



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060306

DOM  
2016-04-14  
Stockholm

Mål nr  
P 5376-15

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-05-20 i mål nr P 1322-15,  
se bilaga

### KLAGANDE

Svenska Stiftelsen för Frälsningsarmén, 802001-1071  
Box 5090  
102 42 Stockholm

Ombud: Advokaten Carolina Gustavsson  
Landahl Advokatbyrå AB  
Box 19143  
104 32 Stockholm

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink	2016 -04- 15
Diariernr	KSN-2014-0604
	00 Aktbil 30

### MOTPART

Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

### SAKEN

Detaljplan rörande S.t Persgatans planskilda järnvägs korsning i Uppsala kommun

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1245919

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Svenska Stiftelsen för Frälsningsarmén** (Frälsningsarmén) har yrkat att detaljplanen ska upphävas.

**Uppsala kommun** (kommunen) har motsatt sig ändring.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK-OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Frälsningsarmén** har vidhållit det som anförts tidigare i målet och tillagt i huvudsak följande.

Frälsningsarméns verksamhet på fastigheten Dragarbrunn 17:1 har inte beaktats vid detaljplaneläggningen. Frälsningsarmén har verksamhet alla dagar i veckan och många av de besökande skjutsas till fastigheten. Ett kafé bedrivs även i lokalerna. Kaféet bidrar till omfattande transporter av såväl varor som av sophämtning. Då detaljplanen medger en planskild korsning kommer transporterna inte kunna ske på samma sätt som tidigare. Vidare ifrågasätts att angöring kommer att kunna ske på det sätt som kommunen anger. Varken alternativet med den fyra meter breda vägen fram till Frälsningsarméns fastighet eller alternativet där transporter ska köra på Järnvägspromenaden är trafiksäkra lösningar, då många cykeltrafikanter och många fotgängare kommer att passera genom den planskilda korsningen. Dessutom är många besökande till Frälsningsarmén i behov av att med färdtjänstbuss eller personbil kunna komma nära entréerna eftersom de har rörelsesvårigheter och utrymmesbristen kommer att göra det svårt att komma ut ur och in i bilar. Med en endast fyra meter bred körbana kommer detta att bli svårt. Vad avser alternativet där transporter till fastigheten ska ske på Järnvägspromenaden förutsätter detta alternativ att en stor del av Frälsningsarméns kvartersmark används för trafik fram till entrén. Detta är en mycket olämplig trafiklösning som inte beaktar de befintliga äganderätts- och fastighetsförhållandena. Vidare saknas handlingar från Uppsala Vatten och Avfall AB som utvisar att de accepterar en lösning där de backar in till Frälsningsarméns fastighet. En sådan lösning är inte heller trafiksäker.

Kommunen har inte grundat sitt beslut på ett planprogram trots att ett planprogram inte varit onödigt. Att Frälsningsarmén fått möjlighet att inkomma med kommentarer till planarbetet under samrådsskedet innebär inte att det varit möjligt att avstå från ett planprogram. Detaljplanens miljöpåverkan har inte utretts tillräckligt då någon miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats. Med hänsyn till de grundvattenförhållanden som råder på platsen borde detta ha gjorts. Att någon miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats får även till följd att de översvämningssrisker som finns i Uppsala inte har beaktats vid detaljplaneläggningen. Vad avser den risk för sättningsskador som finns ska denna beaktas vid detaljplanearbetet och inte i samband med genomförandet av detaljplanen. Vidare kommer även bullernivåerna att öka vilket är en olägenhet av betydelse för Frälsningsarmén. Den bullerpåverkan som uppkommer kommer inte att beaktas vid utförandet av planen.

**Kommunen** har anfört i huvudsak följande.

De aktuella åtgärderna är förenliga med kommunens översiktsplan. Detaljplanen är inte heller oförenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande. Eftersom de förändringar planen syftar till är så begränsade har det inte varit nödvändigt att upprätta ett planprogram. Klaganden har haft möjlighet att framföra synpunkter på planen innan den antogs av kommunen.

Bedömningen av om den nu antagna detaljplanen innebär en betydande miljöpåverkan ska i huvudsak relateras till den markanvändning som den gällande detaljplanen medger. Området används sedan tidigare för gång- och cykelpassage över järnvägsspåret. Planförslagets miljöpåverkan har behandlats i tillräcklig utsträckning i och med den förstudie och den utredning av miljökonsekvenserna för kulturmiljö som genomförts. Vad avser det som anförts om bullernivån hanteras bullernivå under byggskedet med metodval och skyddsåtgärder. Under driftskedet ger det aktuella planförslaget en marginell ökning av bullernivåerna, om ens någon. Risker för översvämningar har beaktats vid detaljplaneläggningen.

Vad avser risken för sättningsskador har inte risken för sådana skador helt kunnat uteslutas i planskedet. Idag finns emellertid vedertagna tekniska metoder som gör det möjligt att förebygga och undvika skador på intilliggande bebyggelse. I detaljplaneskedet har det därför inte ansetts vara nödvändigt att exakt klarlägga hur grundvattensituationen ser ut och vilka tekniska lösningar som kan komma ifråga. Risken för sättningsskador utreds närmare inom de miljöutredningar som nu tas fram i samband med systemhandlingen för järnvägsombyggnaden. Parallellt med framtagandet av detaljplanen har Trafikverket drivit framtagande av en tillståndsansökan om vattenverksamhet för tillfällig grundvattensänkning vid anläggande av planskild korsning.

Angöring till Frälsningsarméns fastighet kan för mindre transporter ske både via Järnvägspromenaden och från S:t Persgatan. Alternativet där angöring sker från S:t Persgatan innebär för mindre transporter att de, via en ramp, kör fram till Frälsningsarméns huvudingång och därefter gör back- och vändrörelser för att köra samma väg tillbaka. Vad avser större transporter är det enligt Uppsala Vatten och Avfall AB möjligt att acceptera en lösning där fordon kör fram till Frälsningsarméns fastighet och därefter backar istället för att vända. För avfallsbilar medför detta inte någon skillnad gentemot hur de idag angör fastigheten. Frälsningsarméns enskilda intresse har beaktats i tillräcklig grad utifrån platsens förutsättningar. De olägenheter som detaljplanen kommer att innebära för Frälsningsarmén kan inte anses vara så betydande att planen inte kan godtas.

Allmänintresset för att den planskilda korsningen vid S:t Persgatan kommer till stånd är mycket stort. Av säkerhetsskäl kan Trafikverket inte ha kvar plankorsningen i befintligt skick vilket ska ställas i relation till Frälsningsarméns enskilda intressen. De fördelar som kan vinnas med detaljplanen överväger de nackdelar som kan uppkomma för Frälsningsarmén. Vid utformningen av detaljplanen har skälig hänsyn tagits till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har hållit syn i målet.

Av underinstansernas avgöranden framgår att det är den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, som ska tillämpas i målet.

Enligt ÄPBL (1 kap. 2 §) är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Av detta följer att kommunens bedömning av vad som är en lämplig användning av mark och vatten bör tillmätas stor vikt och att prövningen i högre instans till stor del går ut på att bedöma om kommunen gjort en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen och om ärendet handlagts på ett formellt riktigt sätt. Under planprocessen ska såväl allmänna som enskilda intressen beaktas (1 kap. 5 § ÄPBL). Vid utformningen av en detaljplan ska således skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande (5 kap. 2 § ÄPBL).

I målet har framkommit att det med hänsyn till trafiksäkerhet är av allmänt intresse att en detaljplan som möjliggör en planskild korsning på den aktuella platsen antas. Mot det allmänna intresset ska det enskilda intresset av en välfungerande angöring till Frälsningsarméns fastighet vägas.

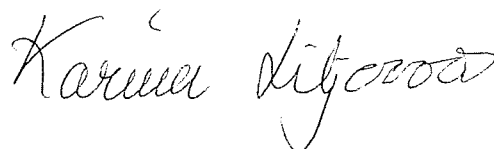
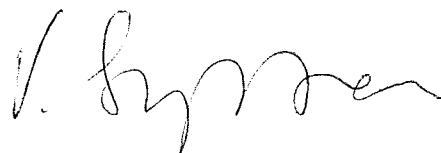
Kommunen har i målet presenterat förslag på lösningar för angörning till fastigheten. Vid synen kunde konstateras att lösningarna var realistiska. Lösningarna medför förvisso viss olägenhet för Frälsningsarméns verksamhet jämfört med hur situationen ser ut idag. Olägenheterna består utav, vad avser alternativet med transporter på Järnvägspromenaden, intrång i den del av fastigheten som vetter mot järnvägen och, vad avser alternativet där transporter genom backrörelser ska vända utanför huvudentrén, risk för ansamling av bilar vid större evenemang. Därtill kommer de problem som ofrånkomligen uppkommer under byggnadstiden.

Mot bakgrund av det starka allmänintresse som gör sig gällande i detta fall finner emellertid Mark- och miljööverdomstolen, liksom Länsstyrelsen och mark- och

miljödomstolen, att det enskilda intresset får vika. Mark- och miljööverdomstolen utgår härvid ifrån att kommunen vid genomförandet av planen kommer att ta stor hänsyn till verksamheten och göra allt för att underlätta transporter till och från fastigheten.

Även i övriga frågor delar Mark- och miljööverdomstolen underinstansernas överväganden och bedömningar. Frälsningsarméns överklagande lämnas därför utan bifall.

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



I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsråden Vibeke Sylten och Peder Munck, referent, samt tekniska rådet Karina Liljeroos.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Ulrika Lundgren.



NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-05-20  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr P 1322-15

**KLAGANDE**

Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén  
Box 5090  
102 42 Stockholm

Ombud: Advokaten Carolina Gustavsson  
Box 19143  
104 32 Stockholm

**MOTPART**

Uppsala kommun  
753 75 Uppsala

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsens i Uppsala län beslut den 6 februari 2015 i ärende nr 403-2783-14, se bilaga 1

**SAKEN**

Detaljplan rörande S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning i Uppsala kommun

---

**DOMSLUT**

Överklagandet avslås.

---

Dok.Id 413481

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

**BAKGRUND**

Uppsala kommunfullmäktige beslutade den 31 mars 2014, § 71, att anta en detaljplan för planskild korsning mellan S:t Persgatan och järnvägen i centrala Uppsala. Planens syfte anges vara att möjliggöra en planskild korsning mellan järnvägen och S:t Persgatan för att därigenom öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten. Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén (Frälsningsarmén) överklagade kommunfullmäktiges beslut till Länsstyrelsen i Uppsala län (länsstyrelsen) som avslag överklagandet i beslut den 6 februari 2015.

Frälsningsarmén har överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

**YRKANDEN M.M.**

**Frälsningsarmén** har begärt att beslutet att anta detaljplan ska undanröjas och har till stöd för begäran vidhållit vad som anfördes i överklagandet till länsstyrelsen samt sammanfattningsvis följande. Detaljplanen ska upphävas eftersom kommunen inte har grundat beslutet på ett planprogram trots att ett planprogram inte var onödigt. Förstudien från år 2007 kan inte ersätta ett planprogram eftersom andra översiktsplanmässiga förutsättningar gällde då. Kommunen har inte heller tagit fram någon miljökonsekvensbeskrivning. I detaljplanearbetet har inte beaktats risk för sättningskador och därför har skälig hänsyn inte tagits till de befintliga bebyggelsefastighets- och äganderättsförhållandena. S:t Persgatan är en kulturhistoriskt värdefull miljö och Frälsningsarméns fastighet är en av byggnaderna som bidrar till miljön. Den negativa påverkan på kulturmiljön har inte beaktats i tillräckligt stor utsträckning. Det är många transporter till fastigheten Dragarbrunn 17:1 och dessa kommer att behöva ske via järnvägspromenaden, vilket inte är en tillfredsställande lösning då motorfordonstrafik får samsas med omfattande cykeltrafik och gångare.

**DOMSKÄL**

Mark- och miljödomstolen delar de överväganden och bedömningar som länsstyrelsen har gjort. Vad Frälsningsarmén har anfört föranleder ingen annan bedömning. Överklagandet ska därför avslås.



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

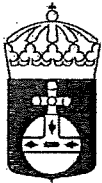
Överklagande senast den 10 juni 2015. Prövningstillstånd krävs.

Liisa Seim Sehr

Maria Backström Bergqvist

---

I domstolens avgörande har deltagit tingsfiskalen Liisa Seim Sehr och tekniska rådet Maria Backström Bergqvist.



LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

Annika Israelsson  
Länsassessor  
010 - 223 32 71

BESLUT

1(9)

2015-02-06

403-2783-14

Klagande

Svenska Stiftelsen för Frälsningsarmén  
Ombud: Carolina Gustavsson  
Landahl Advokatbyrå AB  
Box 19143  
104 32 STOCKHOLM

NACKA TINGSRÄTT  
Avdelning 3

INKOM: 2015-03-10  
MÅLNR: P 1322-15  
SÄNED: 3

## Överklagande av ett beslut att anta detaljplan rörande S:t Persgatan planskilda järnvägs korsning i Uppsala kommun

BESLUT

NACKA TINGSRÄTT

Länsstyrelsen avslår överklagandet.

Ink 2015 -03- 10

BAKGRUND

Akt. 3 P13/22-15  
Aktbil. 3

Uppsala kommunfullmäktige beslutade den 31 mars 2014, § 71, att anta detaljplan för planskild korsning mellan S:t Persgatan och järnvägen. Planen syftar till att möjliggöra planfri korsning mellan S:t Persgatan och järnvägen för gång- och cykeltrafik, vilket innebär att angöringen med bil behöver förändras för några fastigheter.

Svenska Stiftelsen för Frälsningsarmén (frälsningsarmén) har överklagat kommunfullmäktiges beslut och yrkat att beslutet ska upphävas. Som grund för yrkandet anförs i huvudsak följande. Frälsningsarméns hus på S:t Persgatan byggdes 1882 och köptes av Frälsningsarmén 1892. Genom åren har ombyggnationer skett. Under 1930-talet byggdes en tredje våning och under åren 2005 – 2006 totalrenoverades huset för 26 miljoner kronor varvid en utbyggnad gjordes mot järnvägen. Frälsningsarmén i Uppsala är en växande församling, som bedriver ett stort socialt arbete. Aktiviteterna riktar sig både till barn och äldre. Varje vecka besöker cirka 1 000 personer Frälsningsarméns lokaler. Verksamheten mot äldre är dagträffar måndagar och torsdagar. Ungdomsverksamheten är bland annat barnkör, scouter, babysång, tonårsgrupp och söndagsskola. Frälsningsarméns sociala verksamhet består av öppenvårdsverksamhet, där man tar emot klienter för samtal, rådgivning och ekonomisk hjälp. Den verksamheten har ekonomiskt stöd från Uppsala kommun. Genom Brobygget ger Frälsningsarmén råd och boendestöd till psykiskt sjuka personer med missbruksproblem. Målet för Brobyggets verksamhet är att undvika hemlöshet. Även denna verksamhet har stöd genom avtal med Uppsala kommun. Därutöver bedriver Frälsningsarmén ett café som har öppet dagligen mellan kl. 11.00 och 15.00. Det är många äldre som besöker caféet, men även ett flertal s.k. mammagrupper. Caféet har ungefär 150 gäster per dag och fungerar som en reception och slussar hjälpsökande vidare till de olika social och humanitära verksamheterna. Till denna verksamhet tillkommer Frälsningsarméns gudstjänster flera gånger i veckan och andra årliga evenemang såsom konserter och skolavslutningar. Självklart hålls även bröllop och begravning i Frälsningsarméns lokaler. Det är många transporter till de olika arrangemangen. Många av de besökande kommer med färd-

POSTADRESS 751 86 Uppsala GATUADRESS Hamnesplanaden 3

TELEFON 010-22 33 000 FAX 010-22 33 010

E-POST uppsala@lansstyrelsen.se WEBBPLATS www.lansstyrelsen.se/upsala



tjänst. Även aktiviteter som riktar sig till barn och unga medför transporter då föräldrarna skjutsar sina barn till Frälsningsarmén. Därutöver är det transporter till och från exempelvis begravning. I och med detaljplanen om planskild korsning behöver både person- och varutransport ske via Järnvägs promenaden. Promenaden är redan idag starkt trafikerad av gångare och cyklister. Genom att även ovannämnda transporter ska gå den aktuella vägen ökas trafiken. Att dessutom tillåta motortrafik på den smala Järnvägs promenaden är ingen hållbar lösning utan kan snarare öka risken för olyckor mellan gångare/cyklister och motortrafik. Förbättring av järnvägs korsningen vid Sankt Persgatan leder till en försämring av en livligt trafikerad förbindelse för gångare och cyklister, Järnvägs promenaden, mellan norra/nordvästra stadsdelarna och Resecentrum. Det är ett tydligt exempel på att kommunen inte i tillräcklig grad har beaktat Frälsningsarméns behov av säker transport till sin fastighet. Det förekommer varutransporter varje dag. Caféverksamheten innebär även en hel del avfallshantering. I detaljplanearbetet har inte beaktats Frälsningsarméns behov av att få en bra hantering av avfall. Den som hanterar avfall ska ha en god arbetsmiljö och ska inte behöva vända på en smal gata bredvid en tunnel. I detaljplanen har kommunen endast angett att sophämtning och varutransporter måste lösas genom avtal med grannfastigheten. Det är inte ett korrekt förfarande, eftersom transporter och hantering av avfall är en av de frågor som ska beaktas. Genom detaljplanen kommer det att bli en komplicerad angörning till fastigheten, där avfallshandlingen inte är löst. Kommunen ska vid en detaljplanläggning beakta befintliga bebyggelseförhållanden. Genom detaljplanen minskas Frälsningsarméns möjligheter till expansion, särskilt som del av fastigheten tas i anspråk som allmän plats och problem uppkommer med hänsyn till de begränsade transportmöjligheterna till fastigheten. Intressekonflikten är inte utredd. Planområdet ligger inom intresse för kulturmiljövården. Detaljplaneområdet ingår i ett område av kommunalt intresse för kulturmiljövården, U 20 Uppsala och utgör en särskilt värdefull bebyggelsemiljö. Området anges som en konstnärligt värdefull miljö ur arkitektonisk och stadsplanemässig synvinkel. Frälsningsarméns hus är tillsammans med andra hus vid Sankt Persgatan utpekade som lokalt värdefulla miljöer. Av kommunens beskrivning "Kulturmiljövården i detaljplanen för planskilda järnvägs korsningar vid Sankt Pers- och Sankt Olofsgatan, Uppsala stad" framgår att detaljplanen innebär en risk för negativ påverkan på Sankt Persgatans kulturmiljövården eftersom undergången påverkar den historiska gatusträckningens småskaliga karaktär och värdefulla byggnader runt gatan. Barriäreffekten förstärks av den planerade gång- och cykelbron parallellt med järnvägen. Trafikverket har i skriften "Järnvägsinfart Uppsala, Planskilda korsningar med S:t Olofsgatan och S:t Persgatan JS0201" kommit fram till att anläggandet av en planskild korsning har en negativ påverkan på stadsbilden. Påverkan på stadsmiljön vid Sankt Persgatan har kommunen inte beaktat i tillräcklig utsträckning i detaljplanearbetet. I översiktsplanen för år 2010 framgår att kommunen ska värna det historiska arvet och kvaliteterna i de offentliga rummen. I planläggningen ska de kulturhistoriska värdena alltid beaktas och lyftas fram så att stadens identitet förstärks och utvecklas. Genom detaljplanen bryter kommunen mot översiktsplanen, då förlängningen av stadens gaturutssystem ska värnas och detaljplanen begränsar det offentliga rummet genom att bl.a. försvåra för människor att ta sig till Sankt Persgatans värdefulla byggnader och däribland Frälsningsarméns hus. Byggnaden uppfördes på 1880-talet och är grundlagd på så kallad



rustbädd. Byggnaden är sättningskänslig. Genom att anlägga en tunnel några meter från Frälsningsarméns hus och låta gång- och cykelvägen utmed järnvägen trafikeras av biltrafik ökar belastningen och därmed risken för sättningar. Vid detaljplaneläggning ska kommunen beakta att bebyggelsen kan skadas, men så har inte skett i detta detaljplanearbete. Markförhållandena i området är lera upp till 10 – 20 meters djup. Genom byggandet av den planskilda korsningen behöver järnvägen höjas cirka 80 centimeter. Denna höjning är en konsekvens av den planskilda korsningen. Att höjningen kan komma att leda till högre bullernivåer har inte tagits med vid avvägningen. Föreningen ifrågasätter det lämpliga att dela upp detaljplanen för Sankt Olofsgatan och Sankt Persgatan i två planer. Att en detaljplan ska grundas på ett program enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL. Att en detaljplan ska grundas på ett program är huvudregeln. I programmet visas utgångspunkterna och målen med detaljplanen. Avsikten är att sakägarna och kommunen ska få till en dialog. Frälsningsarmén ser redan nu att det blir svårigheter att bedriva verksamheten under byggtiden, framförallt kommer fastigheten att påverkas då delar av fastigheten läggs ut som allmän plats och att transporter till och från fastigheten kommer via Järnvägs promenaden. Miljökonsekvensbeskrivning ska vara ett led i detaljplanearbetet. Genom att kommunen inte har tagit fram någon miljökonsekvensbeskrivning saknas grund för att anta detaljplanen. Frälsningsarméns hus är grundlagt på rustbädd och därmed sättningskänslig. Genom att anlägga en tunnel under järnvägen kommer grundvattensänkning att behöva ske för att genomföra anläggandet. Eftersom det är 10 – 20 meter lera som huset är grundlagt på och en grundvattensänkning kommer att få konsekvenser för grundläggningen innebär detaljplanen en betydande miljöpåverkan så att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Även påverkan på stadsbilden ska vägas in i denna bedömning. Då någon miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats finns inte grund att anta detaljplanen. Detaljplanen omöjliggör ett funktionellt nyttjande av Frälsningsarméns fastighet. Denna intressekonflikt vad gäller Frälsningsarméns behov av transporter, bullerpåverkan och grundläggning som kan komma att påverkas har inte i tillräcklig grad beaktats varför detaljplanen ska upphävas. Något program eller miljökonsekvensbeskrivning har inte tagits fram, trots betydande miljöpåverkan. Skäl att anta detaljplanen har därför inte förelegat.

### Motivering

Sedan den 2 maj 2011 gäller en ny plan- och bygglag (2010:900). Av övergångsbestämmelserna till denna lag framgår bl.a. att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för ärenden som har påbörjats före den 2 maj 2011 och ärenden som avser överklagande av beslut i ett sådant ärende till dess ärendet är slutligt avgjort. Därigenom ska bestämmelserna i plan- och bygglagen (1987:10) tillämpas i detta ärende.

### *Allmänt om prövningen*

Inledningsvis kan anföras att Länsstyrelsen enligt 13 kap 8 § ÄPBL antingen kan fastställa eller upphäva ett antagandebeslut i dess helhet. Länsstyrelsen kan således



inte med anledning av överklagandena göra ändringar i eller tillägg till planen eller pröva någon annan planutförning än den kommunen har antagit.

Av 5 kap 2 § första stycket och tredje stycket ÄPBL framgår att vid utformning av en detaljplan ska skälig hänsyn tas till befintlig bebyggelse, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Detaljplanen får inte omfatta ett större område än som är befogat med hänsyn till syftet med planen och den tid för att genomföra den som ska bestämmas enligt 5 § samma lag.

Det nu aktuella planområdet omfattar liten del av järnvägsområdet i anslutning till S:t Persgatan, del av Österplan, Järnvägspromenaden från S:t Persgatan till Klostersgatan, del av S:t Persgatan, del av Klostersgatan, samt fastigheterna Dragarbrunn 17:1, 21:1 samt 21:5.

Planområdet omfattas av ett flertal detaljplaner, nämligen dels PL 32 Stadsplan för trakten kring Järnvägsgatan från 1935, PL32 K Ändrad stadsplan för dels Järnbrogatans korsning med järnvägen och dels kvarteret Nanna i Uppsala från 1945, dels PL42 Kv. Tor från 1964, dels PL42 S Kv. Oden/Ygg, dels Dp 42 Z Södra tingshuset från 1996.

Planförslaget syftar till att möjliggöra en planskild korsning mellan järnvägen och S:t Persgatan för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten. Det innebär att järnvägsspåren flyttats i sidled och höjs med 80 centimeter mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Planskildheten kommer att påverka angöringen till flera fastigheter, eftersom nuvarande infarter skärs av. Järnvägspromenaden kompletteras med en bro över S:t Persgatan.

Länsstyrelsen erinrar om att enligt 1 kap 2 § ÄPBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Med hänsyn härtill äger kommunen själv, inom vida ramar, att avgöra hur marken ska disponeras samt hur miljön ska utformas i den egna kommunen. Kommunfullmäktige är inte bunden av kommunens tidigare uttalanden avseende ett aktuellt område eller en översiktsplan. En antagen detaljplan är resultatet av en politisk intresseavvägning, i vilken synpunkter tillgodoses i varierande omfattning. Stor vikt bör tillmätas de lämplighetsbedömningar som kommunen företagit.

Vid en överprövning av kommunens beslut att anta en detaljplan bör beslutet upphävas endast om kommunen i sin bedömning gjort en felaktig avvägning mellan motstående enskilda intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen eller i de fall då kommunen förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet. Länsstyrelsens prövning i ett ärende avseende en överklagad detaljplan avser därför i allt väsentligt frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende, dvs frågor som rör klagandens enskilda intressen. Länsstyrelsen har således i ärendet att göra en avvägning mellan klagandenas enskilda intressen, men samtidigt beakta kommunens handlingsfrihet när det gäller utformningen av planen.



### *Förenlig med översiktsplanen*

En översiktsplan anger bl.a. grunddragen i den avsedda markanvändningen och reglerar inte i detalj avgränsningen mellan olika områdens markanvändning. Översiktsplanen har inte någon bindande verkan, utan avsikten är att den ska vara av programmässig och vägledande art. Frågan om hur områdena slutligt ska avgränsas och disponeras prövas först i samband med att ett område blir föremål för detaljplanläggning.

För Uppsala kommun gäller en översiktsplan, som antogs av kommunfullmäktige den 17 juni 2010. Av översiktsplanen anges bl.a. vad gäller planskilda korsningar med järnväg att befintliga eller nya korspunkter prioriteras för planskild passage för motorfordon eller gång- och cykeltrafikanter. Vidare anges att kommunen ska aktivt arbeta med att göra cykelnätet i staden attraktivt, tryggt och trafiksäkert. Kommunen ska även aktivt medverka i utredningar kring utvecklingen av järnvägssystemet i regionen och när så behövs även ta initiativ till skilda typer av samverkansprojekt för att driva utvecklingen framåt. Kommunen ska även intensifiera ansträngningarna att åstadkomma avtal med Trafikverket om att bygga bort olika plankorsningar för ökad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt. Vidare anger översiktsplanen riktlinjer för stadskärnan och innerstaden. I samband med omvandlingar och förändringar ska kulturhistoriska värden alltid beaktas och lyftas fram så att staden identitet förstärks och utvecklas. Att bygga nytt i befintlig miljö, särskilt kulturhistorisk eller arkitektonisk värdefull miljö ställer höga krav på ett kvalitativt förhållningssätt när det gäller utformning och estetik.

Länsstyrelsen finner att den överklagade detaljplanen inte kan anses strida mot översiktsplanen eller mot dess intentioner.

### *Planprogram*

Enligt 5 kap 18 § första stycket ÄPBL ska en detaljplan grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, om det inte är onödigt.

I förarbetena till PBL anges att ett program som huvudregel bör kunna undvaras i de fall detaljplanen är av sådan beskaffenhet att den kan behandlas enligt reglerna för enkelt planförfarande. Det bör i vissa fall vara möjligt att undvara program även om detaljplanen är sådan att det krävs ett ordinärt förfarande. Tanken är här att översiktsplanen ska ersätta programmet. Det kan bli aktuellt om översiktsplanen innehåller sådana riktlinjer för detaljplanearbetet att innebörd och konsekvenser kan utläsas tillräckligt tydligt. I ett sådant fall bör översiktsplanen vara aktuell och detaljplanen ha stöd i översiktsplanen och inte oförenlig med länsstyrelsen granskningsyttrande över översiktsplanen (prop. 1994/95:230 s. 74 och s 117). Syftet med ett program är att dialogen mellan kommunen och kommuninvånare som berörs av ett planärende ska komma till stånd tidigt. Härigenom uppnås dels att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter, dels att berörda sakägare och boende m.fl. ges möjligheter till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta (a.a. s. 73).



I aktuellt ärende har inte något planprogram upprättats. Som ovan konstaterats får den i ärendet aktuella detaljplanen anses förenlig med den för Uppsala kommun gällande översiktsplanen och är inte heller oförenlig med Länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen. Dåvarande Banverket (numer Trafikverket) genomförde en förstudie Uppsala Norra infart 2007 avseende planskildheter vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, som syftade till öka säkerheten vid plankorsningar, förbättra tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikgrupper, möjliggöra resandeutvecklingen ska möjliggöras i ett flexibelt och långsiktigt hållbart järnvägssystem. Med hänsyn till vad som anförts ovan och till att planen avser ett begränsat geografiskt område, bedömer Länsstyrelsen att avsaknaden av program inte utgör en sådan allvarlig brist av en sådan beskaffenhet att detaljplanen ska upphävas på denna grund.

#### *Krav på miljökonsekvensbeskrivning*

Av 5 kap 18 § andra stycket ÄPBL framgår att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas om detaljplanen kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken.

I processen för att ta fram en järnvägsplan genomförde dåvarande Banverket (numer Trafikverket) en förstudie 2007 Uppsala norra infart, som bl.a. syftade till att öka säkerheten vid plankorsningar, förbättra tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikgrupper, möjliggöra resandeutvecklingen, vilket ska möjliggöras i ett flexibelt och långsiktigt hållbart järnvägssystem för. Därutöver har en fördjupad utredning avseende miljökonsekvenserna för kulturmiljön genomförts.

Bedömningen av om den nu antagna detaljplanen innebär en betydande miljöpåverkan ska i huvudsak relateras till den markanvändning som den gällande detaljplanen medger. I och med den genomförda förstudien och den genomförda utredningen av miljökonsekvenserna för kulturmiljön får planhandläggningen i erforderlig omfattning anses ha tagit upp och behandlat planförslaget miljöpåverkan. De skillnader som den nya detaljplanen innebär i förhållande till den gällande detaljplanen när det gäller markanvändning är inte så stora att de i sig, kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Avsaknaden av en miljökonsekvensbeskrivning utgör inte en sådan allvarlig brist att planen ska upphävas på denna grund.

#### *Risk för sättningsskador*

I frågan om risker för grundvattensänkning och därmed risk för sättningsskador som kan påverka bebyggelse i omgivningen konstaterar Länsstyrelsen att ytterligare utredning behövs, men bedömer samtidigt att det finns vedertagna tekniska metoder som gör det möjligt att i en situation som den nu aktuella förebygga och undvika skador på intilliggande bebyggelse. Det bedöms inte nödvändigt att i detaljplansskedet ha klarlagt exakt hur grundvattensituationen ser ut och vilka tekniska lösningar som kan komma ifråga. Det kan förutsättas att kommunen som huvudman i genomförandeskedet ansvarar för att grundvattenförhållandena klarläggs i tillräck-



lig omfattning och att erforderliga tekniska lösningar genomförs för att skadliga grundvattensänkningar inte ska uppstå. Detta torde ligga även i kommunens intresse för att undvika eventuella skadeståndsanspråk. Frågor som rör vilka närmare föreskrifter eller åtgärder i övrigt som kan behövas för att undvika skador för omgivningen med arbeten inom planområdet får övervägas i samband med planens genomförande. För det fall verksamheten innebär vattenverksamhet som påverkar allmänt eller enskilt intresse har kommunen att ansöka de erforderliga tillstånd som kan komma att krävas.

#### *Negativ påverkan på kulturmiljön*

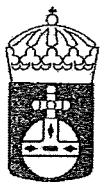
Planområdet ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövården, K:A 40 Uppsala stad samt kommunalt intresse för kulturmiljövården, U 20 Uppsala. Motiveringen till riksintresset är att Uppsala utgör ett stadslandskap som sedan medeltiden präglats av kyrkans, centralmaktens och universitetets monumentala byggnader med rutnätsplan och raka tillfartsvägar från 1600-talet. Riksintresset omfattar även den expansion som staden genomgått under 1700-, 1800-, och 1900-talet. Inom planområdet finns inga byggnadsminnesförklarade byggnader. Värdefull bebyggelse som finns inom planområdet utgörs av bl.a. Frälsningsarméns hus, det tidigare tingshuset, mejeriet och Framfabriken på S:t Persgatan. I planområdet finns bostadshus från olika perioder och byggnadsstilar. På 1640-talet inleddes arbetet med att anlägga en rutnätsplan för stadens gator, vilket innebar att gatorna rätades ut och nya gator anlades i ett rätvinkligt system. Ett stadsdike anlades där Kungsgatan löper idag. Järnvägen anlades 1866 och planområdet berör bl.a. en så kallad gnistpark Österplan för att skydda bebyggelsen från gnistor från de förbipasserande tågen. S:t Persgatan är en förlängning av 1600-talets rutnätsplan.

Nu aktuell plan innebär att siktlinjen utmed S:t Persgatan förändras och att gatuummet förändras på grund av tunnelldragningen. Enligt 12 kap 1 § PBL ska Länsstyrelsen på eget initiativ pröva en kommuns beslut att anta en detaljplan om det kan befaras bl.a. att den bebyggelse som tillåts genom planen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa. Länsstyrelsen beslutade den 25 april 2014 att prövning av antagandebeslutet enligt 12 kap. ÄPBL inte ska ske. Länsstyrelsen har således bedömt att exploateringen enligt detaljplanen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och att förändringen av stadsbilden är förenlig med riksintresset. Genom överklagandet har inte framkommit några nya omständigheter som föranleder Länsstyrelsen som besvärprövande myndighet att göra en annan bedömning.

#### *Olämplig avgränsning av detaljplanen*

Det är i huvudsak en kommunal angelägenhet att bestämma avgränsningen av en detaljplan. Vad klagande har anfört om avgränsningen av den aktuella detaljplanen utgör inte skäl att upphäva planbeslutet.





LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

*Trafikbuller*

BESLUT

8(9)

2015-02-06

403-2783-14

Planförslaget innebär att järnvägspromenaden kommer att få en begränsad biltrafik, som huvudsakligen kommer att utgöras av transporter till fastigheten Dragarbrunn 17:1. Därutöver kommer ljudbilden från järnvägstrafiken ändras något, eftersom banvallen kommer att höjas. Hänsyn till bullerfrågan vad gäller järnvägstrafiken kommer att hanteras inom järnvägsplanen. Utifrån vad som framkommit ärendet finner Länsstyrelsen att planförslaget synes ge en marginell ökning av bullernivåerna och således inte kan anses vara av olägenhet av betydelse.

#### *Angöring till fastigheten Dragarbrunn 17:1*

Angöringen till fastigheten Dragarbrunn 17:1 kommer huvudsakligen att ske via Järnvägspromenaden, som idag används som gång- och cykelväg. Av planhandlingarna framgår att gång- och cykelvägen kommer att breddas och enkelriktas för biltrafik. Järnvägspromenadens närmare utformning är inte något som bestäms i detaljplaneskedet. Den biltrafik som kommer att trafikera Järnvägspromenaden kommer att huvudsakligen utgöras av transporter till Frälsningsarméns lokaler. Länsstyrelsen finner, vid en vägning mellan Frälsningsarméns enskilda intressen och de intressen som planen syftar till att tillgodose, att de fördelar som kan vinnas med detaljplanen överväger de enskilda intressena.

#### *Sammanfattning*

Sammanfattningsvis finner Länsstyrelsen således att detaljplanen inte kommer att innebära sådana betydande olägenheter för de klagande att planen inte kan godtas, att kommunen har gjort en rimlig avvägning mellan motstående intressen, att kommunen i rimlig utsträckning beaktat kraven i 5 kap 2 § ÄPBL samt att det i övrigt inte har framkommit något om detaljplanens utformning eller om förfarandet som gör att detaljplanen inte kan godtas.



LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

BESLUT

9(9)

2015-02-06

403-2783-14

### Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas till Mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt, se bilaga.

I den slutliga handläggningen av ärendet har deltagit t f chefsjuristen Gunilla Stener, beslutande, länsantikvarien Roger Edenmo, länsarkitekten Eva Bergdahl, miljöhandläggaren Ulf Lindblom och länsassessorn Annika Israelsson, föredragande.

1. c /  
AE

ie

Gunilla Stener

Annika Israelsson

Kopia till:

Akten

Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala, Kontoret för samhällsutveckling,  
753 75 UPPSALA

AI

UL

GS

EB

RE