



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060101

**DOM**  
2016-06-21  
Stockholm

Mål nr  
P 6842-15

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, dom 2015-06-30 i mål nr P 5737-14,  
se bilaga A

### **KLAGANDE**

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar  
Stationsgatan 11  
753 40 Uppsala

### **MOTPART**

Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

### **SAKEN**

Detaljplan för Södra Gunsta i Uppsala kommun

---

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

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

---

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar** (museiföreningen) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva Uppsala kommuns beslut att anta detaljplanen.

**Uppsala kommun** (kommunen) har bestritt ändring.

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

Föreningen har i huvudsak åberopat samma omständigheter som i underinstanserna samt tillagt följande.

Översiktsplanen

Detaljplanen har stor vikt eller principiell betydelse eftersom planen innebär en risk för inskränkning av järnvägstrafiken vilket skulle drabba både museiföreningen och allmänhetens resande. Detaljplanen avviker också från översiktsplanens riktlinje om 50 meters skyddszon och avvikelsen är inte av ringa intresse från allmän synpunkt. Beslutet att anta detaljplanen har därför inte kunna delegeras till nämnden och ryms heller inte inom kommunfullmäktiges delegationsbeslut. Mark- och miljööverdomstolen bör dock ändå ta ställning i sakfrågorna.

Detaljplanens konsekvenser

Om detaljplanen vinner laga kraft riskerar museiföreningen förelägganden enligt miljöbalken vilka kan föranleda dels inskränkningar i användandet av järnvägen och därmed minskade eller uteblivna intäkter, dels kostsamma skyddsåtgärder mot buller. I Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 26 juni 2015 i mål nr P 2127-15 har Mark- och miljööverdomstolen upphävt en detaljplan med hänsyn till att det inte kunde uteslutas att aktuell verksamhetsutövers möjlighet att bedriva verksamhet skulle

kunna påverkas av den bebyggelse som planen skulle komma att medge. Kommunen ansågs inte ha tagit skäligen hänsyn till det enskilda intresset. Även den nu överklagade detaljplanen ska upphävas av bl.a. motsvarande skäl eftersom det inte tagits skäligen hänsyn till museiföreningens enskilda intresse.

Detaljplanen visar inte vilka konsekvenser detaljplanen skulle få för boende som använder Gunstavägen respektive Ärnevivägen för utfart till länsväg 282 eller för museiföreningen när det gäller plankorsningarna mellan järnvägen och dessa två vägar. Inte heller har det i planens genomförandebeskrivning förklarats hur kostnadsansvaret för åtgärder som skulle komma att beröra andra aktörer än exploatören och kommunen ska fördelas. Om detaljplanen genomförs kan museiföreningen komma att bli tvingad att stänga plankorsningarna.

#### Trafikbuller

Museiföreningen har som verksamhetsutövare ansvaret för buller från verksamheten. En bullermätning från år 2002 visar att bullerriktlinjerna överskrids inom 50 m från järnvägen. Det finns inte stöd för att avvika från reglerna i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Om planen genomförs kommer riktvärdena att överskridas och museiföreningen riskera ålägganden enligt miljöbalken. Även om tidtabellslagd trafik för allmänheten till dominerande del hittills varit förlagd till sommarhalvåret trafikeras museijärnvägen i princip hela året med annan trafik. Museiföreningen har möjlighet att i framtiden ändra och utvidga trafikeringen. Det är därför felaktigt att trafiken skulle vara begränsad till sommarmånaderna och att inget tyder på att den kommer att öka markant framöver. Det är också irrelevant eftersom maxbullernivån vid passage är avgörande och inte hur frekvent den förekommer över året, jfr Mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål nr M 2780-06.

Planbestämmelsen om att uteplats ska utformas så att 70 dB(A) maximalnivå inte överskrids är verkningslös eftersom uteplatser inte är bygglovspliktiga och det är tillåtet att bryta mot planbestämmelse när man anlägger uteplats. Om uteplatserna anläggs på den södra sidan av husen kommer där vara insyn från gång- och cykelbana och bullret från biltrafiken kommer att överstiga vad som är tillåtet på uteplats. Av den bullerutredning som är en del av detaljplanehandlingarna framgår att det kommer att

bli 60 dBA ekvivalent ljudnivå invid genomfartsgatan. Därmed kan bostäderna inte få en tyst sida mot varken norr eller söder och uteplatser inte anordnas där kraven på bullernivå kan uppnås. Det är både rent tekniskt och juridiskt omöjligt att anlägga bullerskärm pga. att kommunens huvudvattenledning har anlagts på den plats där skärmen skulle ha stått och djupförankrats samt skyddas av ledningsrätt.

### Trafiksäkerhet

Museiföreningen har enligt järnvägslagen säkerhetsansvar för de plankorsningar där trafiken från den planerade bebyggelsen kan komma att passera. Vid plankorsningen med Gunstavägen/Gunsta villaväg har enligt detaljplanen bostadskvarteren längs järnvägen utfartsförbud, vilket styr utfartstrafiken till Gunstavägen. Detaljplanen innebär vidare att avståndet mellan plankorsningen och utfarterna från planerade bostadskvarter till aktuell väg är mycket korta vilket strider mot de krav som Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting kommit överens om (VGU 2012:79). På grund av inbromsningar, väjningar och inväntande av fri passage skulle vägtrafiken i plankorsningen riskera att bli kvar på järnvägen då bommarna går ned vid ankommande tåg. Detta skulle innebära en risk för kollision mellan vägfordon och tåg vid passage av plankorsningarna och kunna medföra skador på såväl tågpersonal och tågresenärer som vägtrafikanter, förutom skador på museitågen. Därmed skulle både allmänna intressen och museiföreningens enskilda intressen drabbas. För att bebyggelsen ska kunna tillåtas behövs ett utfartsförbud som hindrar utfart inom helst 100 m men allra minst 30 m från plankorsningen. Problemet vid plankorsningen med Ärnevivägen är inte kvartersutfarter, men en genomfartsgata som går utmed järnvägen och som korsar Ärnevivägen alldeles intill järnvägen. Detta kan medföra risk att vägfordon vid passage av järnvägen blir stående på denna om plankorsningen inte stängs.

En stängning av plankorsningarna innebär att ny utfart till länsväg 282 norr om järnvägen behöver anordnas. Det har inte säkerställts hur detta ska ske och det saknas avtal om tidplan och finansiering. Trafiksäker in- och utfart behöver säkerställas redan när exploateringen tar sin början med bl.a. tunga entreprenadfordon.

De investeringar som behöver göra utifrån ansvaret enligt järnvägslagen bekostas av museiföreningen. De flermiljonskostnader för plankorsningar som skulle uppstå regleras inte i detaljplanen genom genomförandeavtal, exploateringsavtal eller liknande. Dessa kostnader omfattas inte av avtalet mellan kommunen och museiföreningen om underhållet av plankorsningar. Utöver kostnader måste funktionella frågor avtalsregleras, t.ex. att tung byggtrafik inte får förekomma innan de nämnda plankorsningarna har stängts eller anpassats eftersom dessa idag inte har förutsättningar att ta emot sådan trafik.

### **Uppsala kommun**

Kommunen har i huvudsak åberopat samma omständigheter som i underinstanserna samt tillagt följande.

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen där det anges att planområdet ingår i ett större utvecklingsområde längs ett stråk på landsbygden med goda möjligheter till vardagsresande med kollektivtrafik samt kommunalt vatten och avlopp. Detaljplanen innehåller bestämmelser för högsta tillåtna bullernivåer som överensstämmer med översiktsplanen. Den riktlinje som finns i den fördjupade översiktsplanen om att nya bostäder bör lokaliseras 50 m från spårmiten har preciserats av kommunfullmäktige i ”Aktualitetsförklaring av Uppsalas översiktsplan 2010” där det anges att skyddsavståndet inte ska ses som något oeftergivligt krav. Detaljplanen möjliggör bebyggelse 30 m från järnvägen för att bättre knyta ihop ortens befintliga bebyggelse med den nya, hushålla med marken samt öka närheten till kollektivtrafiken. Planen är mot denna bakgrund även förenlig med den fördjupade översiktsplanen Funbo. Detaljplanen är inte av principiell beskaffenhet eller i övrigt av större vikt och är av ringa intresse från allmän synpunkt. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till områdets givna förutsättningar så att riktlinjerna för buller uppfylls. Genom detta har kommunen vidtagit åtgärder för att museitrafiken ska kunna fortsätta sin verksamhet. Detaljplanen medför inte heller större ekonomiska åtaganden för kommunen och staten och kommunen har inte haft motstridiga intressen samt länsstyrelsen har inte framfört erinringar som medför prövning enligt plan- och bygglagen. Kriterierna för plan- och byggnadsnämnden att anta planen på delegation av kommunfullmäktige är uppfyllda.

Enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå och inte 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om den i förordningen angivna maximala ljudnivån överskrids anges att nivån inte bör överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme mellan kl 06.00 och 22.00. Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader trädde ikraft den 1 juni 2015, men gäller formellt ärenden om planläggning som påbörjats från och med den 2 januari 2015.

En aktuell ljudmätning utförd i Gunsta år 2015 visar att i detaljplaneärendet aktuella bullerkrav, som gällde vid planens antagande, kan uppfyllas och bekräftar kommunens tidigare bedömning. De beräknade bullernivåerna för de nya bostäderna understiger aktuella riktvärden även med de värden som baserar sig på sommartrafiken.

Reglerna för vägars och gators utformning, VGU, är obligatoriska att användas inom Trafikverket, men är ett frivilligt och rådgivande dokument för kommunerna. Detaljplanens utformning ger förutsättningar att ordna trafiksäkra korsningar.

Fler detaljerade avtal kring ansvar och tidsplan kommer att tecknas. Ett exploateringsavtal som reglerar markupplåtelse och ersättning samt kostnader i övrigt har redan upprättats. Av exploateringsavtalet framgår bl.a. att exploatören är skyldig att samordna sina entreprenader med föreningen.

Planläggningen medför inte en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Det föreligger således inte någon överhängande risk för verksamhetsinskränkningar för järnvägstrafiken, varför kommunen tagit skälig hänsyn till museiföreningens enskilda intresse.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### Prövningens omfattning

Den huvudsakliga frågan i målet är om kommunen i detaljplanen tagit tillräcklig hänsyn till museijärnvägens intresse av att kunna bedriva trafik på museijärnvägen.

### Bestämmelser

Av 5 kap. 2 § första stycket plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, framgår att vid utformning av en detaljplan ska skälig hänsyn tas till befintlig bebyggelse, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Enligt 2 kap. 3 § ÄPBL, följer att vid planläggning ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. människors hälsa och säkerhet.

Enligt 3 kap. 2 § ÄPBL ska byggnader placeras och utformas så att de eller deras avsedda användning inte inverkar menligt på trafiksäkerheten eller på annat sätt medför fara eller betydande olägenheter för omgivningen.

### Översiktsplanen

Genom kommunfullmäktiges aktualitetsförklaring av den fördjupade översiktsplanen Funbo innebär denna numera att kravet om ett skyddsavstånd om 50 m inte är absolut. Den fördjupade översiktsplanen hindrar därmed inte att kommunen i detaljplanen tillåter bebyggelse på ett avstånd om 30 m från järnvägen. Den trafik som museiföreningens bedriver är så begränsad, att den inte bedömts vara av betydelse för de allmänna kommunikationerna. Museijärnvägen har inte heller tagits upp som kommunalt kulturmiljöområde även om det lyfts fram att det i fördjupade översiktsplaner ska klaras ut vilka delar av Lännabanan som ska bli sådant område.

Mot denna bakgrund finner mark- och miljööverdomstolen att museiföreningens intresse inte utgör hinder för att delegera antagandebeslutet till plan- och byggnämnden samt att beslutet i aktuellt avseende ryms inom kommunfullmäktiges delegationsbeslut.

### **Trafikbuller**

I plan- och bygglagen (2010: 900), PBL, har kraven på lokalisering och utformning förtydligats vad avser olägenheterna för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. För bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa är uppfyllt utfärdades förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, som trädde ikraft 1 juni 2015. Riktlinjerna överensstämmer i huvudsak med den praxis som tillämpats, jfr MÖD 2013:47.

Detaljplaneärendet ska emellertid prövas med tillämpning av bestämmelserna i ÄPBL eftersom ärendet påbörjats före den 2 maj 2011. Kommunen hade därför att utgå från de riktlinjer för en god bullermiljö vid bostäder som följer av ÄPBL och praxis vid antagandet av detaljplanen den 1 april 2013. Dessa riktlinjer framgår av mark- och miljödomstolens dom. Av intresse för frågan om det är möjligt för museiföreningen att med den antagna detaljplanen bedriva sin verksamhet utan betydande inskränkning är emellertid om det kan befaras att föreningen genom tillsyn enligt miljöbalken kan komma att åläggas att vidta bullerdämpande åtgärder.

I ett tillsynsärende enligt miljöbalken kan antas att tillsynsmyndigheten skulle komma att utgå från de riktlinjer som följer av förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Enligt 3 § förordningen bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad samt inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan anordnas i anslutning till byggnaden. Om ljudnivån 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid fasaden godtas enligt 4 § att minst hälften av bostadsrummen



är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids. I 5 § förordningen anges att, om 70 dBA maximal ljudnivå enligt 3 § inte kan uppnås godtas att den överskrids med högst 10 dBA om detta sker maximalt fem gånger per timme.

Som underlag för detaljplanen finns en bullerutredning avseende vägtrafikbuller utförd av Vectura daterad den 14 februari 2013 och som reviderats den 16 maj 2013. Enligt denna bedöms den ekvivalenta och maximala bullernivån från länsvägen 282 ligga väl under riktvärdena 55 dBA utomhus vid fasad och 70 dBA utomhus vid uteplats i anslutning till bostad, både vid befintlig och planerad bebyggelse.

Enligt planbeskrivningen ska Gunstavägen, som ansluter mot Gunsta villaväg, utformas med hastighetsreducerande åtgärder så att trafiken styrs mot den nya öst-västliga gatan. Vad gäller buller från trafiken på denna framgår av bullerutredningen och planbeskrivningen att den beräknas bli trafikerad med 1250 fordon per årsmedeldygn. I planbeskrivningen bedöms bullret med de prognosticerade trafikmängderna att ligga under 55 dBA ekvivalent ljudnivå kring den öst-västliga gatuförbindelsen.

Kommunen har i Mark- och miljööverdomstolen kompletterat underlaget med en utredning avseende buller från tågtrafiken, daterad den 8 januari 2016, som avser bullermätningar utförda av Bjerking den 11-14 september 2015. Enligt utredningen beräknas den ekvivalenta ljudnivån från tågen under en normalt trafikerad dag bli lägre än 50 dBA. De fem högsta maximala ljudnivåerna uppmättes mellan klockan 9-18 och beräknas uppgå till 75-76 dBA 30 m från spårmit. Enligt utredningen bedöms trafiken på museijärnvägen inte medverka till att ljudnivån 70 dBA överskrids vid uteplatser som placeras 40 m från spåret om de placeras i skydd av husen eller lokala skärmar.

Med hänsyn till att trafiken på museijärnvägen inte är av betydelse för de allmänna reguljära kommunikationerna och i huvudsak bedrivs dagtid under sommaren bedömer

Mark- och miljööverdomstolen att de aktuella bullerutredningarna ger tillräckligt underlag för bedömningen.

De aktuella bullerutredningarna visar att trafiken på länsväg 282 och museijärnvägen vid bostäder 30 m från spårmitte inte medför att den ekvivalenta ljudnivån överskrider 50 dBA vid fasad eller att den maximala ljudnivån vid uteplats i anslutning till bostaden överskrider 70 dBA vid passage av tåg mer än fem gånger per dag och då inte med mer än 10 dBA. I vart fall beräknas inga överskridanden ske vid uteplatser på ett avstånd av 40 m från spårmitte om dessa avskärmas. De bostäder som ligger närmast museijärnvägen avskärmas från trafiken på den nya östvästliga huvudgatan i söder av den planerade bebyggelsen utmed gatan och ligger på ett sådant avstånd från denna att det inte finns skäl befara att buller från trafiken på gatan på något betydande sätt skulle öka bullerolägenheterna vid bostäderna närmare museijärnvägen. Inte heller trafikbuller från Gunstavägen bedöms ha sådan påverkan.

De bostäder som planeras utmed den nya öst-västliga gatan ligger på ett sådant avstånd från länsväg 282 och museijärnvägen att bullerolägenheterna från trafiken på dessa enligt de aktuella bullerutredningarna inte medför att de bullernivåer som angetts som godtagbara enligt förordningen om trafikbuller överskrids vid bostädernas fasader och anslutande uteplatser. De avskärmas dessutom från trafiken på länsväg 282 och museijärnvägen av den planerade bebyggelsen närmare järnvägen. Vi detta förhållande bedömer Mark- och miljööverdomstolen att även om ljudnivåerna vid fasaderna närmast gatan skulle överskrida 55 dBA är det möjligt att i vart fall vid en sida kunna innehålla godtagbara ljudnivåer.

Mot denna bakgrund bedömer Mark- och miljööverdomstolen att de aktuella bullerutredningarna ger tillräckligt stöd för slutsatsen att detaljplanen ger förutsättningar för att anordna bostäder och anslutande uteplatser, så att buller från trafiken inte medför sådana olägenheter för de boendes hälsa, att museiföreningen riskerar att drabbas av krav på att vidta bullerdämpande åtgärder.

**Trafiksäkerhetsfrågan**

Kommunen har anfört att detaljplanen för Södra Gunsta är en del av ett större utbyggnadsområde enligt FÖP Funbo och ska ses i ett sammanhang med övriga delar. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att FÖP Funbo bl.a. har behandlat trafiklösningar för utbyggnadsområdet i stort och finner att det därför inte finns skäl att kräva att den aktuella detaljplanen närmare behandlar frågan om den nya plankorsningen väster om planområdet. Med hänsyn till vad som framkommit om trafikmängden och planerade åtgärder för att via den östvästliga huvudgatan styra trafiken mot den nya plankorsningen väster om bebyggelsen kan det förväntas att trafiken som passerar över plankorsningen med Gunstavägen/Gunsta villaväg kommer att minska. Mark- och miljööverdomstolen bedömer vidare att utfarter från kvarteren söder om museijärnvägen enligt vad som framgår av detaljplanen kan anordnas på godtagbart avstånd från plankorsningen för de bostäder som behöver utfart till Gunstavägen.

Mot denna bakgrund och då plankorsningen Gunstavägen/Gunsta villaväg blir rätvinklig och det finns möjlighet stänga den oövakade plankorsningen vid Ärnevivägen finner Mark- och miljööverdomstolen att det inte finns fog för att befara att den planerade bebyggelsen skulle leda till ökade trafikolägenheter på sätt som museiföreningen anfört och föreningen därmed skulle riskera krav på att vidta säkerhetshöjande åtgärder till följd av detaljplanen. Därmed är det inte heller sannolikt att museiföreningen på grund av planerad bebyggelse kommer att åsamkas orimliga kostnader för att åtgärda de befintliga plankorsningarna.

**Stängselfrågan**

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i underinstansernas bedömning att frågan om stängsel regleras särskilt.

**Samlad bedömning**

Mark- och miljööverdomstolen finner att det hade varit önskvärt med en utförligare utredning och planbeskrivning avseende konsekvenserna för buller- och trafikmiljön i planområdet, men att detaljplanen tillsammans med översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen samt det som anförts i målet, ger stöd för att kommunen gjort en rimlig avvägning mellan det allmänna intresset att bebygga området och museiföreningens intresse av att bedriva trafik på museijärnvägen. Museiföreningen överklagande ska därför avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Anna Tiberg och Eywor Helmenius, tekniska rådet Karina Liljeroos samt hovrättsassessorn Anita Seveborg, referent.



NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-06-30  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr P 5737-14

**KLAGANDE**

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar  
Stationsgatan 11  
753 40 Uppsala

**MOTPART**

Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsens i Uppsala län beslut 2014-09-23 i ärende nr 403-2640-14, se bilaga 1

**SAKEN**

Detaljplan för Södra Gunsta i Uppsala kommun

---

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet, dvs. ändrar inte länsstyrelsens beslut.

---

Dok.Id 398559

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 <b>E-post:</b> mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

**BAKGRUND**

Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun beslutade den 1 april 2014, § 126 att anta detaljplanen Södra Gunsta. I sammanträdesprotokollet anges bl.a. följande. Syftet med planläggningen är att pröva ny bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus, radhus, kedjehus och enfamiljshus i Södra Gunsta. Planen omfattar ca 300 nya bostadsenheter och en ny gatustruktur. Bostäderna ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp. Detaljplanen överensstämmer med intentionerna i den kommunövergripande översiktsplanen. För området finns även en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Funbo. Detaljplanen avviker i några avseenden från gränsdragningar på plankartan och rekommendationer i fördjupade översiktsplanen, men utifrån den fördjupade översiktsplanens anvisningar för området för tätortsutveckling bedöms detaljplanen även vara förenlig med intentionerna i FÖP.

Nämndens beslut att anta detaljplanen överklagades av E B och Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar till Länsstyrelsen i Uppsala län som i beslut den 23 september 2014 avslog överklagandena. Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar har fullföljt sin talan till mark- och miljödomstolen.

**YRKANDEN M.M.**

**Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar** har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver beslutet att anta detaljplanen.

**Uppsala kommun** har bestritt ändring.

**Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar** har till utveckling av sin talan hänvisat till vad som föreningen har anfört inför länsstyrelsens prövning samt tillagt/framhållit bl.a. följande.

Den ideella museiföreningen driver museijärnvägen Upsala-Lenna Jernväg (ULJ) vilken är allmänt känd under smeknamnet "Lennakatten". Järnvägen och dess verksamhet lyder under järnvägslagstiftningen. Vissa frågor rörande plankorsningar och vägskyddsanläggningar regleras i väglagstiftningen. Föreningen äger bl. a. stat-

ionshusfastigheter, verkstäder, vagnhallar och tåg, men arrenderar järnvägslinjens fastigheter av Uppsala kommun.

Föreningen har i många år arbetat systematiskt med säkerhetsansvaret för plankorsningar såväl som med bullerförebyggande kontakter med kommunen. Viktigt är att minimera antalet plankorsningar som dels är kritiska punkter för trafiksäkerheten, dels mycket kostsamma i anläggande (2–4 mkr per bomanläggning enligt Trafikverkets föreskrift BVH 701) och krävande beträffande driftinsatser. Det är också viktigt att förhållandena och säkerhetsanordningarna är anpassade efter varandra.

Det antagna planförslaget gör att plangenomförande inte kan ske utan att både strida mot de förutsättningar vid plankorsningar, vilka överenskommit mellan Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (VGU 2012:179) och mot riksdagens bullerriktlinjer som enligt kommunfullmäktiges riktlinjer i gällande översiktsplan ska "klaras", vilket enligt kommunfullmäktiges riktlinje för kommande detaljpaneläggning ska ske genom en skyddszon om minst 50 m (FÖP Funbo s.56).

Planförslaget innefattar bl.a.

- nya trafikslag och trafikmängder över plankorsningar, utan finansierad anpassning av den skyddsnivå hos vägskyddsanläggningen och den bärighet för vägfordon inom järnvägsområdet som Museiföreningen ansvarar för,
- nya vägkorsningar för nära befintliga plankorsningar, med risk för bl.a. bilkö över spåret när tåg kommer och den olycksrisk detta medför,
- bebyggelsekvarter i direkt anslutning mot järnvägen, dvs. utan skyddszon mot buller.

Redan risk för ingripanden enligt miljöbalken är en betydande olägenhet för föreningens enskilda intresse och ett beslut om inskränkning skulle innebära en än värre olägenhet, inte bara för föreningen utan även för järnvägens resenärer, medlemmar, allmänheten och turister. Ansvar för bullerproblemen ligger enligt miljöbalken alltid på verksamhetsutövaren, dvs. föreningen. Även om en bygglovhandläggare på kommunen skulle kunna överföra visst ansvar för bullersituationen inomhus genom villkor i bygglov, finns inga garantier för att detta räcker eller i framtiden upprätthålls. Dessutom kan någon motsvarande övervältring av föreningens ansvar inte ske

avseende bullret på uteplatser, som anordnas av de boende utan bygglovplikt och därmed ligger utanför byggnadsnämndens ingripandemöjligheter. Planförslaget strider alltså både i förhållande till Museiföreningens enskilda intresse och i förhållande till allmänna intressen mot 2 kap. 9 § PBL.

Detaljplaneförslaget har inte heller tagit den skäligen hänsyn till den befintliga järnvägsfastigheten som krävs enligt 4 kap. 36 § PBL. Detta i och med att planen skulle komma att föranleda legala krav på föreningen såsom infrastrukturförvaltare respektive verksamhetsutövare, att vidta åtgärder med plankorsningar och med buller. Dessa krav, risker för krav, verksamhetsinskränkningar och åtgärdskostnader utgör planskador som bedöms drabba Museiföreningen mycket hårt med bl.a. mycket stora kostnader om flera miljoner kronor samt intäktsförluster. Dessa planskador kan inte ersättas med stöd i PBL och dessa betydande olägenheter innebär därför att planen måste upphävas. Planen strider mot 4 kap. 33 § punkterna 1, 3, 4 och 5 PBL på sätt som angetts till länsstyrelsen.

Eftersom kommunen antog detaljplanen trots att någon bullerutredning beträffande bullret från järnvägen inte tagits in i planhandlingarna, lyfte föreningen i sitt överklagande av nämndens beslut fram den utredning som kommunen tidigare gjort av bullret från järnvägstrafiken alldeles nära aktuell plats. Denna utredning visar att föreningens tågtrafik på kortare avstånd än 50 m bullrar mer än vad som är tillåtet på uteplatser och vid bostadsfasad enligt riksdagens riktlinjer och den planbestämmelse; b<sub>1</sub>, vilken länsstyrelsen hänfört sig till i skälen för sitt beslut. Länsstyrelsen förefaller okunnig och orealistisk i det att den verkar anse att planbestämmelsen b<sub>1</sub> skyddar mot de bullerproblem som högst sannolikt kommer att uppstå inom 50-metersavståndet. En planbestämmelse i sig förpliktigar ju inte någon enskild till något, utan kan endast utgöra villkor för t.ex. bygglov. En byggnadsnämnd har enligt 11 kap. PBL möjlighet att ingripa om en bygglovpliktig åtgärd vidtagits utan bygglov, men inte mot någon enskilds brott mot planbestämmelse vid utförande av en icke bygglovpliktig åtgärd. Klagomål från en boende gällande överskridande av riksdagens bullerriktlinjer (upprepade i översiktsplan och den aktuella detaljplanen), kan föranleda miljö- och hälsoskyddsmyndigheten att förelägga ansvarig verksam-



hetsutövare att vidta kostsamma skyddsåtgärder eller upphöra med den bullrande verksamheten.

Det är anmärkningsvärt att länsstyrelsen gör motsatt tolkning än föreningen av den enda bullerutredning beträffande järnvägsbullret som förekommit i ärendet, dvs. den som föreningen refererat till i sitt överklagande, men som saknas i planhandlingarna. Trots att föreningen med kommunens konsultutredning från år 2002 verifierat att tågbullret 10 m från järnvägen varit upp till 87 dBA i maximal bullernivå och att den tumregel som finns bland sakkunniga i bullerfrågor är att reduceringen är ca 3 dBA per avståndsfördubbling, skriver länsstyrelsen i sina beslutsskäl att "Den bullerutredning som presenterats i ärendet visar att riktvärdet 55 dB(A) inte kommer att överskridas vid uteplats i nära anslutning till bostaden." Utredningen av bullret från föreningens tåg visar motsatsen. Om det i maximala bullernivåer är 87 dB(A) 10 m ifrån järnvägen så kan det enligt nämnda tumregel vara 84 dB(A) 20 m ifrån, 81 dB(A) 40 m ifrån och 78 dB(A) 80 m ifrån järnvägen. Det är därför självklart att den för järnvägsbuller relevanta maximalbullerriktlinjen 70 dBA vid uteplats kan komma att överskridas på de uteplatser som kommer att placeras mellan 5 och 50 m från järnvägen. Att planlägga bostadskvarter närmare järnvägen än 50 m försätter föreningen i en prekär situation i strid mot vad som är tillåtet med en detaljplan enligt 2 kap. 9 § PBL.

Länsstyrelsen gör inte i sina beslutsskäl någon konsekvent skillnad mellan maximala bullernivåer och ekvivalentbullernivåer. Det är obegripligt att länsstyrelsen anser att mätfakta visar att det bullrar mindre än 55 dBA på de uteplatser i det kvarter som i den antagna planen ligger direkt mot järnvägen. 55 dBA är riktlinjen för ekvivalentbuller på uteplats, varför det kan antas att länsstyrelsen dragit sin slutsats utifrån de uppmätta värdena på just ekvivalent ljudnivå från de aktuella tågtyperna. Eftersom Gunsta järnvägshållplats – där tågen stannar och startar – angränsar mot det aktuella tilltänkta bostadskvarteret, är det relevant att jämföra med det i utredningen högsta uppmätta bullervärdet, från ett startande ångloksdraget tåg. Ekvivalentbullret kan uppmätas till 73 dBA 10 m ifrån järnvägen, vilket motsvarar 70 dBA 20 m ifrån och 67 dBA 40 m ifrån. Detta visar att bullret kommer att bli vida högre än 55 dBA på de aktuella uteplatserna.

**Uppsala kommun** har anfört bl.a. följande till utveckling av sitt bestridande. Enligt kommunens översiktsplan, ÖP 2010, finns ett markreservat för framtida spårtrafik som i huvudsak går i Lennabanans sträckning. Avsikten med markreservatet är att hålla öppet för åtgärder som möjliggör framtida linjetrafik. Det kan dock nämnas att det inom den närmaste framtiden inte finns några närmare planer på en sådan spårtrafik.

Reservatet för framtida spårtrafik förtydligas i den fördjupade översiktsplanen för Funbo, FÖP Funbo. Avsikten är att befintlig sträckning mellan Uppsala centralstation och Bärby ska kunna användas både för museijärnväg och för framtida spårväg, men från Bärby och österut är spårvägen planerad att följa väg 282, antingen på den norra eller södra sidan om vägen. På plankartan i FÖP Funbo är sträckningen markerad som utredningsområde för väg 282 och spårväg. Detta innebär att den befintliga järnvägen som gränsar till detaljplanen för Södra Gunsta endast kommer att användas för museitrafik i framtiden. Kommunen har således inga planer på utbyggnad av spårväg direkt intill planområdet.

Kommunen har inte ansett det nödvändigt att ta fram en särskild bullerutredning för museijärnvägen eftersom det finns goda förutsättningar att uppfylla gällande riktlinjer. Vid planering av nya bostäder gäller att man ska uppfylla kravet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt 70 dBA maximal nivå utomhus på uteplats. Kravet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå beräknas för ett årsmedeldygn vilket innebär att en museijärnvägstrafik som huvudsakligen går på dagtid under sommarmånaderna inte bedöms överskrida detta. När det gäller att klara 70 dBA maximal nivå vid uteplats så kan ett flertal av uteplatserna behöva skärmas av från bullret. Detta kan åstadkommas genom en placering där själva bostadshuset utgör en avskärmning eller med en särskild bullerskärm intill uteplatsen. Eftersom järnvägen är norr om bostadshusen bör detta inte vara något problem då de flesta väljer att ha en uteplats vänd mot söder. Kravet är att varje bostad ska ha tillgång till minst en uteplats som uppfyller riktlinjerna. Därutöver kan man ha ytterligare uteplatser som inte uppfyller riktvärdena.

Det kan här dessutom vara på sin plats att invända emot klagandens påstående om att en byggnadsnämnd inte kan ingripa mot enskilds brott mot planbestämmelse vid utförande av en icke bygglovpliktig åtgärd. Av 10 kap. 2 § PBL framgår nämligen att om inte särskilt anges i PBL eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, ska en åtgärd som avser ett byggnadsverk, en tomt eller en allmän plats genomföras så att åtgärden inte strider mot 1. det lov som har getts för åtgärden, eller 2. om åtgärden inte kräver lov, den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området.

Detaljplanen har bestämmelsen  $b_1$  för att säkerställa att gällande riktvärden följs. Bestämmelsen anger att byggnader ska placeras och utformas så att gällande riktvärden hålls med högst 55 dBA ekvivalent nivå vid fasad samt att varje bostad ska ha tillgång till en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent nivå och 70 dBA maximalnivå i nära anslutning till bostaden. Vid bygglovprövningen ska byggherren redovisa att kraven uppfylls. Bullerutredningen från 2002 visar att maximal ljudnivå kan komma att överskridas, men detaljplanen hanterar detta genom planbestämmelsen om buller vid uteplats. Kommunen motsätter sig därför att detaljplanen upphävs på denna grund.

Detaljplanen avviker från riktlinjen i FÖP Funbo som anger att nya bostäder bör lokaliseras 50 m från spårmit. Denna riktlinje har dock preciserats i Aktualitetsförklaring av Uppsalas översiktsplan 2010 där man anger att detta skyddsavstånd inte ska ses som något oeftergivligt krav, dvs. inte förstås vara i strid med översiktplanen. Särskilt i tätorter och samlad bebyggelse på ömse sidor om banan är det angeläget att hålla en hög täthet. Detaljplanen möjliggör bebyggelse 30 m från järnvägen för att bättre knyta ihop den befintliga bebyggelsen med den nya i Gunsta och öka närheten till kollektivtrafiken. Museitrafiken kör endast säsongvis, huvudsakligen under dagtid och med begränsad trafik. Av planbeskrivningen framgår att ovanstående avvikelse bedöms vara förenlig med intentionerna i FÖP Funbo.

Trafiken till och från området är främst tänkt att ske via en ny anslutning till väg 282 väster om planområdet. Anslutningen till väg 282 har tidigare hanterats i ett särskilt planärende, detaljplan för infart till utbyggnadsområdet i Gunsta (dnr 2012/20252), men kommer nu att hanteras i en vägplan genom Trafikverket. Arbetet med vägplanen har påbörjats med en åtgärdsvalsstudie i samarbete med Trafikverket. Detaljplanen för Södra Gunsta är en del i ett större utbyggnadsområde enligt FÖP Funbo och ska ses i ett sammanhang med övriga delar. Den östvästliga gatan i detaljplanen kommer att förlängas västerut och ansluta till den nya infarten. Den nya gatan och anslutningen kommer att ges en hög standard vilket medför att det blir den mest optimala vägen till och från området. Det kommer därför inte ske någon större ökning av trafiken på Gunsta villaväg/Gunstavägen och dess korsning med järnvägen.

Plankorsningen med Gunsta villaväg kommer att bli mer trafiksäker med den nya detaljplanen eftersom Gunstavägen ersätts av en mindre gata som placeras vinkelrät mot spåret istället för den sneda korsning som finns idag. Detaljplanen innehåller inte något utfartsförbud i anslutning till korsningen, men det finns goda möjligheter att lägga utfarter ett stycke från korsningen. Enligt 8 kap. 9 § 1 st 3 PBL ska tomten ordnas så att det finns en lämpligt belägen utfart. Denna lämplighet omfattar trafiksäkerhet och prövas i bygglovet. Detaljplanen tar inte närmare ställning till plankorsningen som finns i höjd med Framtidsvägen, men det finns möjlighet att stänga den korsningen när den nya infartsgatan anläggs.

Enligt 11 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. beslutar kommunen i samråd med järnvägens innehavare i den mån det är påkallat från allmän synpunkt att stängsel inom kommunens område ska hållas utmed järnvägen till skydd för personer som bor eller uppehålla sig intill denna. I den aktuella detaljplanen är bostäderna placerade 30 m från järnvägen och marken mellan bostäderna och järnvägen är främst avsedd för parkering. Det är därför rimligt att anta att marken närmast järnvägen inte kommer att användas för vistelse i större utsträckning. Det finns inte heller några betydande målpunkter på den norra sidan som gör det

angeläget att gena över spåren. Kommunen anser därför att det inte är nödvändigt att reglera stängsling i detaljplanen.

Det finns idag ett arrendeavtal mellan kommunen och museiföreningen som reglerar ansvaret mellan parterna. I avtalet regleras bland annat att kommunen har huvudansvaret för att underhålla samtliga övergångar mellan väg och järnväg på järnvägssträckan Uppsala-Faringe. När det kommer till genomförandet av detaljplanen kommer fler detaljerade avtal kring ansvar och tidplan att tecknas. Kommunen har vid sitt antagande av den aktuella planen visat skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden. Kommunen har vid en avvägning bedömt att detaljplanens utformning inte kan anses åsidosätta föreningens intressen på ett sådant sätt att planen inte kan godtas.

**Museiföreningen Stockholm-Roslagens järnvägar** har svarat bl.a. följande.

Kommunen har i sitt yttrande hänvisat till att det avsatts ett markreservat för en eventuell spårväg längs väg 282 ca en halv km norr om planområdet. Föreningens bestämda uppfattning är att detta inte minskar inverkan av den nya stadsdelens nya vägtrafikflöde och de därmed ökade olycksriskerna i plankorsningarna. Föreningen ansvarar enligt järnvägslagen för plankorsningarnas skyddsnivå och har således investeringsansvaret för höjda säkerhetsnivåer.

I planhandlingarna måste tas in en bullerutredning angående museijärnvägens bullerinverkan på de planerade nya bostadsfastigheterna. Det är inte tillfyllest att utan grund i en vederhäftig utredning hävda att: det finns goda förutsättningar att uppfylla gällande riktlinjer" när föreningen framfört relevant faktastöd för sin åsikt. Kommunens relevanta bullerutredning har dessutom hela tiden funnits tillgänglig. Den som har basala kunskaper om bullerfrågor kan från utredningen dra en mycket tydligt slutsats att det inte går att uppfylla gällande riktlinjer. Föreningen försätts därmed i en ansvarssituation för otillåtet buller som hotar att helt eller delvis inskränka järnvägstrafiken. Det är mycket dyrt och sannolikt tekniskt omöjligt att motverka bullret med bullerskärmar. Föreningen skulle få betydande olägenheter om detaljplanen vann laga kraft i nuvarande utformning.

Vad gäller kommunens resonemang kring ekvivalent ljudnivå gäller att det inte är bra boendemiljö inom 50 m från en järnväg där det bullrar kraftigt under sommarhalvåret, bara för att det ofta är tyst under vintern. Den ekvivalenta ljudnivån på platsen ska beräknas för ett sådant dygn då trafik pågår på järnvägen, inte för ett genomsnitt över året. Miljööverdomstolen har i mål M 2780-06 uttalat att bullerberäkningar beträffande riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus inte ska avse ett årsmedelvärde, utan en dygnsekvivalent ljudnivå beräknad för ett medeldygn under den mest trafikintensiva perioden under året.

Nämnden påstår själv i sitt yttrande att bulleravskärmning kan behövas för uteplatserna. Föreningen försätts genom antagandet av detaljplanen i ansvar för att bulleravskärmningar kommer till stånd. Planen är därmed otillåten enligt 2 kap. 9 § PBL oavsett de juridiska och tekniska möjligheterna att dämpa bullret.

Kommunen har fel när den påstår att den med stöd i 10 kap. 2 § PBL skulle kunna ingripa om de boende skulle bryta mot den planbestämmelse vilken nämnden försett planen med beträffande placeringar av uteplatser. Det är numera tillåtet att bryta mot planbestämmelser när man anlägger uteplats. Detta efter att riksdagen under år 2014 infört det andra stycket i nyss nämnda paragraf, av vilket följer att bl.a. anläggande av uteplats får strida mot detaljplan om det, i enlighet med 9 kap. 4 § PBL, inte krävs bygglov. Nämnden kan således inte i framtiden förelägga om rättelse enligt 11 kap. 20 § PBL med anledning av att en uteplats anlagts i strid mot en detaljplan, eftersom planstridigt anläggande av uteplats enligt 10 kap. 2 § andra stycket PBL uttryckligen är tillåtet.

Kommunfullmäktige kan i princip alltid genom att anta en detaljplan besluta om avsteg ifrån sina egna riktlinjer i en FÖP; kommunen har ju planmonopolet. Det förslag till precisering av FÖP Funbo som nämnden åberopat och som avser att slå fast att 50 m inte är något oeftergivligt krav från kommunfullmäktige, är således inte av betydelse, utan är endast ett framlyftande av ett sedan tidigare befintligt faktum. I detta fall är dock riktlinjen om 50 meters skyddszon mot bullerproblem inte

en sådan kommunal gestaltungsfråga, som helt är i kommunens hand inom det kommunala planmonopolets ram. Tvärtom är måttet på skyddszon i FÖP Funbo en klok förebyggande upplysning till kommande planläggning om att en utredning gjorts om vilket mått som krävs för att bostadsfastigheter ska uppfylla de gällande nationella riktvärdena för buller vid bostäder, så att inte denna problemställning missas eller att motsvarande utredning ska behöva göras om varje gång närhet till samma järnväg aktualiseras. De nationella riktvärdena för buller utgör inte sådana kommunala intentioner som kommunen kan välja att avvika ifrån, utan är resultatet av riksdagsbeslutet år 1997. Kommunfullmäktige kan naturligtvis inte påverka de nationella bullerriktlinjerna eller besluta om undantag från dem genom någon planeringsåtgärd. Vad som står i FÖP Funbo är också helt ovidkommande när miljö- och hälsoskyddsnämnd eller domstol utifrån reglerna i miljöbalken ska avgöra om verksamhetsutövaren måste inskränka verksamheten pga. störningar på intilliggande bostadsfastighet.

Fördelen med att lägga bostadsfastigheterna intill järnvägen istället för 50 m ifrån, beskrivs av nämnden bl.a. ligga i att man därigenom uppnår en ökad närhet till kollektivtrafiken. Denna skillnad torde vara mycket marginell om ens någon.

Nämndens påstående att föreningens järnvägstrafik endast äger rum säsongsvis är felaktigt. Visserligen är det nu många år sedan föreningen bedrev vintertrafik med personalkrävande snöplogning senast, men föreningen arrenderar järnvägsfastigheten året om, dygnet runt och har frihet att fortsätta att utöka trafiken och att underhålla banan när den ideella arbetskraften så medger. Antalet resande med tågen och antalet tåg har under de över 40 år museitågstrafiken pågått ökat successivt, liksom antalet dagar per år med trafik för allmänheten. Denna utveckling förmodas fortsätta. Arbetståg och abonnerade tåg kan förekomma när som helst och föreningen har tjänstgörande trafikledning (s.k. tågledare) i tjänst dygnet runt alla dagar om året sedan flera decennier.

Det problem föreningen ser med Gunstavägens plankorsning är framför allt att det inte i detaljplanen föreskrivits utfartsförbud från intilliggande bostadskvarter på den

gata som går fram till plankorsningen. Detta skapar trafikfarlig miljö och strider mot principerna i VGU2012:179. Detta problem kvarstår även om trafiken på gatan inte ökar. Även problemet att avtal saknas om finansieringen av ombyggnaden av plankorsningen till rät vinkel och av den vägskyddsanläggning föreningen har på platsen, kvarstår ju oavsett om det i framtiden blir någon trafikökning eller inte.

Problem med tillfällig eller permanent trafikökning är däremot att vänta i den andra plankorsning som finns i anslutning till detaljplaneområdet. Den korsningen, Ärnevivägen, har inte nämnts i nämndens yttrande. Den saknar helbommar (vilket Gunstavägens plankorsning har), varför den trafikökning som detaljplanen medför blir till mycket stort problem om inte annan utfart avtalas så att Ärnevivägens plankorsning kan stängas för fordonstrafik.

Enligt föreningens uppfattning saknar arrendeavtalets reglering av underhållet av plankorsningarna längs banan betydelse för de säkerhetsbrister och för de ombyggnationer och investeringar det blir fråga om vid de plankorsningar som angränsar till den överklagade detaljplanen om denna skulle vinna laga kraft. Föreningen är såsom infrastrukturförvaltare ansvarig för att säkerheten är fullgod.

Sammanfattningsvis vidhåller föreningen bestämt att detaljplanen strider mot 2 kap. 9 § PBL och måste upphävas, eftersom den grovt åsidosätter både den ideella föreningens intressen och allmänna intressen genom att föranleda risker för trafikolyckor och för minskning alternativt upphörande av järnvägstrafiken samt stora kostnader för föreningen i storleksordningen flera miljoner kronor.



**DOMSKÄL**

Länsstyrelsen har i det överklagade beslutet i allt väsentligt redogjort för de för prövningen relevanta lagrummen.

Den antagna detaljplanen möjliggör omfattande nybyggnation i södra Gunsta, söder om Upsala-Lenna Jernväg.

Vad gäller frågan om bullerstörningar kan inledningsvis slås fast att innehållet i den fördjupade översiktsplanen inte hindrar att kommunen i detaljplanen tillåter bebyggelse på mindre avstånd från järnvägen än vad som anges i översiktsplanen. Detaljplanen medger bebyggelse 30 m från spårmittpunkt och det är uppenbart att ett så kort avstånd kan medföra problem i bullerhänseende. Bebyggelsen på detta avstånd från järnvägen kräver därför särskilt hänsynstagande.

Mark- och miljödomstolen kan till del instämma i museiföreningens synpunkter att bullerfrågan hade kunnat belysas bättre under planprocessen. Inte minst mot bakgrund av vad museiföreningen själva tillfört utredningen får emellertid anses att tillgängligt material är tillräckligt för prövningen.

Avståndet till järnvägen har i den antagna planen beaktats i så måtto att det intagits en planbestämmelse om att byggnader ska placeras och utformas så att gällande riktvärden innehålls med högst 55 dB(A) ekvivalent nivå i fasad samt att varje bostad ska ha tillgång till en uteplats med högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå i nära anslutning till bostaden.

Vid bedömningen av bullerfrågan måste beaktas att trafiken på järnvägen i allt väsentligt är begränsad till sommarmånaderna och att inget tyder på att den kommer att öka markant framöver. Museiföreningens verksamhet tar främst sikte på nöjes trafik och av vad Uppsala kommun anfört framgår att spårbunden kollektivtrafik föreslås få en annan sträckning och istället följa väg 282 och kommer därmed inte att beröra järnvägssträckningen invid planområdet.

Som museiföreningen anfört bör beräkningen av den ekvivalenta ljudnivån utgå från förhållandena under den period då trafik förekommer mer frekvent. Även med beaktande härav gör emellertid den begränsade trafikmängden att det är uppenbart att järnvägstrafiken inte förorsakar ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A) vid planerade bostäder.

Vad gäller de maximala ljudnivåerna från järnvägstrafiken har Uppsala kommun anfört att det går att utforma bebyggelsen så att samtliga byggnader får en uteplats där en maximalnivå om 70 dB(A) kan innehållas. Som angetts ovan innehåller även planen en bestämmelse om att så ska vara fallet. Utredningen i målet är emellertid inte sådan att det härav klart framgår att denna planbestämmelse kan klaras för fastigheterna närmast järnvägen. Oberoende härav gäller emellertid att andra delar av de planerade tomterna kommer att utsättas för momentant buller överskridande 70 dB(A). Antalet tillfällen med sådana störningar torde emellertid bli få och dessutom vara koncentrerade till dag- och tidig kvällstid.

De bullernivåer som anges i den s.k. infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53) utgör riktvärden och utgör således inte några lagstadgade krav. I propositionen anges vidare (visserligen med sikte på åtgärder i trafikinfrastrukturen, men även av intresse här) att hänsyn bör tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vid tillämpning av riktvärdena. Angivna riktvärden måste således tillämpas med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. De i detta fall föreliggande omständigheterna, vilka närmare angetts ovan, får anses vara sådana att det här inte finns anledning att strikt tillämpa riktvärdet avseende maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Istället gäller att de bullerstörningar som kan förutses inte kan anses utgöra olägenheter för människors hälsa samt att det saknas anledning anta att museiföreningen kommer att drabbas av några ålägganden till följd av tillkommande bebyggelse enligt detaljplanen.

Den nya bebyggelsen kommer ofrånkomligen att generera ökade trafikmängder och störningar. I detta avseende har Uppsala kommun i mark- och miljödomstolen anfört att trafiken till och från planområdet främst ska ske på en ny anslutning till väg

282 väster om planområdet. Det saknas anledning utgå från annat än att så också kommer att bli fallet. Trafikökningen över järnvägen via Gunsta villaväg/Gunstavägen resp. Ärnevivägen blir vid sådana förhållanden begränsad. Vidare gäller att tillkommande vägkorsningar inom planområdet får anses vara belägna tillräckligt långt från plankorsningarna. Föreliggande trafiksäkerhetsaspekter utgör vid sådana förhållanden inte hinder mot detaljplanen.

Vad gäller de ekonomiska aspekterna på plankorsningarna gäller – inte minst mot bakgrund av att kommunen enligt gällande avtal har det huvudsakliga underhållsansvaret – att det kan hålls för visst att sådana frågor kan lösas i särskild ordning på ett för alla intressen acceptabelt sätt.

Mark- och miljödomstolen delar kommunens bedömning att frågan om eventuell stängsling längs järnvägen inte behöver regleras i detaljplanen.

Inte heller vad som i övrigt anförts utgör skäl häva detaljplanen. Överklagandet ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 21 juli 2015

Göran Stenman

Rolf Dalbert

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman, ordförande, och tekniska rådet Rolf Dalbert. Föredragande har varit beredningsjuristen Sofia Ardeke.