



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060110

DOM
2022-12-21
Stockholm

Mål nr
P 14379-21

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-11-10 i mål nr P 2425-21, se bilaga A

PARTER

Klagande

Trafikverket

Motparter

1. Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad

2. B.E.

3. P.O.E

4. B.F.

5. M.F.

6. B.F2

7. B.M.F

SAKEN

Bygglov för två bullerplank på fastigheterna X och Y i Stockholms kommun

Dok.Id 1878632

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen fastställer, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stads beslut den 8 juni 2020 (dnr 2019-12138-575) att ge bygglov för två bullerplank på fastigheterna X och Y i Stockholms kommun.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och fastställa Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stads beslut att ge bygglov för uppförande av två bullerplank på fastigheterna X och Y.

B.E. , P.O.E, B.F. , M.F. , B.F2 och B.M.F (B.E.fl.) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad har medgett bifall till överklagandet.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört bl.a. följande till stöd för sin talan.

Bygglov får ges då bullerplanken är förenliga med planens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov enligt 9 kap. 31 c § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Bullerplanken kommer att placeras på mark som enligt gällande detaljplaner utgör parkmark. Tillgängligheten till parkmarken är dock begränsad då terrängen dels är mycket brant, dels avspärrad med stängsel på flera ställen. Vidare åligger det Trafikverket att vidta bullerskyddande åtgärder i samband med utbyggnaden av trafikplatsen vid Norra Sköndal (väg 229) enligt infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter). Redan med dagens trafiksituation överskrids infrastrukturpropositionens riktvärden för buller enligt gjorda bullerberäkningar. Dessutom förväntas trafiken öka till år 2040 och därmed även bullret.

Andra alternativ har utretts men har inte bedömts som lämpliga. Att placera bullerplanken vid vägen bredvid gångbanan skulle medföra att planken måste vara fem meter höga för att få en bullerreducerande effekt. Med det alternativet skulle ytterligare fasadåtgärder krävas för att få ned bullernivåerna och ändå skulle utomhusnivåerna

vara sämre än med det föreslagna alternativet. Dessutom riskerar ett fem meter högt plank vid gångbanan att leda till en otrygg miljö på gångvägssidan. Sammantaget bedömer Trafikverket att placeringen av bullerplanken på bullervallen är det bästa alternativet, även med beaktande av de olägenheter som de närboende har anfört. Olägenheterna är inte betydande i den mening som avses i 2 kap. 9 § PBL.

B.E. m.fl. har anfört i huvudsak detsamma som vid mark- och miljödomstolen med följande tillägg och förtydliganden.

Bullerplanket vid deras fastigheter kommer att medföra stor negativ påverkan på deras närmiljö. Plankets utseende och placering är oacceptabel då det kommer att placeras högst upp på en befintlig och välfungerande bullervall. Det medför att planket kommer att vara högre än fönstren på husens övervåning. I stället för grönska kommer de att få ett dominerande plank som utsikt, vilket bland annat kommer medföra skuggning och bidra till en känsla av instängdhet.

Bullervallen har funnits och accepterats av de boende alltsedan den anlades omkring år 1970. Vad gäller bullerberäkningarna har det endast gjorts teoretiska sådana och inga fysiska mätningar. Trafikverket har felaktigt utgått från hastigheten 80 km/h vid beräkningen av bullret från väg 229, när hastighetsbegränsningen i själva verket är 70 km/h. Dessutom ifrågasätts att trafiken verkligen kommer öka till år 2040. Trafikverket har inte redovisat några andra lösningar eller förslag. Ett alternativ är i stället att placera bullerplanken närmare väg 229. Det går även att vidta byggnadstekniska åtgärder för att minska bullret, såsom att öka väggjockleken och byta till energifönster. Då skulle den gröna miljön kunna bibehållas utan ett bullerplank som begränsar utsikten och solljuset.

Nämnden har sammanfattningsvis anfört följande: Åtgärden kan beviljas som en liten avvikelse med stöd av 9 kap. 31 b § första stycket 1 PBL. Den kan även beviljas med stöd av 9 kap. 31 c § PBL.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Bakgrund och utgångspunkter för prövningen

För området gäller stadsplanerna 6949 (fastställd år 1969), 6569A (fastställd år 1968) och 7129 (fastställd år 1969) som enligt övergångsbestämmelser till PBL gäller som detaljplaner. Detaljplanernas genomförandetid har löpt ut. Den ansökta åtgärden avser uppförande av två bullerplank som till stor del avses att placeras på mark som enligt gällande detaljplaner utgör parkmark. Den ansökta åtgärden strider alltså mot gällande detaljplaner och frågan i målet är om avvikelsen kan godtas med tillämpning av 9 kap. 31 b eller c § PBL.

Enligt Trafikverket är syftet med bullerplanken att reducera trafikbullret från väg 229 i samband med ombyggnation av bytespunkten vid Norra Sköndal. Det krävs då bullerreducerande åtgärder för att nå en god miljö, vilket i domstolspraxis har ansetts motsvaras av de riktvärden för ny- och ombyggnationer som framgår av infrastrukturpropositionen (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 februari 2022 i mål nr M 13482-20).

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att utbyggnaden av busshållplatserna utmed väg 229 har fastställts i en vägplan för det aktuella området vid Norra Sköndal (se TRV 2019/58132). Vägplanen har överklagats till regeringen och det finns inget laga kraftvunnet beslut i ärendet. Utgångspunkten är därmed att det krävs bygglov för de två bullerplanken (se 6 kap. 1 § första stycket 7 och 2 § första stycket 4 plan- och byggförordningen, 2011:338).

Kan bygglov ges med stöd av 9 kap. 31 b § PBL?

Förutsättningarna för att ge bygglov för åtgärder inom ett område som omfattas av detaljplan framgår av 9 kap. 30 § PBL och innebär bland annat att den ansökta åtgärden inte får strida mot detaljplanen. Trots kravet på planenlighet får bygglov ges för en åtgärd som avviker från detaljplanen om åtgärden är förenlig med planens syfte och avvikelsen är liten eller om åtgärden är av begränsad omfattning eller nödvändig

för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt (9 kap. 31 b § PBL).

Vad som ska anses rymmas inom planens syfte får bedömas utifrån planens övergripande syfte som anges i planbeskrivningen och sådana underförstådda syften som följer av enskilda planbestämmelser och planens utformning i övrigt (se prop. 2013/14:126 s. 179). Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att syftet med gällande detaljplaner inte uttryckligen framgår av planerna. Av planbeskrivningarna och planbestämmelserna följer dock att det övergripande och underförstådda syftet är att uppföra bostäder inom planområdet. För att möjliggöra byggande av bostäder krävs en god boendemiljö i fråga om bland annat bullernivåer. Att anlägga bullerplank i syfte att uppnå acceptabla bullernivåer får därmed anses vara förenligt med detaljplanernas syfte.

Bullerplanken kommer till största delen att placeras på mark som enligt detaljplanerna utgör parkmark. Endast en begränsad del av bullerplanken kommer att placeras inom område som har planlagts för motortrafikändamål. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att bullerplanken, som är 370 respektive 200 meter långa, har en sådan omfattning att uppförande av dessa på parkmark inte kan betraktas som en liten avvikelse. Bygglov kan därför inte ges enligt 9 kap. 31 b § första stycket 1 PBL.

Frågan är då om åtgärden är sådan som avses i 9 kap. 31 b § första stycket 2 PBL, dvs. en åtgärd som är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas och bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. I förarbetena anges visserligen att det bör vara möjligt att medge ett bullerplank på parkmark som enligt planen inte får bebyggas, om bullerplanket är nödvändigt för att planområdet ska kunna bebyggas i övrigt på det sätt som planen anger. Syftet med bestämmelsen är att det ska vara möjligt att åstadkomma sådana avvikelser som är nödvändiga för att kunna tillgodose behov som inte förutsågs när detaljplanen utformades, förutsatt att behoven framstår som angelägna utifrån allmän synpunkt. (se prop. 2013/14:126 s. 180). I detta fall bedömer dock Mark- och miljööverdomstolen att behovet av bullerreducerande åtgärder för bostadshusen invid vägen förutsågs redan i samband med detaljplanernas genomförande i och med att det anlades en bullervall på den aktuella parkremsan i

början av 1970-talet, dvs. strax efter att planen antogs. Att det senare har tillkommit ett behov av ytterligare bullerreducerande åtgärder medför inte att avvikelserna kan godtas med stöd av bestämmelsen (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 8 november 2019 i mål nr P 12126-18). Det finns därför inte förutsättningar att ge bygglov med stöd av 9 kap. 31 b § första stycket 2 PBL.

Kan bygglov ges med stöd av 9 kap. 31 c § 1 PBL?

Efter det att genomförandetiden gått ut kan bygglov ges för en åtgärd som avviker från detaljplanen men som är förenlig med planens syfte och som tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse (9 kap. 31 c § första stycket 1 PBL).

Utrymmet för avvikelser i förhållande till vad som har angetts i detaljplanen bör allmänt sett vara större när genomförandetiden har gått ut. Att en åtgärd tillgodoser ett angeläget gemensamt behov innebär att det ska vara väsentligt för flera människor att den kommer till stånd (se prop. 2013/14:126 s. 181 f. och 309 f.). Mark- och miljööverdomstolen bedömer att uppförandet av bullerplank är av väsentlig betydelse för fastigheterna längs väg 229 och åtgärden tillgodoser därmed ett angeläget gemensamt behov. Det har inte framkommit någon anledning att ifrågasätta Trafikverkets bedömning vad gäller behovet av bullerreducerande åtgärder. Som domstolen konstaterat ovan är åtgärden också förenlig med detaljplanens syfte. Det finns därför förutsättningar att tillämpa 9 kap. 31 c § 1 PBL.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer även att de grundläggande förutsättningarna för bygglov är uppfyllda, bl.a. anpassningskravet enligt 2 kap. 6 § PBL. Även om bullerplanken kan utgöra viss olägenhet för de närboende utgör de inte en betydande olägenhet enligt 2 kap. 9 § PBL.

Vid prövning om bygglov kan ges med stöd av 9 kap. 31 c § PBL ska även en kompletterande lämplighetsbedömning göras. En åtgärd som i och för sig uppfyller förutsättningarna enligt bestämmelsen kan av andra skäl vara olämplig. Skilda intressen måste vägas mot varandra. Vid den bedömningen kan det ha betydelse om åtgärden skulle kunna tillgodoses på något annat sätt (se NJA 2020 s. 786).

Trafikverket har lämnat förhållandevis utförliga uppgifter om varför en alternativ

lokalisering eller alternativa lösningar inte tillgodoser behovet av bullerreducerande åtgärder på ett tillfredsställande sätt. Mark- och miljööverdomstolen ser inga skäl att ifrågasätta Trafikverkets redovisning. Kommunen har också ställt sig positiv till placeringen av bullerplanken på den aktuella platsen. Vid den lämplighetsbedömning som ska göras finner domstolen att det finns tillräckliga skäl för att godta den sökta åtgärden. Den strider inte heller mot 9 kap. 31 e § PBL varför bygglov kan ges med stöd av 9 kap. 31 c § 1 PBL. Det innebär att mark- och miljödomstolens dom ska ändras och nämndens beslut att ge bygglov för bullerplanken fastställas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg och Margaretha Gistorp, referent, tekniska rådet Inger Holmqvist samt tf. hovrättsassessorn Simon Nesterud.

Föredragande har varit Fannie Finnved.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-11-10
meddelad i
Nacka

Mål nr P 2425-21

PARTER

Klagande

1. B.E.

2. P.O.E

3. B.F.

4. M.F.

5. B.F2

6. B.M.F

Motpart

1. Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad

2. Trafikverket

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut den 26 februari 2021 i ärende nr 403-44698-2020, se [bilaga 1](#)

SAKEN

Bygglov för två bullerplank på fastigheterna X och Y i Stockholms kommun

Dok.Id 718452

Postadress
Box 69
131 07 Nacka

Besöksadress
Sicklastråket 1

Telefon
08-561 656 40

E-post: mmd.nacka.avdelning4@dom.se
www.nackatingsratt.domstol.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

DOMSLUT

Med ändring av länsstyrelsens beslut upphäver mark- och miljödomstolen Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stads beslut om bygglov den 8 juni 2020, ärende dnr 2019-12138-575, och avslår ansökan.

BAKGRUND

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad (nämnden) beslutade den 8 juni 2020 att med stöd av 9 kap. 30 och 31 b §§ plan- och bygglagen (2010:900) bevilja Trafikverket bygglov för två bullerplank på fastigheterna X och Y.

Ett flertal ägare till grannfastigheter överklagade beslutet om bygglov till Länsstyrelsen i Stockholms län som den 26 februari 2021 avslog överklagandena. B.E. , P.O.E, B.F. , M.F. , B.F2 och B.M.F har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

B.E. och **P.O.E** har yrkat, så som det får förstås, att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens beslut om bygglov.

Till stöd för sin talan har de anfört i huvudsak följande. Det finns en rad felaktiga fakta som ligger till grund för beslutet. Teoretiska ljudmätningar har utförts med utgångspunkt från att hastigheten på väg 229 är 80 km/h, vilket inte är fallet. Den är 70 km/h sedan vägens tillkomst, och det finns inget beslut om att hastigheten ska höjas.

Det finns inget motstånd mot att anlägga ljuddämpande åtgärder i sig från närboende. Ett 2–2,30 meter högt bullerplank längst upp på bullervallen gör att de på cirka 15 meters håll har ett plank som i princip är lika högt som husen. Från övervåningen skulle de se rakt in i ett plank, där de tidigare sett in i gröna träd och grön växtlighet. Det skulle med enkla medel gå att placera bullerplanket 3–5 meter närmare väg 229 med likartat bullerdämpande resultat. De närboende skulle på så sätt få en trevligare och mindre instängd vy.

B.F. och **M.F.** har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens beslut om bygglov.

Till stöd för sin talan har de anfört i huvudsak följande. De flesta av fönstren i deras hus vetter mot söder med utsikt över uteplats/trädgård, parkmarkens/bullervallens öppna nordsluttning och en grönskande ridå av stora och små träd samt buskar, en idyllisk och trivsamt miljö. Där finns inget utrymme för ett fullt motorvägsplank/bullerplank. Deras närmiljö skulle kraftigt försämrats om ett motorvägsplank placerades på toppen av den välfungerande bullervallen.

De ombyggda busshållplatserna kommer inte innebära ökad trafik och inte heller ökat buller. Placering och utformning har motiverats enbart av teoretiska beräkningar och allmänna riktlinjer, helt baserade på prognoser för trafikmiljön 2040, dvs. om 20 år.

Det planerade bullerplanket omedelbart söder om fastigheterna Z är enligt bygglovshandlingarna en mycket kraftig konstruktion av vertikala, bärande stålbalkar med tvåsidig, helt avskärmande beklädnad av trävirke. Det är 180 m långt, har en höjd över mark om 2,2–3,1 meter och saknar öppningar. Det skulle framstå som ytterst malplacerat i parkmarken/bullervallens öppna utseende och grönskande vegetation. Ett bullerplank bör uppföras med en annan placering.

Till stöd för sin talan har de även gett in fotografier och illustrationer.

B.F2 och **B.M.F** har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens beslut om bygglov.

Till stöd för sin talan har de anfört i huvudsak följande. Trafikverkets placering av bullervallen strider mot syftet med det uppdrag som tilldelades. Trafikverket har inte tagit hänsyn till behovet av ett bullerplank längs norra sidan av vägen.

Bullervallen har fungerat som bullerskärm för de boende. Vad de känner till har dess bullerskyddande förmåga aldrig ifrågasatts av myndigheter under de gångna 50 åren. Vallens struktur, höjd och form har inte på något sätt förändrats sedan den byggdes. Däremot har träd och buskar rotat sig vilket tagit tid och utgör en effektiv

grön skärm som dämpar ljud och luftföroreningar under sommarhalvåret, vilket är den tid som de boende använder uteplatserna mot bullervallen.

En placering av ett cirka fyra meter högt plank vid kanten av väg 229 har bedömts av Trafikverket inte uppfylla kraven på idag gällande normer. Några fysiska mätningar på plats har Trafikverket inte gjort. En teoretisk mätning utomhus mot husfasaderna mot vallen är enligt Trafikverket avgörande för hur de boende uppfattar bullret inne i fastigheten. De och många fler har på eget bevåg utfört bullerdämpande åtgärder som fönsterbyten och tilläggsisolering av ytterväggar med resultat att trafikbruset knappt är hörbart inomhus. Beslutet att placera planket på toppen av vallen har fattats utan att man kontrollerat alternativa lösningar på bullerproblemen. Alternativa placeringar av bullerskärmarna är möjliga.

Enligt Trafikverket är prognosen att trafiken och bullret sannolikt kommer att öka och att det därför är motiverat att installera fysiska bullerskärmar. Trafikverkets slutsatser baseras på antaganden om att trafiken alltid har ökat och kommer att öka och därmed utsläppen och bullret även i fortsättningen. Det stämmer inte längre. Stockholm city ska inom mindre än 10 år vara fossilfritt bland annat genom en elektrifierad tyst fordonspark som också kommer att trafikera väg 229. Bullernivån förmodas minska när fler fossilfria fordon tas i bruk. Däckbuller ska åtgärdas vid källan där det alstras, vilket kan göras med tystare vägbeläggning och lägre hastighet.

När bullervallen anlades dumpade lastbilar allt möjligt skrot och annat material på platsen, inklusive två skrotbilar som begravdes i massorna. 1970 fanns ingen sortering av miljöfarligt avfall och detta kan utgöra en betydande miljöpåverkan. Det är oacceptabelt att gräva i vallen för att placera betongfundament för ett plank eller annan infrastruktur utan att veta vad som göms där eller vidta åtgärder för att garantera hälsan och miljön. Beviljat bygglov tar inte alls upp den frågan och ska därför avslås.

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad har getts tillfälle att yttra sig i målet men har inte hörts av.

Trafikverket har begärt att mark- och miljödomstolen ska avslå överklagandena och anfört i huvudsak följande.

Bygglovets är en del av en pågående vägplaneprocess för en utbyggnad av bytespunkt Norra Sköndal på väg 229. Vägplanen genomgår fastställelseprövning hos Trafikverkets planprövningsmyndighet och är förväntad att fastställas i närtid. Då projektet har bedömts utgöra väsentlig ombyggnad är Trafikverket ålagt att utreda och, om nödvändigt, vidta bullerskyddsåtgärder. Motiv för vald lokalisering och utformning av bullerskyddsåtgärderna framgår av plan- och miljöbeskrivningen. Övriga alternativ som har utretts och valts bort framgår av PM Buller.

Samråd är en viktig del av planprocessen för vägar och järnvägar. Trafikverket har genom hela projektet inhämtat synpunkter och information från myndigheter, särskilt berörda och allmänhet samt redovisat aktuellt utredningsläge. Trafikverket har under planprocessen justerat bullerskyddsskärmarnas läge och höjd för att tillmötesgå fastighetsägarna.

Trafikverket konstaterar att synpunkter som har framförts i överklagande till övervägande del har hanterats och bemötts under såväl samrådet som när förslaget till vägplan har kungjorts. Hur Trafikverket då har resonerat och bemött synpunkterna framgår av samrådsredogörelsen och granskningsutlåtandet. Inga nya argument framförs som ändrar Trafikverkets ståndpunkt. För att uppnå riktvärden för buller för bostäder norr om väg 229 behöver bullerskyddsskärmarna uppföras på det vis som Trafikverket har sökt bygglov för.

Trafikverket delar länsstyrelsens bedömning att bygglov kan ges med stöd av 9 kap. 31 c plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) men menar också att 9 kap. 31 b 2 § PBL är tillämplig i det aktuella fallet. Det framgår inte av gällande stadsplan att parkmarken ska fungera som en bullerskyddande barriär mellan väg

229 och bostadsbebyggelsen norr om parkmarken. Att utforma parkmarken som en bullervall har tillkommit efter att bostäderna var byggda. Trafikverket menar därför att kommunen inom detaljplanprocessen inte kan anses ha förutsett och löst problematiken med vägtrafikbuller från väg 229.

Bestämmelsen i 31 b § 2 är tillämplig på åtgärder som typiskt sett syftar till att uppfylla miljö- eller byggrättsliga krav eller till att tillgodose specifika behov som är oundgängliga i dagens samhälle. Om bostadsbebyggelsen hade uppförts idag skulle byggherre och/eller kommun utifrån dagens krav behövt hantera bullret från väg 229. Samma krav skulle gälla för Trafikverket om Trafikverket hade byggt vägen idag. Eftersom ombyggnationen av Norra Sköndal har bedömts utgöra väsentlig ombyggnad av väg 229 inträder nybyggnadskrav avseende buller som uppstår inom planområdet. Trafikverket måste därför utreda och vidta åtgärder för att uppnå gällande riktvärden för buller enligt Infrastrukturproposition 1996/97:53. En förutsättning för att området ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt är enligt Trafikverkets mening att boendemiljön kan upprätthållas, vilket den inte kan utan att bullerskyddsåtgärder vidtas inom området på det sätt som Trafikverket har sökt bygglov för.

Till stöd för inställning har Trafikverket gett in ett flertal handlingar från den pågående vägplanprocessen.

DOMSKÄL

Prövningsramen

Mark- och miljödomstolen kan, inom ramen för ett överklagat mål avseende bygglov, endast pröva om nämnden haft förutsättningar för att bevilja aktuellt bygglov med där angiven placering och utformning. Domstolen kan därför inte pröva eventuella alternativa placeringar eller utformningar av det lovsökta bullerplanket inom ramen för det nu aktuella målet.

Mark- och miljödomstolens bedömning i sak

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Såvitt domstolen har kunnat finna har den vägplan som Trafikverket hänvisar till ännu inte antagits. Domstolen har därför i sin prövning utgått från att någon vägplan inte fastställts och att bygglov därför krävs (se 6 kap. 2 § 4 plan- och byggförordning [2011:338]).

Mark- och miljödomstolen instämmer inledningsvis med länsstyrelsens bedömning att uppförande av de lovsökta bullerplanken innebär en avvikelse från gällande stadsplaner samt att det inte finns förutsättningar för att ge bygglov för åtgärden med stöd av 9 kap. 31 b § PBL. Vad Trafikverket har anfört ändrar inte denna bedömning.

Domstolen konstaterar att en övervägande del av bullerplanken kommer att placeras inom ett område som enligt de alltjämt gällande stadsplanerna utgör parkmark. Bullerplankens placering kommer innebära att stora delar av parkmarken stängs av och därmed motverkar allmänhetens tillträde till dessa delar av planområdet. Av utredningen i målet samt av det underlag som Trafikverket har inkommit med framgår vidare att alternativa placeringar av bullerplanken utanför parkmark är möjliga, bland annat närmare vägen. Mot denna bakgrund bedömer domstolen, till skillnad från länsstyrelsen, att åtgärden inte är förenlig med detaljplanens syfte. Åtgärden innebär inte heller ett komplement till sådan användning som har bestämts i detaljplan. Således saknas det även förutsättningar för att ge bygglov med stöd av 9 kap. 31 c § PBL.

Sammanfattningsvis finner mark- och miljödomstolen att bygglov inte kan ges för den sökta åtgärden. Nämndens beslut om bygglov ska därför upphävas och ansökan ska avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 1 december 2021.

Kristina Dreijer

I domstolens avgörande har deltagit tf. rådmannen Kristina Dreijer, ordförande, och tekniska rådet Ylva Kvist Trelje. Föredragande har varit beredningsjuristen Jennifer Jarebro.