



PARTER

Klagande

1. Catharina Aall Flood
Snipgränden 20
231 32 Trelleborg

2. Benny Andersson
Östra Förstadsgatan 227
231 32 Trelleborg

3. Anders Becker
Blygers väg 6
231 32 Trelleborg

4. Marie Becker
Blygers väg 6
231 32 Trelleborg

5. Helene Björk
Pråmgränden 3
231 32 Trelleborg

6. Madeleine Brandin
Östra Stranden 80
231 32 Trelleborg

7. Reiner Bull
Östra förstadsgatan 134
231 32 Trelleborg

8. Karin Christensson
Mellanköpingevägen 123
231 91 Trelleborg

9. Per-Inge Christensson
Mellanköpingevägen 123
231 91 Trelleborg

10. Christer Dahlberg
Östra Stranden 38
231 32 Trelleborg

11. Torbjörn Dehlén
Blygersväg 1
231 32 Trelleborg
12. Aino Friman
Blygers väg 4
231 32 Trelleborg
13. Ronny Färm
Pråmgränden 3
231 32 Trelleborg
14. Oliver Hansen
Snövits väg 64 B
231 32 Trelleborg
15. Benny Jonsson
Mellanköpingevägen 87
231 91 Trelleborg
16. Marita Jonsson
Mellanköpingevägen 87
231 91 Trelleborg
17. Christer Jönsson
Östra Stranden 31
231 32 Trelleborg
18. Lars-Erik Larsson
Roddaregatan 3
231 32 Trelleborg
19. Leif Larsson
Blygers väg 4
231 32 Trelleborg
20. Mirriam Larsson van der Zee
Roddaregatan 3
231 32 Trelleborg
21. Henrik Levlin
Östra Förstadsgatan 148
231 32 Trelleborg
22. Bert Nilsson
Butters väg 7
231 32 Trelleborg

23. Brita Nilsson
Butters väg 7
231 32 Trelleborg

24. Sofie Nilsson
Snövits väg 64 B
231 32 Trelleborg

25. Ann-Christin Olsson
Hedvägen 112 Lgh 1001
231 51 Trelleborg

26. Kjell Olsson
Hedvägen 112 Lgh 1001
231 51 Trelleborg

27. Cecilia Schyllert
Snipgränden 29
231 32 Trelleborg

28. Göran Schyllert
Snipgränden 29
231 32 Trelleborg

29. Karin Sjöstrand
Snipgränden 33 A
231 32 Trelleborg

30. Lars Sjöstrand
Snipgränden 33 A
231 32 Trelleborg

31. Snövits Samfällighetsförening,
c/o Bjaerne Persson
Gladers väg 10
231 32 Trelleborg

32. Peter Svensson
Kullagrundsgatan 8 C
231 32 Trelleborg

33. Sven Tilly
Pråmgränden 2
231 32 Trelleborg

34. Marianne Vikard
Kölgränden 2
231 32 Trelleborg

35. Mats Vikard
Kölgränden 2
231 32 Trelleborg

36. Daniel Ziethén
Butters väg 3
231 32 Trelleborg

Motpart

Trelleborgs kommun
Rådhuset
231 83 Trelleborg

ÖVERKLAGAT BESLUT

Trelleborgs kommuns beslut 2 maj 2022 i ärende nr KS 2020/33

SAKEN

Detaljplan för fastigheten Öster Jär 1:7 m.fl., Trelleborgs kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun (kommunen) beslutade den 2 maj 2022, § 92, att anta detaljplan DP 247 del av Öster Jär 1:7 m.fl. i Trelleborgs kommun. Syftet med detaljplanen är att i närtid upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och i första hand väg 9. Det långsiktiga syftet är att möjliggöra byggandet av en östlig hamninfart som tillsammans med östra och västra ringvägen ska utgöra en trafiklänk mellan hamnen och det nationella vägnätet, väg E6/E22.

Detaljplanen syftar vidare till att möjliggöra uppställningsytor för olika typer av fordon kopplade till hamnens verksamhet.

Kommunens beslut har nu överklagats till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Samtliga klaganden har yrkat att detaljplanen upphävs. Till stöd för sina överklaganden har de sammanfattningsvis anfört följande.

De ifrågasätter kommunens handläggning av ärendet och är kritiska till hur kommunen har förhållit sig gentemot allmänheten. Kommunen har sedan en tid tillbaka velat bygga en in- och utfart till hamnen öster ifrån. När planprocessen inleddes benämndes detaljplanen som "Östra Hamninfarten, Öster Jär 1:7 m.fl.". Inledningsvis var vägen inte planerad som en evakueringsväg. När granskningshandlingarna publicerades hade detaljplanen dock bytt både namn och syfte. Nytt syfte borde innebära en ny plan och ett nytt samråd. Därtill har kommunen antagit flera detaljplaner som syftar till att anlägga olika vägar runtomkring i staden. Den nu aktuella detaljplanen, som är en del av ringvägsplaneringen, kan inte bedömas enskilt utan bör prövas i tillsammans med den östra och västra ringvägen.

Detaljplanen är bara ett sätt för kommunen att påbörja byggnation av en östlig hamninfart och föregripa den rättsliga process som sker kring en tänkt ringväg runt Trelleborg. Kommunen har tidigare kommit överens med Trafikverket att skjuta fram arbetet med en östlig hamninfart på obestämd tid. Kommunen bör hedra denna överenskommelse och pausa arbetet med detaljplanen. Kommunen ska redovisa de totala kostnaderna för hela ringvägsprojektet i sin helhet tydligt, öppet och ärligt. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen sagt nej till att medverka till en östlig hamninfart och eftersom detaljplanen har detta som mål kommer en statlig finansiering omöjliggöras. I stället riskerar kommuninvånarna stå för den kraftigt underskattade kostnaden av detaljplanen. Kommunen borde lägga skattemedel på något viktigare som exempelvis skolor eller satsningar på barn- och ungdomar.

Detaljplanen innehåller felaktig information och vilseledande fakta. Det är mycket allvarligt att kommunen missleder och förvränger fakta för att få igenom ett beslut som inte är förankrat eller sanktionerat av kommunens invånare. Planarbetet grundas bl.a. på ett otal bristfälliga utredningar och har bedrivits stick i stäv med de riktlinjer som gäller för Riksintresse för infrastruktur i Sverige. I regeringens infrastrukturplan, som bygger på Trafikverkets inriktningsunderlag för 2022-2023, nämns inga investeringar i väg eller järnväg som rör Trelleborgs hamn. Slutsatsen kan inte bli annan än att en eventuell östlig hamninfart i samarbete med Trafikverket, vilket är ett måste, är väldigt osannolik innan 2033. Att under sådana förhållanden lägga resurser på en ny trefilig evakueringsväg är att slarva bort kommuninvånarnas skattepengar.

Det finns redan en evakueringsväg väster ifrån till hamnen. I planhandlingarna saknas uppgifter om den föreslagna evakueringsvägen är ett krav från MSB eller räddningstjänsten i Trelleborg. Det är således inte klarlagt om räddningstjänsten även kräver en evakueringsväg även österifrån. Att en trefilig väg skulle behövas för räddningstjänsten synes överdrivet. Vid en eventuell olycka i hamnen handlar det främst om att rädda människor, inte bilar. Vidare bygger kommunens planering av en trefilig evakueringsväg på ett scenario då 1 000 fordon behöver evakueras. En sådan evakuering skulle enligt personer som är väl insatta i hamnens verksamhet, skapa kaos och är inte realistisk. Vidare vägrar kommunen att utreda alternativa evakueringsvägar. Det finns flera alternativ som tillgodoser det behov som redogörs för i detaljplanen. Exempelvis hade en ringväg väster om järnvägen eller Östra Förstadsgatan kunnat fungera som en evakueringsväg. En ny evakueringsväg är inte heller nödvändig då det idag finns två vägar att ta sig från den flyttande hamntrafiken. Skälen till att man anser att Östra Förstadsgatan inte kan användas vid hamnkatastrofer är starkt överdrivna.

Kommunens riskutredning är otillräcklig. Det påstås bl.a. att riskerna blir mindre om farligt gods transporteras genom den östra hamninfarten som ligger nära skola, villaområde och cykelvägar. En del bostadshus ligger enbart några meter från den av kommunen fastställda säkerhetszonen om 30 m. Vid en olycka är risken att dessa

fastigheter påverkas mycket stor. Den fastställda säkerhetszonen om endast 30 meter från vägen är alldeles för liten, det ska rätteligen vara på minst 70 meter eller till och med 150 meter i enlighet med länsstyrelsens riktlinjer. Eftersom ett flertal fastigheter ligger inom 150 meter från detaljplanen, bör detaljplanen upphävas. Det saknas vidare riskreducerande åtgärder bortom ett avstånd om 30 m.

Hela projektet tar en orimligt stor andel av Sveriges absolut bästa jordbruksmark i anspråk. Miljökonsekvensbeskrivningen tar inte hänsyn till evakueringsvägens negativa effekt för klimatet. Kommunen har inte gjort en grundlig genomlysning av de miljö- och hälsofaror som den ökade trafiken medför. Vidare har den kommande negativa påverkan på riksintresset Trelleborgs hamn har inte beaktats vid handläggningen. Bortsett från bullerplank nämns inget om det förebyggande arbetet gällande ohälsa för boende längs med hamninfarten. Även om bullerplank monteras kommer lågfrekventa ljud transporteras i marken och in i fastigheterna, vilket är negativt för bostädernas konstruktion och för boende i området. Vidare kommer bullerplanken bli en barriär och avskärma området på ett negativt sätt. Även ljus från lastbilar och personbilar kommer ha en stor negativ inverkan på boendemiljön.

Den föreslagna evakueringsvägen kommer passera genom bostadsbebyggelse på ett betydligt närmre avstånd än vad den nuvarande västliga infarten gör. Det är inte rimligt att dra en stor trafikerad väg genom ett lugnt bostadsområde och samtidigt förstöra naturen runt omkring. Evakueringsvägen är planerad i närheten av skola och förskola. Hundratals fastigheter kommer påverkas av en trafik på omkring 3 000 till 5 000 lastbilar om dygnet dag som natt och ca 200 fordon med farligt gods kommer passera deras bostäder dagligen.

De utredningar som ligger till grund för detaljplanen och som är mer än 10 år gamla bör kompletteras och revideras. Under planarbetet har närboende ställt ett flertal frågor till kommunen som inte har besvarats. Klagandena ställer sig fortfarande frågande till bl.a. vilken höjd kommer vägen att få, hur ska de ska kunna ta sig till staden, vem som ska betala för vägen och hur värdet på deras fastigheter kommer påverkas. Vidare ifrågasätts hur fastighetsägare i närområdet ska kompenseras med

anledning av ökat buller, vibrationer, gaser och påverkan på landskapsbilden. Trelleborgare som valt ett lugnt och tryggt boende blir plötsligt belastade med en långvarig hamnutbyggnad, kommande vägbyggnation med grävmaskiner och asfaltmaskiner.

Såväl Trafikverket som Länsstyrelsen i Skåne ifrågasätter starkt ringvägen. Trafikverket har vidare krävt att kommunen håller utrymmet 30 m närmast järnvägen fritt. Enligt detaljplanen ska vägen byggas enbart 4 meter från järnvägen. Hamnen är inte miljöprövad med en östlig infart utan enbart med en västlig infart då tidigare kommunstyrelse bedyrade att en östlig infart inte var aktuell. Kommunen borde åläggas att miljöpröva helheten.

Evakueringsvägen kommer på ett betydande sätt förvanska och påverka bostadsbebyggelsen med en trefilig inhägnad väg rakt igenom ett gammalt och kulturellt värdefullt bostadsområde. Detaljplanen innebär att bostadsområden och kulturmiljöer i de östra stadsdelarna fördärvas. För tre år sedan började man lösa in fastigheter längs den planerade dragningen av hamninfarten, vilket resulterat i att flera hus stått öde. Många fastighetsägare som hamnar nära den planerade dragningen känner en stor oro för framtiden, för sina fastigheter och sin boendemiljö. Somliga fastigheter är helt osäljbara på grund av detaljplanen. Flera av klagandena har ägt sina fastigheter under en längre tid och investerat stora summor pengar i dem. Kommunen har förvisso erbjudit att lösa in fastigheter inom 30 meter från detaljplanen. Eftersom länsstyrelsen förevisar ett skyddsområde på minst 70 meter bör kommunen lösa in även dessa fastigheter.

Kommunen har vidtagit åtgärder för att indikera att bygget redan är på gång och för att få trelleborgarna att tro att beslutet har gått så långt att det inte går att vända. Detaljplanen försvårar åtkomst för samtliga trelleborgare till östra staden och delar på ett tydligt sätt upp staden i en östlig och en västlig del. Östra stranden som idag är ett trevligt område med kulturhistoriska och miljömässiga kvaliteter kommer ligga bakom en högt belägen och tungt trafikerad trafikled. Planområdet används i stor utsträckning för rekreation, bad och promenader året runt för många

trelleborgare. Riksintresse för friluftslivet och för högexploaterad kust kommer påverkas på ett otillåtet sätt. En detaljplan av detta slag borde inte genomföras utan att kommuninvånarna hörts i en folkomröstning först.

Vid kommunens inventering i juli 2023 hittades flera rödlistade arter, vilket talar mot en exploatering av den marken. *Knölvialen* är fridlyst och sårbar. Växten kan lätt utplånas om markanvändningen ändras/exploateras. Vid en eventuell flyttning som man föreslår i Trelleborgs kommuns yttrande, riskerar man att allvarligt skada växten. Således är detta inget alternativ. *Ärtsångare* är en rödlistad och nära hotad art och det är därför av stor vikt att skydda den från utrotning. Genom att exploatera marken där arten påträffats vid inventeringen, riskerar man att allvarligt hota artens fortlevnad. *Sexfläckig bastardsvärmare* är en rödlistad och nära hotad art på grund av övergödning och ogräsbekämpning på odlingsmark. Alla *fladdermöss* är fridlysta. Sex påträffade arter har identifierats. Verksamheten som planeras i inventeringsområdet enligt planförslaget kan tänkas innebära risk att mörka vegetationsklädda miljöer fragmenteras så att landskapet mister kontinuerlig ekologisk funktion, vilket skulle påverka fladdermössen mycket negativt.

Detaljplanen för Östra Ringvägen blev upphävd av mark och miljödomstolen den 3 februari 2023 (P 3060-21). Även detaljplanen för Mellanköpingevägen blev upphävd av mark och miljödomstolen den 11 maj 2023 (P 2935-22).

Trelleborgs kommun har även dragit tillbaka sin ansökan om tillstånd för vattenverksamhet i mål M 2210-22.

Trelleborgs kommun har förelagts att svara. Kommun har motsatt sig – i förvaltningsyttrande – ett bifall till överklaganden och anfört bl.a. följande.

Skyddsavstånd och farligt gods

Kommunen har låtit upprätta en riskutredning den 29 mars 2019. Med utgångspunkt i beräknade risknivåer och länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas ett bebyggelsefritt avstånd på 30 m. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 m från vägkant ska de riskreducerande åtgärder som redovisas i planen vidtas. Samtliga bostäder

inom 30 m har köpts in av kommunen och har rivits eller kommer att rivas. Riskutredningen redovisar inga behov av riskreducerande åtgärder för bebyggelse bortom 30 m. Planhandlingarna innehåller en planbestämmelse (m3) som utöver att ställa krav på bullerreducerande åtgärder också ställer krav på avåkningsskydd. Genom att avåkningsskydd monteras, kombinerat med täta kantstöd, buller- och bländskydd, minskas risken ytterligare både på individ- och samhällsnivå. Detaljplanen har reviderats i enlighet med länsstyrelsens synpunkter under planprocessen.

Höjder

Östra hamninfarten kommer att passera över Östra Förstadsgatan och över väg 9, Evakueringsvägen, vilken byggs som skede 1, kommer att passera över Östra Förstadsgatan och ansluta till väg 9 i plan. Fri höjd för passage under hamnsinfarten kommer att följa befintlig höjd under Kontinentalbanan. Bron över väg 9 byggs med standardfrihöjd (4,50), bron över Östra Förstadsgatan byggs med begränsad fri höjd (3,50). Inga förändringar sker alltså för trafikanterna längs väg 9 respektive Östra Förstadsgatan. Trafikverket har tidigt i processen krävt planeringsutrymme för dubbelspår på båda sidor av järnvägen. Kommunen och Trafikverket är numera överens om att ett framtida tillkommande spår kan placeras väster och norr om befintligt spår.

Riksintresset högexploaterad kust

I planhandlingarna framgår de avvägningar som gjorts med anledning av riksintresset. Den mark som detaljplanen avser är till stora delar redan planlagd sedan tidigare för bl.a. industriverksamhet. Behovet av hamninfarten är så stort att en mindre påverkan på riksintresset bedöms acceptabel.

Buller

De utredningar som gjorts visar att detaljplanen är genomförbar med hänseende på buller. För samtliga de fastigheter som får bullernivåer över riktvärdena till följd av vägen kommer kombinationen av bullerskyddsåtgärder som föreskrivs i detaljplanen tillsammans med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder säkerställa att riktvärdena uppnås. Utredningarna visar vidare att vad gäller maximala bullernivåer är

det järnvägen som är dominerande vilket innebär att maximala bullernivåer från vägen innehålls oavsett om de åtgärder som planeras för hantering av buller från järnvägen genomförs eller inte. I samband med att detaljplanen togs fram togs bulleråtgärder fram endast för vägen, för Trafikverket var i startgrupparna med att genomföra en bullerutredning för hela järnvägens sträckning. Bullernivåerna beräknades för fullt utbyggd väg. Det tydliggjordes att samordning skulle ske med Trafikverket när deras utredning var klar. Sett till bullernivåer för enbart vägen har vägnära bullerskyddsåtgärder som tillsammans med fastighetsnära åtgärder medför att samtliga bostäder längs vägen får bullernivåer som beräknas ligga under riktvärdena. Beräkningar gjordes även för vägen och järnvägen tillsammans för den kumulativa bullerpåverkan. Även för kumulativa ekvivalenta bullernivåer innehålls riktvärdena med föreslagna åtgärder. Maxnivåer går inte beräkna kumulativt då det är olika trafikslag, men de högsta maximala bullernivåerna orsakas på platsen av järnvägstrafiken som är det dominerande trafikslaget på platsen. Att järnvägen är dominerande, i detta fall med generellt minst 9 dBA högre maximala ljudnivåer än de som orsakas av vägen, innebär att det är järnvägens maximala ljudnivåer som är dimensionerande för vilka bullerskyddsåtgärder som behöver uppföras på platsen. Trafikverket har nu, efter att detaljplanen antagits, färdigställt bullerutredningen för järnvägen och tagit fram åtgärdsförslag som innebär att riktvärdena innehålls. Trafikverket ansvarar för genomförande av åtgärderna, bekostar dessa och har en dialog med fastighetsägarna om genomförandet. Åtgärder innefattar både järnvägsnära bullerskyddsskärmar på norra sidan av järnvägen (insidan) och fastighetsnära åtgärder på båda sidor järnvägen. De fastighetsnära åtgärderna har jämförts så fastigheter som både berörs av förhöjda nivåer (innan fastighetsnära åtgärder vidtas) av vägen och järnvägen får en gemensam hantering. Denna jämförelse visade att det endast var två fastigheter som påverkades i både utredningen för järnvägen och utredningen för vägen. Nya beräkningar visar att när samtliga bullerskyddsåtgärder vidtas, både skärmar och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, innehålls riktvärdena för samtliga bostadsfastigheter. Det gäller både ekvivalenta bullernivåer och maximala bullernivåer. Om Trafikverket i slutändan väljer att inte bygga de järnvägsnära bullerskyddsåtgärderna kommer, som tidigare beskrivits, ändå de ekvivalenta bullernivåerna innehållas för samtliga fastigheter men det föreligger en risk att de

maximala bullernivåerna från järnvägen överskrids. Maximala bullernivåer från vägen innehålls även utan de järnvägsnära bullerskyddsskärmarna. De nya beräkningarna stödjer alltså de bedömningar som tidigare gjorts i planärendet, även med beaktande av buller från järnvägen. När bullernivåerna för järnvägen har tagits med i beräkningen är det 17 bostäder som påverkas av bullernivåer över riktvärdena med spårnära bullerskyddsåtgärder inräknade (19 bostäder utan spårnära åtgärder). För dessa behöver fastighetsnära bullerskyddsåtgärder vidtas. För samtliga dessa fastigheter innehålls riktvärdena efter de åtgärder som är föreskrivna i detaljplanen tillsammans med fastighetsnära åtgärder. Med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder räknas det generellt med att bullernivåerna kan minskas med minst 10 dB. Vilka åtgärder som är aktuella arbetas fram efter att planen vunnit laga kraft. Då görs inventeringar av varje bostad där bullernivåer riskerar att överskridas och beroende på hur bostaden ser ut idag kan åtgärder vidtas som t.ex. byte av fönster och/eller dörr, åtgärder av ventiler, åtgärder på fasad och flytt av uteplats. Efter vidtagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder bedöms samtliga fastigheter att få bullernivåer som underskrider riktvärdena. Åtgärderna bekostas av Trelleborgs kommun. – Bostadsfastigheten Östra skolan 25:1 har högst bullernivåer. Anledningen till de höga bullernivåerna är att fastigheten ligger nära järnvägen som går söder om bostaden. Det är för bostaden järnvägen som ligger närmst fastigheten och den huvudsakliga bullerkällan för bostaden. Sett enbart till vägens buller så bedöms bullernivåerna innehållas för bostaden efter vidtagna fastighetsnära åtgärder vad gäller både ekvivalenta och maximala bullernivåer. Även de kumulativa ekvivalenta bullernivåerna innehålls med fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Däremot behövs en spårnära bullerskyddsskärm för att de maximala bullernivåerna ska innehållas. Som tidigare nämnt är det på platsen järnvägen som är det dominerande trafikslaget och denna infrastruktur som bör vidta spårnära bullerskyddsåtgärder. De fastighetsnära åtgärder som planeras för denna fastighet enligt Trafikverkets inventering, genomförd år 2021, är nya fönster, ny dörr samt nya ventiler. Vilka åtgärder som slutligen genomförs sker i dialog mellan Trafikverket och fastighetsägaren.

Trelleborgs kommun åberopar bl.a. en trädinventering från den så kallade Nyhemsparken den 15 maj 2023, en kompletterande riskbedömning den 11 oktober

2023, en kompletterande bullerutredning den 4 december 2023 samt en fladdermus-inventering, daterad den 12 oktober 2023.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser m.m.

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt lagen. Under förutsättning att planläggningen i handläggning och innehåll följer gällande lagstiftning och regelverk är det följaktligen kommunen som har beslutanderätt över hur det ska planläggas inom dess område. Således bör stor vikt tillmätas de lämplighetsbedömningar som görs av kommunen.

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

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. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1–8 §§ miljöbalken ska tillämpas.

Enligt 2 kap. 3 § PBL ska planläggning med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja bland annat en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder, en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt, en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens samt bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Enligt 2 kap. 4 § PBL får vid planläggning mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Enligt 2 kap. 5 § första stycket PBL ska vid planläggning bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och
5. risken för olyckor, översvämning och erosion

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, trafikförsörjning och en god trafikmiljö, samt behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Enligt 2 kap. 9 § PBL får planläggning inte ske så att den avsedda användningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

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

Länsstyrelsens prövning

Länsstyrelsen i Skåne län har den 3 juni 2022 beslutat att inte överpröva kommunens antagandebeslut. I de fall då enskilda åberopar allmänna intressen föreligger inte något hinder av processuell natur mot att en överinstans vid prövningen av en enskild persons överklagande i ett planärende beaktar de allmänna intressen som enligt den klagande står emot planen. Vissa allmänna intressen, såsom miljökvalitetsnormer, strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken, riksintressen,

hälso- och säkerhetsfrågor samt frågor kring risker för olyckor, bevakas dock i första hand av länsstyrelsen i myndighetens funktion som regional planmyndighet under planprocessen och genom möjligheten till överprövning av kommunens beslut att anta en detaljplan (se 11 kap. 10 och 11 §§ PBL).

Prövningsramen

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

Mark- och miljödomstolens bedömning

Klagandena har gjort gällande att kommunen brustit i sin handläggning av detaljplanen genom att bl.a. under planprocessen byta namn och syfte med detaljplanen. Enligt mark- och miljödomstolen föreligger det inte något hinder för kommunen att ändra syftet med detaljplanen under planarbetets gång. Vidare har kommunen i granskningshandlingarna redovisat det nya syftet, dvs. att i närtid upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och väg 9, samt på sikt planera för att vägen ska ingå i en ringväg, på ett tillräckligt tydligt sätt. Vad klaganden anfört i

dessa delar medför således inte att kommunen har brustit i planprocessens genomförande varför det saknas anledning att upphäva detaljplanen på denna grund.

Enligt klagandena finns inget behov av detaljplanen. Mark- och miljödomstolen konstaterat att det ankommer på kommunen att avgöra om det finns ett behov av en detaljplan eller inte. Likaså är det kommunen som ska avgöra hur och var en detaljplanläggning ska genomföras. Att kommunen tidigare haft en överenskommelse med Trafikverket om att skjuta fram arbetet med en östlig infart till hamnen medför således inte att detaljplanen ska upphävas. Klaganden har invänt att detaljplanen inte kan fungera självständigt då den förutsätter planläggning av angränsande delar. En sådan förutsättning medför dock inte, enligt domstolens bedömning, att detaljplanen inte kan fungera självständigt.

En del av klaganden har anfört att detaljplanen är otydlig och bl.a. saknar uppgifter om hur hög den nya evakuerings- och angreppsvägen kan komma att bli samt huruvida befintliga möjligheter att ta sig ned till stranden påverkas. Mark- och miljödomstolen konstaterat att det av detaljplanen inte framgår hur vägen kan komma att höjdsättas. Något sådant krav finns heller inte i PBL. När det gäller hur vägen kan komma att uppfattas av omgivningen framgår att den ska följa redan befintlig järnväg som, över broar korsar två befintliga vägar. I planbeskrivningen anges hur vägen ska utformas i förhållande till järnväg, med korsningar till gator samt gång- och cykelvägar på ett tillräckligt tydligt sätt. Vad gäller närboendes möjligheter att ta sig till stranden är det förvisso inte tydligt angett om den befintliga gångtunneln under järnvägen kommer att förlora sin funktion. Andra möjliga passager finns emellertid under den befintliga järnvägsbron vid Östra förstadsgatan. Enligt mark- och miljödomstolens mening medför vad klaganden anfört i dessa delar sammantaget inte att detaljplanen ska upphävas.

Klaganden har anfört att kommunen inte tagit tillräcklig hänsyn till miljöaspekterna i planprocessen och att kommunens miljökonsekvensbeskrivning är otillräcklig. Mark- och miljödomstolen konstaterat att kommunen har redovisat miljökonsekvenserna med anledning av detaljplanen i planbeskrivningen, den för detaljplanen

framtagna miljökonsekvensbeskrivningen och kompletterande utredningar. Enligt mark- och miljödomstolen är den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram tillräcklig. Kommunen har tagit tillräcklig hänsyn till de utredda miljöaspekterna. Vid bedömningen har hänsyn tagits till att Länsstyrelsen i Skåne län har beslutat att inte överpröva planen. Planområdet är även sedan tidigare planlagt för bl.a. industri och järnvägstrafik varför frågan om ianspråktagande av bruksvärd jordbruksmark redan är avgjord. Vidare är ringvägen redovisad i såväl gällande översiktsplan som utställningshandlingen till ny fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad.

Klaganden har därtill anfört att detaljplanen på ett otillåtet sätt påverkar riksintressen och kulturmiljön i området. Planområdet omfattas av bl.a. riksintresseområde för järnväg, högexploaterad kust samt friluftsliv. Enligt mark- och miljödomstolen skadas emellertid inte riksintressena av detaljplanen på ett sådant sätt att den ska upphävas. Vad gäller detaljplanens påverkan på kulturmiljön anser domstolen att kommunen har motiverat förändringen tillräckligt. Detaljplanens påverkan på kulturmiljövärdena kommer dessutom begränsas av att den nya evakuerings- och angreppsvägen placeras intill den befintliga järnvägen.

Kommunen har tagit fram en dagvattenutredning till detaljplanen. Mark- och miljödomstolen anser att dagvattenutredningen på ett tillräckligt sätt beskriver hur dagvatten kan omhändertas. Vidare är kommunen huvudman för allmänna ytor och har således rådighet att vidta nödvändiga åtgärder med anledning av hanteringen av dagvatten inom planområdet. Vad klaganden anfört i dessa delar medför inte att detaljplanen ska upphävas.

Flera klaganden har gjort gällande att kommunens riskutredning är otillräcklig och att en säkerhetszon om minst 70 meter från vägen bör fastställas. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det i första hand är länsstyrelsen som ska bevaka riskerna med en detaljplan. Som tidigare nämnt har Länsstyrelsen i Skåne län beslutat att inte överpröva detaljplanen. Domstolen anser att den riskutredning som kommunen tagit fram är tillräcklig. Det finns bostadsbebyggelse inom 70 meter från evakuerings- och angreppsvägen, dvs. inom det avstånd som länsstyrelsen i sina

riktlinjer för farligt gods rekommenderar mellan småhus och en väg av detta slag. I den riskutredning kommunen låtit göra rekommenderas ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter mellan Östra Ringvägen och Östra hamninfarten. För befintliga fasader inom det avståndet föreslås särskilda åtgärder. Några bostadshus ligger dock inte inom detta område. Riskreducerande åtgärder behöver sålunda – enligt rekommendationen – inte vidtas på bostadshus. För att skydda närboende från olägenheter och olyckor kommer kommunen uppföra bullerreducerande skydd och avåkningskydd vid evakuerings- och angreppsvägen. Fastigheter som berörs direkt av detaljplanen har lösts in. Enligt mark- och miljödomstolen får de av kommunen planerade skyddsåtgärderna anses tillräckliga. Det saknas således skäl att upphäva detaljplanen på denna grund. Vad klagandena anfört i dessa delar föranleder inte domstolen att göra någon annan bedömning.

Enligt flera av klagandena kommer detaljplanen medföra väsentliga olägenheter i form av ökad trafik, ökat buller, ljusstörningar, försämrad utsikt samt värdeminskning på deras fastigheter. Mark- och miljödomstolen konstaterat att den bullerpåverkan som detaljplanen medför finns beskriven i miljökonsekvensbeskrivningen. I sin beskrivning har kommunen enbart redogjort för bullerkällor inom planområdet och inte för eventuellt samverkande buller. Kommunen har dock under målets handläggning och efter att Trafikverket färdigställt bullerutredningen beträffande järnvägen, låtit komplettera bullerutredningen. Av utredningen framgår bl.a. följande. Det föreslås såväl vägnära och spårnära åtgärder i form av bullerskyddsskärmar som fastighetsnära åtgärder. Med sådana i form av byte av fönster, dörr och ventiler har 5 dBA dämpning bedömts kunna uppnås för fastigheten med högst överskridande. Slutsatserna är att för den kumulativa ekvivalenta ljudnivån innehålls riktvärdena med enbart de vägnära och fasadnära åtgärderna. För den maximala ljudnivån är spårtrafiken dominerande och vägen påverkar inte den maximala ljudnivån. Den bedömning som tidigare har gjorts av bullerfrågan för den planerade vägen bedöms således vara korrekt och gäller även vid beaktande av spårtrafiken. Mark- och miljödomstolen anser att den bullerutredning som tagits fram är tillräcklig. Enligt Boverket bör särskild försiktighet tillämpas i områden som är påverkade av flera olika typer av buller, till exempel både industribuller och

trafikbuller (Konsekvensutredning, BFS 2020:2 s. 27). Trots att detaljplanen kommer medföra vissa olägenheter i form av ökat buller för klagandena är det, med anledning av avståndet till klagandens bostadshus samt de bullerreducerande åtgärder som kommunen planerar att vidta, inte frågan om sådana betydande olägenheter att det föreligger grund att upphäva detaljplanen.

Angående den trafik och de ljusstörningar som detaljplanen medför är dessa tillräckligt beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen och tillhörande utredningar. Enbart trafikökningen och ljusstörningarna kan enligt domstolens bedömning inte anses utgöra en betydande olägenhet enligt lagens mening. Vad gäller klagandens invändning att bullerplank kommer skärma av området på ett negativt sätt måste det beaktas att järnvägens sträckning utgör en befintlig barriär. Enligt mark- och miljödomstolen kan bullerskärmar i den bebyggda miljön längs med evakuerings- och angreppsvägen inte anses strida mot kravet på hänsyn till stads- och landskapsbilden. Mark- och miljödomstolen beaktar att evakuerings- och angreppsvägen ska byggas inom Trelleborgs tätort i anslutning till järnväg. Detaljplanen kan i denna del inte anses innebära en betydande olägenhet. Vad gäller klagandenas invändningar i övrigt om hur närboende ska kompenseras av detaljplanen, hanteras dessa inte inom ramen för domstolens prövning av detta mål och föranleder inte heller att detaljplanen ska upphävas.

Klaganden har gjort gällande att deras fastigheter har ”strandrätt” eller ”havsrätt” enligt kontrakt. Kommunen har i granskningsyttrandet anfört bl.a. följande. Några sådana rättigheter finns inte noterade i fastighetsregistret. Utfyllnads-, uppgrunds- och vattenområde som tidigare tillhörde Kullagrundet 1 och 9 förvärvades av Trelleborgs kommun 1968. Det aktuella området utreddes genom gränsbestämning 1969. Mot kommunens uppgifter har, enligt mark- och miljödomstolen, klaganden inte gjort sannolikt att fastighetsförhållandena i denna del hindrar detaljplanens genomförande.

Vilda *fåglar* är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845). Det är, i huvudsak, förbjudet att avsiktligt fånga eller döda vilda fåglar, avsiktligt förstöra

eller skada vilda fåglars bon eller ägg eller bortföra sådana fåglars bon, samla in vilda fåglars ägg, även om de är tomma, och avsiktligt störa vilda fåglar, särskilt under deras häcknings- och uppfödningstid. *Fladdermöss* är skyddade enligt 4 a § artskyddsförordningen. Det är därmed förbjudet att bl.a. skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Dispens från förbudet kan ges enligt 14 § artskyddsförordningen.

Förekomst av fladdermöss har inventerats under maj till augusti 2023. Av utredningen framgår att fladdermöss förekom på samtliga undersökta punkter och alla de undersökta livsmiljöerna har passagefunktion för minst en beteendekategori av fladdermusarter. Området Parken mellan Snövits väg, järnvägen och Ystadvägen har utöver passagefunktion även ekologisk funktion som födosöksområde för fladdermöss. Flera arter av fladdermus passerar här och för sydpipistrell och nordfladdermus har området även födosöksfunktion. De övriga två besökta områdena inom Östra hamnfarten är områden med passagefunktion, där fladdermöss flyger igenom på väg till andra delar av livsmiljön. Vid de två kontrollpunkterna vid Gårdsallén och Hästhagen vid Dalköpingeån påträffades fem arter varav fyra arter är gemensamma för planområdet, alla utom trollpipistrell. Dessutom är arten vattenfladdermus påträffad på kontrollpunkten Hästhagen vid Dalköpingeån.

Kommunen har med ledning av inventeringar bedömt att det inte finns någon förekomst av skyddade miljöer för fladdermöss inom planområdet. Mark- och miljödomstolen finner inte anledning till annan bedömning.

Vid inventering 2017 har *ärtsångare* påträffats inom den industrimark som planeras som trafikområde, uppställningsplats. Vid inventeringen 2023 har arten inte återfunnits. Mark- och miljödomstolen konstaterar att omständigheter som talar för att detaljplanen strider mot bestämmelsen i 4 § artskyddsförordningen inte har kommit fram.

Knölvial är fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen i hela landet. Det är därmed förbjudet att plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skada exemplar av

växterna, och ta bort eller skada frön eller andra delar. Länsstyrelsen får i det enskilda fallet ge dispens från förbuden i 6, 8 och 9 §§ som avser länet eller del av länet, om det inte finns någon annan lämplig lösning och dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde (15 § artskyddsförordningen).

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen hanteras artskyddsdispens för *knölvial* inom ramen för kommande miljöprovning. Kommunen har dock inkommit med en ny naturvärdesinventering från juni och juli 2023. Av den framgår att förekomst av *knölvial*, som tidigare varit känd, verkade ha minskat inom platsen för den planerade uppställningsytan i takt med att området tillåtits att växa igen. De hittades på färre platser i jämförelse med vad som fanns inrapporterat till Artdatabanken. I artskyddsutredningen lämnas förslag på skydds- och kompensationsåtgärder. Bestånden av *knölvial* föreslås grävas upp i sin helhet och flyttas till en yta som utpekats som naturmark i detaljplanen där förutsättningar för etablering av plantorna bedöms vara god. Denna yta tillhör samma åkermark som ytan där *knölvialen* växer idag. Även denna yta har legat i träda i 20 år och har samma förutsättningar och utseende. Ytan som *knölvialen* planeras flyttas till planeras hävdas vartannat till vart tredje år efter blomning, vilket är gynnsamt för arten. Vidare föreslås frö samlas in i syfte att etablera nya plantor.

Mark- och miljödomstolen anser därmed att kommunen gjort sannolikt att sådan dispens kan ges. Vad klaganden anfört i övrigt angående artskydd ger inte vid handen att detaljplanen strider mot någon rättsregel.

Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis anser mark- och miljödomstolen att den antagna detaljplanen inte strider mot någon rättsregel i plan- och bygglagen och att kommunen får anses ha hållit sig inom ramen för det handlingsutrymme som plan- och bygglagen medger. De avvägningar som kommunen har gjort mellan motstående enskilda och allmänna intressen är godtagbara. Det saknas anledning att upphäva detaljplanen

med stöd av det klagandena har anfört i målet. Kommunens beslut att anta detaljplanen ska därmed fastställas.

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

Överklagande senast den 18 juni 2024.

Magnus Hansson

Jonas T Sandelius

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Magnus Hansson, ordförande, och tekniska rådet Jonas T Sandelius.



Hur man överklagar

MMD-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.