



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060108

**DOM**  
2016-11-23  
Stockholm

Mål nr  
P 3979-16

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2016-04-18 i mål nr P 4107-15, se bilaga A

## KLAGANDE

1. S H

2. H K H

## MOTPART

Byggnadsnämnden i Lysekils kommun

## SAKEN

Marklov för ändring av marknivå genom borttagande av berg på fastigheten X i Lysekils kommun

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer punkten 2 i mark- och miljödomstolens dom och återförvisar ärendet till Byggnadsnämnden i Lysekils kommun för beviljande av marklov.

---

Dok.Id 1299157

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

**Telefon**  
08-561 670 00  
08-561 675 50

**E-post:** svea.avd6@dom.se  
www.svea.se

**Telefax**  
08-561 675 59

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00-15:00

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

S H och H K H har yrkat att ansökan om marklov ska beviljas.

Byggnadsnämnden i Lysekils kommun (nämnden) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

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

**S H och H K H** har, utöver vad som framgår av underinstansernas avgöranden, i Mark- och miljööverdomstolen anfört sammanfattningsvis följande. Nämnden har i närtid i flera fall beviljat marklov för schaktning och anordnande av parkeringsplatser på fastigheter på Skaftö i område som enligt gällande planbestämmelse utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö. Oavsett om man utgår från bergschaktningens omfattning till yta, höjd eller volym, innebär deras ansökan om marklov mindre eller väsentligt mindre schaktning än vad som varit fallet i de ärenden där marklov getts. Enligt det officialservitut som gäller till förmån för deras fastighet har de rätt att köra bil till fastigheten på det som i detaljplanen är betecknat som ”allmän gångväg körbar”. Inom detaljplaneområdet finns det i vart fall tretton fastigheter vars ägare, utan att det invänts mot det, använder vägar som i planen betecknats som ”allmän gångväg körbar” för att parkera på sina fastigheter. Ansökan om marklov för schaktning på fastigheten X bör därför beviljas.

**Byggnadsnämnden i Lysekils kommun** har, utöver vad som framgår av mark- och miljödomstolens dom, anfört i huvudsak följande. Den väg som leder fram till fastigheten X är smal och har skynda kurvor vilket gör att den är olämplig för permanent biltrafik. Den är i detaljplanen betecknad som ”allmän gångväg körbar” vilket ger möjlighet till angelägna transporter, t.ex. utryckningsfordon. Det finns möjlighet att parkera vid Västra Kajen inom 50 meter från den aktuella fastigheten. De ärenden som S H och H K H hänvisat till skiljer sig från det nu aktuella och är inte relevanta som jämförelse.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Mark- och miljööverdomstolen har gett prövningstillstånd endast när det gäller punkten 2 i mark- och miljödomstolens dom. Mark- och miljödomstolens beslut (punkten 1 i domen) att avvisa det andrahandsyrkande om marklov som S H och H K H framställt där har därmed vunnit laga kraft. Det Mark- och miljööverdomstolen ska pröva i detta mål är därför om marklov ska ges för ändring av marknivå genom borttagande av berg på fastigheten X i enlighet med deras ansökan hos nämnden. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att S H och H K H i mark- och miljödomstolen gett in en utförlig ritning och beskrivning av den planerade åtgärden. På ritningen har parkeringsplatsen gjorts något smalare än på den enkla skiss som bifogades deras ansökan hos nämnden. Mark- och miljööverdomstolen uppfattar den detaljerade ritningen som ett förtydligande av S Hs och H K Hs ansökan om marklov och prövar därför deras ansökan om marklov enligt utförandet i ritningen med beskrivning.

Den ritning och beskrivning av åtgärden som S H och H K H åberopat har upprättats av ingenjören och transportekonomen K F.

Av handlingarna framgår att denne vid en undersökning av platsen gjort en avvägning av marknivån inklusive berg i dagen samt utfört bergsondering. Som underlag har han använt den gällande förrättningskartan från lantmäteriet. Den tänkta parkeringsplatsen är 5 meter lång och 2,4 meter bred. Marken anges bestå av buskträd och sly i slänt med två bergspartier. K F har bedömt att mängden bergschakt kommer att uppgå till cirka 3 kubikmeter och att pallhöjden i genomsnitt blir 0,9 meter.

I 9 kap. 35 § plan- och bygglagen (PBL) finns bestämmelser om när marklov ska ges för en sökt åtgärd. Som förutsättning för marklov gäller bl.a. att åtgärden inte får strida mot detaljplan eller områdesbestämmelser och att åtgärden inte får medföra störningar eller betydande olägenheter för omgivningen. Om marklovet gäller en åtgärd inom detaljplanelagt område måste den också uppfylla det så kallade varsamhetskravet i

2 kap. 6 § tredje stycket PBL. Varsamhetskravet innebär att ett bebyggelseområdes särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden ska skyddas samt att ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

Fastigheten X ligger i ett område där en stadsplan från år 1988 gäller. Av övergångsbestämmelserna till PBL följer att planen ska gälla som en detaljplan. Området är i planen betecknat med q vilket enligt planbestämmelsen innebär att det utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö, där bebyggelsens yttre och den utvändiga miljön ska behandlas pietetsfullt, så att den enhetliga och för äldre västkustförhållanden typiska karaktären bibehålles. Fastigheten nås via en väg som i detaljplanens beskrivning anges som ”allmän gångväg körbar”.

Mot bakgrund av den utredning om det tilltänkta schaktningsarbetet som S H och H K H åberopat bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det ingrepp som den sökta åtgärden innebär inte är så omfattande att områdets enhetliga och typiska karaktär riskeras. Det sökta marklovet strider därmed inte mot gällande detaljplan. Med hänsyn till arbetets relativt begränsade omfattning anser Mark- och miljööverdomstolen att inte heller kravet på varsamhet gentemot befintliga karaktärsdrag åsidosätts.

När det gäller frågan om den ansökta åtgärden kan medföra störningar eller betydande olägenheter för omgivningen gör Mark- och miljööverdomstolen följande överväganden. För att komma med bil till och från fastigheten måste man använda den väg som i detaljplanens beskrivning benämns ”allmän gångväg körbar”. Även om vägen sannolikt inte är byggd för biltrafik är den körbar och i planen uppställs inte heller något uttryckligt förbud mot biltrafik på den aktuella vägsträckan. Redan idag kör S H och H K H bil fram till fastigheten och möjligheten för dem att parkera en bil där bör inte medföra någon påtaglig ökning av trafiken. Mark- och miljööverdomstolen bedömer därför att ett marklov i enlighet med deras ansökan inte kan antas medföra störningar eller betydande olägenheter för omgivningen.

Då det inte heller i övrigt har framkommit något hinder mot att bevilja S H och H K H marklov i enlighet med deras ansökan ska mark- och miljödomstolens dom (punkten 2) undanröjas och ärendet återförvisas till nämnden för beviljande av marklov.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Per Sundberg och Birgitta Bylund Uddenfeldt, referent, tekniska rådet Inger Holmqvist samt tf. hovrättsassessorn Erika Löwhagen.

Föredragande har varit föredraganden Christopher Jakobsson.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2016-04-18  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr P 4107-15

### **KLAGANDEN**

1. S H

2. H K H

### **MOTPART**

Byggnadsnämnden i Lysekils kommun

### **ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsens i Västra Götalands län beslut 2015-11-03 i ärende nr 403-25306-2015, se bilaga 1

### **SAKEN**

Marklov för bergsschaktning på fastigheten X i Lysekils kommun

---

### **DOMSLUT**

1. Mark- och miljödomstolen avvisar yrkandet om marklov för schaktning/bergskärning på parkeringens västra del samt uppfyllnad på parkeringens östra del.

2. Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet i övrigt.

---

Dok.Id 326499

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 <b>E-post:</b> mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 08:00-16:00 -

**BAKGRUND**

Byggnadsnämnden i Lysekils kommun (i fortsättningen kallad nämnden) beslutade den 11 juni 2015 (§ 80) att avslå H K Hs och S Hs ansökan om marklov för bergsschaktning på fastigheten X.

Länsstyrelsen avlog därefter H K Hs och S Hs överklagande av beslutet, se bilaga 1.

**YRKANDEN M.M.**

**H K H och S H** yrkar att de ska beviljas marklov. De yrkar i första hand att marklov för att utföra jordschaktning/bergskärning upp till en höjd av 1 m beviljas. I andra hand yrkas marklov för jordschaktning / bergskärning med upp till 50 cm i höjddled på parkeringsens västra del samt utfyllnad med upp till 50 cm i höjddled på parkeringens östra del. De åberopar vad de tidigare an-fört samt tillägger i huvudsak följande.

Länsstyrelsens anger att det inte ska beaktas att marklov medgetts i andra ärenden som enligt deras mening avser samma förhållanden som deras ansökan. Detta strider mot regeln om att domstolar och förvaltningsmyndigheter i sin verksamhet ska beakta allas likhet inför lagen. Länsstyrelsen har inte gjort en sådan jämförande bedömning som följer av en tillämpning av principen om likabehandling och beaktat deras utredning om marklov som beviljats i andra fall. Detta strider mot kravet på allas likhet inför lagen i 1 kap. 9 § regeringsformen, som innebär att om en medborgare har beviljats en offentligrättslig förmån under vissa betingelser ska också andra medborgare ges samma förmån om skälen därför är desamma eller än starkare. Det finns anledning att skilja mellan två aspekter vid jämförelsebedömningen i vad mån de beviljade och det sökta marklovet inverkar på kulturhistoriska och miljömässiga värden. För det första bör närmiljöerna vid parkeringsplatserna beaktas och då främst vad som kan iakttas från en vägsträcka om ca 30 m från parkeringsplatserna. För det andra ska förhållandena vid själva parkeringsplatserna beaktas.

Länsstyrelsens uppgifter om bergskärningens omfattning är felaktig och bedömningen går utöver yrkandet. En bergskärning i enlighet med deras yrkande om att jämna ut marken för att möjliggöra parkering är ingen eller en mindre avvikelse från detaljplanen. I vart fall medför en marknivåförändring om en halvmeter inte en avsevärd förändring, varför det sökta tillståndet för dessa begränsade åtgärder inte kräver marklov. Marklov ska därför beviljas. Den lovsökta parkeringsplatsens storlek är 5 x 2,5 m samt infartsyta och höjdmått för jordschaktning kombinerat med bergsskärning är 1,1 m. Yrkandena innebär inte att bergskärningen går bortom 4-meterkurvan.

Länsstyrelsens uppgift om bredden av den väg som leder till den lovsökta platsen är felaktig. Enligt stadsplan och officialservitut är vägens bredd 4,5 m. Deras bil har en spårvidd av 1 588 mm. Uppfattningen att ett beviljat marklov medför att de i ökad omfattning kommer att köra bil på denna väg är felaktig. Ett beviljat marklov och en anlagd parkeringsplats halverar antalet tillfällen då de behöver köra till och från parkeringsplats, jämfört med nuvarande förhållanden då bilen måste köras fram och bort från fastigheten varje gång bilen körs fram för av- eller pålastning. Inom ett avstånd om ca 30 m är det fri sikt fram mot parkeringsplatsen. Enligt nu gällande detaljplan är biltrafik tillåten på denna sträcka. Efter uppmätning på plats och ställe framgår att vägens asfaltsdel är två meter och de plana grusade ytorna på ömse sidor gör vägen betydligt bredare. Utrymmet är gott. Området väster om den asfalterade vägen tillhör deras fastighet och här finns minst en halvmeter att utnyttja utöver den 4,5 m breda vägen. Andra fastighetsägare som beviljats marklov och som kör bil till och från sina fastigheter kör på betydligt smalare och krokigare vägsträckor, med i vissa fall sämre sikt.

Länsstyrelsen har inte gjort någon behovsprövning eller intresseavvägning med beaktande av enskilda intressen. De relevanta reglerna ska inte tolkas på detta ensidiga sätt. En domstol ska vid tillämpning av PBL:s regler pröva i vad mån enskilda intressen ska vägas in vid den rättsliga bedömningen. Det framgår av stadsarkitektens i Lysekil yttrande från november 2014 att det på grund av den ansträngda parke-



ringssituationen i Grundsund naturligtvis är önskvärt att underlätta anordnandet av parkeringsplatser på enskilda tomter.

H K H och S H har gett in illustrationer till de två yrkade utförandena, foton som visar dels parkeringens placering på fastigheten, dels andra befintliga parkeringar, fastighetskarta samt stadsplan och utdrag ur gällande detaljplan (bilagor A – I2).

**Byggnadsnämnden i Lysekils kommun** yrkar att överklagandet ska avslås och anför i huvudsak följande. Likabehandlingsprincipen handlar egentligt om myndigheters saklighet och opartiskhet. Att använda ordet på sätt som de klagande gör är felaktigt. Saklighet handlar om att ta i beaktande de faktiska förutsättningar som gäller i varje ärende och de skillnader som då finns ska avspeglade sig i beslutet. Man kan inte i samma typ av förvaltningsärende förvänta sig att få samma beslut, när beslutsunderlagen innehåller skillnader.

H K H och S H hänvisar till måtten på den bil de har för närvarande. Inga lovansökningar kan enbart utgå från nuvarande ägare och nu-varande bilinnehav, speciellt inte i värdefulla kulturmiljöer. Ett bergschakt för en bilplats och tillfart till denna i en känslig miljö är oåterkalleligt och det är en grundläggande självklarhet att såväl fastighetsägare som bil kommer att bytas ut inom överskådlig tid.

Det är inte en självklarhet att begreppet ”väg” i det 70 år gamla vägservitutet innebar körbarhet med bil eller att det ska göra det för all framtid. I fiskesamhällena på Sveriges västkust användes så sent som på 1960-talet enaxlade dragkärror för transporter och flakmopeder till ännu senare. Det är inte heller självklart att kunna köra ända fram till tomtgränsen i ett samhälle som fått sin form före bilens utbredning. Det är också orimligt att ett kulturhistoriskt värdefullt samhälle ska anpassa sig efter enskilda fastighetsägares hävdade behov av att ha bilen parkerad på tomten.

Ingivet foto, bilaga H1, är av allt att döma från vägen nedanför aktuell fastighet och mot norr. I bilaga H2 visas ett utdrag ur detaljplanen där denna väg är betecknad som "Allmän gångväg, körbar". Denna körbarhet ansluter dels till vägnätet i söder och inte i norr, dels avser körbarheten inte med automatik privatfordon på daglig basis.

Det understryks att det inte är parkeringsplatsen som sådan som nämnden har invändningar emot, utan det är påverkan på den fysiska miljön som ger upphov till marklovskravet. Ingivna foton, bilagor F1-8, är till största delen p-platser direkt på mark eller intill en sedan tidigare befintlig mur. Endast en p-plats (längst ner på bilaga F4 och högst upp på bilaga G) visar en öppen bergskärning utförd i närtid, dock i en miljö som är helt olik den på aktuell fastighet. Såväl tomter, hus som avstånd mellan husen är betydligt större. Bilden längst ner på bilaga G visar en minimal bergskärning som, sånär på det borttagna berget, redan utgjorde en mindre parkeringsplats efter att en lyktstolpe flyttats. Inget av dessa ärenden kan jämföras med eller direkt överföras på situationen på den aktuella fastigheten.

Den markerade ytan för en parkeringsplats som visas på bilaga C1 är till mått, form, utbredning och placering helt felaktig. Om parkeringsplatsen helt ska placeras på den aktuella fastigheten – något annat är inte tänkbart – är både bilaga A och B felaktiga vad avser marksektionen. Varken första eller andra yrkandet kan bifallas utan att en större bergschaktning utförs. Det kan tydligt ses och mätas på kommunens primärkarta att man från tomtgränsen och 2,5 m inåt minst kommer till kurvan för 4-meter. När då vägen ligger på + 1,8 m höjd utanför fastigheten måste det handla om minst 2 m bergskärning. Om man också vill kunna öppna bildörrarna på båda sidor och göra p-platsen bredare än 2,5 m resulterar det i en skärning med ännu större höjd ju längre in på tomten man ska schakta. Till ansökan om marklov lämnades en karta utan höjdkurvor och utan redovisning av tredimensionell påverkan på platsen. I överklagandet till länsstyrelsen anger man att bergskärningen uppgår till 1,1 m i höjddled, dock utan att lämna något preciserat underlag för detta påstående. Det ska också beaktas att klagandena framställt allt material själva utan att

anlita sakkunnig för höjdmätning och ritning. Kommunen baserar sin bedömning av höjdförhållandena på sin primärkarta.

Det kan antas att skälen till att H K H och S H skaffade sig ett sommarboende just i ett pittoreskt och kulturhistoriskt intressant fiskar-samhälle som Grundsunds äldre delar hade något med omgivningen och kulturvärdena att göra. Men med ett sådant ägande följer också vissa förpliktelser och att man till förmån för det allmänna intresset måste vara beredd på att göra vissa uppoffringar i sin personliga bekvämlighet. I denna specifika och tätbebyggda kulturmiljö måste både stora beskrningar och hyllor halvvägs upp på en bergsslant för att skapa parkeringsplatser anses vara ett främmande inslag.

**H K H och S H** har vidare anfört i huvudsak. De har låtit en sakkunnig utföra en noggrann uppmätning på plats, som visar att bergschaktningen omfattar ca 3 m<sup>3</sup> och att ”pallhöjden” är 0,9 m. Utredningen åberopas.

Likabehandlingsprincipen ska upprätthållas av kommunala förvaltningsmyndigheter vid fullgörande av all offentlig förvaltning. Regeringsformen ställer tre krav på förvaltningen; den ska utövas med beaktande av allas likhet inför lagen och saklighet samt opartiskhet ska iakttas. Alla krav ska uppfyllas och de är inte alternativa. Det förefaller som nämnden menar att principen inte behöver beakta åberopade lika fall så länge besluten är sakligt motiverade. Det är oriktigt. Likabehandlingsprincipen ska upprätthållas också i marklovsärenden.

Standardlängdmåttet för parkeringsplatser i Sverige är 5,0 m. Bredden varierar vanligen mellan 2,3 – 2,5 m. Parkeringen kommer att vara funktionell för alla normala personbilar, inte enbart för deras fordon. Anslutning med personbil till parkeringen har kontrollerats med körspårsmallar.

Officialservitutet infördes i den tjänande fastigheten 1992. Vid denna tidpunkt kan uttrycket körbarhet inte ges den innebörden att den nu vanligaste trafikformen, biltrafik, avsetts vara utesluten från rätten att befara servitutsvägarna. I detaljplanen

förklaras att stråk som angetts till ”allmän gångväg, körbar” fått beteckningen just av den anledningen att biltrafik ska säkras här därför att den delen ”tidigare nåtts av bilar”. Slutsatsen kan endast vara att biltrafik har förekommit på Udden innan nuvarande detaljplan antogs. Den av nämnden anförda uppfattningen att rätten att köra på servitutsvägarna skulle vara tidsmässigt begränsad och inte gälla varje dag för privatfordon har inte stöd i servitutstexten. I den gamla delen av Grundsund finns flera stråk angivna som ”allmän gångväg, körbar” där fastighetsägare har parkeringar och kör på daglig basis under sommaren. I fyra fall handlar det om fastighetsägare (grannar) på just Udden. Det finns ingen anledning att förvägra dem samma rätt.

De exempel på andra parkeringar och schaktningar som de tidigare åberopat är planmässigt identiska såtillvida att de befinner sig inom q-område, Det finns inget stöd i detaljplanen för att göra åtskillnad mellan olika fastigheter inom området när det gäller beaktande av kulturmiljön. Kommunen har inte framfört någon erinran mot att de kör bil fram till tomtgränsen för lossning och lastning av passagerare och gods.

Nämnden har i kommentar till bilaga G anförts att det i det fallet bedömdes att en bergskärning i begränsad omfattning skulle kunna accepteras. Nämnden anser alltså att en bergskärning som går upp till 3 m i höjd och omfattar en yta av 67,5 m<sup>2</sup> är av begränsad omfattning. I deras fall handlar det om ca 3 m<sup>2</sup> och ca 0,9 m i höjddled, men enligt nämndens uppfattning är detta en betydande avvikelse. Nämndens uppfattningar i dessa båda avseenden är motsägelsefulla. Nämnden kommenterar även att bilden längst ner på bilaga G visar en minimal bergskärning i vänstra kanten. I bilaga C1-3 visas parkeringen efter bergskärning och uppförande av betongmur. Av bilaga C4 och kartan i bilaga C5 framgår att en hel bergknalle med över 2 m i höjd och 5-10 m<sup>3</sup> berg avlägsnats. Detta är alltså enligt nämnden en minimal bergschaktning och även i detta fall handlar det om en bergschaktning som vida överstiger den som de sökt lov för. Det finns ytterligare exempel på nyligen beviljat marklov inom q-område i Grundsund i bilaga D1-3. Här handlar det om bergschaktning med över 2 m i höjddled inom synhåll från närliggande q-betecknade fastigheter. Exempelen

klargör att nämndens bedömning strider mot regeringsformens princip om likabehandling och saklighet.

Alla de tidsbegränsade p-platserna på Västra Kajen är under sommartid regelmässigt upptagna. Om de endast skulle vara hänvisade till dessa skulle de tvingas att flera gånger hämta sin bil från ytterområdesparkeringen och köra den fram till Västra Kajens parkeringsplats i hopp om att finna en fri plats och vid misslyckade försök köra tillbaka till ytterområdesparkeringen. Detta skulle medföra en ökad biltrafik.

På kommunens primärkarta står angivet att den saknar rättsverkan; ”Den redovisade fastighetsindelningens kvalité kan inte garanteras och har ingen rättsverkan”. Det är i stället förrättningsakten med tillhörande förrättningskarta som har rättsverkan. Det är alltså endast kartan i förrättningsakten som ska användas. Bilaga C2 och sakkunnigutlåtandet (bilaga G), som visar parkeringsplatsen i förhållande till fastighetsgränsen och föreliggande verkliga höjdförhållanden i detalj, baseras på kartmaterial som äger vitsord. Nämndens beslut har baserats på kartmaterial som ej äger vitsord.

De kommer endast att genomföra begränsade bergskärningar. Först kommer lös jord att avlägsnas och därefter sker en bergschaktning om ca 3 m<sup>3</sup> med pallhöjd 0,9 m. Om andra fall av bergschaktning som godkänts beaktas är deras schaktning av betydligt mindre omfattning. Det vill säga att avvikelserna mot detaljplanen är en mindre avvikelse.

H K H och S H har gett in foton som visar bl.a. di-verse parkeringar som nås via allmän gångväg körbar, bergskärningar som nämnden benämnt ”begränsad” respektive ”minimal”, bergschaktning till över 2 m nivå ut-förd 2015, utdrag ur gällande detaljplan med anmärkningar ”allmän gångväg körbar” samt parkeringsplatsområdet och den faktiska miljön (bilagor a1 – g).

**Nämnden** har vidhållit sin inställning och tillagt att sakkunnigutlåtandet utfår från det felaktiga antagandet att 2,4 m är tillräckligt för att parkera en bil och öppna dess

dörrar på båda sidorna. En p-plats på endast 2,4 m bredd med en bergskant på ena sidan och en befintlig belysningsstolpe samt elskåp på den andra kan inte fungera.

**H K H och S H** har tillagt i huvudsak. Kommunens avgiftsbelagda parkeringsplatser på Östra Kajen har bredden 2,25 m. Ytterligare ett marklov har beviljats i Fiskebäckskil sedan sökandena ingav sin ansökan.

De har gett in tilläggsyttrande till tidigare ingivet sakkunnigutlåtande samt beviljat marklov i Fiskebäckskil, foton från parkeringsplatsen och utdrag ur detaljplanen för denna fastighet

### **DOMSKÄL**

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Mark- och miljödomstolen vill inledningsvis poängtera att domstolens prövning endast omfattar de frågor som prövats av underinstanserna. Domstolen är således förhindrad att pröva ett annat utförande av parkeringsplatsen än den ansökta, som endast innefattar schaktning/bergskärning. H K Hs och S Hs andrahandsyrkande ska därför avvisas.

Likabehandlingsprincipen innebär i ett ärende som detta att varje mål ska bedömas självständigt och prövas individuellt mot lagens krav efter rådande förutsättningar. Som regel kan därför inte beaktas andra ärenden som prövats och utgången i dessa. Mark- och miljödomstolen anser att de av klagandena åberopade markloven inte uppvisar sådana med målet likartade förhållanden att de kan tillåtas få avgörande betydelse i målet.

Mark- och miljödomstolen har gått igenom utredningen i målet och beaktat vad H K H och S H nu har anfört. Domstolen, som instämmer i länsstyrelsens bedömningar att den ansökta åtgärden strider mot såväl detaljplan som 2 kap. 6 § tredje stycket plan- och bygglagen samt att den tänkta

parkeringsplatsen inte är lämplig, har inte funnit något som motiverar att det överklagade beslutet ändras. Överklagandet ska därför avslås.

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

Överklagande senast den 9 maj 2016

Susanne Lindblad

Rolf Dalbert

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Susanne Lindblad, ordförande, och tekniska rådet Rolf Dalbert.