



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060107

**DOM**  
2017-10-19  
Stockholm

Mål nr  
P 784-17

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-01-03 i mål nr P 3752-16, se bilaga A

### PARTER

#### Klagande

Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

#### Motpart

Jernhusen Stationer AB,

Ombud: CH

### SAKEN

Bygglov för fasadändring på terminalbyggnad, fastigheterna X och Y samt Z i Uppsala kommun

---

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Plan- och byggnadsnämndens i Uppsala kommun beslut den 16 december 2015, dnr 2015-000931, § 359, att avslå ansökan om bygglov.

---

Dok.Id 1357015

---

<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**

**Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa nämndens beslut att avslå ansökan om bygglov eller, i andra hand, återförvisa ärendet till nämnden för fortsatt behandling.

**Jernhusen Stationer AB** har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

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

**Nämnden** har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande:

Mark- och miljödomstolen verkar helt ha bortsett från att terminalbyggnaden har utformats för att vara lämplig för sitt ändamål och för att ha en god form-, färg- och materialverkan, dvs. vara estetiskt tilltalande. Byggnaden har getts en nedtonad gestaltning och har genomgående utförts som en enkel och transparent volym i förhållande till det intilliggande byggnadsminnet Uppsala Centralstation.

Verksamhetslokaler som medför särskilda krav på inomhusmiljö har utformats med möjlighet till eget klimatskydd. Människors rörelser inom området och behov av väntplatser har studerats ingående och byggnaden har anpassats efter dessa behov.

Befintliga skärmtak har getts en lätt utformning som inte står i konflikt med terminalbyggnadens enkla och sömlösa uttryck. Byggnaden har idag två olika typer av entréer men om den sökta åtgärden tillåts kommer det att finnas fyra olika dörrtyper med lika många typer av skärmtak. Att tillföra ytterligare formelement och utskjutande byggnadsdelar skulle kraftigt förvanska byggnadens ursprungsgestaltning som gjordes enkel, sömlös och homogen, bl.a. för att inte stå i konflikt med det angränsande byggnadsminnet.

De föreslagna karuselldörrarna har inte utformats med samma höga arkitektoniska kvalitet som byggnaden i övrigt uppvisar. En jämförelse kan göras med Stockholms Centralstation, vars karuselldörrar har utförts med stor respekt för den befintliga byggnadens arkitektur. Terminalbyggnadens ursprungsarkitekt dementerar Jernhusens

påstående om att utformningen av de nya karuselldörrarna har gjorts av samma arkitektbyrå som ritat terminalbygganden och befintliga dörrar.

De skärmtak som nu finns på terminalbyggnaden är mätvärda och medför att marken nedanför, som är allmän platsmark avsedd för ”Entrétorg och angöring”, ska anses vara bebyggd i dessa delar. Terminalbyggnaden har alltså redan genom dessa skärmtak en avvikande placering. Den sökta åtgärden innebär ytterligare bebyggande av den allmänna platsmarken, vilket skulle få negativa effekter för allmänhetens tillträde till marken. Karuselldörrarna skulle också minska tillgängligheten till terminalbyggnaden och möjligheten att enkelt ta sig igenom den, vilket motverkar syftet att prioritera resandes intressen. Energisparande åtgärder ska i första hand lösas inom den egna byggnaden. Avvikelsen från detaljplanen kan vid en samlad bedömning inte anses som liten och den strider dessutom mot detaljplanens syfte.

Om Mark- och miljööverdomstolen gör samma bedömning som mark- och miljödomstolen, dvs. att avvikelsen från detaljplanen är liten och förenlig med planens syfte, bör ärendet återförvisas till nämnden eftersom fastighetsägare och andra sakägare formellt inte har hörts.

**Jernhusen** har anfört detsamma som i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg:

Uppsala Resecentrum är ett samarbetsprojekt mellan Uppsala kommun, Trafikverket och Jernhusen och det utgör en förbindelse för gående och cyklister mellan stadens östra och västra sidor. Jernhusens roll i projektet har varit att uppföra och förvalta en ny terminalbyggnad vid Uppsala Centralstation. Bygglov beviljades 2008 och Resecentrum invigdes 2011. Terminalen fungerar i dagsläget som entréhall för resande till och från Uppsala. Sedan invigningen har antalet resenärer ökat markant. Detta har medfört att de befintliga automatiska skjutdörrarna oftare än tidigare är öppna, vilket leder till korsdrag och ett försämrat inomhusklimat. Syftet med bygglovsansökan är att lösa dessa problem genom byte till karuselldörrar som förhindrar korsdrag och värmeförluster. För att göra bytet möjligt behöver de befintliga skärmtaken göras

större så att de täcker karuselldörrarna. Utöver detta avser ansökan även två slagdörrar för tillgänglighet och varustransporter.

Den befintliga terminalen är uppförd med hög kvalitet och har ansetts uppfylla alla krav på god form-, färg- och materialverkan. Varken Upplandsmuseet eller Trafikverket har ansett att de sökta åtgärderna skulle påverka kulturmiljön negativt. Terminalen med de tänkta karuselldörrarna är fortsatt lämplig för sitt syfte och valet av färg och material har gjorts med hänsyn till byggnadens nuvarande utformning. Ett byte från skjutdörrar till karuselldörrar är en mycket liten åtgärd som inte väsentligen påverkar byggnadens yttre utseende. Skillnaden mellan det tidigare beviljade bygglovets och de nu sökta åtgärderna är marginell.

Varken i detaljplanens gestaltningsprogram eller i skyddsföreskrifterna för byggnadsminnet anges någonting om vilken typ av dörrar som ska användas eller hur dörrarna ska utformas. En placering av karuselldörrar inom byggnaden skulle avsevärt försvåra utrymning i en nödsituation och medföra att gångstråken hamnar för nära varandra. Detta skulle leda till en trång och rörig miljö, främst vid rulltrapporna, och medföra att personer med funktionsnedsättningar skulle få svårt att orientera sig i byggnaden.

I det här fallet är avvikelserna från detaljplanen mätbara och den har ett allmännyttigt ändamål med en mycket begränsad påverkan på områdets användning som entrétorg. Vid en samlad bedömning är avvikelserna godtagbara och bygglov kan därför beviljas.

De sakägare som varit berörda i målet har hörts och de har inte haft något emot det sökta bygglovets. Några formella fel har därför inte förekommit.

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

Jernhusens bygglovsansökan innebär dels att tre befintliga skjutdörrar på terminalbyggnaden vid resecentrum i Uppsala ska ersättas med tre karuselldörrar och att befintliga skärmtak ovanför dessa dörrar ska förlängas, dels att två slagdörrar ska monteras.

Nämnden avslag Jernhusens ansökan om bygglov bl.a. med motiveringen att byte från skjutdörrar till karuselldörrar skulle förvanska byggnadens arkitektoniska uttryck.

Av handlingarna framgår att den aktuella terminalbyggnaden, som ligger i Uppsalas mest centrala del inom riksintresse för kulturmiljövård Uppsala stad, är förbunden med byggnadsminnet Uppsala Centralstation. Byggnaden utgör entré- och vänthall för resande till och från Uppsala och en tvärpassage genom området.

För den aktuella platsen gäller en detaljplan för terminalbyggnad vid resecentrum som vann laga kraft den 4 augusti 2006 och som syftar till att utveckla ett högklassigt resecentrum. Området har i detaljplanen betecknats som värdefull miljö. Enligt planen ska byggnader och anläggningar ha en hög kvalitet vad avser utformning och material och ett angivet gestaltungsprogram ska följas.

I planbeskrivningen anges bl.a. följande. Det är mycket viktigt att entrén till terminalen blir tydlig och lättillgänglig. Centralpassagen med västra och östra entrén i bangården är centralpunkten och kärnan i resecentrum. Kommunikationen genom terminalbyggnaden till centralpassagen måste vara naturlig, lockande och den bästa vägen till tågen. Den nya terminalen kommer att ligga i Uppsalas mest centrala del, i blickfånget från järnvägen, och möta besökarna till staden. Det kommer därför att ställas mycket höga krav på utförande, materialval och gestaltning så att bästa möjliga kvalitet kan uppnås. Terminalbyggnaden ska ges en utformning som känns välkomnande (till exempel stort dagsljusinsläpp). Vid utformningen av byggnaden ska också stor hänsyn tas till stationshuset, torget/stationsplanen och järnvägsparken. Tillägget till stationshuset med en ny terminalbyggnad ska tydligt visa den additiva principen som gällt i de fortlöpande utbyggnaderna av stationshuset sedan artonhundratalet. Den nya tillbyggnaden ska förbindas med befintligt stationshus och ha ett gestaltungsprogram som uttrycker från vår tid. (Se planbeskrivningen s. 6–7.)

*Omfattas terminalbyggnaden av förbudet mot förvanskning?*

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får enligt 8 kap. 13 § första stycket plan- och bygglagen (2010:900), PBL, inte förvanskas. Detsamma gäller för bebyggelseområden enligt

fjärde punkten i paragrafens andra stycke. Frågan är om den aktuella terminalbyggnaden har sådana egenskaper att den omfattas av förbudet mot förvanskning i den angivna bestämmelsen.

I förarbetena till den tidigare plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, behandlas frågan vilka byggnader som ska anses vara särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Där anges att det krävs att byggnadens värde är så stort att dess bevarande kan sägas utgöra ett verkligt allmänt intresse. Detta gäller inte bara enskilda byggnader av monumental karaktär eller stort historiskt värde av allmänt intresse utan också byggnader och samlade bebyggelsemiljöer som representerar olika tidsepoker eller något typiskt från skilda sociala miljöer eller som värderas högt av en lokal opinion. Byggnaderna eller bebyggelsen behöver inte vara av byggnadsminnesklass. Ett tillräckligt motiv för att bevara byggnader eller bebyggelse kan vara att de är representativa för tidigare samhälleliga eller estetiska ideal eller att de ger en god uppfattning om tidigare sociala villkor för en viss samhällsgrupp. Motiv för bevarande kan också vara att bebyggelsen eller byggnaden har haft betydelse för den historiska, arkitektur- och kulturhistoriska eller tekniska utvecklingen. (Prop. 1985/86:1 s. 510.) När det gäller frågan om en bebyggelse är kulturhistoriskt värdefull bör lokala överväganden tillmätas den största betydelse (a. prop. s. 289).

Terminalbyggnaden har en väl genomarbetad gestaltning och ett medvetet arkitektoniskt uttryck. Byggnadens kubiska form med plana glasfasader saknar utskjutande byggnadsdelar, förutom mindre skärmtak över befintliga entréer, vilket ger byggnaden en särpräglad karaktär. Byggnaden kontrasterar mot den äldre stationsbyggnaden och har motsvarande arkitektoniska kvalitéer även om formspråket präglas av en annan tidsanda. Mark- och miljööverdomstolen finner mot denna bakgrund att byggnaden är särskilt värdefull från miljömässig och konstnärlig synpunkt och att den därmed inte får förvanskas. Enligt detaljplanen utgör även stationsområdet en värdefull miljö och domstolen anser att inte heller denna får förvanskas.

*Innebär den sökta åtgärden att terminalbyggnaden förvanskas?*

Genom åtgärden placeras karuselldörrarna till största delen utanför befintlig fasad och skärmtaken förstoras och underbyggs med ett glasat utrymme. Därmed skapas en volym som bryter den strama och karaktärsgivande fasaden. Härigenom sker en förvanskning av såväl byggnaden i sig som stationsområdet som inte är förenlig med bestämmelsen i 8 kap. 13 § PBL.

*Avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen*

Med hänsyn till byggnadens mycket centrala placering i Uppsala och dess närhet till byggnader som är särskilt värdefulla väger det allmänna intresset av att styra över bebyggelsens utformning särskilt tungt. Detta framhålls även i detaljplanen och i planbeskrivningen, där ett särskilt angivet syfte är att skapa en bebyggelse av hög kvalitet med viss dignitet i utformningen. Jernhusens intresse av att få bebygga fastigheten med den utformning som anges i ansökan väger inte tyngre än det allmänna intresset av att skydda terminalbyggnaden mot förvanskning. Det är därmed inte oproportionerligt att avslå ansökan om bygglov i detta fall. Vid denna bedömning har domstolen också beaktat att den sökta åtgärden innebär en avvikelse från detaljplanen genom att åtgärden till viss del placeras på allmän platsmark.

*Sammanfattande bedömning*

Mark- och miljööverdomstolen finner således att terminalbyggnaden omfattas av förbudet mot förvanskning, att den sökta åtgärden innebär att byggnaden förvanskas och att det inte är oproportionerligt att avslå ansökan om bygglov i detta fall.

Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras och nämndens beslut att avslå bygglovsansökan ska fastställas. Vid denna utgång saknas skäl för Mark- och miljööverdomstolen att pröva frågan om åtgärdens avvikelse från detaljplanen kan anses liten.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Per-Anders Broqvist, hovrättsrådet Ingrid Åhman, referent, tekniska rådet Carl-Gustaf Hagander samt tf. hovrättsassessorn Josefin Holmgren.

Föredragande har varit Gunilla Barkevall.





NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2017-01-03  
meddelad i  
Nacka strand

Mål nr P 3752-16

**KLAGANDE**

Jernhusen Stationer AB  
Box 520  
101 30 Stockholm

Ombud: CH

**MOTPART**

Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Uppsala läns beslut den 27 maj 2016 i ärende nr 403-7444-15,  
se bilaga 1

**SAKEN**

Bygglov för fasadändring på terminalbyggnad, fastigheterna X och Y samt Z i  
Uppsala kommun

---

**DOMSLUT**

Med ändring av Länsstyrelsen i Uppsala läns beslut den 27 maj 2016 och Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommuns beslut den 16 december 2015 beviljar mark- och miljödomstolen Jernhusen Stationer AB bygglov för byte av entrédörrar och nya skärmtak på fastigheterna X och Y samt Z i Uppsala kommun i enlighet med gjord ansökan.

---

Dok.Id 483206

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 30 <b>E-post:</b> mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:00-16:30

**BAKGRUND**

Jernhusen Stationer AB (Jernhusen) ägs av svenska staten och har till uppgift att förvalta och utveckla fastigheter längs det svenska järnvägsnätet. Jernhusen har byggt och förvaltar terminalbyggnaden invid Uppsala Centralstation på fastigheterna X och Y samt Z i Uppsala kommun. Byggnaden fungerar som entréhall för resande till och från Uppsala.

Jernhusen ansökte den 31 mars 2015 hos Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun (nämnden) om bygglov för byte av entrédörrar från skjutdörrar till karuselldörrar i terminalbyggnaden och nya skärmtak över dörrarna. Nämnden avslag genom beslut den 16 december 2015, § 359, bygglovsansökan. Jernhusen överklagade beslutet till Länsstyrelsen i Uppsala län (länsstyrelsen) som genom beslut den 27 maj 2016 avslag överklagandet. Jernhusen har överklagat länsstyrelsens beslut.

**YRKANDEN M.M.**

Jernhusen har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av nämndens och länsstyrelsens beslut, ska bevilja det sökta bygglovet. Jernhusen har i andra hand yrkat att mark- och miljödomstolen ska återförvisa ärendet till nämnden med förklaring att det sökta bygglovet ska beviljas.

Jernhusen har till grund för sin talan anfört i huvudsak följande. Skälet för bygglovsansökan är att antalet resenärer som nyttjar terminalen har ökat markant sen dess invigning. Ökningen av antalet resenärer innebär att de automatiska skjutdörrar som är entrédörrar idag oftare är öppna och öppna under en längre tid. Detta får till följd att det blir korsdrag och därmed ett försämrat inomhusklimat. Det blir också värmeförluster i terminalbyggnaden under vinterhalvåret. Jernhusen lät utreda hur detta problem kan åtgärdas och tog fram ett förslag på lösning som innebär att skjutdörrarna byts ut till karuselldörrar. Karuselldörrar förhindrar korsdrag, värmeförluster och dåligt inomhusklimat i entréhallen vid stort personflöde. Genom byte till karuselldörrar ska problemen med inomhusklimatet helt lösas. Med bytet till karuselldörrar följer ett behov att utöka storleken på befintliga skärmtak så att dessa

täcker de nya dörrarna. Ansökan avser även två slagdörrar för tillgänglighet för rörelsehindrade och varutransporter. Någon ytterligare ändring än själva bytet av dörrtyp och skärmtak är inte aktuell.

Fastigheten omfattas av Detaljplan för Terminalbyggnad vid resecentrum (akt nr: 0380-P2006/40). Terminalen gränsar åt ena sidan mot tågspåren och åt andra sidan mot torget som i grundkartan betecknas Torg 3, Entrétorg och angöring. Detaljplanen anger, beträffande vad som är relevant för ärendets prövning, att detaljplaneområdet berör en värdefull miljö. Byggnader och anläggningar ska därför ha en hög kvalitet i utformning och material. Gestaltningsprogrammet ska följas. Skyddsföreskrifterna för byggnadsminnet Uppsala stationsområde med omgivningar ska tillämpas. Varken gestaltningsprogrammet eller skyddsföreskrifterna för byggnadsminnet anger något om vilken typ av dörrar som ska användas eller dessas utformning.

I planbeskrivningen specificeras att den värdefulla miljö som berörs är Uppsala stad, (K40) ett riksintresseområde för kulturmiljövården. Vidare utgör Uppsala stationshus byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen. För att möjliggöra byggnationen av terminalbyggnaden beslöt länsstyrelsen att den sydligaste delen av flygeln på centralstationen fick rivas. Denna flygel gränsar mot terminalen. Av planbeskrivningen framgår terminalbyggnadens syfte. Terminalbyggnaden ska vara en utpräglad funktionsbyggnad, avsedd för att på den mest lämpliga platsen inrymma väntutrymmen för tåg- och bussresenärer och lokaler för kommersiella ändamål.

Utformningen av de nya karuselldörrarna har gjorts på ett varsamt sätt av samma arkitektbyrå som ritat terminalbyggnaden och befintliga dörrar. Bygglovsansökan har remitterats till Upplands museum som tillstyrkt bygglovsansökan, då museet anser att de kulturella värdena tillvaratas trots bytet till karuselldörrar.

Såsom länsstyrelsen konstaterat är det sökta bygglovet förenligt med detaljplanens syfte och avvikelser i fråga om allmän platsmark som tas i anspråk utgör en liten

avvikelse. Som länsstyrelsen också konstaterat påverkar utbytet av dörrarna inte själva byggnadsminnet Uppsala Centralstation och dess skyddsområde. Byggnadsminnet hindrar således inte att bygglov ges.

Vad gäller byggnadens karaktär framgår det av ingivna bilder och bygglovsansökan att utbytet av dörrar får en mycket marginell betydelse för byggnadens uttryck. Det handlar om en liten ändring på ett i det närmaste modernt och nybyggt hus. Denna marginella ändring kan rimligen inte anses utgöra en förvanskning av byggnaden. Byggnaden har vid den ursprungliga bygglovsansökan helt ansetts uppfylla kraven i detaljplan och gestaltungsprogram. Byggnaden är uppförd med hög kvalitet och har ansetts uppfylla alla krav på god form-, färg- och materialverkan.

Byggnadens yttre ska prövas mot en avvägning mellan bl.a. anpassning, tekniska förutsättningar och estetiska moderiktningar samt byggherrens och arkitektens vilja att ge byggnaden en egen form, vilket i detta fall gjorts och också godkänts vid tidigare bygglovsgivning. Ändringen av dörrarnas utförande är motiverad av ett mycket angeläget allmänt intresse, nämligen inomhusmiljön för resenärerna till och från Uppsala resecentrum. Ändringen av dörrarnas utformning syftar till att förbättra för detta allmännyttiga ändamål och för att terminalbyggnaden fortsatt ska kunna nyttjas för sin avsedda funktion som vänthall på ett för resenärerna ändamålsenligt sätt.

Såväl länsstyrelsens som kommunens beslut att inte bevilja bygglov med hänvisning till byggnadens uttryck ger en känsla av att frågan prövats utifrån det i lagen utmönstrade begreppet "estetiskt tilltalande". Uttrycket utmönstrades ur lagen eftersom uttrycket ansågs subjektivt och svårt att tillämpa. För att ge stöd för mer sakligt underbyggda bedömningar formulerades i stället bestämmelserna så att de olika komponenter som är väsentliga för bedömningen uttryckligen framgår. Av bestämmelserna anges således istället att byggnader ska ha en god form-, färg- och materialverkan. Prövningen ska ske utifrån en helhetsverkan av dessa komponenter (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 11 juli 2016 i mål nr P 8778-15). Länsstyrelsen anger i sina beslutsskäl också att bytet av dörrar leder till begränsad

tillgänglighet till terminalbyggnaden. Detta är inte korrekt. Enligt bygglovsansökan är karuselldörrarna kompletterade med slagdörrar som kan öppnas elektriskt, för att bibehålla samma fullständiga tillgänglighet som tidigare. Detta framgår också av Upplands museums yttrande.

Även med en ändring av dörrarna uppfyller byggnaden således kraven på funktion, god form-, färg- och materialverkan och kraven på tillgänglighet enligt 8 kap 1 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Förutsättningarna för bygglov är således uppfyllda, varför det sökta bygglovet ska beviljas.

Jernhusen har till sitt överklagande bifogat bygglovsansökan, aktuell detaljplan, bilder avseende byggnadens nuvarande och föreslagna utformning, ett av Jernhusen tidigare gjort yttrande och remissyttrande från Upplandsmuseet.

Nämnden har beretts tillfälle att yttra sig över Jernhusens överklagande och därvid angett att den inte har något mer att tillägga i målet.

### **DOMSKÄL**

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

För fastigheten gäller detaljplan för Terminalbyggnad vid resecentrum. Som länsstyrelsen anfört är begärd tillbyggnad förenlig med detaljplanens syfte. Den avvikelse från detaljplanen som åtgärden innebär är, på de skäl länsstyrelsen anfört, en sådan liten avvikelse som inte utgör hinder för bygglov.

Fråga är då om föreslagna ändringar kan anses förenliga med övriga förutsättningar i PBL, såsom skyddet för kulturmiljön och kraven på en god helhetsverkan i stadsbilden, god form-, färg- och materialverkan och god funktion.

Av den utredning som finns i målet framgår att karusellpartierna, som utgörs av välvda glaspartier, har fällts in i befintlig byggnads glaspartier. Enligt mark- och miljödomstolen kan de därmed inte anses nämnvärt påverka byggnadens

transparenta gestaltning. Karusellpartierna är vidare placerade under de något utökade befintliga skärmtaken, vars projektion redan ianspråktagit allmän platsmark. Valet av färg och material har gjorts med utgångspunkt i byggnadens nuvarande utformning. Enligt mark- och miljödomstolen är ändringarna av sådant slag att de inte kan anses ha någon negativ påverkan vare sig för byggnadens uttryck eller för kulturmiljön i stort.

Vad gäller byggnadens funktion har Jernhusen uppgett att åtgärden inte kommer att begränsa tillgängligheten till byggnaden då karuselldörrarna ska kompletteras med elektroniskt öppningsbara slagdörrar, vilka omfattas av Jernhusens bygglovsansökan. Det finns inte någon utredning i målet som motsäger denna uppgift. Sökt bygglov får således även anses uppfylla de funktionskrav som kan ställas.

Mot bakgrund av det ovan anförda finner mark- och miljödomstolen att det föreligger förutsättningar för sökt bygglov enligt PBL. Jernhusens överklagande ska därför bifallas och bygglov beviljas i enlighet med gjord ansökan (Uppsala kommun, dnr PBN 2015-000931).

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

Överklagande senast den 24 januari 2017. Prövningstillstånd krävs.

Elisabet Wass Löfstedt

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Elisabet Wass Löfstedt, ordförande, och tekniska rådet Kent Svensson.