



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060302

**DOM**  
2020-02-12  
Stockholm

Mål nr  
P 7973-17

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-08-17 i mål nr P 2901-16,  
se bilaga A

## PARTER

### Klagande

1. E.ON Värme Sverige AB, 556146-1814  
205 09 Malmö

Ombud: C L och L L

2. Sydkraft Thermal Power AB, 556112-5666  
Box 65  
374 21 Karlshamn

Ombud: Bolagsjurist A H

### Motparter

1. Malmö stad  
205 80 Malmö

2. SYSAV Industri AB, 556474-8803  
Box 50344  
202 13 Malmö

3. Copenhagen Malmö Port Aktiebolag, 556027-4077  
Box 566  
201 25 Malmö

### SAKEN

Detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 i Malmö kommun

---

Dok.Id 1546431

**Postadress**  
Box 2290  
103 17 Stockholm

**Besöksadress**  
Birger Jarls Torg 16

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

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

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00–16:30

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom upphäver Mark- och miljööverdomstolen kommunfullmäktiges i Malmö kommun beslut den 26 maj 2016, § 135, att anta detaljplan för del av Hamnen 22:164 m.fl. i Hamnen i Malmö (verksamhetsområde och ny bro) (Dp 5424).

---

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**E.ON Värme Sverige AB** och **Sydkraft Thermal Power AB** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska upphäva kommunens beslut att anta detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 i Malmö kommun.

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

**SYSAV Industri AB** och **Copenhagen Malmö Port Aktiebolag** har beretts tillfälle att yttra sig men inte avhört.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**E.ON Värme Sverige AB** (E.ON) har anfört i huvudsak följande:

Detaljplanen borde ha hanterat en rad genomförandefrågor knutna till E.ON:s verksamhet. Exempel på sådana frågor är merkostnaden för en öppningsbar bro, alternativt tunnel, ställt mot effekterna på energiförsörjningen och vilka kostnader som uppstår för att anpassa verksamheten vid Öresundsverket till en fast broförbindelse samt hur nuvarande fartygstransporter ska ersättas. Kommunen har inte visat att intrånget i bolagets rätt är skäligt eller att skälig hänsyn har tagits till befintliga äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan påverka planens genomförande. Detaljplanen uppfyller därmed varken kravet i 2 kap. 1 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, eller 4 kap. 36 § PBL. En fast broförbindelse innebär att det blir omöjligt att förlägga ett biobränsleeldat kraftverk vid Öresundsverket eftersom ett sådant är beroende av fartygstransporter. Att ställa om oljeförsörjning till tankbilstransporter är kopplat till en rad säkerhets- och tillståndsfrågor samt miljöaspekter. Eftersom konsekvenserna för verksamheten vid Öresundsverket inte är belysta i tillräcklig omfattning strider detaljplanen mot 4 kap. 33 § PBL.

Enligt kommunen ska frågan om broförbindelsens utformning som fast eller öppningsbar hanteras i ett senare skede. Det är oklart vilken typ av process det är fråga

om och huruvida E.ON kommer att ha möjlighet att överklaga ett beslut i en sådan process. Att anta en detaljplan med flexibelt innehåll i delar som är helt avgörande för innehållet i detaljplanen är inte förenligt med tanken bakom flexibla planer. En fast broförbindelse får vittgående konsekvenser för hur E.ON:s verksamhet kan bedrivas vid området kring Öresundsverket. Detaljplanen innebär också förändrade villkor för den regionala och nationella energiförsörjningen samt förändrar den fysiska avgränsningen av riksintresset Malmö hamn. Dessa verkningar är alltför viktiga för att hanteras i en efterföljande lov- eller tillståndprocess.

Det har förts diskussioner om ett alternativ som innebär att olja till Öresundsverket istället skulle transporteras via en ny pipeline från Oljehamnen. Detta skulle lösa oljeförsörjningen till området, men framtida transporter av större anläggningsdelar, byggnader samt biobränslen förblir olösta. Alternativet skulle innebära kostnader för E.ON och göra anläggningarna vid den pir som bolaget använder idag onyttiga och vore därför oskäligt.

**Sydkraft Thermal Power AB** (Sydkraft) har hänvisat till vad bolaget anfört tidigare och tillagt i huvudsak följande:

Kommunen har inte på ett tillräckligt sätt redogjort för vilka konsekvenser genomförandet får för bolaget och dess verksamhet. Kraven på redovisning och hänsynstaganden enligt 4 kap. 33 § PBL är därmed inte uppfyllda. Kommunen har inte reflekterat över de särskilda rättigheter till mark som är upplåtna till Sydkraft. Det har inte heller gjorts någon bedömning av vad som är bästa möjliga markanvändning eller hur den fasta broförbindelsen påverkar Sydkrafts verksamhet genom bl.a. ökade transporter. Detaljplanen är inte utformad med skälig hänsyn till Sydkrafts verksamhet. Bestämmelsen i 4 kap. 36 § PBL tar sikte på just en situation som den aktuella när användande av befintliga anläggningar, till vilka särskild rätt finns, inte längre blir möjligt.

Kommunen har inte gjort någon avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Denna brist kan inte läkas i domstol. En fast broförbindelse skulle inte bara påverka möjligheterna att transportera olja utan skulle också innebära att möjligheten att

använda piren för in- och uttransporter av komponenter till verksamheten vid fastigheten Hävringe 7 försvinner. Det skulle inte heller vara möjligt att utveckla verksamheten i samma utsträckning. Någon närmare bedömning av miljökonsekvenser, tillståndsfrågor och övriga begränsningar eller kostnader för lastbilstransporter har inte gjorts. Inte heller har andra alternativ till dagens båttransporter analyserats i detaljplanehandlingarna eller utfästelser gjorts av kommunen.

Kraftvärmeverket på fastigheten Hävringe 7 har börjat avvecklas men de två oljeeldade gasturbinerna är fortfarande i drift.

**Malmö stad** har anfört i huvudsak följande:

Det är inte möjligt eller rimligt att i detaljplanen till fullo utreda de ekonomiska konsekvenserna av en eventuell fast broförbindelse för verksamheterna på fastigheten Hävringe 7. Kommunen har under detaljplaneprocessen framhållit att frågan kan lösas genom eventuella kompensationer eller alternativa sätt att tillgodose verksamhetens behov av transporter av bränsle och komponenter. Som en del av miljökonsekvensbeskrivningen har kommunen också vägt konsekvenserna för miljön av att anlägga en eventuell fast bro mot att inte göra det. En fast bro innebär att hamnbassängerna öster om bron inte kan trafikeras av fartyg, vilket kan föra med sig utökade lastbilstransporter. Mot detta ska ställas de möjligheter till effektivare godstransporter mellan godsbangården och hamnen, mer ändamålsenlig fördelning av godstransporter mellan båt, tåg och lastbil samt i övrigt utvecklingen och koncentrationen av hamnverksamheten. Vid avvägningen mellan den typen av olika intressen har kommunen ett stort handlingsutrymme och kommunen anser att den under detaljplanearbetet har agerat inom det utrymmet.

Kommunen har tagit skäligen hänsyn till befintliga fastighetsförhållanden i området. Klagandebolagens synpunkter har beaktats under planförfarandet. Utredningar av mer- och anpassningskostnader som klagandebolagen tar upp i sina överklaganden tillhör emellertid den typ av utredningar som rimligen måste anstå till ett senare skede än då planen upprättas, lämpligen till dess att frågan om bron ska vara fast eller öppningsbar avgörs.

I den mån detaljplanen påverkar möjligheten till energiproduktion inom området ska detta ställas mot det långsiktiga samhällsekonomiska och miljömässiga intresset av att anlägga bron. Kommunen har gjort bedömningen att anläggande av bron för att stärka kommunikationskapaciteten i hamnen väger tyngst. Av betydelse i sammanhanget är att produktionen vid Öresundsverket är avslutad och verksamheten avvecklad. Sydkraft har också anmält att bolaget påbörjat försäljningen av kraftverkets komponenter. Elberedskapsmyndigheten har funnit att avvecklingen inte ger anledning till några beredskapsåtgärder för att trygga energiförsörjningen.

Industrihamnsrännan saknar, till skillnad från Oljehamnen, såväl djuphamnsförutsättningar som förutsättningar för lossning av komponenter och annat bränsle än olja. Kajytorna i anslutning till Öresundsverket utgör inte riksintresse för kommunikationsändamål och lämpar sig inte för att ta emot bränsle. De bär inte heller för de kranar som skulle krävas för lossning av bränsle och komponenter. Oljehamnen däremot är en djuphamn som lämpar sig för mottagning av komponenter och alla former av bränsle. Här finns också sedan tidigare etablerad verksamhet med kranar och kajer för att ta emot bulkvaror och stora volymer. Med en sådan lösning vore det fullt möjligt att genom en kulvert förse anläggningsområdet med olja. Övrigt bränsle kan transporteras den korta sträckan från Oljehamnen till Öresundsverket med väg- eller järnvägstransporter. En sådan förändring är inte särskilt stor då lastning, lossning och landtransport behövs oavsett om fartyget angör Industrihamnen eller Oljehamnen.

Detaljplanen kan genomföras på ett sätt som skyddar möjligheten att använda området för energiproduktion och samtidigt utvecklar möjligheten till samhällsekonomiskt och miljömässigt hållbara transporter i Malmö hamn. På det sättet främjas den långsiktiga hushållningen med den strikt lägesbundna resurs Malmö hamn utgör.

### REMISSYTTRANDE M.M.

Under målets handläggning i Mark- och miljööverdomstolen har fråga uppkommit om Öresundsverkets betydelse för energiförsörjningen regionalt och nationellt. Domstolen har därför inhämtat ett remissyttrande från Energimyndigheten. Av yttrandet framgår bl.a. följande:

Öresundsverket har stor betydelse för energiförsörjningen regionalt och nationellt. Området möjliggör storskalig energiproduktion och effekttillförsel och har ett strategiskt läge med närhet till kust och infrastruktur. Att området är lokaliserat i södra Sverige är relevant då en stor del av elförbrukningen sker i detta område. Öresundsverket är av stor betydelse för balans- och reglerkraften och bidrar till flexibilitet och robusthet för energisystemet som helhet. Elförsörjningen är en vital del av samhällets funktionalitet samtidigt som den är sårbar. Att ha en robustare elförsörjning är därför eftersträvansvärt. Öresundsverket har en viktig funktion i det avseendet. Försörjningsvägarna för olja till gasturbinerna måste ha hög tillgänglighet och god volymkapacitet. Energimyndigheten ser inte försörjning via tankbil som ett tänkbart alternativ då tankbilars kapacitet kan bli begränsad. Ska Öresundsverket fungera fullt ut behövs oljeförsörjning via kusttankers. Mot bakgrund av Öresundsverkets stora betydelse finns skäl för att inte försämra tillgängligheten.

Energimyndigheten har den 15 april 2019 beslutat att området Malmö hamn (Öresundsverket) bedöms vara av riksintresse för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I beslutet anges att riksintresset för energiproduktion innefattar anläggningsområdet, kaj, pir och hamnbassängen utanför anläggningen och att riksintresset för energidistribution innefattar anslutningsledningar till nästa stamnätsstation.

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare avgöranden uttalat sig om prövningens omfattning i mål om detaljplaner (se t.ex. MÖD 2013:47). Prövningens omfattning är beroende av hur de bestämmelser som beslutet grundar sig på är utformade. Om

kommunens beslut ryms inom det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger kommunen kommer de avvägningar som kommunen gjort mellan olika samhällsintressen inte att bli föremål för överprövning (se bl.a. MÖD 2014:12). Mark- och miljööverdomstolen kommer inledningsvis att pröva betydelsen av att Energimyndigheten har beslutat om att Öresundsverket bedöms vara av riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Därefter kommer bolagens övriga invändningar mot detaljplanen att prövas.

#### *Riksintressen*

Vissa allmänna intressen, däribland riksintressen, bevakas under planprocessen i första hand av länsstyrelsen i sin funktion dels som regional planmyndighet, dels vid tillsyn över kommunala beslut enligt bestämmelserna i 11 kap. PBL.

Länsstyrelsens roll som regional planmyndighet kommer till uttryck i flera skeden under detaljplaneprocessen. Länsstyrelsen ska under såväl samråds- som granskningskedet verka för att och yttra sig över hur t.ex. riksintressen tillgodoses (5 kap. 14 och 22 §§ PBL). Länsstyrelsen förväntas också ha tillgång till den särskilda sakkunskap som behövs för bedömningen av frågor som rör t.ex. samordning av statliga intressen och samordning av mark- och vattenområden som rör flera kommuner. Länsstyrelsen ska genom tillsyn överpröva och upphäva en kommuns beslut att anta en detaljplan om planen innebär att ett riksintresse inte tillgodoses (11 kap. 10 och 11 §§ PBL). Ett beslut av länsstyrelsen att upphäva en detaljplan överklagas till regeringen (13 kap. 5 § PBL).

Under målets handläggning i Mark- och miljööverdomstolen har Energimyndigheten pekat ut Öresundsverket som riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Under samråds- och granskningskedet samt när länsstyrelsen beslutade att inte överpröva planen efter att kommunen antagit densamma var Öresundsverket alltså inte utpekad som ett riksintresse. Mark- och miljööverdomstolen är andra och, i de allra flesta fall, sista instans i mål om detaljplaner. Som framgår ovan har lagstiftaren tilldelat länsstyrelsen en viktig funktion både under planprocessen och efter att planen antagits vad gäller att bedöma om riksintressen tillgodoses enligt planen.



Länsstyrelsens roll i detta avseende framhålls även i praxis (se tex. MÖD 2013:47 och MÖD 2014:12).

Länsstyrelsen har, på grund av senare tillkomna omständigheter, inte haft förutsättningar att bedöma om samtliga nu aktuella riksintressen som berörs av planen är tillgodosedda. I målet är det nu fråga om en avvägning mellan två riksintressen som – beroende på länsstyrelsens bedömning – kan komma att prövas av regeringen. Öresundsverket som riksintresse för energiproduktion och energidistribution har en sådan tyngd att det inte kan uteslutas att det vid en avvägning mellan de olika riksintressena i målet skulle kunna få betydelse för länsstyrelsens bedömning. Med beaktande av detta och vikten av länsstyrelsens funktion som regional planmyndighet bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det redan på denna grund finns skäl att upphäva planen. Det finns ändå skäl att pröva klagandenas övriga invändningar.

*Skälig hänsyn till enskilda intressen*

Vid planläggning ska både enskilda och allmänna intressen beaktas (2 kap. 1 § PBL). Planbeskrivningen ska bl.a. innehålla en redovisning av planeringsförutsättningarna (4 kap. 33 § PBL). En detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden (4 kap. 36 § första stycket PBL). Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att 4 kap. 36 § PBL även omfattar situationer där ett visst förhållande inte direkt påverkas av planen. Bestämmelsens tillämpningsområde omfattar också situationer där den enskilde har ett starkt intresse av att fortsätta bedriva en verksamhet utan allvarliga inskränkningar (se Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-12-21 i mål nr P 9935-14).

E.ON och Sydkraft har bl.a. gjort gällande att detaljplanen inte tagit skälig hänsyn till deras verksamhet när kommunen planerat att anlägga en bro över den norra delen av hamnen. Enligt klagandena tillförsäkras planen inte i skälig utsträckning att det kommer byggas en öppningsbar bro eller annan anordning eller anläggning som tar hänsyn till befintlig verksamhet. Det är ostridigt att E.ON bedriver en verksamhet vid Öresundsverket. Mot Sydkrafts bestridande är det enligt Mark- och miljööverdomstolen inte visat att Sydkrafts verksamhet i området är avslutad och att bolaget inte har en verksamhet som riskerar att inskränkas genom detaljplanen. Det är

även ostridigt att om den bro som detaljplanen medger blir en fast bro kommer detta avsevärt att försvåra E.ON:s och Sydkrafts verksamheter.

Av planbeskrivning och kompletterande utredning framgår att kommunen endast översiktligt har utrett möjligheterna att utföra bron på ett sådant sätt att det inte riskerar att hindra E.ON:s och Sydkrafts befintliga verksamheter, t.ex. genom att anlägga en öppningsbar bro. Av utredningen framgår inte heller närmare vilka svårigheter som är förenliga med en sådan lösning.

En avvägning ska göras mellan å ena sidan E.ON:s och Sydkrafts intressen av att fortsätta bedriva sin verksamhet utan att riskera att drabbas av inskränkningar och å andra sidan kommunens intresse av att bygga en bro mellan de olika delarna i Malmö hamn. Det allmänna intresset av att uppföra bron är starkt och som kommunen har redogjort för är området ett riksintresse för kommunikation. Vid avvägningen mellan dessa intressen finner Mark- och miljööverdomstolen att den utredning som presenterats inte ger tillräckligt stöd för att detaljplanen utformats med skälig hänsyn till befintliga förhållanden. Detaljplanen strider därför mot bestämmelserna i 4 kap. 33 och 36 §§ första stycket PBL.

#### *Övriga invändningar*

När det gäller övriga invändningar finner Mark- och miljööverdomstolen inte skäl att göra någon annan bedömning än mark- och miljödomstolen.

#### *Sammanfattning*

Under handläggningen i Mark- och miljööverdomstolen har ett nytt riksintresse som berörs av planen tillkommit. Med hänsyn till detta samt till länsstyrelsens roll i detaljplaneprocessen och vid tillsyn över kommunala beslut enligt 11 kap. PBL finns det skäl att bifalla överklagandena och upphäva planen. Till detta kommer att den utredning som presenterats inte ger tillräckligt stöd för att detaljplanen utformats med skälig hänsyn till E.ON:s och Sydkrafts intresse av att fortsätta bedriva sin verksamhet utan att riskera att drabbas av inskränkningar. Planen strider därför mot 4 kap. 33 och 36 §§ första stycket PBL.

Mark- och miljööverdomstolen finner sammanfattningsvis att den aktuella detaljplanen ska upphävas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsrådet Marianne Wikman Ahlberg, tekniska rådet Inger Holmqvist och tf. hovrättsassessorn Annika Grönlund, referent.

Föredragande har varit Miranda Lymeus.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2017-08-17  
meddelad i  
Växjö

Mål nr P 2901-16

**KLAGANDE**

1. E.ON Värme Sverige AB, 556146-1814  
205 09 Malmö

Ombud: P H

2. Sydkraft Thermal Power AB, 556112-5666  
205 09 Malmö

Ombud: Bolagsjurist A H

**MOTPART**

Malmö stad  
205 80 Malmö

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Kommunfullmäktiges i Malmö stad beslut den 26 maj 2016 i ärende nr STK-2016-543, se bilaga 1

**SAKEN**

Antagande av detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 i Malmö kommun

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

Dok.Id 377567

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 130 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

**BAKGRUND**

Kommunfullmäktige i Malmö stad (kommunen) beslutade den 26 maj 2016 att anta detaljplan för del av Hamnen 22:164 (Dp 5424). Syftet med planen är att pröva möjligheten att fylla ut ett område i Norra Hamnen samt att utnyttja detta för industriverksamheter. Detaljplanen ska också pröva möjligheten att etablera en broförbindelse för väg- och järnväg mellan Norra och Mellersta Hamnen med målsättningen att åstadkomma en genare spårförbindelse till godsbanegården och ett effektivare transportsystem.

Beslutet att anta detaljplanen har överklagats till mark- och miljödomstolen av E.ON Värme Sverige AB och Sydkraft Thermal Power AB.

Kommunfullmäktige i Malmö har i skrivelse den 26 september 2016 begärt att mark- och miljödomstolen i enlighet med 13 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, förordnar att den del av detaljplanen som inte berörs av överklagandet och som i plankarta i beslutsunderlagen markeras med röd linje får genomföras utan hinder av att ärendet inte avgjort slutligt.

Mark- och miljödomstolen har i beslut den 7 december 2016 avslagit kommunens begäran om partiellt genomförande av detaljplanen. Mark- och miljööverdomstolen har den 31 januari 2017 beslutat att inte lämna prövningstillstånd avseende mark- och miljödomstolens beslut den 7 december 2016.

Det antecknas att länsstyrelsen i Skåne län den 29 juni 2016 har beslutat att inte överpröva kommunens antagandebeslut enligt 11 kap. PBL.

**YRKANDEN M.M.**

**Sydkraft Thermal Power AB** (Sydkraft) har yrkat att mark- och miljödomstolen i första hand ska upphäva beslut om att anta detaljplanen och i andra hand att domstolen ska ändra detaljplanen så att den inte medger en fast broförbindelse.

Som stöd för yrkandena har i huvudsak följande anförts. Kommunens beslut om att anta en detaljplan som medger att en fast broförbindelse anläggs innebär att fartygs-transporter till Hävringe 7 omöjliggörs. Sydkraft äger fastigheten Hävringe 7 (med undantag av en styckningslott som ägs av E.ON Värme Sverige AB) och därpå befintliga energiproduktionsanläggningar. Sydkraft disponerar med servitut piren i innersta delarna av industrihamnsrännan för avlasning av bränsle och andra förnödenheter. Energiproduktion har funnits på denna plats i Malmö sedan början av 1950-talet. På Öresundsverkets tomt finns idag tre anläggningar; två gasturbiner som enbart kan eldas med lättolja och Öresundsverket som kan eldas med naturgas eller lättolja.

Anläggningarna på Hävringe 7 har en betydande återstående livslängd. Öresundsverket togs i drift 2009 och övriga delar har upprustats för stora belopp under de senaste åren. Nuvarande verksamhet kan bedrivas under ytterligare många år framöver och är beroende av den infrastruktur som finns idag.

All intransport med olja till verksamheten på Hävringe 7 sker idag med båt. Detta sker med sjötransporter via inseglingrännan till den intilliggande kajen med nyttjande av piren. Transport sjövägen har fram tills nu inneburit stora miljömässiga, kostnadsmässiga och säkerhetsmässiga vinster jämfört med andra alternativ. Sjövägen har också använts för att transportera större komponenter till och från anläggningar på Hävringe 7.

Vad som anförts ovan innebär att detaljplanen har antagits utan beaktande av väsentliga planeringsförutsättningar samt att avvägning mellan motstående intressen av fortsatt fartygstrafik jämfört med broförbindelse är gjord utan tillräcklig grund. Detaljplanen strider alltså mot 4 kap. 33 § 1 st 1, 3 och 4 pt PBL.

Enligt 5 kap. 8 § PBL ska till detaljplanen fogas en fastighetsförteckning som ska ange vilka fastigheter som berörs av planförslaget. Normalt sett ingår rågrannar och fastigheter där endast en gata avskiljer från planområdet. Även fastigheter på större avstånd kan vara berörda om deras utnyttjande påverkas. Hävringe 7 är ett typiskt

sådant fall. Under planarbetets gång har Sydkraft kommunicerat till kommunen/ planförfattaren att fastigheten bör ingå, vilket den dock inte har gjort. Detta har inneburit underlaget till planarbetet har blivit felaktigt. Att fastigheten inte funnits med kan ha påverkat planförfattarens bedömning att konsekvensanalys för verksamheten på Hävringe 7 inte varit nödvändig som en del i detaljplanen. Att fastighetsförteckningen inte innehåller samtliga berörda fastigheter har däremot inneburit att väsentliga planeringsförutsättningar har missats av kommunen. Detaljplanen strider således mot såväl 5 kap. 9 § 1 som mot 4 kap. 33 § 1 PBL.

Avsaknaden av konsekvensanalys för verksamheten på Hävringe 7 har inneburit att detaljplanen antagits med ett innehåll som strider mot 4 kap. 33 § 1 st 1, 3 och 4 pt PBL. Det faktum att det i planbeskrivningen betonas att detaljplanen inte låser utförandet av broförbindelsen till en fast sådan innebär inte att en sådan analys som nämns ovan kan anstå till eventuellt senare tillståndsärenden avseende bron. Detaljplanen medger en fast broförbindelse och ska av denna anledning även belysa konsekvenserna på berörda verksamheter samt alternativa lösningar till den borttagna möjligheten till fartygstransporter.

En konsekvens av en fast broförbindelse är att Sydkraft inte kan unyttja piren med därpå (av E.ON/Sydkraft) uppförda anläggningar för hantering av inkommande fartygslaster. Från piren går det oljeledningar för hantering av inkommande fartygslaster. Från piren går oljeledningar vidare in till Hävringe 7 under Flintränegatan. Även dessa blir till följd av detaljplanen oanvändbara. Piren med anläggningar, liksom anslutande oljeledningar, disponeras med hjälp av servitut på mark som tillhör kommunen. Detaljplanen strider därmed mot 4 kap. 36 § PBL i det att den inte tar skäligen hänsyn till äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Industrihamnsrännan (Bassäng 2) ingår i riksintresset Malmö hamn och utgör en anläggning som är av riksintresse för kommunikation. I rapporten Riksintresset i Malmö hamn har statens samlade syn preciserats. Länsstyrelsen har vid sin statliga granskning av detaljplanen i egenskap av uttolkare av det statliga anspråket inte

funnit anledning att motsätta sig detaljplanens möjliga verkan på riksintresset (att stänga av bassäng 2 för sjöfart). Sydkraft anser dock att rapporten ger tydligt stöd åt att de hamndelar som nyttjas för den verksamhet som bolaget har ska ingå i riksintresset och således skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningarna. Även i Malmös översiktsplan ingår industrihamnsrännan i riksintresset Malmö hamn. Detaljplanens avvikelser från översiktsplanen i detta hänseende är inte tillräckligt motiverat, varför detaljplanen även strider mot 4 kap. 33 § 5 PBL.

I länsstyrelsens beslut att inte motsätta sig detaljplanen har ingen hänsyn tagits till områdets unika förutsättningar för energiproduktion och energidistribution, för vilka sjötransporter utgör en viktig och integrerad del. Energiverksamheten på Hävringe uppfyller samtliga kriterier för att klassas som ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB och är dessutom redan inventerat som sådant av NUTEK i en inventering.

Sydkraft anser att en fast broförbindelse inte är förenligt med riksintresset för Malmö hamn, även utan beaktande av påverkan på verksamheten på Hävringe 7. Detta eftersom den motverkar syftet med riksintresset, d.v.s. att skydda hamnen och säkra de hamndelar (kajer, spår, gator, etc.) som är nödvändiga för att upprätthålla och utveckla hamnens funktion ur en nationellt perspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående anser Sydkraft att ingripandegrunder föreligger enligt 11 kap. 10 § 1-2 PBL och att länsstyrelsens beslut att inte överpröva kommunens antagandebeslut har inneburit att detaljplanen fått en utformning och innehåll som strider mot 3 kap. 8 § MB.

Sydkraft anser att den antagna detaljplanen innehåller sådana brister att antagandebeslutet i första hand ska upphävas. Det har t.ex. inte funnits ett tillräckligt underlag för den avvägning mellan berörda intressen som ska göras i ett planärende. Det saknas även redovisning för vad detaljplanen innebär för verksamheten på Hävringe 7 i form av anpassningsåtgärder, logistiklösningar, kostnader, byggande m.m. Bristerna innebär begränsningar i och förfång för den verksamhet som bedrivs och



kan komma att bedrivas på Hävringe 7. Bristerna innebär även att det inte går att förutse vilka anpassningsåtgärder och kostnader verksamheten tvingas till som följd av beslutet, då det saknas ekonomiska utredningar och alternativa logistiklösningar för verksamheten.

**E.ON Värme Sverige AB (E.ON)** har yrkat att mark- och miljödomstolen i första hand ska upphäva beslutet att anta detaljplanen och i andra hand att domstolen ska ändra detaljplanen så att den inte medger en fast broförbindelse.

Som stöd för yrkandena har i huvudsak följande anförts. Kommunens beslut om antagande av detaljplan medger att en fast broförbindelse anläggs, vilket innebär att fartygstransporter till Hävringe 7 omöjliggörs.

E.ON har den 17 februari 2016 förvärvat del av fastigheten Hävringe 7 och har dessförinnan under lång tid bedrivit fjärrvärmeverksamhet på densamma. Avstyckning av fastigheten pågår hos Lantmäteriet. E.ON disponerar med servitut piren i innersta delarna av industrihamnsrännan för avlasning av bränsle och andra förnödenheter.

E.ON:s fjärrvärmeverksamhet har under mer än 60 år bidragit till kraftigt förbättrad miljö, effektivt användande av energi samt trygga värmeleveranser till Malmö. E.ON gör bedömningen att fjärrvärmens även fortsättningsvis under de kommande 60 åren kommer att fylla denna viktiga funktion att på ett hållbart sätt försörja Malmö med omnejd med värme. För att detta ska vara möjligt kommer det att krävas att delar av befintlig fjärrvärmeproduktion, såväl spetslas som baslast, ersätts inom relativ närtid, vilket ingår i E.ON:s framtidsplaner. Exakt val av tidpunkt och teknik för nödvändig utbyggnad av fjärrvärmeproduktionen i Malmö är för närvarande oklar, men att dessa anläggningar kommer att placeras i Norra Hamnen, där den stora merparten av Malmös fjärrvärme redan produceras, anses som mycket sannolikt. I Norra Hamnen finns acceptans, god infrastruktur och bra förutsättningar, varav Hävringe 7 anses vara bäst lämpad av alla tomter.

Möjligheten att ta emot fast såväl som flytande bränsle via båt och logistiskt optimalt kunna lagra detsamma är för ett framtida värmeverk, tillsammans med närhet till anslutningar för el och fjärrvärme, avgörande för lokalisering av fjärrvärmeproduktion, dess framtida miljöprestanda samt ekonomi. Med detta i åtanke förvärvade E.ON under 2016 delar av Hävringe 7 från Sydkraft, eftersom lokaliseringen anses vara optimal för energiproduktion. Tomten med dess långa tradition av energiproduktion möjliggör superb resursutnyttjande. En icke-öppningsbar bro skulle inte bara kraftigt devalvera värdet på tomten ur ett energiproduktionsperspektiv, utan även försämra framtida miljöprestanda och driftekonomi samt skapa mycket lokala transporter i Norra Hamnen mellan potentiellt lokala lager av bränslen. Med stor sannolikhet skulle befintlig infrastruktur, tillika redan gjorda investeringar, inte kunna utnyttjas rationellt utan istället tvinga fram nyinvesteringar på annan etablering. Merkostnaderna för ny etablering jämfört med att använda befintlig infrastruktur (bränslepir, 130 kV-ställverk, fjärrvärmeledning, cistern för flytande bränsle, biogasledning, etc.) på Hävringe 7 uppskattas till flera hundra miljoner SEK.

Om befintlig sjötransportväg blockeras av en icke öppningsbar bro måste annan sjöväg skapas för att på ett likvärdigt sätt trygga fortsatt försörjning av bränsle till fjärrvärmeverksamheten på Hävringe 7.

Vad som ovan angivits innebär att detaljplanen antagits utan beaktande av väsentliga planeringsförutsättningar samt att avvägning mellan motstående intressen av fortsatt fartygstrafik jämfört med broförbindelser är gjord utan tillräcklig grund. Detaljplanen strider därför mot 4 kap. 33 § 1 st 1, 3 och 4 PBL.

Enligt 5 kap. 8 § PBL ska till detaljplanen fogas en fastighetsförteckning som ska ange vilka fastigheter som berörs av planförslaget. Normalt sett ingår rågrannar och fastigheter där endast en gata avskiljer från planområdet. Även fastigheter på större avstånd kan vara berörda om deras utnyttjande påverkas. Hävringe 7 är ett typiskt sådant fall. Under planarbetets gång har Sydkraft kommunicerat till kommunen/planförfattaren att fastigheten bör ingå, vilket den dock inte har gjort. Detta har

inneburit underlaget till planarbetet har blivit felaktigt. Att fastigheten inte funnits med kan ha påverkat planförfattarens bedömning att konsekvensanalys för verksamheten på Hävringe 7 inte varit nödvändig som en del i detaljplanen. Att fastighetsförteckningen inte innehåller samtliga berörda fastigheter har däremot inneburit att väsentliga planeringsförutsättningar har missats av kommunen. Detaljplanen strider således mot 5 kap. 9 § 1 såväl som mot 4 kap. 33 § 1 PBL.

En konsekvens av en fast broförbindelse är att E.ON. inte kan unyttja piren med därpå (av E.ON/Sydskraft) uppförda anläggningar för hantering av inkommande fartygslaster. Från piren går det oljeledningar för hantering av inkommande fartygslaster. Från piren går oljeledningar vidare in till Hävringe 7 under Flintränegatan. Även dessa blir till följd av detaljplanen oanvändbara. Piren med anläggningar, liksom anslutande oljeledningar, disponeras med hjälp av servitut på mark som tillhör kommunen. Detaljplanen strider därmed mot 4 kap. 36 § PBL i det att den inte tar skäligen hänsyn till äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Industrihamnsrännan (Bassäng 2) ingår i riksintresset Malmö hamn och utgör en anläggning som är av riksintresse för kommunikation. I rapporten Riksintresset i Malmö hamn har statens samlade syn på riksintresset i Malmö hamn preciserats. Länsstyrelsen har vid sin statliga granskning av detaljplanen i egenskap av uttolkare av det statliga anspråket rörande riksintresset Malmö hamn inte funnit anledning att motsätta sig detaljplanens möjliga verkan på riksintresset (att stänga av bassäng 2 för sjöfart). E.ON anser dock att rapporten ger tydligt stöd åt att de hamndelar som nyttjas för den verksamhet som bolaget har ska ingå i riksintresset och således skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningarna. Även i Malmös översiktsplan ingår industrihamnsrännan i riksintresset Malmö hamn. Detaljplanens avvikelser från översiktsplanen i detta hänseende är inte tillräckligt motiverat, varför detaljplanen även strider mot 4 kap. 33 § 5 PBL.

I länsstyrelsens beslut att inte motsätta sig detaljplanen har ingen hänsyn tagits till områdets unika förutsättningar för energiproduktion och energidistribution för vilka

sjötransporter utgör en viktig och integrerad del. Energiverksamheten på Hävringe uppfyller samtliga kriterier för att klassas som ett rikintresse enligt 3 kap. 8 § MB och är dessutom redan inventerat som sådant av NUTEK i en inventering.

E.ON anser att en fast broförbindelse inte är förenligt med riksintresset för Malmö hamn, även utan beaktande av påverkan på verksamheten på Hävringe 7. Detta eftersom den motverkar syftet med riksintresset, d.v.s. att skydda hamnen och säkra de hamndelar (kajer, spår, gator, etc.) som är nödvändiga för att upprätthålla och utveckla hamnens funktion ur en nationellt perspektiv.

E.ON. anser att den antagna detaljplanen innehåller sådana brister att antagandebeslutet i första hand ska upphävas. Det har t.ex. inte funnits ett tillräckligt underlag för den avvägning mellan berörda intressen som ska göras i ett planärende. Det saknas även redovisning av vad detaljplanen inneber för verksamheten på Hävringe 7 i form av anpassningsåtgärder, logistiklösningar, kostnader, byggande mm. Bristerna innebär begränsningar i och förfång för den verksamhet som bedrivs och kan komma att bedrivas på Hävringe 7. Bristerna innebär även att det inte går att förutse vilka anpassningsåtgärder och kostnader verksamheten tvingas till som en följd av beslutet eftersom det saknas ekonomiska utredningar och alternativa logistiklösningar för verksamheten.

**Malmö stad** har bestritt bolagens yrkanden och har som grund för sin inställning anfört i huvudsak följande. Planen har antagits med ett korrekt avgränsat beslutsmaterial och de bedömningar som har gjorts befinner sig inom kommunens befogenheter. Planen har med avsikt utformats så att ingen teknisk lösning utesluts. En inskränkning av användningen skulle begränsa kommunen på ett sätt som inte skulle garantera den mest effektiva och mest samhällsekonomiskt nyttiga lösningen.

*Detaljplanen har antagits utan tillräcklig hänsyn till enskilda intressen*

Det enskilda intresse som avses är respektive bolags nyttjande av sjövägen till fastigheten Hävringe 7. Bolagen refererar både till fastighetens optimala läge för energiproduktion och till nedlagda investeringar i anläggningen. Bolagen resonerar

vidare om att möjligheten att bedriva verksamhet på Hävringe 7 starkt inskränks om inte den befintliga sjövägen kan utnyttjas som idag.

Detaljplanen rymmer olika möjligheter att realisera en broförbindelse över hamnbassängen. En fast förbindelse är att föredra ur samhällsekonomisk synvinkel, men även ett öppningsbart alternativ har studerats.

Det förhållande att investeringar i fastighetsköp genomförts så sent som under 2016, med syfte att med befintliga förhållanden som grund vidareutveckla verksamheten på fastigheten, är inte ett skäl till att inte fastställa detaljplanen med nuvarande utformning. Förslaget till detaljplan har varit föremål för såväl samråd som granskning under 2015 och innebörden av detta har inte varit okänt. Förutsättningarna torde även vara kända för bolagen i det avseendet att de inre hamndelarna i såväl statens riksintresseredovisning som i kommunens översiktsplan inte tillmäts den betydelse att en sjöväg för överskådlig framtid ska kunna existera. Kommunen anser sålunda att erforderlig hänsyn till enskilda intressen har tagits i planarbetet.

*Planeringsunderlaget är bristfälligt med avseende på fastighetsförteckning*

Kommunen har uppmärksammat och beaktat bolagens eventuella ställning som sakägare under planarbetets gång, även om fastigheten Hävringe 7 inte har tagits upp i fastighetsförteckningen. Det föreligger inte ett sådant rättsförhållande att fastighetsförteckningen ska anses felaktigt utförd genom att inte innefatta Hävringe 7.

*Detaljplanen saknar konsekvensanalys som tar hänsyn till verksamheten på Hävringe 7*

Kommunen anser att detaljplanen på ett tillräckligt sätt har tagit hänsyn till det enskilda intresset och att detaljplanens konsekvensbeskrivning är utförd på en relevant nivå, beaktat att inget beslut har fattats avseende bronns utformning, att bolagens påstådda civilrättsliga rättigheter kan hävdas oberoende av detaljplanen och att det existerar realistiska alternativa möjligheter att lösa bolagens försörjning av såväl bränsle som komponenter.

*Detaljplanen tar inte hänsyn till äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande*

Det ägande- och fastighetsförhållande som avses är bolagens nyttjande av piranläggningen belägen inom planområdet. Frågan är besläktad med den *rätt till kaj* som E.ON. anfört i yttranden under planprocessen. Resonemanget utgår från att bolagen har en avtalsmässig rätt till kaj för den verksamhet som bedrivs inom fastigheten Hävringe 7 och att detaljplanen skulle göra det omöjligt för dem att utnyttja denna rättighet.

Kommunen är ägare till fastigheten Hamnen 22:164, vilket inkluderar vattenområdet som omfattas av planförslaget och som berörs av en broförbindelse. E.ON. har gjort gällande att det finns nyttjanderättsavtal/avtalsservitut som ger rättigheter till fartygstrafiken, men några avtal har inte presenterats. Det är kommunens uppfattning att det varken för sjötransporterna eller nyttjande av piren föreligger några avtalsmässiga rättigheter till förmån för bolagen.

*Detaljplanen har sammantaget sådana brister att antagandet bör upphävas*

Kommunen anser sammanfattningsvis att detaljplanen utgör en rimlig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen som befinner sig inom ramen för kommunens befogenheter. Vidare anser kommunen att beslutsunderlaget är korrekt avgränsat och utfört på en nivå som är relevant för planeringsuppgiften. Bolagens överklagande bör därför avslås.

**E.ON. Sverige AB** har yttrat sig över kommunens inställning i huvudsak enligt följande.

*Detaljplanen har antagits utan tillräcklig hänsyn till enskilda intressen*

Beslutet att dela fastigheten Hävringe 7 mellan Sydkraft och E.ON. hänger samman med delningen av E.ON.-koncernen och som nu har resulterat i de två globala koncernerna E.ON. respektive Uniper där Sydkraft tillhör Uniperkoncernen i Sverige. Som ett led i koncernindelningen beslutades även att en rad fastigheter skulle

delas, däribland fastigheten Hävringe 7 i Malmö. Genom fastighetsindelningen av Hävringe 7 fastlades fastighetsgränser som motsvarar de sedan länge gällande verksamhetsgränserna mellan E.ON. och Sydkraft.

Tidpunkten för fastighetsdelningen saknar relevans för bedömningen av E.ON:s ställning som sakägare i detaljplaneärendet, eftersom delningen av fastigheten bara är en anpassning av fastighetsgränser till sedan länge gällande verksamhetsgränser. Verksamheter som efter beslut om koncerndelning gick skilda vägar. Beslutet att även dela fastigheten Hävringe 7 i samband med koncerndelningen har sin grund i bedömningen att fastigheten har stor betydelse för fjärrvärmeverksamhet i Malmö, såväl i närtid som i framtid. E.ON. har under tiden koncerndelningen pågått även framfört synpunkter på planförslaget i både samråds- och granskningsskede. E.ON:s yttranden har innehållit en beskrivning av hur bolagets pågående verksamhet påverkas av en fast broförbindelse. Syftet med detta har varit att komplettera kommunens planeringsunderlag med verksamhetsinformation för att möjliggöra en detaljplan med en rimlig avvägning mellan motstående intressen samt att detaljplanen skulle belysa möjliga anpassningsåtgärder för E.ON:s verksamhet och därmed sammanhängande kostnader. Det saknas således relevans att resonera kring betydelsen av att planförslagets innehåll varit känt för E.ON. vid tidpunkten för fastighetsförvärvet.

I kommunens översiktsplan redovisas Industrihamnen bassäng 2 såsom ingående i riksintresset Malmö hamn. E.ON. har under de senaste decennierna aktivt skriftväxlat med berörda myndigheter och fått gehör från sektorsmyndigheten för sin syn på områdets karaktär av riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Länsstyrelsen har i sitt granskningsutlåtande avseende översiktsplanen skrivit, med bäring på en ny brosträckning, att de infrastruktursatsningar som föreslås i översiktsplanen inte har genomgått åtgärdsvalsanalys och att planen alltså inte ger vägledning om behovet eller avvägning i förhållande till motstående intressen.

E.ON. har utifrån sin verksamhetsplanering gjort bedömningen att ifrågavarande sjöväg har den statusen att verksamheten vid ÖVT även framgent kan bedrivas med nödvändiga sjötransporter.

*Planeringsunderlaget är bristfälligt med avseende på fastighetsförteckning*

E.ON. vidhåller att fastighetsförteckningen är felaktigt utförd och att detta fått konsekvenser för innehållet i detaljplanen.

*Detaljplanen saknar konsekvensanalys som tar hänsyn till verksamheten på Hävringe 7*

E.ON. delar inte kommunens bedömning att detaljplanens konsekvensbeskrivning är utförd på relevant nivå eftersom E.ON:s verksamhet vid ÖVT vid en fast broförbindelse drabbas av kostsamma och tekniskt komplicerade anpassningsåtgärder. Detaljplanen innehåller inga utredningar eller kostnadsuppskattningar beträffande möjliga anpassningsåtgärder, vilket innebär att verksamheten vid ÖVT till följd av detaljplanen hamnar i stor ovisshet beträffande kostnader, tekniska lösningar och ledtider för nya fungerande lösningar. E.ON. kan inte nöja sig med att kommunen i sitt yttrande konstaterar att det ”existerar realistiska alternativa möjligheter att lösa bolagens försörjning av såväl bränsle som komponenter”. E.ON. ställer sig frågande till vilka överväganden som ligger bakom detta uttalande och menar att alternativen skulle ha belysts i detaljplanen och inte bara som ett konstaterande i förevarande mål. Att E.ON. har möjlighet att hävda sina civilrättsliga rättigheter oberoende av detaljplaneprocessen saknar betydelse för bedömningen i målet.

*Detaljplanen tar inte hänsyn till äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande*

E.ON:s uppfattning är att det föreligger servitut för nyttjande av piren samt över därtill angränsande gatumark in till Hävringe 7. Servitutet har sin grund i det ursprungliga köpeavtalet av fastigheten och har sedan dess befasts genom muntlig såväl som skriftlig kommunikation. Servitutets vara eller inte vara har dock ingen betydelse för effekten som den fasta broförbindelsen får på E.ON:s verksamhet. Piren uppfördes av Malmö hamndirektion åt dåvarande Sydkraft AB i samband med



att bolaget förvärvade fastigheten (i huvudsak motsvarande Hävringe 7 idag) år 1949. Syftet var att verksamhetsutövaren skulle använda piren för lossning och transporter av bränsle och andra nödvändigheter till det planerade Öresundsverket. Verksamhetsutövaren vid ÖVT har dessutom sedan tidigare ensam besittning av piren. Förutom lossning av bränsle har piren även använts för lossning och lastning av byggdelar i samband med modernisering av Öresundsverket. Den uppförda piranläggningen kommer vid en fast broförbindelse inte kunna användas för sitt ändamål och därmed bli oanvändbar för E.ON.

*Detaljplanen tar inte hänsyn till riksintresset hamn*

Kommunen anser att detaljplanen är förenlig med berörda riksintressen eftersom länsstyrelsen beslutat att inte överpröva detaljplanen. E.ON. anser att länsstyrelsens prövning är bristfällig och att detaljplanen i själva verket inte är förenlig med de riksintressen den berör. E.ON. anser inte heller att det rättsfall (RÅ 1994 ref. 39) som kommunen åberopar kan tillämpas på den nu aktuella situationen. Vid länsstyrelsens handläggning av ärendet har inget nämnts om verksamheten vid ÖVT och vilken konsekvens bron får för sjötrafiken till ÖVT. E.ON. anser därför att länsstyrelsen inte vägt in detaljplanens påverkan på E.ON:s verksamhet vid ÖVT och därmed inte heller konsekvenserna för den nationella och regionala energiförsörjningen.

E.ON. anser inte att den aktuella bron ingår i Trafikverkets beslut 2010-05-07 avseende Malmö hamn.

Området kring ÖVT har av den tidigare sektorsmyndigheten (NUTEK) bedömts vara av riksintresse såväl ur energiproduktions- som energidistributionsperspektiv. NUTEK:s arbete med riksintresseavgränsningen avseende energiproduktion, specifikt värmekraft, motiverades av att det rådde brist på möjliga platser för sådan energiproduktion, då kustnära lokalisering var en förutsättning och stora delar av kusten skyddades mot etablering enligt naturresurslagen. De kriterier som NUTEK valde var fysiska förutsättningar för hamn och kylvatten. Vidare var det en fördel om en infrastruktur i form av järnväg, vägar och kraftledningar fanns etablerad i

närheten av området. Den inventering som NUTEK gjorde under vintern 1993/94 resulterade i en lista med 17 områden, varav OVT var ett. Inventeringen begränsades av behovsskäl till områden söder om en tänkt linje Strömstad-Karlstad-Hudiksvall.

**Sydkraft Thermal Power AB** har yttrat sig över kommunens inställning i huvudsak enligt följande.

*Detaljplanen har antagits utan tillräcklig hänsyn till enskilda intressen*

Beslutet att dela fastigheten Hävringe 7 mellan Sydkraft och E.ON. hänger samman med delningen av E.ON.-koncernen och som nu har resulterat i de två globala koncernerna E.ON. respektive Uniper, där Sydkraft tillhör Uniperkoncernen i Sverige. Som ett led koncerndelningen beslutades även att en rad fastigheter skulle delas, däribland fastigheten Hävringe 7 i Malmö. Genom fastighetsindelningen av Hävringe 7 fastlades fastighetsgränser som motsvarar de sedan länge gällande verksamhetsgränserna mellan E.ON. och Sydkraft.

Sydkraft har under planförfarandet framfört synpunkter på planförslaget i såväl samråds- som granskningsskede. Sydkrafts yttranden har innehållit en beskrivning av hur bolagets pågående verksamhet påverkas av en fast broförbindelse. Syftet med detta har varit att komplettera kommunens planeringsunderlag med verksamhetsinformation för att möjliggöra en detaljplan med en rimlig avvägning mellan omstående intressen samt att detaljplanen skulle belysa möjliga anpassningsåtgärder för Sydkrafts verksamhet och därmed sammanhängande kostnader.

I kommunens översiktsplan redovisas Industrihamnen bassäng 2 såsom ingående i riksintresset Malmö hamn. Sydkraft har under de senaste decennierna aktivt skriftväxlat med berörda myndigheter och fått gehör från sektorsmyndigheten för sin syn på områdets karaktär av riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Länsstyrelsen har i sitt granskningsutlåtande avseende översiktsplanen skrivit, med bäring på en ny brosträckning, att de infrastruktursatsningar som föreslås i översiktsplanen inte har genomgått åtgärdsvalsanalys och att planen alltså inte ger

vägelddning om behovet eller avvägning i förhållande till motstående intressen. Sammantaget innebär detta att Sydkraft utifrån sin verksamhetsplanering har gjort bedömningen att ifrågavarande sjöväg skulle ha den status att verksamheten vid Öresundsverket (ÖVT) även framgent kunde bedrivas med nödvändiga sjötransporter.

*Planeringsunderlaget är bristfälligt med avseende på fastighetsförteckning*

Sydkraft vidhåller att fastighetsförteckningen är felaktigt utförd och att detta fått konsekvenser för innehållet i detaljplanen.

*Detaljplanen saknar konsekvensanalys som tar hänsyn till verksamheten på*

*Hävrings 7*

Sydkraft delar inte kommunens bedömning att detaljplanens konsekvensbeskrivning är utförd på relevant nivå eftersom Sydkrafts verksamhet vid ÖVT vid en fast broförbindelse drabbas av kostsamma och tekniskt komplicerade anpassningsåtgärder. Detaljplanen innehåller inga utredningar eller kostnadsuppskattningar beträffande möjliga anpassningsåtgärder, vilket innebär att verksamheten vid ÖVT till följd av detaljplanen hamnar i stor ovisshet beträffande kostnader, tekniska lösningar och ledtider för nya fungerande lösningar. Sydkraft kan inte nöja sig med att kommunen i sitt yttrande konstaterar att det ”existerar realistiska alternativa möjligheter att lösa bolagens försörjning av såväl bränsle som komponenter”. Sydkraft ställer sig frågande till vilka överväganden som ligger bakom detta uttalande och menar att alternativen skulle ha belysts i detaljplanen och inte bara som ett konstaterande i förevarande mål. Att Sydkraft har möjlighet att hävda sina civilrättsliga rättigheter oberoende av detaljplaneprocessen saknar betydelse för bedömningen i målet.

*Detaljplanen tar inte hänsyn till äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande*

Sydkrafts uppfattning är att det föreligger servitut för nyttjande av piren samt över därtill angränsande gatumark intill Hävrings 7. Servitutet har sin grund i det ursprungliga köpeavtalet av fastigheten och har sedan dess befasts genom muntlig såväl som skriftlig kommunikation. Servitutets vara eller inte vara har dock ingen

betydelse för effekten som den fasta broförbindelsen får på Sydkrafts verksamhet. Piren uppfördes av Malmö hamndirektion åt dåvarande Sydkraft AB i samband med att bolaget förvärvade fastigheten (i huvudsak motsvarande Hävrings 7 idag) år 1949. Syftet var att verksamhetsutövaren skulle använda piren för lossning och transporter av bränsle och andra nödvändigheter till det planerade Öresundsverket. Verksamhetsutövaren vid ÖVT har dessutom sedan tidigare ensam besittning av piren. Förutom lossning av bränsle har piren även använts för lossning och lastning av byggdelar i samband med modernisering av Öresundsverket. Den uppförda piranläggningen kommer vid en fast broförbindelse inte kunna användas för sitt ändamål och därmed bli oanvändbar för Sydkraft.

*Detaljplanen tar inte hänsyn till riksintresset hamn*

Sydkraft anser att länsstyrelsens prövning är bristfällig och att detaljplanen i själva verket inte är förenlig med de riksintressen den berör. Sydkraft anser inte heller att det rättsfall (RÅ 1994 ref. 39) som kommunen åberopar kan tillämpas på den nu aktuella situationen. Vid länsstyrelsens handläggning av ärendet har inget nämnts om verksamheten vid ÖVT och vilken konsekvens bron får för sjötrafiken till ÖVT. Sydkraft anser därför att länsstyrelsens vid granskningen inte vägt in detaljplanens påverkan på Sydkrafts verksamhet vid ÖVT och därmed inte heller konsekvenserna för den nationella och regionala energiförsörjningen.

Sydkraft anser inte att den aktuella bron ingår i Trafikverkets beslut 2010-05-07 avseende Malmö hamn.

Området kring ÖVT har av den tidigare sektorsmyndigheten (NUTEK) bedömts vara av riksintresse såväl ur energiproduktions- som energidistributionsperspektiv. NUTEK:s arbete med riksintresseavgränsningen avseende energiproduktion, specifikt värmekraft, motiverades av att det rådde brist på möjliga platser för sådan energiproduktion, då kustnära lokalisering var en förutsättning och stora delar av kusten skyddades mot etablering enligt naturresurslagen. De kriterier som NUTEK valde var fysiska förutsättningar för hamn och kylvatten. Vidare var det en fördel om en infrastruktur fanns etablerad i närheten av området i form av järnväg, vägar

och kraftledningar. Den inventering som NUTEK gjorde under vintern 1993/94 resulterade i en lista med 17 områden, varav OVT var ett. Inventeringen begränsades av behovsskäl till områden söder om en tänkt linje Strömstad-Karlstad-Hudiksvall.

**Malmö stad** har med anledning av klagandenas yttranden anfört i huvudsak följande.

Klagandena har framfört att de i sin verksamhetsplanering med utgångspunkt i bl.a. länsstyrelsens granskningsyttrande över Malmö stads översiktsplan bedömt att sjövägen in till bassäng 2 i Industrihamnden ska kunna användas även framgent. Även om detaljplanen inte reglerar frågan om den planerade bron ska vara öppningsbar eller inte så ska i sammanhanget framhållas följande.

En aktuell och välgrundad översiktsplan är en viktig vägledning för beslut i enskilda ärenden (se bl.a. MÖD 2005:66 och Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 november 2016 i P 1410-16). Vidare har Mark- och miljööverdomstolen i flera avgöranden uttalat att kommunen med utgångspunkt i 1 kap. 2 § PBL har en vidsträckt möjlighet att styra bebyggelseutvecklingen och besluta om markanvändningen i kommunen (se bl.a. MÖD 2012:40 och Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 november 2014 i P 3484-14).

Malmö stad anser att ifrågavarande detaljplan motsvarar de inriktningar för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön som angivits i översiktsplanen. Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att anlägga en broförbindelse mellan norra och mellersta hamnen. Detaljplanen omfattar även möjligheten att fylla igen och ta i anspråk mark för industri- och hamnändamål i anslutning till bron. Planläggningen och åtgärden motiveras av behovet att åstadkomma ett effektivt transportsystem i hamnen med en genare järnvägskoppling mellan hamnen och Malmö godsbangård.

I översiktsplanen har Malmö stad redovisat sin bedömning av hur staden ska tillgodose behovet av att ta hänsyn till allmänna intressen vid sina beslut om användningen av mark- och vattenområden. Av översiktsplanen framgår att verksamheter som ger störningar eller risker ska hänvisas till särskilda verksamhetsområden. Tung industri, logistikföretag, anläggningar för energiproduktion som kräver stora ytor och skyddsavstånd ska i första hand lokaliseras till Norra Hamnen. I samma översiktsplan anges att Malmös läge som port till Skandinavien och Baltikum ska tas tillvara. Malmö och Köpenhamn ska fortsatt aktivt driva hamnverksamhet i det samägda bolaget CopenhagenMalmöPort. Malmö ska kunna erbjuda goda villkor för logistik, i synnerhet Hamnanknuten verksamhet. Logistikcentrum med godsfärje- och containerterminaler i Norra Hamnen ska utvecklas och effektivitets- och miljövinster tillvaratas genom omlastningsmöjligheter mellan fartygs-, tåg- och lastbilstransporter.

Då Malmö stad i översiktsplanen tydligt redogjort för sin syn på de allmänna intressen som planområdet berör ska dessa intressen tillmätas en särskilt tyngd (jfr bl.a. Mark- och miljööverdomstolens dom den 15 februari 2017 i P 6572-16).

Det stämmer att länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande över översiktsplanen har framfört att de infrastruktursatsningar som föreslås i översiktsplanen inte har genomgått åtgärdsvalsanalys och att översiktsplanen alltså inte ger vägledning om behovet eller avvägning i förhållande till motstående intressen. I sammanhanget ska emellertid framhållas att bron inte är den enda infrastruktursatsningen i Malmö, sådana satsningar är tvärtom många och omfattande. Översiktsplanen är enligt 3 kap. 3 § PBL inte heller bindande. I vägledande syfte säkerställer den möjligheter och anger reservat, den är således varken ett operativt genomförandedokument eller en investeringsplan. Staden har därför i sin publicerade kommentar till länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen inte ansett det rimligt att inom ramen för översiktsplanen göra åtgärdsvalsanalyser på det sätt länsstyrelsen avsett i sitt yttrande.

Klagandebolagen har inte något servitut till någon särskild kajplats. Den rätt till kaj de menar sig ha och som de påstår hindrar genomförandet av planen framgår i det av dem refererade köpeavtalet av den 23 februari 1943. I köpeavtalet anges att:

*”Hamndirektionen förbinder sig att utan kostnad för Sydkraft uppföra en pir med det läge..., för lossning av bränsle och andra förnödenheter för ångkraftverkets behov...”*

*Äger rätt att utan avgift till staden å piren uppställa och begagna kranar och andra transportanordningar för lossning av bränsle och andra förnödenheter till ångkraftverket. För varor och fartyg skola fulla hamnavgifter utgå enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.”*

Det finns alltså andra sätt att lösa de transport- och förvaringsbehov som finns för verksamheten inom Hävringe 7. Detaljplanen reglerar inte heller frågan om bron ska vara öppningsbar eller inte. Därigenom hindrar den inte heller bolagens möjlighet att nyttja den rätt till kaj de påstår sig ha.

Den statliga tillsynen och kontrollen av riksintressen utövas i första hand av länsstyrelsen. Klagandena har menat att länsstyrelsens prövning är bristfällig och att detaljplanen inte är förenlig med de riksintressen den berör.

Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 att farled 231 A och 231 B in till Malmö och Malmö hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Trafikverket tog motsvarande beslut den 17 november 2010. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av det beslutet. Länsstyrelsen har däremot i rapporten *”Riksintresset Malmö hamn”*, Skåne i utveckling 2011:6 preciserat statens samlade syn på riksintresseområdet Malmö hamn.

Öresundsverket (ÖVT) finns inte omnämnt i länsstyrelsens ovannämnda rapport och omfattas därmed inte av statens samlade anspråk på riksintresset Malmö hamn.

Vid mark- och miljödomstolens sammanvägning av de allmänna intressen som gör sig gällande i detaljplanen bör däremot framhållas att den planerade bron hävdas som utvecklingsområde 3 för det av länsstyrelsens hävdade riksintresset där bl.a. betydelsen av en järnvägsförbindelse på bro mellan Mellersta och Norra Hamnen betonas särskilt.

Klagandena hävdar vidare med hänvisning till den tidigare sektorsmyndigheten NUTEK att ÖVT är av riksintresse för energiproduktion och distribution. Det stämmer att Malmö omnämns i den inventering som NUTEK gjorde åren 1993/94, men ett statligt anspråk med sådant innehåll har såvitt känt aldrig hävdats i form av ett riksintresse.

De allmänna intressen och riksintressen som klagandena har angett till stöd för sin talan eller som framgår av omständigheterna i målet får sålunda anses tämligen väl utredda och belysta av kommunen, länsstyrelsen och berörda sektorsmyndigheter. I vad som då framkommit har länsstyrelsen beskrivit att den planerade bron skulle vara av betydelse för att utveckla Malmö hamn som riksintresse för infrastruktur. Någon mer konkret beskrivning av de intressen som klaganden har hänvisat till än vad som framgår av de bilagda promemoriorna från NUTEK har inte framkommit. Därigenom får det allmänna intresset av att anlägga den planerade bron anses väga förhållandevis tungt.

**E.ON. Värme Sverige AB** har med anledning av kommunens yttrande anfört i huvudsak följande.

Följande myndighetsprocesser pågår som understödjer det som E.ON. i det följande har att anföra i målet

Området vid öresundsveket (ÖVT) är inventerat som ett riksintresse för energiproduktion. Energimyndigheten genomför för närvarande ett samråd gällande aktualisering av äldre angivna riksintressen för energiproduktion, där alltså området vid ÖVT ingår (dnr 2016-010664).



I slutbetänkande av riksintresseredovisningen (SOU 2015:99) beskrivs en ny arbetsmodell för att komma till rätta med konstaterade brister i den fysiska planeringen avseende hanteringen av riksintressen. Såsom brist framhålls t.ex. att kunskap från sektorsmyndigheterna inte alltid kommer kommunen till del i form av planeringsunderlag till översiktsplaner.

Av länsstyrelsens yttrande över aktualitetsförklaring av översiktsplanen (dnr 401-26066-2016 80-A-0045) framgår att länsstyrelsen inte kan bedöma mer i detalj vilken påverkan en åtgärd kan få på ett riksintresse om det inte finns en bakomliggande analys som fångar upp konsekvenserna av planförslaget. I ett sådant läge kan Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande främst påtala att det finns risk för att riksintressen inte tillgodoses och frågorna kvarstår att hantera vid kommande prövningar.

#### *Översiktsplanen*

Kommunen framhåller i sitt yttrande att en aktuell och välgrundad översiktsplan är en viktig vägledning för beslut i enskilda ärenden och att då Malmö stad i översiktsplanen tydligt redogjort för sin syn på de allmänna intressen som planområdet berör, dessa intressen ska tillmätas särskild tyngd. Kommunen menar vidare att eftersom detaljplanen (DP5424) motsvarar de inriktningar för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön som angivits i översiktsplanen (ÖP2014) är broförbindelsen vederbörligt prövad och korrekt avvägd i förhållande till vad E.ON. framfört i målet.

E.ON. är av den uppfattningen att ÖP2014 inte är välgrundad i de delar den avser den nya broförbindelsen, eftersom konsekvenserna på riksintresset Malmö hamn inte är utredda och eftersom konsekvenserna för energiförsörjningen varken har uppmärksamats eller utretts. Liknande invändningar mot ÖP 2014 har även länsstyrelsens framfört, vilket framgår av granskningsyttrande från 2013-06-19 (dnr 401-3492-13 80-A-0039). Avsaknad av analys av konsekvenserna innebär att ÖP2014 inte är utformad i enlighet med 3 kap. 6 § PBL, där det stadgas att

innebörden och konsekvenserna av översiktsplanen tydligt ska framgå. Avsaknaden innebär också att relevant underlag saknas i ÖP2014 för den bedömning som i enlighet med 2 kap. 2 § PBL och 3 kap. 1 § MB syftar till att ge företräde åt sådan användning av mark- och vattenområde som ska ges företräde gentemot energiförsörjningen vid ÖVT. Ytterligare en anledning till att ifrågasätta eventuellt gjorda avvägningar i ÖP2014 gentemot energiförsörjningsintresset vid ÖVT är att Energimyndigheten inte har fått framföra synpunkter på verkningarna av ÖP2014, vilket innebär att eventuellt gjorda avvägningar i ÖP2014 gentemot energiförsörjningsintresset kan befaras vila på osaklig grund.

Det rättsfall som kommunen refererar till avser tvist mellan enskilt och allmän intresse. I det här målet görs gällande att energiförsörjningen vid ÖVT även utgör ett allmänt intresse och ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och som sådant ska de skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av energiförsörjningsanläggningen. Detta innebär att angivna rättsfall inte ger någon ledning för den avvägning som domstolen har att göra i detta mål.

En fast broförbindelse är slutligen inte förenlig med visionen i översiktsplanen om ett Malmö som år 2030 är helt försörjt med 100 % förnyelsebar energi. Kommunen slår där fast att de goda förutsättningar som finns att i Malmö producera el, värme och gas från förnybara resurser som vind, biomassa, geoenergi och sol ska tas tillvara och utnyttjas på bästa sätt. Energifrågor ska ses i ett helhetsperspektiv där olika system kan samordnas för synergieffekter. E.ON menar att en avstängning av sjövägen in till området vid ÖVT försämrar möjligheten att här öka andelen förnybart bränsle (biomassa) då sådana bränslen med fördel hanteras just med sjöväga transporter och att ÖP2014 i denna del (broförbindelsen) därmed försvårar uppnående av visionen om hållbar energiförsörjning.

#### *Detaljplanen och riksintresset*

E.ON. delar inte kommunens uppfattning att detaljplanens effekter på berörda riksintressen är tämligen väl utredda och att detaljplanen är förenlig med de riksintressen den berörd. E.ON. delar inte heller kommunens bedömning om att det

skulle råda några oklarheter beträffande om hamnrännan in till området vid ÖVT ingår i riksintresset Malmö hamn. Det framgår mycket tydligt av kartdelen till ÖP2014 samt av det bakomliggande beslutet taget av Trafikverket den 17 november 2010. Det faktum att hamnrännan ingår i riksintresset samt att den utgör en integrerad del av regionens och nationens energiförsörjning innebär att detaljplanen strider mot riksintresset.

Kommunen hävdar att länsstyrelsens rapport ”Riksintresset i Malmö hamn”, Skåne i utveckling, 2011:16, som grund för att broförbindelsen i DP5424 är förenlig med riksintresset samt att energiförsörjningen vid ÖVT inte ingår i statens samlade anspråk på riksintresset Malmö hamn. Mot detta vill E.ON. återigen anföra att den viktiga energiförsörjningen vid ÖVT inte har uppmärksammats och därmed inte beaktats i länsstyrelsens rapport. E.ON. vill även anföra att rapporten som visar vattenområde av riksintresse för Malmö hamn såsom det definieras i rapporten. E.ON. vill även påpeka att Energimyndigheten inte varit inkopplad i arbetet med rapporten för att belysa vikten av sjöväga transporter till ÖVT. Detta innebär att statens samlade anspråk på riksintresset Malmö hamn såsom det illustreras i rapporten inte på ett adekvat sätt tillvaratar statens intresse.

Mot bakgrund av detta menar E.ON. att detaljplanens påverkan på berörda riksintressen inte har utretts på vederbörligt sätt och att detaljplanen innebär en påverkan på allmänna intressen som inte har belysts och att det därför kan befaras att den ger företräde åt mer kortsiktiga intressen eller intressen som ligger närmare innehavaren av planmonopolet. E.ON. konstaterar att DP5424 inte innehåller prövningar som befäster att företräde ges åt sådan användning av mark- och vattenområden som från allmän synpunkte medför en god hushållning.

#### *Servitutet*

Sydkraft har genom lydelsen i köpeavtalet av den 23 februari 1949 en rätt att disponera piren samt de därpå av Sydskraft uppförda anläggningar för sagda ändamål. E.ON. menar att den rätt som Malmö hamndirektion ger Sydskraft i köpeavtalet tydligt är kopplad till livslängden hos de anläggningar den betjänar och

att syftet med upplåtelsen således var att åstadkomma en varaktig upplåtelse för den viktiga försörjningen av bränsle och andra nyttigheter till ÖVT för hela kraftverkets livslängd. År 2007, i samband med renovering av den oljeledning som genom åren transporterat eldningsolja till cistern på fastigheten Hävringe 7, tecknades även ett servitutsavtal där Malmö stad gav E.ON. Värmekraft Sverige AB (numera Sydkraft) rätt att disponera del av Hamnen 22:163 för oljeledning enligt i avtalet bilagda ritningar. Under 1 § framgår att syftet med ledningen är att på ett säkert och miljövänligt sätt kunna lossa tankfartyg till den aktuella cisternen. Av 12 § framgår vidare att avtalet upphör att gälla när fastigheten den betjänar rivs eller anläggningen inte längre behövs av annat skäl. Genom upplåtelsen av servitutet ger alltså Malmö stad uttryck för samma tolkning av rättighetens syfte och varaktighet som E.ON. gör i inledningen av detta stycke.

E.ON:s avstyckning av del av fastighet rörande Hävringe 7 är nu klar och E.ON. har blivit lagfaren ägare av den nya fastigheten Hävringe 8. Fastigheten är avstyckad för pågående markanvändning, vilket enligt protokollet (akt 1280K-16/49) utgör industriändamål med inriktning energiproduktion. Avstyckningen skedde i samband med delningen av koncernen för att tillvarata E.ON:s framtida strategiska markbehov. Som tidigare framhållits har E.ON. sedan lång tid tillbaka nyttjat Hävringe 7 och detta nyttjande regleras av hyresavtal och avser framförallt oljecistern belägen på Hävringe 7 för lagring av eldningsolja. I nyttjanderätten ingår även rätt att för in- och utpumpning av vara (eldningsolja) nyttja oljeledning och lossningsmöjligheterna vid piren. E.ON. är enligt hyresavtalet skyldigt att med fem dagars varsel meddela fastighetsägaren (Sydkraft) när fartyg anländer vid piren med eldningsolja. Nyttjanderätten beskrivs närmare i hyresavtal med avtalstid 2006-11-15 – 2027-07-31.

Ett genomförande av detaljplanen DP5424 innebär att kommunen kan välja att genomföra en fast broförbindelse utan E.ON:s vidare hörande. En fast broförbindelse skulle innebära att E.ON:s möjlighet att utöva sin rätt till piren upphör. Även en öppen broförbindelse skulle innebära begränsningar i förhållande till hur rätten till piren utövas i dagsläget. Tvärtom vad kommunen gör gällande

innebär detta att detaljplanen, oavsett vilken brolösning som uppförs, får följden att hinder uppstår i E.ON:s rätt att använda piren. E.ON. vidhåller sin inställning i målet att detaljplanen, i det att den medger en fast broförbindelse, ska bedömas ha den konsekvensen att E.ON:s rätt i praktiken upphör och att planhandlingen av den anledningen måste innehålla konkreta förslag beträffande hur pirens funktion ska ersättas för att garantera att verksamheten vid ÖVT kan fortgå. I planhandlingen finns inga förslag till alternativa lösningar, vilket innebär att E.ON. inte vet hur försörjning med eldningsolja m.m. ska kunna ske när planen genomförs. Detta försätter E.ON i en situation där konsekvenserna detaljplanen får för E.ON:s verksamhet vid ÖVT inte kan förutses. Det innebär även att E.ON hamnar i en situation där det är omöjligt att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av plangenomförandet.

Mot bakgrund av det ovan sagda vidhåller E.ON. att detaljplanen inte tar skälig hänsyn till befintliga äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande och att beslutet att anta detaljplanen därför strider mot 4 kap. 36 § PBL i det att rätten till piren och därpå uppförda anläggningar går om intet eller försvåras. Enligt 4 kap. 33 § ska planbeskrivningen vidare innehålla en redovisning av hur detaljplanen är avsedd att genomföras. Av redovisningen ska framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får på fastighetsägare och andra berörda. Beslutet att anta DP5424 strider mot denna bestämmelse då inte av planbeskrivningen går att utläsa vilka konsekvenser ett genomförande av detaljplanen får för E.ON:s verksamhet vid ÖVT.

**Sydskraft Thermal Power AB** har med anledning av kommunens yttrande anfört i huvudsak följande.

#### *Översiktsplanen*

Sydskraft konstaterar att det mellan parterna nu är ostridigt att åtgärdsvalsanalys inte har genomgåts vad avser de infrastruktursatsningar som föreslås i kommunens

översiktsplan samt att detta påpekats av länsstyrelsen. Någon tillräcklig analys har inte heller gjorts i kommunens planbeskrivning över nu aktuell detaljplan.

*Detaljplanens beaktande av enskilda intressen*

Förekomsten av köpeavtal daterat den 23 februari 1949 mellan Hamndirektionen i Malmö och Sydsvenska Kraftaktiebolaget (numera E.ON. Sverige AB) är nu ostridigt mellan parterna. Av köpeavtalet framgår under punkten 6 d att Hamndirektionen åtar sig att utföra en pir med visst läge enligt avtalet för bl.a. lossning av bränsle. Av punkt 6 framgår även bl.a. den rätt som Malm stad refererat till, men även att Sydkraft utan avgift till staden äger rätt att framdraga transportanordningar för bränsle över gatorna mellan piren och området (kolgården) samt mellan kolgården och området B (kraftverkstomten) samt oljeledning till det nedannämnda området C.

Sydkraft anser att det står klart redan med stöd av avtalet från 1949 att Malmö stad upplåtit rätt, dels till användandet av piren (vilken anlades särskilt för Sydsvenska Kraftaktiebolagets räkning för dess uppförande av ett kraftverk på det område där bl.a. Öresundsverket finns idag), dels till nedläggande och användandet av oljeledning till aktuellt kraftverksområde. Dessa rättigheter har sedermera övergått till Sydkraft (tidigare E.ON. Värmekraft Sverige AB) i samband med interna struktur- och bolagsförändringar inom E.ON. Sverige-koncernen.

Malmö stad träffade dessutom i mars 2007 ett servitutsavtal med Sydkraft. I 1 § framgår att Sydkraft, året innan servitutsavtalet tecknades, renoverade en ledning för lossning av eldningsolja från Öresundsverkets kolpir till fastigheten Hävringe 7. Enligt avtalet är syftet att på ett säkert och miljövänligt sätt lossa tankfartyg till verksamheten vid nämnda fastighet, vilka produktionsanläggningar ägs av Sydkraft. Upplåtelsen medger Sydkraft bl.a. rätten att utföra och bibehålla den i servitutsavtalet angivna anläggningen. Avtalet gäller till dess att anläggningen rivs eller inte längre behövs av annat skäl.

På piren förekommer dessutom låsbara grindar över vilka Sydkraft förfogar.

Det kan inte råda någon tvekan om att Malmö stad och Sydkraft är överens om att Sydkraft dels har rätt att disponera piren m.m., dels har rätt att använda och bibehålla oljeledningar till Öresundsverksområdet för verksamheterna där. Det är ostridigt att en fast broförbindelse medför att möjligheterna till bl.a. bränsletransporter till Sydkrafts i målet aktuella kaj/pir går förlorad, varifrån eldningsoljan idag leds genom befintliga ledningar till Öresundsverksområdet. Genom att detaljplanen möjliggör en fast broförbindelse och därmed inte tar hänsyn till Sydkrafts intressen strider detaljplanen mot bl.a. 4 kap. 36 § PBL.

Det har historiskt rört sig om upp till tre fartygstransporter per år där varje transport kan ta ca 4 000 – 5 000 m<sup>3</sup> bränsle. En transportbil tar ca 60 m<sup>3</sup>.

#### *Riksintressen*

Sydkraft vidhåller att Öresundsverksområdet är ett område av nationellt intresse för energiproduktionen. Malmö och hamnområdet, där bl.a. Öresundsverket har varit och är beläget, inventerades på 1990-talet av NUTEK som ett område av riksintresse för energiändamål. NUTEK:s inventering förfaller vara ostridig. Energimyndigheten har alldeles nyligen avslutat ett samråd gällande aktualisering av äldre angivna riksintresseanspråk för energiproduktion. Sydkraft har genom sitt svenska ägarbolag, Sydkraft AB, yttrat sig och angett att listan över nationella riksintressen från Energimyndigheten behöver kompletteras med det område där bl.a. Öresundsverket är beläget, eftersom området även uppfyller dagens krav på riksintresseområde för energiproduktion.

## **DOMSKÄL**

### **Tillämpliga bestämmelser**

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Vid prövningen måste dock kommunen enligt 2 kap. 1 § PBL ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen.

Kommunen får enligt 4 kap. 16 § PBL i en detaljplan bestämma bl.a. placering, utformning och utförande av byggnadsverk och tomter.

Till en antagen detaljplan ska enligt 4 kap. 33 § PBL fogas en planbeskrivning med en redovisning av bl.a. planeringsförutsättningarna (pt 1), hur planen är avsedd att genomföras (pt 3), de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser (pt 4) samt, om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen (pt 5). Av redovisningen av hur planen är avsedd att genomföras ska enligt andra stycket samma paragraf framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda.

I arbetet med att ta fram en detaljplan ska det, om det inte är uppenbart onödigt, finnas bl.a. en fastighetsförteckning. Av fastighetsförteckningen ska enligt 5 kap. 9 § PBL framgå bl.a. vilka fastigheter som är berörda.

Av 4 kap. 36 § PBL framgår att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Enligt 13 kap. 17 § PBL ska den myndighet som prövar ett överklagande av ett beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Om myndigheten vid en sådan prövning finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet upphävas i sin helhet. Om kommunen har medgett det får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt.

Det kommunala planmonopolet som kommer till uttryck i 1 kap. 2 § PBL innebär att kommunen har ett stort handlingsutrymme när det gäller att avgöra hur bebygg-



else och övrig miljö ska utformas i den egna kommunen. Stor vikt bör tillmätas de lämplighetsbedömningar och avvägningar mellan olika samhällsliga intressen som kommunen har gjort. Domstolens överprövning stannar därför ofta vid en prövning av om dessa bedömningar ligger inom ramen för det handlingsutrymme som de materiella reglerna i plan- och bygglagen ger kommunen. Vid prövning av frågor enligt PBL ska dock enligt 2 kap. 1 § hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen och planläggning får enligt 2 kap. 9 § inte ske så att den avsedda användningen kan medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Kravet på skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden i 4 kap. 36 § PBL kan ses som en precisering av hur det allmänt hållna kravet på hänsynstagande till enskilda intressen i 2 kap. 1 § ska tillämpas vid detaljplanering och tar sikte på inte bara förhållandena inom det tilltänkta planområdet utan också på förhållandena i anslutning till detta, vilket kan ha särskild betydelse vid exempelvis förändring eller förnyelse av bebyggelse (se Didón m.fl., Plan- och bygglagen, kommentaren till 4 kap. 36 §).

### **Prövningsram**

Mark- och miljödomstolens prövning av en kommuns beslut att anta en detaljplan är enligt 13 kap. 17 § PBL begränsad till en prövning av om beslutet är i enlighet med gällande rättsregler. Om domstolen finner att beslutet strider mot en rättsregel ska beslutet upphävas i sin helhet såtillvida kommunen inte medgett att beslutet upphävs i en viss del eller ändras på annat sätt. Något sådant medgivande från kommunen finns inte i aktuellt mål och domstolen saknar därför möjlighet att ta ställning till någon annan planutformning än den som kommunen har antagit. Domstolen kan alltså inte pröva klagandenas andrahandsyrkande, d.v.s. att domstolen ska ändra detaljplanen så att den inte medger en fast broförbindelse. Domstolen har att ta ställning till om beslutet att anta detaljplanen ska upphävas på de grunder som klagandena har åberopat, d.v.s. att beslutet strider mot plan- och bygglagens 4 kap. 33 § 1 st 1, 3 och 4, 4 kap. 36 § och 5 kap. 9 § PBL.

De omständigheter som åberopas av klagandena är i huvudsak att en fast broförbindelse innebär att fartygstransporter till verksamheterna på fastigheten Hävringe 7 omöjliggörs, att planen har antagits utan beaktande av väsentliga planeringsförutsättningar, att avvägningen mellan motstående intressen av fortsatt fartygstrafik jämfört med broförbindelse är gjord utan tillräcklig grund, att det saknas en konsekvensanalys för verksamheten på Hävringe 7, att väsentliga planeringsförutsättningar har missats av kommunen eftersom samtliga berörda fastigheter inte finns med på fastighetsförteckningen samt att kommunen inte tagit tillräckligt stor hänsyn till riksintresset Malmö hamn.

Vad gäller av klagandena anförda invändningar mot planen gör domstolen följande överväganden

#### **Bristfällig fastighetsförteckning?**

Av fastighetsförteckningen ska framgå vilka fastigheter som är berörda. Vilken innebörd som ska läggas i termen berörd specificeras varken i 5 kap. 9 § PBL eller i förarbetena till bestämmelsen. När det gäller att avgöra om en fastighet berörs eller inte torde det i första hand bli fråga en bedömning liknande den som görs när frågan berör vilka som ska räknas som sakägare. I dessa fall brukar den som äger eller nyttjar en fastighet inom själva planområdet eller en fastighet som ligger i omedelbar anslutning till planområdet betraktas som sakägare. Även den som inte befinner sig i omedelbar geografisk anslutning till planområdet kan betraktas som sakägare om hans eller hennes rätt berörs av ärendet eller har intressen som i övrigt påverkas. Att någons rätt berörs kan vara fallet om intrång sker i någons äganderätt, nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet. En bristfällig fastighetsförteckning behöver inte leda till att beslutet att anta detaljplanen i fråga ska upphävas om inte bristerna är så allvarliga att de har haft betydelse för utgången i ärendet (jfr Didón m.fl, Plan- och bygglagen, Zeteo, kommentaren till 5 kap. 9 §).

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Härvinge 7 där klagandena bedriver den i målet aktuella verksamheten inte gränsar till planområdet. Dock får, mot bakgrund av att planen möjliggör uppförandet av en fast broförbindelse som omöjliggör den

typ av fartygstrafik som i dagsläget kan ombesörja leveranser av olja till verksamheten på Hävringe 7, klagandenas rätt anses vara påverkad på ett sådant sätt att de är att betraktas som sakägare i målet. Detta innebär enligt mark- och miljödomstolens mening att de borde ha tagits upp på den fastighetsförteckning som kommunen i enlighet med 5 kap. 9 § PBL upprättat i samband med planärendet. Mark- och miljödomstolen finner emellertid inte att utelämnandet av Hävringe 7 kan anses ha inneburit att underlaget till planarbetet blivit felaktigt eller att denna brist i fastighetsförteckningen är så allvarlig att den har haft betydelse för utgången i ärendet. Det saknas därför skäl att upphäva planen på denna grund.

### **Strider planen mot 4 kap. 33 och 36 §§ PBL?**

Klagandena har anfört att planen har antagits utan beaktande av väsentliga planeringsförutsättningar, att avvägningen mellan motstående intressen av fortsatt fartygstrafik jämfört med broförbindelsen är gjord utan tillräcklig grund, att det saknas konsekvensanalys för verksamheten på Hävringe 7 med anledning av att planen medger en fast broförbindelse och att planens avvikelser från översiktsplanen inte är tillräckligt motiverade. Vidare anses planen inte ta hänsyn till befintliga äganderätts- och fastighetsförhållanden eftersom en fast broförbindelse innebär att klagandena inte kan nyttja piren med uppförda anläggningar för hantering av inkommande fartygslaster och tillhörande oljeledning.

Enligt 4 kap. 33 § tredje stycket PBL ska av planens genomförandebeskrivning framgå de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda. Detta innebär att inte bara åtgärder för genomförandet, utan även konsekvenserna för fastighetsägarna och andra berörda ska redovisas i beskrivningen av genomförandefrågorna. En sådan redovisning bör dock inte göras mer omfattande än vad som krävs för att klara ut den aktuella situationen och ska inte uppfattas så att alla dessa faktorer alltid ska behandlas. Ofta är genomförandefrågorna av sådant slag att detaljerade ställningstaganden måste anstå till ett senare skede (se Didón m.fl., Plan- och bygglagen, Zeteo, kommentaren till 4 kap. 33 §). Bestämmelsen

kan ses som ett krav på att kommunen åtminstone översiktligt redogör för den utredning som tagits fram och de avvägningar mellan olika allmänna och enskilda intressen som gjorts under planarbetets gång. Något krav på att dessa intresseavvägningar ska redovisas i detalj för varje enskild fastighet och verksamhet som kan komma att beröras av planens genomförande finns inte. Det finns inte heller något krav på att en detaljplan ska ha stöd i gällande översiktsplan. Om stöd i ÖP saknas ska emellertid planbeskrivningen innehålla en redovisning av på vilket sätt detaljplanen strider mot översiktsplanen och skälen för avvikelsen (se Didón m.fl. a.a).

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att gällande översiktsplan för Malmö, ÖP 2014 (antagen den 22 maj 2014), anger planeringsriktlinjer för ett antal särskilda geografiska områden i Malmö kommun. Enligt riktlinjerna för området Malmö hamn ska kommunen verka för en fortsatt god och förbättrad tillgänglighet med väg och järnväg till hamnens verksamheter. Bland annat ska en ny kombinerad väg- och järnvägsbro anläggas över Industrihamnsrännan så att Mellersta hamnen knyts samman med Norra Hamnen. Enligt mark- och miljödomstolens mening kan den antagna planen inte anses strida mot översiktsplanen till den del den avser en fast broförbindelse. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande uppgett att man inte har någon erinran mot planförslaget, vilket innebär att länsstyrelsen gjort bedömningen att planen inte kan antas strida mot miljöbalkens bestämmelser om riksintressen. Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att frångå länsstyrelsens bedömning i denna fråga och den antagna planen kan därför inte heller sägas strida mot gällande översiktsplan vad gäller påverkan på riksintresset Malmö hamn. Att länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande i samband med antagandet av ÖP 2014 anfört om att de infrastruktursatsningar som föreslås inte har genomgått åtgärdsanalys och att översiktsplanen därför inte ger vägledning om behovet eller avvägning i förhållande till motstående intressen ändrar inte denna bedömning.

Kommunen har som en del av miljökonsekvensbeskrivningen poängterat att en fast broförbindelse skulle innebära att de hamndelar som ligger öster om planområdet förlorar möjligheten till båttransport vid egen kaj och att minskade möjligheter att

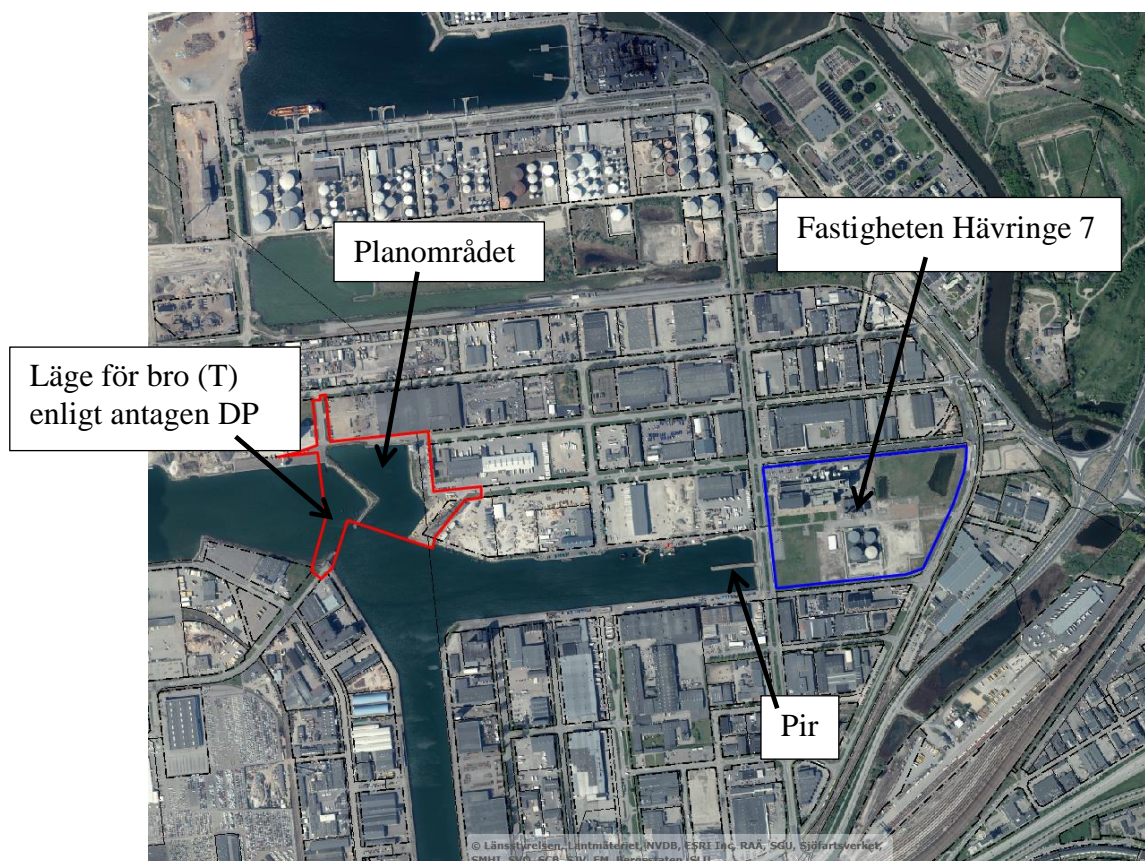
angöra med båt direkt vid de fastigheter som idag är placerade i anslutning till hamnbassängen innebär en risk för att båttransporter som alternativ till lastbil minskar i attraktivitet med ökade vägtransporter och utsläpp som följd. Mot detta har ställts intresset av utveckla och koncentrera hamnverksamheten till Norra Hamnen med dess pågående utbyggnad, i vilket den gena och effektiva dragningen av järnvägen över hamnbassängen är en viktig komponent. Planförslaget möjliggör en koppling via broförbindelse mellan mellersta och Norra Hamnen och därmed bl.a. transporter av gods mellan Malmö godsbangård och Malmö hamnområde. Ett effektivare transportnät kan, enligt kommunen, i förlängningen innebära en effektivare och mer ändamålsenlig fördelning av gods mellan båt, tåg och lastbil. Dessa är allmänna intressen inom vilka kommunen har stort handlingsutrymme när det gäller att göra de avvägningar som behövs. Mark- och miljödomstolen bedömer att kommunen i tillräcklig mån får anses ha redovisat de intresseavvägningar som har legat till grund för planens utformning likväl som konsekvenserna av den planerade broförbindelsen för befintlig industriverksamhet samt att kommunen har tagit skäligen hänsyn till befintliga fastighets- och äganderättsförhållanden som kan påverka planens genomförande. Vad klagandena anfört i dessa delar föranleder inte något annat ställningstagande från domstolens sida och således saknas skäl att upphäva planen med motiveringen att den strider mot 4 kap. 33 § PBL.

*Särskilt om avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen*

I fråga om skäligen hänsyn till befintliga förhållanden (4 kap. 36 § PBL) gör domstolen följande bedömning.

Den antagna detaljplanen tillåter en fast förbindelse mellan norra och mellersta hamnen. Om en sådan fast förbindelse uppförs skulle den helt förhindra fartygs-transporter till den pir som finns i anslutning till de klagandes anläggning på fastigheten Hävringe 7. De klagande har gett in köpekontrakt från 1949 enligt vilket det framgår att hamndirektionen då åtog sig att uppföra en pir för lossning av bränsle samt att köparen fick rätt att ställa upp transportanordningar för lossning av bränsle och andra förnödenheter till ångkraftverket samt dra fram transportanordningar för bränsle över gatorna mellan piren och kolgården samt

mellan piren och kraftverkstomten samt oljeledning till område C. De har vidare gett in servitutsavtal från 2007 som ger den härskande fastigheten Hävringe 7 rätt att disponera utrymme för oljeledning på del av den tjänande fastigheten Hamnen 22:163. Av servitutsavtalet framgår att syftet med ledningen är att kunna lossa tankfartyg till cistern på fastigheten Hävringe 7.



*Bild över hamnområdet med planområdet i väster och klagandens anläggning och aktuell pir i öster.*

Det är enligt mark- och miljödomstolens mening klarlagt i målet att de klagande enligt angivna köpe- och servitutsavtal har rätt att utnyttja pir och därifrån via ledning föra bränsle till sin anläggning. Det är vidare klarlagt att anläggningen tillkommit med den förutsättningen att den ska gå att nå med fartyg. Sydkraft har i målet uppgett att antalet fartygstransporter historiskt har uppgått till upp till tre per år och att varje fartygstransport motsvarar 4 000 – 5 000 m<sup>3</sup> bränsle vilket ska jämföras med att en tankbil tar ca 60 m<sup>3</sup> bränsle. Tre fartygstransporter skulle alltså motsvara 200-250 tankbilstransporter om det transportsättet skulle bli aktuellt.

Om den antagna planen vinner laga kraft finns det som nämnts möjlighet att genom en fast förbindelse omöjliggöra fartygstransporter till det aktuella området. Frågan är då om en sådan inskränkning är förenlig med den av de klagande åberopade rättsregeln i 4 kap. 36 § första stycket PBL som har följande lydelse.

Detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande

Så som lagregeln är utformad täcker den sådana befintliga förhållanden som kan inverka på planens genomförande. Nu redovisade befintliga förhållanden avseende klagandens anläggning på Hävrings 7 och den pir som används för fartygsanlöpen påverkar överhuvudtaget inte plangenomförandet då planen kan genomföras oavsett vad som händer på klagandens fastighet. Det finns således inte anledning att utifrån den direkta ordalydelsen i 4 kap. 36 § PBL upphäva detaljplanen. Regeln ska emellertid läsas som en precisering av den mer allmänt hållna 2 kap. 1 § PBL som anger att hänsyn ska tas till både allmänna och enskilda intressen. Det får anses framgå av omständigheterna i målet att mark- och miljödomstolens prövning ska ske även mot den rättsregeln. I den senare frågan finner mark- och miljödomstolen att kommunen har ett starkt intresse av att åstadkomma en genare spårförbindelse till godsbangården och att utveckla ett effektivare transportssystem i hamnen. Hamnområdet ska utvecklas i enlighet med intentionerna i ÖP. Mot det ska ställas de klagandes intresse av att fortsatt kunna ta in fartyg med bränsle och kunna ta in anläggningskomponenter till sin verksamhet på fastigheten Hävrings 7. Härvid anser domstolen att kommunens intresse av att utveckla området i enlighet med riktlinjerna i ÖP:n och knyta ihop det landbaserade transportnätet i hamnen väger tyngre än de klagandens intresse av att fortsatt kunna ta in fartyg till sin anläggning. Det ska enligt domstolens mening vara möjligt att utveckla ett område inom kommunen på det sätt kommunen anser även om det innebär att viss verksamhet (nu möjlighet till fartygstransporter) försvinner. Den bedömningen gäller även om de aktuella fartygstransporterna skulle behöva ersättas av 200-250 tankbilstransporter per år. Det saknas anledning att upphäva detaljplanen på grund av den gjorda avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen enligt 4 kap. 36 § och 2 kap 1 § PBL.

**Riksintressen**

Vad gäller de invändningar klagandena framfört angående planens påverkan på riksintresset Malmö hamn samt betydelse för energiförsörjning konstaterar domstolen att uppgiften att bevaka riksintressena under planarbets gång i första hand åligger kommunen och länsstyrelsen såsom företrädare för allmänna intressen. Därtill ska länsstyrelsen, efter det att en detaljplan antagits, överpröva antagandebeslutet om genomförandet av planen kan antas innebära bl.a. att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. inte tillgodoses. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande den 18 november 2015 uppgett sig inte ha något att erinra mot planförslaget och har därefter den 29 juni 2016 enligt 11 kap. 10 § PBL beslutat att inte överpröva kommunens antagandebeslut. Detta medför att länsstyrelsen bedömt att det inte finns anledning att anta att genomförandet av detaljplanen innebär att ett riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses. Det har inte framkommit några omständigheter som ger skäl att göra en annan bedömning vad gäller planens påverkan på riksintressen och energiförsörjning än den länsstyrelsen har gjort eller att det underlag som länsstyrelsen lagt till grund för sin bedömning skulle vara otillfredsställande. Att klagandena har anfört att planen påverkar riksintresset Malmö hamn och påverkar energiförsörjningen utgör inte skäl att upphäva kommunens beslut att anta den aktuella detaljplanen.

**Sammanfattning**

Vid en sammantagen bedömning finner domstolen att även om ett framtida genomförande av planen kan komma att innebära en negativ effekt på verksamheten på fastigheten Hävringe 7 på sätt som klagandena har anfört är denna påverkan inte av så kvalificerat slag att kommunen ska anses ha gjort en felaktig avvägning mellan det allmänna intresset av att utveckla hamnområdet och klagandenas enskilda intresse av att under oförändrade förutsättningar bedriva pågående verksamhet eller att kommunen inte i tillräcklig mån tagit hänsyn till de befintliga förhållandena i och i anslutning till planområdet. Vad klagandena anfört om de svårigheter som en fast broförbindelse kan komma att innebära för deras verksamheter är inte heller av så kvalificerat slag att de ska anses utgöra en betydande olägenhet i plan- och bygglagens mening. Domstolen finner således inte



skäl att upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen och överklagandena ska därför avslås.

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

Överklagande senast den 7 september 2017.

Peter Ardö

Lars Fransson

---

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Peter Ardö, ordförande, och tekniska rådet Lars Fransson. Föredragande har varit beredningsjuristen Lena Sjöberg.