



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060201

DOM
2022-04-26
Stockholm

Mål nr
P 14478-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-12-01 i mål nr P 941-20,
se bilaga A

PARTER

Klagande

1. Umeå kommun
901 74 Umeå

2. Grisbacka bostäder AB, 559085-3882
c/o Rekab Entreprenad AB
Box 3096
903 03 UMEÅ

3. Nemla Bostäder AB, 559127-8600
c/o Rekab Entreprenad AB
Box 3096
903 03 UMEÅ

Ombud för 2 och 3: Advokaterna K.S. och D.Å.

Motpart

1. E. B.

2. P. D.

3. C. N. B.

4. U. P.

Dok.Id 1784297

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. K. S.

6. A. T.

7. B. T.

8. S. Å.

Ombud för 1–8: Jur.kand. M. N.

SAKEN

Detaljplan för fastigheten X m.fl. inom Backenområdet i Umeå kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer mark- och miljödomstolens dom och återförvisar målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Umeå kommun, Grisbacka bostäder AB och Nemla Bostäder AB har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa kommunens beslut att anta detaljplanen.

E. B. , P. D. , C. N. B. , U. P. , K. S. , A. T. , B. T. och S. Å. har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras. För det fall Mark- och miljööverdomstolen inte anser att detaljplanen ska upphävas på grund av bullerfrågan har de anfört att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen för prövning av övriga invändningar mot planen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Umeå kommun har anfört i huvudsak följande:

De till planbeskrivningen fogade bullerkartorna beskriver hur både den ekvivalenta ljudnivån och den maximala ljudnivån påverkar områden inom och utanför planområdet. Mark- och miljödomstolen har missförstått och gjort en felaktig bedömning avseende informationen som framgår av planbeskrivningen och bullerkartorna. Bullerkartorna redovisar direkt ljud och reflekterat ljud medan riktvärdet för befintlig bebyggelse är angett som ett frifältsvärde. Någon tangering av riktvärdet föreligger inte. Av kompletteringen till bullerrapporten framgår att ljudnivåerna med klar marginal understiger infrastrukturpropositionens riktvärden för befintlig bebyggelse. Bullerrapporterna har kompletterats mellan samrådsfasen och granskningsfasen för att visa ljudnivåer vid omkringliggande fastigheter. Då kommunen kunde konstatera att ljudnivåerna inte skulle överstiga riktvärdet för befintlig bebyggelse fanns det inte skäl att ytterligare redovisa vilka förändringar och konsekvenser som planförslaget kommer ha för omgivande bebyggelse. Boende i närområdet har kunnat bedöma vilka konsekvenser planen skulle komma att ha för dem. Det föreligger inte någon sådan osäkerhet kring ingångsvärdena för bullerutredningen vid Grubbevägen som klagandena antyder. Den högsta ekvivalenta ljudnivån vid fasad på befintliga bostäder vid Grubbevägen beräknas till 58 dBA. En

fördubbling av trafikflödet på Grubbevägen skulle innebära en högsta ekvivalent ljudnivå på 61 dBA. För att överskrida riktvärdet för befintlig miljö skulle det krävas fyra gånger högre trafikflöde än vad som bedömts aktuellt vid genomförandet av planförslaget. Bullerutredningen behandlar vidare situationen att aktuell samt en närliggande plan genomförs och det är enbart konsekvenserna av den aktuella planen som nu ska bedömas.

Det är korrekt att det finns en osäkerhet avseende trafikprognosen men inte avseende den ur bullersynpunkt aktuella delen av Grubbevägen, för vilken prognosen baseras på faktiska mätningar som genomfördes under år 2017. Kommunen har mot bakgrund av dessa prognoser samt bullerkartorna kunnat göra bedömningen att det inte föreligger någon risk för betydande olägenhet för närboende. Vid beräkningen av bullernivåerna har den nordiska beräkningsmodellen tillämpats. En hastighet om 37 km/h istället för 30 km/h skulle inte medföra någon förändring avseende bullernivåerna eftersom motorljudet är detsamma.

Tomterna längs Grubbevägen har tillgång till utemiljö på husens baksidor.

Grisbacka bostäder AB och **Nemla Bostäder AB** har instämt i vad kommunen framfört och därutöver anfört i huvudsak följande: Eftersom det saknas utredning om den verkliga hastigheten på den aktuella sträckan av Grubbevägen var det korrekt att använda skyltad hastighet vid beräkningen av bullernivåerna. Den hastighetsmätning som motparten hänvisar till avser en annan del av Grubbevägen. Eftersom mark- och miljödomstolen tog ställning även till övriga invändningar finns det inte skäl att återförvisa målet.

E. B. , P. D. , C. N. B. , U. P. , K. S. , A. T. , B. T. och S. Å. har anfört i huvudsak följande:

Bullerutredningen visar att en oacceptabel bullersituation uppstår till följd av ökad trafikmängd och ökade reflektioner av buller från vägen om området bebyggs enligt planen. Felaktiga indatavärden har använts varför det i verkligheten kommer att

uppkomma mer buller än vad bullerutredningen visar. De ljudnivåer som följer av 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, samt 3 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas både för tillkommande och befintlig bebyggelse. Det saknas anledning att ha olika kravnivåer för de som bor i en befintlig fastighet som drabbas av ökat buller genom en exploatering och de som kommer att bo i den fastighet som exploateras.

Kommunen borde närmare ha utrett bullerbelastningen på befintlig bebyggelse och utrett om bullerskydd borde uppföras mot befintlig bebyggelse.

Antalet trafikrörelser, som bullerberäkningen baseras på, är för lågt. Uppmätta nivåer har minskats med de trafikrörelser som möbelvaruhuset antagits gett upphov till. Det antagandet är för högt räknat. Bullerutredningen utgår felaktigt från skyltad hastighet, 30 km/h, i stället för den medelhastighet som uppmätts på en närliggande sträcka, 37 km/h. Det är därtill en brist i bullerutredningen att det inte har genomförts någon hastighetsmätning för den aktuella sträckan. Därutöver borde utredningen beaktat den omständigheten att det i Umeå används dubbdäck under mer än halva året. Alla dessa omständigheter bidrar till att bullernivåerna har underskattats. Vid en korrigering av bullernivåerna kommer dessa att överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Om Mark- och miljööverdomstolen anser att frågan om vägtrafikbuller inte är tillräcklig för att avslå överklagandena ska målet visas åter till mark- och miljödomstolen. Detta eftersom Mark- och miljööverdomstolen, som första instans, inte bör ta ställning till de närboendes övriga invändningar mot planen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för bostäder och kontor. Enligt planbeskrivningen ska området förtätas genom att cirka 150-220 lägenheter möjliggörs i byggnader mellan fyra och sex våningar. Den huvudsakliga parkeringen planeras ske under mark, med infart från Skiftesvägen. Av planbestämmelserna framgår att marken får underbyggas med underjordiskt garage och att infart till garaget endast får anordnas mot Skiftesvägen. Utfarten från garaget har

inte reglerats särskilt men av planbestämmelserna framgår att endast två körbara utfarter får anordnas mot vardera gata av Almvägen, Grubbevägen och Skiftesvägen. Av planbeskrivningen framgår att in- och utfart ska ske mot Skiftesvägen och att detta motiveras av trafiksäkerhetsskäl eftersom kommunen gjort bedömningen att Grubbevägen inte bör vara huvudinfart för trafik till planområdet. Infartens läge vid Skiftesvägen regleras inte i planen utan kan placeras på flera platser inom kvarteret.

Enligt planbeskrivningen visar trafikutredningen att detaljplanen kommer att medföra en ökning av trafiken på Skiftesvägen med cirka 450 fordon år 2040 och på Grubbevägen med cirka 100 fordon. Det anges att osäkerheten i prognosen är stor eftersom underlagsdata är begränsade. Trafiken på Grubbevägen kommer dock minska jämfört med om den gällande detaljplanen skulle genomföras eftersom infart till parkeringsgaraget regleras till Skiftesvägen. Av trafikutredningen framgår vidare att detaljplanen för kvarteret X kommer att medföra att drygt 300 fordonsrörelser per dygn flyttas från Grubbevägen till Skiftesvägen samt att trafiken på Skiftesvägen kommer att öka markant med drygt 550 fordonsrörelser per dygn om även detaljplanen för kvarteret Y genomförs.

Av trafikbullerutredningen framgår att Grubbevägen är den dominerande bullerkällan och att beräkningarna av maximal ljudnivå längs Skiftesvägen har skett utifrån lätt fordonstrafik. Utredningen innehåller inte någon uttrycklig redogörelse för vilka bullernivåer som kan komma att nås vid omkringliggande fastigheter. I de bifogade bullerkartorna redovisas en ekvivalent ljudnivå i intervallet 60-65 dBA och en maximal ljudnivå i intervallet 75-80 dBA vid bostadsbyggnadernas fasad mot Grubbevägen på fastigheterna Z och A. Någon motsvarande redovisning av bullernivåerna vid fastigheter söder om Skiftesvägen framgår inte av bullerkartorna.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning

Ett genomförande av detaljplanen innebär att trafiken till och från planområdet kommer att koncentreras till Skiftesvägen. Trafiken på Grubbevägen bedöms öka med cirka 100 fordon per dygn vilket motsvarar en ökning med cirka fem procent. Jämfört

med om den nu gällande detaljplanen genomförs bedöms dock trafiken på Grubbevägen att minska. Enligt Mark- och miljööverdomstolen kommer ett genomförande av den nya detaljplanen endast att medföra en mycket begränsad påverkan på trafiken och därmed trafikbullret på Grubbevägen. De bullernivåer som redovisas längs Grubbevägen har i allt väsentligt andra orsaker än den trafik som beräknas tillkomma på grund av planen. Det finns heller inte skäl att anta att de tillkommande fasaderna inom planområdet skulle medföra en ljudreflektion som orsakar någon beaktansvärd påverkan på bullernivåerna vid bostadsbyggnaderna på andra sidan Grubbevägen.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen saknas det anledning att anta att plangenomförandet avseende kvarteret F kommer att medföra olägenheter till följd av ökat trafikbuller på Grubbevägen. De osäkerheter i underlaget och prognoserna som har påtalats av motparterna ändrar inte denna bedömning.

Trafikbelastningen kommer däremot att öka på Skiftesvägen där trafiken enligt utredningen kommer att medföra en ökning med cirka 450 fordon till år 2040. Kommunen har beräknat bullernivåerna utifrån att vägen huvudsakligen kommer att trafikeras med lätta fordon. Någon redovisning av bullernivåerna vid omgivande bebyggelse på Skiftesvägen har inte lämnats. Av bullerkartorna framgår dock att de ljudnivåer som trafiken på Skiftesvägen ger upphov till är betydligt lägre än ljudnivåerna på Grubbevägen. Enligt Mark- och miljööverdomstolen saknas det, vid dessa trafikbullernivåer, anledning att anta att ljudnivåerna vid fastigheterna på Skiftesvägen kommer att överskrida de riktvärden som gäller för trafikbuller.

Även om det bör ställas krav på tydlighet i kommunens bullerutredning anser Mark- och miljööverdomstolen att utredningen är tillräcklig för att bedöma omfattningen av den bullerpåverkan som plangenomförandet medför för omkringliggande fastigheter. Enligt Mark- och miljööverdomstolen står det klart att denna påverkan är så begränsad att den inte kan nå upp till betydande olägenhet. Det saknas därför skäl att upphäva planen på grund av bullersituationen utmed Grubbevägen och Skiftesvägen och det finns inte heller skäl att ställa krav på ytterligare utredning och redovisning i den frågan.

Då mark- och miljödomstolen inte tagit ställning till övriga invändningar mot detaljplanen bör mark- och miljödomstolens dom undanröjas och målet återförvisas dit för fortsatt handläggning.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Margaretha Gistorp och Ulf Wickström, referent, tekniska rådet Inga-Lill Segnestam samt tf. hovrättsassessorn Hanna Björklund.

Föredragande har varit Anna Nordenskjöld.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2020-12-01
meddelad i
Umeå

Mål nr P 941-20

PARTER

Klagande

1. E. B. *B*
2. P. D. *C*
3. C. N. B. *B*
4. U. P. *D*
5. K. S. *E*
6. A. T. *Z*
7. B. T. *Z*
8. M. Å. *A*
9. S. Å. *A*

Ombud för 1-9: Jur.kand.
M. N.

Motparter

1. Umeå kommun
901 84 Umeå
2. Grisbacka Bostäder AB
Vasagatan 1, 903 29 Umeå

X, L, M och N

Dok.Id 363485

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se , Info om vår personuppgiftsbehandling: www.domstol.se/umea-tingsratt/ eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

3. Nemla Bostäder AB
Vasagatan 1, 903 29 Umeå

F J och K

ÖVERKLAGAT BESLUT

Beslut av Kommunfullmäktige i Umeå kommun den 24 februari 2020, § 31, i ärende nr KS-2017/00608

SAKEN

Detaljplan för fastigheten X m.fl. inom Grisbacka i Umeå Kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver beslutet av Kommunfullmäktige i Umeå kommun den 24 februari 2020, § 31, i ärende nr KS-2017/00608, att anta detaljplan för fastigheten X m.fl. inom Grisbacka i Umeå Kommun

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Umeå kommun (kommunen) antog i beslut den 24 februari 2020 en detaljplan för fastigheten X m.fl. inom Grisbacka i Umeå kommun. Syftet med detaljplanen är enligt planbeskrivningen att skapa planmässiga förutsättningar för bostäder och kontor.

Detaljplanen möjliggör enligt planbeskrivningen förtätning i form av 150–220 lägenheter i byggnader mellan fyra till sex våningar. Parkering planeras under mark, med infart från Skiftesvägen söder om planområdet. Planområdet är i privat ägo.

Beslutet att anta detaljplanen har överklagats till mark- och miljödomstolen gemensamt av E. B. och C. N. B. (ägare av fastigheten B), P. D. (ägare av fastigheten C), U. P. (delägare av fastigheten D), K. S. (ägare av fastigheten E), A. T. och B. T. (ägare av fastigheten Z) samt M. Å. och S. Å. (ägare av fastigheten A).

YRKANDE och INSTÄLLNING m.m.

E. B. och C. N. B. , P. D. , U. P. , K. S. , A. T. och B. T. samt M. Å. och S. Å. (klagandena) har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver beslutet att anta detaljplanen.

Kommunen har bestritt det som yrkas i målet.

Grisbacka Bostäder AB har beretts tillfälle att yttra sig, men har inte hörts av.

Nemla Bostäder AB har avstått från att yttra sig.

Mark- och miljödomstolen har på klagandenas begäran hållit syn på platsen den 6 oktober 2020.

VAD PARTERNA HAR ANFÖRT M.M.

Klagandena

De har i samband med överklagandet lämnat in utdrag ur kommunens solstudie m.m. och anfört i huvudsak följande.

Detaljplanen möjliggör en omfattande exploatering med flerbostadshus på mellan fyra till sju våningar (22 meters nockhöjd och ingen minsta taklutning på sadeltaket möjliggör sju våningar, inte sex som anges i planbeskrivningen). Planen strider mot plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och innebär betydande olägenheter och brist på hänsyn till befintliga bebyggelseförhållanden genom bl.a.

- En oacceptabel skuggning av omkringliggande fastigheter,
- Omfattande insyn mot omkringliggande bostäder och tomter,
- Ökad trafik som gatorna inte är dimensionerade för och som orsakar otillåtet hög bullerbelastning i området,
- En orimligt hög exploateringsgrad som inte tar hänsyn till stads- och landskapsbild,
- Brister i fråga om konsekvensanalys för trafik pga. detaljplanen och områdets exploateringar i övrigt,
- Orimliga avvägningar mellan enskilda grannars intressen i förhållande till intresset av en exploatering och hävdade allmänna intressen,

Om byggnation ska ske på kvarteret F måste denna anpassas till befintlig bebyggelse bl.a. i fråga om höjd, placering och antalet bostäder. Detaljplanens utformning och omfattning går långt över vad som är en acceptabel förtätning i anslutning till befintlig villabebyggelse.

Skuggning av tomter och bostäder, allmänt

Enligt 2 kap. 6 § fjärde punkten PBL ska bebyggelse och byggnadsverk vid bl.a. planläggning utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden. Enligt 2 kap. 9 § PBL får planläggning av mark inte ske så att

lokalisering, placering och utformning medför betydande olägenheter. Omfattande skuggning är en betydande olägenhet.

Att blockera solinstrålningen för grannfastigheter är en av de mest påtagliga olägenheter som kan uppkomma genom en högbyggd exploatering. Det måste därför ske med försiktighet och beaktande av befintliga förhållanden på platsen. I norra Sverige är problemet extra påtagligt, eftersom solen stora delar av året står lågt på himlen. Detta kräver ökat hänsynstagande till hur högt man kan bygga i förhållande till närliggande bebyggelse. Detta är inte fallet för X m.fl. Omgivande fastigheter drabbas påtagligt av minskad direkt och indirekt solinstrålning och försämrade siktlinjer mot himlen.

Av skriften "Solklart", som Boverket hänvisar till beträffande krav på solljus, framgår att det bör finnas minst fem timmars solljus vid vår- och höstdagjämning i bostaden och på friytor för rekreation och lek. Detta uppfylls i regel om avståndet mellan byggnaderna runt om en gård i slutna kvartersbebyggelse är minst fem hushöjder i norra Sverige. Om byggnaden är 17 meter hög krävs det därmed ett avstånd på 85 meter mellan byggnaderna. För de byggnader som blir 22 meter höga krävs 110 meter. I det här fallet är avståndet mycket mindre, både inom detaljplaneområdet och mot angränsande bebyggelse utanför planområdet. Avståndet mot fastigheterna längs Grubbevägen är bara ca. 25 meter, alltså mindre än en tredjedel så mycket som skulle behövas.

Förutom direkt instrålning av solljus är också indirekt dagsljus av stor betydelse, eftersom fri sikt mot himlen, oavsett riktning, ger tillgång till reflekterat solljus. Byggnader av aktuell höjd kommer att skymma stora delar av himlen för de omkringliggande fastigheterna, vilket ger ett helt annat intryck och tillgång till ljus jämfört med om det finns en för villabebyggelse "normalhögt" byggnad på t.ex. två-tre våningar i kvarteret. Detta ger sammantaget klart mörkare förhållanden på marken och i de omkringliggande fastigheterna.

Skuggning av den omfattning som blir fråga om här utgör en påtaglig och oacceptabel olägenhet som drabbar ett stort antal grannar till planområdet. Olägenheterna blir allra störst i kvarteret G norr om planområdet, men på förmiddagarna drabbas också fastigheterna i kvarteret Boken. Kvarteret Y ligger söder om planområdet och drabbas då inte av skuggning, men de höga byggnaderna innebär att det speciellt inifrån husen blir mycket svårt att se himlen och få indirekt solljus, som på nordliga breddgrader kan vara det enda som finns att tillgå stora delar av året.

Solstudien för de högsta husen verkar ha utgått ifrån en nockhöjd på 22 meter och en takvinkel på 25 grader. Detaljplanen anger dock att takvinkeln som störst får vara 25 grader. Om takvinkeln blir mindre, vilket är möjligt, ökar också skuggningen då ytterväggarna blir högre.

Skuggning längs Grubbevägen

Planen innebär en omfattande skuggning av D, Z, A på eftermiddagarna från september till och med april månad, d.v.s. 8 månader om året. Skuggningen sker under den säsong då det ljus som ändå finns är som mest värdefullt. Även under sommarhalvåret kommer stora delar av marken framför husen att vara skuggad.

Av solstudien framgår att i mars månad innebär byggnation enligt planen direkt skugga på D och Z och närapå A med början från kl. 13 och framåt. Från cirka kl. 14 är D, Z, A helt i skugga resten av dagen.

I april månad börjar skuggningen omkring kl. 16 och man går därmed miste om ca. 4 timmars kvarvarande dagsljus. Solstudien redovisar mars, april, juni och september, men under tiden oktober-februari är solen i norr ännu lägre och skuggningen blir omfattande.

Bedömningar om skuggning måste utgå ifrån faktiska förhållanden, innefattande hur grannfastigheternas befintliga byggnader är utformade. Befintlig bebyggelse har utgått ifrån de planförutsättningar som fanns vid uppförandet och det är inte accept-

abelt att i alltför stor omfattning ändra dessa planförutsättningar i efterhand. Det är en väsentlig skillnad jämfört med att en bebyggelse planläggs och uppförs i ett sammanhang.

För D skuggas rummen inomhus och den uteplats som finns på gaveln i västnordväst går miste om stora mängder sol. Eftermiddagssolen är i praktiken ofta den enda sol man får i bostaden, då man inte är hemma dagtid på vardagarna. Mot Grubbevägen har fastigheten två vardagsrum som påverkas, förutom fyra sovrum som också ligger mot Grubbevägen. Fastigheten har också två kök på gaveln som påverkas (det finns två lägenheter i huset).

Z och A saknar fönster på de södra gavlarna. Byggnadernas utformning medger alltså inte solinsläpp i bostaden på förmiddagen, då byggnaderna är utformade för att dra nytta av solljuset på eftermiddagen. Solen har alltså inte någon möjlighet att stråla in i bostäderna förrän strax före kl. 12 på dagen. Om solen därefter skuggas från kl. 13-14 tiden, som solstudien visar, innebär det att som mest två timmars solljus erhålls vid höst- och vårdagjämning. Detta ska jämföras med de fem timmar som är normen. Planen innebär alltså att Z och A inte längre skulle fylla de krav på tillgång till solljus i bostaden som PBL förutsätter, vilket inte kan vara en acceptabel påverkan.

Insyn i bostäder och trädgårdar, allmänt

Befintliga fastigheter har idag trädgårdar som kan inramas av staket, häckar eller buskar. Insynen begränsas också av befintliga byggnader. Höga flerfamiljshus nära befintliga villor innebär att bostäder som tidigare haft relativt lite insyn får flera våningar av bostäder som överblickar den egna fastigheten. Det är alltså inte bara fråga om inblick från samma nivå, utan även överblick från 4–7 våningars höjd rakt ned i angränsande villor och trädgårdar. Insyn som sker från en högre nivå måste betraktas som ännu mer besvärande, då man kan uppleva sig som mera exponerad. Sådan insyn är närmast omöjlig att värja sig mot.

Det är olämpligt att placera höga flerbostadshus nära äldre villabebyggelse. Det är också olämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden. Det har aldrig funnits anledning att förvänta sig en så högbyggd exploatering inom kvarteret. Byggnadernas höjd och placering så nära befintlig villabebyggelse strider mot ett rimligt hänsynstagande till befintliga bebyggelseförhållanden och utgör betydande olägenheter. De närmare förhållandena för några av fastigheterna beskrivs nedan.

Insyn, C

Fastigheten C har fyra fönster plus två källarfönster direkt riktade mot planområdet. Längs fastighetens östra långsida finns ytterligare fönster, som också kommer att bli föremål för insyn. Byggnation av sjuvåningshus på andra sidan av gatan medför en omfattande insyn i bostaden från uppskattningsvis 35 lägenheter (2 lägenheter i huset längst i väster, tre något längre österut, multiplicerat med sju våningar). Denna insyn går till största delen inte att värja sig mot genom staket, lägre plank eller växtlighet, helt enkelt för att insynsvinkeln blir alltför hög.

Insyn, B

På B är bostadshuset placerat något längre från vägen än vad som gäller för C, men även här finns två fönster som är direkt riktade mot planområdet samt uteplatser som skulle drabbas av insyn.

För B tillkommer också att den särskilda omständigheten att det precis öster om fastigheten pågår planläggning liknande X m.fl. med totalt 9 400 m² bruttoarea (BTA) och centrumverksamhet på ett planområde på 5 600 m². Närmast B innebär liggande förslag ett femvåningshus, med den skuggning och insyn som det skulle innebära.

Den påverkan som båda dessa detaljplaner innebär måste beaktas sammantaget och kan inte tillåtas delas upp med hänvisning till att det är olika planprocesser. De olägenheter som detaljplanen för X m.fl. innebär på B måste därför bedömas ihop med den påverkan som den kommande detaljplanen för I O

kan förväntas innebära. Den sammantagna påverkan är att B i norr och väster blir omsluten av flerbostadshus på 5–7 våningar.

Insyn, D, Z, A

Planen innebär att två sjuvåningshus med en nockhöjd på 22 meter samt ett fyra-våningshus med en nockhöjd på 17 meter placeras på ca 20 meters avstånd från respektive fastighetsgräns.

D består av två lägenheter med totalt sex fönster mot planområdet som kommer att få omfattande insyn från flerfamiljshuset. Mot Grubbevägen ligger fyra sovrum och två vardagsrum. Även de två köken på gaveln kan drabbas av insyn. På den västnordvästra gaveln finns också en altan för eftermiddagssol när solen nått runt knuten, där familjen äter middag.

Z och A, som har samma utformning, har 12 fönster vardera mot planområdet. Detta innebär direkt insyn mot två sovrum och vardagsrummet. Fastigheterna har också två balkonger vardera, samt hela den på eftermiddagen solbelysta delen av trädgården, i riktning mot planområdet.

För alla D, Z, A fastigheterna innebär planen en omfattande förändring av närområdet precis framför dem, från områdestypisk villabebyggelse och mindre handel till en hög exploatering av bostadshus som fullständigt kommer att förändra omgivningen. Planen möjliggör att boende i ett stort antal lägenheter på kort avstånd får direkt insyn i bostäder och trädgårdar, vilket måste betraktas som betydande olägenheter.

Buller, allmänt

Av 3 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader framgår att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. För uteplats gäller 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Av 8 § samma förordning framgår att man vid beräkning av

bullervärden vid en bostadsbyggnad ska ta hänsyn till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Den bullerutredning som utförts i detaljplanearbetet synes enbart ha till syfte att utreda buller inom planområdet med tilltänkta nya byggnader som från början kan anpassas utifrån situationen. Beräkning och utformning har då anpassats för att rättfärdiga och möjliggöra en omfattande exploatering. Den ökade trafiken som bebyggelsen i planområdet och övriga exploateringar samt de ljudreflektioner som de nya byggnadernas fasader ger upphov till för byggnaderna precis utanför planområdet, framför allt längs Grubbevägen, har inte belysts tillräckligt. Det är givetvis bristfälligt att buller bara utretts med sikte på vad som händer på ena sidan av vägen, när boende på andra sidan av vägen uppenbart påverkas.

Beräkningarna i utredningen och simuleringsmodellen har utgått ifrån skyltad hastighet. Det är inte detsamma som faktisk hastighet. För Grubbevägen kan det av Trafikverkets vägtrafikflödeskarta konstateras att vid en mätning år 2017 var medelhastigheten på Grubbevägen 37 km/h och 85-percentilen var 44 km/h (uppgiften tillgänglig via internet, <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>). Man måste därför utgå ifrån att det buller som redovisas i utredningen kommer att vara flera procent högre i verkligheten.

Buller, ekvivalenta ljudnivåer

I utredningen har ekvivalenta ljudnivåer beräknats och redovisats på karta. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad är 60 dB(A).

Såväl Z som A drabbas av ekvivalenta ljudnivåer på 60–65 dBA på den sida av sina hus där de har balkonger och uteplatser. Även för D visar modellen en hög ljudnivå mycket nära fasaden, men det framstår som märkligt att 60–65 dBA alstras närmast vägen för att därefter inte redovisa något ljud alls (till skillnad från inom planområdet, där ljudnivåerna redovisats i fler steg).

Det beräknade resultatet måste också "räknas upp" med tanke på att medelhastigheten längs vägen överstiger skyltad (och i modellen använd) hastighet med 23 procent. Planläggningen innebär att riktvärdena för buller beträffande ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids.

Buller, maximala ljudnivåer

De beräkningar som har gjorts av maximala ljudnivåer tyder på att Z och 5 drabbas av maximala ljudnivåer på 75–80 dB(A) på den sida av husen där de har balkonger och uteplatser. Även D drabbas av höga ljudnivåer, men även här har beräkningarna "slutat" några meter in från tomtgräns trots att det redovisats ingående på motsatt sida av Grubbevägen.

Gränsdragningen till ljudnivåer på 80–85 dB(A) handlar därtill enbart om enstaka meter, vilket givetvis i verkligheten kan innebära att ljudnivån blir högre. Även här kan påtalas att faktisk hastighet längs vägen överskrider den skyltade hastighet som använts i beräkningen, vilket innebär att bullret i verkligheten är högre än det beräknade.

Den bullerbelastning som den ökade trafiken, kombinerat med reflekterande fasader inom X m.fl., innebär för fastigheterna längs Grubbevägen är inte acceptabel. Det innebär bl.a. att lokaliseringen av bebyggelsen på X m.fl. strider mot 2 kap. 6 a § PBL och utgör en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § PBL.

Påverkan av ökad trafik

Av 2 kap. 6 § punkterna 2 och 6 PBL framgår att hänsyn måste tas till risk för trafikolyckor, trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö. Befintliga gator, som inte omfattas av planändringen, är anpassade för mindre villabebyggelse, men skulle nu tvingas betjäna stora flerbostadshus.

De nya bostäderna ska få parkeringar genom ett underjordiskt garage. Nedfart till detta garage ska ske från Skiftesvägen, som är en smal gata genom ett villaområde. Gatan används frekvent av bl.a. skolbarn och skjutsande föräldrar för att komma till

Grisbackaskolan. Förutom dagens användning kommer planerade exploateringar i närområdet att innebära att ännu fler använder Skiftesvägen för att komma till skolan. Planen reglerar inte heller var nedfart till garaget får ske, vilket innebär att en längre sträcka än nödvändigt av Skiftesvägen kan komma att användas för den ökade trafiken. Gatan är för smal och olämplig för att tillgodose transportbehov för ytterligare 200 hushåll. Inte heller Almvägen är lämplig för den tillkommande trafik som exploateringen innebär.

En utfart från ett underjordiskt garage som tjänar ett stort antal bostäder måste rimligen öka riskerna för olyckor, främst för oskyddade trafikanter som gångare och cyklister. Förutom risk för siktpöblem i sidled längs gatan kan det också förväntas att en uppfart från ett mörkt garage rakt ut på gatan mot söder kommer att innebära bländning av bilförare på väg ut ur garaget.

Då detaljplanen inte löser de uppenbara trafikproblem som den kommer att medföra och Skiftesvägen är otillräcklig för att svälja den tillkommande trafiken strider den mot 2 kap. 6 § punkterna 2 och 6 PBL.

Orimligt hög exploateringsgrad

Mycket av de invändningar som framförs mot planen beror på det grundläggande problemet att detaljplanen avser att skapa en byggrätt på totalt 20 000 m² BTA på ett område som är ca 14 000 m² stort. I BTA räknas inte det underjordiska garaget in, vilket innebär att arean egentligen underskattas i förhållande till den byggnation som möjliggörs genom planen.

Detta är en orimligt hög exploatering i en stadsdel som Grisbacka, som sedan länge domineras av villor och mera normalstora flerfamiljshus med som mest tre våningar. Det är en sak att skapa ett helt nytt område där man inte har så mycket närliggande befintlig bebyggelse att ta hänsyn till. Det är en helt annan sak att spränga in hundratals lägenheter i ett kvarter omgivet av äldre villabebyggelse, där varken omkringliggande bebyggelse eller infrastrukturen i form av gator och anslutningar är anpassade för detta.

Detaljplanens bestämmelser med 17 respektive 22 meter höga byggnader ca 4 meter in från trottoarkanten av en smal villagata förändrar fullständigt helhetsintrycket av kvarteret och denna del av Grisbacka, förstör utblickar mot himlen, skapar långt mera trafik och orsakar en helt ny och oacceptabel grad av insyn mot omkringliggande bostäder.

Planbeskrivningen anger att det är fråga om ca. 150–220 lägenheter inom området. Det finns dock ingen planbestämmelse som tillser att så faktiskt blir fallet. Detta har framför allt betydelse i fråga om vilken trafik som kan förväntas till planområdet, då fler hushåll innebär fler möjliga trafikanter. Om byggherren väljer att bygga små lägenheter om 60 BTA vardera innebär planen en möjlighet att bygga drygt 300 lägenheter. Då det saknas reglering som säkerställer att intentionerna med planen uppfylls måste utgångspunkten i bedömningen vara vad planen möjliggör, inte vad någon ”tänkt”.

Västerbottens museum har lyft frågan om exploateringsgraden på ett bra sätt under samrådet, där museet bl.a. påpekar att förslaget är olämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan enligt 2 kap. 6 § PBL.

En så omfattande exploatering på denna plats ger upphov till betydande olägenheter för grannarna. Genom exploateringsgraden och byggnadshöjderna strider planen också mot kravet på skälig hänsyn till befintliga bebyggelseförhållanden i 4 kap. 36 § PBL.

Byggnadsordningen för Grisbacka-Grubbe-Västerhiske

Kommunen har i en byggnadsordning, avsett som ett dokument att användas som underlag vid prövningen enligt PBL, gjort vissa uttalanden om gemensamma utgångspunkter. Av dessa framgår bl.a. att:

- Stadsdelen utvecklas i samspel mellan bevarande och förnyelse och komplettering.

- Grubbevägens karaktär med inslag av äldre gårdsbebyggelse och tidig småskalig egnahemsbebyggelse bevaras. Bebyggelsen vårdas och utvecklas med hänsyn till befintliga kulturhistoriska värden.
- Ny bebyggelse ges en medveten lokalisering och utformning med hög arkitektonisk kvalitet.
- Verksamheter lokaliseras och utvecklas med hänsyn till tillgänglighet och trafiksäkerhet samt sociala och stadsbildsmässiga aspekter.

Detaljplanen för F strider mot samtliga dessa intressen och förstör omgivning-en för det utpekade värdefulla bebyggelseområdet i kvarteret G. D har pekats ut som ett särskilt värdefullt hus.

Även om en byggnadsordning inte har någon formell plats i PBL-systemet innebär den en omständighet som visar att det inte har funnits anledning att förvänta sig en så omfattande förändring och drastisk försämring av omgivningen och att aktuell exploatering är olämplig.

Bristande avvägning mellan motstående intressen

Omkringliggande villabebyggelse är anpassad utifrån befintliga förhållanden och det har inte funnits anledning att tro att en omfattande exploatering med flerbostads-hus någonsin skulle uppföras. Enligt gällande detaljplan för området är vånings-höjden begränsad till två våningar, vilket är normalt på Grisbacka och skulle inte medföra några avsevärda skuggnings- eller insynsproblem. Att tillåta fyra till sju våningar innebär en kraftigt höjd bebyggelse samtidigt som ytan som bebyggs ökar väsentligt.

En översiktsplan är inte bindande utan innebär bara ett underlag för ställnings-taganden mellan olika allmänna intressen. Enskilda intressen behandlas inte i översiktsplanen, utan denna avvägning ska och måste ske vid prövningen av detalj-planer, bygglov och förhandsbesked. En kommun kan därför aldrig okritiskt utgå ifrån vad som har angetts i översiktsplanen när det kommer till konkreta beslut som

berör enskilda, utan avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen samt motstridiga enskilda intressen måste ske i det enskilda fallet.

För Grisbacka är den mest detaljerade översiktsplanen "Fördjupning för Umeå, Umeås framtida tillväxtområde" som antogs av kommunfullmäktige den 29 augusti 2011. I denna finns bl.a. en ambition att Umeå ska växa till 200 000 invånare till 2050 och att huvuddelen av denna tillväxt ska ske inom den s.k. 5-kilometersstaden, med nämnda avstånd till centrum eller universitetsområdet. Det finns inga konkreta uttalanden i översiktsplanen om att en omfattande förtätning ska ske på Grisbacka. Varken Grisbacka eller Grubbe nämns över huvud taget inte som något förtättningsområde och det är märkligt att kommunen så kategoriskt kan påstå att planen överensstämmer med översiktsplanen, då det inte av översiktsplanen framgår att förtätning ska ske där.

Att Umeå kommuns översiktsplan mera allmänt förordar en förtätning inom den s.k. femkilometersstaden kan inte läggas till grund för att sätta befintliga villakvarter i skuggan av höga hus som av flera skäl inte passar in i befintliga bostadsområden (se t.ex. MÖD 2013-08-23, mål P 9683–12).

PBL ger inte stöd för att betydande olägenheter kan förbises eller vägas upp av att det finns ett allmänt intresse av bostadsbyggande. Kravet på att en detaljplan inte får medföra betydande olägenheter måste alltid tillgodoses.

Det enskilda intresse som drar nytta av en hård exploatering har inte redovisats offentligt i detaljplanarbetet. Det är en tydlig brist i planprocessen att det inte öppet redovisas vilka intressen och önskemål som funnits från exploatörssidan. Kommunen är skyldig att ta tillvara samtliga intressen i planarbetet, men det enda som visar sig är att kommunen företräder exploatörens önskemål och driver igenom en plan med omfattande exploatering mitt i en villabebyggelse utan hänsyn till andra intressen.

Att kommunen i stor utsträckning hänvisar till översiktsplanen, istället för att i det enskilda planärendet redovisa och väga områdets lämplighet för en hög exploatering mot de intressen som finns emot en sådan exploatering, visar att kommunen inte förstått eller tillämpat PBL:s principer och att det inte har skett en rimlig, öppen och seriös avvägning. Avvägningar mellan exploatörsintresset och grannarnas intressen måste alltid prövas enligt PBL:s regler, det kan inte sättas ur spel genom att åberopa oklart angivna allmänna intressen i en översiktsplan.

Gällande en detaljplan på en annan fastighet på Grisbacka finns också en dom där MÖD ansåg att ett gårdshus med en nockhöjd på 7,2 meter nära villabebyggelse innebar sådana negativa konsekvenser för grannarna som inte uppvägdes av detaljplanens fördelar och att planen därför skulle upphävas (MÖD 2016-09-08, mål P 107-16).

Kommunen har inte tagit intryck av domstolarnas ställningstaganden. Vid en avvägning mellan exploatörens enskilda intresse att maximera exploateringsgraden, ställt mot de betydande olägenheter som detta medför för grannarna, kan kommunen inte enbart hänvisa till översiktsplanen som skäl för att tillgodose exploatörsintresset. Att genomföra en omfattande exploatering av det här slaget innebär inte ett rimligt hänsynstagande till befintlig bebyggelse. Att detaljplanen innebär en för området helt orimligt omfattande exploatering med många bostäder kan inte anses uppväga påverkan på de enskilda intressen som påverkas.

Kommunen

Kommunen har hänvisat till diagram utvisande bl.a. ekvivalenta ljudnivåer m.m. samt exempel på exploateringsgrad och därutöver anfört i huvudsak följande.

Tydliggörande angående trafikutredning och bullerutredning

I trafikutredningen redovisas prognoser både för detaljplanen för X m.fl. och för en pågående detaljplan för H m.fl. I planhandlingarna redovisas sammanslagna prognoser samt separata prognoser för X m.fl. Det är de separata prognoserna som är aktuella i denna prövning.

Anledningen till att bägge detaljplaner redovisas är ett önskemål från närboende vid samrådet. Kommunen förklarade att I m.fl. kommer att genomgå en egen planprocess, där den planens trafikpåverkan kommer att redovisas. Eftersom de närboende fortfarande såg en oro valde dock kommunen att inkludera prognoser även för I m.fl. i de nu aktuella planhandlingarna.

Skuggning/insyn

Av domstolspraxis följer att förtätning innebärande bl.a. insyn och skuggning är något som närboende i centrala delar av städer har att förvänta sig. Skuggpåverkan på närliggande fastigheter är inte större än vad som kan förväntas vid en förtätning av staden. Därtill har åtgärder vidtagits för att minska påverkan i form av sänkta byggnadshöjder längs Grubbevägen, jämfört med samrådshandlingarna.

Trafik

Trafiken bedöms öka med en sjättedel för prognosåret 2040. Detta avser trafik både från X m.fl. och den kommande detaljplanen för I m.fl. Som framgår av sid 17 i trafikutredningen förväntas trafiken längs Grubbevägen minska vid ett genomförande av X m.fl. jämfört med det tänkta nuläget när en möbelbutik låg på platsen (innan år 2016). Trafiken bedöms dock öka längs med Skiftesvägen.

Buller

Vid samrådet redovisades endast bullerpåverkan inom planområdet. Inför granskningen kompletterade kommunen med bullerutredning för omkringliggande fastigheter utanför planområdet.

Den ökade trafiken längs Skiftesvägen och Grubbevägen år 2040 medför att ljudnivåerna för de befintliga bostadsfastigheterna ökar, men inte i den omfattning att det innebär fara för människors hälsa eller betydande olägenhet på annat sätt så som åsyftas i 2 kap 9 § PBL, eftersom gällande riktvärde för buller enligt miljöbalken inte överskrids.

I bullerutredningen redovisas bullervärdena vid ett genomförande av både X m.fl. och I m.fl. Detta för att säkerställa att rätt skyddsbestämmelser skrivs in i planen för X m.fl. och så att nivåerna klaras även om I m.fl. byggs ut.

Generellt brukar en ökning av 2–3 dBA kräva att trafikmängderna ökar med det dubbla. Enligt trafikutredningen bedöms trafiken längs med Grubbevägen öka med ca en sjättedel vid ett genomförande av detaljplanen för F och den pågående detaljplan för Y för prognosåret 2040. Detta bedöms inte generera en ökning på mer än ca 0,5 dBA. Övrig ökning beror på en generell trafikökning i samhället.

Hög exploatering

I den fördjupade översiktsplanen för Umeå beskrivs varför Umeå behöver en högre exploatering för att möta stadens utmaningar med ökad tillväxt och det framtida tillväxtscenariot (kap 2.2). Här anges bl.a. att för övriga stadsdelar föreslås en ökning på 25 procent.

De utvecklingsstrategier som beskrivs i kapitel 2.1 pekar på bland annat tillväxt inom fem-kilometersstaden, inom kollektivtrafikstråken samt komplettering som vitaliserande kraft. Att lägga nya kvarter intill gamla genom att anlägga nya tätbebyggda blandbostadskvarter intill äldre kvarter för att staden gradvis växer samman.

I kapitel 3.2 anges vad man i Umeå kan förvänta sig för exploateringsgrad vid nyexploatering. Kvarteret F ligger väl inom denna inriktning med en exploateringsgrad på 1,43. Planen klarar även översiktsplanens riktvärden vad gäller friytor. Bebyggelsens planerade utformning bildar både en större och en mindre gårdsmiljö, där den norra delen kantar Grubbevägen medan bebyggelsen mot Skiftesvägen planeras så en gårdsmiljö skapas mot gatan med gavelställda byggnader närmast. Båda dess bebyggelsetyper går att finna inom stadsdelen.

Bebyggelsen stämmer, både vad gäller exploateringsgrad och bebyggelsetyp, överens med vad man kan förvänta sig.

Konsekvensanalys

Kommunen och länsstyrelsen är överens om att detaljplanen inte förväntas få en betydande miljöpåverkan, därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Däremot har vissa punkter påtalats som kan ha en viss påverkan, så som buller och skuggning varpå särskilda utredningar har tagits fram.

Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

Detaljplanen har bedömts vara förenlig med översiktsplanens intentioner. I Fördjupning för Umeå (antagen 2011, aktualitetsförklarad 2016) har planeringsinriktningen för Umeå lagts fram i form av tillväxtmål. En bärande strategi är den s.k. fem-kilometersstaden. Genom att koncentrera tillkommande bebyggelse inom fem kilometer från Umeå centrum kan en tät och funktionsblandad stad uppnås, med korta transportavstånd som gynnar fotgängare och cyklister. En förutsättning för att kunna uppnå tillväxtmålen och tillskapa bostäder i mer centrala lägen är således att förtäta i befintliga områden. Detaljplanen är utformad i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. 6 § PBL.

Angående pågående planläggning av I m.fl.

Denna kommande detaljplan ska inte kommenteras i en domstolsprövning av ärendet för X m.fl. En framtida eventuell prövning av I m.fl. skall prövas för sig.

Klagandena har yttrat sig på nytt med anledning av kommunens yttrande. De har därvid lämnat in en kopia av plankarta (samrådshandling) för fastigheten I m.fl., fotografier m.m. samt anfört i huvudsak följande.

Exploateringsgrad och omgivningspåverkan

De delar inte kommunens uppfattning om vad som är att betrakta som Umeås centrala delar och vad som utifrån detta argumenteras om vad närboende får tåla.

Avståndet till den s.k. centrumfyrkantens utsida är drygt 2 km fågelvägen. Ingen Umeåbo med lokalkännedom skulle betrakta Backenområdet och Grisbacka som en central del av staden, särskilt som omgivningen består av villabebyggelse.

Kommunen hänvisar till vad som angetts i översiktsplanen. Vad som anges i översiktsplanen är en av kommunen angiven målsättning som i enskilda fall, detaljplaner och bygglov, måste ställas mot de olägenheter som uppkommer för de boende. Det finns ingen av de klagande som haft anledning att förvänta sig en omfattande exploatering inom kvarteret F. Kommunens egna tillväxtmål kan inte användas för att köra över och försämra boendeförhållandena för stadens befintliga invånare.

Buller och trafik

Kommunens beskrivning av att 2-3 dB(A) ökning av buller förutsätter en fördubbling av trafikmängden kan framstå som något förskönande, eftersom en ökning med nämnda decibeltal de facto också innebär en fördubbling av ljudet med hänsyn till att skalan är logaritmisk.

När det gäller just förändringen i trafikmängd har kommunen anfört att trafiken längs Grubbevägen enligt trafikutredningen bedöms minska jämfört med när en möbelbutik låg på platsen, fram till år 2016. Denna uppgift kan tydligt dementeras.

Av utredningen framgår att trafikallstringen från området har beräknats med hjälp av ett trafikallstringsverktyg, med utgångspunkten att affärens BTA uppgått till 4 500 kvm. Beräkningen är då att antalet resor med bil per dygn kopplat till butiken skulle vara 871 st.

De har i kontakter med den som drev möbelaffären fått uppgift om att butiken hade ungefär 100-150 kunder per dag i genomsnitt. Det är inte möjligt att direkt utifrån detta beräkna ett exakt antal bilresor, men om man ändå lite återhållsamt till kommunens fördel räknar att kunderna över lag kommer två och två i bil innebär det som mest 75 bilar per dag och 150 resor (dit och därifrån). Detta

överensstämmer också väl med vad som kunnat ses på mängden bilar på parkeringen. Skillnaden från beräkningsverktyget som gör en teoretisk beräkning på 871 resor är därmed mycket stor.

Konsekvensen av den felaktigt ingående datan i beräkningen är att möbelvarhusets tidigare andel av den trafik som uppmätts längs Grubbevägen är gravt överskattad. Minskningen efter att butiken stängdes har därmed inte varit så stor som beräkningsverktyget påstår och den tillkommande trafiken om den nya detaljplanen genomförs innebär alltså en ökning av trafiken. Tillsammans med beräknad ökning av trafiken med anledning av exploateringen av kvarteret Y innebär detta en ökad trafik, ökade störningar och därmed också högre bullernivåer än vad kommunen påstår. Det innebär också att kommunen beslutat om detaljplanen utan ett korrekt underlag om vilka konsekvenser den innebär.

Konsekvenser av bullernivåerna

Bullernivåerna i området har i detaljplanen lett till förbud mot anordnande av uteplatser mot Grubbevägen [m₁], att uteplatser som utsätts för buller överskridande gällande riktvärden ska förses med bullerskydd [m₂] och att gemensam uteplats ska anordnas i bullerskyddat läge [m₃]

I det nya området får alltså uteplatser över huvud taget inte anordnas mot vägen på samma sätt som befintliga boende längs Grubbevägen har gjort och anpassat användningen av sin fastighet utifrån. Tillkommande fasader längs Grubbevägen innebär också att befintligt buller (oräknat den ökning av trafiken som planerna medför) förstärks genom att ljudet studsar.

Om det på ena sidan av vägen är så omfattande buller att uteplatser inte ens får anordnas kan det rimligen inte vara acceptabelt att exploateringen utförs så att befintliga boende på andra sidan vägen drabbas av otillåtet höga bullernivåer.

Effekten av två närliggande exploateringar

Det vidhålls att effekterna av två detaljplaner som samtidigt är under handläggning måste beaktas samlat i den mån det över huvud taget är möjligt. I annat fall möjliggörs en stegvis omfattande exploatering där kommunen kan argumentera för att respektive steg inte medför någon betydande olägenhet, men där den sammantagna förändringen de facto skulle göra det vid en samlad bedömning. Se t.ex. NJA 2017 s 421, som avsåg klagorätt men ändå belyser betydelsen av stegvisa exploateringar.

Kumulativ påverkan genom I m.fl.

Av samrådsversionen av plankartan för I m.fl. framgår att det endast 4 meter från B:s fastighetsgräns planeras centrumbebyggelse vars överkant av bjälklaget kan ligga 6 meter över gatunivå. Till detta kommer att det ovanpå bjälklaget ska finnas ett jordlager på minst 40 cm samt att det av säkerhetsskäl måste finnas någon form av staket eller glasskivor nära kanten. Sammanlagd höjd kan sannolikt bli ca 7-8 meter där grönyterna på B får nedblick från de boende. Utöver detta kan det ytterligare några meter bort bli fråga om byggnader som är 17 respektive 23 meter höga.

I planarbetet för I har en 3D-modell tagits fram. Av inlämnat utdrag framgår den omfattande omgivningspåverkan som uppkommer både från den plan som nu är överklagad (grå höga byggnader) och den plan som är under utarbetande (gula byggnader).

Modell av byggnader på X m.fl.

3D-modellen för I m.fl. omfattar även byggnaderna enligt detaljplanen för X m.fl., som visar vilken omgivningspåverkan som detaljplanen för X m.fl. innebär. Inlämnat utdrag visar påverkan på C och B samt D och A. Det kan visserligen inte vitsordas att modellen i alla detaljer är korrekt. T.ex. är taklutningarna inte så flacka som planen möjliggör, vilket kan påverka byggnadshöjderna. Modellen ger ändå en överblick av betydelse för bedömningen av planen.

Förutsättningarna på Grubbevägen

Vid synen nämndes problem med väg- och trottoarbredd och vinterförhållanden. Inlämnade fotografier tagna utanför Z visar en passerande buss under vintern. Bilderna ges in till styrkande av att Grubbevägen redan idag har en otillräcklig kapacitet för befintlig trafik och att en planläggning som inte omfattar förbättringar av gatan men ändå ökar trafiken inte är lämplig.

Motsvarande problem gäller även för Skiftesvägen, som i och med planen skulle få väsentligt ökad trafik genom att nedfarten till garaget placerats längs den vägen.

Garagenedfart

Vid synen lyftes frågan om nedfart och kommunen påtalade att den frågan avgörs i bygglovsskedet.

Detaljplanen reglerar att infart till underjordiskt garage endast får anordnas mot Skiftesvägen. Planen anger i övrigt inget om läget för denna. Med tanke på att ett läge längre in på Skiftesvägen t.ex. medför mer långvarig kontakt med oskyddade trafikanter på väg till Grisbackaskolan, ökad trafik förbi befintliga bostäder samt strålkastare som vid uppfart ur garaget lyser in i bostäder hade det varit klart lämpligare att placera nedfarten längre österut, mitt emot I. Att planen inte reglerar detta är klart olämpligt. Att skjuta upp frågan för prövning i bygglovsskedet är inte lämpligt.

DOMSKÄL

Förutsättningar för mark- och miljödomstolens prövning

Angående rätten att överklaga

Regler om överklagande av beslut att anta detaljplaner finns i 13 kap. PBL. När det gäller frågan om vem som får överklaga ett beslut att anta en detaljplan hänvisas i 13 kap. 8 § PBL till 42 § förvaltningslagen (2017:900). I den bestämmelsen anges att ett beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot.

Enligt praxis anses beslut om antagande av detaljplaner angå ägare till de fastigheter som ligger inom planområdet eller som gränsar direkt till detta eller endast skiljs åt av en väg. Därutöver anses beslutet angå ägare till fastigheter i nära grannskap, om de är särskilt berörda med hänsyn till arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, natur- eller trafikförhållandena på platsen m.m.

Samtliga klagande förutom K. S. är ägare av fastighet som endast skiljs från planområdet av en gata. K. S. har förelagts att yttra sig om varför hon anser sig ha klagorätt. Hon har därvid uppgett i huvudsak att detaljplanen inne-bär väsentligt ökad trafik invid hennes fastighet samt att de tilltänkta byggnation-erna kommer att få en omfattande påverkan på intrycket av kvarteret och risk för insyn från de nya bostäderna. Mark- och miljödomstolen bedömer, mot bakgrund av vad K. S. anfört, att hon är särskilt berörd av beslutet att anta detaljplanen och därmed klagoberättigad.

Ytterligare en förutsättning för att få överklaga beslut att anta en detaljplan är att man som huvudregel före granskningstidens utgång ska skriftligen ha framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda (13 kap. 11 § PBL). Samtliga klagande har framfört sådana synpunkter som inte har blivit tillgodosedda.

Sammanfattningsvis finner mark- och miljödomstolen att samtliga klagandena har rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Övriga förutsättningar

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark- och vatten (1 kap. 2 § PBL). Det är alltså kommunen som, inom vida ramar, avgör hur bebyggelsemiljön ska utformas i den egna kommunen. Vid prövning av frågor enligt PBL ska hänsyn emellertid tas till både allmänna och enskilda intressen (2 kap. 1 § PBL).

Vid överklagande av ett beslut att anta en detaljplan ska domstolen endast pröva om beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som

framgår av omständigheterna. Om beslutet strider mot en rättsregel ska det upphävas i sin helhet, annars ska det fastställas i sin helhet (13 kap. 17 § PBL).

Mot denna bakgrund stannar prövningen av ett överklagande i många fall vid en prövning av om beslutet att anta en detaljplan ligger inom ramen för det kommunala handlingsutrymme som de materiella reglerna i PBL ger kommunen. Kommunens beslut bör upphävas endast om kommunen i sin bedömning har gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen eller i de fall då kommunen har förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens refererade avgöranden MÖD 2013:47 och 2014:12). De avvägningar som kommunen har gjort mellan olika samhällsintressen blir, om kommunen har hållit sig inom sitt handlingsutrymme, således inte föremål för överprövning.

Inom ramen för sin tillsyn enligt 11 kap. PBL är det i första hand länsstyrelsen som bevakar vissa statliga intressen, bl.a. om viss bebyggelse kan antas bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet. Länsstyrelsen antas ha erforderlig sakkunskap, varför det i många fall saknas skäl för överprövande myndigheter att frångå länsstyrelsens bedömning i dessa avseenden. Det finns dock inget som hindrar domstolen från att göra en annan bedömning (se bl.a. MÖD 2014:12, MÖD 2016:13 och MÖD 2018:27).

Länsstyrelsen har inte funnit anledning att överpröva kommunens beslut att anta den aktuella detaljplanen och har således bedömt att planen ur allmän synpunkt inte befaras bli olämplig med hänsyn till människors hälsa. Att detaljplanen är godtagbar ur allmän synpunkt utesluter dock inte att planen kan medföra betydande olägenheter för någon enskild, på det sätt som anges i 2 kap. 9 § PBL.

Vid bedömning av vad som i det enskilda fallet är att betrakta som en betydande olägenhet måste beaktas bl.a. områdets karaktär och förhållandena på orten. Detta innebär att toleransnivån måste vara högre i vissa fall (se prop. 1985/86:1 s. 484 och prop. 2009/10:170 s. 168 och 417). Enligt praxis är förtätning i centrala delar av

tätorter, innebärande bl.a. skymd sikt, skuggning och insyn, något som man som närboende har att förvänta sig (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens avgöranden den 18 februari 2019 i mål P 2029-18 samt den 13 januari 2020 i mål P 4145-19).

Särskilt i fråga om detaljplanens konsekvenser och kommunens intresseavvägningar

En detaljplan ska bestå av en plankarta samt en planbeskrivning som redovisar hur planen ska förstås och genomföras (4 kap. 30–31 §§ PBL). Planbeskrivningen ska innehålla bl.a. en redovisning av de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser (4 kap. 33 § första stycket 4 PBL). Av redovisningen ska framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda (tredje stycket samma lagrum). Det är angeläget att planbeskrivningen tydligt redovisar de överväganden som har gjorts under planarbetet, exempelvis med hänsyn till synpunkter som framkommit under processen (se prop. 2009/10:170 s. 214).

Mark- och miljödomstolens bedömning

Kvarteret F ligger centralt i Umeå och inom en stadsdel där flera förtätningsprojekt har genomförts under de senaste åren. Översiktsplanen antagen år 2018 förespråkar en komplettering av bebyggelse inom 5 kilometer från stadskärnan och universitetsområdet. Planområdet ligger knappt 3 kilometer från Rådhusorget och de närboende har därmed haft anledning att räkna med att det aktuella planområdet skulle komma att förtätas. Mark- och miljödomstolen har mot den bakgrunden att pröva om detaljplanen kan antas medföra betydande olägenhet, enligt 2 kap. 9 § PBL.

Medför planen betydande olägenhet i form av buller?

Av planhandlingarna (framförallt planbeskrivningen, sid. 18–20) framgår att detaljplanen kommer att ge upphov till ökad trafik på bl.a. Grubbevägen, om uppskattningsvis 100 fordon. Osäkerheten i prognosen uppges emellertid vara stor p.g.a. begränsat underlagsdata. Vid en jämförelse mellan förväntade trafikmängder för bil

bedömer kommunen att dessa kommer att minska på Grubbevägen vid genomförande av den nu överklagade detaljplanen jämfört med om den detaljplan som idag gäller för kvarteret F skulle genomföras. Detta, som det får förstås, i huvudsak till följd av att trafiken till och från kvarteret koncentreras till Skiftesvägen.

När det gäller den bullerutredning som har utförts (version 2019-09-13) noteras att den – i enlighet med reglerna i 2 kap. 6 a § PBL samt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader – redogör för förväntade bullernivåer kring den *tillkommande* bebyggelsen inom kvarteret F. Av utredningen kan utläsas att beräknad ekvivalent ljudnivå är som högst 56 dBA och att denna högsta nivå uppnås längs med den nya bebyggelsens fasader mot Grubbevägen. Utredningsresultatet har föranlett planbestämmelser om bl.a. att uteplats inte får anordnas mot Grubbevägen (m₁).

Bullerutredningen innehåller ingen uttrycklig redogörelse för vilka bullernivåer som kan komma att nå omkringliggande fastigheter. Av bullerkarta synes dock framgå att en ekvivalent ljudnivå om i storleksordningen 60–65 dBA beräknas uppstå vid bostadsbyggnadernas fasad mot Grubbevägen inom Z och A, se figur 1.



Figur 1. Utdrag ur bilaga till bullerutredning, utvisande beräkning av ekvivalenta ljudnivåer. Z och A har markerats med röda pilar av mark- och miljödomstolen.

Maximal ljudnivå invid fasaderna på dessa två fastigheter – där balkongerna är placerade – synes enligt bullerkarta uppgå till 75–80 dBA och tangerar 80–85 dBA, se figur 2.



Figur 2. Utdrag ur bilaga till bullerutredning, utvisande beräkning av maximala ljudnivåer. Z och A har markerats med röda pilar av mark- och miljödomstolen.

Lagstiftaren har genom prop. 1996/97:53 (s. 43 ff) angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, bl.a. 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, vid fasad. I samma proposition anges också att åtgärder bör vidtas vid befintliga infrastrukturer där ett gränsvärde om 65 dBA ekvivalent ljudnivå, vid fasad, överskrids. Samma gränsvärde anges i Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (TDOK 2014:1021 s. 4). Naturvårdsverket anger i sin vägledning avseende riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder (NV-08465-15) att åtgärder i normalfallet behöver övervägas om ljudnivåerna överskrider kring 65 dBA ekvivalent ljudnivå i äldre befintlig miljö.

Av granskningsutlåtandet (sid. 14) framgår att kommunen har bemött synpunkter från B. T. och A. T. (Z) med kommentaren att gällande

riktlinjer för buller uppfylls, eftersom de har rum riktade mot såväl Grubbevägen som innergården samt att möjlighet finns till uteplats på innergården.

S. Å:s. och M. Å:s. (A) invändning vid granskningen (sid. 17-18 i granskningsutlåtandet), att befintliga fastigheter utelämnats ur bullerutredningen, har bemötts av kommunen med kommentaren att ”Den konsult som anlåtats för att genomföra bullerutredningen är expert och har erforderlig kompetens att utföra bullerutredningar”.

Mark- och miljödomstolen saknar skäl att ifrågasätta utredningen som sådan och dess resultat, men konstaterar att bullerutredningen inte omfattar någon analys av förväntade bullernivåer för omgivande bebyggelse – helt enkelt därför att det har legat utanför syftet med den utredning som kommunen har beställt. Kommunen synes inte heller – efter påpekandet från S. Å. och M. Å. – ha efterfrågat någon kompletterande analys i detta avseende från den som utfört buller-beräkningarna. Vad kommunen i mark- och miljödomstolen har anfört om att plan-förslaget inför granskningen kompletterades med bullerutredning för omkringliggande fastigheter utanför planområdet, verkar mot denna bakgrund inte stämma. Under avsnittet *Buller* i planbeskrivningen (sid. 21–23) återfinns överhuvudtaget ingen redovisning av vilka förändringar och konsekvenser som planförslaget har för befintlig omgivande bebyggelse.

Hur ska bristen i form av redovisning i fråga om buller för närboende betraktas?

Kommunen har enligt granskningsutlåtandet bedömt att gällande riktlinjer för buller uppfylls för Z. Kommunen har vidare i mark- och miljödomstolen anfört att gällande riktvärde för buller inte överskrids för befintliga bostadsfastigheter. Det är dock mark- och miljödomstolens bedömning att det trots dessa påståenden är en brist i detaljplanen att planbeskrivningen saknar en redovisning av vilka konsekvenser ett plangenomförande får för närboende i fråga om buller. Det är även en brist i detaljplanen att kommunens överväganden med anledning av dessa saknas (4 kap. 33 § PBL).

Vid denna bedömning har mark- och miljödomstolen beaktat bl.a. den ingående osäkerheten som enligt planbeskrivningen finns i trafikprognosen, samt det förhållandet att de beräknade bullernivåerna tangerar sådana nivåer som kan medföra att åtgärder mot bullret inom omkringliggande fastigheter bör övervägas. Enligt domstolens uppfattning borde åtminstone S. Å:s. och M. Å:s. påpekanden vid granskningen ha föranlett en närmare utredning av konsekvenserna och en redovisning av eventuella åtgärder för att mildra dessa konsekvenser om nödvändigt.

Avsaknaden av redovisning i fråga om planens konsekvenser för närboende samt osäkerheter i tillgänglig utredning medför att det inte är möjligt att bedöma om kommunen har gjort en korrekt avvägning mellan allmänna och enskilda intressen eller om detaljplanen kommer att medföra betydande olägenheter (jfr Mark- och miljööverdomstolens avgöranden den 21 november 2018 i mål P 4957-18 och den 1 juli 2015 i mål P 214-15).

Detaljplanen uppfyller därmed enligt mark- och miljödomstolens bedömning inte de krav på redovisning som framgår av 4 kap. 33 § första stycket 4 samt tredje stycket PBL och beslutet att anta detaljplanen ska därför upphävas i sin helhet (13 kap. 17 § andra stycket PBL).

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-02)

Överklagande senast den 22 december 2020.

Agneta Ögren

Daniel Janonius Löwgren

I domstolens avgörande har deltagit lagmannen Agneta Ögren, ordförande, och tekniska rådet Daniel Janonius Löwgren.