



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060208

**DOM**  
2018-  
Stockholm

Mål nr  
P 1907-18

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-02-08 i mål nr P 1161-17, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Stadsbyggnadsnämnden i Malmö stad  
205 80 Malmö

### Motpart

EM

Ombud: Advokaten TP

## SAKEN

Föreläggande att avlägsna anordnade parkeringsplatser på fastigheten X i Malmö kommun

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen stadsbyggnadsnämndens beslut 2016-10-20, BN § 416, med den ändringen att tidpunkten för när åtgärderna ska vara vidtagna bestäms till en månad från dagen för Mark- och miljööverdomstolens dom.

Dok.Id 1434443

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00–16:30
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Stadsbyggnadsnämnden i Malmö stad** (nämnden) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska fastställa nämndens beslut att neka bygglov och förelägga fastighetsägaren om rättelse, dock med den ändringen att rättelse ska ha vidtagits en månad från dagen för mark- och miljööverdomstolens dom.

**EM** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

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

**Nämnden** har anfört i huvudsak följande till stöd för sin talan:

De anordnade parkeringsplatserna uppfyller inte de krav som plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ställer på säkerhet och åtgärds lämplighet för sitt ändamål. Parkeringsplatsernas placering innebär en risk för trafikolyckor, bl.a. eftersom den valda lösningen förutsätter backande trafikrörelser i nära anslutning till trottoar och entré. I dagsläget nås parkeringsplatserna genom att man kör in på grannfastighetens infart, sneddar över trottoaren och kör längs husfasaden. För att ta sig ut måste man backa utmed fasaden, förbi infarten för att sedan svänga ut på gatan, vilket även det är olämpligt. För att nå den bortersta parkeringsplatsen måste man dessutom passera mycket nära en entré till huset, samt eventuellt ta sig förbi en parkerad bil närmast infarten genom att svänga ut på själva trottoaren. För att ordna en ny utfart krävs att tekniska nämnden meddelar ett tillstånd, vilket inte kan påräknas i detta fall. Även om det hade varit möjligt att ordna en utfart skulle parkeringsplatserna fortfarande vara olämpliga för sitt ändamål. Utfart över mellanliggande trottoar bör ske endast från särskilt markerade utfarter och kommunens intresse av att kunna erbjuda gatuparkering måste vid en avvägning mellan olika intressen väga över det enskilda intresset av att kunna anordna parkeringar längs husfasaden.

Det är inte av betydelse för bedömningen av om bygglov kan meddelas att sökanden uppgett att parkeringsplatserna endast är tänkta att fylla ett tillfälligt behov.

**EM** har anfört i huvudsak följande:

Vid mark- och miljödomstolens syn på fastigheten X framgick tydligt att det finns goda förutsättningar för anordnande av parkeringsplatser på platsen. Kommunen uteblev från synen, vilket bland annat har lett till att man missförstått mark- och miljödomstolens resonemang. Eftersom det är stora öppna ytor mellan vägen och husfasaden är siktförhållandena bättre än vad som normalt är fallet för in- och utfarter i stadsmiljö. Såväl in- som utfart kan ske utan att det medför trafikfara genom att använda den befintliga in- och utfarten till grannfastigheten, för vilken servitut finns. Grannfastighetens befintliga in- och utfart har fasad kant och har tidigare använts för tunga transporter till fastigheten. Trots dessa tunga transporter visar beläggningen inga tecken på sättningar eller slitage. Gångbanan behöver inte tas i anspråk för att kunna köra till och från parkeringsplatserna.

Vid en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen bör i det här fallet det enskilda intresset väga tyngst eftersom det finns ett mycket stort behov av parkeringsplatser nära fastigheten. Byggnaderna på fastigheten är relativt gamla och service- och renoveringsåtgärder måste vidtas. Service- och byggpersone måste därför kunna ta sig till och från fastigheten som i övrigt är dåligt försedd med parkeringsplatser. Även fastighetsägarens egen personal, godstransporter, avfallshantering och ambulans har behov av att kunna parkera nära fastigheten. Det är även en arbetsmiljöfråga för sådan personal att inte behöva leta efter en lucka mellan kantparkerade bilar. Det är idag dessutom nästan omöjligt att hitta någon ledig parkeringsplats utmed gatan.

Det faktum att parkeringsplatserna endast kommer att användas för tillfälligt nyttjande är kanske av begränsad betydelse men återspeglar ändå den verkliga avsikten med parkeringsplatserna. Det vore en annan sak om det var fråga om omfattande trafik till och från parkeringsplatserna.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL***Utgångspunkter för prövningen*

Fastigheten X omfattas av en stadsplan från 1936, som enligt övergångsbestämmelserna till PBL gäller som detaljplan.

I fråga om andra anläggningar än byggnader krävs det enligt 6 kap. 1 § 8 plan- och byggförordningen (2011:338) bygglov för att anordna t.ex. parkeringsplatser utomhus. Enligt 9 kap. 30 § PBL ska bygglov ges för en åtgärd inom ett område med detaljplan om åtgärden inte strider mot detaljplanen och den uppfyller de krav som följer av 2 kap. 6 § första stycket 1 och 5, 6 § tredje stycket, 8 och 9 §§ samt 8 kap. 1 §, 2 § första stycket, 3, 6, 7, 9–11 §§, 12 § första stycket, 13, 17 och 18 §§ i samma lag. Att det i målet finns uppgift om att parkeringsplatserna är avsedda för tillfälligt nyttjande saknar betydelse för bedömningen av om bygglov enligt 9 kap. 30 § PBL ska meddelas.

Hänvisningen i 9 kap. 30 § PBL till 2 kap. 9 § PBL innebär bl.a. att åtgärden inte får lokaliseras, placeras eller utformas så att den kan medföra fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

*Mark- och miljööverdomstolens bedömning*

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att det inte finns några planmässiga hinder mot att anordna parkeringsplatser på den aktuella platsen. Frågan i målet blir därmed om åtgärden lever upp till de krav som ställs i 2 kap. 9 § PBL.

De två parkeringsplatserna har placerats utmed en kvartersfasad, mellan en portuppgång och grannfastighetens utfart. EM har anfört att det är den befintliga in-/utfarten till grannfastigheten, för vilket servitut finns, som ska nyttjas för

att ta sig till och från parkeringsplatserna och att gångbanan därmed inte måste tas i anspråk.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att eftersom parkeringsplatserna är placerade på rad utmed fasaden framstår det som oundvikligt att gångbanan kan komma att nyttjas som in-/utfart till parkeringsplatserna. Detta särskilt vid de tillfällen som parkeringsplatsen närmast den befintliga utfarten är upptagen. Parkeringsplatsernas omedelbara närhet till bostadshusets portuppgång medför därtill en olycksrisk, då sikten kommer att vara begränsad för bilföraren. Även i övrigt framstår parkeringsplatsernas placering som olämplig, bland annat med hänsyn till att den valda lösningen förutsätter backande rörelser vid en gångbana och portuppgång. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att nämnden har haft fog för sitt beslut att neka bygglov och möjlighet att kräva rättelse har därmed förelegat enligt 11 kap. 20 § första stycket PBL. Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras och nämndens beslut fastställas.

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

I avgörandet har deltagit f.d. hovrättslagmannen Per-Anders Broqvist, hovrättsrådet Gösta Ihrfelt, referent, tekniska rådet Carl-Gustaf Hagander och hovrättsrådet Ralf Järtelius.

Föredragande har varit Ote Dunér.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2018-02-08  
meddelad i  
Växjö

Mål nr P 1161-17

**KLAGANDE**  
EM

Ombud: Advokat TP

**MOTPART**  
Malmö kommun, Stadsbyggnadsnämnden  
205 80 Malmö

**ÖVERKLAGAT BESLUT**  
Länsstyrelsen i Skåne läns beslut 2017-02-15 i ärende nr 403-34220-16, se bilaga 1

**SAKEN**  
Parkering inom fastighet X, Malmö kommun

---

**DOMSLUT**

1. Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 15 februari 2017 i ärende nr 403-34220-16 och Stadsbyggnadsnämnden i Malmö kommuns beslut den 20 oktober 2016, § 416.
2. Mark- och miljödomstolen återförvisar ärendet till Stadsbyggnadsnämnden i Malmö kommun för fortsatt handläggning i enlighet med vad domstolen anför nedan under rubriken ”Domskäl”.

---

Dok.Id 396567

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

**BAKGRUND**

I september 2015 beslutade Stadsbyggnadsnämnden i Malmö kommun (nämnden) att avslå en ansökan från EM om bygglov i efterhand för parkering på fastigheten X, samt förelade henne att senast en månad efter att hon fått del av beslutet ta bort den olovliga parkeringen som anlagts. Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen) avslog den 15 februari 2016 (dnr 403-30597-2015) EMs överklagande av nämndens beslut. Sedan EM fullföljt sin talan undanröjde mark- och miljödomstolen i dom den 21 juli 2016 (mål nr P 1258-16) nämndens beslut och återförvisade målet till nämnden för fortsatt handläggning.

Stadsbyggnadsnämnden har nu ånyo den 20 oktober 2016 (§ 416) avslagit ansökan om bygglov i efterhand för bibehållande av parkering samt förelagt EM att senast en månad från det att hon fått del av nämndens beslut ta bort den olovligt anlagda parkeringen enligt markerad situationsplan. EM överklagade beslutet till länsstyrelsen, som den 15 februari 2017 (dnr 403-34220-16) avslog överklagandet och i samband därmed meddelade att rättelse enligt vad som framgår av nämndens beslut ska ha vidtagits senast inom en månad från det att länsstyrelsens beslut har vunnit laga kraft.

EM har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

**YRKANDEN M.M.**

**EM** yrkar att mark- och miljödomstolen ändrar länsstyrelsens beslut och medger ansökan om bygglov för två parkeringsplatser på rubricerad fastighet, samt förordnar att rättelse enligt det överklagade beslutet inte behöver vidtas. Hon anför bland annat följande, fränsett vad som redan anförts vid överklagandet till länsstyrelsen, till stöd för sin talan.

I enlighet med vad mark- och miljödomstolen tidigare konstaterat i ärendet så strider anordnande av parkeringsplatser på den aktuella platsen inte mot gällande

stads-/detaljplan. Därmed återstår i praktiken frågan om anläggandet av parkeringsplatserna är lämpligt. Nämnden har liksom länsstyrelsen efter återförvisandet gjort sina prövningar och som det får förstås beaktat 9 kap. 30 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Malmö kommun och länsstyrelsen avslår ansökan med motiveringen att anordnande av parkering är olämpligt av två skäl, nämligen:

1. att lämplig infart saknas på grund av parkering längs gatan, samt
2. att trottoarens beläggning inte är hårdgjord.

Det finns inga ytterligare skäl för beslutet och båda dessa skäl bygger på felaktiga antaganden, vilket framgår av handlingarna i målet. Beträffande punkt 1, så är det är i och för sig ostridigt att (i allmänhet) ”parkering i området sker på gata”, som länsstyrelsen anför. Det betyder dock inte att det är tillåtet att parkera var som helst längs gatorna, t.ex. utanför infarter eller där det av andra skäl råder stoppförbud eller parkeringsförbud. Det råder t.ex. stoppförbud på en liten sträcka på andra sidan gatan, vilket markeras med gul färg på trottoarkantstenen.

Det betyder inte heller att parkering i området uteslutande sker på gatorna. Det finns andra platser där parkering sker, exempelvis inne på gården på andra sidan. Det förhållandet att ”parkering i området sker på gata” är alltså intetsägande och utgör inget argument, varken för eller mot lämpligheten av parkering på hennes fastighet. Som framgår av hennes inlägga till länsstyrelsen och däri åberopade lagrum, jämte avgöranden från Malmö tingsrätt samt yttrande från Parkeringsövervakning i Malmö AB, är det faktiskt inte tillåtet att parkera längs gatan så att infarten blockeras. Hon har enligt servitutsavtal i förhållande till grannfastigheten rätt att använda infarten i fråga. Det finns alltså lämplig infart till parkeringsplatserna.

Beträffande punkt 2, så är även detta skäl grundat på ett felaktigt antagande. Både själva infarten och de avsedda parkeringsplatserna har de facto hårdgjorda ytor.

Infarten är dessutom avsedd och anpassad för tunga kokstransporter.

Parkeringsplatserna är asfalterade och ligger för övrigt på den aktuella fastigheten –



inte på kommunal mark. Om behov av ytterligare förstärkning av ytan på parkeringsplatserna mot förmodan skulle uppkomma på sikt, så är det något fastighetsägaren själv kan åtgärda.

Vid bedömningar enligt PBL ska hänsyn tas till allmänna och enskilda intressen, vilket även innefattar de positiva effekterna av en anläggning. Det framgår inte om underinstanserna har beaktat de positiva effekterna. I det här fallet ökas tillgången till parkeringsplatser i området och det har mycket stort värde för fastighetsägaren, som har kontor på fastigheten, i den dagliga verksamheten. Fastighetsskötare, servicetekniker och hantverkare besöker ständigt fastigheten – mot bakgrund av dess höga ålder – för service och underhåll. De behöver då parkera i nära anslutning till huset för att kunna utföra sitt arbete. Eventuell tillgång till parkeringsplats på gatan är osäker. Indirekt uppkommer även andra positiva effekter, t.ex. underlättande av sophantering, omfattande bortforsling av trädgårdsavfall och andra transporter till och från fastigheten, samt skötseln av miljöhuset, som delas av cirka 75 hushåll. Av många skäl är alltså fastigheten betjänt av parkeringsmöjlighet i närhet av fastigheten och av att infarten inte tillåts blockeras av parkerade bilar.

Av till överklagandet bifogade bilder framgår att såväl infarten som de aktuella parkeringsplatserna har hårdgjorda ytor. Det framgår också att parkeringsplatserna inte inkräktar på gångbanan, som ligger vid sidan av den aktuella ytan och är mycket väl tilltagen. Det framgår vidare att det finns gott om plats på trottoaren, även där ett stort transportsläp och till och med en byggbod har placerats längs med huset på motsvarande yta.

**Stadsbyggnadsnämnden i Malmö kommun** har yttrat sig över överklagandet, och anför bland annat följande.

Nämnden vidhåller att parkeringsplatserna inte är lämpliga för sitt ändamål och att det därför föreligger hinder för bygglov. Såsom gatukontoret anför i remissyttrande till stads- byggnadskontoret är parkering tillåten utmed gatan, vilket gör att det inte finns möjlighet att anordna infart till föreslagna parkeringsplatser. Trottoaren tål

inte heller att köras på eftersom beläggningsytan med plattor är för svag.

Att parkering är tillåten utmed gatan och att denna därmed kan vara blockerad av parkerade bilar innebär i praktiken att man inte kan nå parkeringsplatserna genom att svänga in och ut direkt från gatan över den mellanliggande trottoaren. Infart direkt från gatan är alltså inte någon lämplig infart, redan av detta skäl. Trottoaren är för övrigt en gångbana. Beläggningsytan på trottoaren är för övrigt inte anpassad för att tåla tyngden av biltrafik. EM har nu också anfört att det är infarten till fastigheten som är tänkt att användas som infart även till parkeringsplatserna, och hon menar att denna är lämplig för detta ändamål. Nämnden delar inte denna uppfattning, oavsett att infarten som sådan givetvis inte får blockeras av parkerade bilar.

Att man för att komma till de båda parkeringsplatserna skulle vara tvungen att köra in på infarten till fastigheten och köra längs husfasaden fram till parkeringsplatserna är olämpligt. Minst lika olämpligt är det dessutom att man för att kunna ta sig ut på gatan igen måste backa längs fasaden, förbi infarten till fastigheten för att sedan kunna svänga ut på gatan från infarten. För att nå den bortersta parkeringsplatsen måste man dessutom passera helt nära en entré till huset, samt eventuellt ta sig förbi en parkerad bil närmast infarten genom att svänga ut på själva trottoaren. Inte minst ur säkerhetssynpunkt är det en direkt olämplig lösning att nyttja fastighetens infart som in- och utfart till parkeringsplatser längs husfasaden. Det är dessutom inte lämpligt med bilparkering i direkt anslutning till bostadsfönster med tanke på avgaser från bilarna.

Parkeringsmöjlighet i närhet av huset finns redan då det är tillåtet att parkera på gatan, i nära anslutning till fastigheten. Vid en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen anser stads- byggnadskontoret att det föreligger hinder för bygglov, då föreslagen åtgärd inte är lämplig för sitt ändamål. Överklagandet bör därför avslås.

**EM** har yttrat sig över nämndens yttrande, och anför bland annat följande.

När det gäller frågan om infart från gatan till de aktuella parkeringsplatserna så är kommunens yttrande motstridigt och svårt att förstå. I yttrandet anges att det inte finns möjlighet att anordna infart till föreslagna parkeringsplatser.

Ställningstagandet tycks bero på en missuppfattning, att sökanden har för avsikt att anordna infart via trottoaren/gångbanan, vilket inte är fallet.

Avsikten har hela tiden varit att in- och utfart, med stöd av befintligt servitut, ska ske via den befintliga infarten till fastigheten. Det kan konstateras att kommunen nu tycks vara överens med sökanden om att "infarten som sådan givetvis inte får blockeras av parkerade bilar". Det finns alltså ostridigt en in-/utfart till och från fastigheten som inte får blockeras av bilar som parkerar längs gatan, och parkeringsbolaget har tillse att detta efterlevs. Hon har alltså inte för avsikt att använda gångbanan utan endast de hårdgjorda ytorna – dvs. infarten samt de asfaltbelagda ytorna på egen mark längs huset – för infart till eller utfart från föreslagna parkeringsplatser.

Kommunens påstående om att beläggningsytan med plattor är för svag är i och för sig inte avgörande eftersom gångbanan inte är avsedd som infart, men påståendet bestrids. Biltrafik i begränsad omfattning, men också av tyngre fordon, har ofta förekommit på gångbanan längs med gatan och beläggningsytan klarar tydligen den belastningen utmärkt. Det saknas alltså anledning att tro att de föreslagna parkeringsplatserna skulle medföra någon skada på gångbanans beläggning. Vid bedömning av lämpligheten av att anordna parkering längs husfasaden ska beaktas att trottoaren/gångbanan utanför fastigheten är osedvanligt bred. Det finns gott om plats och råder goda siktförhållanden för att säkerställa trygg in- och utfart, även om porten behöver passeras. Parkeringsplatserna kommer endast att medföra mycket begränsad trafik i mycket låg hastighet, något som skäligen måste kunna accepteras. Även påverkan i form av avgaser i anslutning till bostadsfönster torde vara minimal, inte minst i jämförelse med förhållandena i stora delar av staden. Gatan tillsammans med dess sidoytor är bred och luftig och gatan är inte särskilt trafikerad.

Kommunen påstår att man, för att nå den "bortesta parkeringsplatsen" måste "passera helt nära" en entré till huset. Hon vill i denna del påpeka att båda parkeringsplatserna är placerade mellan två portar, och att man alltså inte behöver passera någon mer port för att nå den parkeringsplats som ligger längst bort från infarten till fastigheten. Då det, såvitt har framkommit, inte finns någon som drabbas negativt av att de föreslagna parkeringsplatserna anordnas måste kommunens avvägning mellan allmänna och enskilda intressen ifrågasättas. Parkeringsplatserna kommer inte att begagnas för boendeparkering.

**Stadsbyggnadsnämnden i Malmö kommun** har beretts tillfälle att yttra sig över vad som framkommit i samband med sammanträde och syn i målet. Nämnden har inget ytterligare att anföra i målet utan hänvisar till nämndens tidigare avgivna yttrande.

## DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har hållit syn och sammanträde i målet.

För fastigheten gäller äldre stadsplan, gällande som detaljplan, för del av Slottsstaden (Ribersborg m.m.) från 1936. Därmed ska, så som länsstyrelsen konstaterat, enligt 9 kap. 30 § PBL, bygglov ges för en åtgärd som överensstämmer med denna detaljplan. Enligt 1 kap 2 § PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag. Under förutsättning att planläggningen i handläggning och innehåll följer gällande lagstiftning och regelverk är det därför kommunen som har beslutanderätt över vad och hur det ska planläggas inom dess område. Således bör stor vikt tillmätas de lämplighetsbedömningar som gjorts av kommunen i planprocessen.

Domstolen konstaterar att detaljplanen anvisar de aktuella ytorna som s.k. prickmark, dvs. som inte får bebyggas. Då planen är att anse som en detaljplan enligt den äldre plan- och bygglagen (1987:10) (ÄPBL) tillåter denna bestämmelse anordnandet av parkeringsytor. Förklaringen till detta är att enligt den praxis som

gällde under ÄPBL var parkeringsplats inte att betrakta som bebyggelse (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 april 2015 i mål nr P 8223-14). Något planmässigt hinder finns därför inte mot åtgärden.

Vid synen konstaterade mark- och miljödomstolen att de aktuella ytorna EM vill nyttja som parkering, är belägna mellan en sluten kvartersfasad och en även i sammanhanget bred trottoar. Angöring och tillgång till gårdssidan sker för den aktuella fastigheten via infart genom grannfastighetens port, för vilken tillgänglighet man har servitut. Denna infart är försedd med fasad kantsten och i övrigt belagd med gatsten, liksom resten av trottoarer. Stenen ger intryck av att ha legat där en längre tid. Några märken efter sättningar finns över huvud taget inte på trottoaren i sin helhet eller på den del som nyttjas som infart till porten.

Utanför trottoaren är gatan försedd med kantparkeringar, med undantag för den nämnda infarten till grannfastigheten. Att det skulle finnas bygglov för dessa kantparkeringar har inte framgått i processen.

Mark- och miljödomstolen finner att den aktuella fastigheten är dåligt försedd med infarter eller parkeringar. Då det enligt uppgift är avsikten att nu ordna två parkeringar för tillfälligt nyttjande, primärt för skötseln av fastigheten, finner domstolen inte några materiella hinder för att bevilja åtgärden.

Domstolen finner även att de aktuella parkeringsplatserna i viss mån kan påverka situationen för lokalerna belägna innanför parkeringsytorna. Det har dock inte framkommit vad dessa nyttjas till, eller att användarna av lokalerna inte har nytta av tillfälliga parkeringsplatser. Någon boende som anfört hinder har inte heller uppträtt i processen. Domstolen finner därför inte att åtgärden kan anses leda till någon påtaglig skada så som anförs i 2 kap. 9 § PBL. Denna bedömning ändras inte av förståelsen för att åtgärden kan leda till en viss inskränkning av kommunens parkeringsytor på gatumark, något som inte kan anses som påtaglig.

Med hänvisning till ansökans överensstämmelse med 9 kap. 30 § PBL, samt utformning enligt 8 kap. 1 § PBL, finner mark- och miljödomstolen att överklagandet bör bifallas, och ändrar därför länsstyrelsens beslut, upphäver Malmö kommuns beslut samt återförvisar ärendet till kommunen för förnyad handläggning.

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

Överklagande senast den 1 mars 2018.

Urban Lund

Mårten Dunér

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Urban Lund, ordförande, och tekniska rådet Mårten Dunér. Målet har handlagts av beredningsjuristen Marcus Norlin.