



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060207

**DOM**  
2016-01-20  
Stockholm

Mål nr  
P 2134-15

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Umeå tingsrätt, mark- och miljööverdomstolen, dom 2015-02-16 i mål nr P 677-14, se bilaga

### **KLAGANDE**

I S

### **MOTPART**

Skellefteå kommun

### **SAKEN**

Detaljplan för del av X m.fl., ny bro över Skellefteälven inom stadsdelen Centrala stan i Skellefteå kommun

---

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

---

Dok.Id 1240978

---

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**I S** har yrkat att planen ska upphävas i dess helhet eller i vart fall i den del som omfattar bron med anslutningar.

**Skellefteå kommun** har bestritt bifall till överklagandet.

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

**I S** har vidhållit det han har anfört tidigare och tillagt i huvudsak följande. Bron bör lyftas ur planen då folkomröstningen i frågan resulterade i ett avslag till byggande av bron. Valdeltagandet var högt och utslaget tydligt. Alla partier hade lovat att respektera resultatet av en folkomröstning. Underinstanserna har underskattat riskerna för ras och föroreningar av mark, luft och vatten under byggnadstiden. Karlgård är en av de ytterst få miljöer i Skellefteå från 1600-1700-talen som finns kvar i tätorten. Då området har varit centrum för den tidiga utvecklingen i staden med bl.a. rederi och varv samt då verksamheterna där lade grunden till industrialiseringen av staden är det kulturhistoriska värdet av området oersättligt. Att förstöra miljön är barbari. Det är kommunen som har ansett att bron ska finnas med i samarbetsprojektet mellan kommunen och Trafikverket, kallat Skellefteåprojektet. De konsulter som har arbetat med trafiklösningarna efter folkomröstningen har ansett att bron medför att en ny barriär uppstår i brons förlängning på norra sidan. Konsulterna har kommit fram till att bron inte är en lösning på luftföroreningssituationen utan istället kommer att öka biltrafiken och därmed luftföroreningarna. Konsulterna har ansett att broförslaget är kontraproduktivt till det kommunen säger sig vilja uppnå med sin planering. Boverkets yttrande utgår ifrån att det inte finns några alternativ till kommunens broförslag. De anlitade konsulterna har presenterat var sin lösning på trafiksituationen som gynnar gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken och ingen av dem har sett ett behov av bron. Kommunen har underlåtit att redovisa dessa förslag i målet. Den självklara lösningen är en flytt av E4 ut ur staden samt en minskning av biltrafiken i stan. Det tänkta bostadsområdet kommer med bron att utsättas för buller som överstiger gränsvärdena. Området skulle få en bättre och tystare miljö utan bron. Bostadsområdet

ligger nära befintliga vägar och det enda en bro skulle medföra är en ökad miljöbelastning, särskilt buller och avgaser, för de tänkta framtida boende.

**Skellefteå kommun** har hänvisat till det som anförs i planbeskrivningen och kommunens yttrande i mark- och miljödomstolen samt tillagt i huvudsak följande. Kommunens beslut är riktigt och avvägningen mellan motstående intressen ligger inom kommunens handlingsutrymme. Den planerade bron har funnits med i kommunens översiktsplanering under lång tid. I den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå, som antogs 2011, redovisas en ny bro i centrala Skellefteå som en del av utvecklingen i stadens centrum. Den planerade bron har även varit en del i en trafiksystemlösning för Skellefteå centralort som utretts i Trafikverkets vägutredning ”Skellefteåprojektet” 2012. I såväl kommunens arbete med översiktsplan som i Trafikverkets vägutredning har en stor mängd arbete lagts ned på att utveckla transportsystemet lokalt och alternativa sätt att resa. Därvid har ett stort antal förslag till trafiklänkar undersökts och miljöbedömts. Kommunen anser sig ha lagt ned ett omfattande arbete för att bedöma och beskriva miljökonsekvenserna av bron. I en fortsättning av det fördjupade översiktsplanarbetet beskrivs den framtida inriktningen för Centrala staden mer ingående. Det råder brist på bostäder i Skellefteå med stor efterfrågan i Centrala staden. En nyckelfråga är hur mängden biltrafik ska kunna minskas till förmån för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik för att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö och samtidigt stödja en förtätning med bostäder och verksamheter. Även frågan hur man kan minska älven som barriär och bättre knyta ihop de olika delarna av stadsdelen är av stor betydelse. De anlitate konsulternas arbete resulterade i flera intressanta förslag till åtgärder som kommer att finnas med i förslaget till fördjupad översiktsplan. Brofrågan är betydelsefull för kommunikationerna i hela staden. De två broarna väster om Viktoriabron är Parkbron och Lejonströmsbron. Deras status är sådan att de långsiktigt inte kommer att kunna fungera som länkar i ett lokalt trafiksystem för biltrafik. Behovet av förbindelser över älven i centrala och västra delen av staden kommer därför att behöva prövas i framtiden även om en ny E4 byggs och en satsning på gång- och cykeltrafik sker. På kort sikt föreslås att Parkbron omvandlas till en gång- och cykelbro för att stärka gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft. På lång sikt föreslås att reservat redovisas för de två möjliga framtida brolägena i Centrala stan, i Stationsgatans förlängning söderut

(Parkbron) och i Lasarettsvägens förlängning söderut (Centrumbron). Arbetet med den fördjupade översiktsplanen pågår och planen beräknas kunna antas sommaren 2016. Den aktuella detaljplanen följer inriktningen i översiktsplaneringen och möjliggör ett nytt och viktigt centrumnära bostadsområde. Åtgärder för att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik är även centrala i det åtgärdsprogram för renare stadsluft som kommunen blev ålagd att ta fram på grund av luftföroreningssituationen vid E4 och Kanalgatan. En majoritet av de röstande i den rådgivande kommunala folkomröstningen sa nej till Centrumbron men problemen med trafiken i centrum kvarstår och något givet alternativ finns idag inte. För att komma vidare i centrumplaneringen och i diskussionerna med Trafikverket krävs en långsiktig lösning för trafiken i centrum.

### REMISSYTTRANDE

Mark- och miljööverdomstolen har inhämtat yttrande från Boverket i fråga om avgränsningen av miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen avseende påverkan på skyddade arter, hur rimliga alternativ har identifierats, beskrivits och bedömts samt planens förenlighet med plan- och bygglagen (2010:900) med hänsyn till eventuell påverkan på driften av närliggande vattenverk.

**Boverket** har anfört i huvudsak följande.

Verket delar underinstansernas bedömning att planen inte har sådana brister att den bör upphävas. Verket har inga synpunkter i frågan om påverkan på skyddade arter. Syftet med planläggning är att pröva markens lämplighet för den markanvändning som planen föreslår. Det betyder inte att alla frågor måste vara lösta i planskedet, men problemen ska vara identifierade och kommunen ska kunna klargöra att de går att lösa. Miljökonsekvensbeskrivningen i det här fallet redovisar ett flertal områden där fördjupade utredningar behöver göras vid genomförandet av planen och i projekteringen och byggandet för att säkerställa att miljöpåverkan blir så begränsad som möjligt. En miljökonsekvensbeskrivning till en detaljplan som syftar till att möjliggöra ett visst projekt får inte uppfattas som en miljökonsekvensbeskrivning för projektet i sig. Miljökonsekvensbeskrivningen måste istället grunda sig på de

konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen får. Det kan t.ex. hända att projektet senare inte kommer till stånd eller att planen möjliggör en annan form av verksamhet som kommer till stånd istället. Vissa frågor som inte kan hanteras genom detaljplan löses bättre under genomförande- och projekteringsstadiet. Det kan exempelvis handla om val av byggmaterial eller tekniska lösningar. Konsekvenser som sådana ställningstaganden innebär hanteras därför i konsekvensbeskrivningen för projektet. Det är därmed möjligt för kommunen att hänvisa till att vissa frågor kommer att hanteras under genomförandet.

Vad gäller avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen finner verket inte skäl att utifrån vad som framkommit i handlingarna göra en annan bedömning än den kommunen efter samråd med länsstyrelsen har kommit fram till. Beskrivningen har inte sådana brister att det bör ligga till grund för upphävande av planen. Kravet på alternativredovisning i en miljökonsekvensbeskrivning blir ofta problematiskt i detaljplaneskedet. Såsom planeringssystemet i plan- och bygglagen är konstruerat bör egentligen alternativhanteringen ske i den översiktliga planeringen. Väl i detaljplaneskedet finns det oftast inget utrymme för att hantera en alternativ lokalisering mer än möjligen inom planområdet. Den reella alternativbeskrivning som då är möjlig är nollalternativet, dvs. att planen inte genomförs. Av handlingar på kommunens hemsida framkommer att kommunen under lång tid har utrett framtida placeringar av bro i centrala Skellefteå som slutligen år 2011 resulterat i ett ställningstagande i fördjupningen av översiktsplanen för Skelleftedalen med den lokalisering av bron som framgår av den aktuella detaljplanen. Verket finner att kommunens redovisning av alternativ i planärendet tillräckligt uppfyller kraven i 6 kap. 12 § miljöbalken.

En detaljplan reglerar möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Syftet med en detaljplan är att möjliggöra det som planen medger men en detaljplan innebär inte att några faktiska förhållanden förändras när den antas. Det är först när planen börjar genomföras som den kan innebära en påverkan. Det finns en principiell rätt till pågående markanvändning vilket innebär att pågående verksamhet får fortsätta i strid med en ny plan tills planen genomförs. Att planen antas innebär därmed inget hinder mot att vattenverket fortsätter att vara i drift. Det är först när planen genomförs som

frågan om dricksvattenförsörjning och vattenverkets eventuella avveckling behöver vara löst. Kommunen behöver dock kunna visa att de problem som ett genomförande av planen medför är möjliga att lösa. En ny plan kan skapa planstridighet. I det aktuella fallet innebär den nya planen att markanvändningen för en del av vattenverket blir allmän plats, huvudgata. Om vattenverket av någon anledning skulle behöva söka bygglov torde detta bli svårt att medge. Detta kan försvåra en utveckling av vattenverket om planen inte genomförs och vattenverkets drift ska fortsätta. Detta är dock inte hinder för att anta planen. Ett sådant övervägande ligger istället inom kommunens mandat att bestämma om planläggning.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

I S har anfört att den antagna planen bör upphävas då konsekvenserna av planen på omgivningen och möjliga alternativ inte är tillräckligt utredda. Han har vidare anfört att planen ska upphävas på grund av felaktig geografisk avgränsning samt den påverkan planen innebär i form av bullerstörningar, minskad trafiksäkerhet, risk för ras och skred, föroreningar av mark, luft och vatten, störningar på dricksvattenförsörjning samt påverkan på kulturmiljö och naturvärden. Han har slutligen i vart fall ansett att den aktuella bron bör lyftas ur planen bl.a. mot bakgrund av en genomförd folkomröstning i frågan.

Mark- och miljööverdomstolens prövning i aktuellt mål är enligt 13 kap. 17 § plan- och bygglagen begränsad till frågan om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som annars framgår av omständigheterna. Överprövningens omfattning är därmed beroende av utformningen av de bestämmelser som det överklagade beslutet grundas på och innebär en kontroll av om kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som medges i bestämmelserna i plan- och bygglagen och de krav som kan ställas på beslutsunderlag och beredningsförfarande (prop. 2009/10:215 s. 88 samt MÖD 2014:12).

#### *Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen*

Vilka uppgifter en miljökonsekvensbeskrivning i samband med upprättande av detaljplaner ska innehålla framgår av 4 kap. 34 § PBL samt 6 kap. 12 och 13 §§

miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska bl.a. innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan (6 kap. 12 § miljöbalken).

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver endast innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens innehåll och detaljeringsgrad, var i en beslutsprocess som planen befinner sig, att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med tillståndsprövningen av verksamheter samt allmänhetens intresse (6 kap. 13 § första stycket miljöbalken). I praxis har dock ett effektivt genomförande av art- och habitatdirektivets bestämmelser ansetts förutsätta att behovet av att ta hänsyn till skyddade arter klarläggs i sådan tid att det kan beaktas i planprocessen (RÅ 2005 ref. 44 och Mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr P 8073-14).

Av miljökonsekvensbeskrivningen för den nu aktuella detaljplanen framgår att det i samråd med länsstyrelsen har upprättats en behovsbedömning enligt vilken bl.a. konsekvenserna för djurlivet, framförallt fåglar och vattenlevande djur, skulle studeras särskilt. Flertalet aspekter av projektets påverkan på omgivningen behandlas dock sedan inte annat än översiktligt. Exempelvis har kommunen ännu inte gjort någon inventering av omgivningarna i älven och älvbotten samt där förekommande arter. Det går således inte utifrån befintligt underlag att avgöra om några arter som skyddas i artskyddsförordningen förekommer eller riskerar att påverkas. I flertalet frågor som på detta sätt har utretts enbart översiktligt hänvisas istället till att närmare utredningar ska vidtas inför den kommande prövningen av vattenverksamheten. Frågan är om miljökonsekvensbeskrivningen i ärendet därmed har sådana brister att det finns skäl att häva planen.

Genomförandet av den aktuella planen kräver att verksamheten även prövas och ges tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Tillståndet kan därvid förenas med lämpliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder som krävs för att begränsa projektets påverkan på omgivningen. Det är också inom den sistnämnda processen som brons konkreta utformning och därigenom möjligheterna att begränsa påverkan från bl.a. byggarbeten identifieras och prövas. Att lokaliseringen har bedömts lämplig inom en planprocess

innebär vidare inte att frågan om platsen är lämplig enligt 2 kap. 6 § miljöbalken exempelvis utifrån påverkan på känsliga arter eller miljöer, slutligen har avgjorts (jfr bl.a. MÖD 2009:48). Mot denna bakgrund och då de aktuella frågorna, bl.a. rörande artskydd, således på ett fullständigt sätt kan prövas inom ramen för tillstånd till vattenverksamhet, utgör de aktuella bristerna i utredningen inte skäl att upphäva planen.

#### *Möjliga alternativ*

I S har anfört att utredningen är bristfällig även på den grunden att rimliga alternativ till den aktuella bron inte har redovisats och bedömts.

De alternativ som är aktuella att studera inför antagande av en detaljplan är olika sätt att uppnå målet med planen (prop. 2003/04:116, s. 64). Syftet med nu aktuell plan är att möjliggöra en ny bro över Skellefteälven i Centrala stan med anslutningar. En ny bro mellan stadsdelområdena Centrum och Karlgård ska knyta samman Södra Lasarettsvägen med Skråmträskvägen och Karlgårdsleden. Vidare anges i planbeskrivningen att den fördjupade översiktsplanen övergripande har lokaliserat en ny bro och att planen nu syftar till att pröva bronns läge, utformning och anslutningar.

Lokaliseringen av bron har under lång tid behandlats inom kommunens planarbete. Av planhandlingarna framgår att fem alternativa placeringar tidigare har övervägts varefter nu aktuell lokalisering har pekats ut i den fördjupade översiktsplanen. Skälen till att det nuvarande läget har utpekats som det lämpligaste framgår visserligen inte av planhandlingarna men det får antas att flertalet dokument som finns tillgängliga på kommunens hemsida har ingått som underlag vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Mot bakgrund av syftet med planen och de överväganden som har gjorts i samband med att den fördjupade översiktsplanen antogs finner Mark- och miljööverdomstolen att alternativredovisningen i underlaget inte har sådana brister som utgör skäl till att upphäva planen.



*Påverkan på dricksvattenförsörjningen*

I S har även anfört att kommunen inte på ett godtagbart sätt har utrett och säkerställt att störningar inte uppkommer på stadens dricksvattenförsörjning genom att bron byggs i närheten av vattenverket Abborren.

Av planbeskrivningen framgår att kommunen i framtiden avser att avveckla vattenverket Abborren och ordna den delen av stadens vattenförsörjning på annat sätt. Utifrån den förutsättningen delar Mark- och miljööverdomstolen länsstyrelsens bedömning att planen, i vart fall långsiktigt, inte innebär en olämplig markanvändning. I miljökonsekvensbeskrivningen anges visserligen att bron kommer att behöva byggas medan vattenverket fortfarande är i drift vilket kan innebära störningar för dricksvattenförsörjningen. Tidpunkten för när den aktuella bron ska byggas regleras dock inte i planärendet och förutsätter såsom framgår ovan dessutom att tillstånd ges till vattenverksamheten enligt miljöbalken. I den processen ska enligt 11 kap. 6 § miljöbalken bl.a. motstående allmänna och enskilda intressen beaktas. Den omständigheten att det av underlaget inför antagande av planen inte framgår på vilket sätt risker för störningar på dricksvattenförsörjningen kan undvikas hindrar därför inte att planen antas.

*Övriga frågor*

Vad gäller de övriga invändningar mot planens genomförande som har framförts av I S delar Mark- och miljööverdomstolen den bedömning som har gjorts i underinstanserna och anser således att det inte finns skäl att häva planen på dessa grunder. Inte heller den omständigheten att det inom kommunen har genomförts en folkomröstning är ett skäl till att häva den antagna planen. Planen ska således stå fast och I Ss överklagande avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Peder Munck, referent, och Margaretha Gistorp samt tekniska rådet Tommy Åström.

Föredragande har varit Helen Agah.



UMEÅ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-02-16  
meddelad i  
Umeå

Mål nr P 677-14

## KLAGANDEN

1. I S

2. SilverFallen KB

3. M S

## MOTPART

Skellefteå kommun

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Västerbottens län beslut den 3 mars 2014 i ärende nr 403-602-2014, se bilaga 1

## SAKEN

Detaljplan för del av X m.fl., ny bro över Skellefteälven inom stadsdelen centrala stan i Skellefteå kommun

---

## DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

---

Dok.Id 223475

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se	090-77 18 30	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00

**BAKGRUND**

Kommunfullmäktige i Skellefteå kommun beslutade den 17 december 2013, § 273, att anta detaljplan för del av X m.fl., ny bro över Skellefteälven inom stadsdelen centrala stan i Skellefteå kommun. Beslutet överklagades till länsstyrelsen som den 3 mars 2014 avslog och avvisade överklagandena.

**YRKANDEN**

Länsstyrelsens avslagsbeslut har överklagats till mark- och miljödomstolen av I S, Silvertallen KB och M S. De yrkar, som det får förstås, att domstolen upphäver beslutet att anta detaljplanen.

Bygg- och miljökontoret i Skellefteå kommun har bestritt yrkandena.

**VAD PARTERNA HAR ANFÖRT I STORT**I S*Planområdets avgränsning*

Det finns bara två möjligheter att lösa det trafikkaos som kommer att uppstå; antingen genom att fortsätta Lasarettsvägen norrut förbi Balderskolan och över Kanalgatan eller att leda trafiken mot Nordlandergatan. Båda lösningarna får konsekvenser för detaljplanerna som berör dessa områden. Kommunen måste visa hur man tänker lösa det trafikkaos som oundvikligen kommer att uppstå. Därför måste planhandlingarna innefatta lösningarna på dessa problem och länsstyrelsens bedömning att planområdet inte behöver utvidgas måste avvisas.

*Miljöbedömningen*

Kommunens resonemang om att den inducerade trafiken förväntas bli ”mycket begränsad” strider mot alla erfarenheter från andra håll och den forskning som finns kring detta. Kommunen försöker vilseleda när det gäller miljökonsekvenser genom att inte ta frågan om inducerad trafik på allvar. Som motiv för sin hållning hävdar man att attraktiviteten för alternativa färd sätt ökar. Detta är falskt. De som kommer från Sunnanå till fots eller på cykel måste passera en trafikled, antingen i en tunnel eller via övergångsställe och omväg. Oavsett vilket så blir det en försämring för

dessa trafikanter. I synnerhet gäller detta på höst-vinter-vår när det ligger snö på marken eller är halt, vilket det allt oftare är. Ned- och uppfarter till tunnlar är besvärliga när det är halt och kurvor på vägen ger också upphov till snöhinder och hala passager. Passager i plan innebär också att cyklister och gångare måste stanna av och vänta tills det är möjligt att passera. Inget av detta stimulerar till att byta från bil till gång-eller cykel. Tvärtom.

Det ovan förda resonemanget gällande inducerad trafik innebär också att problemen kring buller-och luftföroreningar underskattas. Kommunen har inte visat på några åtgärder för att undvika ökat buller och ökade luftföroreningar för bland annat Karlgård. Man säger bara att de störningar som kommer att uppstå inte kommer att överskrida otillåtna gränsvärden. Det ifrågasätts om det är förenligt med PBL att skapa nya miljöproblem där inga funnits tidigare. Det nya bostadsområdet på Karlgård kommer upp till och över maxnivåerna. Det borde vara otillåtet att bygga ett nytt bostadsområde som man vet kommer att drabbas av olägenheter av för höga bullernivåer på grund av samma plan. Dessutom är redan de angivna buller-och föroreningsnivåerna underskattade eftersom kommunen medvetet underskattar bl.a. den inducerade trafiken. Ännu värre är det på norra sidan. Där kommer redan med underskattad trafikmängd att krävas omfattande insatser för att byta fönster, bullerplank m.m.

Målvärdena för ”frisk luft” överskrids vid E4. Vid E4 noteras aningen högre föroreningshalter för nollscenariet än med ny bro. Eftersom motivet för att bygga Centrumbron har varit att få ner luftföroreningsmängderna till enligt EU tillåtna nivåer är ”aningen” mindre luftföroreningar en anmärkningsvärd uppskattning. Kommer bygget av ”Centrumbron” inte att leda till att luftföroreningsnivåerna längs E4 blir acceptabla? Denna notering stämmer med anmärkningen att tidsvinsterna för bilister kommer att bli måttfulla med den nya ”Centrumbron” Med dessa aningen lägre föroreningsnivåer och de måttfulla tidsvinsterna borde det vara ytterst tveksamt om det allmänna intresset av att bygga ”centrumbron” verkligen överväger jämfört med alla de stora problem bron kommer att medföra, problem som påtalas av länsstyrelsen på många ställen i denna skrift. Många ”små” (sic!) problem blir

givetvis sammantagna ett stort problem som borde jämföras med det begränsade och futtiga ”allmänintresse” som hävdas.

#### *Trafiksäkerhet*

Kommunen har ingen utformning för korsningen Strandgatan, Södra Lasarettsvägen och Ernst Westerlunds Allé. En fortsatt utredning bedöms nödvändig och ett planarbete kan bli aktuellt för att även anpassa Nordanå och dess entré. Detta planarbete borde ha varit inkluderat i den nu aktuella detaljplanen. Det samma gäller utfarterna från fastigheterna Y, där kommunen säger att det är ovisst om den tänkta lösningen kan fungera och fortsatta studier krävs. Långsiktigt bör man hitta en annan lösning t.ex. genom tillfart från öster. I likhet med den ovan nämnda korsningen borde dessa problem ha varit lösta i planen. Att så inte är fallet tyder på att det antingen inte finns någon bra lösning eller så visar kommunen ren nonchalans. Detaljplanen är alltså inte fullständig och bör därför avvisas.

#### *Dricksvattenförsörjningen och vattenverket*

Enligt nuvarande kunskap har länsstyrelsen fel när de hävdar att kommunens ytvatten ska ersättas med grundvatten. Aktuell planering tyder på fortsatt ytvatten eftersom inga grundvattenlösningar har visat sig fungera trots att man har jobbat på det i betydligt mer än 15 år.

Intagen till vattenverket ligger där bron ska byggas och med tanke på markens beskaffenhet med bl.a. sulfider, tjärrester m.m. så behövs inte mycket ”otur” för att konsekvenserna ska bli stora. Ingenstans visar man hur man ska bemästra problemen. Enligt planen är sannolikheten liten för att det ska uppkomma stora konsekvenser. Vad är liten och vad är stora? Vad är sannolikheten för medelstora eller små konsekvenser för dricksvattenförsörjningen? Även små konsekvenser för dricksvattnet måste betecknas som allvarligt. Ett bra dricksvatten är oerhört viktigt och hela 45 000 människor är beroende av att detta vatten smakar gott och är hälsosamt. Kommunens sätt att hantera frågan och att resonera förefaller omåttligt ansvarslöst.

*Kulturmiljön och naturvärden*

Nordanåområdet kommer att påverkas av både buller och luftföroreningar men påverkan innebär inga överskridanden av mål eller normer. Är ingreppet acceptabelt bara för att inga mål eller normer överskrids? Nordanåområdet är en mycket betydelsefull oas, inte bara för människorna i centralorten utan faktiskt för människor i hela kommunen. När vi pratat med människor i kommunens byar, samhällen och ytterområden har vi slagits av hur betydelsefullt detta område är även för människor som inte bor i centralorten. Att området påverkas både av buller och luftföroreningar och därför förlorar i attraktionskraft borde tillmätas betydelse även om normer inte överskrids. Karlgård på södra sidan är som nämnts i handlingarna från sent 1600-tal och centralortens äldsta bostadshus. Det omges av odlingsmark och av ett stall och en dubbelbod och en jordkällare, båda från 1700-talet. Karlgård har varit av stor betydelse i stadens historia. Kulturmiljön runt detta gamla hus kommer att totalförstöras vid bygget av "Centrumbron". Även detta är en av de "små" försämringar som bygget av "centrumbron" kommer att orsaka. Kommunen gör sig av med sin gamla stadsmiljö och denna förstörelse är oåterkallelig. Trots att "vissa kulturmiljöer" kommer att påverkas (Nordanå) eller gå förlorade (Karlgård) bedömer länsstyrelsen att tänkta skyddsåtgärder är tillräckliga och att de allmänna intressena är tillgodosedda (!). Länsstyrelsens bedömning är felaktig och planen borde inte tillåtas.

Kommunen har inte på något sätt visat hur man avser att begränsa effekterna på den värdefulla naturmiljö som på södra sidan gränsar till brobygget på båda sidor om det. Man hänvisar till att bedömning ska göras senare. Det är svårt som lekman att förstå hur länsstyrelsen kan bedöma att åtgärder kan vara tillräckliga och att "den påverkan som förväntas ske på naturmiljön" kan anses vara förenliga med PBL och "oundvikliga effekter kan antas bli acceptabla" när inga åtgärder presenteras.

*Skred- och rasrisker*

Kommunen vill bygga "Centrumbron" där älven är som bredast och strandbrinken som högst. Brinken är inte stabil utan glider hela tiden ut i älven. Kommunen har inte på något sätt gjort sannolikt att man tar riskerna för strandbrinken på allvar.

Tvärtom hävdar man att riskerna är lika stora efter hela älvsbrinken så att det inte skulle göra någon skillnad var man väljer att bygga. D.v.s. att brinken är hög och brant på detta ställe eller att älven är som bredast här har ingen betydelse. Man pratar också om behovet av muddring för att få ner bropelarna och för att göra älvsfåran djupare så det går att ta sig fram där. Om man muddrar i älven avlägsnar man det mothåll som uppgrundningen utgör och snabbar på glidningsförloppet på strandbrinken. Vare sig kommunen eller länsstyrelsen har med ett ord berört risken för hennes fastighet om det blir ett ras och än mindre utställt några garantier för att man avser att hålla henne skadeslös om det inträffar ras eller sättningar.

När man muddrar kommer föroreningarna från det finkorniga bottenmaterialet att lösgöras och spridas i vattnet och förorena det. En del av det kommer att sedimentera nedströms och ställa till stora problem för flodkräftor och andra bottenlevande organismer. Att länsstyrelsen nöjer sig med att kommunen avser att uppmärksamma riskerna i ett senare skede och antar att det då blir möjligt att hantera dem är inte förtroendeingivande. Riskerna för ras och sättningar och att föroreningarna sprids är i detta fall så stora att det är nödvändigt man ska visa hur man tänker få kontroll. Det är inte tillfredsställande att kommunen tror sig kunna lösa detta i ett senare skede när medborgarnas möjligheter till insyn och att kunna stoppa byggnationen är minimal. När det gäller riskerna för ras och skred borde länsstyrelsen ha krävt mer av kommunen innan man släpper fram detaljplanen.

#### *Markföroreningar och sulfidjord*

I detta avsnitt når länsstyrelsen en ny höjdpunkt i anpasslighet! Eller tvärtom? Man säger: vare sig MKB:n eller planbeskrivningen anger något närmare ...om vilka konsekvenser det kan få om föroreningar och sulfidjord sprids till omgivningarna. Ej heller ..hur hänsyn ...tas...vid markarbeten. Inget som framkommit talar dock för att det inte skulle vara möjligt att åstadkomma en säker och lämplig hantering (dubbel negation). Även om det kommer att krävas ytterligare utredningar för den närmare planeringen av markarbetena får det nu befintliga underlaget anses tillräckligt i dessa avseenden för att detaljplanen ska kunna antas. Detta betyder: Det har inte framkommit något som talar för att det skulle vara möjligt att



åstadkomma en säker och lämplig hantering. Det behövs dock inte för att planen ska antas. Länsstyrelsens formuleringar visar att en politisk process tagit överhanden över tjänstemannaprocessen. Planen kan icke antas! (Lagens mening är att kommunen ska kunna visa att det är möjligt att åstadkomma en säker och lämplig hantering.)

#### *Tidigare yttrande över detaljplanen*

Yttrande över detaljplanen har lämnats tidigare. De flesta synpunkter kvarstår då kommunen inte visat att de påtalade problemen kommer att åtgärdas. En del av problemen påstås vara åtgärdade genom att inarbetas i planen men vid läsning planen syns det inte att man har gjort någonting.

#### SilverTallen KB och M S

En betydligt bättre undersökning av ljudnivåer för fastigheter i kvarteret Y p.g.a. att Abborrverket inte kommer att rivs måste ske. Den nordiska beräkningsmodell som används för bullerberäkning är inte giltig enligt de begränsningsparametrar som angetts i modellen.

Det handlar om en väg/trafiksituation som innebär totalt 11,8 meter utrymme mellan de två fasaderna Abborrverket och Y . Avståndet mellan fasaderna är mindre än 12 meter och dessutom sticker en balkong ut mot den tänkta körbanan och minskar utrymmet ytterligare. Mellan fasaderna ska det rymmas sex meter körbana och tre meter cykelbana. P.g.a. det trånga utrymmet finns

det ingen möjlighet att lösa infart till Y på annat sätt än att göra en infart vinkelrät mot bron/körbanan i höjd med den infart som finns idag till infarten. Att exempelvis sätta ljudplank fungerar alltså inte eftersom ett plank kommer så nära fasaden att det inte gör någon speciell nytta. Dessutom har ingen kvalitetsmätning för att säkerställa beräkningsmodellens giltighet just på denna plats gjorts. Det kan lösas med sändare och mottagare som mäter hur ljudet studsar mellan fasadväggarna och på detta sätt göra konkreta simuleringar som går att kontrollera mot modellen. Ingen kan med den beräkningsmodell som används idag och de resultat som redovisats i Swecos PM Buller från juni 2013 hävda att bullernivån är rimlig.

Man måste se till denna plats speciella och unika utformning. Det finns direkta felaktigheter i Swecos bullerutredning.

Nu har kommunen tvingats acceptera att Abborrhverket måste stå kvar i ytterligare ett par år. Att då gå vidare med att bygga bron mellan Abborrhverket och kvarteret Flundran och bortse från de konsekvenser som uppstår när Abborrhverket står kvar i området är direkt olämpligt. Detta gäller både buller och luftkvalitet. Att riva Abborrhverket innan man bygger bron kommer att ge flera meter med ytterligare utrymmen för placering av körbanan och bullerdämpande åtgärder med effekt. Dessutom med ena fasaden borta samt de ytterligare metrarna som friställs gör att bullernivån bli hanterbar på traditionellt sätt. Alla kunniga bulleranalytiker som verkligen tittar i detalj på den unika situation som uppstår mellan dessa två fasader kan konstatera att för att kunna beräkna bullernivå någorlunda korrekt krävs det en noggrann utredning, en utredning som inte täcks av de modeller som hittills använts.

#### Bygg- och miljökontoret i Skellefteå kommun

##### *Planområdets avgränsning*

I planhandlingarna har beskrivits att den planerade bron är en bro för lokal trafik, precis som Parkbron är idag, och att biltrafiken på samma sätt som idag får spridas i befintligt gatunät norr om älven. De åtgärder som bedöms nödvändiga norr om älven omfattar främst åtgärder för gång- och cykeltrafik. Dessa åtgärder kräver ingen ändring av detaljplaner då de ryms inom befintlig gatumark.

##### *Miljöbedömningen*

För buller- och luftberäkningarna har biltrafikflödena räknats upp schablonmässigt med 1,5 % årligen till år 2025. I förstudien för Skellefteå-projektet och i Samlad effektbedömning – E4 Skellefteå (2009) var uppräkningsgraden av biltrafikarbetet 1,5 % per år fram till år 2020. Trafikverkets nationella prognos 2014-2025 för trafikarbete med personbil för Västerbottens kust och inland redovisar ett tillväxttal på 1,0 % per år. Den schablonmässiga uppräkningsgraden med 1,5 % årligen fram till år 2025 på samtliga gator inom stadsdelen Centrala stan innebär en överskattning av den

framtida biltrafiken i området och tar inte hänsyn till framtida åtgärder för att stimulera gång- och cykeltrafik i centrum. Även andra förändringar som planeras, exempelvis omlokalisering av bilparkeringsplatser och utveckling av kollektivtrafiken, har inte beaktats. Sammantaget kan sägas att utifrån biltrafikflödena har biltrafikens miljöpåverkan till följd av detaljplanen överskattats något i de buller- och luftberäkningar som genomförts.

Ökad kapacitet och minskade restidsuppföringar för biltrafik inducerar efterfrågan och det omvända sker då attraktiviteten för andra alternativa färd sätt ökar relativt bilalternativet. Effekten med inducerad trafik är normalt störst i övergripande vägsystem där nya länkar kan innebära ny markanvändning och att bilister kan göra stora tidsvinster. Effekten av inducerad trafik kan också uppstå långt efter det att en ny väg byggs och är det är därför svårt att i prognoser uppskatta storleken på den inducerade trafiken.

Åtgärderna som föreslås i detaljplanen, samt prioritering av gång- och cykel i stadskärnan, syftar till att minska biltrafikarbetet inom framförallt stadsdelen Centrala stan men även inom centralorten. Detaljplanen möjliggör byggande av en ny bro som för bilister ersätter Parkbron som passage över älven och som för fotgängare och cyklister blir en ny förbindelse över älven som förbättrar tillgängligheten till flera stora besöksmål. Dessutom möjliggörs att Parkbron blir en bro enbart för gång- och cykeltrafik vilket innebär en central och säker förbindelse över älven. Attraktiviteten för oskyddade trafikanter att färdas till och från centrum ökar relativt bilalternativet med åtgärderna som detaljplanen möjliggör. Av denna anledning bedöms den nya bron medföra att en förväntad inducerad efterfrågan av biltrafik blir mycket begränsad.

#### *Trafiksäkerhet*

För korsningen mellan Strandgatan och Södra Lasarettsvägen är det i första hand detaljutformningar för gång- och cykelåtgärder inom befintlig gatumark som är aktuella. Dessa kommer att projekteras i samband med projekteringen av den planerade bron och dess anslutning norr om älven. Detta gäller även för utfarten

från Y. Detaljplanen medger en utfart från detta kvarter till Södra Lasarettsvägen. I planskedet har en utfart bedömts möjlig med tanke på det be-gränsade antalet fordon det handlar om. Kommunen anser dock att man långsiktigt bör hitta en annan lösning. En översyn av markanvändningen inom Nordanå-området bör ske när nuvarande vattenverket Abborren tas ur drift och byggnaden rivs. Eventuella förändringar av entrén till området bör hanteras i denna översyn.

#### *Dricksvattenförsörjningen och vattenverket*

Antagandet av detaljplanen innebär inte att den planerade bron måste byggas med en gång. Kommunen bedömer däremot att bron kan börja byggas innan vattenverket rivs. Beroende på tidplaner kan den norra anslutningen ges en fungerande tillfällig lösning som exempelvis en något smalare gatusektion. Den slutliga utformningen av broanslutningen norr om älven kan ske först efter det att vattenverksbyggnaden är borta. Kommunen planerar för närvarande en ny vattenförsörjning för Skellefteå centralort med omkringliggande samhällen. När den nya vattentäkten utanför staden är i drift kommer det nuvarande vattenverket Abborren att rivas. Inriktningen var tidigare att från och med år 2016 använda sig av en grundvattentäkt istället för älven. Verket planerades vara i full drift till och med år 2016, med planerad utfasning under år 2017 då den nya vattentäkten i Medleområdet skulle vara i full drift. I planeringsarbetet för den nya vattentäkten har en del frågeställningar kring vald principlösning uppkommit som kräver ytterligare studier. Med anledning av detta har upphandlingen av entreprenör avbrutits. I dagsläget fortsätter vissa delar av systemvalet, samtidigt som man ser över projektets fortsatta inriktning. I dagsläget är det oklart hur lång en eventuell tidsförskjutning blir. Resultatet från pågående genomgång kommer att ge närmare besked.

#### *Kulturmiljön och naturvärden*

Kommunen har i planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen beskrivit påverkan på kulturmiljöerna. För buller och luft finns i planeringssammanhang riktvärden och gränsvärden att förhålla sig till. För buller visar genomförda beräkningar att för Karlgård (Z) underskrids riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå vid den västra tomtgränsen. Bullerberäkningar för Nordanåområdet

visar att vid ett avstånd från Södra Lasarettsvägen på ca 40-50 meter klaras riktvärdet 55 dB(A). Som jämförelse är avståndet från Södra Lasarettsvägen till Svandammen drygt 100 meter och till huvudbyggnadens entré och entréplats över 150 meter vilket innebär att ljudnivåerna från biltrafiken på gatan underskrider 45 dB(A). Bullerpåverkan på Nordanåområdet bedöms därför bli mycket begränsad. En uppföljning av bullersituationen kommer att ske efter det att den planerade bron har byggts.

Detaljplanen och den nya bron har bedömts medföra att luftkvaliteten inom och i nära anslutning till planområdet försämras på grund av ökad biltrafik lokalt. Spridningsberäkningar för luftkvaliteten i centrala Skellefteå har därför gjorts för att kunna bedöma huruvida miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras år 2025. Spridningsberäkningarna visar att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar som PM10 underskrids inom hela beräkningsområdet Centrala stan. Dock överskrids miljö kvalitetsmålsvärdena enligt Frisk luft, vid E4. Övriga vägar inom beräkningsområdet underskrider miljö kvalitetsmålsvärdena enligt Frisk luft. I denna bedömning finns troligtvis en överskattning i beräknade halter beroende på antaganden som att bakgrundshalterna ligger på motsvarande nivå som för år 2012 samt att utsläppsfaktorerna som används återspeglar fordonssammansättning för år 2020 och inte år 2025.

Den planerade nya bron och dess anslutning norr om älven innebär inget intrång i Nordanåområdet då den ansluter till befintligt gatunät öster om vattenverket. Sammanfattningsvis bedöms påverkan på Nordanåområdet, som är en del av riksintresse för kulturmiljö, bli begränsad. I planhandlingarna beskrivs att bebyggelsemiljön vid Karlgård påverkas negativt när gammal betesmark omvandlas till vägområde och framtida kvartersmark för bostadsbebyggelse. Själva mangårdsbyggnaden Karlgård bedöms inte påverkas i någon större utsträckning av planen. Däremot måste uthus och stall på kommunens mark flyttas alternativt rivas. Även jordkällaren vid kanten till brinken kommer sannolikt inte att kunna bevaras med anledning av anläggandet av gång- och cykelvägar i anslutning till bron.

Kommunen har vid planeringen gjort avvägningar mellan olika allmänna intressen som kulturmiljövärdena vid Karlgård och det allmänna intresse som en ny broförbindelse och nya bostäder innebär.

Påverkan på naturvärden utifrån planerat broläggning beskrivs i planens miljökonsekvensbeskrivning. Många av störningarna på djur- och växtliv kan uppstå under byggtiden vilket inte kan styras i planen. I samband med provningen av tillstånd för vattenverksamhet kan risker för störningar och påverkan samt lämpliga skyddsåtgärder utredas närmare. I detta skede kan även styrning av konstruktion, utformning och byggarbeten ske.

#### *Skred- och rasrisker*

I planhandlingarna har risken för ras och skred vid älvens södra sida uppmärksamats. En översiktlig geoteknisk utredning är genomförd. De geotekniska förhållandena längs med älven genom centralorten är inte de bästa men kommunen anser att förhållandena på platsen är möjliga att hantera. Kompletterande geotekniska undersökningar kommer att genomföras i samband med projekteringen då val av grundläggningsmetoder och tekniska lösningar sker.

#### *Markföroreningar och sulfidjord*

I miljökonsekvensbeskrivningen anges risker med markföroreningar som kan finnas på del av södra och på norra sidan av älven. Kommunen har föreslagit att markföroreningsundersökningar ska göras i det fortsatta arbetet för att säkerställa utbredning och eventuella åtgärder. I samband med byggarbete ska samråd ske med kommunen och bygg- och miljökontoret om hur hantering av schaktmassor inklusive sulfidjordar ska ske.

#### *Bättre undersökning av ljudnivåer och felaktiga uppgifter i bullerutredningen*

Vattenverket Abborren kommer att rivas efter det att den nya vattenförsörjningen tagits i drift. Den nordiska beräkningsmodellen som används för bullerberäkningar är den vedertagna modellen för denna typ av utredningar. Beräkningarna har tagit hänsyn till hur terräng och byggnader påverkar ljudets utbredning vilket innebär att

Ljudreflektioner och skärmningar som påverkar ljudutbredningen ingår i beräkningarna. Val av bullerskyddsåtgärd kommer att ske i projekteringsskedet när även kompletterande bullerutredningar kan bli nödvändiga. Föreslagen åtgärd i form av bullerplank avser åtgärd för att minska påverkan på utemiljön i kvarteret. För bostäderna gäller att inomhusnivån 30 dBA ekvivalent nivå inte överskrids. Här är det nödvändigt med fördjupade studier vid val av eventuella åtgärder som t ex fönsteråtgärder.

Bilaga 8 i bullerutredningen beskriver *maximal* ljudnivå för nuläge och nollalternativ år 2012 och 2025. Den maximala ljudnivån påverkas av avståndet och hastigheten. Eftersom de är oförändrade i nuläge och nollalternativ har de redovisats på samma karta. Vattenverksbyggnaden finns redovisad på kartan för nuläget. För nollalternativet ska vattenverksbyggnaden egentligen inte finnas på kartan då den ska rivs innan år 2025. Har dock ingen betydelse för bullerberäkningen i detta fall. Bilaga 10 beskriver ekvivalent ljudnivå för alternativet ny bro år 2025. Vattenverksbyggnaden finns inte redovisad på kartan då denna ska rivs innan år 2025. Maximal ljudnivå och ekvivalent ljudnivå kan inte jämföras utan beskriver olika former av bullerstörning. Maximal ljudnivå beskriver det ”bullrigaste” fordonet medan den ekvivalenta ljudnivån beskriver en genomsnittlig ljudnivå från biltrafiken under en viss tid.

## DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser, utöver dem som redovisas nedan, framgår av länsstyrelsens beslut.

PBL bygger på principen om decentralisering av beslutsfattandet och kommunal självbestämmanderätt i frågor som rör bl.a. riktlinjer för markanvändningen i kommunen. I 1 kap. 2 § PBL föreskrivs att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Detta innebär att kommunen själv, inom vida ramar, avgöra hur marken ska disponeras och hur miljön ska utformas i den egna kommunen. En konsekvens av detta är att prövningen av ett överklagande i många fall stannar vid en prövning av om beslutet att anta en detaljplan ligger

inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen (se MÖD 2013:44).

Enligt 13 kap. 17 § PBL (plan- och bygglagen (2010:900)) ska den instans som prövar ett överklagande av ett beslut att anta, ändra eller upphäva 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 beslutet strider mot en rättsregel ska det upphävas i sin helhet, annars ska beslutet fastställas.

Vid detaljplanläggning ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Vid en överprövning bör ett antagande av detaljplan upphävas endast om kommunen i sin bedömning har gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen, eller i de fall då kommunen har förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet. Prövningen av en överklagad detaljplan kommer därför väsentligen avse frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende, dvs. frågor som rör de klagandes enskilda intressen.

Vissa allmänna intressen, såsom miljö kvalitetsnormer, riksintressen och hälsoaspekter, bevakas i första hand av länsstyrelsen i dess funktion som regional planmyndighet under planprocessen och vid prövning enligt bestämmelserna i 11 kap. 10-11 §§ PBL. När enskilda åberopar allmänna intressen, såväl frågor som omfattas av länsstyrelsens prövning enligt 11 kap. PBL som andra allmänna intressen, blir prövningen i samband med ett överklagande begränsad (se RÅ 1994 ref. 39, Mark- och miljööverdomstolens dom den 19 juni 2013 i mål nr P 11296-12 och MÖD 2013:44). Det som avgör överprövningens omfattning är utformningen av de bestämmelser som det överklagade beslutet grundas på. Om kommunens beslut ryms inom den handlingsfrihet som de materiella bestämmelserna medger, kommer de avvägningar som en kommun gjort mellan olika samhällsintressen inte att bli föremål för överprövning. I samband med ett överklagande som berör sådana allmänna intressen som länsstyrelsen enligt 11 kap. PBL ska bevaka kan domstolen i regel enbart pröva om underlaget för länsstyrelsens prövning varit godtagbart och



om det som därefter har tillförts målet utgör skäl att frångå länsstyrelsens bedömning.

Vid planläggning av områden är det av betydelse enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900, PBL) att planläggningen inte sker så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Vidare ska en detaljplan enligt 4 kap. 36 § PBL vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Av handlingarna framgår att planens genomförande förutsätter att det befintliga vattenverket i kvarteret Abborren rivs för att ge plats för brofästen, påfart m.m. som erfordras för bronns funktion. Mark- och miljödomstolen kan således inte pröva det överklagade målet under de antagande som de klagande gör att abborrverket blir kvar.

Sett till vad som framkommit i målet finner mark- och miljödomstolen att i planen har gjorts rimliga avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen vad gäller buller och trafiksäkerhet.

Av vad som i övrigt framkommit i målet delar mark- och miljödomstolen länsstyrelsens bedömningar, varför överklagandena ska avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 9 mars 2015.

Anders Alenskär

Börje Nordström

---

I domstolens avgörande har rådmannen Anders Alenskär och tekniska rådet Börje Nordström deltagit. Beredningsjuristen Ida Nyberg har varit föredragande.