

Komplettering av överklagande av dom i mål nr. P 335-21, meddelad 2021-10-15 av mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt (detaljplan för Morningside Marina i Fisksätra-Saltsjöbaden i Nacka kommun)

Nacka kommun, nedan kommunen, inkommer här med komplettering i mål nr P 12853-21.

Yrkande

Kommunen begär prövningstillstånd och yrkar att Mark- och miljööverdomstolen upphäver mark- och miljödomstolens dom samt fastställer kommunens beslut om detaljplan för Morningside Marina i Fisksätra-Saltsjöbaden, nedan detaljplanen.

Kommunen vidhåller vad som angetts i tidigare inlämnat överklagande daterat 2021-11-01 och vad kommunen tidigare framfört i mark- och miljödomstolen samt kompletterar överklagandet enligt nedan. Det kan nämnas att det angavs fel datum för mark- och miljödomstolens dom i kommunens överklagande, rätt datum är 2021-10-15.

Utveckling av grunder

Inledning

Kommunen anser att mark- och miljödomstolens dom, bilaga 1, är felaktig. Domstolen verkar ha missförstått vilken marin verksamhet som ska vara kvar vid ett genomförande av detaljplanen. De befintliga byggnaderna inom planområdet inklusive marinan ska rivas och planen medger endast användningen småbåtshamn inom vattenområdet, ej inom kvartersmarken på land. Det har därmed inte funnits anledning att göra en bullerutredning avseende båtar som ligger förtöjda vid bryggor. Kommunen har gjort heltäckande bullerutredningar och korrekta bedömningar om att det är möjligt att utforma de planerade bostäderna på ett sätt så att planbestämmelserna om buller kan innehållas. Att det kan krävas flera åtgärder för att uppnå riktvärdena är inte ovanligt. En del åtgärder kan dessutom ha andra värden för de boende i byggnaderna. Det är inte rimligt att ställa krav på större marginal för att uppnå riktvärdena eftersom det i realiteten innebär ett högre krav/riktvärde. Det skulle stå i strid med Boverkets rekommendationer och även gällande rättspraxis. Kommunen har gjort intresseavvägningar, särskilt mot Trafikförvaltningens intresse av att driva Saltsjöbanan utan inskränkningar, och hänsyn har tagits till detta intresse. Det ska tillmätas betydelse att länsstyrelsen har bedömt att någon överprövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen inte behövs. Detta innebär att länsstyrelsen har bedömt att aktuella riksintressen tillgodoses och att den tänkta bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa.

Marin verksamhet

Domstolen verkar ha missförstått vilken marin verksamhet som ska vara kvar vid ett genomförande av detaljplanen. De befintliga byggnaderna inom planområdet inklusive marinan ska rivas och planen medger endast användningen småbåtshamn inom vattenområdet, ej inom kvartersmarken på land. Det finns inte planstöd för varvsverksamhet eller vinterupplag av båtar, om detta hade varit avsikten hade planbestämmelsen enligt Boverkets planbestämmelsekatalog varit V för småbåtsvarv. Markområdet mellan byggnaderna har planbestämmelsen P och är avsedd för boendeparkering, parkering för båtägare samt anställda och besökare till lokalerna. Den verksamhet med marint tema som får bedrivas i lokalerna i bottenvåningen på byggnaderna begränsas till det som ryms inom planbestämmelsen H för handel och K för kontor.

Det har därmed inte funnits anledning att göra en bullerutredning avseende en marina med verksamhetsljud såsom buller från slipning och presenningar. Kommunen har gjort rimliga antaganden om att båtar förtöjda vid bryggor inte genererar något störande buller. De fasader på de tänkta byggnaderna som kommer att vara vända mot bryggorna kommer därmed att utgöra en tyst sida. Några åtgärder kommer inte att krävas på dessa fasader för att uppnå den önskade ljudmiljön inomhus och utomhus.

Kommunen vill också peka på att bostadsbyggnaderna och vattenområdet med bryggorna är inom en och samma fastighet, varför den som äger fastigheten kan ha kontroll över användningen av bryggorna.

Planlösningar

Av bullerutredningen framgår att avstegsfall ska tillämpas, vilket innebär att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot en ljuddämpad sida. Domstolen anser att de planlösningar som återfinns i handlingarna i vissa fall framstår som mindre lämpliga. Vidare uppger domstolen att närpå samtliga rum i de fåtalet redovisade exempellägenheterna i trafikbullerutredningen har redovisats med vägg mot sida som överstiger riktvärdena.

Kommunen menar att illustrationerna i bullerutredningen kan uppfylla kraven enligt avstegsfallet med hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida. På illustrationerna framgår inte placering av fönster men dessa kommer givetvis placeras i fasad mot ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen. Planlösningar regleras inte i detaljplanen, men kommunen har gjort bedömningen att det med byggrättens utformning och andra planbestämmelser är möjligt att utforma bostäderna så att kraven enligt avstegsfallet uppfylls. I bygglovsprocessen kommer planlösningar som bedöms lämpliga ur bullerhänseende tas fram. För att tydliggöra genomförbarheten av detaljplanen bifogas, bilaga 2, ett urval av möjliga planlösningar som kan bli aktuella att pröva vid bygglov. Planlösningarna redovisar ljudnivåer vid fasad med skärm på balkonger som enda bullerdämpande åtgärd.

Bullerdämpande åtgärder

Domstolen refererar till att ett flertal bullerdämpande åtgärder krävs för att uppfylla riktvärdena för buller. Det är inte ovanligt att flera åtgärder krävs för att uppnå riktvärdena när bebyggelsen

i en kommun ska utökas. Vissa åtgärder kan dessutom vara önskvärda av andra skäl, såsom skydd för vind.

I planhandlingarna för aktuell detaljplan finns exempel på åtgärder som kan tillämpas och som detaljplanen ger stöd för att genomföra i den mån det behövs för att uppfylla riktvärdena eller ytterligare förbättra ljudmiljön. Vilka åtgärder som ska genomföras beslutas i bygglovsprocessen, dessa ska också prövas i samklang med gestaltning och uppfyllande av planens övriga bestämmelser. De åtgärder som är brukliga i bullerutsatt bebyggelse är till exempel helt eller delvis inglasade balkonger, ljuddämpade tilluftsintag, högre klassning av fasad och fönster. Flera av dessa åtgärder kan dock komma att efterfrågas av andra skäl än bullersituationen och utgör ingen exceptionell åtgärd för moderna bostäder. Den aktuella detaljplanen medger även en möjlighet att montera genomsiktliga skärmar mellan huskropparna om detta skulle krävas eller önskas för en tystare gårdsmiljö, inte heller detta är en ovanlig lösning, se bildexempel nedan.



Marginaler i beräkningar

Domstolen pekar på att det enligt den bullerutredning som har gjorts krävs flera åtgärder för att uppfylla riktvärdena och anger bedömningen att även med dessa åtgärder, så är marginalerna till vad som inte kan anses som en acceptabel ljudnivå små.

Kommunen menar att bullerutredning visar att bostäderna kommer att få god ljudmiljö i enlighet med och under de riktvärden som angivits i detaljplanen. Att kräva större marginaler till de riktvärden som ska följas vore att likställa med ett högre krav vilket inte är avsikten och strider mot Boverkets rekommendationer samt gällande rättspraxis. Enligt Boverkets redovisning har Mark- och miljööverdomstolen i flera domar avvisat krav på att kringboende i närheten av en bullerkälla ska tillgodoräknas säkerhetsmarginal utöver de bullerberäkningar som det finns faktiska och tekniska möjligheter att följa. Sådan säkerhetsmarginal skulle enligt Mark- och miljööverdomstolen innebära ett skärpt bullerkrav.

Alla beräkningar innehåller dock ett visst mått av osäkerheter och antaganden som akustikern kan göra inom sin expertis. I aktuell bullerutredning är det uppgifterna från SL avseende spårtrafiken som är grunden för beräkning. Bland annat har SL lämnat en uppgift om att rällivdämpare ger en bullerdämpning om 3-6 dB. Beräkning har gjorts med det lägsta värdet, 3 dB, för att ge viss marginal. Kommunen vill peka på att uppgifterna från SL om spårtrafiken avser ett teoretiskt scenario där hastigheten (70 km/h) och turtätheten (12 minuters trafik) inte kan uppfyllas i praktiken med befintliga fordon. Det framgår av beslut om upprustningen av Saltsjöbanan (Region Stockholms trafiknämnd 2013-05-23) att befintliga fordon inte kan trafikera Saltsjöbanan i önskad hastighet och turtäthet utan att både upprustning av banan och system samt nya eller ombyggda fordon krävs. Bullerutredningen visar dock att riktvärdena uppfylls med detta teoretiska scenario som SL uppger som underlag till beräkningarna. SLs upprustning, som just bland annat avser åtgärder med anledning av bullernivåer från bana och fordon, torde emellertid innebära att marginalerna till riktvärdena blir än större när upprustningen blir klar.

Framtida prognoser trafikbuller

Domstolen menar att det framstår som oklart om upprustningen av Saltsjöbanan kommer ske och enligt domstolen är det inte möjligt att i detta ärende ta hänsyn till en eventuell framtida upprustning.

Beslut om upprustning av Saltsjöbanan togs av Region Stockholm under år 2013 och genomförandebeslutet har förnyats i februari 2018 samt mars 2020. I beslutet framgår att upprustningen bland annat avser åtgärder med anledning av bullernivåer från bana och fordon. Det kan därmed inte vara oklart om upprustningen kommer att ske.

I Boverkets riktlinjer för upprättande av bullerutredningar framgår att prognoser och bedömningar för framtida trafikmängder och bullerbelastning ska göras. Den upprättade bullerutredningen har tagit hänsyn till ökad trafikmängd men underlag om framtida bullerbelastning efter upprustningen har inte lämnats ut från SL/Trafikförvaltningen. Kommunen gör dock bedömningen att nuvarande ingångsvärden ger marginal för att uppnå en god ljudmiljö för den planerade bebyggelsen samt att ytterligare åtgärder för Saltsjöbanan inte blir nödvändiga.

Heltäckande bullerutredning

Sammanfattningsvis menar kommunen att heltäckande bullerutredningar och korrekta bedömningar har gjorts om att det är möjligt att utforma de planerade bostäderna på ett sätt så att planbestämmelserna om buller kan innehållas.

Hänsyn till riksintresset för Saltsjöbanan

Kommunen har gjort avvägningar mellan olika intressen och särskilt sett till riksintresset för Saltsjöbanan. Utifrån de heltäckande bullerutredningarna och korrekta bedömningar av detaljplanens genomförbarhet anser kommunen att det inte finns risk för inskränkning i verksamhet med anledning av den tillkommande bebyggelsen. Ett flertal olika åtgärder kan vidtas inom kvartersmark för att riktvärden för trafikbuller ska uppnås inomhus och vid fasad. Planförslaget ger inte stöd för någon störande verksamhet på den tysta sidan, vilket också har säkrats med en planbestämmelse. Den pågående upprustningen av Saltsjöbanan är inte förutsättning för genomförbarheten av denna detaljplan. Upprustningen skapar dock ytterligare marginal till att uppnå en god ljudmiljö och minimerar risken för inskränkning i verksamheten eller krav på åtgärder. Hänsyn har därmed tagits till Trafikförvaltningens intresse av att planera, utveckla och sköta transportsystemet.

Utveckling av skäl för prövningstillstånd

Det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt

Kommunen anser att mark- och miljödomstolen har dömt fel då domstolen anser att det inte har gjorts en heltäckande bullerutredning, att större marginaler ska finnas till att riktvärdena för buller uppnås, att de tänkta byggnaderna inte är möjliga att uppföra så att riktvärdena för buller uppnås och att skälig hänsyn inte har tagits till Trafikförvaltningens intresse av att driva Saltsjöbanan.

Domstolen har missförstått att det i närheten av bostadsbyggnaderna, inom en och samma fastighet, endast ska vara bryggor med båtplatser, det vill säga inte någon marina med till exempel varvsverksamhet och vinterupplag av båtar. Det har inte funnits någon anledning för kommunen att göra en särskild bullerutredning avseende bryggorna med båtplatser då det gjordes ett rimligt antagande om att detta inte genererar något störande buller.

Det är fel av domstolen att ange att större marginaler ska finnas i bullerberäkningarna för att riktvärdena för buller ska uppnås. Ett sådant krav skulle i realiteten innebära ett högre krav/riktvärde och skulle strida Boverkets rekommendationer och gällande rättspraxis.

Kommunen har visat att det är fullt möjligt att genomföra detaljplanen med hänsyn tagen till planbestämmelserna och förstår inte domstolens invändning avseende detta.

Ett genomförande av detaljplanen kommer inte innebära någon inskränkning eller större krav på driften av Saltsjöbanan, varför skälig hänsyn har tagits till Trafikförvaltningens intresse.

Sammanfattningsvis finns det skäl för Mark- och miljööverdomstolen att meddela prövningstillstånd för kommunens överklagan.

Vägledning för rättstillämpningen

Det finns också skäl för prövningstillstånd för att ge vägledning för rättstillämpningen. Kommunen menar att mark- och miljödomstolens krav på större marginal till att riktvärdena för buller uppnås i bullerutredningar strider mot gällande rättspraxis och rekommendationer från Boverket. I realiteten innebär det ett skärpt krav, vilken inte kan vara avsikten med angivandet av riktvärden. Det behövs ett klargörande av hur bedömningarna ska göras och om tidigare rättspraxis ska följas.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Susanne Werlinder
Enhetschef, planenheten

Bilaga 1 Mark- och miljödomstolens dom i mål nr P 335-21, daterad 2021-10-15

Bilaga 2 Fasadnivåer med planlösningar, upprättade av Efterklang, daterade 2021-11-17