



SVEA HOVRÄTT  
Rotel 0603  
060310

**SLUTLIGT BESLUT**  
2024-01-30  
Stockholm

Mål nr  
P 4137-23

Sid 1 (4)

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, beslut i dom 2023-03-06 i mål nr P 2681-21, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

1. A.S
2. C.S
3. B.L
4. L.L

### Motpart

Jönköpings kommun

### SAKEN

Avvisade överklaganden

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS BESLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens beslut (domslutet punkten 1) att avvisa A.S, C.S, B.Ls och L.Ls överklaganden och återförvisar målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt behandling.

---

Dok.Id 2029168

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

**Telefon**  
08-561 670 00  
08-561 675 50

**E-post:** svea.avd6@dom.se  
www.svea.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00–16:30

### **YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**A.S, C.S, B.L** och **L.L** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens beslut att avvisa deras överklaganden och återförvisa målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning.

**Jönköpings kommun** har överlämnat frågan om klagorätt till Mark- och miljööverdomstolens bedömning.

### **UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**A.S** och **C.S** har anfört i huvudsak följande. De uppfyller kriterierna för klagorätt både på grund av att deras fastighet ligger i nära grannskap med planområdet och på grund av den påtagliga trafikökning som planen kommer att medföra på gatorna utanför deras fastighet. Den utpekade huvudtillfarts-vägen kommer att gå längs med deras fastighet, vilket kommer att innebära ökad trafik både på Egnahemsvägen och på Östra vägen. Kommunen har heller inte slutligt reglerat hur trafikflödena ska vara på tillfartsvägarna varför det kan bli fråga om ännu fler trafikrörelser än vad som framgår av WSP:s utredning. De ska också tillerkännas klagorätt utifrån ett laglighetsprövningsperspektiv.

**B.L** och **L.L** har vidhållit vad de tidigare anfört i fråga om klagorätten.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS SKÄL**

Ett beslut att anta en detaljplan får enligt 13 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och 42 § förvaltningslagen (2017:900) överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot. Frågan i målet är om beslutet att anta den aktuella detaljplanen angår **A.S, C.S, B.L** och **L.L** på ett sådant sätt att de har rätt att överklaga beslutet.

Ett beslut att anta en detaljplan anses enligt praxis angå ägare till en fastighet som ligger inom planområdet, direkt gränsar till planområdet eller endast skiljs åt från planområdet av en gata eller en väg. Skulle en fastighet i nära grannskap vara berörd på något särskilt sätt kan också den omständigheten föra med sig att beslutet angår ägaren så som förutsätts för klagorätt. Avgörande för rätten att överklaga är den effekt som beslutet har för klaganden. Bedömningen ska göras med viss restriktivitet.

I rättsfallet NJA 2017 s. 421 ansågs en fastighetsägare ha rätt att överklaga ett beslut att anta detaljplan avseende första etappen av en väg, när det stod klart att vägen i nästa etapp skulle komma att gå över hans fastighet. Fastighetsägare har också tillerkänts klagorätt när den trafikökning som detaljplanen skulle medföra, med hänsyn till gatans karaktär, ansågs vara påtaglig (se rättsfallet MÖD 2018:7).

Klagandenas fastigheter ligger inte inom planområdet och de gränsar inte heller direkt till eller skiljs från planområdet endast av en gata eller en väg. Frågan är då om detaljplanen ändå kan anses medföra en sådan påtaglig effekt för klagandena att de har klagorätt.

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet tillskapa cirka 270 nya bostäder samt förskola och äldreboende. Detaljplanen förväntas medföra cirka 2 300 fordonsrörelser per dygn. In- och utfart till planområdet kommer huvudsakligen att ske på befintliga villagator norrut, även om den vägport som planeras söder om planområdet i viss mån kommer att avlasta den norrgående trafiken. Två tänkbara alternativ redovisas för hur trafiken ska ledas genom det befintliga villaområdet. Det ena alternativet innebär att in- och utfart från planområdet är begränsad till Östra vägen och den nya vägporten. Det andra alternativet innebär att in- och utfart även sker på Villagatan och Södra vägen.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att oavsett vilket alternativ som väljs så kan trafiken utanför klagandenas fastigheter antas öka påtagligt. Beslutet att anta detaljplanen får därför sådana effekter för klagandena att de har rätt att överklaga det. Mark- och miljödomstolens beslut att avvisa deras överklaganden ska därför ändras. Det är

inte lämpligt att Mark- och miljööverdomstolen som första instans prövar överklagandena. Målet ska därför återförvisas till mark- och miljödomstolen för fortsatt behandling.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Karin Wistrand, Lars Olsson, Petra Bergman, referent, och Katarina Welin.

Föredragande har varit Helene Montán.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2023-03-06  
meddelad i  
Växjö

Mål nr P 2681-21

## **PARTER**

### **Klagande**

1. M.F
2. V.F
3. A.F
4. N.F
5. A.J
6. A.H
7. J.K
8. M.L
9. U.L
10. K.L
11. R.L
12. B.L
13. L.L
14. M.L
15. A.S
16. C.S
17. F.S
18. KA.S
19. KE.S

Dok.Id 671668

---

**Postadress**

Box 81  
351 03 Växjö

**Besöksadress**

Kungsgatan 8

**Telefon**

0470-560 100

**E-post:** [mmd.vaxjo@dom.se](mailto:mmd.vaxjo@dom.se)  
[www.domstol.se/vaxjo-tingsratt](http://www.domstol.se/vaxjo-tingsratt)

**Expeditionstid**

måndag – fredag  
08:00–16:00

**Motpart**

Jönköpings kommun

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Jönköpings kommun, Stadsbyggnadsnämndens, beslut den 22 april 2021 i ärende nr STBN/2015:302, se bilaga 1

**SAKEN**

Detaljplan avseende fastigheten A, Herrgårdsgärdet, Jönköpings kommun

---

**DOMSLUT**

1. Mark- och miljödomstolen avvisar M.Fs, V.Fs, A.Fs, N.Fs, M.Ls, U.Ls, K.Ls, R.Ls, B.Ls, L.Ls, A.Ss och C.Ss överklaganden.
  2. Mark- och miljödomstolen avslår A.Js, A.Hs, J.Ks, M.Ls, F.Ss, KA.Ss och KE.Ss överklaganden.
-

### **BAKGRUND**

Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommun (kommunen) beslutade den 22 april 2021 att anta detaljplan för A, Herrgårdsgärdet. Detaljplanen syftar till att tillskapa bostäder i ett kollektivtrafiknära område i södra Tenhult. Detaljplanen utgör ett större bostadsområde i Tenhult med närhet till tågstation innehållandes cirka 270 bostäder, förskola, äldreboende samt ny vägport genom/under järnvägen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade den 4 maj 2021 att inte överpröva kommunens antagandebeslutet.

Kommunens beslut har överklagats till mark- och miljödomstolen av M.F, V.F, A.F, N.F, A.J, A.H, J.K, M.L, U.L, K.L, R.L, B.L, L.L, M.L, A.S, C.S, F.S, KA.S och KE.S.

### **YRKANDEN M.M.**

**M.F, V.F, A.F, N.F, A.J, A.H, J.K, M.L, U.L, K.L, R.L, B.L, L.L, M.L, A.S, C.S, F.S, KA.S** och **KE.S** har, som det får förstås, yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

### **UTVECKLING AV TALAN**

#### **M.F och V.F**

M.F och V.F har förelagts att motivera sin klagorätt. M.F har i denna fråga anfört i huvudsak följande. Den planerade trafiklösningen kommer att påverka det område som ligger i angränsning till byggnationen mycket negativt vad gäller trafiksäkerhet, buller och miljö. Eftersom deras fastighet ligger i detta område anser de sig därför ha rätt att överklaga beslutet.

**A.F och N.F**

A.F och N.F har förelagts att motivera sin klagorätt och har i denna fråga anfört i huvudsak följande. De anser sig ha rätt att överklaga då deras fastighet är närbelägen och då de kommer att drabbas av såväl den tunga bygg-trafiken som den kraftigt ökade trafiken intill deras fastighet enligt den antagna detaljplanen. De anser även att den estetiska lösningen i den antagna detaljplanen påverkar deras fastighet på ett icke godtagbart vis.

**M.L och U.L**

M.L och U.L har förelagts att motivera sin klagorätt men inte hörts av. De har dock i sitt överklagande anfört att det blir en väsentlig påverkan på bostadsområdet i norr i form av extrema trafikvolym, buller, osäker skolväg för barnen etc. med trafiklösningen i detaljplanen. De har även anfört att buller från byggtrafiken kommer att vara störande.

**K.L och R.L**

K.L och R.L har förelagts att motivera sin klagorätt.

K.L har i denna fråga anfört i huvudsak följande. Deras bostad på X i Tenhult berörs kraftigt av trafiklösningen till och från Herrgårds-gärdet. Villavägen föreslås vara en av de vägar som leder trafik till och från det nya området där byggnation planeras. Dessutom påverkas de då byggnationen innebär att deras omliggande natur med ett levande jordbrukslandskap försvinner. En av fördelarna med att bo i Tenhult är just den lantliga närheten med betande djur, biologisk mångfald och foderproduktion som de har idag. De har framfört synpunkter före utgången av granskningstiden.

R.L har i fråga om klagorätt i huvudsak anfört följande. Kommunen har samrått med honom enligt 5 kap. 11 § andra stycket PBL. Kommunen har därmed ansett att de är sakägare och/eller boende som berörs av detaljplanen. Han har lämnat synpunkter efter samrådet i enlighet med överklagan. Han ser sig som särskilt berörd eftersom trafiksituationen ändras väsentligt och därmed ändras



förutsättningarna för de boende på flera plan. Buller, begränsad möjlighet för barnen att röra sig i samhället och minskad tillgängligheten till öppen mark och natur kommer att påverka dem.

#### **B.L och L.L**

B.L och L.L har förelagts att motivera sin klagorätt och har i denna fråga anfört i huvudsak följande. Som boende och ägare till fastigheten B anser de sig ha rätt att överklaga antagandebeslutet. De är svenska medborgare och boende utmed en av de vägar som starkt kommer att beröras av kraftigt ökad trafikmängd om tunneln byggs istället för en bro. De påverkas även av exploateringen av jordbruksmark och den utökad byggnadshöjden av förskola/ äldreboende.

#### **A.S och C.S**

A.S och C.S har förelagts att motivera sin klagorätt och har i denna fråga anfört i huvudsak följande.

#### *Synpunkter innan granskningstidens utgång*

Beslutet att anta detaljplanen angår synnerligen dem och antagandebeslutet har gått dem emot utifrån de synpunkter som de lämnat skriftligen innan granskningstidens utgång.

#### *Boende i nära grannskap*

Deras fastighet C ligger endast ca 50 meter från planområdet och utmed två av de planerade ”matargatorna” till och från planområdet. Planområdet är också synligt från deras fastighet. Med hänsyn till arten, omfattningen och konsekvenserna av den antagna detaljplanen anser de sig ha klagorätt i egenskap av ”boende i nära grannskap”. Detaljplanen kommer att medföra påtagliga olägenheter för dem.

#### *Trafik*

Eftersom deras fastighet ligger utmed två av matargatorna till planområdet kommer de exponeras för trafik både på Egnahemsvägen och Östra vägen. Enligt deras

beräkning, baserad på siffror från WSP:s trafikanalys av den 27 mars 2020, kommer de exponeras för 1 100-1 610 trafikrörelser (ÅDT), varav 110 till 150 av dessa avser tung trafik. Detta ska jämföras med uppmätta befintliga trafikrörelser på 240 (ÅDT) från mätningen som gjordes 2018 enligt WSP:s trafikanalys. Detta är en extrem ökning och blir en enorm kontrast till dagens lugna villagator. Utöver nämnda trafikrörelser kommer de även att exponeras för omfattande byggtrafik under flera år.

#### *Buller*

Utifrån den beräknade extrema trafikökningen vid deras fastighet kommer buller från trafik gå upp till 52-58 dBA på Östra vägen enligt WSP:s trafikbullerutredning daterad den 27 maj 2020. Detta kommer medföra en stor olägenhet för dem då de har sitt sovrum och uteplats mot Östra vägen. Del av deras trädgård gränsar också mot Östra vägen. Detta i kombination med att det inte är möjligt att sätta upp bullerskydd enligt WSP:s trafikbullerutredning daterad den 27 maj 2020 gör att de kommer drabbas kraftigt av ökat buller.

#### *Förmodade begränsningar av parkeringsmöjligheter*

Deras nuvarande möjlighet att nyttja gatorna (Egnahemsvägen och Östra vägen) för parkering utmed tomten kommer förmodligen att starkt begränsas.

#### *Rekreationsområde, biotop & jordbruksmark*

De är oroade över vilka konsekvenser det blir vid förstörelse av de ekosystemstjänster som planområdet idag bidrar med.

#### **A.J**

A.J har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan. Enligt beslutet ska den mesta trafiken silas genom en bil- och gångtunnel. Det anges att upp emot 25–40 procent kommer att välja att köra genom tunneln, men denna siffra måste vara kraftigt överskattad. Som detaljplanen är utformad kommer bara en liten andel av boende i området använda den ny tunneln eftersom den för de flesta blir en omväg. Detta kommer att leda till att upp emot 90 procent av de boende väljer att

åka igenom befintliga områden. Detta kommer i sin tur leda till en mycket osäker trafikmiljö för de boende och de barn som ska ta sig till och från skolan.

Alternativet med en bro är den absolut bästa lösningen för att boende ska kunna ta sig in och ut från det nya området även om det alternativet blir lite dyrare. Bygger man bron där höjdskillnaden inte är ett lika stort problem vinner man dessutom även på att lastbilstrafiken kan använda vägen.

### **M.L**

M.L har trätt in som part i målet och anslutit sig till vad den tidigare fastighetsägaren anfört till stöd för sin talan enligt i huvudsak följande.

#### *Trafiklösningen*

En hållbar och säker trafiklösning för de boende efterfrågas under hela byggnationen. Vägtunneln behöver byggas först för att skapa en så säker trafiklösning som möjligt och den behöver vara dimensionerad även för större fordon. Gångpassagen efter vägtunneln in på Herrgårdsgärdet behöver öppnas upp så att trafiken kan ledas via vägtunneln i stället för genom det befintliga bostadsområdet. Det måste vara enkelt att ta sig med bil till Herrgårdsgärdet. De boende kommer att behöva leva och bo i byggtrafik vilket medför stora risker för de barn i området som går till och från skolan och kompisar.

#### *Avsaknad av riskanalys*

Det saknas en detaljerad riskanalys över de risker som byggnationen kommer att innebära för boende vad gäller byggtrafik och byggnation samt vilka förebyggande åtgärder som kommer att vidtas.

#### *Rivning av befintlig lekplatsen*

Den befintliga lekplatsen på Östra vägen kommer att rivs enligt detaljplanen. Den borde rivs först i slutskedet av färdigställandet då denna är en naturlig samlingsplats och lekplats för barn och ungdomar.

### **F.S och KA.S**

F.S och KA.S har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan.

#### *Beslutsnivå*

Beslutet borde fattats av kommunfullmäktige då det är ett så stort, komplicerat och omdiskuterat projekt. Materialet i kallelsen till nämndmötet var över 800 sidor, vilket är väldigt mycket för fritidspolitiker att sätta sig in i. De tror att beslutet fattades i nämnden i stället för stadsfullmäktige för att undvika debatt.

#### *Trafiklösningen*

Ett stort problem med placeringen av det nya området har varit att hantera trafiken till och från området. Detta på grund av att det är fråga om hela 270 bostäder, men också för att placeringen innefattar äldreboende och förskola vilka alstrar omfattande trafikrörelser. Förslag har tagits fram att leda trafiken via befintliga villaområden, vilket i flera trafikutredningar har konstaterats vara en dålig lösning. För att minska den trafiken har man föreslagit byggnation av en tunnel under järnvägen. Tunnel är dock planerad så att endast personbilar kan passera. Byggtrafik och övriga tunga fordon måste passera genom det befintliga villaområdet. Man har dessutom begränsat nyttjandegraden av tunneln genom att göra en T-korsning direkt efter tunneln. I stället borde man möjliggöra för trafik rakt in i området. T-korsningen gör att alla som tar tunneln in till området först måste åka ut i ytterkanterna av området för att sedan vända in mot mitten. Detta kommer leda till att bilisterna väljer den närmsta vägen i stället, vilket blir genom befintligt villaområde.

Det har tidigare funnits en bro över järnvägen där brofästena än idag finns kvar. Där skulle det lämpa sig mycket bra att placera en bro då det inte kräver så höga slänter vid uppfarten och påverkar därmed inte landskapsbilden så mycket.

Även med den nya vägtunneln blir trafiken hög i det befintliga villaområdet. På vissa ställen blir det mer trafik än vad som idag är på Centrumvägen i centrala Tenhult. Det är inte en hållbar lösning.

Barnkonventionen som idag är svensk lag har lyfts fram i detaljplaneförslagen men då enbart kopplad till barnen som kommer att bo på det nya området. Det nya området och den tilltänkta trafiklösningen kommer att påverka och öka risken på skolvägen för alla barn som bor nord/nordöst om det antagna området. Barn på Södra vägen, Östra vägen, Villavägen, Egnahemsvägen, Backens väg, Trädgårdsgatan, Spindelörtsvägen, Vallavägen, Ljungvägen, Parkvägen, Ekevägen, Alvägen, Vattenledningsvägen, Skogsvägen och Norra vägen kommer att tvingas korsa denna väg med 1 200-1 600 bilpassager per dag.

#### *Stadsbilden*

En motivering till att inte bygga en bro över järnvägen har varit att den måste vara 7 meter över järnvägsspåret, vilket skulle påverka stadsbilden. I den antagna detaljplanen har man valt att lägga det högsta huset på toppen av Herrgårdsgärdet och dessutom höja byggnadshöjden från tidigare planförslag från 14 meter till 17 meter. Detta påverkar stadsbilden negativt. Huset är placerat vid det som ska vara ”porten” till det tilltänkta naturreservatet. Dessa höga hus passar inte in bra med den natur som den gränsar till.

#### **A.H och J.K**

A.H och J.K har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan.

En bro över järnvägen bör byggas i stället för den beslutade vägporten. En bro skulle avlasta befintliga villagator från utökade bilrörelser och även medföra att byggtrafiken inte behöver ledas in i befintlig villabebyggelse under alla de år då byggnationen pågår. Av samma anledning bör den beslutade vägporten sänkas ytterligare för att tillskapa ”fri höjd”.

Beslutet att använda befintliga villagator, främst Södra vägen, Östra vägen och Ljungarpsvägen som matargator till ett nyexploaterat område av denna storlek är inte rimligt. Att inte gå vidare med ett brobygge skapar en situation för fastighetsägarna i befintligt villaområde med högre buller och större bullerexponering, risk för människors hälsa och säkerhet och i deras fall även ekonomiskt lidande.

### **K.S**

K.S har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan.

#### *Åkermark*

Det är felaktigt att åkermarken ska tas i anspråk för byggnationen. Kommunens utredning avseende annan mark för exploatering är bristfällig. Det finns annan mark i Tenhult och områdena runt Tenhult som kan exploaterats i stället, t.ex. skogsmark.

#### *Trafiklösningen*

Trafiklösningen i detaljplanen är inte hållbar. En bro över järnvägen till det nya området är ett måste. Lösningen med vägporten i kombination med att sila trafiken via befintliga villagator är inte ett godtagbart alternativ. Vägporten måste i sådant fall dimensioneras upp så att detta blir huvudvägen in till det nya området och så att den kan användas även av tung trafik. Man ska kunna köra rakt upp från området från vägporten istället för att mötas av en T-korsning. Dessa åtgärder behövs eftersom det annars blir väsentlig påverkan på bostadsområdet i norr i form av extrema trafikvolym, buller, osäker skolväg för barnen etc.

Byggtrafiken kommer att pågå i flera år och kommer att utgöra stora risker för barnen när de går till skolan eller rör sig befintligt villaområde. Även buller från byggtrafiken kommer vara störande.

### **DOMSKÄL**

#### **Klagorätt**

Ett beslut att anta en detaljplan får enligt 13 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och 42 § förvaltningslagen (2017:900), FL, överklagas av den

som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot. Enligt praxis anses beslut om detaljplaner angå ägare till de fastigheter som ligger inom planområdet eller som gränsar direkt till detta eller endast skiljs åt av en väg. Därutöver anses beslutet angå ägare till fastigheter i nära grannskap, om de är särskilt berörda med hänsyn till arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, natur- eller trafikförhållandena på platsen eller dylikt (se t.ex. NJA 2017 s. 421). Klagorätt har också ansetts föreligga med hänsyn till att en detaljplan kunde förväntas ge upphov till en påtaglig trafikökning på en väg som gränsade till klagandenas fastigheter (se MÖD 2018:7). Dessutom gäller att ett sådant antagandebeslut endast får överklagas av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda (13 kap. 11 § PBL).

Samtliga klagande har skriftligen framfört synpunkter under granskningstiden som inte har blivit tillgodosedda.

M.F och V.F (ägare av D), A.F och N.F (ägare av E), M.L och U.L (ägare av F), K.L och R.L (ägare av G), B.L och L.L (ägare av B) samt A.S och C.S (ägare av C) är dock alla bosatt utanför planområdet. De bor inte heller på fastigheter som gränsar direkt till eller skiljs åt från planområdet endast av en gata eller en väg. När det gäller trafiken kan mark- och miljödomstolen konstaterar att den visserligen förväntas öka i området till följd av detaljplanen men att ökningen enligt domstolens uppfattning inte kan antas bli så stor att ovan angivna personer kan anses berörda på ett sådant särskilt sätt som förutsätts för klagorätt. De kan enligt mark- och miljödomstolens bedömning inte heller på någon annan grund anses vara särskilt berörda på ett sådant sätt att de har rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen. Deras överklagande ska därför avvisas.

A.J (delägare av H), M.L (delägare av I), A.H och J.K (ägare av J),

F.S och KA.S (ägare av K) samt KE.S (delägare av L) bor på fastigheter som gränsar direkt till eller skiljs åt från planområdet endast av en gata eller en väg. De har därför rätt att överklaga kommunens beslut.

### **Prövning i sak**

#### *Rättsliga utgångspunkter*

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (1 kap. 2 § PBL). Det är alltså kommunen som, inom vida ramar, avgör hur bebyggelsemiljön ska utformas i kommunen.

Den myndighet som prövar ett överklagande av ett beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan ska endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna (13 kap. 17 § PBL). Om myndigheten vid prövningen finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Delvis upphävande eller ändringar av beslutet får endast göras om kommunen har medgett det eller om det är fråga om ändringar av ringa betydelse.

Kommunen ska vid planläggning beakta både enskilda och allmänna intressen (2 kap. 1 § PBL). Ett kommunalt 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. Mark- och miljödomstolens prövning är alltså avgränsad till om kommunens beslut omfattas av det handlingsutrymme som kommunen har enligt PBL och om de krav som finns på beslutsunderlag och beredningsförfarande är uppfyllda.

Prövningen i ett ärende avseende en överklagad detaljplan avser i allt väsentligt frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende, d.v.s. frågor som rör de klagandes enskilda intressen. När enskilda vid ett



överklagande åberopar allmänna intressen, såväl frågor som omfattas av länsstyrelsens prövning enligt 11 kap. PBL som andra allmänna intressen, blir prövningen begränsad. De avvägningar som kommunen har gjort mellan olika samhällsintressen blir inte föremål för överprövning om kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen (se t.ex. rättsfallen MÖD 2013:47 och MÖD 2014:12).

Vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga bullerstörningar och risken för olyckor (2 kap. 5 § PBL).

Vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken 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 även trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö (2 kap. 6 § PBL).

Planläggning av markområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk får inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt (2 kap. 9 § PBL).

Brukningsvärd jordbruksmark får enligt 3 kap. 4 § andra stycket miljöbalken tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Kommunfullmäktige får uppdra åt kommunstyrelse eller byggnadsnämnd att anta en plan som inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt (5 kap. 27 § PBL). Omständigheter som talar för att en plan är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt är den inte är förenlig med översiktsplanen eller länsstyrelsens

granskningsyttrande över denna, är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse eller kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. (Se prop. 2016/17:151 s. 96.)

*Stadsbyggnadsnämndens behörighet att anta detaljplanen*

F.S. och KA.S har anfört att den överklagade detaljplanen borde ha antagits av kommunfullmäktige.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och granskningsyttrande. Planen kan inte heller anses vara av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse eller kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Domstolen anser således sammantaget att detaljplanen inte kan ses vara av sådan större vikt eller principiell betydelse att antagandebeslutet ska fattats av kommunfullmäktige. Den omständigheten att stadsbyggnadsnämnden antagit planen utgör därmed inte skäl för att upphäva beslutet.

*Trafiklösningen och ökad trafik*

Flera av de klagande har ansett att trafiklösningen i detaljplanen varken är säker eller hållbar och förespråkat andra lösningar. De har också uttryckt oro för att den ökade trafiken ska skapa en osäker trafikmiljö såväl under byggskedet som efteråt.

Mark- och miljödomstolens prövning är avgränsad till om kommunens beslut omfattas av det handlingsutrymme som kommunen har enligt PBL och om de krav som finns på beslutsunderlag och beredningsförfarande är uppfyllda. Detta innebär att domstolen prövar den valda utformningens laglighet, inte om det finns bättre lösningar av vissa planeringsfrågor eller om kommunen valt den bästa lösningen. Domstolen kommer därför endast att pröva om det klagandena anfört avseende trafiklösningen utgör skäl att upphäva planen.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den intresseavvägning som kommunen gjort i fråga om trafikmiljön ligger inom ramen för kommunens handlingsutrymme. Härtill konstaterar domstolen att länsstyrelsen har beslutat att inte överpröva

kommunens antagandebeslut enligt 11 kap. 10 § PBL. Det innebär bland annat att länsstyrelsen funnit att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor. Domstolen gör ingen annan bedömning. Den ökning av trafiken som detaljplanen kan antas medföra bedöms inte innebära en risk utifrån allmänna intressen och enligt domstolens uppfattning inte heller utifrån de klagandes enskilda intressen.

När det gäller eventuella störningar i form av byggtrafik under byggtiden som kan påverka boende i området är det en fråga som hör till hur byggnationen genomförs och detta styrs inte av detaljplanen utan får hanteras under genomförandeskedet.

Sammantaget finns det därför inte skäl att upphäva antagandebeslutet med anledning av vad de klagande framfört i målet beträffande trafiklösningen och därmed sammanhängande trafikfrågor.

#### *Buller*

J.K och A.H samt KE.S har uttryckt oro för buller under såväl byggskedet som efteråt till följd av den ökade trafiken.

Detaljplanens tillåtlighet med hänsyn till hälsoeffekter på grund av trafikbuller utgör ett sådant allmänt intresse som i första hand ankommer på länsstyrelsen att bevaka. Länsstyrelsen har inte funnit anledning att överpröva kommunens beslut att anta detaljplanen och har således bedömt att planen inte befaras bli olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa.

Vidare konstaterar domstolen att en god miljö för boende i bullerhänseende har ansetts motsvara de riktvärden för nybyggnation av bostadsbebyggelse och trafikinfrastruktur eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur som framgår av infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Dessa anges till 55 dB(A) som ekvivalent nivå utomhus vid fasad. När det gäller befintliga miljöer som exponeras för vägtrafikbuller anges att i en första etapp bör åtgärdsprogram genomföras som

syftar till att klara angivna nivåer för buller inomhus för fastigheter med 65 dB(A) eller mer som ekvivalentnivå utomhus. (Se infrastrukturpropositionen s. 43 f)

Beträffande buller som uppstår från järnvägs- och vägtrafik kan domstolen konstaterar att det av den till planen tillhörande trafikbullerutredningen från den 27 maj 2020 framgår att befintliga bostäder påverkas något av planen då trafiken på Södra och Östra vägen förväntas öka, men endast ett fåtal av husen får högre värden än riktvärdet 55 dBA utomhus vid fasad. Med hänsyn till att riktvärdet för buller i befintlig miljö vad gäller ekvivalentnivå utomhus i infrastrukturpropositionen innehålls med god marginal gör mark- och miljööverdomstolen ingen annan bedömning än länsstyrelsen (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 oktober 2021 i mål nr P 9665-20). Den ökning av trafikbuller som planen kan förväntas orsaka utgör inte heller en sådana betydande olägenheter för omgivningen som avses i 2 kap. 9 § PBL.

När det gäller eventuella bullerstörningar under byggskedet är det, som framgått ovan, en fråga som hör till hur byggnationen genomförs och detta styrs inte av detaljplanen utan får hanteras under genomförandeskedet.

Sammanfattningsvis bedömer domstolen således att det saknas skäl att på grund av bullerstörningar upphäva planen.

#### *Brukningsvärd jordbruksmark*

KE.S har anfört att det är felaktigt att åkermarken ska tas i anspråk för byggnationen och att kommunens utredning avseende annan mark för exploatering är bristfällig.

Som angetts ovan får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Med begreppet brukningsvärd jordbruksmark avses mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet

och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion (se prop. 1985/86:3 s. 158; se även MÖD 2020:10).

Bostadsförsörjningsbehovet kan vara ett sådant väsentligt samhällsintresse som gör det möjligt att använda jordbruksmark för bebyggelse (se prop. 1985/86:3 s. 53). För att ianspråktagandet ska vara tillåtet måste emellertid kommunen även göra en bedömning av möjligheten att lokalisera den tilltänkta bebyggelsen på annan plats (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens avgöranden den 9 april 2018 i mål nr P 5481-17 och den 27 juni 2017 i mål nr P 1188-17).

Av planbeskrivningen framgår att planområdet till stor del består av åkermark som används för bete och vallodling och som för närvarande arrenderas som jordbruksmark samt att denna mark kommer tas i anspråk för främst bostadsändamål vid planläggning.

I planbeskrivningen anges vidare att den sammanlagda bedömningen är att ny förskola, äldreboende och tät bostadsbebyggelse samt närhet till centrum och tågstation i förhållande till andra utpekade utbyggnadsområden är ett väsentligt samhällsintresse som väger tyngre än att bevara jordbruksmarken. Att bebyggelsen anläggs intill befintlig bebyggelse och stärker kollektivtrafiken i orten i sin helhet anses ytterligare motiverar att marken är lämplig att ta i anspråk.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den aktuella marken är brukningsvärd jordbruksmark och finner inte skäl att ifrågasätta kommunens bedömning, som även har stöd i översiktsplanen, att den planerade bebyggelsen ska tillgodose ett väsentligt samhällsintresse.

Domstolen konstaterar vidare att kommunen har gjort en lokaliseringsprövning vad gäller frågan om byggnationen kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt på annan mark och inom ramen för översiktsplanen analyserat utbyggnadsalternativ i Tenhult. Kommunens slutsats i planbeskrivningen är att det inte finns något annat lämpligt markområde som rymmer föreslagen exploatering

och att förutsättningarna enligt 3 kap. 4 andra stycket § miljöbalken bedöms vara uppfyllda.

Mark- och miljödomstolen delar inte KE.Ss uppfattning att kommunens utredning är bristfällig utan bedömer att kommunen har visat att behovet av bostäder inte kan tillgodoses på annan mark än den nu aktuella (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 25 februari 2022 i mål P 270-21). Genom vald lokalisering hushållar kommunen med den brukningsvärda jordbruksmarken på ett godtagbart sätt och det finns därmed inte skäl för att upphäva beslutet på den grunden att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk.

#### *Stadsbilden*

F.S och K.A.S har anfört att det förhållandet att byggnadshöjden höjs till 17 meter påverkar stadsbilden negativt. Domstolen bedömer dock att utformningen av den planerade byggnationen är lämplig med hänsyn till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan. Det finns alltså inte skäl att upphäva detaljplanen på denna grund.

#### *Övriga invändningar*

M.L har anfört att det saknas en detaljerad riskanalys över bl.a. de risker som byggnationen kommer att innebära för boende och att den befintliga lekplatsen på Östra vägen bör rivras först i slutskedet av färdigställandet.

A.H och J.K har vidare uppgett att detaljplanen kommer innebära att ekonomisk lidande för dem.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att kommunen har låtit utföra såväl flera trafikanalyser som en riskutredning med anledning av planområdets närhet till Jönköpingsbanan och bedömer dessa som tillräckliga.

När det gäller rivningen av lekplatsen faller den ordning inom vilken arbetena ska utföras inom det handlingsutrymme som PBL ger kommunen.

Domstolen anser att vad som har anförts avseende avsaknad av riskanalys, rivning av befintlig lekplats eller ekonomiskt lidande inte heller utgör skäl att upphäva planen.

*Sammantagen bedömning*

Mark- och miljödomstolen anser sammanfattningsvis att kommunen har gjort de avvägningar som faller inom ramen för dess handlingsutrymme vid planläggning enligt PBL. Ett genomförande av detaljplanen kommer inte att innebära sådana betydande olägenheter för de klagande att planen bör upphävas. Inte heller i övrigt har det framkommit skäl som gör att beslutet att anta detaljplanen bör upphävas. Överklaganden ska därför avslås

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se [bilaga 2](#) (MMD-02)

Överklagande senast den 27 mars 2023.

Katarina Winiarski Dol

Johan Andrade Hagland

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Katarina Winiarski Dol, ordförande, och tekniska rådet Johan Andrade Hagland.