



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060204

DOM
2022-03-31
Stockholm

Mål nr
P 2835-21

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-02-16 i mål nr P 4509-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Lunds kommun

Motparter

1. LJ

2. Lunds Kommuns Fastighets AB

SAKEN

Detaljplan för del av A i Södra Sandby, Lunds kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Byggnadsnämnden i Lunds kommuns beslut den 20 augusti 2020, § 153, dnr BN 2020/0243, att anta detaljplan för del av A i Södra Sandby i Lunds kommun.

Dok.Id 1794612

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

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Lunds kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa byggnads-nämndens beslut att anta detaljplan för del av A i Södra Sandby i Lunds kommun.

LJ har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

Lunds Kommuns Fastighets AB har medgett ändringsyrkandet.

UTVEKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Lunds kommun har anfört i huvudsak följande:

Det var fel att upphäva planen på talan av enskild då denne inte anfört några andra omständigheter än sådana som omfattas av länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. När länsstyrelsen har bedömt att det inte finns någon anledning att överpröva kommunens beslut att anta en detaljplan, är utrymmet för en domstol att i ett senare skede göra en annan bedömning enligt praxis litet eller mycket litet. Det bör endast finnas förutsättningar att bedöma saken annorlunda om den enskilde anför andra omständigheter än de som redan ingått i länsstyrelsens prövning. LJ har inte anfört några sådana omständigheter. Det är inte rimligt att upphäva en detaljplan på grund av ett överklagande som endast i allmänna ordalag pekar på brister i planunderlaget.

De överväganden som gjorts under planarbetet när det gäller trafikfrågorna och skyddet mot trafikolyckor är tillräckliga för att säkerställa att området är lämpligt för bebyggelse. Planen bedöms inte medföra sådana störningar i framkomligheten eller risker för trafikolyckor att det finns skäl att upphäva den. Att övervägandena inte i detalj redovisats i planbeskrivningen betyder inte att frågan förbisetts eller inte varit uppe för bedömning under planarbetet. Kommunen ska vid detaljpaneläggnings försäkra sig om att trafiken till och från planområdet kan tas om hand. Det innebär dock inte att samtliga åtgärder måste anges uttryckligen i planhandlingarna, utan det är

tillräckligt att det framgår att trafikfrågan går att lösa. I planarbetet görs bedömningar av befintlig och framtida trafiksituation för att avgöra om utbyggnaden är acceptabel och/eller om ytterligare åtgärder krävs. När situationen bedöms problematisk görs fördjupade utredningar, där omfattningen av dessa är beroende av hur stort problemet bedöms vara.

Kommunen har vid sin bedömning utgått från trafikflödena enligt utredningen om trafikbuller i planärendet. I bullerutredningen anges att Dalbyvägen enligt en prognos för år 2040 kommer att trafikeras av 10 000 fordon per dygn och Kardborrevägen av cirka 300 fordon per dygn. Den befintliga infarten från Dalbyvägen till Kardborrevägen är tänkt att betjäna både det befintliga bostadsområdet Kardborren och planområdet. Kommunen har fört en dialog om trafikfrågorna med Trafikverket och ägaren till planfastigheten. Som ett resultat av dialogen har kommunen gjort bedömningen att den befintliga infarten från Dalbyvägen och den nuvarande körbanan på Kardborrevägen båda är anordnade så att de krav som finns på trafik och trafiksäkerhet uppfylls, trots den ökade trafikbelastning som planområdet medför. Kommunen har också beaktat att inte all trafik till planområdet kommer att belasta infarten Dalbyvägen-Kardborrevägen. En del av de boende i planområdet kommer i stället att välja den södra infarten från Dalbyvägen.

Beträffande trafiksäkerheten finns det inga indikationer på en förhöjd olycksrisk i området, baserat på tillgänglig olycksstatistik. Kommunens erfarenhet av liknande utbyggnader i liknande trafiksituationer är att utbyggnaden medför en marginell påverkan på olycksrisken. När det gäller köbildning bedömer kommunen att trafikvolymerna varken nu eller efter utbyggnad av planområdet kan anses ovanliga eller olämpliga för en tätort som Södra Sandby eller i en kommun som Lund.

LJ har anfört i huvudsak följande:

Lunds kommun har anfört att en beslutad detaljplanen i princip inte kan överklagas till domstol om överklagandet rör en omständighet som granskats av länsstyrelsen. Ett sådant förhållningssätt är ohållbart. I detta fall har beslut fattats både av Lunds kommun och av berörd länsstyrelse. Minst ett av dessa beslut borde vara överklagbart

för att rättssäkerheten ska kunna upprätthållas. Hans överklagande till mark- och miljödomstolen var så detaljerat som han som privatperson kunde åstadkomma. Riskerna som kan uppstå om detaljplanen antas har inte redovisats eller beaktats tillräckligt. De problem som råder beträffande trafiksituationen sträcker sig utanför detaljplanens direkta närhet och störningar kan förväntas inom hela det bebyggda området om planen genomförs.

Att Lunds kommun tidigare har identifierat trafikproblem framgår av den övergripande trafikutredningen för Södra Sandby som beställts och genomförts av kommunen. Bakgrunden till utredningen var att de boende i området upplevde otrygghet i trafikmiljön. Utredningen belyser bland annat problemen med de trafikmängder som förekommer och de hastigheter som råder. Utredningen belyser däremot inte de konflikter som uppstår i korsningen Dalbyvägen-Kardborrevägen och i närliggande korsningar till följd av trafikmängderna och korsningarnas förläggning. Det har inte redovisats någon utredning om hur köbildningen kan ändras i samband med utförandet av utfartsvägar till Dalbyvägen. Nya utfartsvägar kommer att medföra ändrade rutter för boende i minst ett större bostadsområde med större belastning i existerande korsningar som följd. Endast ett enkelt konstaterande har gjorts om att trafikökningen förväntas bli av mindre omfattning, från nuvarande 7 500 till omkring 10 000 fordon per dygn, och att denna ökning inte bör medföra några problem i förhållande till dagens läge. En ökning med omkring 33 procent framstår som en betydande ökning med hänsyn till att det redan finns betydande problem med trafikbelastningen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Den aktuella detaljplanen möjliggör bl.a. cirka 235 nya bostäder. Planområdet gränsar i norr till Kardborrevägen, som är en kvartersgata med Lunds kommuns Fastighets AB som väghållare, och bostadsområdet Kardborren. Såväl planområdet som området Kardborren kommer att ha infart från Kardborrevägen som ansluter till Dalbyvägen, för vilken Trafikverket har väghållaransvaret. För planområdet planeras också ytterligare en infart längre söderut direkt från Dalbyvägen.

Prövningens omfattning

Lunds kommun har gjort gällande bl.a. att mark- och miljödomstolen inte borde ha upphävt detaljplanen på talan av en enskild klagande, när denne inte åberopat några andra omständigheter än sådana som omfattats av länsstyrelsens prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Det finns därför anledning för Mark- och miljööverdomstolen att först uttala något om prövningens omfattning.

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska vid planläggning bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik och risken för olyckor. Av 11 kap. 10 § PBL framgår att det i första hand är länsstyrelsen som ska bevaka de angivna intressena.

Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare avgöranden uttalat att överprövningen av detaljplaner är begränsad på så sätt att den i många fall stannar vid en prövning av om ett beslut att anta en detaljplan ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen (se t.ex. MÖD 2013:44 och MÖD 2013:47). I MÖD 2013:44 uttalas också att det, i samband med ett överklagande som berör sådana allmänna intressen som länsstyrelsen ska bevaka, i regel bara kan prövas om underlaget för länsstyrelsens prövning har varit godtagbart och om det som därefter har tillförts målet utgör skäl att frångå länsstyrelsens bedömning. Den begränsade överprövningen innebär emellertid inte att en enskild klagande fråntas rätten att få sitt överklagande prövat (se t.ex. MÖD 2014:12). Eftersom länsstyrelsen förväntas ha tillgång till den särskilda sakkunskap som behövs för bedömningen av de frågor som den har ansvar för att bevaka, saknas det dock i många fall skäl för överprövande myndigheter att, på talan av en enskild, frångå länsstyrelsens bedömning.

Mark- och miljööverdomstolen ska således i detta fall pröva om det finns skäl att frångå länsstyrelsens bedömning, framför allt vad gäller frågan om trafiksituationen.

Bedömningen i detta fall

Lunds kommun har gjort gällande att de överväganden angående trafiksituationen och skyddet mot trafikolyckor som gjorts under planarbetet är tillräckliga för att säkerställa att området är lämpligt för bebyggelse.

Det framgår av utredningen att ett antal boende i närområdet lämnade synpunkter på trafiksituationen under samråd och granskning men någon trafikutredning togs inte fram under planarbetet. Den bullerutredning som kommunen hänvisar till när det gäller prognosen för trafikflödena på Dalbyvägen och Kardborrevägen för år 2040 tar, såvitt går att utläsa av handlingarna, inte hänsyn till den tillkommande trafiken från planområdet. Det hade underlättat förståelsen om den ökade trafik som detaljplanen genererar i korsningen Dalbyvägen-Kardborrevägen och konsekvenserna för trafiksäkerheten i området beskrivits närmare, antingen i planbeskrivningen eller i det övriga underlag som ligger till grund för planen.

Av planunderlaget framgår emellertid att varken länsstyrelsen eller Trafikverket hade något att erinra mot den föreslagna trafiklösningen och att Trafikverkets synpunkter under samråd och granskning tillgodosetts. Enligt kommunen fördes en dialog med Trafikverket och ägaren till planfastigheten under planarbetet. Kommunen bedömde därefter befintlig infart från Dalbyvägen och nuvarande körbana på Kardborrevägen som tillräckligt trafiksäkra, trots den ökade trafikbelastning som planområdet medför. Det saknas skäl för Mark- och miljööverdomstolen att ifrågasätta kommunens uppgifter om framtida trafikvolym och den ökade trafikbelastning som uppstår genom planen. Vid den bedömningen beaktar domstolen att planen innebär att trafiken på Kardborrevägen kommer att avlastas genom den nya infarten från Dalbyvägen.

Under planarbetet framfördes synpunkter om behov av hastighetsdämpande åtgärder på Dalbyvägen. Trafikverket uppgav under granskningen att frågan ska hanteras i den fortsatta dialogen. Kommunen och Trafikverket har en pågående dialog om väghållaransvaret för Dalbyvägen. Intentionen är enligt planbeskrivningen att omvandla Dalbyvägen till en tätortsgata i framtiden, vilket bl.a. skulle möjliggöra att tätortsporten förflyttas längre söderut. Detaljplanen utgår dock från att Trafikverket fortsatt är

väghållare. Det har inte i utredningen framkommit några indikationer på en förhöjd olycksrisk i korsningen Dalbyvägen-Kardborrevägen eller i närområdet i dagsläget.

Mot den nu angivna bakgrunden bedömer Mark- och miljööverdomstolen att underlaget har varit tillräckligt för att säkerställa en godtagbar trafiklösning och att skäl för att frånga länsstyrelsens bedömning därför saknas.

LJ har i huvudsak framfört invändningar i fråga om den allmänna trafiksituationen intill planområdet och att han befarar ännu större problem med köbildning om detaljplanen antas. Det har inte framkommit att de ökade riskerna för köbildning och trafiksäkerheten i övrigt är av sådan karaktär att de kan anses utgöra en betydande olägenhet. Inte heller Linus Jeppsons enskilda intressen, eller vad som i övrigt framkommit i målet, utgör skäl för att upphäva detaljplanen.

Sammanfattningsvis finner Mark- och miljööverdomstolen att mark- och miljödomstolens dom ska ändras och att Byggnadsnämnden i Lunds kommuns beslut att anta detaljplanen ska fastställas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg, Ingrid Åhman, referent, och Petra Bergman samt tekniska rådet Mats Kager.

Föredragande har varit Amina Ustamujic.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-02-16
meddelad i
Växjö

Mål nr P 4509-20

PARTER

Klagande LJ

Motpart

1. LKF AB

2. Lunds kommun

ÖVERKLAGAT BESLUT

Byggnadsnämnden i Lunds kommuns beslut den 20 augusti 2020 i ärende nr BN 2020/0243, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för del av A i Södra Sandby i Lunds kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver Byggnadsnämnden i Lunds kommuns beslut den 20 augusti 2020 att anta detaljplan för del av A i Södra Sandby i Lunds kommun.

BAKGRUND

Byggnadsnämnden i Lunds kommun (nämnden) beslutade den 20 augusti 2020 i ärende nr BN 2020/0243 att anta detaljplan för del av A i Södra Sandby i Lunds kommun.

LJ har nu överklagat nämndens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

LJ har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens antagandebeslut alternativt ändra detaljplanen med anledning av vad han anfört i fråga om dagvattenhantering/grundvatten och trafikbelastning.

LJ har till stöd för sin talan anfört bland annat följande.

Klagorätt

Han berörs av det överklagade beslutet eftersom både hans bostad och hans garageplats som han hyr av Lunds kommunala fastighetsbolag riskerar att hamna inom det översvämningsområde som uppstår. Den berörda vägsträckan utgör hans primära färdväg med bil samt passerar sträckan vid förflyttning med cykel och till fots.

Avrinning/grundvatten

Detaljplanen erbjuder fortfarande inte en tillräcklig förklaring av hur de vatten- och avrinningsförhållanden som råder i området ska hanteras. Lunds kommun har i detaljplanen redogjort för hur avrinningen av dagvatten ska fungera inom det detaljplanerade området, men det saknas en ordentlig redogörelse för hur de mängder som ska bortföras från området ska hanteras. Det framstår istället som att det ska lösas i ett senare skede, bland annat genom avrinning i ett befintligt vattendrag, som det inte klart framgår om det kan hantera de aktuella vattenmängderna.

Detta är problematiskt eftersom områdets topografi gör att stora mängder vatten rinner i slutningen men stora mängder absorberas även i densamma. Absorptionen kommer påverkas negativt av hårdgörande av ytan trots införande av fördröjnings-

ytor. Detta i kombination med att det är konstaterat högt grundvatten i markområdet precis nedanför sluttningen, vilket minskar området förmåga att hantera extra vatten som kommer att komma rinnande. Det höga grundvattnet är konstaterat av LKF, som har fått sätta in åtgärder med anledning av detta för att förhindra att det påverkar mark och byggnader i redan befintligt bostadsområde.

Trafikbelastning

Lunds kommun har i sin detaljplan inte tagit tillräcklig hänsyn till de ökade trafikflöden som utbyggnaden kommer att generera, och som påverkar en sträcka som redan är kraftigt trafikerad. Problem som redan uppfattas idag är att befintlig utfart från Kardborrevägen ofta leder till svåra trafiksituationer, på grund av högt trafikflöde på vägen mellan Södra Sandby och Dalby. Det uppstår kö vid infart till Kardborrevägen, särskilt i samband med vänstersväng. Motsvarande uppstår även vid vänstersväng in på Fågelsångsvägen. Det höga trafikflödet, i kombination med de uppkomna köerna gör det svårt att komma in till och ut från Kardborrevägen. Kommunen har angett att de inte kan påverka aktuell vägsträcka i dagsläget eftersom Trafikverket är väghållare. Ändå har inga särskilda åtgärder vidtagits för att begränsa trafikökningen trots att denna kan bedömas medföra ytterligare problem i området. Istället hänvisas till att problemet är Trafikverkets att lösas. Problemen, till följd av det ökade trafikflödet från det planerade området, bedöms därmed kunna öka. Särskilt då Lunds kommun inte presenterar några kortsiktiga eller direkta försök att åtgärda problemen i detaljplanen.

LKF AB har motsatt sig ändring av det överklagade beslutet och har anfört i huvudsak följande.

För att klara dimensioneringskriterier och utsläppskrav för huvudman för vatten och avlopp, VA Syd, motsvarande 60 l/s till kommunalt dagvattenledningsnät (dike i nordost) har utredning av dagvatten- och skyfallshantering med fördröjning inom planområdet tagits fram. Dagvattenutredning PM från den 7 november 2019 redovisar beräkningar av maximala flöden i utvalda punkter vid 100-årsregn justerar med klimatfaktor. Slutsatserna i rapporten beskriver att det är marginella skillnader

i översvämningarnas utbredning och djup. Det beror på att den ökade markavrinningen från området kommer att avledas kontrollerat och fördröjas inom planområdet. De öppna dagvattenlösningarna som planeras inom området kommer att fördröja flödena och nedströms planområdet kommer översvämningensrisken vid 100-årsregn att minska inom Kardborren och att vara oförändrad inom området kring Killebäcksskolan. Redovisade åtgärder för att hantera skyfall och dagvatten gör att byggnationen inte orsakar behov av speciella åtgärder utanför planområdet.

Geoteknisk undersökning inklusive grundvattenmätningar har utförts vid två tillfällen år 2017 och år 2018. Geotekniker har utifrån mätresultaten kommit fram till att förekommande jordlager har gynnsamma bärighets- och sättningsegenskaper för byggnation. Grundförstärkningar krävs dock i den nordöstra delen av planområdet om detta område inte undantas från byggnation. Placering av byggnation inom planområdet följer geoteknikers rekommendationer.

Lunds kommuns Tekniska förvaltning har i samråd med Trafikverket medverkat vid framtagande av placering och utformning av bilvägar i och i anslutning till planområdet, samt i fråga om korsningar med Dalbyvägen. Lunds kommun har tillsammans med Trafikverket bedömt att planförslaget är lämpligt att genomföra ur ett trafik-säkerhetsperspektiv.

Byggnadsnämnden i Lunds kommun har motsatt sig att det överklagade beslutet upphävs eller ändras och har anfört i huvudsak följande.

Marken på aktuell del av fastigheten har under lång tid varit intressant för byggnation på grund av sitt centrala läge i Södra Sandby och den är utpekad som lämplig för bebyggelse enligt den fördjupade översiktsplanen för orten. Samma planering gällde enligt översiktsplanen 2010 och enligt den nu gällande översiktsplanen från 2018. Det har varit känt att det aktuella området skulle kunna komma att tas i anspråk för bebyggelse. Kommunen är den som i första hand företräder de allmänna intressena om till exempel bostadsförsörjningen. Kommuner har getts rätten av lagstiftaren att göra avvägningar inom ramen för plan- och bygglagen och miljö-

balken. När en kommun har beslutat att anta en detaljplan ankommer det vidare på länsstyrelsen att besluta om kommunens beslut ska överprövas eller inte enligt vad som sägs i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen. Länsstyrelsen ska enligt det lagrummet besluta att överpröva en byggnadsnämnds beslut om det kan antas innebära bland annat att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Till risken för olyckor hör bland annat trafiksäkerhet. Länsstyrelsen har bedömt att detaljplanen som målet gäller är förenlig med kommunens översiktsplanering och inte överprövat beslutet att anta den. Klaganden har anfört omständigheter som ingår i länsstyrelsens överprövningsgrunder och som redan varit föremål för dess bedömning.

Dagvattenhantering och grundvattenförhållanden

Kommunen ansvarar för planläggningen av mark och vatten, för att marken används till det den är mest lämpad för samt att den bara planläggs om det är lämpligt från allmän synpunkt. Vid bedömningen om marken är lämplig ska kommunen särskilt ta hänsyn till bland annat hälsa och säkerhet, vattenförsörjning och avlopp samt olyckor, översvämning och erosion. Detta innebär att kommunen vid detaljplanläggningen ska ha försäkrat sig om att hanteringen av bland annat dagvatten går att lösa inom planområdet och att visa hur det kan göras. Inför planarbetet har kommunen varit medveten om vattenproblematiken som lyfts i överklagandet till följd av stora höjdskillnader i området, och då särskilt problemen för Kardborren. Det har därför varit av största vikt att kunna säkerställa att dagvattnet kan tas om hand inom det nya planområdet och att ny bebyggelse inte påverkar befintlig bebyggelse. Enligt gjorda flödesriktningsanalyser och marköversvämningskartering beror problemen för Kardborren främst på flöden från området väster om Dalbyvägen och inte på de flöden som genereras från A.

Allt dagvatten är tänkt att tas om hand inom planområdet. Kommunen har gjort en noggrann utredning av grundvattenförhållandena i området och möjligheterna att omhänderta dagvatten. Planområdet lutar kraftigt mot norr men flödesriktningarna är kända. Hårdgjorda ytor inom planområdet kommer att öka avrinningen men byggnadsnämnden anser att man tagit höjd för detta i planeringen. Dagvattnet inom

planområdet kommer att fördröjas och avledas kontrollerat genom åtgärder inom planområdet i form av bland annat svackdiken och öppna regnbäddar för att sedan avledas från planområdet österut via diken och kommunala dagvattenledningar, med fortsatt avledning till Kävlingeån. I planområdets nordöstra hörn placeras också en fördröjningsyta. Av planbeskrivningen framgår att Södra Sandby har översvämningsskarterats för ett skyfall motsvarande ett 100-årsregn justerat med klimatkoefficient 1.3. Avledning av skyfallsvatten sker i västöstlig riktning. Cirka 900 meter nedströms planområdet finns utlopp till dikningsföretag.

Dagvattenutredningen har kompletterats den 7 november 2019 för att särskilt belysa konsekvenserna för området nedströms vid skyfall. Enligt rapporten kommer de öppna dagvattenlösningar som planeras inom planområdet i tillräcklig omfattning kommer att fördröja de ökade flöden som större hårdgjordhet innebär. Nedströms planområdet kommer översvämningar inom Kardborren att minska. Det har inte funnits anledning för nämnden att ifrågasätta slutsatserna inför antagandet av detaljplanen. Nämndens anser att åtgärder inom planområdet säkerställer att dagvattenhanteringen och skyfallsvattnet går att lösa på ett tillfredsställande sätt och så att inte omkringliggande bostadsområden påverkas negativt. Höga grundvattennivåer finns framför allt i planområdets nordöstra hörn. Detta ställer krav på tekniska lösningar som särskild grundläggning och avskärningsdiken runt bebyggelsen men medför inte att marken är olämplig för bebyggelse.

Trafiksituationen på Kardborrevägen

Klaganden har anfört att kommunen inte tagit tillräcklig hänsyn till ökad trafik och att redan befintligt trafikflöde orsakar svåra trafiksituationer samt att kö uppstår särskilt vid vänstersväng in på Kardborrevägen. Nämnden uppfattar överklagandet så att klaganden anser att en annan trafiklösning borde ha valts eller att åtgärder för att undvika köbildning vid in- och utfart borde ha vidtagits i planarbetet. Det vill säga trafiksäkerhetsfrågor.

Trafiksituationen har varit uppe för övervägande under planarbetet. Större delen av Kardborrevägen ligger idag på kvartersmark och omfattas inte av nu överklagad

detaljplan. Vare sig länsstyrelsen, Trafikverket eller fastighetsägaren har haft något att erinra mot trafiklösningen. Trafikflödena för Dalbyvägen respektive Kardborrevägen uppgår till cirka 8 300 fordon per dygn (10 000 fordon enligt prognos 2040) respektive 300 fordon per dygn. Den trafikbelastningen har i planarbetet bedömts vara godtagbart med hänsyn till det nuvarande utseendet på Kardborrevägen och olägenheter för omgivningen. I nuläget är vägen tänkt att försörja två bostadsområden men en ny planering kan komma att göras i samband med ett senare utbyggnadsskede. I södra delen av planområdet skapas en infart som bildar en bygata i östvästlig riktning. Den möjliggör att inte all trafik till det nya området behöver ta samma väg och lättar på trycket på korsningen Dalbyvägen-Kardborrevägen.

Planområdet påverkar omgivningen genom ökade trafikflöden. Utvecklingen av området till bostäder är i enlighet med översiktsplanen. Det ska vägas in när enskilda intressen står mot det allmänna intresset att generera fler bostäder. Byggnadsnämnden har vid antagandet av detaljplanen bedömt att motstående enskilda intressen får stå till-baka i avvägningen mot det allmänna intresset att bygga ytterligare bostäder i Södra Sandby enligt vad som sedan länge framgått av kommunens översiktsplanering. Byggnadsnämnden har inte bedömt att den ökande mängd trafik som aktuell utbyggnadsetapp innebär medför en olägenhet för omgivningen som är betydande. Kommunen kan inte kräva åtgärder på Dalbyvägen för att underlätta vid ut- och infart mot Kardborrevägen eftersom Trafikverket som är väghållare. Kommunen har dock haft ett tätt samråd med Trafikverket under planarbetet. Inför antagandet av planen har Trafikverket angett att dess synpunkter tillgodosetts av kommunen.

DOMSKÄL

Allmänna utgångspunkter

Tillämpliga lagrum

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten, det så kallade kommunala

planmonopolet. Det är kommunen själv som, inom vida ramar, avgör hur marken ska användas inom den egna kommunens gränser.

Vid planläggningen ska enligt 2 kap. 1 § PBL både allmänna och enskilda intressen beaktas.

Enligt 2 kap. 2 § PBL ska planläggning 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.

Enligt 2 kap. 3 § PBL ska planläggning ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, och främja en långsiktigt god hushållning med mark samt bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Mark får enligt 2 kap. 4 § PBL tas i anspråk för bebyggelse endast om den från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Av 2 kap. 5 § PBL framgår att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat möjligheterna att ordna trafik och risken för olyckor.

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 behovet av en god trafikmiljö.

Av 2 kap. 9 § PBL framgår att planläggning av markområden 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.

Klagorätt

Mot bakgrund av vad LJ angett om att den garageplats som han hyr ligger i nära anslutning till planområdet, på andra sidan av en väg, och inom det område som påverkas negativt vid översvämning, bedömer mark- och miljödomstolen att det överklagade beslutet angår honom, och att nämndens beslut att anta detaljplan har gått honom emot på ett sådant sätt att han ska anses klagoberättigad.

Prövningsramen

Vid överprövning av ett kommunalt beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan ska enligt 13 kap. 17 § PBL den instans som prövar överklagandet endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som annars framgår av omständigheterna. Om domstolen vid en prövning finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet som huvudregel upphävas i sin helhet, annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Om kommunen medgett det, får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt.

En kommuns beslut att anta en detaljplan 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 kommunen har förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet. Prövningen i ett ärende avseende en överklagad detaljplan begränsas därför i allt väsentligt till frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap som sakägare eller boende, d.v.s. frågor som rör deras enskilda intressen, (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 september 2013 i mål nr P 11451-12).

Länsstyrelsens prövning

Länsstyrelsen har den 15 september 2020 beslutat att inte överpröva detaljplanen enligt bestämmelserna i 11 kap. 10 § PBL. Detta innebär bland annat att länsstyrelsen, i sin egenskap som regional planmyndighet, inte bedömt att ett genomförande av planen leder till ett överskridande av en miljökvalitetsnorm, och att länsstyrelsen inte funnit anledning att befara att planen är olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Mark-

och miljödomstolen är vid sin prövning inte bunden av länsstyrelsens ställnings-
tagande.

Prövning av detaljplanen i sak

Ändring av detaljplanen

Något medgivande från kommunen till ändring av detaljplanen föreligger inte i detta fall. Domstolen är därför endast behörig att pröva om planen ska fastställas eller upphävas i sin helhet.

Hantering av dagvatten

Klaganden har anfört att planen bör upphävas då denna inte tillräckligt tydligt beskriver hur de i området rådande vatten- och avrinningsförhållandena ska hanteras.

Beträffande dagvattenhanteringen och risken för översvämningar har under planarbetet tagits fram ett underlag i form av rapporterna Översvämningsanalys av den 8 februari 2018, Dagvattenhantering A av den 16 oktober 2018 och PM A – Sandby backe komplettering av den 7 november 2019. Dessa utredningar ger enligt domstolens bedömning stöd för att det vid ex-ploatering i enlighet med planen är möjligt att lösa frågan om dagvattenhanteringen på ett godtagbart sätt med hänsyn till risken för översvämningar inom och utanför planområdet. Kommunen har även under planarbetet tagit fram två översiktliga geotekniska undersökningar, vilka enligt domstolens bedömning ger stöd för att det med iakttagande av vissa erforderliga grundläggningsmetoder är möjligt att uppföra bebyggelse inom planområdet även med hänsyn till rådande markförhållanden. Enligt domstolens bedömning har LJ till stöd för sitt överklagande inte anfört tillräckliga omständigheter för att frångå av kommunen framtagna utredningar och gjorda bedömningar beträffande möjligheten att uppföra bebyggelse inom planområdet med hänsyn till rådande mark- och avrinningsförhållanden.

Det saknas därför skäl att upphäva nämndens beslut att anta detaljplanen på den grunden att kommunen inte i tillräcklig utsträckning utrett och beaktat rådande vatten- och avrinningsförhållanden.

Trafiksituation

Klaganden har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens beslut att anta detaljplanen eftersom det inte anges i underlaget hur de befintliga trafikproblemen på Dalbyvägen, som kommer att förvärras av tillkommande trafik vid ett plangenomförande, ska lösas. Under samråd och granskning har även framkommit andra uppgifter som ger stöd för att trafiksituationen på Dalbyvägen redan i dag är av sådan art och omfattning att åtgärder behöver vidtas.

Den i målet aktuella detaljplanen möjliggör att cirka 235 lägenheter tillskapas. Det är fråga om ett så stort antal bostäder att planens inverkan på den rådande trafiksituationen i närområdet inte kan bedömas vara enbart marginell. Kommunen har visserligen i målet anfört att trafikbelastningen på Kardborrevägen och Dalbyvägen inte är sådan att denna ger fog för att upphäva den nu aktuella planen. Till stöd för sin bedömning beträffande planens påverkan på trafiksituationen har kommunen i allt väsentligt åberopat att Trafikverket och länsstyrelsen inte haft några invändningar mot den antagna planen, samt att det kommer att finnas en ytterligare utfart från planområdet som minskar trafikbelastningen i korsningen där Kardborrevägen ansluter till Dalbyvägen. Någon mer utförlig utredning till stöd för sina antaganden avseende detaljplanens inverkan på trafiksituationen har kommunen dock inte redovisat. De överväganden som ligger till grund för kommunens bedömning att i planbeskrivningen uppgiven trafikmängd på Kardborrevägen och Dalbyvägen utgör en acceptabel trafikbelastning är inte närmare beskrivna i planbeskrivningen eller övrigt underlag som ligger till grund för planen. Domstolen konstaterar vidare att i samband med planarbetet har det inte tagits fram någon trafikutredning, av vilken det framgår i vilken omfattning som planen kan förväntas medföra en ökad trafikbelastning i korsningen där Kardborrevägen ansluter till Dalbyvägen eller hur planen i övrigt kan komma att påverka trafiksituationen i närområdet. Under samråds- och granskningsskedet har det också framkommit att det redan i dagsläget finns behov

av åtgärder beträffande trafiksituationen på Dalbyvägen, men att erforderliga åtgärder förutsätter att nämnda väg överförs till kommunalt huvudmannaskap. Av yttrandet från granskningsskedet framgår att det förevarit en dialog mellan kommunen och Trafikverket angående frågan om väghållaransvaret, men därutöver föreligger inte något ytterligare underlag angående förutsättningarna för en överföring av Dalbyvägen till kommunalt huvudmannaskap. I avsaknad av nu anförda utredningar och underlag anser domstolen att det i förevarande fall inte föreligger förutsättningar för att med tillräcklig säkerhet kunna säga att planen är förenlig med de krav som följer av 2 kap 5 §, punkterna 3 och 5, PBL. Det är sammanfattningsvis inte utrett att planen i detta fall uppfyller nu omnämnda krav. Den ska därför upphävas.

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

Överklagande senast den 9 mars 2021.

Lars Svensson

Lars Fransson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lars Svensson, ordförande, och tekniska rådet Lars Fransson. Föredragande har varit beredningsjuristen Nils Dahlström.