



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060304

DOM
2022-02-25
Stockholm

Mål nr
P 2871-21

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-02-16 i mål nr P 6072-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Lilla Djurgårdsakademien AB

Ombud: EL

Motparter

1. Trafikverket
2. Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad

SAKEN

Bygglov för ändrad användning m.m. inom fastigheten A i Stockholms kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom undanröjer Mark- och miljööverdomstolen Stadsbyggnadsnämnden i Stockholm stads beslut den 29 juni 2020, dnr 2020-05534-575, att bevilja bygglov för ändrad användning m.m., och återförvisar målet till nämnden för fortsatt handläggning.

Dok.Id 1783748

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
---	---	---	----------------	---

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Lilla Djurgårdsakademien AB (Lilla Djurgårdsakademien) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och fastställa nämndens beslut att bevilja bygglov.

Trafikverket har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad (nämnden) har medgett ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Lilla Djurgårdsakademien har till stöd för sin talan anfört detsamma som i underinstanserna, med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

Eftersom användningsområdet för stationshuset är ospecificerat allmänt ändamål krävs det inte en planändring för att bygglov ska kunna ges för skola. Enligt planbeskrivningen omfattas kvarteret av bebyggelse bl.a. för ett barnhus. Det har också bedrivits skola tidigare inom planområdet, på fastigheten B. Vid bedömningen av om en åtgärd strider mot gällande plan ska hänsyn inte tas till att planen är gammal eller kan uppfattas som inaktuell; planen ska tillämpas tills den ersätts med en ny eller ändras. Nämnden har planmonopol och tolkningsföreträde gällande syftet med planen samt vilket ändamål som detaljplanen tillåter.

Mark- och miljödomstolen har underlåtit att pröva om åtgärden innebär en liten avvikelse från byggnadens tidigare användningsområde eller om det är fråga om en tillåten avvikelse från planen. Även om bygglovet medför en annan användning än vad byggnaden tidigare har använts till, är avvikelserna liten, nödvändig och förenlig med detaljplanens syfte.

Lilla Djurgårdsakademien har genomfört en omfattande och rigorös bygglovsprocess för att säkerställa att fastighetens karaktär inte förvanskas, att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas och att tillgänglighetskrav efterlevs. Skolan har uppfört ett bullerplank för att minska risken för att buller och störningar från spåret orsakar negativa effekter på skolans arbetsmiljö. Bullerplanket har, i enlighet med beviljat bygglov, uppförts på punktprickad mark i tomtgräns mot östra bangården och är en liten avvikelse, förenlig med planens syfte. Stängslet mot järnvägsspåret har sedan tidigare uppförts på prickad mark och det bullerskyddande planket förändrar inte den tidigare funktionen, utan kan anses vara en komplettering till befintligt stängsel. Skolan är vidare inhägnad med ett stängsel för att förhindra att obehöriga beträder spåret från skolans fastighet.

Den planerade utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden är avhängig att östra bangårdsområdet läggs ner samt att området där järnvägen och Södra Hamnvägen ligger kan byggas om till en huvudgata för kommunikation till och från området. Även om östra bangården är ett aktivt spår är det inte trafikerat, utan används endast som avställnings-spår för ett par tåg i månaden. Västra bangården trafikeras med tre tåg om dagen. Att stora delar av banområdet har avvecklats medför mindre trafikflöden och därmed mindre bullerstörningar. Slutsatsen av Trafikverkets utredning *Avveckling av bangårdsdel Värtan östra med anledning av Stadsutveckling*, där framtida transportbehov på Värtabanan bedömts, är att det är fysiskt möjligt att möta transportbehoven utan den östra bangården.

Nämnden har hanterat handläggningen av ansökan om bullerplanket korrekt och gjort en korrekt bedömning av vilka sakägare som ska höras. Bullerberäkningen är inte felaktig.

Trafikverket har till stöd för sin talan hänvisat till vad som tidigare anförts och har därutöver lagt till i huvudsak följande.

Nämnden har brustit i sin handläggning såväl i detta ärende som tidigare ärenden, bl.a. genom att inte remittera ärendena till berörda grannar och sakägare. Att bebygga prickad mark är inte en liten avvikelse och inte förenligt med planens syfte. Eftersom

åtgärden strider mot planen skulle Trafikverket ha getts tillfälle att yttra sig. Trafikverket skulle i ett sådant yttrande ha motsatt sig bullerplankets placering, eftersom planket behöver placeras så att det kan uppföras och underhållas utan att spårområdet beträds. Det går inte att jämföra bullerplanket med befintligt stängsel mot järnvägsspåret, då det sistnämnda har syftet att hålla obehöriga ute från järnvägsområdet. Bullerplanket kan således aldrig vara ett komplement till befintligt stängsel. Därutöver kan ifrågasättas om andra berörda instanser och förvaltningar har beretts möjlighet att yttra sig över bullerplanket samt om kulturmiljöaspekter har beaktats och utretts, till exempel om bullerplanket kan komma att förvanska den del av kulturmiljön som skyddsbestämmelsen avser att skydda.

Nödvändiga utredningar saknas i ärendet. Bland annat framgår det inte av handlingarna att bullerplankets placering uppfyller Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd (ELSÄK-FS 2008:1). Nämnden har även gjort ett felaktigt antagande vid bullerberäkningen då den framtida förväntade tågtrafikeringen som anges i rapporten *Avveckling av bangårdsdel Värtan östra med anledning av Stadsutveckling* inte till fullo ingår i beräkningen.

Ändamålet barnstuga gäller endast runt den del av fastigheten E som i planen är rödmarkerad och alltså inte hela planen. Fastigheten E har helt andra geografiska förutsättningar än A, och någon jämförelse med den fastighetens ändamål kan därför inte göras.

Järnvägstrafiken har inte upphört. Det finns pågående diskussioner om att flytta Cementas verksamhet från Liljeholmen till Värtan, vilket under vissa tider skulle belasta bangården med två tåg per dygn. Det kan även bli aktuellt att återuppta tågfärjetrafik mellan Värtan och Åbo samt billeveranser och trailertransporter med järnväg till Ryssland.

Det är felaktigt att utgå från att en nedläggning av östra bangården i princip redan har skett. En nedläggning förutsätter bl.a. att Trafikverkets interna och externa remissinstanser accepterar en sådan. Idag trafikeras Värtabanan och dess bangårdar (västra och östra) av tre fliståg per dygn. Den östra bangårdsdelen nyttjas idag för uppställning

och rangering av tågagnar, en funktion som kommer att behöva ersättas med spår för att järnvägen ur ett systemperspektiv ska fungera inom Stockholmsregionen. Så länge en eventuell nedläggning av östra bangårdsdelen inte är utredd och beslutad måste järnvägens intressen vara prioriterade framför enskilda intressen.

Nämnden har vidhållit sitt tidigare ställningstagande och har därutöver anfört i huvudsak följande.

Den tidigare stadsplanens bestämmelser har, i och med den nuvarande stadsplanens antagande, upphört att gälla för den aktuella fastigheten. Om syftet hade varit att även fortsättningsvis endast tillåta den tidigare stadsplanens specifika användning borde detta ha reglerats i stadsplanen och framgått av planbeskrivningen. I den gällande stadsplanen har inte den för området betecknade användningsbestämmelsen getts någon närmare precisering.

Då nämnden bedömt att den sökta åtgärden är förenlig med byggnadens kulturhistoriska värden och i övrigt är lämplig för sitt ändamål bedöms åtgärden som planenlig och förenlig med detaljplanens syfte.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan i målet är om förutsättningarna är uppfyllda för att bevilja bygglov för ändrad användning från kontor till skola vad gäller en tidigare stationsbyggnad på fastigheten A i Stockholms kommun.

Gällande stadsplan för fastigheten

För fastigheten A gäller en stadsplan från 1978. I planen anges att det är en ”ändrad stadsplan” för det aktuella kvarteret. Mot denna bakgrund har mark- och miljödomstolen vid sin bedömning utgått ifrån att de ändamål som anges i den föregående stadsplanen och som inte uttryckligen har ändrats i 1978 års stadsplan fortfarande är gällande. Det var emellertid först i samband med lagändringar som trädde i kraft den 1 juli 1991 som begreppet ändring av detaljplan gavs den nuvarande

innebörden, dvs. att den ursprungliga planhandlingen består och ska läsas tillsammans med de tillkommande ändringarna. Vid tiden för den aktuella stadsplanens antagande innebär en ändring av en detaljplan i stället att ett förnyat beslut togs om samtliga bestämmelser inom det aktuella planområdet. En ändring av en detaljplan var alltså liktydigt med att en detaljplan upphävdes och att en ny plan antogs (prop. 1990/91:146 s. 41). Detta innebär att 1978 års stadsplan har ersatt den tidigare stadsplanen i dess helhet. Prövningen ska alltså ske utifrån bestämmelserna i 1978 års stadsplan. Denna plan ska anses gälla som en detaljplan antagen med stöd av den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL (se 17 kap. 4 § ÄPBL och punkten 5 i övergångsbestämmelserna till plan- och bygglagen [2010:900], PBL).

Innebörden av planbestämmelsen K, kulturresevat

Den aktuella stationsbyggnaden ingår i ett område som på plankartan är betecknat ”K”. Av planbestämmelserna framgår att området ska vara reserat för befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Mark- och miljööverdomstolen har beträffande tolkning av planbestämmelser i flera avgöranden uttalat att tolkning bör ske med beaktande av den lagstiftning och praxis som gällde när detaljplanen antogs samt med stöd av planens syfte och planbeskrivning. Myndighetsanvisningar för hur planbestämmelser bör anges kan också vara ett stöd. (Se t.ex. rättsfallen MÖD 2020:41–44.)

Vid tidpunkten för stadsplanens antagande gällde Statens planverks anvisningar för upprättande av detaljplaneförslag från 1976. Dessa var en omarbetning och komplettering av anvisningarna från 1970. I 1976 års anvisningar justerades användningsbestämmelsen för kulturresevat endast på så sätt att bokstaven K ändrades till bokstaven Q. Av 1976 års anvisningar framgår att om ett område betecknas med endast Q får detta anses innebära möjlighet till nyttjande för olika ändamål i vid bemärkelse, såvida detta inte kommer i konflikt med bestämmelsens syfte. Om användningssättet för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen ska preciseras, kan detta ske genom att en ändamålsbeteckning placeras före bokstaven Q. Även av senare publicerade myndighetsanvisningar framgår att användningen ”Q” för kulturresevat är fri, så länge den inte inkräktar på själva bevarandet eller stör omgivningen (se bl.a.

Boken om detaljplan och områdesbestämmelser, Boverkets allmänna råd 1996:1 ändrad genom 2002:1, s. 91).

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att användningssättet inte har preciserats för det område som markerats med K i planen. Detta innebär att användningen är fri och att byggnaden kan nyttjas för olika ändamål, så länge detta inte kommer i konflikt med bestämmelsens syfte. Den aktuella ändringen från kontor till skola kan inte anses strida mot syftet med bestämmelsen och den är alltså i sig förenlig med planbestämmelsen.

Förutsättningarna i övrigt för att bevilja bygglov för ändrad användning

Av utredningen i målet framgår att en förutsättning för att ändra byggnadens användning till skola är att ett bullerplank uppförs. Ett bullerplank har nu också uppförts mot spårområdet. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att bullerplanket är redovisat på den i bygglovsansökan ingivna situationsplanen och att planket därigenom får anses ha utgjort en del av Lilla Djurgårdsakademiens ansökan om bygglov. Det framgår dock inte av nämndens beslut att frågan om bullerplanket har hanterats av nämnden, men det anges att den sökta åtgärden bedömts vara planenlig.

Bullerplanket har uppförts på mark som på plankartan är punktprickad, vilket i den aktuella planen har innebörden mark som inte får bebyggas. Enligt praxis är inte bara uppförande av byggnad utan även av plank planstridigt på sådan mark (se bl.a. rättsfallet RÅ 1995 ref. 21 och Mark- och miljööverdomstolens dom den 26 november 2012 i mål nr P 6967-12). Bullerplanket har alltså uppförts i strid med detaljplanen.

Om en åtgärd står i strid med detaljplanen får bygglov ändå beviljas om åtgärden är förenlig med detaljplanens syfte och avvikelsen från detaljplanen är liten eller om åtgärden är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt (9 kap. 31 b § PBL). Efter det att genomförandetiden för en detaljplan har gått ut gäller vidare att bygglov kan ges för en åtgärd som avviker från detaljplanen om åtgärden är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse, eller innebär

en sådan annan användning av mark eller vatten som utgör ett lämpligt komplement till den användning som har bestämts i detaljplanen (9 kap. 31 c § PBL). När en ansökan avser en åtgärd som innebär en avvikelse från detaljplanen ska nämnden underrätta bl.a. kända sakägare och ge dem tillfälle att yttra sig över ansökan (9 kap. 25 § PBL).

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att nämnden inte har prövat om bygglov för bullerplanket kan beviljas med stöd av 9 kap. 31 b eller 31 c §§ PBL. Det bör ankomma på nämnden att som första instans pröva den frågan och att i den processen ge kända sakägare möjlighet att yttra sig över ansökan. Eftersom det framkommit att bullerplanket är en förutsättning för att ändra användningen till skola bör nämndens beslut att bevilja bygglov för ändrad användning undanröjas i dess helhet och målet återförvisas till nämnden för fortsatt handläggning.

Därutöver framgår det av utredningen att något beslut om nedläggning av spårtrafiken på Värtans östra bangårdsdel ännu inte är fattat och att det på platsen för närvarande finns järnvägsspår, även om dessa idag används i mycket begränsad omfattning. Vid bedömningen av den ändrade användningen behöver därför hänsyn tas till såväl de säkerhetsaspekter som den bullerpåverkan som järnvägen innebär.

Sammanfattningsvis ska alltså nämndens beslut undanröjas och målet återförvisas till nämnden för fortsatt handläggning.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark och Rikard Backelin, tekniska rådet Mats Kager samt hovrättsrådet Katarina Berglund Siegbahn, referent.

Föredragande har varit Tina Varis.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-02-16
meddelad i
Nacka

Mål nr P 6072-20

PARTER

Klagande
Trafikverket

Motpart
1. Lilla Djurgårdsakademien

2. Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut 2020-08-06 i ärende nr 403-43729-2020, se bilaga 1

SAKEN

Bygglov för ändrad användning m.m. inom fastigheten A i Stockholms kommun

DOMSLUT

Med ändring av Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut upphäver mark- och miljödomstolen Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stads beslut den 29 juni 2020, dnr 2020-05534-575, avseende beslut om bygglov för ändrad användning m.m. inom fastigheten A i Stockholms kommun.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen ska ändra Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut och upphäva Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stads beslut om bygglov för ändrad användning av kontor till skola m.m.

Lilla Djurgårdsakademien har bestritt ändring.

Stadsbyggnadsnämnden har bestritt ändring och därvid hänvisat till sitt beslut.

UTVECKLING AV TALAN

Till stöd för sin talan har **Trafikverket** anfört vad som framgår av Länsstyrelsens beslut och därutöver gjort bl.a. följande tillägg och förtydliganden.

Den gällande stadsplanen antogs den 25 augusti 1977 och är av ett äldre datum. Av betydelse är den tid som förflutit sedan stadsplanen antogs vilket ska vägas in vid prövning av ärendet med hänsyn till samhällsutvecklingen, bebyggelse m.m. Den omgivningsprövning som gjordes vid prövningen av detaljplanen korrelerar inte med de krav som dagens lagstiftning ställer på risker för farligt gods och bullernivåer.

Skolverksamhet har inte prövats i förhållande till byggnadens utsatta placering, dvs. i förhållande till risk, säkerhet och buller.

Den föreslagna användningen av byggnaden som skolbyggnad, kan komma att innebära restriktioner för järnvägen och även en högre underhållskostnad, dvs. skada på riksintresset skulle kunna uppstå. Exempelvis skulle elsäkerhetskontroller behöva utföras med tätare intervall samt en översyn av byggnadens ventilationssystem behöva göras. Järnvägsanläggningen skulle behöva stänglas in så att det inte går att komma in på spårområdet. Kontakledningsstolpar skulle också behöva säkras så att det inte är möjligt att klättra på dem. Nära kontaktledningar blir det dessutom elektromagnetiska fält som behöver beaktas.

Det framgår inte av bygglovshandlingarna att en bedömning av risksituationen gjorts. Det finns endast en påbörjad akustisk PM tillgänglig när bygglovet meddelades. I beslutet nämns ljudproblem från järnvägsområdet endast kortfattat, och med hänvisning till trafikkontorets remissvar. Av beslutet framgår att trafikkontoret hävdar att spårtrafiken ska upphöra innan verksamhetsstart. Detta är felaktigt eftersom det inte har fattats ett beslut om att avveckla järnvägen. Ett sådant beslut är nödvändigt och är för närvarande under prövning hos regeringen. Nämnden har således fattat beslut på felaktiga grunder.

I den akustiska PM framgår det att utrymmen för undervisning inte klarar trafikbullernivåerna på 30 respektive 45 dBA (ekvivalent respektive maximal ljudnivå). Endast en del av skolgårdarna klarar gällande riktvärden.

Av bygglovshandlingarna framgår att sökanden avser att uppföra ett bullerskydd mot bangården som en bullerskyddsåtgärd. Beslutet om bygglov har dock inte villkorats med att ett bullerskydd måste uppföras. Det framgår inte heller var bullerskyddet avses placeras. Det måste placeras på egen fastighet, och med tillräckligt avstånd från spårområdet. Förslaget bullerskydd uppfyller inte heller kraven i "Allmänt Tillämpning av starkströmsföreskrifter vid utformningen av Trafikverkets järnvägsanläggningar".

Intill järnväg ska det finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter mätt från närmaste spårmitt. I länsstyrelsens riktlinjer (Fakta 2016:4) "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods", rekommenderas ett minsta skyddsavstånd för skolor om 50 meter från närmaste spårmitt där farligt gods transporteras. Farligt gods tillåts generellt på all järnväg. Aktuell byggnad ligger 15 meter från närmaste spårmitt, vilket kräver att en riskutredning tas fram enligt länsstyrelsens riktlinjer. Någon sådan utredning har inte gjorts.

Till stöd för sitt bestridande har **Lilla Djurgårdsakademien** anfört bl.a. följande.

Det råder inte någon planstridighet i befintliga detaljplan för en ändring av verksamheten. Det har inte tillkommit några nya omständigheter eller förutsättningar sedan detaljplanen trädde i kraft som gör det möjligt att tolka förändringen som omfattande.

Samtliga åtaganden inom ramen för bygglovets fullföljts i den omfattning som är rimlig i relation till rådande omständigheter. Spåret är taget ur bruk sedan maj 2020 i och med flytten av containertrafiken från Frihamnen till Norvik hamn. Flytten har fått till följd att Värtabanans östra bangård ner till Frihamnen har en mycket begränsad eller ingen trafikering alls på spåret. I Exploateringskontorets ”PM – Fördjupad riskanalys Värtabanans” från 2016 beskrivs tydligt den aktuella och framtida risk-, säkerhets- och bullersituationen längs med Värtabanans. Riskanalysen sammanfattas med att ”genomförd analys påvisar att risken förknippad med urspårningar respektive farligt godsolyckor på Värtabanans inom planområdet är att betrakta som extremt låg.” Stockholms kommun har remitterat Vägverket om nedläggningen av Värtans östra bangårdsdel. Ett prioriterat och brådskande ärende där beslut snart är att vänta om en nedläggning av spåren där spåret helt planeras att tas bort i samband med utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Med dessa förutsättningar i beaktande har all dokumentation som är rimlig i och med bygglovets tillhandahållits och Stadsbyggnadsnämnden och Länsstyrelsen har fattat korrekt beslut i ärendet.

Enligt stadsplanen är ett barnhus inritat, om än inte byggt, och skolor har haft verksamhet i samma kvarter, B, tills nyligen då denna fastighet nu ska byggas om i samband med utbyggnationen av den nya stadsdelen Södra Värtan. Detta kan anses styrka skolverksamhetens lämplighet inom ramen för detaljplanen.

Det är inte rimligt att anta att ändringen av verksamheten innebär restriktioner för järnvägen eller högre underhållskostnader för Trafikverket. Enligt AR, kapacitetsanalytiker på enheten Kapacitetscenter, är ”spåren numera inte i bruk och borttagna från Transportstyrelsens databas”. Detta sedan början på maj 2020. Vidare är Stockholms kommun genom Exploateringsnämnden beställare av

Trafikverkets arbete med nedläggningen av spår inom Värtans östras bangårdsdel. Staden har ett pågående samarbete med Trafikverket i frågan.

Trafikbuller

Det stämmer att spåren finns kvar och inte är nedlagda, men samtidigt är ”spåren numera inte i bruk och borttagna från Transportstyrelsens databas” enligt AR, kapacitetsanalytiker på enheten Kapacitetscenter Trafikverket. Detta sedan början på maj 2020. Det är framförallt containertrafiken ner till Frihamnen som tidigare har trafikerat Värtabanan östra bangården. I och med att Stockholms Hamnars nya godshamn, Norvik hamn, har öppnat lossades det sista container-fartyget den 1 juni i Stockholms Frihamn och trafiken på spåret upphörde. Detta bekräftas även av Stockholms Hamnar i ett pressmeddelande den 12 juni 2020.

Det är vilseledande att enbart hänvisa till Trafikverkets utredning av nedläggning Värtabanan östra bangårdsdelen. Det stämmer att det krävs regeringsbeslut för att avveckla statlig järnväg, samtidigt finns det i dag regeringsbeslut på den genomföra flytten av hamnverksamheten från Frihamnen till Norvik, vilket fått till följd att trafiken upphört på järnvägsspåret ner till Frihamnen.

Enligt aktuell akustik-PM innehålls gällande riktvärden över hela skolgården i enlighet med bygglovet.

Bullerskydd och stängsel för att säkra spårområde

Trafikverkets skyddsstängsel i fastighetsgränsen till fastigheterna B, C och D är i undermåligt skick. I dagsläget vidtar inte Trafikverket skyddsåtgärder i den utsträckning som är lämpligt för någon medborgare i Stockholm. Tack var de åtgärder som vidtagits i enlighet med beviljat bygglov har fastigheten A blivit en betydligt säkrare plats för alla.

Nödvändiga åtgärder har vidtagits för att säkerställa elevernas säkerhet och trygghet. Av bygglovshandlingarna framgår tydligt var bullerplanket kommer att placeras då

det är utmärkt på medföljande ritning. Det framgår också tydlig att det är Lilla Djurgårdsakademien som avser säkerställa bullerplankets underhåll då det står på fastigheten A. Bullerplanket går inte att klättra på och uppfyller säkerhetskraven för skolverksamheten.

Skyddsavstånd till järnväg

Exploateringskontorets fördjupade riskanalys av Värtabanan, som genomförts med Trafikverket, sammanfattas med ”att risken förknippad med urspårningar respektive farligt godsolyckor på Värtabanan inom planområdet är att betrakta som extremt låg” samt att ”införlivandet av urspårningsskydd bedöms möjliggöra mer känslig bebyggelse såsom bostäder och högstadieskola att kunna uppföras på avstånd om 15 meter från järnvägsbron respektive 25–30 meter från järnvägssträckan på banvall, i enlighet med planförslaget, utan någon ytterligare riskbeaktan.”

Aktuell byggnad ligger 25 meter från tidigare trafikerat spårs mitt. Det är 15 meter från spårmit till tomtgräns och sedan 10 meter till aktuell byggnad.

Värtabanan östra barngårdsdelen består av enkelspårig järnvägssträcka. Järnvägssträckan förbi fastigheten A utgörs av rakspår utan plankorsningar med manuella kopplingar. Hastighetsbegränsningen på järnvägsspåret är 40 km/h men tågen har tidigare kört betydligt långsammare sista biten till Frihamnen. Risken för urspårning på plan mark beräknas av Exploateringskontoret i enlighet med IUC:s riktlinjer ”en hastighet om 70 km/h skulle enligt UIC:s vägledning innebära att avvikelser i sidled kan förutsättas begränsas till maximalt ca 10 meter.”

På Värtabanan transporterade tidigare endast gods. I samband med antagandet av detaljplan 1 inom Hagastadsprojektet utarbetades en riskanalys för Värtabanan. Den beskriver transporter på Värtabanan västra bangård där trafik fortsatt kan komma att ske framgent. ”Efter avveckling av Loudden och containerterminalen kommer Värtabanans anslutningar mot Frihamnen respektive Loudden att avvecklas. Järnvägstransporter på Värtabanan kommer framgent att ske till Värtahamnen

respektive Energihamnen varav majoriteten kan förutsättas vara transporter av bio-bränsle till Värtaverket.”

Enligt Exploateringskontorets riskanalys av farligt gods framgår att ”frekvensberäkningar avseende en farligt godsolycka utgår från en antagen farligt godsmängd som skattats till ca 1 % av det totala godsflödet, vilka baseras på äldre uppgifter från Stockholm Hamnars verksamhet. I enlighet med Stadens strategi att flytta den tyngre godshanteringen till Norvik anses en utveckling som innebär en betydande ökning av farligt godstransporter på Värtabanan som osannolik. Beräkningarna kan därmed anses vara konservativa.”

Exploateringskontoret menar i sina beräkningar av det totala godsflödet att antagen mängd farligt gods ska skattas till ca 1 % av det totala godsflödet. Eftersom Stadens strategi har varit att flytta den tyngre godshanteringen till hamnen i Norvik anses en utveckling som innebär en betydande ökning av farligt godstransporter på Värtabanan som osannolik. Enligt Exploateringskontoret ska beräkningarna ses som konservativa.

Lilla Djurgårds akademien har inkommit med ett omfattande utredningsmaterial.

DOMSKÄL

Fråga i målet är om förutsättningarna för att bevilja bygglov för ändrad användning från kontor till skola är uppfyllda.

Förutsättningarna för att ge bygglov inom planlagda områden framgår av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900). Enligt denna bestämmelse ska bygglov ges för en åtgärd om åtgärden inte strider mot detaljplanen, samt om åtgärden uppfyller vissa krav i 2 kap. och 8 kap. plan- och bygglagen. Vid en prövning enligt plan- och bygglagen ska även hänsyn tas till allmänna och enskilda intressen, se 2 kap. 1 § plan- och bygglagen.

Fastigheten A omfattas av en stadsplan från 1978. En sådan plan ska enligt övergångsbestämmelserna till plan- och bygglagen gälla som en detaljplan.

I den gällande planen har aktuell byggnad, en tidigare stationsbyggnad, betecknats med "K". Enligt planbestämmelserna avses härmed att området ska vara reservat för befintlig kulturhistorisk värdefull byggnad. Vidare framgår det av planbeskrivning att planen är en ändring av tidigare fastställda planer med ändamålet bebyggelse för järnvägsanknuten småindustri och lagerhantering med en för dessa verksamheter erforderlig kontorsbyggnad i kvarterets västra del. Ändamålet i äldre planer har inte ändrats genom den nu gällande planen. En användning av byggnaden som skola är därmed enligt mark- och miljödomstolens mening inte förenligt med planens ändamål. Domstolen noterar även att det krävs ett bullerplank för att skolgården ska bli användbar för den planerade verksamheten. Bullerplanket är tänkt att uppföras på mark som inte får bebyggas i planen. Även detta talar, enligt domstolens mening, för att skolverksamheten inte är förenlig med planens ändamål.

Mot bakgrund av det anförda, anser mark- och miljödomstolen, att förutsättningarna för att bevilja bygglov för ändrad användning från kontor till skola inte är uppfyllda. Med bifall till Trafikverkets överklagande ändrar domstolen länsstyrelsens beslut och upphäver nämndens beslut om bygglov för ändrad användning m.m.

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

Överklagande senast den 9 mars 2021.

Bjarne Karlsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bjarne Karlsson, ordförande, och tekniska rådet Jonas T Sandelius. Föredragande har varit beredningsjuristen Alexandra Venander.