



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060108

DOM
2023-02-24
Stockholm

Mål nr
P 6726-21

Sid 1 (17)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-05-12 i mål nr P 5281-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Mora kommun, 792 80 Mora

Motparter

1. B E

2. E F-F

3. B F

4. K F

5. R F

6. A I L

7. G J

8. M J

9. E L

10. K L

11. M L

12. F M

13. L M

14. H P

15. C S

16. J S

Dok.Id 1860663

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

17. J W

18. S R W

19. K W L

20. K Ö

21. P J A

22. L J-E K

23. Nusnäs bys samfällighetsförening, 884400-8063

24. Nusnäs vägars samfällighetsförening, 717904-5294

SAKEN

Detaljplan för del av A m.fl. vid Rismoren i Mora kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens domslut.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Mora kommun (nedan kommunen) har yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska undanröjas och att kommunens beslut att anta detaljplanen ska fastställas.

A I L, E L, K L, J W, S R W, M L, K W L, B E, E F-F, K F, B F, R F, G J, M J, H P och **K Ö** har bestritt ändring.

Nusnäs vägars samfällighetsförening och **L J-E K Karlsson** har inte motsatt sig kommunens ändringsyrkande.

P J A har uppgett att han delar kommunens ställningstagande.

F M, L M och **Nusnäs bys samfällighetsförening** har fått tillfälle att yttra sig, men har inte hörts av.

C S och **J S** har bestritt ändring samt begärt att det ska genomföras en trafikräkning och en utredning om vem som ska belastas av merkostnaden för att höja standarden av den aktuella vägsträckan.

UTVECKLANDE AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har delvis åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på samma sätt som i mark- och miljödomstolen. Parterna har därtill gjort huvudsakligen följande tillägg.

Mora kommun

Kommunen har i den utsträckning som kommunen kan redogjort för detaljplanens påverkan på Skäjsnäsvägen och övriga vägar i området samt hur vägsamfälligheten påverkas av tillkommande bebyggelse. Det framgår av planbeskrivningen hur anslutning till området ska ske, hur kommunen arbetat med Trafikverket kopplat till

plankorsningarna, att vägens skick är sådant att tung trafik inte tillåts under tjällossningsperiod, att vägsamfälligheten angett att det kan finnas visst förbättringsbehov och att tillkommande fastigheter ska anslutas till och betala inträde i vägsamfälligheten. Hänsyn har inte tagits till Lantmäteriets roll och att kommunen inte kan avgöra hur kostnader ska fördelas mellan andelsägare i en vägsamfällighet eller reglera inträdesavgift i en vägsamfällighet. Skäjsnäsvägen är en enskild väg som drivs av en vägförening. Ett vanligt sätt att sköta en enskild väg är att inrätta en gemensamhetsanläggning av typen vägsamfällighet. För sådana anläggningar gäller anläggningslagen (1973:1149), AL. Enligt AL är det Lantmäteriet som har att besluta om andelstal för fördelning av kostnader för anläggningens utförande och drift och om ersättning för inträde vid nyanslutning av fastigheter. Det ska noteras att vägsamfälligheten inte överklagade beslutet att anta detaljplanen. Vägsamfälligheten har anfört att drift och underhåll kommer att täckas av den årliga uttaxeringen som de nya fastigheterna får när dessa ansluts till gemensamhetsanläggningen och att exploatören och vägföreningen tecknat ett avtal som reglerar byggtrafik i enlighet med AL.

Skäjsnäsvägen betraktas som en helhet då den hanteras av en vägförening och dess delägare (247 anslutna fastigheter) gemensamt bekostar underhåll för vägsträckningen. Vägen utnyttjas redan idag av en så stor mängd trafikanter att det tillskott av trafik som detaljplanen kan medföra ger en marginell påverkan. I planbeskrivningen redogörs för att Trafikverket planerar för en bevakad övergång till området och att verket klargjort att plankorsningarna är godkända för trafik på enskilda vägar och når gällande säkerhetskrav, men ska ses över. Den planerade parkeringsplatsen medger maximalt 20 bilar och platsen kommer antagligen i första hand att locka närboende till bad och båtliv. Varken de tillkommande bostäderna eller båt- och badplats föranleder en ombyggnation på riksväg 70. Biltrafik från riksväg 70 bedöms kunna ta sig säkert till planområdet.

Aktuell plats är enligt 2006-års översiktsplan belägen inom bebyggelseområde 5 Nusenäs, som innehåller ett antal rekommendationer om hur ny bebyggelse ska tillkomma. Exempelvis ska vid ny exploatering hänsyn tas till allmänna intressen samt miljö- och riskfaktorer. Mer specifika rekommendationer för nu aktuell plats saknas. År 2014 antog kommunen ett tematiskt tillägg till översiktsplanen avseende

landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Inom fokusområdet har ett antal LIS-områden pekats ut där det går att åberopa det särskilda skälet landsbygdsutveckling för att ge dispens från strandskyddet enligt 7 kap. 18 d § miljöbalken. I aktuellt ärende och vid framtagandet av det tematiska tillägget har kommunen bedömt att området är lämpligt att utvecklas med ytterligare bebyggelse. Delområdet D55 Skejsnäs omfattar ett antal områden mellan Skäjsnäsudden och Garsås och det nu aktuella området är beläget mellan två sådana områden. Bebyggelsen som planlagts är, med undantag för båt- och brygganläggningen, belägen utanför strandskyddet. Inom strandskyddat område planeras NATUR-mark och strandskyddet upphävs på mindre del, avsedd för båt- och badplats. Därför åberopas skälet enligt 7 kap. 18 c § punkten 3 miljöbalken, en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet. Avvägningar kopplade till strandskyddet framgår av planbeskrivningen, där det bl.a. hänvisas till ett långsiktigt och gemensamt arbete för att ordna möjligheter till gemensamma hamnar/båtplatser. Det är felaktigt att boende i planområdet får egen bad-/båtplats. Området där detaljplanen förevisar bad- och båtplats är utlagd som allmän plats-NATUR. Det är alltså en allmän plats som är tillgänglig för allmänheten. Den tidigare båtplatsutredningen förespråkade en samling av båthus och båtplatser till bland annat denna plats.

Planområdet omfattas av riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken, riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och, i den delen av planen omfattar Siljan, även riksintresse för naturvården. I relation till 4 kap. 2 § miljöbalken bedöms exploateringen som tillåtlig då den är begränsad till skala och strandområdet, som bedöms vara av störst intresse för det rörliga friluftslivet avsätts som allmän plats. Exploateringen kommer inte att påverka riksintresset negativt. Riksintressets värden kan stärkas genom en bad- och båtplats som kommer vara tillgängliga för allmänheten. Riksintresset för friluftsliv kommer inte påverkas negativt då området för exploatering av bostäder är av begränsad omfattning och inte påverkar led eller annat aktivitetsområde för friluftslivet. Landskapsbilden kommer inte att påverkas nämnvärt, inte heller från sjösidan. Riksintresset naturvård är ur såväl biologisk-ekologisk som fiskemässig synpunkt synnerligen värdefullt. Det är viktigt att ädelfiskens reproduktionsområden inte skadas. De åtgärder som medges har inte bedömts påverka riksintresset för naturvård negativt. Länsstyrelsen har i beslut den 5 februari 2019 inte

haft någon invändning mot exploatörens anmälan om vattenverksamhet avseende anläggande av båtbygga och vågbrytare.

Det finns inte behov av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i aktuellt ärende. I samband med plansamrådet har samråd skett kring kommunens behovsbedömning och länsstyrelsen har delat bedömningen att planen inte kan anses innebära en betydande miljöpåverkan. Angående uppgiften om att grodor har setts i området anser kommunen att det inte är föremål för prövning i detta skede. Grodor har på senare tid påträffats i diket över vilket infart ska byggas. Grodor är fridlysta enligt 6 § artskydds-förordningen (2007:845), men det bör vara möjligt att utföra vägbygget utan att skada grodorna. Även om grodor är fridlysta är Miljö- och byggnadsförvaltningens uppfattning att deras livsmiljö inte är skyddad. Därtill har exploatören angett att hänsyn kommer att tas till grodornas livsmiljö. En naturvärdesinventering genomfördes i samband med LIS-planen. Enligt inventeringen fanns det inte några höga naturvärden i aktuellt område och det befintliga diket längs Skäjsnäs vägen bedöms inte påverkas av detaljplanen. Kommunen har inte funnit att detaljplanen skulle ha påverkan på växt- och djurlivet. Avloppsanläggningen ligger ovan 100-årsflöde (DVF), ovan klimatanpassat 200-årsflöde (enligt DVF och MSB), ovan högsta beräknat flöde enligt DVF, men strax under nivån för högsta beräknat flöde enligt MSB. Det är låg sannolikhet att högsta beräknat flöde kommer att inträffa och det rör sig om en begränsad mängd anslutna hushåll. Utifrån dessa förhållanden är lokaliseringen väl anpassad. Område för grundvattentäkt finns avsatt i plankartan utanför strandskyddat område. Det är beläget ovan 100-årsflöde och högsta beräknat flöde. Kommunen har beaktat klimatförändringarna och exploateringen bedöms inte påverka grundvattennivåerna för intilliggande fastigheter.

A I L, E L samt K L

Den bebyggelse som finns längs vägen är sträckan Fu – Skäjsnäsudden. Längs sträckan mellan udden och vägänden finns det för närvarande endast fyra permanentbostäder. I övrigt är det sommarstugor. Ett tillskott med 20 villor längs den sträckan innebär en avsevärd ökad belastning på vägsträckan. Hänsyn ska även tas till deras synpunkter i mark- och miljödomstolen avseende grundvatten, avloppsanläggning och

miljökonsekvensutredning, liksom vad de anfört i granskningsutlåtande till kommunen.

J W och S R W

Det är fel och missvisande att påstå att den aktuella sträckan, den del av Skäjsnäsvägen som leder till en vändplats mot Garsås, nyttjas av en stor mängd trafikanter. På den sträckan finns ett fåtal fastigheter och den nyttjas av ett fåtal trafikanter. Sträckan som kommunen syftar på är Siljansleden, den del av Skäjsnäsvägen som går västerut mot Nusnäs. Kommunen har accepterat att det finns ett förbättringsbehov av vägen. Frågan är vem som ska bekosta förbättringsbehovet som behövs för den byggtrafik och framtida fordon som ska ta sig fram på vägen. Gällande den allmänna bad- och båtplatsen behövs det en påfartsfil på riksväg 70 från Rättvikshället. Om allmänheten ska uppmuntras till bad bör en avfartsfil skapas för att undvika trafikolyckor. Tjugo villor planeras i ett område där bilar ska köras på den smala grusvägen, över en obebakad järnvägsövergång och ut på riksväg 70.

Detaljplanen med 20 nya fastigheter, en badplats, kaj och småbåtshamn kommer onekligen få en stor påverkan på omgivningen och framför allt påverkan på miljön. Exploateringen kommer att skada både växt- och djurlivet. Kommunen anser inte att det finns behov av en MKB i det aktuella ärendet, att planen inte innebär betydande miljöpåverkan och att det inte finns några höga naturvärden i området. Har inte skog, älgar, rådjur, harar, björn, grodor, huggormar, växter m.m. i orörd mark ett naturvärde? Det är viktigt att strandområdet skyddas. Det kan inte vara av allmänt intresse att upphäva strandskyddet för att 20 familjer ska kunna få en egen badstrand och båtbygga.

C S och J S

Den aktuella delen av Skäjsnäsvägen är inte lämplig för den ökade mängd biltrafik som exploateringen skulle innebära. För att klara ökningen behöver det göras betydande investeringar av vägen och det ska byggherren, inte vägsamfälligheten, bekosta. På den del av vägen som berörs finns i nuläget tre-fyra permanentboende och det kör som mest en timmerbil om året på aktuell vägsträcka. Kommunens uppgift om att 20 nya hus inte medför en ökning av trafiken är därför felaktig. De begär en

trafikeräkning och en utredning om vem som ska belastas för merkostnaden för att höja standarden av den aktuella vägsträckan. Ärendet har hanterats märkligt med ny information om att exploatören och vägföreningen har tecknat ett avtal. De anser att det fortfarande är oklarheter kring vägen.

ML och KWL

Skäjsnäsvägen är en cirka fem kilometer lång och smal grusväg utan mötesplatser, där två bilar knappt kan mötas. Dikeskanterna är branta och kommer fordon för långt ut går kanten sönder. Det går inte att möta en lastbil. Exploateringen kommer att påverka och förstöra en väg som inte är byggd för så omfattande tung trafik. Det går inte timmerbilar på Skäjsnäsvägen i den utsträckning som kommunen hävdar.

Anläggningen av pir med båtplatser och badplats kommer att påverka Skäjsnäsvägen med ökad trafik. Finansiering av vägen genom de fastigheter som ansluts till vägföreningen kommer inte att räcka för att bekosta reparationer. Många av fastigheterna som tillhör vägföreningen har inte fått yttra sig, men kommer att drabbas negativt av trafiken. Enskilda vägars vägföreningar kan inte förväntas bekosta kommuners detaljplaner utan att hänsyn tas till vilka kostnader det medför för befintliga fastigheter. Även om ett avtal har slutits mellan exploatören och vägföreningen som reglerar byggtrafiken står det ingenting i avtalet om vem som är ansvarig att kontrollera att avtalet följs.

Tjugo bilberoende hushåll i området kommer att öka koldioxidnivåerna, när dessa behöver minska. Från riksväg 70 är det en farlig vänstersväng och oövervakade tågövergångar måste passeras. Det är inte en säker korsning som de boende varje dag ska passera för att ta sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Under våren 2021 har en aktivitet av parande grodor noterats i området, från Skäjsnäsvägen nr 361 och förbi det detaljplanerade området. Det är många grodor och ägg i diket. Detta borde ha kontrollerats innan detaljplanen godkändes. Kommunen har fel som skriver att diket inte bedöms påverkas av detaljplanen. Mängden vatten till diket kommer att minska drastiskt och det våta område som grodorna trivs i skulle försvinna. Groddjur är fridlysta. Om detaljplanen godkänns förstörs deras naturliga habitat och de blir överkörda av den ökade trafiken.

M L och K W L har åberopat ett fotografi av vägen och ett meddelande från Naturskyddsföreningen Mora (bilagor till aktbilaga 8).

B E, E F-F, K F, B F, R F, G J, M J, H P och K Ö De anser att det fortfarande är oklart hur förbättring och underhåll av Skäjsnäsvägen ska finansieras och vem som ska betala för kostnader som uppstår innan de enskilda fastighetsägarna har anslutit sig till vägföreningen. De ställer sig undrande till informationen om att exploitören och vägföreningen skulle ha tecknat ett avtal. I dagsläget finns det endast fyra permanentboende och ett mindre antal fritidshus utefter den aktuella, södra, delen av Skäjsnäsvägen. Tjugo nya fastigheter får antas innebära en betydande ökning av trafiken på den delen av vägen.

Nusnäs vägars samfällighetsförening

Enligt stadgarna ska föreningen förvalta samfälligheten. Det tillkommer hela tiden nya tomter och befintliga, obebyggda fastigheter bebyggs. Styrelsen anser att det inte ligger inom dess ansvar att försöka hindra nybyggnationer efter vägarna och har därför ingen anledning att motsätta sig kommunens yrkande om ändring. Däremot har styrelsen att bevaka medlemmarnas intresse av att inte behöva betala högre avgifter på grund av exploateringar. Den ökade trafiken under utbyggnadstiden kommer att medföra stora påkänningar på vägen. Merkostnaden för detta kommer att krävas av exploitören med stöd av 48 § AL, vilket denne har accepterat. Föreningen och exploitören har skrivit ett avtal om detta. Kostnaden för delvis breddning, mötesplatser och bärighetsförbättringar kommer förhoppningsvis till stor del att kunna finansieras med de anslutningsavgifter som Lantmäteriet kommer att besluta om. Ökade kostnader för drift och underhåll av vägarna på grund av den nya bebyggelsen kommer att täckas av den årliga uttaxeringen som de nya fastighetsägarna får när de anslutits till gemensamhetsanläggningen.

P J A

Den planerade utvecklingen av området är hållbar och detaljplanen är en bra avvägning mellan olika intressen. Det stämmer att planen medför fler grannar och något ökande trafik, men det är rimligt ur ett helhetsperspektiv. Tomterna är planerade

utanför strandskyddet, på ett avstånd väl över 100 meter. Hänsyn har tagits till grannar och detaljplanen har ett 80 meter avstånd till närmaste tomtgräns. Planen ger också möjlighet för personer med nedsatt rörlighet att ta sig till Siljan. De planerade åtgärderna ger förbättrade förutsättningar för fiskarna och innehåller miljöåtgärder såsom häckningsplats för fåglar. Båtplatsområdet med vågbrytare fragmenterar inte miljön för fisk eller andra vattenanknutna organismer. Förutom en ökad area för vattenmiljö – om än konstgjord – kommer vågbrytarna att leda till en utökad sjöflikighet, vilket är positivt för den biologiska mångfalden. Bryggkonstruktionen innebär även en ökad strandlängd (stenkistor) och anses därmed vara positiv för den biologiska mångfalden. Det är en gemensam anläggning, vilket ger en mycket mindre påverkan än om alla enskilda tomtägare gör egna båtplatser. Bad- och båtplatser måste för sin funktion ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området, vilket är särskilt skäl för dispens från strandskyddet. Det skapar variation i det rörliga friluftslivet, med möjligheter till bad, fiske, kanot/kajak och båtliv. Det begränsar inte förutsättningar för vandring och strövande i området och skadar inte områdets natur- och kulturvärden. Fri passage lämnas och den allemansrättsliga tillgången till strandområdet bibehålls. Anläggningen ligger i linje med planer som gjorts tidigare för området. Länsstyrelsen har inte haft några invändningar mot anmälan om vattenverksamhet. Fiskevårdsområdet och grannar längs vägen är positiva till planerna. Området har av Nusnäs Samfällighet och kommunen pekats ut som lämpligt för samlokalisering av båtplatser. Nusnäs bys samfällighetsförening, som äger marken närmast vattnet, är nöjd med att båtplatserna skapas gemensamt och föreningsstämman har beviljat de föreslagna åtgärderna.

Nusnäs vägars samfällighetsförening ansåg inledningsvis att anslutning till vägföreningen reglerades vid lantmäteriförrättningen och att det var fullt tillräckligt. Vägföreningen ändrade dock inställning i mark- och miljödomstolen, vilket bedöms ha påverkat utgången där. Efter att han fått vägföreningens nya inställning klar för sig tecknade han en överenskommelse med föreningen om att, utöver anslutningsavgifter per tomt och de årliga avgifterna, till föreningen betala avgift per tonkilometer. Vägfrågan måste därmed anses vara fullständigt klarlagd. Han kommer att erlægga anslutningsavgifterna för samtliga 18 tomter när avstyckningen är genomförd. Det stämmer inte att det endast går en timmerbil om året. Enbart i den skogsförvaltning

som berör hans skog har mer än 50 timmertransporter passerat de senaste åren och hans skog är en bråkdel av den skog som finns längs berörd sträcka. Vägavgifterna för skogsskiftet är också väsentligt högre än för anslutna tomter, vilket är rimligt. Vägen är gjord för skogsförvaltning och klarar timmerbilar som väger 60 ton. Det går att möta bilar obehindrat och vägen är mestadels spikrak med fri sikt. Att stänga en väg för tung trafik under perioden för tjällossning är ett standardförfarande för de flesta skogsvägar.

Frågan om grodorna kom inte upp i mark- och miljödomstolen. Kommunen har gjort en naturvärdesinventering och det är rimligt att anta att den är professionellt utförd. För det fall detaljplanen vinner laga kraft kommer han i samråd med sakkunnig att säkerställa att eventuella grodor behåller dess naturliga miljö. Påståendet att detaljplanen förstör grodornas naturliga habitat stämmer inte. Det görs inga infarter till tomterna över vägdiket utöver anslutningsvägen. Relativt ospecifika yttranden om grodor bör inte föranleda att detaljplanen underkänns.

P J A har åberopat Lantmäteriets värderingsutredning för tomterna D och E, vilka tidigare avstyckats, för att ge en indikation om vilka medel som tillkommer genom Lantmäteriets reglering (bilaga till aktbilaga 22) och avtal mellan honom (exploatören) och vägföreningen till styrkande av lämnad information och av att han accepterat att betala en betydande rörlig avgift (aktbilaga 28).

L J-E K

Han har svårt att förstå varför detaljplanen inte har blivit godkänd då han uppfattat utvecklingen av Rismoren som välordnad och hållbar. Samfällighetsföreningen består av 247 anslutna fastigheter vilket gör att argumentet om att det blir en stor påverkan på grund av att det endast bor fyra permanentboende längs vägen inte går ihop. Han ser samlokalisering som positivt. Det vore bra om han kan ansluta till gemensamt vatten och avlopp samt båtplats i stället för att göra det på egen hand. Han har köpt en tomt för att han ser goda förutsättningar att bygga ett fritidshus med möjligheter till fiske och att paddla kajak. Hans förhoppning är att kunna lägga i en båt för fiske och slippa ansöka om en egen brygga. Den från början stora frågan var hur det blir med vägen, vilken han anser är slutligt avgjord. Han är delägare i vägen och nöjd med att styrelsen

i vägföreningen företräder hans andel samt litar på kommunen och länsstyrelsen, vilka uppfattat exploatören som professionell och trovärdig.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att målet kan avgöras på befintligt underlag och att det därmed inte finns skäl att inhämta kompletterande utredning i enlighet med vad C S och J S har begärt.

Aktuell detaljplan för del av fastigheten A m.fl. vid Rismoren, intill Siljan, antogs av kommunfullmäktige i Mora kommun den 15 juni 2020. Syftet med planen är att möjliggöra byggande av cirka 20 bostadshus samt att utveckla strandområdet genom anläggande av småbåtshamn, pir och badplats utifrån strandskyddets syfte om att strandområdet ska vara tillgängligt för allmänheten. Huvudmannskapet för den allmänna platsmarken ska vara enskilt.

Mark- och miljödomstolen beslutade den 12 maj 2021, med hänvisning till brister i planbeskrivningen, att upphäva Mora kommuns beslut att anta detaljplanen.

Den första fråga som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är om planbeskrivningen i tillräcklig grad redovisar detaljplanens konsekvenser för gemensamhetsanläggningen B.

Enligt 4 kap. 36 § första stycket PBL, ska en detaljplan vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. För att säkerställa att nämnda förutsättningar är uppfyllda ska det av planbeskrivningen framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras samt vilka konsekvenser det får för fastighetsägarna och andra berörda (jfr 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket PBL). I förarbetena anförs att det bör finnas en redovisning av vad detaljplanen innebär med avseende på bl.a. huvudmannskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar, förvaltning, ersättningsfrågor, kostnader och

byggande (prop. 2009/10:170 s. 435). En genomförandebeskrivning bör inte göras mer omfattande än som krävs för att klara ut den aktuella situationen (prop. 1985/86:1 s. 205).

I planbeskrivningen finns en redovisning av förutsättningar och förändringar för anslutande vägar, däribland Skäjsnäsvägen som är den väg som planområdet nås via, samt uppgifter som Nusnäs vägars samfällighet lämnat under plansamrådet om förmodat behov av förbättringar av Skäjsnäsvägen. Det anges också att grävningar inom den enskilda vägen, B, kräver tillstånd från styrelsen. Av planbeskrivningen framgår vidare att planläggningen bekostas av exploitören, som också ansvarar för att erforderlig infrastrukturbyggnad sker. Av redovisningen följer även att det ska tecknas ett exploateringsavtal med kommunen som säkerställer att exploitören bekostar och ansvarar för erforderliga lantmäteriatgärder, samt att vägar, vatten-, avlopps- och avfallsanläggningar inom området färdigställs i enlighet med gällande krav och regler som säkrar den tekniska försörjningen av fastigheterna inom planområdet. Under redovisningen av fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser anges bl.a. att Lantmäteriet ansvarar för de fastighetsbildningsåtgärder som erfordras på initiativ och bekostnad av fastighetsägaren av A, tillika exploitören, samt att tillkommande nya fastigheter som bildas inom planområdet ska anslutas och betala inträde till den befintliga vägsamfälligheten B.

Vid en samlad bedömning av det i planbeskrivningen redovisade innehållet bedömer Mark- och miljööverdomstolen, till skillnad från mark- och miljödomstolen, att redovisningen i tillräcklig grad beskriver konsekvenserna för gemensamhetsanläggningen B (jfr 4 kap. 33 § tredje stycket PBL). Det har därmed inte funnits skäl att upphäva detaljplanen med hänsyn till planbeskrivningens innehåll i nämnda avseenden.

Mark- och miljööverdomstolen övergår här efter till att pröva invändningen mot att strandskyddet upphävs inom en del av planområdet.

Enligt 11 kap. 10 § PBL ska länsstyrelsen överpröva kommunens beslut om att anta en detaljplan bl.a. om beslutet kan antas innebära att strandskydd enligt 7 kap.

miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser. I förevarande fall har länsstyrelsen beslutat att inte överpröva kommunens beslut. Det finns inget som hindrar domstolen att göra en annan bedömning.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap. 13 § andra stycket miljöbalken). Kommunen får i en detaljplan upphäva strandskyddet för ett område om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset (4 kap. 17 § PBL). Prövningen av vad som kan utgöra särskilda skäl ska göras utifrån bestämmelserna i 7 kap. 18 c – g §§ miljöbalken.

Delar av planområdet omfattas av strandskydd. Enligt plankartan föreslås strandskyddet upphävas (bestämmelsen a₂) inom ett av planens naturområden (NATUR₃) respektive inom ett vattenområde (W₁). Av planbestämmelserna framgår att badplats och småbåtshamn får anordnas inom dessa områden. Inom föreslaget naturområde får enklare byggnader, exempelvis slobod och omklädningshytter, uppföras på maximalt 120 kvadratmeter (enskild byggnadsvolym får inte överstiga 25 kvadratmeter) och inom vattenområdet får maximalt tio procent av ytan bebyggas med pirar och bryggor.

Kommunen har i planbeskrivningen som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet anfört att området behövs för anläggningar som för sin funktion måste ligga vid vattnet och att behovet inte kan tillgodoses utanför området (7 kap. 18 c § första stycket 3 miljöbalken) samt hänvisat till att det genomförts en utredning som förespråkar samordning av båtar till befintliga hamnar och nya gemensamma hamnar i stället för att tillåta mindre anläggningar längs strandområdet. Av planbeskrivningen framgår att planområdet ligger mellan två av kommunens utpekade LIS-områden vid Siljans strand.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att det ligger i sakens natur att en småbåtshamn och omklädningshytter för sin funktion måste ligga vid vattnet. Enligt förarbetena gäller ändå stor restriktivitet vid prövningen, i synnerhet i områden som är

allmansrättsligt tillgängliga. Bedömningen av behovet får ske utifrån förhållandena i det enskilda fallet. Hänsyn bör kunna tas till om det är fråga om en brygga som är avsedd för gemensamt nyttjande av flera boende i ett närområde (jfr prop. 2008/09:119 s.104f). Det är dock inte tillräckligt att konstatera att en småbåtshamn och omklädningshytter måste ligga vid vattnet, utan det måste därtill klarläggas vilket intresse och behov som finns att ta strandområdet i anspråk, vilken omfattning åtgärderna måste ha för att fylla sin funktion, vilka effekter som påräknas och om behovet av anläggningarna kan tillgodoses på något annat sätt utanför det aktuella strandområdet. För att ett upphävande av strandskyddet ska tillåtas måste det finnas så starka skäl för anläggningarna och intressen av att ta området i anspråk att de allmänna intressena som strandskyddet syftar till att tillgodose får stå tillbaka (se 7 kap. 26 § miljöbalken). Intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med en detaljplan ska som nämnts ovan också väga tyngre än strandskyddsintresset.

Vad gäller behovet av anläggningarna saknas det, utöver den av kommunen påtalade utredningen från 2009, vilken uppges förespråka samordning av båtplatser, ett närmare underlag om vilket intresse och behov som finns att ta det just det nu aktuella och allmansrättsligt tillgängliga strandområdet i anspråk för en småbåtshamn eller enklare byggnader, såsom omklädningshytter. Vidare saknas utredning i fråga om behovet av anläggningarna kan tillgodoses på något annat sätt utanför det aktuella strandområdet, exempelvis inom närliggande LIS-områden.

Av plankarta och planbeskrivning följer att huvudmannaskapet för genomförandet av detaljplanen och den allmänna platsmarken ska vara enskilt samt att exploatören ska ansöka hos lantmäterimyndigheten om att bilda gemensamhetsanläggningar för bl.a. naturområden där strandskyddet upphävs, det vill säga även för småbåtshamn och enklare byggnader, såsom omklädningshytter. Anläggningarna inom dessa områden förefaller därmed vara avsedda att ingå i en ny gemensamhetsanläggning som är tänkt att bildas, i vilken de 20 nya planlagda bostadsfastigheterna är avsedda att ingå. En gemensamhetsanläggning är en anläggning som inte är allmän, utan är till för att tillgodose de gemensamma behov som de i gemensamhetsanläggningen ingående fastigheterna har. Ansvaret för att avgöra hur anläggningarna ska ordnas, upplåtas och underhållas kommer därmed att vila på den blivande anläggningssamfälligheten. Detta

kan leda till svårigheter att uppnå det för denna del av planen angivna syftet, att strandområdet och därmed anläggningarna ska vara allmänt tillgängliga.

Vid angivna förhållanden har det inte funnits särskilda skäl att upphäva strandskyddet och det intresse som framkommit av att ta strandområdet i anspråk kan inte anses väga tyngre än strandskyddsintresset. Den intresseavvägning som ska göras enligt 7 kap. 25 § miljöbalken leder inte heller till att det kan anses oproportionerligt att inte tillåta att strandskyddet upphävs. Det har därmed saknats förutsättningar för kommunen att med stöd av 4 kap. 17 § PBL upphäva strandskyddet inom en del av planområdet. Detaljplanen ska av detta skäl upphävas.

Det saknas vid denna bedömning anledning att pröva övriga invändningar mot detaljplanen.

Sammanfattningsvis innebär Mark- och miljööverdomstolens bedömningar att redovisningen i planbeskrivningen är godtagbar, men att det saknas särskilda skäl att inom del av planområdet upphäva strandskyddet. Kommunens beslut att anta detaljplanen ska därför upphävas och mark- och miljödomstolens domslut fastställas.

Mark- och miljööverdomstolen tillåter med stöd av 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar att domen får överklagas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2023-03-17

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg och Mikael Hagelroth (skiljaktig), tekniska rådet Ewa Andrén Holst samt hovrättsrådet Hanna Blomberg, referent.

Föredragande har varit Ingrid Lidgard.

SKILJAKTIG MENING I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Hovrättsrådet Mikael Hagelroth är skiljaktig vad avser motiveringen till att detaljplanen ska upphävas med hänvisning till strandskyddsreglerna och anför följande.

Jag är ense med majoriteten fram till stycket 2 på sidan 15 som börjar ”Vad gäller behovet av anläggningen...”. I stället för det stycket gör jag följande bedömning som utesluter hänvisning till intilliggande LIS-områden och enskilt huvudmannaskap.

Kommunen har att visa att det finns behov av att anlägga hamnanläggningen på föreslagen plats. Kommunen har i huvudsak åberopat en utredning från 2009 i samarbete med Nusnäs samfällighetsförening samt Mora båtråd och anført att utredningen förespråkade samordning av hamnar och nybyggda gemensamma hamnar i stället för att tillåta mindre anläggningar längs hela strandområdet. En sådan allmän slutsats kan inte anses tillräcklig för att det ska vara klarlagt att dispens kan medges på den nu aktuella platsen. Någon annan redogörelse för behovet av båtplatser inom planområdet har inte presenterats.



Rättelse/komplettering

Dom, 2021-05-12

Rättelse, 2021-05-18

Beslut av: rådmannen Inge Karlström

Under punkten 2 i domslutet anges att ”Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena i övrigt”, men där borde ha stått följande. ”Med bifall till överklagandena i övrigt upphäver mark- och miljödomstolen Mora kommuns beslut den 15 juni 2020, § 118, att anta detaljplan för del av A m.fl. vid Rismoren”.

Motparterna har fått tillfälle att yttra sig i frågan om rättelse. P J A har angett att han inte har något att erinra mot att domen rättas. Övriga har inte hörts av.

Att punkten 2 i domslutet har fått en felaktig avfattning är, enligt mark- och miljödomstolen, objektivt konstaterbart vid en enkel jämförelse mellan domskälen och domslutet. Det är alltså fråga om en sådan uppenbar oriktighet som mark- och miljödomstolen kan rätta med tillämpning av 33 § lagen om domstolsärenden.

Mark- och miljödomstolen beslutar därför att domen den 12 maj 2021 rättas på så sätt att punkten 2 i domslutet ges följande lydelse.

"2. Med bifall till överklagandena i övrigt upphäver mark- och miljödomstolen Mora kommuns beslut den 15 juni 2020, § 118, att anta detaljplan för del av A m.fl. vid Rismoren."

Detta beslut om rättelse får överklagas senast den 8 juni 2021, för anvisningar se bilaga 2 till domen.

**KLAGANDE**

1. K A
2. B E
3. E F-F
4. B F
5. K F
6. R F
7. S H-L
8. A I L
9. G J
10. M J
11. E L
12. K L
13. M L
14. F M
15. L M
16. H P
17. C S
18. J S
19. J W
20. S R W
21. K W L
22. K Ö

MOTPARTER

1. P J A
2. L J-E K
3. Mora kommun, 792 80 Mora
4. Nusnäs bys samfällighetsförening
5. Nusnäs vägars samfällighetsförening

ÖVERKLAGAT BESLUT

Mora kommuns beslut 2020-06-15 i ärende nr MK KS 2019/00157-50, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för del av A m.fl. vid Rismoren i Mora kommun

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avvisar S H-Ls överklagande.
2. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena i övrigt.

YRKANDEN

K L, E L och K A har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

B F och R F, E F-F, K F,
C S och J S, G J och M J, K Ö, H P, S R W och J W, K W L, M L, L M och F M, B E
och S H-L har, som de får uppfattas, yrkat att mark- och miljödomstolen ska ändra detaljplanen på så sätt att vägsamfälligheten B inte ska behöva bekosta nödvändiga förbättringar av Skäjsnäsvägen.

A I L har, som hon får uppfattas, yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen, alternativt ändra detaljplanen på så sätt att vägsamfälligheten B inte ska behöva bekosta nödvändiga förbättringar av Skäjsnäsvägen.

P J A har bestritt ändring.

Mora kommun har bestritt ändring.

L J-E K och Nusnäs bys samfällighetsförening har getts tillfälle att yttra sig men har inte hörts av.

UTVECKLING AV TALAN

Parterna har anfört följande.

K L, E L och K A

Kommunen inte har utrett hur tillkommande fastigheters tillgång till vatten och avlopp ska lösas eller planens påverkan på sjön Siljan. De är oroliga för att grundvattennivåerna i området och den skogliga tillväxten på deras fastighet C påverkas negativt. Planen strider därför mot bestämmelserna i PBL.

**B F och R F, E F-F, K F, C S och J S, G J och
M J, K Ö, H P, S R W och J W, K W L, M L, L M och F M, B E och S H-L**

De är boende längs med Skäjsnäsvägen och medlemmar i vägsamfälligheten B. Under byggtiden kommer den tunga trafiken att öka och sedan tillkommer trafik till följd av de nya bostäderna. Skäjsnäsvägen är idag i mycket dåligt skick. Genomförande av detaljplanen kommer därför att kräva omfattande förbättringar av Skäjsnäsvägen. Det är inte rimligt att samfälligheten (och i förlängningen medlemmarna) ska behöva betala för förbättringar av vägen

med anledning av det nya bostadsområdet. Vilka medel som ska finansiera dessa förbättringar är även oklart. I stället borde exploatören ges ansvar för att bekosta nödvändiga förbättringar av Skäjsnäs vägen med anledning av planens genomförande.

A I L

Hon har anfört samma argument som övriga klagande.

P J A

Skäjsnäs vägen trafikeras mer eller mindre regelbundet av timmerlastbilar och tunga fordon för skogsbruk. Uppförande av 20 småhus, eventuellt under en 15-årsperiod, innebär en marginell förändring av trafiksituationen på vägen. Det är troligt att de flesta av de nya tomterna bebyggs med fritidshus som besöks endast sporadiskt. Nya tomtägare kommer att betala inträdesavgift i vägsamfälligheten B och sedan löpande årsavgifter. Detta tillför medel till vägsamfälligheten. Fler medlemmar ger förutsättningar för en bättre väg, utan att avgifterna behöver höjas. Det säljs tomter och byggs kontinuerligt längs Skäjsnäs vägen och alla ansluts eller är anslutna på samma sätt till vägsamfälligheten. Det är ett väletablerat och rättvist system.

Nusnäs vägars samfällighetsförening

Genomförande av detaljplanen kommer att innebära stora påfrestningar på Skäjsnäs vägen. Föreningen räknar med en fördubbling av trafiken på vägen. Vägen kommer att behöva byggas ut med mötesplatser, delvis breddas och även förstärkas då bärigheten inte är tillräcklig för utökad trafik. Även driftskostnaderna kommer att öka till följd av den utökade trafiken. Det är orimligt att befintliga medlemmar ska behöva betala högre avgifter på grund av att detaljplanen genomförs. Föreningen har dock inte uppfattat att finansieringsfrågan är en planfråga, utan att den hanteras inom ramen för exploateringsavtalet. Föreningen kommer att kräva ersättning från exploatören för det ökade vägslitage som exploateringen medför.

Mora kommun

Kostnadsfördelningen mellan vägsamfälligheten och exploatören hanteras inte i detaljplanen. Planbeskrivningen ger inte heller vägsamfälligheten ansvar för att bekosta nödvändiga förbättringar av vägen, utan konstaterar endast att föreningen har vetskap om att det finns ett visst underhållsbehov. Vägsamfälligheten kan hantera detta på olika sätt oberoende av detaljplanen. Kommunen ifrågasätter även om de klagande medlemmarna har klagat på rätt sätt eller om deras synpunkter istället borde riktas till vägsamfälligheten som företrädar sina medlemmar.

DOMSKÄL

Klagorätt

För att en person ska ha rätt att överklaga ett beslut om att anta en detaljplan krävs att personen är berörd av beslutet, se 13 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Det finns inget i aktmaterialet som visar att S H-L bor eller äger en fastighet inom eller i närheten av planområdet eller om hon äger en fastighet som ingår i vägsamfälligheten B. Hon har förelagts att motivera sin klagorätt men har inte hörts av. Mark- och miljödomstolen bedömer därför att hon inte är berörd av detaljplanen på ett sådant sätt att hon har rätt att överklaga antagandebeslutet. S H-L överklagande ska därför avvisas.

Utgångspunkter för prövningen

Enligt 1 kap. 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Det är alltså kommunen som, inom vida ramar, avgör hur bebyggelsemiljön ska utformas i kommunen. Av 2 kap. 1 § PBL följer att både allmänna och enskilda intressen ska beaktas vid planläggning. Vid en avvägning mellan dessa intressen ska skälig hänsyn tas till bland annat befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande, se 4 kap. 36 § PBL. Detaljplanen måste även uppfylla vissa formella krav, t.ex. ska det av planbeskrivningen 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, se 4 kap. 33 § PBL. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bl.a. huvudmannskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar, förvaltning, ersättningsfrågor, kostnader och byggande, se prop. 2009/10:170 s. 435.

Vid överklagande av ett beslut att anta en detaljplan ska domstolen endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna, se 13 kap. 17 § PBL. Om domstolen finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet, se 13 kap. 17 § andra stycket PBL.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Det saknas anledning att upphäva detaljplanen med hänsyn till vad som har anfört om dess påverkan på grundvattennivåer och sjön Siljan samt möjligheterna att ordna vatten och avlopp för tillkommande fastigheter.

Vad gäller planens påverkan på Skäjsnäsvägen och dess konsekvenser för gemensamhetsanläggningen B konstaterar domstolen följande.

Detaljplanen möjliggör nybyggnation av cirka 20 hus och anläggande av en badplats, kaj och småbåtshamn. Planområdet nås via Skäjsnäsvägen och den blivande badplatsen/hamnen nås via en stickväg från Skäjsnäsvägen. Båda vägarna tillhör gemensamhetsanläggningen B, som förvaltas av Nusnäs vägars samfällighetsförening. Av planbeskrivningen framgår att Skäjsnäsvägen är en smal

grusväg och att den är i sådant skick att tung trafik inte tillåts under tjällossningsperioden. Samfällighetsföreningen har under planprocessen anfört att vägen kommer att kräva vissa förbättringar. Kommunen har i planbeskrivningen angett att den stickväg som går ner till den blivande badplatsen/hamnen planläggs som gata för att möjliggöra att den breddas och anpassas efter behov. Men i övrigt finns det inte någon redogörelse för detaljplanens påverkan på Skäjsnäsvägen eller vilka åtgärder som kan bli nödvändiga med anledning av planens genomförande. Det framgår inte heller vem som ska bekosta nödvändiga åtgärder, mer än att det finns ett exploateringsavtal som ska säkerställa att exploatören bekostar och ansvarar för erforderliga lantmäteriatgärder och att bl.a. vägar inom området färdigställs i enlighet med gällande krav och regler. Mot denna bakgrund bedömer domstolen att detaljplanen inte uppfyller kravet i 4 kap. 33 § tredje stycket PBL med avseende på planens konsekvenser för gemensamhetsanläggningen B. Kommunen har inte heller kunnat redogöra för konsekvenserna i sitt yttrande hos domstolen, utan har endast konstaterat att finansieringen kan lösas på olika sätt.

Det anförda innebär att detaljplanen ska upphävas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)
Överklagande senast den 2 juni 2021.

Inge Karlström

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Inge Karlström, ordförande, och tekniska rådet Ylva Kvist Trelje. Föredragande har varit tingsnotarien Kristin Urdal.