



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060202

DOM
2016-11-10
Stockholm

Mål nr
P 10646-15

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätt, mark- och miljödomstolen, dom 2015-11-09 i mål nr P 2279-13, se bilaga A

KLAGANDE

Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist U E
Samma adress

MOTPART

Miljö- och byggnämnden i Kiruna kommun
981 85 Kiruna

SAKEN

Rivningslov för förråd i Abisko på fastigheten X i Kiruna kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1293664

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
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
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med undanröjande av miljö- och byggnämndens beslut, ska ge rivningslov för förrådet.

Miljö- och byggnämnden i Kiruna kommun (nämnden) har avstått från att yttra sig.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har hänvisat till vad verket framfört tidigare och anfört i huvudsak följande.

Trafikverket har regeringens uppdrag att avveckla de fastigheter och anläggningar som inte är nödvändiga för järnvägsverksamheten. Järnvägsbyggnader som inte behövs ska av kostnadsskäl avvecklas; antingen genom avstyckning och försäljning eller rivning. Trafikverket har inget behov av järnvägsförrådet med bostadsdel i Abisko. Det är inte heller möjligt att stycka av byggnaden till en särskild fastighet då den ligger mycket nära en mycket trafikerad järnväg och mitt i ett stationsområde. Närhet till järnväg för alltid med sig säkerhetsrisker samt olägenheter för människors hälsa i form av buller och vibrationer. Byggnaden har dessutom sin entré direkt mot spåret. Byggnaden är med anledning av det anförda inte heller lämplig för uthyrning. Det återstående alternativet för Trafikverket är då att riva förrådet. Även om Trafikverket förvaltar andra byggnader på platsen så innebär underhållet för detta förråd en kostnad för Trafikverket. Något framtida ianspråktagande av den mark på vilken förrådet är beläget är i dag inte längre aktuellt. Skälen för rivning är nu enbart ekonomiska. Trafikverket har låtit konsultföretaget Sweco göra en statusbedömning av förrådet. Denna visar ett framtida underskott av byggnadens förvaltning på minus 1 625 292 – 3 120 819 kr, beroende på om Trafikverket kan få en hyresgäst till förrådet eller inte. Detta är knappast ett troligt framtida scenario. Vad gäller de framtida underhållskostnaderna är detta en kostnad som enligt plan- och bygglagens (2010:900), PBL, regler i förlängningen ska belasta Kiruna kommun. Oavsett detta ska domstolen nu pröva Trafikverkets skäl för rivning. Det kulturhistoriska bevarandevärdet av järnvägens stationsmiljöer ligger helt inom ramen för det statliga

bevarandeintresset. För det fall miljöer anses skyddsvärda ska de bibehållas med stöd av förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen. Samtliga järnvägsbyggnader längs Malmbanan har inventerats inom ramen för den statliga kulturfastighetsutredningen. Det aktuella förrådet har då inte bedömts skyddsvärt. Bedömningen av vilka stationsmiljöer eller byggnader som ska anses vara kulturhistoriskt bevarandevärda kan inte överprövas på kommunal nivå. Kommunen har inte åberopat något specifikt regionalt bevarandevärde.

De båda byggnadsinventeringarna som getts in i målet är 28 respektive 18 år gamla och genomfördes således före de utredningar från Statens Fastighetsverk som Trafikverket har haft som utgångspunkt för sin ansökan om rivningslov. Byggnadsinventeringarna från 1988 och 1998 är i detta sammanhang i stort sett obsoleta. Enligt de aktuella områdesbestämmelserna råder inget rivningsförbud på platsen. Syftet med bestämmelserna är enbart att få till en rivningslovsprövning. Enligt beskrivningen framgår att ”om alternativa användningar av byggnaderna med ovanstående motiveringar inte kan hittas blir sistahandsåtgärden rivning. Intentionerna i områdesbestämmelserna är att undvika rivning”. I områdesbestämmelserna framgår även att byggnaderna är uppförda intill järnväg för att kunna användas för tågtrafikverksamhet men att de i framtiden inte längre kommer att behövas för detta ändamål och därför kan användas som t.ex. fritidshus. Förutsättningarna för detta är att byggnaden inte står alltför nära spår och att olägenheterna från järnvägstrafiken i form av buller, vibrationer m.m. måste vägas in. Efter det att områdesbestämmelser tagits fram har ett godsmagasin intill det i målet aktuella magasinet rivits av Trafikverket inom projekt Abisko Bangårdsförlängning. Rivningslov beviljades i juni 2011 och magasinet revs under 2012. Inom projektet genomfördes även bland annat stängsling på norra sidan av bangården vilket förhindrar användning av magasinet till det ursprungliga ändamålet, det vill säga lastning, lossning och tågtrafikverksamhet. Byggnaden utgör i dag endast en ekonomisk belastning. Någon alternativ användning av förrådet föreligger således inte. Det kan då inte anses stå i strid med områdesbestämmelserna att förrådet rivs. Det framgår i stället direkt av bestämmelserna att detta är sistahandsåtgärden om en alternativ användning saknas.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Utredningen har i Mark- och miljööverdomstolen kompletterats med Kulturhistorisk inventering av SJ-byggnader efter Malmbanan i Kiruna kommun, utförd av Norrbottens museum 1988 (1988 års rapport), och en rapport över inventering av vissa kulturhistoriskt värdefulla miljöer avseende bebyggelse längs Malmbanan mellan Luleå och Narvik, utförd av Norrbottens museum år 1998 (1998 års rapport). 1988 års rapport är utförd på uppdrag av Kiruna kommun och ingår som en bilaga till de i målet aktuella områdesbestämmelserna. 1998 års rapport är utförd på uppdrag av Länsstyrelsen i Norrbottens län. Rapporterna har inhämtats från nämnden.

Rivningslov ska ges för en åtgärd som avser en byggnad som inte omfattas av rivningsförbud i detaljplan eller områdesbestämmelser eller inte bör bevaras på grund av byggnadens eller bebyggelsens historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde (9 kap. 34 § PBL). I förarbetena anges att lokala överväganden bör tillmätas den största betydelse i frågan om vad som är kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Det material som tas fram av de kulturminnesvårdande myndigheterna kan tjäna till god ledning för kommunerna. Med miljömässigt värdefull bebyggelse avses inte bara byggnader som i sig är värda att bevara. Det rivningshotade huset kan t.ex. ingå i en enhetlig grupp med tidstypiskt byggnadsskick eller ligga i en husrad eller vid ett torg av miljömässigt värde, där bortfallet av ett hus skulle medföra stor skada på stadsbilden. En skyddsvärd miljö kan också utgöras t.ex. av en stadsdel med väl sammanhållen och tilltalande bebyggelse eller med andra påtagliga trevnadsvärden i den yttre miljön (prop. 1985/86:1 s. 289 f).

Såsom underinstanserna har konstaterat krävs det enligt gällande områdesbestämmelser rivningslov för rivning av det aktuella förrådet. I beskrivningen till områdesbestämmelserna anges bl.a. följande. Syftet med områdesbestämmelserna är att bevara en del av SJ-bebyggelsen utefter järnvägen från Kalixfors till Riksgränsen. De mest skyddsvärda husen redovisas på plankartan under rubrik skyddsvärde A. Omotiverad rivning kan förhoppningsvis undvikas med lovplikt för rivning av byggnad. Om alternativa användningar av byggnaderna inte kan hittas blir

sistahandsåtgärden rivning. Intentionerna i områdesbestämmelserna är att undvika rivning.

I 1988 års rapport anges bl.a. följande. Stationshusen är främst intressanta i sin miljö med omgivande byggnader. Det gäller vid bevarandet att skapa förståelse för hur hela stationsområdet en gång fungerat. Att bevara hela stationsmiljöer är därför ett av målen vid bebyggelsens utvärdering (s. 13). Det i målet aktuella förrådet – benämnt magasin 2, SJ:s nr: 2 – är i rapporten upptaget bland kulturhistoriskt värdefulla byggnader som bör skyddas (s. 15 f).

I 1998 års rapport anges bl.a. följande. För att det kulturhistoriska värdet ska bestå måste intakta helhetsmiljöer med högt bevarandevärde brukas varsamt. Anläggningar och byggnader bör underhållas så att de inte förfaller och det kulturhistoriska värdet minskar. Bebyggelsen längs banan som har direkt anknytning till banans uppkomst och drift bör inte rivas, flyttas eller till sitt yttre byggas om eller på annat sätt förändras. Beträffande Abisko Östra stationsområde anges bl.a. att i närområdet finns det för helhetsmiljön mycket värdefulla magasinshus 2 med röd locklistpanel, eternittak och lastkaj. Det är ett mycket rikt stationsområde med ett stort antal byggnader där vissa förändrats med åren. Uppräknade byggnader har ett mycket stort värde. Uthusen ligger ofta i närmiljö till andra byggnader som till någon del förvanskats. Helhetsmiljön är trots detta kulturhistoriskt värdefull då utbudet av byggnadstyper och funktioner är så stort (s. 27 ff).

Trafikverket har anfört att skälet för rivning enbart är ekonomiskt och att verket vill slippa ifrån kostnaden för underhåll av förrådet samt hänvisat till den statliga kulturfastighetsutredningen och påpekat att det aktuella förrådet inte har bedömts som bevarandevärdt inom ramen för den utredningen. Utredningens uppdrag bestod i att föreslå vilka kulturfastigheter som långsiktigt skulle förvaltas av staten. Att en fastighet inte togs upp i det sammanhanget medför inte att den ändå, t.ex. vid lokala överväganden, kan anses bevarandevärd. Nämnden har i sin motivering till avslag på ansökan om rivningslov anfört bl.a. att förrådet har en viktig karaktärsskapande betydelse i stationsmiljön samt att den bör bevaras och rustas upp som ett betydelsefullt kulturhistoriskt och estetiskt inslag i stationssamhället Abisko.

Nämndens inställning vinner stöd i de av Norrbottens museum utförda bebyggelseinventeringarna.

Mark- och miljööverdomstolen anser mot den bakgrunden att det finns ett allmänt intresse av att bevara byggnaden som en del i stationsmiljön och att detta intresse överväger Trafikverkets intresse att få riva förrådet. Nämnden har således haft fog för att avslå ansökan om rivningslov. Trafikverkets överklagande ska därmed avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsråden Fredrik Ludwigs och Margaretha Gistorp, referent, samt tekniska rådet Inger Holmqvist.

Föredragande har varit Ulrika Agerskans.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2015-11-09
meddelad i
Umeå

Mål nr P 2279-13

KLAGANDE

Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge
Ombud: Verksjurist U E, samma adress

MOTPART

Miljö- och byggnämnden, Kiruna kommun
981 85 Kiruna

ÖVERKLAGAT BESLUT

Beslut av Länsstyrelsen i Norrbottens län den 27 augusti 2013 i ärende nr
403-12139-12, 403-12141-12 och 403-12142-12, se bilaga 1

SAKEN

Rivningslov för banvaktarstugor i Nuolja och Paktajaure samt förråd i Abisko på
fastigheten X

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen ändrar det överklagade beslutet på så sätt att miljö- och byggnadsnämndens beslut att avslå rivningslov för banvaktarstugorna i Nuolja och Paktajaure undanröjs. Domstolen återförvisar målet i dessa delar till nämnden för att meddela rivningslov.
 2. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet beträffande rivningslov för förråd i Abisko.
-

Dok.Id 210612

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

Trafikverket har hos miljö- och byggnämnden i Kiruna kommun ansökt om rivningslov för två banvaktarstugor och ett järnvägsförråd längs Malmbanan. Samtliga byggnader omfattas av områdesbestämmelser för Y Kalixfors-Riksgränsen SJ-bebyggelse, antagna av Kiruna kommun år 1993. Områdesbestämmelserna redovisar byggnader med skyddsvärde A på plankartan. All övrig bebyggelse inom Y anges ha skyddsvärde B. Områdesbestämmelserna innebär inte rivningsförbud, men bygglovplikt har införts för alla rivningsåtgärder.

Nuolja banvaktarstuga

Byggnaden omfattas av områdesbestämmelserna med skyddsvärde B.

Nämnden beslutade den 31 oktober 2012 (ärende L 0358-2011) att avslå ansökan om rivningslov för banvaktarstugan i Nuolja. Som skäl anfördes att banvaktarstugan är en karaktärsfull byggnad med ett mycket strategiskt läge nära Björkliden. Det bör finnas möjlighet att nyttja stugan som fritidsboende trots att den egentligen ligger på ”fel” sida om järnvägen i relation till E10 och väkanslutningen på motsatt sida om järnvägen.

Paktajaure banvaktarstuga

Byggnaden omfattas av områdesbestämmelserna med skyddsvärde A.

Nämnden beslutade den 31 oktober 2012 (ärende L 0359-2011) att avslå ansökan om rivningslov för banvaktarstugan i Paktajaure. Som skäl anfördes att banvaktarstugan är en karaktärsfull byggnad av mindre format, som med sitt enskilda läge på slutningen ner mot E10 utgör ett trevligt inslag i miljön. Den är ett attraktivt fritidsboende och stugan ligger på ”rätt” sida av järnvägen i relation till E10.

Förråd i Abisko

Byggnaden omfattas av områdesbestämmelser med skyddsvärde A.

Nämnden beslutade den 31 oktober 2012 (ärende nr L 0366-2011) att avslå ansökan om rivningslov för förråd i Abisko. Som skäl anfördes att byggnaden har en viktig karaktärsskapande betydelse i stationsmiljön. Den har goda proportioner och trevliga arkitektoniska egenskaper. Den är en av få bevarade förrådsbyggnader utmed norra Malmbanan. Den bör bevaras och rustas upp som ett betydelsefullt kulturhistoriskt och estetiskt inslag i stationssamhället Abisko.

Sedan Trafikverket överklagat de ovan nämnda besluten har länsstyrelsen i ett gemensamt beslut för alla tre ärendena den 27 augusti 2013 avslagit överklagandet. Trafikverket har därefter överklagat länsstyrelsens beslut till Mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket yrkar att rivningslov ska meddelas och anför i huvudsak följande.

Trafikverket vidhåller det som tidigare anförts hos kommun och länsstyrelse. Vissa förtydliganden är dock nödvändiga i förhållande till de skäl som länsstyrelsen anger för sitt beslut. Att Trafikverket har fog för att riva byggnaderna har inte ens ifrågasatts av länsstyrelsen. Frågan i målet är hur byggnadernas eventuella kulturhistoriska värde ska bedömas.

Järnvägsbyggnaderna längs med Malmbanan är ett statligt bevarandeintresse enligt förordning (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m. En inventering av samtliga järnvägsbyggnader längs sträckan har också skett inom ramen för det statliga bevarandeskyddet. Utifrån denna inventering har ett visst antal järnvägsbyggnader ansetts värda att bevara. Det allmänna kulturhistoriska bevarandeintresset av Malmbanans järnvägsbyggnader är således redan tillgodosett genom ett representativt urval.

Länsstyrelsen synes nu mena att denna statliga inventering av byggnadsminnen inte bör ”föranleda någon annan bedömning” vid avvägningen mellan Trafikverkets intresse av att riva byggnaderna och de allmänna intressena av att bevara dem.

Givetvis kan man inte, på detta sätt som länsstyrelsen nu gjort bortse från att de nu för rivning aktuella byggnaderna inte bedömts ha något kulturhistoriskt bevarandevärde inom ramen för den statliga inventeringen. Påståenden från länsstyrelsen som t.ex. ”Varje byggnad som rivs tär på värdet” blir i detta sammanhang till viss del svåra att förstå.

En kulturhistorisk inventering av samtliga järnvägsbyggnader har ju skett längs Malmbanan. De byggnader som Trafikverket nu söker rivningslov för har då bedömts som inte värda att bevara just utifrån byggnadernas allmänna kulturhistoriska värde. Varken kommun eller länsstyrelse har heller åberopat att det skulle föreligga något speciellt specifikt bevarandevärde just för dessa byggnader. Såvitt Trafikverket erfar föreligger det inte heller något sådant värde, som i så fall skulle kunna gå utöver den bedömning som nu redan skett inom ramen för den statliga inventeringen.

I avsaknad av ett sådant specifikt t.ex. regionalt bevarandevärde har kommunen inte någon grund att vägra rivningslov med hänvisning till reglerna i plan- och bygglagen. Det allmänna kulturhistoriska bevarandevärdet för järnvägsbyggnader längs med Malmbanan är redan till fullo tillgodosett inom ramen för det statliga bevarandeskyddet. Mark- och miljödomstolen måste därför undanröja kommunens beslut och medge Trafikverket rivningslov.

Miljö- och byggnämnden har förelagts att yttra sig över överklagandet men har inte hörts av.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser

Det är otvistigt att det enligt områdesbestämmelserna krävs rivningslov för alla byggnaderna. Enligt 9 kap. 34 § PBL ska rivningslov ges för en åtgärd som avser en byggnad eller byggnadsdel som inte (1) omfattas av rivningsförbud i detaljplan eller områdesbestämmelser, eller (2) bör bevaras på grund av byggnadens eller bebyggelsens historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde.

I det här fallet omfattas byggnaderna inte av rivningsförbud. Frågan blir då om byggnaderna bör bevaras av de skäl som anges i bestämmelsens andra punkt.

Förarbetena till bestämmelsen när den infördes i äldre plan- och bygglagen (1987:10, ÄPBL) får fortfarande anses tillämpliga. Där har uttalats att det givetvis inte är möjligt att göra något allmängiltigt uttalande om vad som är kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Lokala överväganden bör här tillmätas störst betydelse. Det material som tas fram inom ramen för den fysiska riksplaneringen och i övrigt av de kulturminnesvårdande myndigheterna kan därvid tjäna till god ledning för kommunerna. Vidare anges att med miljömässigt värdefull bebyggelse avses inte bara byggnader som i sig är värda att bevara. Miljön behöver inte vara resultatet av ett medvetet konstnärligt skapande för att vara skyddsvärd. Även i andra slags miljöer kan det bli aktuellt att tillämpa denna prövningsgrund. Det rivningshotade huset kan t.ex. ingå i en enhetlig grupp med tidstypiskt byggnadsskick eller ligga i en husrad eller vid ett torg av miljömässigt värde, där bortfallet av ett hus skulle medföra stor skada på stadsbilden. En skyddsvärd miljö kan också utgöras t.ex. av en stadsdel med väl sammanhållen och tilltalande bebyggelse eller med andra påtagliga trevnadsvärden i den yttre miljön.

I det här fallet har regeringen enligt förslag från Riksantikvarieämbetet beslutat om byggnadsminnesförklaring och skyddsföreskrifter för åtta stations- och banvaktsmiljöer längs Malmbanan som ansetts bevarandevärda. De nu aktuella byggnaderna ingår inte bland dessa.

Som Trafikverket framhållit har frågan om bevarandet av järnvägsbyggnader även behandlats i en komplettering (2010-06-11, dnr 231-1967/08) till den s.k. Kulturfastighetsutredningen som Statens Fastighetsverk (SFV) genomfört på regeringens uppdrag (SFV 2009-02-20). Utredningen anger vilka statligt ägda fastigheter som ur ett kulturhistoriskt perspektiv bör förvaltas långsiktigt inom staten. I kompletteringen har SFV behandlat fastigheter ägda av bl.a. Banverket (numera Trafikverket) och föreslagit ett urval av bevarandevärda objekt. Urvalet anges ha gjorts av en expert-

grupp med kulturhistorisk forskarkompetens och utifrån Riksantikvarieämbetets (RAÄ) föreslagna kriterier och i samråd med berörda myndigheter. I kompletteringen (sid 34) redovisas Malmbanans betydelse ur ett kulturhistoriskt perspektiv samt elva byggnadsobjekt längs banan som föreslås bli bevarade, varav två banvaktarstugor. De i målet aktuella byggnaderna ingår inte bland dessa föreslagna objekt.

Domstolen konstaterar således att frågan om vilka byggnader vid Malmbanan som ur ett nationellt perspektiv ska anses ha sådant kulturhistoriskt värde att de bör bevaras har varit föremål för samlade överväganden med inblandning av kulturminnesvårdande myndigheter och redovisade till regeringen. Det får därvid förutsättas att byggnaderna längs Malmbanan i Kiruna kommun vilka omfattas av kommunens områdesbestämmelser har ingått i underlaget för den bedömningen och det urvalet. De i målet aktuella byggnaderna har emellertid inte förklarats som byggnadsminnen eller på annat sätt anvisats som byggnader som staten betraktar som bevarandevärda i statlig regi.

Domstolen finner således att varken kommunen eller statens myndigheter har ansett bevarandebördet vara så starkt att rivningsförbud införts för de i målet aktuella byggnaderna, vare sig enligt PBL eller med stöd av Kulturmiljölagen eller enligt förordningen om statliga byggnadsminnen.

Vid prövning av frågan om rivningslov utifrån bestämmelsen i 9 kap. 34 § andra punkten PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Trafikverket får i detta sammanhang betraktas som fastighetsägare, med ett enskilt (i första hand ekonomiskt) intresse av att få riva byggnaderna. Mot detta ska ställas ett allmänt intresse att byggnaderna av kulturhistoriska skäl bevaras. Domstolen gör i de tre fallen följande bedömningar.

Nuolja och Paktajaure banvaktarstugor

I ansökan om rivningslov för banvaktarstugan i Nuolja framgår bl.a. följande. För att nå stugan måste man korsa järnvägen, vilket inte är tillåtet utan särskild

utbildning, vilket får till följd att stugan inte är tillgänglig för allmänheten. Byggnaden ligger mycket nära spåret vilket medför höga bullernivåer när tåget passerar. Byggnaden har stått under en längre tid utan underhåll och är idag mycket nedgången i skicket.

I ansökan om rivningslov för banvaktarstugan i Paktajaure framgår bl.a. följande. Byggnaden ligger mycket nära spåret (ca 20-25 meter), vilket medför höga bullernivåer när tåget passerar. Eftersom det blir allt för aktörer som ansöker om att trafikera malmbanan kommer det i framtiden inte att minska trafiken och störningarna på stugan kommer således att öka.

Mark- och miljödomstolen bedömer att båda byggnaderna saknar förutsättningar att kunna få en godtagbart lämplig användning som kan motivera ett långsiktigt underhåll och bevarande av de solitärt belägna byggnaderna. Störningar genom buller och vibrationer från det mycket närbelägna spåret och säkerhetsrisker vid spårpassage eller varaktig vistelse nära intill spåret får anses alltför stora för att byggnaderna ska kunna anses lämpliga att omvandla till t.ex. fritidsbostäder. Av områdesbestämmelserna framgår också att om alternativa användningar av byggnaderna inte kan hittas blir sistahandsåtgärden rivning. Mot bakgrund av utredningarna om Malmbanans byggnader bedöms bevarandeintresset inte heller vara så starkt just för dessa byggnader att ett rent musealt bevarande kan anses motiverat. Domstolen finner därför inte att de skäl som miljö- och byggnämnden har redovisat i beslutet är tillräckliga för att, vid en avvägning mot de intressen som Trafikverket anfört, vägra rivning enligt 9 kap. 34 § PBL. Då det således i dessa två fall saknas tillräckliga skäl att neka rivningslov bör ärendena återförvisas till nämnden för meddelande av rivningslov.

Förrådet i Abisko

I ansökan om rivningslov har bl.a. angetts följande. Vid ombyggnaden av stationsområdet i Abisko har denna byggnad en mycket dålig placering. Detta medför att dess placering kan påverka projektet negativt. Eftersom det blir allt fler aktörer som ansöker om att trafikera malmbanan kommer det i framtiden inte att minska trafiken och störningarna på stugan kommer således att öka. Idag utreder

man dessutom en utbyggnad av banan, vilket kan göra att man i framtiden eventuellt kommer bli tvungen att ta marken i anspråk.

Domstolen konstaterar att byggnaden har klassats som skyddsvärde A i områdesbestämmelserna. Detta, samt att byggnaden såsom länsstyrelsen har påtalat är en del av stationsmiljön och ligger i närheten av den byggnadsminnesmärkta Abisko järnvägsstation, talar för att byggnaden har ett påtagligt kulturhistoriskt värde i sitt sammanhang, som det finns skäl att bevara. Byggnaden är en del av ett övrigt byggnadsbestånd på platsen som Trafikverket ändå förvaltar. Att byggnaden har en dålig placering och eventuellt kan behöva tas i anspråk i framtiden är inte tillräckligt för att det idag ska meddelas rivningslov för byggnaden. Domstolen finner i en samlad avvägning att det allmänna intresset av bevarande av byggnaden av kulturhistoriska skäl får anses väga tyngre än Trafikverkets intresse att avveckla byggnaden. Överklagandet ska därför avslås i denna del.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 30 november 2015.

Anders Alenskär

Lars-Göran Boström

I domstolens avgörande har rådmannen Anders Alenskär och tekniska rådet Lars-Göran Boström deltagit.