



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060308

**DOM**  
2021-11-17  
Stockholm

Mål nr  
P 14700-20

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-12-07 i mål nr P 5116-20, se bilaga A

### PARTER

#### Klagande

1. Jönköpings Energi AB, 556015-3354  
Box 5150, 550 05 Jönköping

2. Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommun  
551 89 Jönköping

#### Motparter

1. H.B

2. J.B

3. R.S

4. L.T

5. C.Z

6. F.Z

Ombud för samtliga: Fastighetsjurist P.F

### SAKEN

Bygglov för nybyggnad av laddstation för buss på fastigheterna X och XX i Jönköpings kommun

---

Dok.Id 1736327

**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**

1. Mark- och miljööverdomstolen avvisar Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommuns överklagande.
  2. Med ändring av mark- och miljödomstolens dom bifaller Mark- och miljööverdomstolen Jönköping Energi AB:s överklagande och fastställer Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommuns beslut den 8 april 2020 § 194, att bevilja bygglov för nybyggnad av laddstation på fastigheterna X och XX i Jönköpings kommun.
-

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Stadsbyggnadsnämnden** har yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska upphävas så att nämndens beslut om bygglov kvarstår.

**Jönköpings Energi AB** har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska ändras så att stadsbyggnadsnämndens beslut om bygglov kvarstår och i andra hand att mark- och miljödomstolens dom ändras och ansökta åtgärder förklaras vara förenliga med plan- och bygglagen (2010:900, PBL).

**H.B, J.B, R.S, L.T, C.Z** och **F.Z** (motparterna) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Stadsbyggnadsnämnden** och **Jönköpings Energi AB** har till stöd för sin talan anfört bl.a. följande. De har undersökt andra placeringar men på platsen finns redan kollektivtrafik som ska ersättas med modernare, mer miljövänlig och tyst teknik där laddning sker vid linjens ändhållplats. Då har passagerarna stigit av och bussen ska vända för att sedan påbörja en ny linjerunda. Området medger inte andra placeringar utan platsen är strategisk intill befintlig vändplan. Laddningsförfarandet kräver vidare rak angöring och kan inte utföras i svängd riktning så stolpen kan inte placeras i en vändplan. Vidare kommer bussarna vara stillastående oavsett om de laddas under tiden eller inte, t.ex. i samband med busschaufförernas raster. Även i andra änden av stomlinjen i Huskvarna kommer en laddstolpe att placeras. Total tid för stillastående buss är 8 min. varav 6 min. avser laddning. Laddning kommer att ske på ca 77 turer d.v.s. totalt 7 tim. 45 min. per dygn. Det avgår i dagsläget omkring 100 bussar per 12 timmar från vändplatsen. Laddstolpen påminner om en lyktstolpe och smälter väl in i omgivningen. Dess bas är 1,1 m x 0,5 m, höjden är 5,7 m och den utskjutande armen är 5,1 m. Likriktarskåpen liknar ordinära elskåp. Om det är färgen på stolpen som utgör problem kan den ändras till en färg som bättre passar in i omgivningen.

**Motparterna** har till stöd för sin talan vidhållit vad de anfört i mark- och miljödomstolen, dvs. att såväl laddstolpens som likriktarskåpens placering strider mot detaljplanen och att stolpens placering medför betydande olägenhet för dem.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### *Nämndens klagorätt*

En kommunal nämnds beslut rörande bygglov får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot och beslutet får överklagas (13 kap. 8 § PBL och 42 § förvaltningslagen [2017:900]).

Att nämnden som första beslutande myndighet ska ha rätt att bevaka sitt beslut att ge bygglov i en efterföljande domstolsprocess och överklaga om beslutet upphävs kan inte anses vara nämndens uppdrag enligt plan- och bygglagstiftningen. Mark- och miljööverdomstolen har i avgörandena MÖD 2017:6 och MÖD 2017:39 funnit att en nämnd inte har ett klagointresse när tillsynsärenden skickas tillbaka till nämnden för vidare åtgärder. Den situationen att ett bygglov upphävs innebär i sin tur inte att nämnden måste vidta ytterligare åtgärder utan endast att en överprövande instans gör en annan bedömning i bygglovsfrågan. Ett sådant avgörande från den överprövande instansen kan inte anses gå nämnden emot (se Mark- och miljööverdomstolens slutliga beslut den 18 maj 2018 i mål nr P 12113-17 och dom den 17 december 2018 i mål nr P 783-18). Mark- och miljööverdomstolen finner därför att nämnden inte har rätt att överklaga mark- och miljödomstolens dom. Nämndens överklagande ska därför avvisas.

### *Bygglovsfrågan*

Inledningsvis instämmer Mark- och miljööverdomstolen i mark- och miljödomstolens bedömning att det får anses förenligt med detaljplanen att uppföra laddstolpen på den föreslagna platsen som enligt planen är allmän plats/gata. Gatan är avsedd för trafik och en busslinje betjänar bostadsområdet sedan tidigare. Likriktarskåpen står på prickad mark i planen som betyder att marken inte får bebyggas. Det får dock anses vara fråga om en liten avvikelse som är förenlig med detaljplanens syfte jämlikt 9 kap. 31 b § PBL.

Av utredningen i målet framgår att aktuell placering av laddstolpen är väl vald för sin funktion eftersom det är en vändplats vid en stomlinjes ena sluthållplats där bussarna ändå stannar under längre perioder. Laddstolpen och laddande buss kommer i viss mån inverka negativt på utsikten från villor på andra sidan gatan. Mot bakgrund av den praxis som utvecklats för bedömning av vad som ska anses vara en sådan betydande olägenhet som avses i 2 kap. 9 § PBL, anser Mark- och miljööverdomstolen att den nu aktuella byggnationen och de stillastående bussarna inte utgör en sådan begränsning av utsikten eller annan störning som är en betydande olägenhet. Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras och stadsbyggnadsnämndens beslut fastställas.

Vid denna utgång upphör även mark- och miljödomstolens beslut om inhibition att gälla.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Mikael Hagelroth, referent, och Li Brismo samt tekniska rådet Inga-Lill Segnestam.

Föredragande har varit Liselotte Haraldsson.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2020-12-07  
meddelad i  
Växjö

Mål nr P 5116-20

## **PARTER**

### **Klagande**

1. H.B

2. J.B

3. R.S

4. L.T

5. C.Z

6. F.Z

Ombud 1-6: Fastighetsjurist P.F

### **Motpart**

1. Jönköpings Energi AB  
Box 5150  
550 05 Jönköping

2. Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommun  
551 89 Jönköping

Dok.Id 552198

---

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: <a href="mailto:mmd.vaxjo@dom.se">mmd.vaxjo@dom.se</a> <a href="http://www.domstol.se/vaxjo-tingsratt">www.domstol.se/vaxjo-tingsratt</a>		måndag – fredag 08:00–16:00

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Jönköpings läns beslut den 2 oktober 2020 i ärende nr 403-4643-2020, se bilaga 1

**SAKEN**

Bygglov för nybyggnad av laddstation för buss på fastigheterna X och XX i Jönköpings kommun

---

**DOMSLUT**

Med ändring av Länsstyrelsen i Jönköpings läns beslut upphäver mark- och miljödomstolen Stadsbyggnadsnämnden Jönköpings kommuns beslut av den 8 april 2020, § 194, att bevilja bygglov för nybyggnad av laddstation för buss på fastigheterna X och XX i Jönköpings kommun.

Mark- och miljödomstolens beslut om inhibition ska bestå.

---

## BAKGRUND

Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommun, nämnden, beslutade den 8 april 2020 att bevilja bygglov för laddstation för buss (likriktarskåp och laddstolpe) på fastigheterna X och XX i Jönköpings kommun.

Nämndens beslut överklagades till Länsstyrelsen i Jönköpings län, länsstyrelsen, som avslog överklagandet.

J.B, H.B, F.Z, C.Z, R.S och L.T har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

Efter yrkande från klagandena har mark- och miljödomstolen den 4 november 2020 förordnat att nämndens beslut tills vidare inte får verkställas, sk. inhibition.

## YRKANDEN M.M.

**J.B, H.B, F.Z, C.Z, R.S och L.T** har yrkat att nämndens beslut ska upphävas. I andra hand har de yrkat att mark- och miljödomstolen återförvisar ärendet till nämnden för förnyad prövning.

Till stöd för sin överklagan har klagandena vidhållit vad som tidigare anförts hos nämnden och länsstyrelsen och därutöver anført i huvudsak följande.

### *Laddstationen som verksamhet*

Den huvudsakliga bristen i länsstyrelsens prövning är att länsstyrelsen helt bortsett från det faktum att laddstationen som helhet utgör en för länstrafiken och Jönköpings Energi AB enskild verksamhet. Vad ärendet egentligen handlar om är att Jönköpings Energi AB avser att etablera en depåliknande verksamhet för länstrafiken med fordonsservice (bränslestation) och tillhörande tekniska



anläggningar. Till följd av den planerade laddstationen avser länstrafiken att intensifiera busstrafiken på Hallmansvägen med upp till 300 procent och det kan enligt tillgängliga uppgifter förväntas angående bussar till laddstationen var tionde minut. En sådan markanvändning hade förutsatt att området hade utgjort planlagd kvartersmark med användningsbestämmelse T – Trafik eller i vart fall att den allmänna platsen hade en preciserad användningsbestämmelse för busstorg. Alternativt hade det förutsatt att planbestämmelserna genom preciserade E-bestämmelser medgav uppförande av sådana omfattande tekniska anläggningar som den sökta åtgärden avser. Sådant planstöd saknas helt för den sökta åtgärden och den därtill knutna verksamheten.

#### *Pantografens förenlighet med detaljplanen*

Pantografen avses uppföras inom ett område som enligt planen utgörs av allmän plats, gata. Länsstyrelsen menar att detta användningsområde inte hindrar att en pantograf uppförs, med argumentet att begreppet allmän plats innefattar att den ska vara tillgänglig för allmänheten. Det länsstyrelsen helt förbiser i sin prövning är att en allmän plats endast är avsedd för den användning som bestämmelsen anger, i detta fall gata, varmed avses allmän trafik. Trots att en allmän plats endast är avsedd för den användning som bestämmelserna anger finns det utrymme för att uppföra anläggningar och byggnader som behövs för platsens skötsel. För en gata skulle detta till exempel kunna vara papperskorgar, cykelställ eller busskurer då sådana anordningar är naturliga inslag i den bestämda användningen. En sex meter hög pantograf kan inte under några omständigheter likställas med exempelvis en busskur. Det rör sig inte om ett naturligt inslag inom den avsedda användningen. Länsstyrelsens beslut grundar sig på en felaktig plantillämpning och en felaktig tolkning av laddstationens karaktär och omfattning.

Länsstyrelsen har de facto inte prövat om laddstationen som sådan utgör ett naturligt inslag i den bestämda användningen, utan konstaterar enbart att pantografen upptar en obetydlig yta av den allmänna platsen. Vidare menar länsstyrelsen att pantografen kan tillåtas eftersom detaljplanen saknar särskilda planbestämmelser som hindrar denna typ av anläggningar. Länsstyrelsens

resonemang saknar all form av logik och relevans eftersom det vid planens antagande inte fanns vare sig tankar på eller idéer om elektrifierad kollektivtrafik.

Det är anmärkningsvärt att länsstyrelsen bagatelliserar pantografens omfattning och omgivningspåverkan på detta vis, inte minst för de enskilda fastighetsägarna. Laddstationen och den därtill knutna verksamheten utgör ett främmande inslag i miljön och det krävs därmed att åtgärden föregås av en planmässig lokaliserings- och lämplighetsprövning där bland annat åtgärdens störningskänslighet och omgivningspåverkan utreds, analyseras och konsekvensbedöms. Vad de boende har att förvänta sig i ett detaljplanelagt område har av praxis fastställts vara en viktig bedömningsgrund vid prövningen av omgivningskravet. Med hänsyn till gällande planbestämmelser och att Hallmansvägen, i enlighet med gällande detaljplan, i dag är en lugn återvändsgata där de boende endast behöver tåla en låg exponering av omgivningsbuller, kan den sökta åtgärden inte innebära något annat än en betydande olägenhet för klagandenas fastigheter och de övriga boende i villaområdet.

#### *Elskåpens förenlighet med detaljplanen*

Länsstyrelsen menar att uppförandet av elskåpen inte strider mot den aktuella planbestämmelsen som anger allmänt ändamål. Användningsbestämmelsen allmänt ändamål är all verksamhet som har ett offentligt organ som huvudman, men inte statliga och kommunala bolag och liknande. Enligt Boverkets planbestämmelsekatalog (gällandeperiod 1 januari 1970 till 31 december 1975) beskrivs att allmänt ändamål i stadsplan utgör beteckningen för kvartersmark som är avsedd att användas för allmänna byggnader.

Vad som ska avses som allmänna byggnader i denna tids stadsplaner är exempelvis sjukhus och skolor. Enligt Boverket kan emellertid en enskild verksamhetsutövare inte uppföra en allmän byggnad eftersom den då inte längre är att betrakta som allmän och således skulle strida mot användningen allmänt ändamål. Den sökta åtgärden avser som tidigare anförts att tillgodose länstrafikens enskilda ändamål. Skulle mark- och miljödomstolen mot förmodan ändå anse att elskåpen är att

betrakta som allmänt ändamål, utgör uppförandet av elskåpen i vart fall en planstridig åtgärd då de ska uppföras på punktprickad mark.

Uppförandet av elskåpen kan inte heller anses godtas enligt 9 kap. 31 c § plan- och bygglagen (2010:900) då detta undantag förutsätter att anläggningen är till nytta för samhället eller en bredare allmänhet. Länsstyrelsen har härvid gjort bedömningen att elskåpen har ett allmänt intresse, men har även här förbisett att det enda syftet med elskåpen är att försörja pantografen, vilken ska uppföras inom område för allmän plats, gata, och dessutom för en för länstrafiken och Jönköpings Energi AB enskild verksamhet. Det ska vidare noteras att det saknar betydelse huruvida elskåpen kan godtas enligt undantagsbestämmelserna i 9 kap. plan- och bygglagen, då elskåpen självständigt inte fyller något syfte eller funktion.

#### *Sammanfattning*

Det går varken att motivera pantografens eller elskåpens avsteg från de i detaljplanen angivna användningsbestämmelserna allmän plats, gata och allmänt ändamål. En laddstation av detta slag förutsätter att den uppförs på kvartersmark med användningsbestämmelse T – Trafik eller att den allmänna platsen hade en preciserad användningsbestämmelse för busstorg. Vidare har laddstationen inte föregåtts av en planmässig lokaliserings- och lämplighetsprövning där bland annat åtgärdens störningskänslighet och omgivningspåverkan utretts, analyserats och konsekvensbedömts. Denna prövning har även länsstyrelsen underlåtit att göra. Eftersom laddstationen syftar till att tillgodose en för länstrafiken och Jönköpings Energi AB enskild verksamhet har den inte någon som helst samband med allmän plats enligt definitionen i plan- och bygglagen. En allmän plats får dessutom inte mer än tillfälligt upplåtas för enskild verksamhet. Den sökta åtgärden överensstämmer inte med planen och att den allmänna platsen tas i anspråk för kvartersmarksändamål kan inte anses utgöra en liten avvikelse i den mening som avses i 9 kap. 31 b § plan- och bygglagen, varvid noteras att det av förarbetena framgår att en åtgärd som innebär att ett markområde används för ett i planen icke avsett ändamål inte kan godtas så som en liten avvikelse (se prop. 1985/86:1, s. 714).

**Jönköpings Energi AB** har yttrat sig och anfört i huvudsak följande.

På plats är det planerat att sätta en laddningsstolpe och likriktarskåp som förser Laddningsstolpen med spänning. I övrigt kommer ingen mer utrustning att placeras i området. Ingen depåverksamhet eller liknade är planerad i området. Det är enbart en laddningsstation för de eldrivna bussarna ingenting annat.

Laddstolpen kommer att uppta en yta på ca 1000 x 500 mm av trottoaren. Den är placerad så att barnvagnar och rullstolar lätt kan passera på båda sidor av laddningsstolpen. Likriktarskåpen är placerade utanför trottoaren och stör då inte passerande överhuvudtaget.

Laddutrustningen är en lågspänningsutrustning 600 V och är byggd för att kunna placeras på platser där folk vistas. Utrustningen är provad och godkänd enligt europeisk standard vad gäller Emission, Immunity, LVD standard och construction.

JLT -Jönköpings länstrafik (Region Jönköpings län) har i samråd med Jönköpings kommun beslutat att elektrifiera en del av stadstrafiken samt beslutat att den 13 juni 2021 starta en ny stombusslinje; Linje 4. Det medför en något ökad trafik av bussar på aktuell plats, där det redan idag finns kollektivtrafik och vändhållplats men av konventionell dieseldrift. Att en ny stomlinje startas och trafikerar Hallmansvägen är en del av en gemensam satsning och politiskt beslutad avsiktsförklaring mellan Jönköpings Länstrafik (Region Jönköpings län) och Jönköpings kommun och det har inget med denna bygglovsansökan att göra.

För att hjälpa till att uppfylla Sveriges mål om minskad klimatpåverkan och frisk luft, vill Jönköpings kommun bl. a. minska på fossila bränslen och skadliga utsläpp. Därför har JLT bestämt att satsa och driva samtliga stomlinjer med el. Då Linje 4 är en del av dessa busslinjer, vill man även på denna linje kunna använda eldrivna bussar som inte bara bidrar till minskade utsläpp utan också har en betydligt lägre bullernivå och bidrar till en tystare stadsmiljö. Alternativet att tvingas trafikera

denna busslinje med bussar som har annat drivmedel är ett sämre alternativ även för de klagande i ärendet. Andra drivmedel medför buller, utsläpp, lukt, m.m. och går stick i stäv med både lokala och nationella mål om ökad andel resande i kollektivtrafiken.

Då syftet med elbussladdare är att skapa en bättre miljö för de boende i Jönköping kommun och erbjuda ett större reseutbud bör detta arbete verkligen ses som samhällsnyttigt i en redan samhällsviktig funktion som kollektivtrafiken nu är.

Den 13 juni 2021 kommer JLT att byta operatör på busstrafiken och då planerar man att starta de nya eldrivna busslinjerna i Jönköping. De har en tuff tidplan för att få till detta datum. För att inte riskera att uppstarten av eldrivna busslinjer försenas är de tacksamma om beslut i detta ärende sker snarast möjligt.

**Stadsbyggnadsnämnden i Jönköpings kommun** har uppgett at de inte har något nytt eller ytterligare att tillföra i målet.

## DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Mark- och miljödomstolen har först att ta ställning till huruvida laddstolpen och likriktarskåpen strider mot detaljplanen.

Aktuell plats omfattas av stadsplanen Förslag till ändring av stadsplanen för del av Vätterslundsområdet i Jönköping, 1972. Av planen framgår att området där laddstolpen avses placeras utgörs av allmän plats; gata och att området där liksiktarskåpen avses placeras utgörs av mark som inte får bebyggas.

Mark- och miljödomstolen gör ingen annan bedömning än den som länsstyrelsen gjort gällande att det får anses förenligt med detaljplanen att uppföra laddstolpen på

allmän plats; gata och att likritarskåpen är av allmänt intresse och får anses vara förenliga med stadsplanens övergripande intresse.

För att bygglov ska få ges för en åtgärd inom detaljplanelagt område krävs vidare att åtgärden uppfyller de krav som följer av bland annat 2 kap. 9 § plan- och bygglagen.

Av 2 kap. 9 § plan- och bygglagen framgår att placering och utformning av byggnadsverk inte får ske så att det avsedda byggnadsverket kan medföra en betydande olägenhet.

Vid bedömningen av vad som i det enskilda fallet är att betrakta som betydande olägenhet för omgivningen måste områdets karaktär och förhållandena på orten beaktas (prop. 1985/86:1 s. 484).

Av handlingarna i målet framgår att klagandenas fastigheter har en relativt ostörd utsikt över Vättern samt att den laddstolpe som avses uppföras kommer att vara en cirka fem meter hög röd konstruktion. Bebyggelsen mellan de klagandes fastigheter och Vättern är detaljplanelagd. På grund av höjdskillnaden har dock klagandena en bibehållen sjöutsikt. På platsen finns redan trafik av bussar och en vändhallplats.

Enligt praxis kan vid bedömningen om en skymd sikt utgör en betydande olägenhet endast mycket väsentliga begränsningar av den sjöutsikt som med hänsyn till förhållandena är möjlig att bevara för de fastigheter som inte ligger närmast sjön, anses utgöra betydande olägenheter (se RÅ 1991 ref. 46 och MÖD 2013:1). I praxis har även konstaterats att enskilda måste räkna med att de kan tvingas tåla ett stort intrång i sin närmiljö, särskilt om anläggningen är nödvändig för att uppnå det avsedda allmännyttiga ändamålet och om det är svårt att finna en alternativ och lämpligare placering (RÅ 2010 ref. 62).

Mark- och miljödomstolen bedömer att kollektivtrafiken och avsikten att minska på fossila bränslen och skadliga utsläpp utgör allmänintressen och att även om trafiken

kommer att öka något kan denna i sig inte anses utgöra en betydande olägenhet. Laddstolpen kan mot bakgrund av sin storlek inte anses innebära en väsentlig begränsning av sjöutsikten och laddstolpen kan därför inte heller på denna grund anses utgöra en betydande olägenhet. Domstolen finner dock att laddstolpens placering, utformning och färg mot bakgrund av områdets karaktär och förhållandena på orten är så iögonfallande och tillsammans med de bussar som under ett längre stillastående kommer att laddas från stolpen, utgör ett sådant främmande och störande inslag i miljön att den utgör en betydande olägenhet. Mark- och miljödomstolen konstaterar vidare att det inte är visat att det inte finns några alternativa och mer lämpliga placeringar för laddstolpen och likritarskåpen, som inte utgör en olägenhet på det sätt som den aktuella placeringen gör.

Överklagandet ska därför bifallas och beviljat bygglov upphävas.

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

Överklagande senast den 28 december 2020.

Marie Gerrevall

---

I domstolens avgörande har rådmannen Marie Gerrevall, ordförande, och tekniska rådet Mårten Dunér deltagit. Föredragande har varit tingsnotarien Sofia Björk.