



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060305

DOM
2019-08-23
Stockholm

Mål nr
P 4701-18

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-04-23 i mål nr P 3212-17, se bilaga A

PARTER

Klagande

Fritidsnämnden i Karlshamns kommun

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

Motpart

1. Byggnadsnämnden i Karlshamns kommun

2. B.E.

SAKEN

Bygglov för ändring av småbåtshamn på fastigheten XX i Karlshamns kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Byggnadsnämndens i Karlshamns kommun beslut den 1 mars 2017, § 48, i ärende nr 2017/103 att ge bygglov för ändring av småbåtshamn i Solskensviken, Vägghamnen, i Karlshamns kommun.

Dok.Id 1507943

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.hovratt@dom.se www.svea.se		

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Fritidsnämnden i Karlshamns kommun (nämnden) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa byggnadsnämndens beslut att ge bygglov för ändring av småbåtshamn.

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

Byggnadsnämnden i Karlshamns kommun har medgett bifall till överklagandet.

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 Vägghaviken 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. Vägghaviken är geografiskt skild från båda dessa.

Vägghaviken 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 Vägghamnen används av försvarsmakten på sätt som B.E. uppger. Det är nämndens uppfattning att tillbyggnad av flytbryggan utgör den mest lämpliga användningen av vattenområdet.

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.

Byggnadsnämnden i Karlshamn har anfört detsamma som i mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg:

Inom det område som var utpekad som riksintresse ligger även Stillerydshamnen, hamnen vid Kølöverken och hamnen vid företaget AAK inne i Karlshamn. Byggnadsnämnden bedömer att det är dessa tre större hamnar som skyddas som riksintresse.

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 Vägghamnen, men hamnen tillhör hamnklustret Karlshamn.

Väggahamnen 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 Väggahamnen 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. Området för bryggan är mest lämpat för passage till de norra hamndelarna. Väggahamnen inklusive dess nordliga delar innebär en mycket värdefull resurs i och med dess stora vattendjup och kajer för tilläggning med större fartyg. Hamnen är i dess helhet ytterst lämplig för hamnverksamhet och området för aktuell brygganläggning används inte för sitt lämpligaste ändamål.

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 M 4698-18 som avser anmälan om vattenverksamhet beträffande förlängningen av aktuell brygga.

Bygglov får inte ges om den ansökta åtgärden kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av kommunikationsanläggningar inom områden av riksintresse för sådana anläggningar (se 2 kap. 2 § plan- och bygglagen [2010:900], PBL, och 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 och 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 ansökan om bygglov förlängning av en befintlig brygga i Väggahamnen i Karlshamn. Frågan är om Väggahamnen omfattas av riksintresse för kommunikationer 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 Väggahamnen 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 Väggahamnen och dess anläggningar i nuläget inte behövs för nödvändiga funktioner i samhället som är av nationellt eller regionalt intresse. Väggahamnen 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 bygglov. Det som B.E. i övrigt har anfört om att bryggan utgör en säkerhetsrisk, att bryggan strider mot detaljplan och orsakar

betydande olägenheter, att det saknas behov av båtplatserna samt att användningen av vattenområdet är olämplig utgör inte heller skäl för att upphäva byggnadsnämndens beslut om bygglov. Mark- och miljödomstolens dom ska således upphävas och byggnadsnämndens beslut att ge bygglov 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 P 3212-17

PARTER

Klagande

B.E.

Motpart

1. Byggnadsnämnden i Karlshamns kommun

2. Fritidsnämnden i Karlshamns kommun

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länstyrelsen i Blekinge läns beslut 2017-07-05, dnr 403-1706-2017, se bilaga 1

SAKEN

Bygglov för ändring av småbåtshamn på fastigheten XX, Karlshamns kommun

DOMSLUT

Med ändring av det överklagade beslutet upphäver mark- och miljödomstolen

Byggnadsnämnden i Karlshams kommuns beslut den 1 mars 2017, § 48, att

bevilja bygglov för ändring av småbåtshamn på fastigheten XX. _____

Dok.Id 434330

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

Byggnadsnämnden i Karlshamns kommun (nämnden) beslutade den 2 september 2015 att bevilja bygglov för väsentlig ändring av småbåtshamn på fastigheten XX. Beslutet överklagades upp till Mark- och miljööverdomstolen, som i avgörande den 15 november 2016 i mål nr P 2999-16 beslutade att upphäva nämndens beslut och avslå aktuell bygglovsansökan.

Nämnden beslutade därefter den 1 mars 2017, § 48, att på nytt bevilja bygglov för ändring av småbåtshamn på aktuell fastighet. B.E. och C.E. överklagade beslutet till Länsstyrelsen i Blekinge län (länsstyrelsen), som den 5 juli 2017 beslutade att avslå överklagandet.

B.E. och C.E. har överklagat länsstyrelsens beslut av den 5 juli 2017 till mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolen avvisade i beslut i målet den 9 november 2017 C.E.s överklagande.

YRKANDEN M.M.

B.E. yrkar att mark- och miljödomstolen ska upphäva nämndens aktuella beslut om bygglov. Hon vidhåller vad hon tidigare anfört hos länsstyrelsen samt tillägger bl.a. följande.

Ytterligare skäl för upphävande av bygglov har framkommit då 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 påtagligt försvåra utnyttjandet av sådana anläggningar och områden som är av riksintresse för anläggningar som avses ovan ska 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 den 31 mars 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 mot vad som föreskrivs i nämnda paragraf.

I tillägg vill de understryka att det för aktuell anläggning finns två yttranden från Sjöfartsverket om dess lämplighet. I ena yttrandet, daterat den 9 juni 2015, avstyrks anläggningen (vilket det även hänvisas till i MÖD:s dom i mål nr P 2999-16). I yttrandet påtalas att det ”är Sjöfartsverkets uppfattning att tillstånd inte borde meddelats för den nya delen av flytbryggan och att den bör tas bort i sin helhet. Möjligen kan 10-15 m av flytbryggan fortsatt vara kvar men detta bör prövas och senare utvärderas”. Av att flytbryggan som nu söks lov för har ca 46 m längd tillsammans med ovanstående del av yttrandet, följer att minst 30 m av den nu ansökta brygganläggningen berörs av detta yttrande.

I det andra yttrandet, daterat den 12 december 2015 (som tillkommit 10 dagar efter att MÖD förklarat anläggningen olovlig med hänvisning till 2 kap. 9 § PBL), anges att ”... det faktum att sjötrafiken till de inre delarna av hamnen nu har ändrat karaktär gör att Sjöfartsverket inte har något att erinra”. Domstolen har således att bedöma om den uppgift som Sjöfartsverket fått från verksamhetsutövaren om att sjötrafiken ändrat karaktär inom loppet av 10 dagar från det att MÖD givit sitt utslag är trovärdigt. De två övriga s.k. säkerhetshöjande åtgärderna som hänvisas till i yttrandet har i överklagan den 31 mars 2017 visats inte beröra de delar som innebär en sjöfara enligt MÖD, varför den delen av Sjöfartsverkets yttrande ska bortses ifrån.

I samband med detta vill hon understryka att hon inte ifrågasätter Sjöfartsverkets expertkompetens inom området. Däremot ifrågasätter hon att verket baserar sitt ställningstagande enbart på uppgifter från verksamhetsutövaren. Att verket genom sitt yttrande inverkar på hur riksintresset för kommunikationer, Karlshamns hamnar, kan utnyttjas är också något hon ifrågasätter. Underförstått av yttrandet med dnr 15-02024-9 är att större fartyg inte ska trafikera Vaggahamnen då den i och med anläggandet av aktuell flytbrygga inte längre lämpar sig för det. Trafikverket fattar beslut om riksintressen och Sjöfartsverkets ställningstagande går således emot

statens avsikt med riksintresset, varför domstolen helt bör lämna aktuellt yttrande utan beaktande.

Av samtal med Sjöfartsverket i januari 2017 har framkommit att de vid tiden för yttrandet inte varit medvetna om att Vaggahamnen ligger inom område för allmänhamn. Huruvida de haft vetskap om riksintresset är oklart.

Avslutningsvis torde det vara svårt att finna praxis för beviljade bygglov där, som i detta fall en reviderad bygglovsansökan ändrar på delar av ett byggnadsverk som inte har med grundorsaken till en avslagen bygglovsansökan att göra. Att inse att så är fallet kräver inte någon expertkompetens på området.

Nämnden bestrider bifall till överklagandet samt anför bl.a. följande.

Klaganden hänvisar till två olika yttranden från Sjöfartsverket med olika mått på godkännande av brygga ur sjöfartssäkerhet. Nämnden vill här förtydliga att det första yttrandet är skrivet utifrån blott digitala material och det andra yttrandet (beslutsunderlag i beviljat bygglov) är skrivet utifrån att platsbesök har utförts. Således blir det mindre meningsfullt att tillmäta det första yttrandet någon egentlig relevans.

Sjöfartsverket har varit tillfrågat som expertinstans inom området sjösäkerhet.

Verket har i sitt yttrande (det andra yttrandet daterat den 12 december 2015) efter besök på platsen bedömt att bryggan inte är olämplig vare sig ur säkerhetssynpunkt eller i något annat avseende.

Området där bryggan är placerad finns beskrivet både i kommunens översiktsplan och i ett av kommunen framtaget planprogram för Väggaområdet från år 2013.

Karaktären på området är småbåtshamn med omkringliggande rekreationsområde. I planprogrammet finns intentioner om att i framtiden kunna utöka antalet båtplatser i exempelvis Solskensviken. Området har använts som småbåtshamn alltsedan 1969. Målet är att arbeta ”utifrån de planeringsmål och rekommendationer som finns i

program för Väggaområdet. Programmet ska vara vägledande för kommunens planering och övriga åtgärder inom området, för fastighetsägare, näringsidkare och allmänhet”.

Klaganden hänvisar även till att området är utpekade som riksintresse för kommunikationer hamn. Nämnden vill här förtydliga att området är utpekade som riksintresse för hamn men inte som riksintresse för farled eller djup farled. Inom det område som är utpekade ligger även Stillerydshamnen, hamnen vid Kölöverken och hamnen vid AAK inne i Karlshamn. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap. 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Öppningen in till området där småbåtshamnen ligger är ca 10 m brett och utgör i sig en begränsning.

Syftet med riksintresset är att skydda funktionerna och att säkerställa transporter. Kartmaterialet som den enskilde redovisat finns inte på Trafikverkets hemsida, detta då riksintresse för hamn inte är preciserat. Det benämns endast som Karlshamns hamnar. Ett arbete med precisering är planerat från Trafikverkets sida. Bedömning har gjorts från nämnden att ändring av småbåtshamn inte skadar riksintresset och dess syften.

Till stöd för sin talan åberopar nämnden ”Program för Väggaområdet”, dnr 2010/977.214, § 263/2013.

Fritidsnämnden i Karlshamns kommun (kommunen) bestrider bifall till överklagandet och anför bl.a. följande.

MÖD beslutade den 11 november 2016 i mål nr P 2999-16 att upphäva nämndens beslut den 2 september 2015 att meddela bygglov för ändring av småbåtshamn på aktuell fastighet. Sjöfartsverket yttrade sig och ansåg att flytbryggan var en potentiell sjöfara då den påtagligt försämrade framkomligheten inom hamnområdet.

I domskälen hänvisade MÖD till Sjöfartsverkets yttrande och fann mot bakgrund av verkets synpunkter att bygglovsansökan skulle kunna innebära en fara för människors säkerhet på sådant sätt att bygglov inte kunde ges för åtgärden. Mot bakgrund härav upphävdes beslutet och ansökan avslogs.

Inför den nya bygglovsprocessen kontaktades Sjöfartsverket såsom en expertmyndighet och remissinstans. Syftet var att genomföra erforderliga förändringar av tidigare bygglovsansökan för att undanröja risken för att den nya bryggan skulle utgöra en potentiell sjöfara eller på annat sätt försvåra passage och framkomlighet inom hamnområdet. Sjöfartsverket undersökte därefter på plats de faktiska förhållandena i den berörda hamnen. I ett nytt utlåtande tillstyrktes det nya bygglovet, detta förutsatt att kommunen efterföljde Sjöfartsverkets krav om att flytbryggan skulle "... förkortas med ca 15 meter och förses med belysning". Därpå beviljade nämnden nytt bygglov den 1 mars 2017.

De olägenheter som klaganden nu för fram i form av störningar från verksamheten bl.a. i form av oljud, insyn och förlorad utsikt har prövats av såväl mark- och miljödomstolen som MÖD inom ramen för den tidigare domstolsprocessen. Domstolarna har då enhälligt konstaterat att de olägenheter som kan uppstå för B.E. med flera p.g.a. förlängningen av bryggan inte utgör sådana betydande olägenheter som utgör hinder mot bygglov. Mot bakgrund av att det nu beviljade bygglovet innebär att flytbryggan kommer att bli ca 15 meter kortare, ska de invändningar som klaganden nu ger uttryck för i sitt överklagande lämnas utan avseende.

Avslutningsvis vill kommunen framföra att klaganden anför en rad bakomliggande orsaker framförallt av sjösäkerhetsperspektiv som grund för sitt överklagande. Av S.E.s korrespondens med kommunen synes emellertid den egentliga grunden vara missnöje med befintliga båtplatser, storlek m.m. S.E. har bl.a. inkommit med förslag på ny fördelning och, som det får förstås, villkorat ett eventuellt återkallande av talan i så måtto att B.E. m.fl. kan tänka sig att förlikas förutsatt att kommunen går dem till mötes.

Sjöfartsverket som är expertmyndighet har tillstyrks bygglovet. Till skillnad mot B.E. m.fl. ifrågasätter inte kommunen att Sjöfartsverket, som också besökt platsen i fråga, har tagit hänsyn till samtliga omständigheter av relevans för sin bedömning att tillstyrka bygglovet.

Till stöd för sin talan åberopar kommunen ett e-mailmeddelande från S.E. till en T.N. daterat den 30 december 2016.

B.E. har beretts tillfälle att yttra sig över nämndens och kommunens skrivelser och anför därvid bl.a. följande.

Nämndens yttrande

I yttrandet vill nämnden framhålla att av de två olika yttrandena från sjöfartsverket (SJFV) som finns angående bryggan har bara det sista föregåtts av platsbesök. Här vill hon understryka att MÖD har hållit syn på platsen. Domstolen har därmed kunnat bilda sig en egen uppfattning om anläggningen och uppenbart begripit dess problem. Ett lagakraftvunnet domstolsutslag är vad inblandade har att följa. Då domen (i MÖD:s mål nr P 2999-16) och SJFV:s yttrande med dnr 15-02024-2 framhåller samma säkerhetsbrister är dessa således något som i högsta grad ska tillmätas relevans. Det kan inte nog påpekas att utgångspunkten för aktuell prövning ska vara domen som upphäver bygglovet för bryggan och om det nu inte är styrkt att det som utpekades som en fara för människors säkerhet är avhjälp, ska domen stå fast.

I samband med detta vill hon framhålla vikten av det digitala material som omnämns i yttrandet. Tvärt om mot vad nämnden hävdar menar hon att bara satt i sitt sammanhang, dvs. med trafik på platsen kan en fullständig bild fås av anläggningens lämplighet, exempelvis ur ett säkerhetsperspektiv. Om man inte kan observera trafik vid besök på platsen (vilket inte lär ha kunnat ske i den omfattning som är representativ för värsta fallet [högsäsong] vid SJFV:s besök den 25 november 2016) blir filmupptagningar och foton av hur fartygen rör sig kring

anläggningen av yttersta vikt, vilket också SJFV har insett i sitt första yttrande. Vad SJFV har gjort i yttrande med dnr 15-02024-9 är en bedömning av hur det ser ut på platsen i relation till uppgifter om hamnens användning från sökanden och alltså inte utifrån verkliga trafikförhållanden. Detta är en allvarlig brist i SJFV:s senaste yttrande och innebär att detta inte ska tillmätas någon relevans.

I domen från MÖD framhölls svårigheterna att ta sig till och från de norra hamndelarna som den allvarligaste bristen med bryggans placering. Då det inte handlar om svåra övningar i geometri bör vidare alla och envar kunna se att just den del som nu avlägsnats från bryggan, med övriga delar kvar, inte låg i vägen för passage till och från de norra delarna av hamnen, vilket framgår av de till överklagandet till länsstyrelsen den 31 mars 2017 bifogade ritningarna. Detta faktum ogiltigförklarar också SJFV:s yttrande med dnr 15-02024-9.

Av de samtal som förts mellan S.E. och J.E. på SJFV kan bl.a. följande konstateras om SJFV:s yttrande med dnr 15-02024-9. Satt i relation till de brister som konstaterats i MÖD:s dom i mål nr P 2999-16 har varken avkortningen på 15 m eller belysningen vid bryggansnock någon relevans (MÖD hade inför dom uppfattningen att belysningen av nocken redan var på plats). Som enda möjliga motivering till en annan bedömning än den MÖD gjort i frågan om fara för människors hälsa och säkerhet enligt 2 kap 9 § PBL kvarstår trafiken, som påståtts skulle ha ändrat karaktär (dvs. endast på 10 dagar). SJFV har inte på något adekvat sätt kunnat förklara vad en sådan ändrad karaktär kunnat bestå i, utan hänvisar bara till uppgifter från sökanden som uppenbart har intresse av att ge en viss bild av förhållandena på plats. Vidare har hon med bildbevisning kunnat styrka att ännu större fartyg än det som låg till grund för yttrande med dnr 15-02024-02 även fortsättningsvis trafikerar hamnen. Detta faktum ogiltigförklarar även den sista helt avgörande motiveringen till yttrandet. Enligt denna logiska kedja finns inga giltiga skäl att tillstyrka den nuvarande utformningen, varför domstolen nu ska lämna det aktuella yttrandet helt utan beaktande. Domstolen får dra sina slutsatser, men hennes utgångspunkt från S.E.s samtal med SJFV den 22 december 2016,

dvs. att SJFV i detta intar partsställning, menar hon bekräftas med önskvärd tydlighet genom samtalet den 5 januari 2017.

Beträffande hänvisningen till planprogrammet för Väggaområdet vill hon invända att Vägghamnen inte enbart är en småbåtshamn. Trafiken är mycket blandad. I prövning av lov ska de krav som ställs i första hand sättas i relation till gällande förhållanden och inte eventuellt framtida sådana. I ljuset av det ska framhållas att hamnen ingår i område för allmän hamn och således är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln (lag 1983:293). Senast Trafikverket lämnade ut avgränsningar för riksintresset Karlshamns hamn ingick Vägghamnen, enligt överklagan och länsstyrelsens beslut med dnr 521-612-2017. Nu har Trafikverket dragit in kartmaterialet i väntan på att en precisering ska bli färdig, men det senast angivna området får antas vara det gällande. Bara det faktum att hamnen de facto trafikeras av fartyg av betydande storlek bekräftar vikten av hamnens funktion och därmed riksintresset.

Nu finns det som nämnden nämner planer, om än något vacklande sådana, för området och om man ändå ska nämna något om vad som kan komma att ske gäller det bland annat området kring slipen, för fartyg upp till 100 ton, som idag är i drift i den norra delen av hamnen. I stället för fortsatt drift av slipen har ett avtal om överlåtelse av marken den upptar tecknats med Marinkompaniet AB, vilka ämnar ersätta den med en båtbottentvätt och en sjömack för vilka bygglov har sökts. Ola Olsson, VD för Marinkompaniet uttalar sig enligt följande i Blekinge läns tidning, den 5 oktober 2017 angående att tvätten måste ligga där slipen ligger: ”Den behöver ligga här, för det är bara här det är tillräckligt djupt.”

Djupet fram till övriga delar av företagets anläggning är i storleksordning 2,5 m. Eftersom det inte skulle vara tillräckligt följer att avsikten är att kunna ta in stora fartyg till de planerade anläggningarna. Som referens i det sammanhanget har det största fartyg som observerats i hamnen under 2017, segelskutan Baltic Beauty, ett djupgående på 1,7 m. Det är vidare 30 m långt och 5 m brett och har före flytbryggans tillkomst dragits upp på slipen. Även om fartyg av hennes dimensioner

inte kommer att kunna tas om hand i det fall att planerna sätts i verket (i nuläget är bygglovets överklagat) innebär dessa anläggningar att trafiken förbi flytbryggan i så fall kommer att öka. I synnerhet till tankstationen kommer fritidsmotorbåtar som tenderar att öka i storlek för varje år att söka sig. Dessa har i många fall en flat botten som innebär synnerligen dålig manöverförmåga i snäva girar, som den vid flytbryggan. Det är också med denna typ av motorbåtar med en vanlig storlek av drygt 12 m längd som vi kunnat observera de mest frekventa problemen vid manövrering förbi bryggan.

Nämnden hänvisar vidare till att öppningen in till hamnen på 10 m skulle vara en begränsning för fartygstrafiken. Det må så vara, men det som begränsar trafiken till de norra delarna av hamnen är utan tvivel den anlagda bryggan. Baltic Beauty, med sina 5 m bredd tar sig alltså utan bekymmer in genom hamninloppet. Här måste det bli något tekniskt, och det är så att under färd rakt fram är ett fartyg relativt lätt att kontrollera. Därför blir marginalen vid passage in genom hamninloppet inget problem. Däremot, under gir blir ett fartygs framfart svårbestämd och ju kraftigare giren är desto svårare blir det. Här är det främst fartygets längd som är avgörande, vilket innebär att även om bredden i passagen kring bryggan är större än i hamninloppet är det girradien i förhållande till fartygets längd som är avgörande (i detta fall är radien t.o.m. mindre än fartygets längd). Detta har försökt förklaras för nämnden vid flera tillfällen men uppenbarligen har budskapet ännu inte nått fram. Dock förstod MÖD det mycket väl. Ärendet Baltic Beauty hade i hamnen var bogsering av ett annat fartyg till nämnda slip. Det behöver knappast påpekas att transporten den sista biten till slipen i detta fall fick lösas på annat sätt, då det skulle inneburit obefintliga marginaler vid manövrering kring flytbryggan.

Kommunens yttrande

De olägenheter som hon hävdar och som i tidigare prövning inte funnits betydande på det sätt som avses i 2 kap. 9 § PBL fortsätter hon att hävda av det enkla skälet att MÖD vid förfrågan tillstått att man inte undersökt samtliga för frågan om betydande olägenhet relevanta förhållanden, såsom om det verkligen finns ett behov eller om placeringen av båtarna skulle kunna ske på ett mindre inskränkande sätt inom en

och samma fastighet. Proportionalitetsprincipen ska också tillämpas i denna bedömning, men det blir omöjligt om man inte undersöker vilka förhållanden som råder. Med hänsyn till det bör ett annat utslag vara möjligt i det fall samtliga omständigheter tas i beaktande.

I ett utvecklat resonemang kring proportionalitetsprincipen vill hon framhålla bryggans båtplatser satta i relation till den inventering av båtplatsbeståndet som gjorts hösten 2017. 24 platser finns idag på den sökta bryggan. Noterbart är att 9 av dessa har 3 m bredd, 14 har 3,5 m bredd och en har 5 m bredd. Från protokollet kan utläsas att inom Vaggahamnen finns totalt 33 outhyrda båtplatser. Det framgår vidare att det generellt är mindre platser under 3,6 m som är svårast att hyra ut. Vid hennes egen inventering sommaren 2016 visade det sig också att de då 29 båtarna vid flytbryggan med ett undantag skulle kunna förläggas till de då outhyrda platserna, vilka till antalet är ungefär desamma som hösten 2017. Detta även med hänsyn till djupgående, eftersom flertalet båtar vid flytbryggan är små flatbottnade motorbåtar. Att då ansöka om lov för en ny brygga, inom samma hamn och med samma typ av platser som det redan finns tillräckligt många av blir inte förenligt med kraven som ställs för lov med tanke på vilka olägenheter hon upplever på grund av den anlagda flytbryggan. Att hänvisa till att det saknas fasta förtöjningar, viken växer igen etc. blir också ohållbart då man med små medel skulle kunna rätta till detta, dvs. rensa från vass, lägga ut fasta förtöjningar (bommar) och flytta bommar där platserna behöver bli bredare. Utöver de 33 lediga platserna hyr alltså båt företagen 43 st i samma hamn, från vilka båtarna vid flytbryggan ursprungligen kom. Dessa 43 har synnerligen låg belägningsgrad, vilket också ska vägas in (det verkliga behovet är långt mindre).

Angående kommunikationen med kommunen före tidpunkten för erhållande av bygglovshandlingar, förtjänar påståenden om vad Fritidsnämnden tror sig att hennes missnöje består i, egentligen inga ytterligare kommentarer. Emellertid får man som sakägare företräda och föra argumentation kring egna enskilda intressen såväl som kring allmänna sådana. För den som följt den föregående bygglovsprocessen bör det stå klart att för enskild del är det just inskränkningarna i integritet som hon upplever

genom att plötsligt befinna sig just på gränsen till en flytande campingplats, som är hennes allvarligaste problem. Självklart är det just dessa bekymmer hon helst skulle bli av med, men även sjösäkerhetsbristerna är verkliga och av betydelse för henne som enskild. Att låta deras barn och ungdomar använda mindre båtar som familjen gjort i generationer, har de tvingats avhålla sig ifrån så länge den konstaterat farliga bryggan funnits på plats. Tidigare var det ”förbjuden plats” i närheten av betongpiren vid fiskhamnssidan eftersom sikten är skymd. Med tanke på hur nämnda motorbåtar måste gena/glider över på fel sida hjälper det inte med förhållningsorder om att hålla sig till högertrafik. Idag är denna förbjudna zon den enda möjliga vid passage till och från de norra hamndelarna och problemen med skymd sikt är speciellt stora om man sitter i en liten, låg båt. I en avvägning mellan att kunna få ett avslut upp till två år tidigare än vad som nu sker, samtidigt som deras värsta problem kunde försvinna, bedömde hon att hon för enskild del kunde avvara dessa båtutfärder mot en frihet utan överklagandeprocesser. Nu fick hon inget svar varför hon självfallet driver frågan ur enskild såväl som allmän synvinkel.

Sammanfattning

Av yttrandena från nämnden och kommunen kan utläsas att de nu anser att SJFV har tillräcklig och orubblig kompetens på området. Detta är en ny hållning då kommunen tidigare bl.a. menat att SJFV ägnar sig åt ”godtyckliga bedömningar”. Hon har tidigare framhållit att SJFV innehar erforderlig kompetens på området, vilket hon står fast vid. Vad hon däremot har kunnat visa under rubriken Sjöfartsverket, är att det allvarligt brister beträffande omdöme, då man med stor tydlighet intar en partsställning. Vidare saknas helt kritisk hållning till uppgifter från part och uppenbarligen saknas även tillräckliga kunskaper om sakförhållanden i hamnen, såsom vem som har rådighet över tilläggsplatser. SJFV har i detta yttrat sig över en hamn med helt andra betingelser beträffande trafik än de verkliga, varför yttrandet ska lämnas utan beaktande. Det har inte heller i övrigt framkommit att det föreligger några andra omständigheter som skulle kunna ligga till grund för en annan bedömning än MÖD gjort i dom i mål nr P 2999-16. Därför ska beviljat bygglov upphävas.

Till stöd för sin talan åberopar B.E. film- och ljudupptagningar, fotografier, nedskrivning av telefonsamtal med J.E. på Sjöfartsverket den 5 januari 2017, samt Fritidsnämnden i Karlshamns kommuns protokoll den 7 december 2017.

Nämnden har beretts tillfälle att yttra sig över B.E.s skrivelse och anför därvid bl.a. följande.

Nämnden står fast vid sin bedömning att det med stöd av 9 kap. 31 § PBL är lämpligt att ändra småbåtshamnen på det sätt som ansökan avser och att beviljat bygglov kvarstår. Nämnden har grundat sitt beslut på väl avvägda grunder, bl.a. ett remissyttrande från Sjöfartsverket. Nämnden har ingen anledning att tvivla på det yttrandet. Nämnden prövar lämpligheten av ändring av småbåtshamn och inte vilken sorts båtar som ska finnas i hamnen. Grannen hänvisar till att det är mark- och miljödomstolens dom som ska gälla och inte Sjöfartsverkets yttrande. Nämnden är väl medveten om domstolens dom men vill förtydliga att domen är från det förra bygglovets där småbåtshamnen inte har samma utseende och utredning som i det aktuella ärendet.

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 Vaggahamnen 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 Vaggahamnen. 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.

Byggnadsnämnden har vid sammanträdet i målet tillagt bl.a. följande.

När Byggnadsnämnden i sin roll som myndighet ställer man frågor till andra myndigheter och får in synpunkter från sakägare etc., men i detta fall hänvisar nämnden till myndighetsbeslut. Sjöfartsverkets aktuella yttrande var undertecknat dels av handläggaren J.E., dels av lotsområdeschefen T.A.. Det är således någon som bör kunna hantera dessa frågor som varit med och författat yttrandet i fråga vilket väger tungt enligt nämndens mening. Vad avser det som nu spelats upp från telefonsamtal med företrädare för Sjöfartsverket är detta endast hypotetiska resonemang som inte bör tas någon hänsyn till i aktuellt mål.

Vad avser frågan huruvida Vaggahamnen och det specifika området för aktuell brygga ingår i område för riksintresse för hamn så finns aktuellt riksintresse inte

beskrivet i dokumentationen, men det är likväl inte så att hur stora fartyg som helst ska kunna köra i hamnen. Riksintressena ritades upp för ett antal år sedan med relativt grova penseldrag, vilket även är anledningen till att länsstyrelsen nu tagit bort aktuell kartbild om riksintresse från sin hemsida. Riksintresset har med transporter viktiga för riket att göra, dvs. snarare de stora hamnarna inom Karlshamns kommun. Det kan dessutom tilläggas att nämnden varit i kontakt per telefon med en tjänsteman på Transportverket som då uppgett att han inte trodde att Väggahamnen skulle vara med i den nya riksintressepreciseringen. Det mest troliga är således att mindre hamnar som t.ex. Väggahamnen inte kommer ses som riksintresse vad avser transporter. I dagsläget har Trafikverket på sin hemsida endast markerat Karlshamns hamnar med en punkt avseende riksintesseområde. Vad avser aktuellt detaljplanearbete i Väggahamnen har detta avbrutits.

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 Väggahamnen 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 alltså 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.

Fritidsnämnden och **Byggnadsnämnden** 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.

Mot bakgrund av att det av 2 kap. 2 § plan- och bygglagen bl.a. framgår att i ärenden om bygglov bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas, konstaterar mark- och miljödomstolen 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 utpekat 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 alltjämt är att anse som utpekat 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. Det som Byggnadsnämnden anfört om att nämnden varit i kontakt med en tjänsteman på Transportverket som uppgett sig inte tro att Vaggahamnen skulle vara med i Trafikverkets nya riksintresse-precisering, bl.a. på grund av att Vaggahamnen skulle vara att anse som en i sammanhanget mindre hamn som är av mindre betydelse för de större fartygs-transporterna, medför ingen annan bedömning härom. 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 anfört 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. Den sökta åtgärden uppfyller därmed inte de krav som följer av 2 kap. 2 § plan- och bygglagen. Bygglov kan därför inte beviljas för aktuell åtgärd enligt 9 kap. 31 § plan- och bygglagen. Ej heller förekommer annan grund för beviljande av bygglov. Överklagandet ska därför bifallas och nämndens beslut den 1 mars 2017, § 48, upphävas.

Vid denna utgång saknas skäl att ingå i prövning av övriga åberopade ändringsgrunder.

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.