. Deras fastighet är omringat av ljud.

De anför även att det inte bara är trafikbullret som är påkallat. Det är även avgaserna och närheten till vägen. Både bussar på 3,5 ton och mejerilastbilar som är 24 meter som passerar invid fastigheten Häggenäs 3:50.

Ovanpå detta kommer den nya detaljplanen att innebära att man får höra schaktmaskiner dagligen under lång tid. Med en sådan kraftig exploatering kan man räkna med en ökning av cirka 1000 fordon. Det är inte hållbart att man på detta sättet utsätter en stor del av Ludvigsborg för en så pass stor kvalitetsförsämring som

en sådan exploatering innebär. Man följer inte heller regeringens miljöproposition med vad en sådan koppling av ny trafik innebär för den gamla bebyggelsen i sin helhet. L och A G kan inte längre sitta på verandan på grund av avgaser som trafiken skapar.

Trafikverket har inte brytt sig om väg 1341 på över 30 år. Utan några som helst konsekvensanalyser går kommunen med på en uppgörelse med Trafikverket om väghållaransvaret av väg 1341. På detta sätt slipper Trafikverket undan huvudansvaret för väg 1341 och kostnader för sin misskötsel av vägen. Ett sådant beslut har även konsekvenser för kommunmedborgarna i form av ökade kostnader.

Bertil och Elna Evergren anför i huvudsak följande.

Betesvägen och Hornvägen är bara smala bygator. Det finns inga trottoarer. Det är ju gjort en beräkning på minst 200 bilrörelser/dygn, och då är inte Kalvvägens trafik inräknad. Där är också en parkering utmed Betesvägen och en cykel/gångväg som korsar Betesvägen. Vidare är gatan dåligt upplyst. Sikten i korsningen Hornvägen/Betesvägen är skymd av bebyggelsen. Bertil och Elna Evergren anser inte att det ska kopplas på mer trafik på Betesvägen. Den är redan nu väldigt trafikerad. Först är det ju de boendes trafik från Kalvvägen, Hornvägen och Betesvägen. Det är dessutom paketbilar, lastbilar, sopbilar och byggare som kör flera gånger om dagen. Även Fulltoftavägen kommer att bli kraftigt belastad, och där finns inte heller trottoarer. Det är dessutom många korsningar.

Bertil och Elna Evergren anser också att det blir en massa buller och avgaser för de boende. Det har snart gått 10 år sedan området (Betesvägen, Hornvägen, Kalvvägen) planerades för 19 tomter och 15 lägenheter. Fortfarande är det inte fullbebyggt. Det gör att det blir en väldigt utdragen byggnadstrafik. Även efter att det är färdigbyggt så kommer det att bli väldigt mycket buller och avgaser.

Det är också fler områden på gång i Ludvigsborg. Det är kanske där man ska satsa istället och göra trafiksituationen säker och bra från början.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2020:900), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten.

Vid prövningen av frågor enligt PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen, 2 kap. 1 § PBL.

Av 2 kap. 2 § PBL framgår att planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1 – 8 §§ miljöbalken ska tillämpas.

1 2 kap. 3 § PBL föreskrivs att planläggningen, med hänsyn till natur- och kulturvärden, ska främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat de boendes och övrigas hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik, att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Enligt 2 kap. 6 § PBL ska bebyggelse vid planläggning utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan samt trafikförsörjning och en god trafikmiljö.

Enligt 2 kap. 9 § PBL får planläggning av mark samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte ske så att den avsedda användningen eller

byggnadsverket kan medföra sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller en betydande olägenhet på annat sätt.

Enligt 4 kap. 36 § PBL ska detaljplanen vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Prövningsramen

Enligt 13 kap 17 § PBL ska den myndighet som prövar ett överklagande av ett beslut att anta en detaljplan endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Om myndigheten vid prövningen finner att beslutet strider mot en rättsregel, ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Beslutet ska inte upphävas om det är uppenbart att felet saknar betydelse för avgörandet. Om kommunen har medgett det, får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt. Ändringar som har ringa betydelse får göras utan kommunens medgivande.

Som angivits ovan är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark- och vatten, det s.k. kommunala planmonopolet. Det innebär att under förutsättning att planläggningen i handläggning och innehåll följer gällande lagstiftning är det kommunen som har beslutanderätten över vad och hur det ska planläggas inom den egna kommunen. Stor vikt ska därför tillmätas de lämplighetsbedömningar som görs av kommunen. Domstolen är därför förhindrad att pröva sådant som inte ingår i det ursprungliga beslutet och kan t.ex. inte ta ställning till alternativa förslag till bestämmelser eller markanvändning som inte ingår i beslutet om den antagna detaljplanen.

Enligt 11 kap. 10 § PBL ska länsstyrelsen, efter att kommunen beslutat att anta en detaljplan, besluta om de ska överpröva beslutet eller inte. Länsstyrelsen ska överpröva kommunens beslut, om beslutet bl.a. kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses, en miljökvalitetsnorm

enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen i Skåne län har den 24 mars 2019 beslutat enligt 11 kap. 10 § PBL att inte överpröva Hörby kommuns beslut att anta detaljplanen för X, Y samt del av Z m.fl. Att länsstyrelsen bedömt planen som godtagbar i en fråga som länsstyrelsen ska bevaka som regional planmyndighet innebär i många fall att det inte finns skäl för den överprövade myndigheten eller domstolen att frångå den bedömningen. Det finns dock inget som hindrar att den överprövande myndigheten gör en annan bedömning, t.ex. om underlaget är bristfälligt (jfr. MÖD 2014:12).

Klagorätt

Enligt 13 kap. 8 § PBL, med hänvisning till 42 § förvaltningslagen (2017:900, FL), får ett beslut överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot. För att man ska tillerkännas klagorätt har det i rättspraxis krävts att beslutet antingen påverkar den klagandes rättsliga ställning eller rör ett intresse som denne har och som på något sätt har erkänts av rättsordningen. Sådant s.k. skyddsyrke kan komma till uttryck exempelvis genom bestämmelser om att de ska beredas tillfälle att yttra sig innan beslut fattas, eller genom att det på annat sätt framgår att beslutsmyndigheten ska ta hänsyn också till av dem företrädde intressen (se SOU 2010:29 s. 645).

När det gäller antagande av detaljplaner har ett sådant beslut i praxis ansetts angå ägare till fastigheter eller boende i fastigheter som ligger inom planområdet eller som gränsar direkt till detta eller endast skilja av en väg. Även andra som på annat sätt är särskilt berörda med hänsyn till arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, exempelvis vad gäller natur- eller trafikförhållanden på platsen, kan ha klagorätt. Således kan en fastighetsägare som, trots att fastigheten ligger utanför planområdet, t.ex. orsakas påtagliga olägenheter av ett planbeslut genom att den planerade bebyggelsen förutsätter genomfartstrafik vid fastigheten, tillerkännas klagorätt (se NJAS 2017 s. 421).

Talerätt för Bertil och Elna Evergren

Bertil och Elna Evergrens fastighet Häggenäs 2:144 ligger inte inom eller i direkt anslutning till planområdet. Någon klagorätt föreligger därför inte på den grunden. Frågan är därför om beslutet kan anses angå dem genom att de är särskilt berörda på annat sätt. De har i sitt överklagande främst tagit upp att ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära ökad trafikbelastning på Betesvägen. Enligt detaljplanen är Betesvägen ut- och infart till den norra delen av planområdet öster om Häggenäsvägen. Enligt mark- och miljödomstolen innebär inte den tillkommande trafiken på Betesvägen från planområdet att deras fastighet blir utsatt för sådana störningar att de kan anses särskilt berörda av kommunens antagandebeslut på sådant sätt att de har rätt att överklaga beslutet. Deras överklagande ska därför avvisas.

Talerätt för L och A G

L och A Gs fastighet Häggenäs 3:50 gränsar direkt till planområdet. De är därför berörda av kommunens antagandebeslut på sådant sätt att de äger rätt att överklaga beslutet.

Mark- och miljödomstolens prövning i sak

L och A Gs har i sitt överklagande främst berört trafikförhållandena i korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen. Enligt dem är korsningen redan idag hårt belastad, främst under rusningstrafiken på morgon och eftermiddag. Korsningen är inte trafiksäker och den uppfyller inte gällande säkerhetskrav för en sådan korsning, bl.a. vad gäller sikten i korsningen. Det är också smalt, vilket innebär att det är svårt för lastbilar och bussar att svänga i korsningen. Enligt detaljplanen är Häggenäsvägen ut- och infart till huvuddelen av planområdet, vilket innebär att korsningen kommer att belastas med ytterligare trafik. De har sin utfart från sin fastighet nära korsningen. Det är redan idag svårt att komma ut från fastigheten vid rusningstrafik och med ytterligare trafik kommer det problemet att bli ännu större. Trafiken i korsningen skapar idag en dålig boendemiljö och med ytterligare trafik kommer deras boendemiljö att försämrats ytterligare.

Av planbeskrivningen framgår följande vad gäller biltrafik.

Häggenäsvägen är en väg som löper mellan Häggenäset/Ringsjöområdet och Fulltoftavägen. Enligt Trafikverkets trafikflödesmätningar från 2016, belastas Fulltoftavägen med 1190 fordon per dygn norr om Ludvigsborgsvägen, varav andelen tung trafik är 5-7 %. Trafikmätningar från 2010 genomförda i anslutning till korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen visar att Häggenäsvägen i genomsnitt trafikeras av 249 fordon per dygn, varav andelen tung trafik är 4 %. Med en årlig trafikökning på 1,4 %, vilket överensstämmer med Trafikverkets uppräkningsstatistik för regionen, förväntas trafikrörelserna på Häggenäsvägen uppgå till cirka 280 fordon/dygn år 2020.

Tillfart till den västra delen av planområdet kommer att ske från Häggenäsvägen via två in- och utfarter. Den östra delen av planområdet kommer kunna nås från två håll. Den sydöstra delen av planområdet nås via en in- och utfart mot Häggenäsvägen och den nordöstra delen av området via en koppling till befintlig angränsande lokalgata, Hornvägen som mynnar ut på Fulltoftavägen via Betesvägen.

Biltrafiken till och från planområdet beräknas utifrån 6 fordonsrörelser per villa och dygn, samt 5 fordonsrörelser per radhus och dygn. Totalt beräkna området vid full exploatering alstra cirka 291 fordonsrörelser på Häggenäsvägen, baserat på 31 villor och 21 lägenheter (radhus). För Betesvägen beräknas cirka 141 fordonsrörelser per dygn, beräknat på 11 villor och 15 lägenheter (radhus)

Av utredningar från SWECO 2015-02-12 och 2018-02-16, som utgör del av underlaget för den antagna detaljplanen, framgår att sikten i korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen är något begränsad i nordväst. Båda gatorna är smala vilket innebär att större fordon måste ta motstående körfält i anspråk vid svängande rörelser i korsningen. I utredningarna redovisas förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder så att korsningen uppfyller kraven i Trafikverkets publikation "Krav för vägars och gators utformning" (VGU). Enligt SWECO är det inte frågan om några avsevärda fordonsrörelser som kommer att trafikera

korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen och att det är möjligt att justera korsningen så att den kan klara även trafiken från det nya området.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Som framgår ovan uppfyller korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen idag inte de krav vad gäller siktförhållanden som ska gälla enligt Trafikverkets s.k. VGU föreskrifter. Av de utredningar om trafikförhållandena i området, bl.a. korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen, framgår att det är möjligt att vidtaga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i korsningen.

Mark- och miljödomstolen har förståelse för att L och A G upplever olägenheter av den nuvarande trafiksituationen i korsningen Häggenäsvägen /Fulltoftvägen, eftersom deras fastighet ligger nära korsningen. Utbyggnaden av planområdet kommer att medföra viss ökning av trafiken på Häggenäsvägen. Den ökning av trafiken som det är frågan om är dock enligt domstolen inte så omfattande att det utgör skäl att upphäva kommuns beslut att antaga den aktuella detaljplanen. Inte heller vad L och A G i övrigt anfört i sitt överklagande utgör skäl att upphäva kommunens antagandebeslut. Deras överklagande ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 6 oktober 2020.

Bengt Johansson

Lars Fransson

I domstolens avgörande har deltagit f.d. rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Lars Fransson.