



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060305

**DOM**  
2019-08-23  
Stockholm

Mål nr  
M 4698-18

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-04-23 i mål nr M 2298-17, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

Fritidsnämnden i Karlshamns kommun

Ombud: Advokaterna A.G. och J.R.

### Motpart

1. B.E.

2. Länsstyrelsen i Blekinge län

### SAKEN

Anmälan om vattenverksamhet för förlängning av flytbrygga på fastigheten XX i Karlshamns kommun

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen upphäver mark- och miljödomstolens dom och fastställer Länsstyrelsens i Blekinge läns beslut den 2 maj 2017, dnr 535-631-2017.

Dok.Id 1508151

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
		<b>E-post:</b> svea.hovratt@dom.se www.svea.se		

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Fritidsnämnden i Karlshamns kommun (nämnden)** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa länsstyrelsens beslut att lämna anmälan om vattenverksamhet utan åtgärd.

**B.E.** har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Nämnden** har angett detsamma som i underinstanserna med i huvudsak följande tillägg:

Eftersom det saknas riksintresseprecisering i Karlshamn saknas en bestämd fysisk gräns för riksintresset. Den gräns som tidigare angavs i Trafikverkets kartfunktion var gränsen för allmän hamn. Allmän hamn är inte liktydigt med riksintresse för hamn. Alla allmänna hamnar har en allmän farled som leder in i hamnen. Ingen allmän farled går in i Vaggaviken utan farlederna i Karlshamn slutar i hamnarna i Stilleryd respektive centrala Karlshamn. Karlshamns hamn har två skilda geografiska delar, en västlig vid Stilleryd och en östlig där den centrala hamnen ligger. I hamnarna bedrivs omfattande industriverksamhet och det finns en god utbyggd infrastruktur till dem. Vaggahamnen är geografiskt skild från båda dessa.

Vaggahamnen utgör i huvudsak en småbåtshamn med viss fiskeverksamhet av begränsad omfattning. De planer och områdesbestämmelser som avser omkringliggande mark- och vattenområden anger huvudsakligen att området ska användas för friluftsliv. I kommunens översiktsplan anges bl.a. att hela området Vägga–Kollevik ska ha idrott och friluftsliv som huvudinriktning. Friluftsliv är högt prioriterat i kommunen. Väggaområdet är ett av de områden där kommunen fokuserar på anläggningar och åtgärder som främjar friluftsliv och turism. Andra nyttiga anläggningar som bl.a. godstransporter ska placeras på andra platser i kommunen.

Det är en hög efterfrågan på båtplatser i Karlshamn. Det finns flera båtplatser som av olika anledningar inte blir uthyrda. Samtliga sökande har erbjudits de platser som är outhyrda men deras behov kan inte tillgodoses genom dem. Det är inte heller möjligt att omplacera de som har båtplats vid flytbryggan eftersom det saknas lediga platser som passar deras behov. Nämnden bestrider att Vaggahamnen används av försvarsmakten på sätt som B.E. uppger. Det är nämndens uppfattning att tillbyggnad av flytbryggan utgör den mest lämpliga användningen av vattenområdet.

Det är inte klart vilka betydande olägenheter för enskilda intressen som B.E. menar utgör hinder för att vattenverksamheten anmäls. Flytbryggan hindrar inte B.E.s användning av sin båtplats och ändrade förhållanden avseende t.ex. utsikt utgör inte ett sådant enskilt intresse som gör att tillstånd krävs. Det kan vidare knappast vara fråga om en markant ökning av ljud från bryggan.

Nämnden bestrider att flytbryggan ligger inom område för detaljplan. Möjligen ligger maximalt en meter av en till två Y-bommar inom område med detaljplan. Oavsett detta strider inte flytbryggan mot planen. Vattenområde utgör inte ett användningsområde som kan ligga till grund för påståendet att en viss användning strider mot plan. Om planbestämmelsen ändå skulle tolkas så att användningsbegränsningen ”får ej överbyggas” gäller, tar begränsningen främst sikte på broar.

**B.E.** har anfört detsamma som i underinstanserna med i huvudsak följande tillägg:

Benämningen småbåtshamn är inte en fullständig beskrivning bl.a. med beaktande av gällande detaljplaner för området och att hamnen används för yrkessjöfart och fartyg i statens och försvarsmaktens tjänst. Militärövningar sker med jämna mellanrum i hamnen. Möjligheter för större fartyg ur försvarsmakten att ta sig in innebär en viktig del i möjligheten att försvara djuphamnen. Det är riktigt att några större godsmängder inte passerar Vaggahamnen, men hamnen tillhör hamnklustret Karlshamn. Vaggahamnen har här en viktig funktion då den erbjuder möjlighet till bunkring och slipdragning av supportfartyg tillhörande exempelvis kustbevakning.

Det är inte rättvisande att säga att omkringliggande detaljplaner anger att områdena ska användas för friluftsliv, utan det anges att områdena ska användas för hamn- respektive småindustriändamål. I detaljplanen för norra delen av Vaggahamnen anges bl.a. användning av vattenområde för större fartyg. Dessutom ligger del av flytbryggan inom detaljplan. Planbestämmelsens grundregel är att vattenområde inte får överbyggas och bryggan strider därför mot planen

Det stämmer inte att alla båtplatser utom några få är uthyrda. Det finns god tillgång till mindre båtplatser, liksom de vid flytbryggan. Det finns dock behov av större båtplatser. Det saknas alltså behov av flytbryggan.

Nämnden och B.E. har gett in viss ytterligare utredning till Mark- och miljööverdomstolen.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Mark- och miljööverdomstolen har denna dag avgjort mål nr P 4701-18 som avser bygglov för aktuell brygga.

Områden av riksintresse för kommunikationsanläggningar ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna (se 3 kap. 8 § andra stycket miljöbalken).

Av förarbetena framgår att bestämmelserna om riksintressen bl.a. syftar till att skydda områden med fysiska naturresurser eller andra gynnsamma förutsättningar som är särskilt lämpliga för anläggningar som behövs för vissa nödvändiga och viktiga funktioner i samhället. Det är fråga om mark- och vattenområden för anläggningar som ingår i större sammanhängande system av nationellt eller i vissa fall av regionalt intresse. När det gäller transportförsörjningen kan detta vara fallet beträffande större vägar, järnvägar, kanaler, sjötrafikleder för transporter av gods, flygplatser som ingår i det reguljära flyglinjenätet samt hamnar, som har stor betydelse för godstransporterna till sjöss. (Se prop. 1985/86:3 s. 166 ff. och prop. 1997/98:45 del 2 s. 29.)

Trafikverket är den myndighet som tar fram underlag samt bedömer om ett område kan vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Karlshamns hamn har av Trafikverket bedömts vara av riksintresse. Det är dock prövningsmyndigheten som slutligt avgör om ett område är av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken och som också bedömer om en åtgärd påtagligt skadar riksintresset (se prop. 1997/98:45 del 1 s. 242).

I förevarande fall avser anmälan om vattenverksamhet förlängning av en befintlig brygga i Vaggahamnen i Karlshamn. Frågan är om Vaggahamnen omfattas av riksintresse för kommunikationer som utpekats för Karlshamns hamn och om åtgärden i så fall kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna i hamnen.

Av utredningen i målet framgår att Trafikverket inte närmare preciserat riksintresset för Karlshamns hamn. Vidare framgår att Vaggahamnen är en hamn för fritids- och fiskebåtar där det förekommer viss begränsad gods- och passagerartrafik. Enligt Mark- och miljööverdomstolen är det genom utredningen klarlagt att Vaggahamnen och dess anläggningar i nuläget inte behövs för nödvändiga funktioner i samhället som är av nationellt eller regionalt intresse. Vaggahamnen omfattas alltså inte av riksintresset för kommunikationer och den ansökta åtgärden kan därmed inte påtagligt skada riksintresset Karlshamns hamn.

Riksintresset utgör alltså inte hinder mot den anmälda verksamheten. Det som B.E. har anfört om att verksamheten borde tillståndsprövas utgör inte heller skäl för att upphäva länsstyrelsens beslut. Mark- och miljödomstolens dom ska således upphävas och länsstyrelsens beslut fastställas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsrådet Ulf Wickström, tekniska rådet Mats Kager och tf. hovrättsassessorn Anders Wallin, referent.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Frida Camber.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2018-04-23  
meddelad i  
Växjö

Mål nr M 2298-17

**PARTER**

**Klagande**

B.E.

**Motpart**

1. Fritidsnämnden i Karlshamns kommun

2. Länsstyrelsen i Blekinge län

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Blekinge läns beslut 2017-05-02, dnr 535-631-2017/521-612-2017, se bilaga 1

**SAKEN**

Anmälan om vattenverksamhet för påbyggnad med flytbrygga på fastigheten XX, Karlshamns kommun

---

**DOMSLUT**

1. Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsen i Blekinge läns beslut den 2 maj 2017, dnr 535-631-2017/521-612-2017, såvitt avser anmälan om vattenverksamhet.

2. Med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken samt 23 § förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. förbjuder mark- och miljödomstolen aktuell anmäld vattenverksamhet på fastigheten XX i Karlshamns kommun.

---

Dok.Id 434307

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	0470-253 46	måndag – fredag 08:00–16:00

**BAKGRUND**

Efter att Fritidsnämnden i Karlshamns kommun (Fritidsnämnden) inkommit till Länsstyrelsen i Blekinge län (länsstyrelsen) med en ansökan om dispens från strandskyddet samt en anmälan om vattenverksamhet för påbyggnad för flytbrygga i Solskensvikens småbåtshamn på fastigheten XX, beslutade länsstyrelsen den 2 maj 2017 att dels bevilja ansökan om dispens från strandskyddet med vissa villkor, dels lämna Fritidsnämndens anmälan om vattenverksamhet utan åtgärd.

Länsstyrelsens beslut såvitt avser ansökan om strandskyddsdispens överklagades av B.E. och C.E. till mark- och miljödomstolen, som den 9 november 2017 i mål nr M 2301-17 beslutade att avvisa överklagandet. Domstolens beslut överklagades till Mark- och miljööverdomstolen, som den 21 december 2017 i mål nr M 11068-17 beslutade att inte bevilja prövningstillstånd.

B.E. och C.E. har även överklagat länsstyrelsens beslut såvitt avser anmälan om vattenverksamhet till mark- och miljödomstolen, vilket är det som är föremål för prövning i förevarande mål. Domstolen har i beslut i målet den 9 november 2017 avvisat C.E.s överklagande.

**YRKANDEN M.M.**

**B.E.** yrkar i första hand att mark- och miljödomstolen beslutar att aktuell anmäld vattenverksamhet ska förbjudas, alternativt, i andra hand, att verksamhetsutövaren föreläggs att söka tillstånd för vattenverksamheten samt i väntan på beslut om tillstånd föreläggs att avlägsna aktuell anläggning. Till stöd för sin talan anför B.E. bl.a. följande.

Som länsstyrelsen hävdar har vattenverksamhet godkänts på platsen i ett tidigare ärende. De har i yttrande daterat den 22 mars 2017 yrkat på att anläggningen ska tillståndsprövas. Som främsta skäl för detta ligger det faktum att anläggningen efter att den godkänts som vattenverksamhet underkänts enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, av Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) av säkerhetsskäl. Den nu anmälda anläggningen är visserligen c:a 15 % mindre, men de delar som är av



betydelse för sjösäkerheten är oförändrade. Det ska också noteras att det som påstås i länsstyrelsens beslut om att ändrad belysning av bryggan skulle innebära en säkerhetshöjande åtgärd jämfört med den underkända anläggningen, inte är något som haft betydelse i MÖD:s bedömning kring säkerheten, vilket framgår av ett e-mailmeddelande från C.G-H, tekniskt råd på MÖD, till S.E. den 24 januari 2017.

En förkortning av bryggan må verka säkerhetshöjande i området där förkortningen sker, men det största säkerhetsproblemet, det som låg till grund för domen i MÖD, kvarstår. I inspelade samtal med föredragande på Sjöfartsverket medges att så är fallet. Hans ändrade uppfattning grundas enligt honom själv i stället på att verksamhetsutövaren intygat att det fartyg, avbildat på film som svårligen kunde manövrera förbi flytbryggan och låg till grund för hans första yttrande, ”inte finns på platsen längre”. Några garantier för att det eller liknande fartyg inte kommer tillbaka, eller uppgifter om att restriktioner för trafiken (vilket skulle kunna höja säkerheten) införs, lämnas inte av verksamhetsutövaren. Ändå menar Sjöfartsverket att det är nog skäl att göra en ”förnyad bedömning” av samma anläggning på denna uppgift. Att expertmyndigheten överlämnar ansvaret på verksamhetsutövaren innebär att yttrande med dnr 15-02024-9 ska lämnas utan beaktande.

Eftersom de största säkerhetsproblemen som låg till grund för upphävande av bygglov kvarstår oförändrade uppfylls inte nyttokravet i 11 kap. 6 § miljöbalken på en vattenverksamhet varför den ska förbjudas, vilket egentligen kan konstateras i ett anmälningsärende i det fall bakgrunden till Sjöfartsverkets förnyade bedömning hade utretts tillräckligt.

I andra hand ska verksamhetsutövaren föreläggas att ansöka om tillstånd för verksamheten. I förarbetena anges att en förutsättning för att en vattenverksamhet kan bli anmälningspliktig är att den inte har någon påverkan av betydelse på närliggande fastigheter och att denna påverkan inte är föremål för tvist (jfr prop. 2004/05:129 s. 72).

Miljösamverkan Sverige är ett samverkansorgan kring tillsyn och tillsynsvägledning inom miljöbalksområdet. Målet är en ökad samsyn mellan länsstyrelserna och en mer enhetlig hantering i tillsynsfrågor. De ger ut ett informationsmaterial kring vattenverksamhet och även i detta anges att om någon hävdar skada på ett enskilt intresse krävs tillstånd till vattenverksamheten. De har hävdats skada på det enskilda intresset i yttrande den 22 mars 2017, varför länsstyrelsen borde förelagt verksamhetsutövaren att söka tillstånd för verksamheten i enlighet med 23 § 2 b förordningen om vattenverksamhet m.m. (1998:1388). Denna praxis står också att finna i information från bl.a. länsstyrelserna i Västra Götaland och Stockholm. Att den tillämpas finns redovisat i Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut med dnr 535-31738-2012.

Att Länsstyrelsen i Blekinge län inte verkar tillämpa praxis är olyckligt då ett av syftena med införandet av anmälningsplikt för vatten-verksamheter var att skapa en mer enhetlig hantering av liknande ärenden mellan länsstyrelser. Vidare var det inte lagstiftarens avsikt att verksamheter med så omfattande inverkan på allmänna och enskilda intressen som den aktuella skulle avgöras genom anmälningsförfarande. I likhet med beslut med dnr 535-31738-2012 ska verksamhetsutövaren föreläggas att ta bort anläggningen med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken, i väntan på eventuellt tillstånd.

Det har även kommit till hennes kännedom att anläggningen i fråga numera ligger inom område för riksintresse för kommunikationer. Vattenverksamheten ska därför förbjudas eftersom enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för bl.a. kommunikationer, så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av sådana anläggningar och områden som är av riksintresse för anläggningar som avses ovan skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningarna. Riksintresseområde för kommunikationer, Karlshamns hamnar är sedan en tid utvidgat till att även gälla hela Vägga hamn.. Enligt Sjöfartsverkets yttrande med dnr 15-02024-2 utgör bryggan ”en potentiell sjöfara då den påtagligt försämrar framkomligheten inom hamnområdet” och som framhållits i överklagan från den 17

maj 2017 påverkar den nya utformningen inte den svåraste passagen i någon mån. Således måste den anmälda anläggningen anses vara en åtgärd som påtagligt försvårar utnyttjandet av anläggningarna av riksintresse i området och strider därmed mot vad som föreskrivs i nämnda paragraf.

En förutsättning för att få bedriva vattenverksamhet är att nyttokravet i 11 kap 6 § miljöbalken är uppfyllt. Då området är av riksintresse för hamn, samt dessutom klassad av Sjöfartsverket som allmän hamn, är det av vikt att hamnen kan utnyttjas till sin fulla potential. Som anläggningen ligger idag försvåras manövreringen i hamnområdet, i synnerhet för större fartyg och sådana med sämre manövreringsförmåga. Således begränsas nyttan av hamnen genom det att sådana fartyg inte kan anlöpa hamnen med fullgod säkerhet. Dessa nackdelar ska enligt nyttokravet vägas mot den eventuella nytta som anläggningen kan göra och i detta fall handlar det om att frigöra båtplatser till två företag med marin verksamhet i området, dvs. högst enskilda intressen, om ens det då det finns ett stort antal outhyrda båtplatser inom hamnområdet.

Sjöfartsverket har i telefonsamtal den 5 januari 2017 hävdade att den egentliga anledningen till den ändrade bedömningen kring bryggan är uppgifter från verksamhetsutövaren om en förändrad användning av hamnen, underförstått att större fartyg såsom det som låg till grund för den första bedömningen (filmat i maj 2015) inte längre skulle anlöpa hamnen. Att begränsa storleken på fartygen som kan anlöpa hamnen strider mot riksintresset enligt ovan. Riksintresseområdets omfattning beslutas i detta fall av staten representerad av Trafikverket. Det ska här noteras att riksintresset nyligen utvidgats till att omfatta även Vägga hamn och således är detta inte något som finns av historiska skäl. Karlshamns kommun har inte möjlighet att kontrollera trafiken i hamnen och även om de skulle kunna det strider det mot riksintresset. Karlshamns kommun har inte fullständig rådighet över hamnområdet där det i de norra delarna av hamnen förekommer privata bryggor och kan genom det än mindre styra fartygstrafikens karaktär.

Enligt Sjöfartsverket får en allmän hamn inrättas om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn är öppen för allmän sjötrafik, vilket innebär att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser. Vid telefonsamtalet den 5 januari 2017 stod det också klart att föredraganden på Sjöfartsverket vid tillfället för yttrande med dnr 15-02024-9 inte var medveten om att Vägga hamn ingår i område för allmän hamn. Föredraganden hade också förletts att tro att den slip för fartyg upp till 100 tons displacement och 30 meters längd som finns i det inre av Vaggaviken skulle skrotas. I beslut i kommunstyrelsen den 28 mars 2017 har i stället medel för upprustning av slipen beviljats för att kunna öka trafiken av större fartyg till slipen.

Till stöd för sin talan åberopar B.E. bl.a. fotografier, kartbilder, film- och ljudupptagningar, två domar från MÖD (mål nr M 6222-14 och M 559-15), två yttranden från Sjöfartsverket, och båtplatsavtal.

**Länsstyrelsen** bestrider bifall till överklagandet.

**Fritidsnämnden** bestrider bifall till överklagandet.

**B.E. har** vid sammanträde i målet tillagt bl.a. följande.

Bryggan har redan modifierats men efter ny mätning utförd på egen hand kan konstateras att bryggan snarare är ca 46 m än 43,5 m. När ett fartyg ska ändra kurs måste det ske över viss tid, dvs. alla fartyg har minsta radie som man måste följa när man ändrar kurs, vilken bestäms av ett fartygs storlek och beskaffenhet. Därtill kan konstateras att MÖD angav i sin dom att det i synnerhet är passagen till den norra delen av hamninloppet som försvåras av aktuell brygga. Vidare är trafiken i aktuell passage dubbelriktad, dvs. man måste kunna mötas i passagen. Avståndet är mer än 100 m och man kan därför inte begära av fartygsförarna att ha en kommunikation på det avståndet. Dessutom ligger det stora fartyg vid betongkajen som skymmer sikten.

Vidare har alla som trafikerar farvatten i Sverige att följa de sjötrafikregler som finns beskrivna i Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2009:44; av regel 9a samt internationella sjöfartsregler följer att ett fartyg som framförs i en trång farled ska hålla sig så nära farledens yttre begränsning på fartygets styrbordssida som säkerheten och framkomligheten medger. Svängen mot norr i hamninloppet, dvs. den ”svåra” svängen, blir snävare med den nya bryggutformningen och med denna s.k. ”högertrafikregel” som gäller. Det är inte detta som avses med MÖD:s dom utan i stället avståndet i norr som är problemet, vilket även framgår av Sjöfartsverkets yttrande från juni 2015. Således kvarstår säkerhetsproblemen som MÖD grundade sin dom på.

Vad avser om Väggahamnen är en allmän hamn eller inte kan konstateras att kommunen har rådighet över de flesta båtplatser i hamnen inkl. de nordliga delarna, men däremot inte samtliga platser då där även finns ett antal privata platser där man inte kan styra trafiken. Sjöfartsverket har inte varit medvetet om detta förhållande. De största fartygen angör i första hand dessa privata bryggor. Det kan konstateras att fartyg som är ca 20 respektive 30 m långa har trafikerat hamnen inkl. de nordliga delarna sedan november 2016, vilket visar att trafiken inte ändrat karaktär sedan bryggändringen. Vad avser de s.k. PIANC-rekommendationerna är dessa förvisso i första hand till för större fartyg men de anser att principerna även kan appliceras på sådana fartyg som trafikerar Väggahamnen. Exemplet med fartyget Baltic Beauty och dess svårigheter att navigera i hamnen med bryggans nya utformning är ett extremfall men visar hur nyttjandet av det aktuella riksintresset påtagligt försvåras och hur bryggans nya utformning omöjliggör passage för denna typ av fartyg; man kan ju heller inte veta hur många andra liknande fartyg som de facto undviker att åka in i hamnen på grund härav.

Vad avser framtida förhållanden kan bl.a. förvisso konstateras att ett bygglov först och främst ska grundas på aktuella, befintliga förhållanden, men vad avser Marin-kompaniet AB:s planer på att ersätta dess slip så kommer denna i sådana fall att ersättas av en anläggning för bottenrengöring samt en tankstation, vilket inte kan tolkas på annat sätt än att trafiken förbi aktuell brygga kommer att öka.

**Fritidsnämnden** har vid sammanträdet i målet tillagt bl.a. följande.

Den huvudsakliga ägaren till Vaggahamnen är kommunen men det finns även ett antal privata båtplatser. Huruvida hamnen är klassificerad som ”allmän hamn” kan nämnden inte svara på, men det kan konstateras att hamnen är tillgänglig för alla. Den aktuella turtrafikbåten som klaganden diskuterar finns inte längre i denna beskaftenhet. Om kommunen ska bedriva turtrafik med denna båt igen i framtiden så kommer inte utgångspunkten att vara längst in i hamnen. Vad avser Sjöfartsverkets yttrande om att karaktären har ändrats avser just denna turtrafikbåt som alltså inte längre finns. Vad avser framtida förhållanden kan konstateras att sjömacken som avses att byggas endast är till för privat bruk. Några incidenter i hamnen i befintlig farled har inte kommit till nämndens kännedom. Vad avser de två yttrandena från Sjöfartsverket som avser det förra målet är den stora skillnaden mot det senaste yttrandet att detta även föregåtts av ett besök på plats, medan de första endast är baserade på kartmaterial. Nämnden har inte funnit anledning betvivla att Sjöfartsverket, som är expertmyndighet, har relevanta kunskaper för att bedöma situationen på plats.

**Länsstyrelsen** har vid sammanträdet tillagt bl.a. följande.

Aktuellt område var markerat som ett riksintresse när länsstyrelsen fattade sitt beslut. Efter det har det påtalats via kommunen att det funnits anledning se över det, och då måste det ha funnits anledning för Trafikverket att ta bort det eller se över det.

**B.E.** har därefter vid sammanträdet i målet tillagt bl.a. följande.

Aktuellt område för riksintresse blev utvidgat för inte längesedan, vilket framgår av en samrådsredogörelse. Enligt den senaste kartbilden ingår således Vaggahamnen i område för riksintresse. Bl.a. skulle detta kunna bero på att där finns tankstationer som begagnas för yrkestrafik samt att hamnen även begagnas för bl.a.

Kustbevakningens och Försvarmaktens fartyg; detta blir dock spekulativt. Förvisso är det märkligt att Trafikverket tagit bort kartmaterialet avseende riksintresse, men när man nu inte vet exakt vilket område det gäller bör försiktighetsprincipen gälla när det gäller ingrepp som eventuellt skulle kunna skada ett riksintresse. Oaktat detta är det en allmän hamn det är fråga om, varför ägaren är skyldig ge plats till utnyttjande av hamnen.

Efter att mark- och miljödomstolen inhämtat uppgifter från länsstyrelsen angående riksintresse hamnar i Karlshamns kommun, och skickat över dessa till parterna i målet för kännedom, har **B.E.** gett in en kompletterande skrivelse till domstolen, vari bl.a. följande anges.

Trafikverket har nu dragit in kartmaterialet över flertalet utpekade riksintressen för hamn. Hon vill understryka att detta på intet sätt innebär att aktuellt område idag har mindre betydelse för transportsystemet än exempelvis vid tiden för MÖD:s dom i mål nr P 2999-16. Detta i synnerhet som riksintresse för hamn inte var en fråga som behandlades i den bedömningen. Enligt tidigare resonemang ska nämnda dom vara utgångspunkt för nu aktuell bedömning.

I samband med detta vill hon också framhålla att Vaggahamnen alltjämt ligger inom område för allmän hamn. Enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn får en allmän hamn inrättas, om farleden eller hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Sjöfartsverket ska föra register över allmänna hamnar och i SJÖFS 2013:4, s. 73 återfinns en kartbild över det aktuella området.

**Länsstyrelsen**, som har beretts tillfälle att yttra sig över B.E.s komplettering, vidhåller sin inställning.

**Fritidsnämnden** har beretts tillfälle att yttra sig över B.E.s komplettering, men har inte hörts av.

**DOMSKÄL**

Mark- och miljödomstolen har i målet hållit sammanträde och syn på stället den 20 mars 2018.

Tillämpliga bestämmelser framgår av det överklagade beslutet.

Fråga har i målet bl.a. uppkommit om det aktuella området – Vaggahamnen – är utpekad som riksintresse, samt huruvida detta i sådana fall ska anses utgöra ett hinder mot aktuell vattenverksamhet enligt 3 kap. miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att vad som utgör ett riksintresseområde enligt 3 kap. miljöbalken avgörs i det enskilda fallet, t.ex. i en tillståndsprövning (se t.ex. M, G, K, kommentaren till rubriken till 3 kap. miljöbalken, hämtad 2018-04-17). Av utredningen i målet framgår att det för närvarande pågår ett arbete i Trafikverkets regi att precisera hamnområden som är av riksintresse, däribland Karlshamns hamnar, samt att Trafikverket valt att ta bort de ytor som tidigare visats i Trafikverkets riksintressekartor. Det kan dock konstateras att aktuellt område tidigare varit utpekad som riksintresse för hamn samt även funnits med på Trafikverkets riksintressekartor, och det har enligt domstolens mening inte framkommit annat av utredningen i målet än att området i dagsläget alltså är att anse som utpekad som ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Domstolen bedömer att området är av riksintresse. Det ska således skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av hamnen i fråga. Dessutom kan konstateras att Vaggahamnen ligger inom område för allmän hamn (se kartbild i Sjöfartsverkets föreskrifter SJÖFS 2013:4, s. 73). Detta innebär bl.a. att hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln (se 1 § lagen [1983:293] om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn).

Domstolen finner utifrån det som klaganden anfört och åberopat i målet det tillfredställande utrett att den brygga som nu är i fråga medför – med aktuell placering och utformning – betydande svårigheter för större fartyg att på ett säkert



sätt manövrera inne i aktuell hamn. Vad Byggnadsnämnden anført om att öppningen in till området där småbåtshamnen ligger är ca 10 m bred och i sig utgör en begränsning medför ingen annan bedömning. Av såväl utredningen i målet som av vad som framkom vid synen framgår nämligen att sådana större fartyg, upp till 30 m långa, som det här är fråga om har konstaterats trafikera Vaggahamnen även efter att aktuell brygga fick sin nuvarande placering och utformning. Med beaktande härav saknas det även anledning att anta att den nya bryggans utformning och placering skulle medföra någon förändring avseende de fartygstyper och -storlekar som trafikerar hamnen i fråga.

Mot ovanstående bakgrund finner domstolen att bryggan med dess aktuella placering och utformning måste anses påtagligt försvåra utnyttjandet av aktuell hamn, och således innebär en påtaglig skada på riksintresset enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Det föreligger därmed ett tillåtlighetshinder för den anmälda vattenverksamheten. Det överklagade beslutet ska därför upphävas i den del som avser anmälan om vattenverksamhet, och den aktuella anmälda vattenverksamheten förbjudas med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken och 23 § förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 14 maj 2018.

Carl-Göran Heden

Bertil Varenius

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Carl-Göran Heden, ordförande, och tekniska rådet Bertil Varenius. Föredragande har varit beredningsjuristen Martin Nyberg.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL SOM HAR ÖVERKLAGATS TILL MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

**Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:**

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn, datum för domen samt målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

**Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.